

En gång i tiden utstrålade trycksakerna i sina broschyrställ en annan och en bättre värld. De mest osäljbara modellerna försökte säljas med de mest förskönande adjektiv.

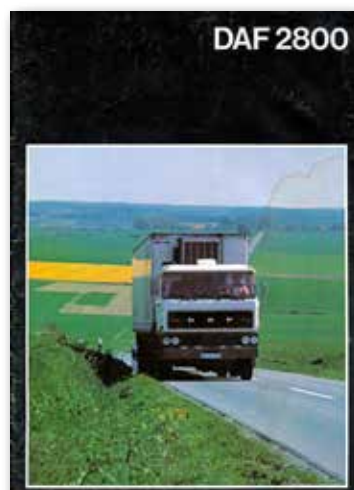
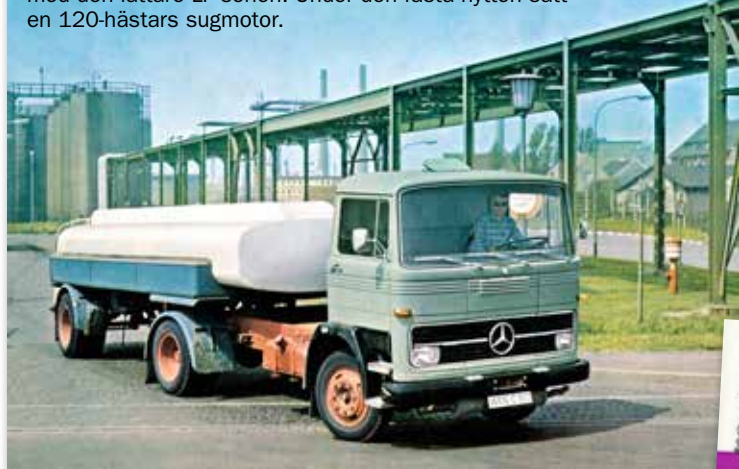
# En tidsresa i marknadsföring

Försäljningsbroschyrerna var gratis och delades frikostigt ut i bilhallar, på bilmässor och andra arrangemang. Dessa fantastiska verk är idag ett tidsdokument från en svunnen tid då papper och trycksvårta låg till grund för materialet, inte alltid så avlägset som man kan tro. Välkommen till ytterligare en tidsresa bland marknadsföringens skattgömmor.

Av Bo Norvinge (text & arkivmaterial)

## Smidigt ekipage

Ett trailerekipage av det ovanligare slaget; en Mercedes-Benz LPS911B med en liten tanktrailer. Då blev det ett smidigt litet citytrailer ekipage. Modellen tillhörde egentligen Mercedes mellanklass men lastförmågan var på omkring nio ton och likställdes snarare med den lättare LP-serien. Under den fasta hytten satt en 120-hästares sugmotor.



## Modernt från Holland

DAF-broschyrerna för 2800 är från 1978 men modellen med F241-hytten lanserades redan hösten 1973, en modern lastbil för långfärder. DAF hade försökt att ta sig in på marknaden tidigare men det var nog under det tidiga 80-talet med 2800 och dess efterträdare som man dittills lyckades bäst. Modellerna 3300 och 3600 med starkare motorer följde sedan.



## Omtyckt Bulldog

Scania-Vabis LB- och LBS76 kom 1963. Det gjorde även broschyren ur vilken denna bild är tagen. Man kan säga en hel del om modellen. Designen kan med dagens mått räknas inte anklagas för att vara kompakt och genomtänkt men den måste väl ändå kallas tidsenlig. Många blir knäsvaga av formen än idag.



## För kontinentala transporter

Renault Turboleader R370 och R390 fanns inte på vår marknad men sågs ändå lite då och då på våra vägar. Hytten var hos oss kanske mer bekant på Ford Transcontinental, men det var Berliets KB 2400-hytt som man använde. Turboleadern bjöd på riktigt gott utrymme för långfärder. Och Intercooler var fortfarande något nytt som gärna lyftes fram i marknadsföringen.

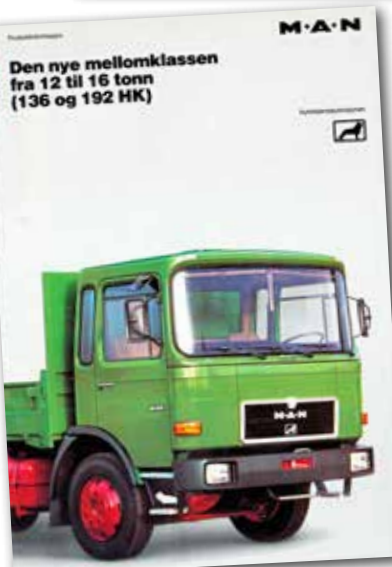


## Stål och luft i kombination

Volvo B655 tillverkades mellan åren 1951 och 1964. Den var Volvos första mittmotorbuss med sin D96AL kallad "pannkaksmotorn" men här lyfter man fram luftfjädringen. Den var dock inte som dagens versioner. Här var det bara ett komplement till ordinarie bladfjäderpaket. Åkkomforten blev nog inte så mycket bättre men instegshöjden kunde hållas mer konstant.

## Begränsat för MAN

En gång i tiden var MAN ett exotiskt lastbilsfabrikat här i landet. Och det är inte så länge sedan vårt tuffa slagprov begränsade urvalet. Men i både Danmark och Norge var det tyska märket betydligt vanligare i flera viktclasser. Här är en grannlandsbroschyr från 80-talet på mellanviktarna på 12-16 ton, idag motsvarande MAN:s TGM-serie.



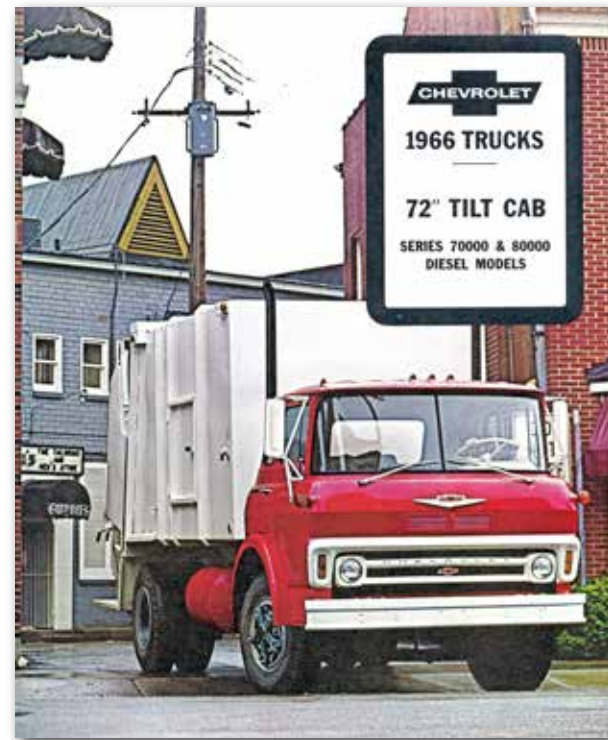
Smidig att lasta.  
Smidig att köra.  
Volvos nya FL4.



## Den lilla fick vänta

För 30 år sedan kom minstingen FL4 in i Volvofamiljen. 1985 var egentligen året då FL-serien lanserades, men den lilla 4:an fick alltså vänta till året efter. FL-vagnarna var moderna och ersatte modellerna baserade på den gamla Fyrkubbshytten från mitten av 70-talet. På de mindre FL4 och FL6 fanns fortfarande en del drag kvar från föregångaren.

## En tidsresa i marknadsföring

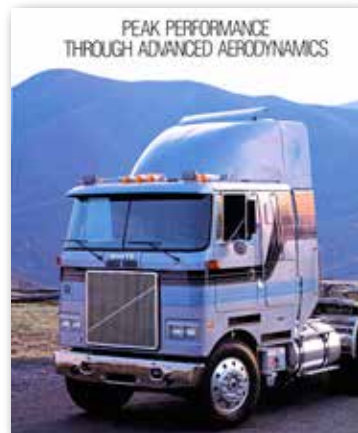


### Bäst i berget

En Scania LS111 med Sörlings TDK bergdumperflak i sin rätta miljö. 60- och 70-talets LS-modeller var några av de mest omtyckta anläggningsbilarna i historien kan man nog påstå. Framkomligheten och stryktåliggheten var oslagbara. Och det var långt före tandemdriften slagit igenom i den typen av körning, ty då gällde Robsonrullar.

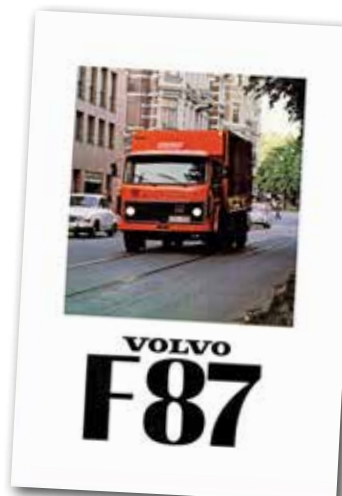
### Nej tack!

Hösten 1975 presenterade Fiat och OM sin NC-modell med modernt kantig tipphytt. 4x2-dragbilarna hette 170 respektive 190 hk beroende på om marknaden tillät 17 eller 19 tons totalvikt. Men denna broschyr är för 300-serien, en 6x4 för anläggningstransporter. Något intresse från Svenska Fiat av att marknadsföra modellerna i Sverige fanns inte.



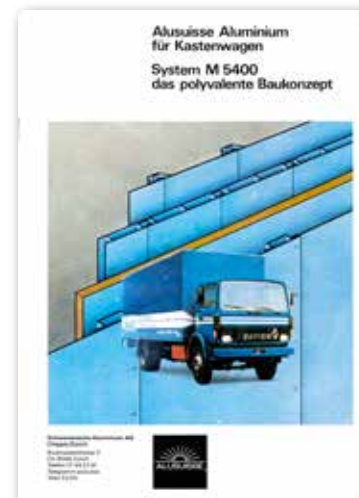
### GM för kortare transporter

1966 års Chevrolet 70000- och 80000-serier var för stads- och kretsdistribution. Den frambyggda hytten var tippbar och mätte från stötfångare till bakvägg 72 inches, vilket är 183 centimeter, något man lyfte fram i marknadsföringen. Säkerhetsbälte ingick, om än bara midjebälte, men de kanske behövdes för att man inte skulle studsas ur hytten.



### Diagonalt över världen

Volvo köpte den amerikanska lastbilstillverkaren White 1981 och 1983 hamnade Volvodiagonalen även på Whiteprodukterna. Här lades fokus på aerodynamiken även om hytten var gammal. Utvecklingen gjorde senare att de frambyggda varianterna försvann.



### Driver på alla

Under mitten av 80-talet satsade Scania på allhjuldrivna lastbilar för civilt bruk. Broschyren på 4x4 och 6x6 är holländsk och det var väl egentligen där axelkonfigurationen hade, och fortfarande har, mer genomslag än i Sverige. P-modellen fick i detta utförande modifierad stötfångare och strålkastarna lägre placerade för ljusbildens skull.

### Nordisk beteckning

En F87 från Margarinbolaget i stadsmiljö, om det nu är en F87 eller bara en för marknadsföringen omskyldad F86. För övrigt skiljde inget större än att interiören var reviderad från hösten 1976. Dessutom var det bara de nordiska länderna som fick typbeteckningen F87. I resten av världen gällde fortfarande F86 fram till 1978 då F7 tog vid.

### Bussar med frontmotor

En broschyr över modellerna B80, B110 och BF110 från 1972 med motorn placerad fram. B-modellerna hade isteg bakom framaxeln och i BF gick man in framför. EGE-Trafiken i Katrineholm AB hade BF110:an med Wiima-kaross på broschyromslaget. Idag är den tydligen en husbuss, en inte allt för ovanlig slutdestination.



### Lätta byggnationer

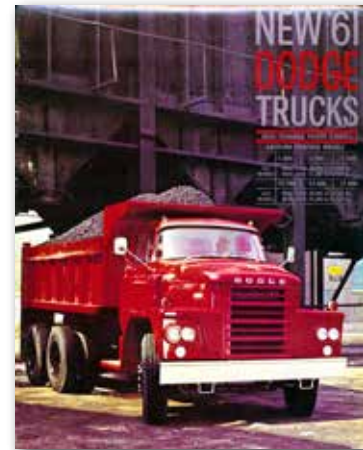
Schweiziska Alusuisse marknadsförde sitt aluminiumskåp M5400 i denna broschyr från 1979. På omslaget syns en Saviem. Den tillverkaren slogs ihop med Berliet 1978 och allt blev året efter Renault Véhicules Industriels. Omslagets Saviem i 13-tonsklassen har Fyrklubbshytten, en hyttkonstruktion som Renault bibehöll ända fram till 1996.



### Framtidstro efter kriget

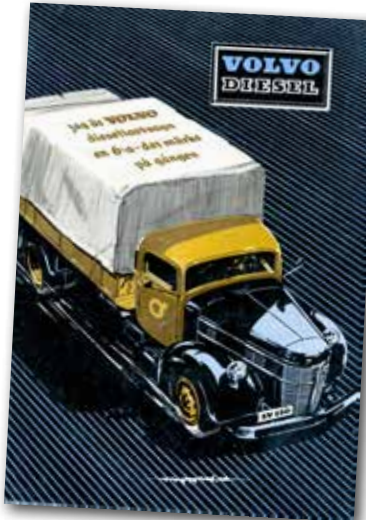
Kriget var över och Scania-Vabis satsade på framtiden. 1948 års B15-B16-broschyr var måhända inte så detaljerad, men i alla fall konstnärligt utformad. Bulldoggsbussen B15 hade 4,70 hjulbas och B16 hade 5,25. Motorerna var fyrcylindriga, antingen som förkammardiesel eller för bensindrift och komponenterna var gemensamma med både sexan och åttan.

## En tidsresa i marknadsföring



### Speciell amerikan

Om Dodge från 1961 var snygg eller inte kan det nog råda olika meningar om, men visst såg den speciell ut. Tryckluftsbromsar var det på den, och detta påpekades också noggrant. På bromspedalen stod det tydligt "AIR". Motorhuven var av alligatortyp och framskärmarna svängdes framåt för att man lätt skulle kunna nå bensin-V8:an på 194 till 228 hk.

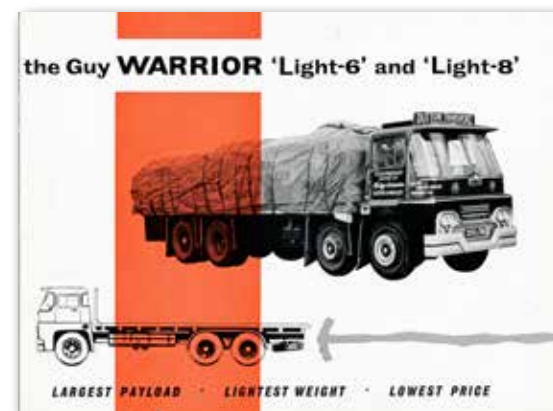


### Hela utbudet

Ett stiligt fjärrekipage i form av en Volvo FB88 pryder omslaget för en broschyr som behandlar hela lastbilsprogrammet 1967. Från minsta F82 till NB- och FB88 för totalvikter mellan 6,1 och 22 ton. 88:an på omslaget tillhörde bröderna Alf och Olle Gustavsson i Falkenberg, senare Kontinentfrakt, som körde på Finland för Polar Express.

### Rundnos med dieseldrift

1946 kom Volvos första dieselmotor i lastbil. Det var den sexcylindriga VDA av förkamartyp på drygt sex liters cylindervolym och 95 hk. Det var i LV150-serien den placerades. VDA-motorn efterträdes 1950 av den direktinsprutade VDC-motorn av samma storleksvolym som bjöd på fem hästar mer. Modellserien blev då L245.



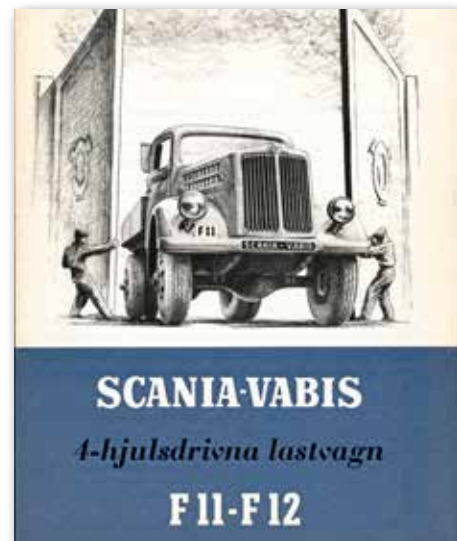
### Krigaren från Storbritannien

Guy var en av många fordonstillverkare i England på 60-talet. En modell hette Warrior vilket väl de flesta vet betyder krigare. Light-6 och Light-8 avslöjade om det var en treaxling eller om den hade dubbla framaxlar, vanligt även inom styckeodstransporter i Storbritannien på den tiden.



### Importören i Konstantinopel

Exakt vad detta är oklart. Men någon slags reklamblad ser det i alla fall ut som. Och från tidigt 50-tal då den är för Volvos L245-serie med den direktinsprutade VDC-motorn. Mehmet Kavala, Galata Istanbul står det också på bladet och det var Turkiets stora Volvoimportör under många decennier.



### Ett nytt kapitel

1944 slog Scania-Vabis upp portarna för en ny lastbilsserie. De tvåaxliga L10 och F10 4x4 med den inbyggda kylaren vars maskering gav fabrikatet sitt karaktäristiska utseende som i stort skulle hänga med ända till 80-talets inbrott. Denna broschyr är från 1948 och den reviderade 2F10 som tillverkades fram till 1949.