

# Vad ”får” man göra vid en fordonsrenovering?



Veteranbuss RM1933 (levererad 1964) i passagerartrafik i London. Den är målad i det färgschema som London Transport hade vid bildandet år 1933.

**Vår trafikhistoriker Leif Stolt filosoferar över vad man kan tillåta sig vid renovering av äldre kollektivtrafikfordon om syftet är att**

**kunna ha dem i viss veterantrafik. Nya tider kräver nya lösningar, som dock kan förändra totalintrycket högst väsentligt.**

## Leif Stolt

**R**ubrikens fråga är något jag förr tyckte hade ett ganska självklart svar: förändra ingenting av det som märks.

Man kan välja mellan att renovera till leveransutförande eller, enklare, till den status fordonet hade mot slutet av sin karriär.

Vissa förändringar är dock acceptabla såsom att montera de positionsljus på sidorna som lagen kräver att en buss ska ha i dag.

Om man ersätter det gamla, döda batteriet med ett nytt som har större kapacitet är det vettigt – det är inte något som märks.

Man kan tvingas till kompromisser, som vid renoveringen av Spårvägssällskapets

trådbuss från 1949, när defekta hållstötter ersattes med motsvarande i bättre skick från gamla tunnelvagnar.

De är inte identiska, men de liknar varandra och är jämgamla.

Målsättningen vid renoveringen av trådbussen, och av andra fordon såsom Spårvägmuseets Metropol, var att förändra så litet som möjligt. Fordonet ska visas upp som det en gång var, eller med små avvikelser.

I London har man en annan inställning när det gäller de tio Routemasters, RM, som trafikerar de centrala delarna av linjerna 9 och 15. Flertalet av de RM som sätts

ut på linjen har byggts om. Man märker det på motorljudet då det dova dunkandet från Leyland- eller AEC-motorn har ersatts av ett ”vanligt” motorljud från en Cummins-motor.

Det skär i märgen på en gammal Londonresenär att höra fel ljud från en RM! Dessutom har de ombyggda bussarna fått automatlåda samt styrservo. Vi har alltså en RM med nytt innanmäte.

Instinktivt, när jag märkte detta, tänkte jag först att detta är ingen RM längre utan något annat som bara ser ut som en RM och som behållit ett gammalt vagnsnummer.



Den dubbeldäckade veteranbussen omgiven av modernare släktingar.



När jag väl hade hämtat mig från sakens av det gamla motorljudet, och tänkt efter, ändrades min inställning.

Den nya motorn gör att RM:en klarar de avgasregler som införs i år, vilket nog är tur, och dessutom gör automatlådan och servostyrningen att även nya förare kan köra bussen. Snart är det väl bara vi gamla som kan köra med en liten växelspak samt jobba med ratten (tyvärr, för det kan vara kul).

Ombyggnaden har gjort att RM kan bli kvar i trafik under ytterligare många år, varför turister och Londonbor även framöver kan få uppleva hur det är att gå på en buss via en öppen plattform och sätta sig innan konduktören ropar "any more fares?".

Slutsatsen är att ombyggnaden var riktig – fastän bussen inte låter riktig – eftersom så många fortfarande kan få uppleva hur man åkte RM förr.

Om man tänker efter inses att vi har ett likande fall i Stockholm: spårvagnen SSB 24 som renoveras i verkstaden vid Alkärrret på Djurgården. Dess gamla truck är ersatt av en nyare av tysk härkomst. Det finns nog inte många som vet hur SSB 24 låter i trafik, så ingen lär klaga på ljudet från den nya trucken. Renoveringen av SSB 24 är därför helt korrekt även för de flesta pedanter.

Slutsatsen är att målet för många renoveringar är att få fordonet rullande och kunna ge eftervärlden en känsla av hur det var på den tiden när fordonet var i daglig trafik, trots att en del detaljer inte är korrekta. Helheten är viktigast. □

Veteranspårsvagnen SSB 24 renoveras i verkstaden vid Alkärrret på Djurgården i Stockholm. Dess originaltruck är ersatt av en nyare av tysk härkomst.