



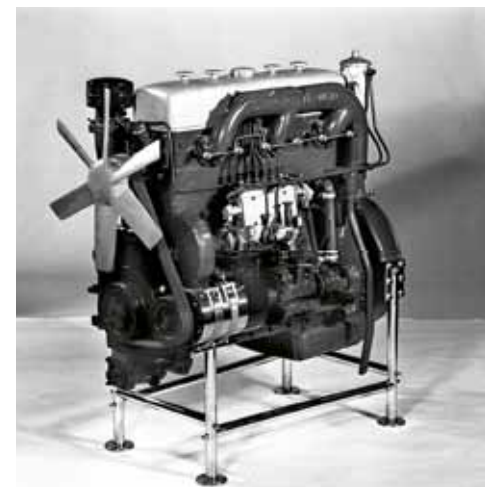
Den första riktiga bussen var Nordmarksbussen och den levererades 1911 till Nordmarkens Automobiltrafik Aktiebolag i Värmland.



Samarbetet med Generalpoststyrelsen utmynnade 1922 i denna postdiligens Typ 3241, vars speciella drivning hade en fransk ökenbil som förebild.



Scania-Vabis Typ 840 tillverkades från 1928 till 1936. Dessa två 8401 med karosseri från Arvika Vagnfabrik gick mellan Västervik och Oskarshamn.



Scania-Vabis första dieselmotor var 16641 och kom 1936 efter ett samarbete med tyska Magirus.



Ulriksdals Trafik Aktiebolag hade 1931 denna Scania-Vabis halvhvittsbuss typ 8501. Modellen, efter engelsk förebild, tillverkades från 1930 till 1935.

Busstillverkare med lång tradition

För 100 år sedan gick två av landets stora fordonstillverkare samman för att möta den tilltagande konkurrensen i Europa. Det var Scania och Vabis som under det nya namnet Scania-Vabis tillsammans också skulle tillverka sin första buss 1911.

Av Bo Norvinge (text), Scania m fl (foto)

Det 1891 grundade Vagnsaktiebolaget i Södertälje, Vabis, hade som verksamhet att tillverka järnvägs-vagnar men tillverkade sin första bil redan 1897.

I södra delen av landet grundades 1900 Maskinfabriksaktiebolaget Scania i Malmö som huvudsakligen gjorde cyklar men snart mer och mer övergick till bilar.

Vabis hade framgång med sina motor- och fordonskonstruktioner, men höga utvecklingskostnader som inte stod i proportion till tillverkningsvolymen. Scania däremot hade gynnsammare omkostnader

tack vare att de till stor del använde sig av färdiga komponenter eller tillverkade på licens.

Efter förhandlingar mellan bolagen beslöt man om en sammanslagning 1911 och det nya namnet blev Scania-Vabis. Produktionen av bilar och lastbilar fortsatte därefter i både Malmö och Södertälje.

Nordmarksbussen först

Den första svenskbyggda riktiga bussen med låg ram och busskaross som sattes i trafik, var den så kallade Nordmarksbussen. Chassit var byggt på Scania i Malmö och

det sändes till Vabis i Södertälje där det försågs med en motor på omkring 34 hk samt kaross. Bussen levererades under oktober 1911 till Nordmarkens Automobiltrafik Aktiebolag i Värmland.

Samarbete med Posten

1914 bröt första världskriget ut och Scania-Vabis lade energin på lastbilar till försvaret.

Under kriget rådde i landet högkonjunktur och Scania-Vabis expanderade. En ny motorserie presenterades och efter krigsslutet 1918 ledde satsningarna till en överkapacitet som knäckte företaget. 1921 ►



Året är 1936 och bulldoggbussen är av typ 8416 med den av Scania-Vabis nykonstruerade 120-hästars 16641-dieselmotorn.



Stockholms Spårvägars bulldoggbuss typ 8601, tillverkad från 1936 till 1938 med framflyttad förarplats, och där motorn satt helt framför framaxeln.



Frans N. Weiderman i Kumla ägde denna Scania-Vabis B63 av årsmodell 1950 med ASJ-kaross modell 1950. Foto: Thorbjörn Berggrens samlingar.



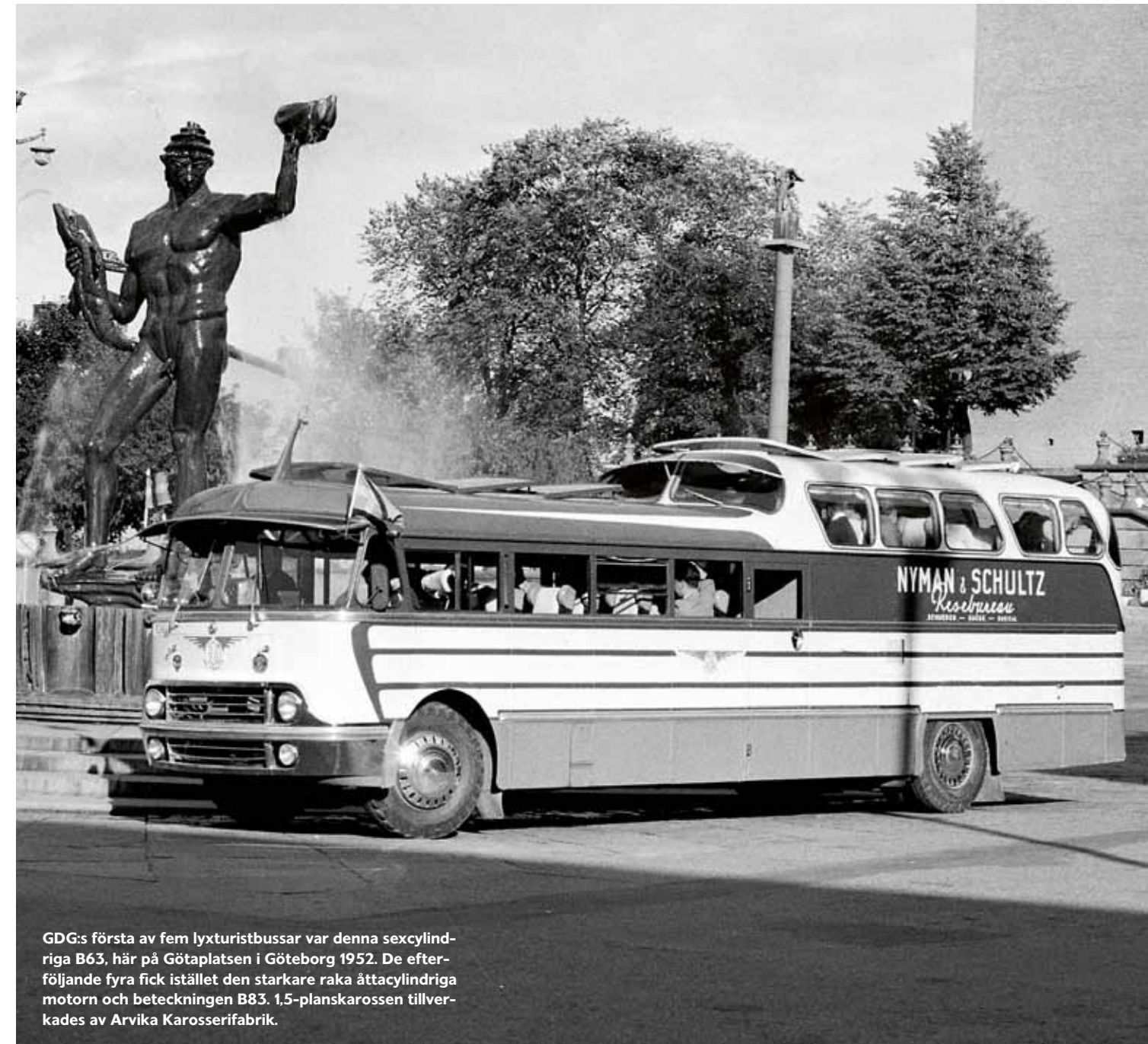
Scania-Vabis B63 med kaross från Hägglund & Söner gick i Norrlandstrafik, här kring Gällivare och Malmberget 1951. Foto: Sören Flodqvist.



Fyra av 199 levererade Scania-Vabis C50 Metropol till SS, Stockholms Spårvägar, snyggt uppradade framför Riksdagshuset på Helgeandsholmen.



Scania-Vabis B31, även kallad Höghuset togs fram speciellt för Stockholms Spårvägar och fanns även som trådbussen T31. Foto: Sören Flodqvist.



GDG:s första av fem lyxturistbussar var denna sexcylindriga B63, här på Götaplatsen i Göteborg 1952. De efterföljande fyra fick istället den starkare raka åttacylindriga motorn och beteckningen B83. 1,5-planskarossen tillverkades av Arvika Karosserifabrik.

gjordes ett namnbyte och bolaget trädde i likvidation och rekonstruerades.

Nya tag togs och hösten 1922 inleddes ett större projekt tillsammans med Kungliga Generalpoststyrelsen.

Man skulle utveckla en postbuss som kunde ta sig fram på oplogade vägar i Norrland. Resultatet av samarbetet blev den banddrivna Scania-Vabis Typ 3241.

Motorn hade 36 hästar och var på drygt 3,5 liter.

Chassiet tillverkades av Scania-Vabis och resten byggdes upp av Postens verkstad i Ulvsunda.

Karossen, som värmdes upp av kylvattnet, var kombinerad för både gods- och personbefordran.

1923 presenterades två stora innovationer. Den progressiva fjädringen som

förbättrade åkkomforten väsentligt och den uppbockade ramen över axlarna som skapade en låg golvhöjd.

Viktig produkt

För att öka passagerarkapaciteten och höja framaxeltrycket tog man 1930 fram en halvhyttbuss med förarplatsen framflyttad bredvid motorn. Förebilden hittades i England hos Leyland och samma koncept användes av busstillverkaren Tidaholm.

Ännu fanns det på de så kallade "Londonbussarna" ett outnyttjat utrymme bredvid förarplatsen vilket gav fortsatt utvecklingsarbete mot en ännu effektivare busskonstruktion.

1932 lanserades Europas första Bulldogsbuss med en frambyggd kaross med både förarplats och motorrum inbyggt i

passagerarutrymmet som gav ytterligare en ökning av kapaciteten då hela bussens längd utnyttjades. Efter Krüger-kraschen påverkades försäljningssiffrorna drastiskt för Scania-Vabis lastbilar och motorer. Det blev istället bussarna som blev företagets viktigaste produkt fram till andra världskriget. När konkurrenten Tidaholm upphörde 1935 vidgades bussmarknaden och 1936 lanserade Scania-Vabis sin första egna dieselmotor, 16641, som var en kompakt sexcylindrig förkammardiesel på 7,75 liters cylindervolym och 120 hk vilken ersatte den från 1932 licenstillverkade Hesselmanmotorn.

Standardisering kom

1939 var det dags för ytterligare ett stort steg i motorhistorien då Scania-Vabis



Denna Scania-Vabis C70 Capitol av årsmodell 1957 levererades till C. B. Hallberg AB. 1967 blev bolaget kommunalt och namnändrat till Trollhättan Trafik AB.



Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösunds Järnvägar, TGOJ:s Scania CF110 med kaross från SKV i Katrineholm på busstationen vid Klosters kyrka i Eskilstuna 1968.



Göteborgs Spårvägars Scania CR112 på Vasaplatsen i Göteborg under 1980-talet. Mer kantig kan nog inte en buss bli. Foto: Hans Liljewall.



De helbyggda frontmotorbussarna CF76 som tillhörde Stockholms Lokaltrafik beställdes ursprungligen av SJ. Foto: Hans Liljewall.



En förarplats av det modernare slaget, i detta fall en Scania CR 112. Många detaljer användes gemensamt med lastbilarna.



1979 visades denna BR112A ledbuss med kaross från belgiska Jonckheere för Södermanlands Läns Trafik AB. Bland annat utprovades ett automatiskt ledkontrollsystem på bussen.



Kungen bland turistbussarna var den helbyggda Scania CR145 med V8 som tog 51 sittande passagerare. Stockholms Turistbussar AB hade denna buss, med de sedan mitten av 1970-talet nya emblemen. Foto: Birger Nordin.

► introducerade företagets första dieselmotor med standardiserade komponenter. Det var den raka åttacylindriga enhetsmotorn D801 som var först på plan. Den kompletterades av de fyr- och sexcyndriga versionerna under krigsåren.

Framflyttad motor

När freden så kom 1945 presenterades de nya modellerna ur B10-, B20- och B30-serien som kom att kallas Enhetsprogrammet med de nya enhetsmotorerna. 1949 lanserades dieselmotorerna med direktinsprutning, kallad 40.000-milamotorn genom sin goda hållbarhet. 1949 var också året då varianten med framflyttad motor, BF, introducerades. Konstruktionen med motorn och dörren framför framaxeln gav möjlighet till enmansbetjäning.

Scania-Vabis började 1951 tillverka egna växellådor. Fram till 1948 användes växellådor producerade i Köping, men efter att Volvo övertagit fabriken köptes istället växellådor från brittiska Leyland under två år.

På 1950-talet tilltog exporten och Scania-Vabis satsade på att bygga upp sitt europeiska nätverk för försäljning och service.

B40- och B/BF60-serien ersatte 1950 B10- och B20-serien och fyra år senare i sin tur av B51 och B/BF71.

Under slutet av 1940-talet riktades blickarna mot andra sidan Atlanten. Stockholms Spårvägar, SS, hade behov av nya bussar som kunde ta 135 passagerare varav 50 på sittplatser och hade tidigare tittat på de nordamerikanska bussarna. Efter en anbudsförfrågan intresserade sig även Scania-Vabis för bussarna i USA och fick vidare ensamrätten på att få tillverka Mack C50.

Ritningarna räknades om till millimeter-systemet och 1953 blev den nya stadsbussen Scania-Vabis C50 Metropolen resultatet av samarbetet. Det blev också den första helbyggda bussen från Scania-Vabis. Metropolen svalde 80 passagerare varav 48 sittande.

Lättare Capitol

Den raka åttacylindriga D821 på 180 hk som baserades på enhetsmotorn, placerades längst bak på tvären och kopplades till en Spicer tvåstegs automatlåda. Metropolen tillverkades i 200 exemplar under 1953 och 1954 och levererades bara till Stockholms Spårvägar, med ett undantag som

hamnade i Huskvarna. Alla uttrangerades till högertrafikomläggningen 1967.

Metropolen ansågs egentligen alldeles för stor och var otymplig för innerstadstrafik trots sitt stora hjulutslag och servostyrningen. Stockholms gator och vägar tålde inte heller de höga axeltrycken från Metropolen riktigt.

Det fick Scania-Vabis att konstruera en mindre stadsbuss. Resultatet blev den försvenskade versionen av Metropolen, C 70 Capitol som lanserades 1955 med D647-motorn. Med 34 sittplatser för totalt 66 passagerare var den betydligt mindre än Metropolen.

1959 kom C75 med panoramarutor och den nya D10-motorn på 165 hästkrafter samt helluftfjädring som tillval. 1963 blev det istället den uppdaterade motorn D11, med ökad slaglängd och 25 extra hästkrafter, som monterades samtidigt som typbeteckningen ändrades till C76. Totalt rullade 429 exemplar ur fabriken till 1964.

1959 var det dags för B55, 65 och 75 samt BF75 med de nya D7- respektive D10-motorerna. Men den största nyheten var nog när den första helbyggda frontmotorbussen gjorde entré detta år. Det var CF75 och CF65, med lite klenare axlar. Den nya

CF med plats för 50 sittande passagerare var av integralkonstruktion där karossen och ramen utgjorde en gemensam bärande enhet och dessutom hade 20-25 procent plast i karossens ytterskal, vilket möjliggjorde en mer avancerad design.

Scaniamotorer på 8- resp 11-liter, D8 och D11, kom under 1962 och 1963 ändrades typbeteckningarna till 56, 66 och 76.

Den helbyggda CF66 tillverkades bara 1963 och CF76 slutade tillverkas 1966 för att bussverkstaden i Södertälje kunna ge plats för en ny helbyggd buss, CR76. Om den kan du läsa mer på sid [XX-XX](#) i detta nummer.

Flytt till Katrineholm

Fler produktionsanläggningar öppnades i Sverige under 1960-talet och 1967 förvärvade Scania-Vabis landets största buss- och karosseriföretag, Svenska Karosseri Verksstäerna (SKV) i Katrineholm.

Snart hade all bussverksamhet överförs till det nya dotterbolaget Scania-Bussar AB. Produktionen av SKV:s lättmetallkarosser lades ner och man fokuserade på den helbyggda CR76.

Efter en varumärkestvist med Mercedes-Benz tvingades den gamla symbolen med

anor från Scania i Malmö bort. Namnet Vabis ströks ur varumärket och lastbilar och bussar fick istället typbeteckningar som baserades på motorernas cylindervolymer. 1969 gick Scania-Vabis ihop med den svenska flygplans- och biltillverkaren Saab och blev Saab-Scania.

Riktiga landsvägskryssare

År 1971 lanserades CR85 och CR145, även de helbyggda. Motorerna till CR85 var 8-liters med eller utan turbo på 140 respektive 190 hk. Till CR145 handlade det om D14, en 14,2-liters V8 sugmotor på 260 hk. Dessutom fanns chassiversionerna BR85 och BR145 tillsammans med BR111.

CR85 slutade att tillverkas 1974 och CR145 två år senare. Att just 145-modellen togs ur sortimentet berodde delvis på att V8-motorn ansågs som onödigt stor. Det spekuleras i att den omtalade bussbränden i Axamo utanför Jönköping 1976, då 15 personer avled efter att ett överhettat grenrör antänt karosseriet, också kan ha inverkan på nedläggningen av modellen. 1976 var även året då anläggningen i Katrineholm byggdes ut.

Chassiversionerna tillverkades däremot vidare. BR85 blev BR86 och 1978 ersattes

BR145 av BR116 och blev som turistbusschassi en riktig storsäljare.

Efterföljaren till den populära CR111 blev Scania CR112 som började tillverkas 1978 och skulle bli 1980-talets helbyggda stadsbuss. Man använde elvalitersmotorerna med eller utan turbo tillsammans med en rad olika växellådsalternativ. Karossen byggde på en självbärande svetsad stomme och lösa paneler som skulle underlätta åtkomligheten vid verkstadsarbeten.

Kantig design

En annan fördel var att bussbolagen skulle kunna lagerhålla färdiglackade paneler som snabbt kunde ersätta skadade delar. Designen följde tidens ideal och fick smeknamnet Skokartongen. Även ljudnivån lyckades man få ner ytterligare jämfört med föregångaren, bland annat genom att placera kylaren framför bakaxeln. Efterföljaren till chassiversionen BR111 blev BR112. Utvecklingen av bussarna fortsatte under 1980-talet med en rad uppdateringar och kompletteringar med nya modeller, men vi har nu närmast oss dagens moderna bussmodeller såpass att vi väljer att dra gränsen här för denna historiska artikel om Scantias bussar. □