



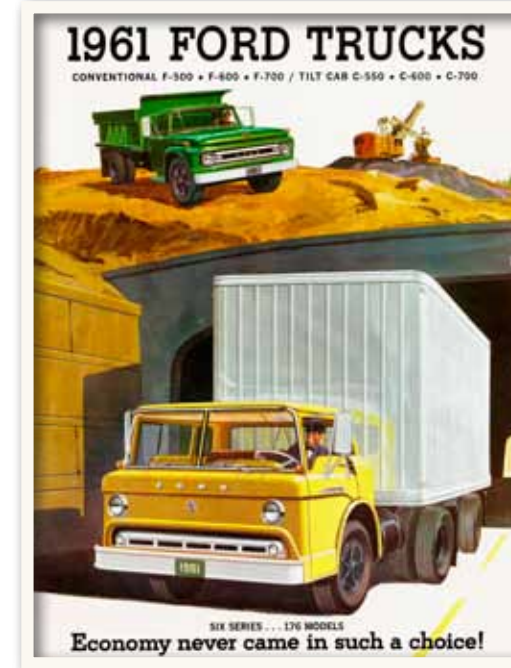
FRANSK FORD

Den kanske något lustiga lilla dragbilen med perforerad hytt kommer från franska Ford S.A.F som verkade från 1947 fram till 1954 innan fabriken övertogs av Simca. Denna femtonnare hade sexcylindrig dieselmotor från Hercules på 4,1-liters cylindervolym som 1950 hade ersatt den gamla 3,9-liters bensin-V8:an från Ford.



BRITTISK SAMMANSLAGNING

Morris tillsammans med Austin, som båda tillverkade kommersiella fordon, bildade 1952 tillsammans med ett antal andra bilproducenter British Motor Corporation, BMC, och en standardisering av fabrikatens modellprogram påbörjades. Den avbildade frambyggda Morris FE tillverkades mellan åren 1955 och 1959. Den normalstyrda WE lanserades också 1955 men fanns i produktion fram till 1964.



MELLAN-LASTARE SOM VAR SIG LIK

Den långlivade frambyggda C-modellen i Fords mellanklass presenterades redan 1957 och fanns i produktion ända till 1990. Utseendet var i stort oförändrat under de dryga 30 åren med undantag för en kortare period från 1958 till 1960 då modellen hade dubbla framlyktor. På 1961 års modell har de enkla lyktorna tagits tillbaka på dessa C-550 till C-700 Tiltcab-modellerna. Ford i Europa fick uppenbarligen låna lite av designen till sin D-serie.



LÅNGLIVAD ITALIENARE

Redan 1948 såg den här välkända italienska hyttdesignen sitt ljus och den skulle hänga med en bit in på 1970-talet hos Fiat. Hytten satt på många av företagets modeller men mest känd blev den nog på den stora 682:an. Här är det den mindre Fiat 650e som marknadsförs som en 6,7-tonnare. Under den icke tippbara hytten satt en 100-hästare.

Gamla godbitar

Återigen ges här ett tillfälle att njuta av omslag och bilder från ett antal försäljningsbroschyrer från svunna tider. Som vanligt blandas olika tidsepoker och länder. Både exotiska och mer välkända lastbilar samsas i bildkollaget.

AV BO NORVINGE



TYSKEN SOM FÖRSVANN

Tyska Büssing försvann in i MAN 1971 men var dessförinnan en stor tillverkare av kommersiella fordon. Denna broschyr från 1952 behandlar modellerna 6000, 8000 och den treaxlade 1200 samt framstyrda 6000T. På omslaget är det avbildat en 8000 med en tipptrailer som lastas av en höjdgrävare.

SCANIA-VABIS VÄXLAR UPP

1951 presenterade Scania-Vabis de nya växellådorna i G50-serien som ersättare till de gamla K40 och K45. G450- och G650-lådorna fick förfinade växelsteg och en femte växel. Antingen kunde högsta växeln fås som direkt- eller överväxel. På broschyromslaget representeras de nya lådornas styrka och tillförlitlighet av en Scania-Vabis ur L60-serien med ett tungt virkeslass.



ÖSTBIL I SVERIGE

Bilfabriken Minsky Avtomobilny Zavod ligger idag i Vitryssland och 1965 kom deras MAZ 500 som marknadsfördes i Sverige under 1960-talet av generalagenten Matreco Bil AB. Den frambyggda 500-modellen hade en 180-hästares diesel-V6:a, maxfarten låg på 75 km/h och totalvikten var 8,5 ton. Den ersattes 1970 av den snarlika 500A. Broschuren är stämplad Laksholms Bil & Plåt, Stora Tuna i Dalarna, men hur många exemplar togs egentligen i trafik här i landet?



GILLAD AMERIKA-IMPORT

Chevrolet som togs till Sverige av General Motors Nordiska AB i Stockholm blev en populär åkabil i landet före och runt andra världskriget. Denna svenska broschyrutgåva behandlar serierna 4400, 6400 och 6500 med totalvikter från 6,4 till 7,5 ton. Under huven satt toppventilmotorer på 92 eller 105 hästkrafter och bränslet var bensin.

STARK BJÖRN

Denna Karhu-Sisu med kraftigt plogfäste hörde hemma i Lahti nordost om Helsingfors i Finland. Karhu som betyder björn står då gissningsvis för modellens styrka och stryktålighet. Karhu-Sisu hade en inhemsk motor från Valmet och den något större systemmodellen Kontio-Sisu använde sig av en Leylandmotor.





HYTT FÖR LÅNGTRAD

För de långfarare som önskade det lilla extra till Volvo F89 fanns som tillval TIR-hytten under det tidiga 1970-talet. Den hade bland annat ett bord på motorkåpan, heltäckande matta och blå inredning som något senare skulle finnas genom hela Volvoprogrammet. Långfärdshytten kunde även förses med en extra brits om resorna kunde bli dubbelbemannade.

PÅ RÄTT SIDA?

Det kända namnet för Scania-Vabis L och LS71 var som bekant Regent men för exportmarknaderna användes inte detta i marknadsföringen, något som syns på denna broschyr. Det mötande tradarekipaget på omslagsbilden ser svenskt ut men det råder högertrafik vilket är minst tio år för tidigt. Kanske är bilden arrangerad då det var högertrafik i de flesta länder utanför Sverige på den tiden.



PÅKOSTAD DJURBIL

Djurtransportör Börje Nilsson i Falkenberg hade en speciell lastväxlaranordning i form av en elektrisk vinsch på en ställning som lyfte djurtransportskåpet varefter flakbilen kunde backa under. Två djurbonadsenheter fanns till den påkostade och välutrustade Volvo F86:an med extraljus, signalhorn, busslister och släptringel.



SUPERSCANIA I SKOGEN

I broschyren över Scania-Vabis L och LS76 med tryckåret 1965 finns ett snyggt och mycket passande ekipage med ett virkeslass på en skogsväg. På dörren står det Evert Larsson, Stjärnhov. Orten ligger mellan Flen och Gnesta. Fast egentligen var det en tandemdriven Scania-Vabis LT75 Super från 1961 som fick stå modell för den något modernare modellen 76.



ALLT I ALLO

Skånska Cementgjuteriets Volvo F88 lackerad i bolagets välkända gröna och gula färgkombination ser ut att vara tungt lastad med ett blad till en bandschaktare. Till utrustningen kan räknas lastkran, Forss Autosand sandaggregat och de gamla varningsljusen i triangelform som fanns före de roterande varningsfyrnarna.

VOLVO MED USA-INSPIRATION

Smeknamnet "Spetsnosen" i södra delen av landet och "Flugsnappare" i norr blev samlingsnamnet över modellerna som inspirerats av formgivningidealerna på andra sidan Atlanten. LV101 var först och presenterades 1938 som ersättare för den designmässigt föråldrade LV76-78. 1948 lanserades LV200-serien som skulle finnas i Volvoprogrammet till 1950 för att sedan ersättas av den betydligt modernare L340-serien.



DANSKA UTLANDSBILAR

Morten Rahbeks Internationale Transporter A/S körde mycket kött till Italien, Spanien och Portugal samt frukt och grönsaker i retur. Dessa otroligt snygga och påkostade Scania LBS140 hade växelflakssystem för skåpen. Åkeriet från Södra Jylland i Danmark höll ursprungligen till i Skjern och senare Christiansfeld.



STORT STEG I MEILAN-KLASSEN

När den nya frambyggda LB80 lanserades 1969 var det ett stort framsteg i den medeltunga klassen. Den moderna och rymliga tippphytten gav högre lastvolym än motsvarande L56. Denna bil fanns hos Lemnells Express & Åkeri AB i Stockholm, en ASG-transportör som långt senare gick upp i Västberga Åkeri.



GULA BETONGBILAR

Gullhögen Cements gula färg tillsammans med silver och pepitastripes var onekligen en läcker kombination och många minns den än idag trots att det är nästan 40 år sedan konkurrenten Cementa övertog Gullhögen och färgerna blev grå och blå. De större och mer imponerande ekipagen har oftare blivit avbildade men här är det en mindre Volvo L340 som står framför en av bolagets betongstationer.

ÅKERI MED BREDD

Wiréns Åkeri i Kristinehamn har sedan grundandet 1946 haft skiftande uppdrag för sin vagnpark. Transporter av kemiska produkter och linjetrafik var bara något i utbudet. Som ASG-transportör valde de att använda sin egna röda färg istället för speidationens gula och blå. Här är deras Scania L80 med Hiab (Tranäsverken) liftdumper på avfallstippen.



KOMMUNAL FAVORIT

Volvo N86 tillsammans med den mindre N84 utrustad med trevägstipp och en liten kran var vanligt förekommande hos kommuner och gatukontor. Om det inte var deras egna bilar så var det ofta som åkarna försåg beställarna med just dessa fordon. Maxlasterna på dessa 86:or låg på omkring 7 ton och totalvikterna runt 15 ton.



POPULÄR FÖR DRICKA

Kalmar Bryggeriet var ett gammalt värenommerat dotterbolag till AB Stockholms Bryggerier. Här är det två av byggeriets Volvo L430 Trygge som just kört av den då relativt nya färjan M/S Kalmarsund VII som gick mellan Färjestaden på Öland och Kalmar på fastlandssidan. Volvo Snabbe och Trygge var populära som bryggarbilar tack vare den låga lasthöjden.

