

Historien om två stycken Volvo TPV med tillverkningsnummer 110 och 111



OBS! Ej spetsnosfronten, utan 30-talets lastbilsfront.

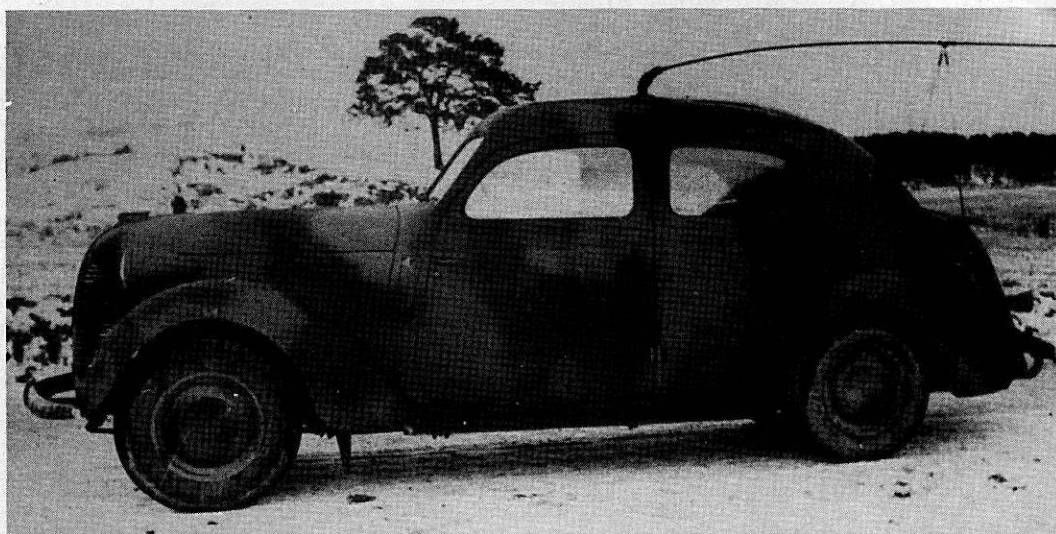
Av BJÖRN WENNERQVIST

Beställningen

I början av andra världskriget använde svenska försvaret vanliga personbilar för persontransporter och stridsledning, ofta av Volvos fabrikat.

Populärast var PV 53—56-serien, som användes både för persontransporter och som radiobil med 25-wattsanläggning.

Efter hand insåg militärledningen dock att kraven på rörlighet skulle öka, så omkring 1943 tog man kontakt med Volvo för att beställa en allhjulsdreven rymlig personbil som skulle vara lämplig som mobil radiostation.



PV 53—56 med 25-wattsanläggning och kamouflagemålad.

Thomas och jag åkte ut och tittade. Bilen var i fantastiskt fint skick, som en följd av den omsorgsfulla garageringen och reparationen efter olyckan på regementet. Jag betalade 15 000 kr, som Irma hade begärt, och sen var det bara att åka hem och börja renovera den.

Vilken renovering!

Under renoveringsarbetet hittade jag en mängd hoprullade signalpapper, sådana som signalister skriver ned inkommande meddelanden på. De hade stoppats i springan mellan tak och kapell för att hindra vind och regn från att tränga in under körning. På ett av dem hade en värnpliktig på S 1 i Södertälje under 50-talet påbörjat ett brev till en god vän:

"Hej Åke. Jag sitter i en radiobil i närheten av Sollentuna. Jag har inget brevpapper så du får hålla till godo med det här. Tack för att du skrev, jag var i verkligheten inte så lite orolig både för dig och allesammans och det var ju skönt att det bättrar sej..."

När 110:an var helt plåtren lackerade jag den med en röd grundfärg. Det hade Volvo gjort när den var ny, och jag ville inte vara sämre. Veckan därpå fick den sin ursprungliga 4-färgskombination.

Återföreningen

I augusti 1987 hade Militärfordonshistoriska föreningen en fordonsträff i Malmköping för gamla militärbilar, och nu fick 110:an och 111:an åter mötas utanför Arméfordonsmuseet efter att för 41 år sedan ha stått efter varandra på bandet hos Volvo.

De hade upplevt strapatsfyllda år på olika regementen kors och tvärs i Sverige. Dessutom hade en mängd civila ägare hanterat fordonen under ett flertal år. Det var väl en ödets nyck att dessa två fordon ej byggts om till EPA-traktorer eller bärgningsbilar eller skrotats.

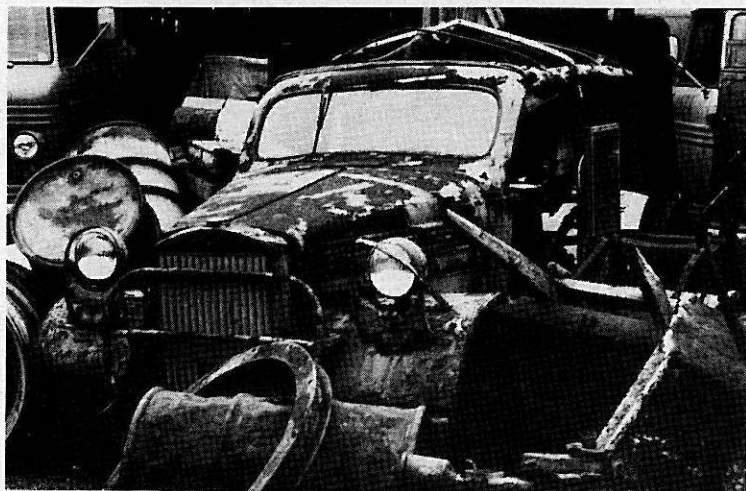
Kapelldags

Just nu väntar 110:an och 111:an på var sitt nytt kapell från milo-verkstan i Skövde, liksom ytterligare åtta TPV runt om i landet. Kapellen sys efter 110:ans originalkapell, som var helt efter alla dessa år. Tyget som används är ett originaltyg från 1945 som fanns kvar på milo-verkstans lager.

Av de 210 TPV som tillverkades återstår i dag ett 15-tal. Två av dem rullar, 110:an och 111:an, medan de övriga antingen är under renovering eller väntar på att bli renoverade.



Återföreningen i grusgropen.



Hopplöst förlorad. Existerar inte i dag.



Äntligen klar!

I Torsten Olssons ägo hade 111:an fått en välbehövlig revonering. När han köpte bilen hade kapellet, stolarna och masonitgolvet ruttnat. Torsten bytte insidorna på dörrarna och golvet. Han klädde om stolarna med nytt material, och avslutningsvis lackerade han bilen med den matta gröna färg som var så vanlig under 70-talet, men som tyvärr var fel färg för bilen.

Thomas Hådelld fortsatte renoveringen och lackerade TPV:n i den rätta 4-färgskombination som användes mellan 1942 och 1950.

I Kronans tjänst II

110:an mötte i stort sett samma öde som 111:an. Under 50-talet förflyttades 110:an från S1 till P3, för att senare få tjänstgöra på 110.

I slutet av 50-talet var den med om en olycka. Den blev påkörd bakifrån och togs in på verkstad. På grund av olyckan blev 110:an grundligt genomgången, vilket skulle få stor betydelse för bilens livslängd. Efter diverse reparationer lackerades 110:an i en enhetlig grön färg, vilket var brukligt på den tiden.

22 januari 1962 konserverades 110:an och ställdes upp i ett mobförråd i Sandviken.

110:an

I slutet av september 1965 försålades ett större antal militärfordon genom anbuds försäljning på 114 i Gävle. Banmästare Oskar Fridolf Nyberg hade på omvägar hört att det fanns en väl bevarad TPV till salu bland de utställda fordonen. Det visade sig vara riktigt, och Fridolf lade in ett högt anbud på 3 000 kr.

Fridolfs bud gav honom 110:an, och den 8 oktober 1965 hämtades den på 114 i Gävle. Fridolf körde upp den till Hede i Härjedalen, där en fjällstuga skulle byggas. Gruslast efter gruslast kördes upp, och 110:an fick visa vad den gick för. När huset var byggt byggde Fridolf ett garage till 110:an, och där fick den stå i många år.

I april 1981 frågade Karl Rune Modig i Skyttorp om han inte kunde få köpa 110:an. "Eftersom du har tjtat så länge om att fö köpa den, ska du få den billigt", sa Fridolf. Så med 5 000 kr mindre i plånboken styrde Rune och Irma Modig 110:an ner mot Skyttorp. De 30 långa milen gick utan problem, och väl framme ställdes 110:an i ett garage.



Nr 112 tyvärr exporterad vintern 1987 till Tyskland. Till salu i detta skick för 42 000 kr.



110:an, Irma Modig och Björn Wennerqvist vid försäljningen i augusti 1986.

Rune tyckte dock att garaget var för fuktigt, så han fick tillstånd av sin arbetsgivare, Skyttorps sågverk (där han arbetade som kamrer), att förvara bilen i sågverket. Ibland tog Rune en åktur i skogen, och i jakttider lastade han in hund och gevär i 110:an och åkte ut på en jakttur.

Den 9 november 1985 dog Rune, och hans fru Irma fick se till att 110:an flyttades från sågverket. Sista veckan i januari 1986 hämtade Irma 110:an på sågverket och ställde den hemma på gården. Ett år senare brann sågen ner till grunden.

Utförsäljningsdags

Då det var svårt att hitta garage, bestämde sig Irma för att sälja 110:an. Hon satte in en annons i lokaltidningen, vilket dock inte gav något resultat. Kanske var priset på 20 000 kr för högt.

Genom annonsen fick dock Thomas Hådelld kontakt med Irma. Thomas besökte Irma för att dokumentera 110:an.

Då och då regnade det kraftigt, och kapellet på 110:an orkade inte stå emot längre. Så småningom började det regna in. Irma beslöt då på nytt att försöka sälja bilen. Så i september 1986 var det dags för en ny annons. Hon sänkte priset till 15 000 kr, och nu hörde intresserade köpare av sig.

Till salu

Då Thomas på omvägar fick höra att den var till salu igen ringde han mig, för han visste att jag var svag för hans TPV. Han hade fått höra att den kanske skulle säljas till en Volvosamlare i Tyskland. Jag tyckte inte det var någon bra idé, så jag sa till Thomas att jag var intresserad.

Sydamerika

Till Argentina åkte nämligen Måns Hartelius 1946 för att sälja militära Volvo-produkter. Med sig på båten hade han en halvbandtraktor (HBT), terränglastvagn (TLV), terrängdragbil (TVC) och terrängpersonvagn (TPV). I den argentinska armén blev man mycket imponerad av fordonen, men priset var för högt. De allierade sålde samtidigt ut sin överskottsmateriel till mycket låga priser. Det var fred och man hade inget behov av stora lager.

Måns Hartelius lyckades ändå sälja en del fordon till armén och till Buenos Aires renhållningsverk. De ville ha 100 exemplar av den fyrehjulsdrivna terränglastbilen TLV.



Inte bara som renhållningsbilar i Argentina.

TPV:n kom aldrig hem igen. Den ville en armégeneral ha att åka i, eftersom hans Cadillac så lätt fastnade i gytjan...

Enligt noteringar gick nr 93 till Volvo!? Kanske var det den som var med till Argentina? De lärde lär tvista om den saken.

Brandbil!

Nr 209 kom aldrig till försvaret, utan inköptes 17 oktober 1946 av Jönköpings brandkår. Där utrustades den till soteldsbil. Den försågs med följande utrustning: 100 meter slang, ett brandposthuvud med nyckel, två strålrör, ett grenrör samt en pik och en huggyxa. Denna utrustning förvarades i bakluckan.

Inne i bilen fanns två Dräger syrgasapparater, en kätting med viska och lod samt en burk med ett pulver benämnt Soteldssläck, som vid denna tid var mycket använt för släckning av soteld. Utanpå bilen fanns två pyttssprutor, monterade i bakre hörnen, och fyra skarvstegar på taket. Taket var täckt med pegamoid. Det öppna taket fyllde ej någon funktion i detta fall.



Det som generalens Cadillac inte klarar behärskar TPV.

I Kronans tjänst

Den 27 augusti 1946 levererades nr 109, 111 och 112 till A 9 i Kristinehamn. Varför 110:an inte gick dit vet man ej. Den ingick i en leverans till S 1 i Södertälje redan den 2 februari 1946. Både 110:an och 111:an var utrustade med radio och avstört tändsystem när de skildes åt.

111:an

111:an fick ett hårt liv i händerna på värnpliktiga soldater och avtackades i mitten av 60-talet genom att köras ut till försvarets överskottslaget i Sundsvall. Där köptes den efteråt av Jonas Persson i Norrböle, Matfors, för 400 kr.

Han sålde den senare till Elis Olsson i Ortsjön för 1 000 kr. Elis hade den till 1975, då han sålde den till Lars Åke Vinberg i Gnarp, som ganska snart sålde den vidare till Christoffer Willhans i Insjön. Torsten Olsson i Dala-Järna köpte den 1976 av Christoffer för 1 800 kr.

I samband med ett veteranbilsrally sommaren 1980 i Dala-Järna fick den nuvarande ägaren Thomas Hådelld kontakt med Torsten Olsson. Under ett helt år ringde och skrev Thomas därefter till Torsten för att få honom att sälja 111:an. Till slut lyckades Thomas övertala honom, och 9 500 kr fattigare styrde han 111:an hem.



Tänt va' de här!

Forts sid 102



Bakom TPV en HBT.

I oktober 1944 hade Volvo en utställning utanför Tennisstadion i Stockholm för att marknadsföra sina produkter, och bland annat visades TPV upp.

Sent på hösten 1944 testade militära myndigheter en rad produkter från Volvo, bland annat TPV. Följande reportage kunde man läsa i Volvos tidning Ratten i februari 1945:

"MED VOLVO I TERRÄNGEN"

"TPV, Volvos nya terrängpersonbil, håller som bäst på att provas av den militära sakkunskapen, ehuru mannen vid ratten ännu är civil och tillhör Volvos garde. Efter körningar vid P 4 i Skövde kom vagnen till A 9 i Kristinehamn, där den också underkastades ingående prov."



Hårdtest av militären.



Terrängen får ge vika.

"Från landsvägen tar man sig ledigt och behändigt in i terrängen med TPV, som forcerar hinder av betydande svårighetsgrad. Trädstubbar, diken och andra dylika ojämnheter betyda ingenting, och vad som är särskilt anmärkningsvärt är, att de åkande röna en mycket mild behandling, även då vagnen som sådan utsättes för stora påfrestningar."

"Jämfört med en utländsk vagn avsedd för samma ändamål är Volvos nya skapelse betydligt överlägsen. Det har de hittills företagna proven klart visat. Styrkan är det heller intet fel på. Sedan fyrhjulsdrivningen inkopplats tar den sig fram snabbt och säkert, antingen det gäller färd uppför en brant backsluttning i skogen eller över en stenig åker. På landsväg behöver endast tvåhjulsdriften tas i anspråk."

En konstruktörs dilemma

Chef för projektet blev Måns Hartelius, som just kommit till Volvo från Svenska Flygmotor i Trollhättan.

På Volvo hade han hunnit hjälpa till med konstruktionsarbete på den stora sexhjulsdrivna TVC-n. I och med det nya projektet TPV (terrängpersonvagn) blev hans specialitet hädanefter militärfordon.

Det var ont om både tid och komponenter.

Det var därför naturligt att utnyttja de komponenter som redan tidigare fanns i produktionen för personbilar eller lastbilar och enbart konstruera det som ej fanns. Möjligheten att importera färdiga delar var minimal under krigsåren.

Grunden till den nya terrängpersonvagnen blev lastbilskomponenter, eftersom det inte var möjligt att hinna med en ordentlig laboratorieprovning. Så med tanke på användningsområdet satsade man på en viss överdimensionering för att vara "på den säkra sidan".

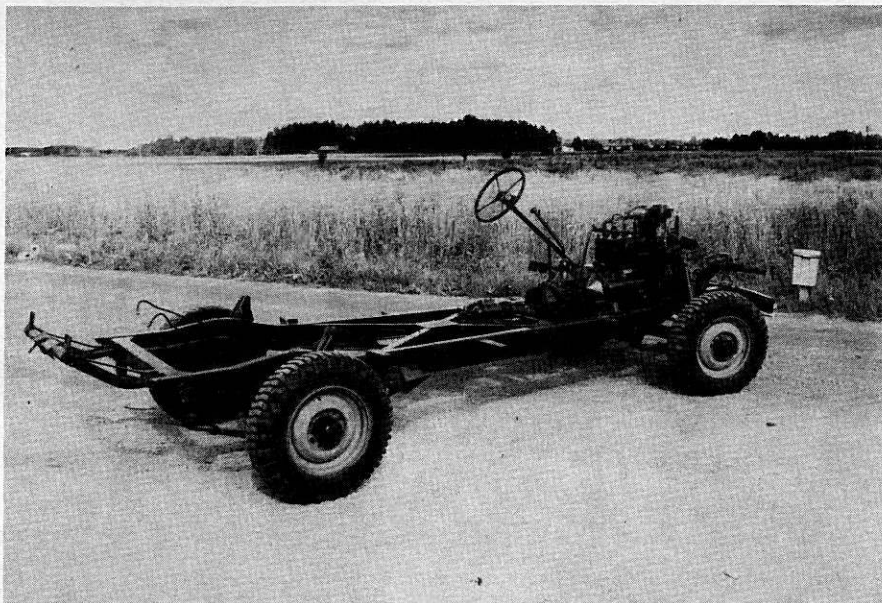
TPV baserades till stor del på komponenter från Volvos så kallade spetsnos-lastbilar. Det innebar en modifierad lastbilsram och EC-motorn med sidventiler på 86 hästkrafter.

Bakaxeln var i princip en lätt lastvagnsbakaxel. Denna axel fick även bli drivande framaxel, genom att man försåg den med styrknutar. Den fyrväxlade växellådan kompletterades med en nykonstruerad fördelningsväxellåda av enkel konstruktion. Därmed hade man på ett enkelt sätt fått ett lätt terrängbilschassi!

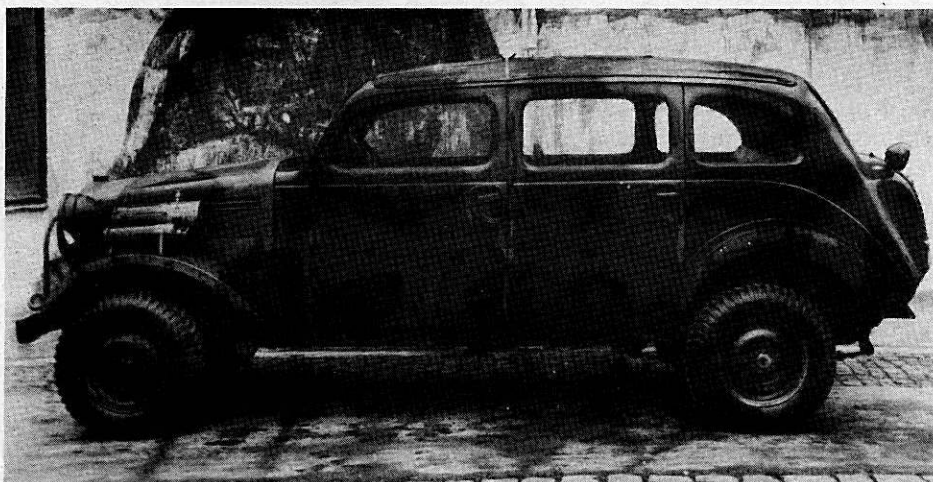
Även karossen fick man "till skänks", genom att använda den droskbilskaross som presenterats till PV 801/802-typerna hösten 1938. Tack vare det stora axelavståndet 310 cm fick man gott om plats för radioapparater och fällbara extrasäten.

Genom att ta bort den spetsiga kylaren och bagageluckans nederkant fick man goda frigångsvinklar, så att bilen inte skulle fastna i terrängen. Den spetsiga kylaren ersattes med en rak lackerad lastbilsfront av 30-talsmodell, där man till och med behöll det trekantiga stilerade märke som stod för Volvo. Detta hade försvunnit från övriga modeller.

På Stockholmsutställningen sommaren 1944 visade Volvo vad man hade, och militära fordon dominerade stort. TPV-n kom som nummer två i den långa kortege som rullade genom Stockholms gator.



Terrängbilschassi.



PV 801/802 droskbilskaross.

Både för att ge plats åt en flygvarnare och av gammal tradition skar man upp droskans tak och försåg TPV-n med tygtak. Detta kunde enkelt rullas bort och förvandla den täckta bilen till öppen.

Till skillnad från PV 801/802 hade alla dörrar på TPV gångjärnen i framkant. Inredningen var enligt militär tradition utomordentligt sparsam.

Från och med TPV nummer 90 monterades en 25 W radiostation och avstört tändsystem i fordonen. Några undantag gjordes dock, så av totalt 210 tillverkade fordon blev 126 utan radio.



Efter TPV kommer TLV.



Tidigt våren 1945 gjordes ett radioreportage från en TPV. I Volvos tidning Ratten beskrev man det så här:

"EN VOLVO-PRODUKT VID MIKROFONEN"

"Volvos terränggående personvagn har debuterat i radio. Överst, redaktör Manne Berggren i full fart. Nedre bilden, civilingenjör von Utfall, radiotjänst. Major Hadorph och civilingenjör Hartelius, Volvo, samt redaktör Berggren."

Sändning pågår!

Redaktör Berggren i aktion.



Thomas Hádells premiärtur augusti 1980.



Lantbruksmötet i Lund.

Existerade de?

Av de 210 TPV som ska ha tillverkats finns det ett par fordon som man kan ifrågasätta om de över huvud taget existerat.

I Volvos fordonsregister saknar nr 3 både motornummer och utplaceringsort, och det är osäkert om bilen någonsin har byggts.

Även nr 9 saknas i registret, men i februari-numret 1945 av Ratten (sidan 32) finns den avfotograferad, så den har existerat. Nr 19, 27 och 29 finns inte heller med i registret. Kanske var det en av dessa som gick till Argentina.



Obs! Nr 9. En tidig version utan kofångare och avbärarlistor på dörrarna.

Även på lantbruksmötet i Lund sommaren 1945 passade man på att visa upp TPV-n.

Bakom PV en TPV.