

# Marknadsföring i tryck

När man tar sig tid att bläddra genom årtionden av broschyrmaterial får man uppleva åtskilliga passerade milstenar i lastbils- och påbyggnadsutvecklingen. De gemensamma och påtagliga nämarna är tveklöst

optimismen och framtidstron. Vi bjuder på ännu en liten tillbakablick bland broschyrmaterialet till tiden då den tryckta marknadsföringens alternativ var lätträknade. Och då handlare, importörer och tillverkare inte lättvindigt

bara kunde uppmana till ett besök på hemsidor och nedladdningsbart PDF-material. Då gick det att ta på informationen, ja, till och med lukta på den.

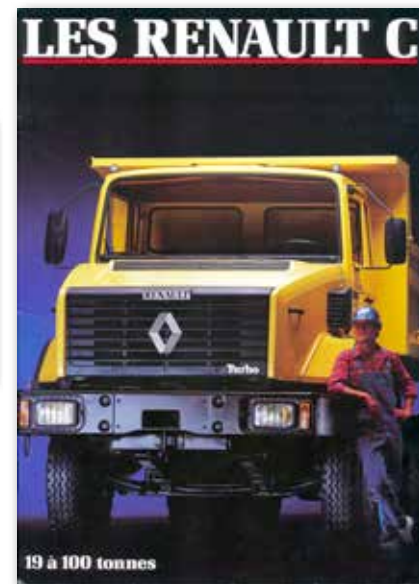
Av Bo Norvinge (text)  
arkivmaterial (foto)



**Känt namn**  
Thames Trader var en Fordprodukt. Under den halvt frambyggda hytten kunde man välja en bensinmotor på 118 hästkrafter eller en diesel på 108. Totalvikter från 6 800 till 11 350 kg, eller som dragbil på upp till 15.000. Trader 40 fick man specialbeställa. Den var som Trader 55 men med färre blad i fjäderpaketen för att bli nedvägd till 6,8 tons totalvikt.

**112:a på långtur**  
1984 övergick Scania till den nya loggan med de rundade versalerna s och c. På omslaget till P- och R112-broschyren användes Grödinge Bilfrakts stiliga TIR-ekipa-ge som rullade åt Transportkonsulten. 333 hästar som 112:ans DSC11-motor med Intercooler utvecklade räckte gott även i fjärtrafiken ansågs det på den tiden.

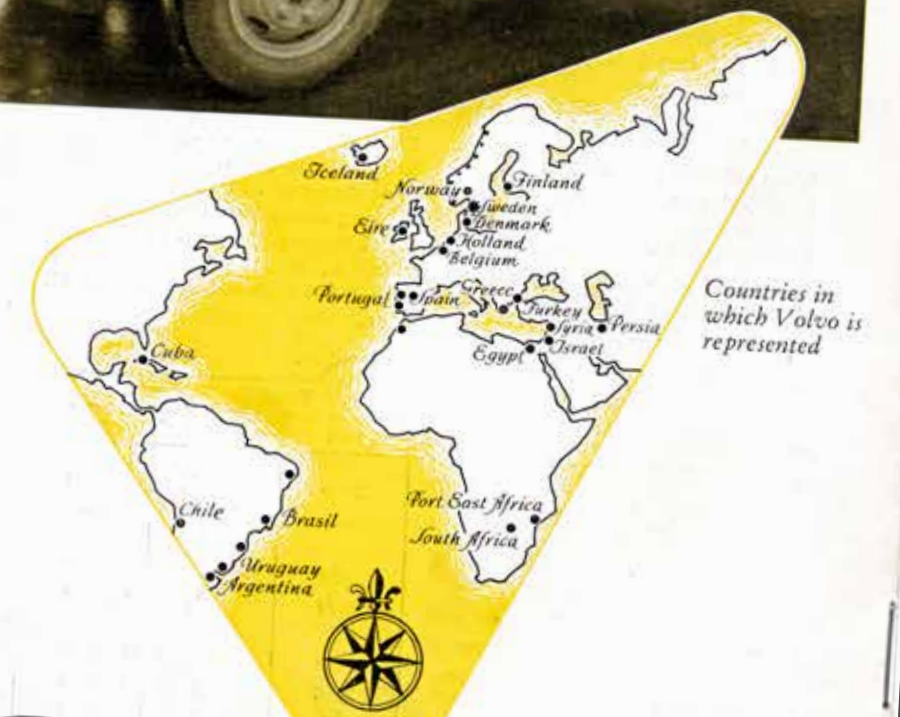
**Blixt från Opelhimlen**  
Första generationens Opel Blitz användes flitigt av den tyska krigsmakten under andra världskriget. Den presenterades 1930 och tillverkades av och till fram till 1952 med vissa avbrott som ett världskrig kunde medföra. Tolvvolts elsystem, Boschbelysning med fotkontakt för avbländning och 66 hästkrafters bensinmotor avslöjar broschyren om modellen.



**Franskt med motorhuv**  
Renaults med sin torpedbyggda C-serie, här från 1986, fanns från 19 till 100 tons totalvikt. Och även som allhjulsdreven lastbilar. Bakom den imponerande motorhuvens satt den välbeprövade och framgångsrika lilla "Fyrklubbshytten" som under 1970- och 1980-talet ofta användes av Volvo, DAF, Magirus/Iveco och Saviem/Renault.



**Full aktivitet**  
På baksidan av broschyren för Volvo L220-serien tryckt 1951 visar en karta Volvos utbredning internationellt tillsammans med ett fotografi från arbetet kring mejeriet i Göteborg, som låg centralt i Nordstaden. Åkarebilar lossar sina mjölkkrukor och LMC:s egen bil är lastad med mejerivaror som ska levereras ut till stadens butiker.



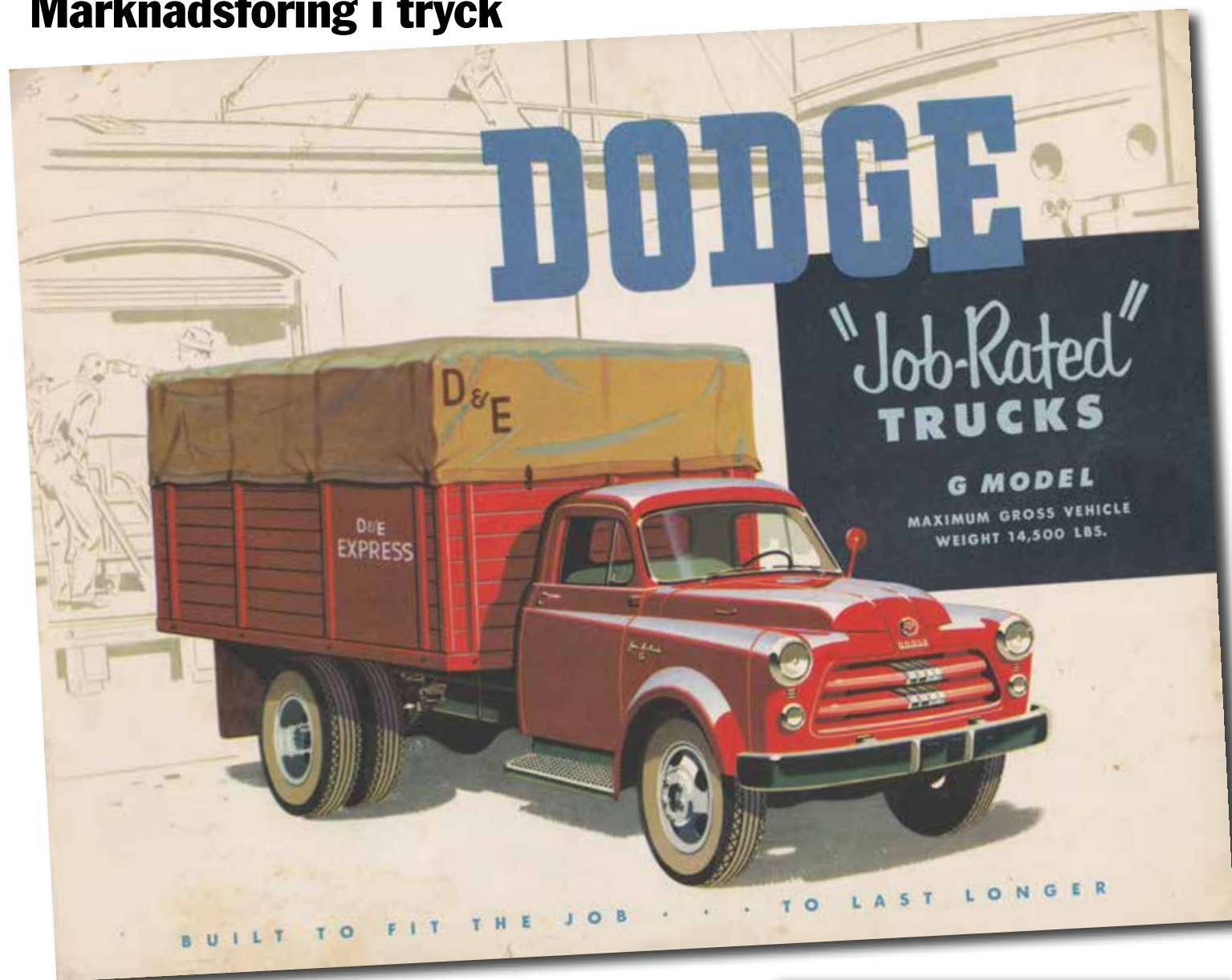
**VOLVO**  
Swedish quality

RR 5517/2. 5000. 4. 51. (Engelska)

Printed in Sweden. Tre Tryckare, Gbg



## Marknadsföring i tryck



### Sevärt arbetsfordon

Dodge Job-rated G-modell var byggd för att passa jobbet och att vara länge som det stod i försäljningsbroschyren för 6,5-tonnaren. 1954 satsade man hos Dodge på bättre sikt och gick ifrån den delade framrutan. Men redan året efter 1955 presenterades modellen med full runtomskit genom panoramaruta fram och större bakruta.

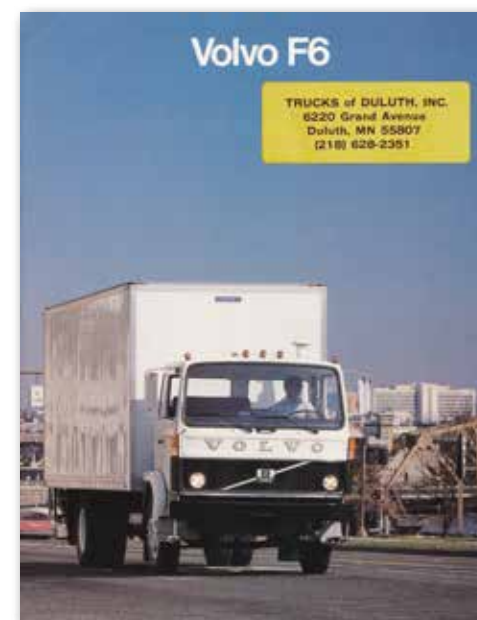
### Bredare marknad

Under 1950-talet var lastbilsexporten från Sverige långt ifrån lika utbredd och omfattande som idag. Här är Scania-Vabis exportbroschyr för L51 tryckt 1956. I den kunde man läsa om L51:or och deras tuffa arbetsuppgifter hos kunder i Norge, Danmark, Finland, Holland, Belgien och Portugal.



### Ryssen kommer

GAZ 53 var ryskt men företaget hade även tillverkning i Madara i nordöstra Bulgarien. Modellen var i stort oförändrad från 1961 ända fram till 1993. Men från 1964 ersattes den raka sexan på 75 hästkrafter med den 4,25 liter stora bensin-V8:an ZMZ-53 som utvecklade 115 hästkrafter. I broschyren skröt man också med att Sovjet exporterade fordon till 60 länder i världen.



### Berest broschyr

Volvo satsade på USA-marknaden bland annat med F6:an som chassi men också som dragbil. Själva broschyren är framtagen 1979 men tryckt 1981 för importören och distributören som var Freightliner Corporation. Stämplat på baksidan av broschyren vittnar om att exemplaret cirkulerade runt mellan USA, England och Tyskland fram till 1990.

### Scanias 9-liters motorer



### Dryga litern extra

1984 kom en helt ny motor in i Scanias motorfamilj. Det var DS- och DSC09, en 9,5-liters sexa på 250 eller 290 hästar, med eller utan Intercooler. Med detta lanserades 92-modellen som med tiden kom att utmanövrera 82:an och den gamla hederliga 8-litaren (7,8 liter) med anor tillbaka till 56-serien som introducerades redan 1962.

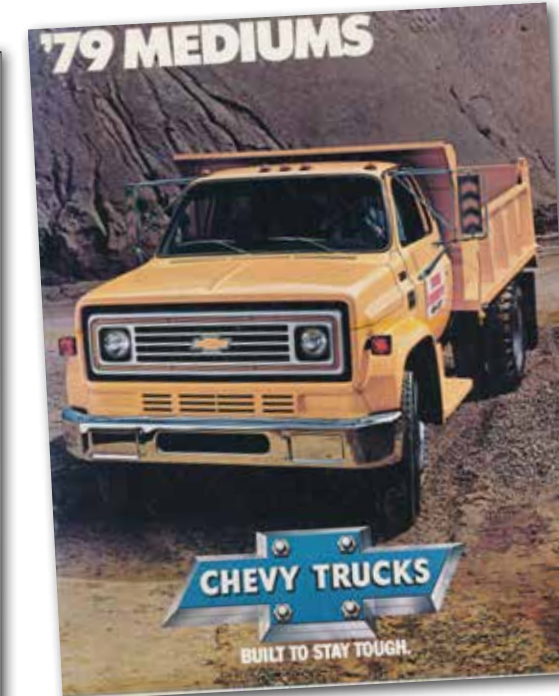
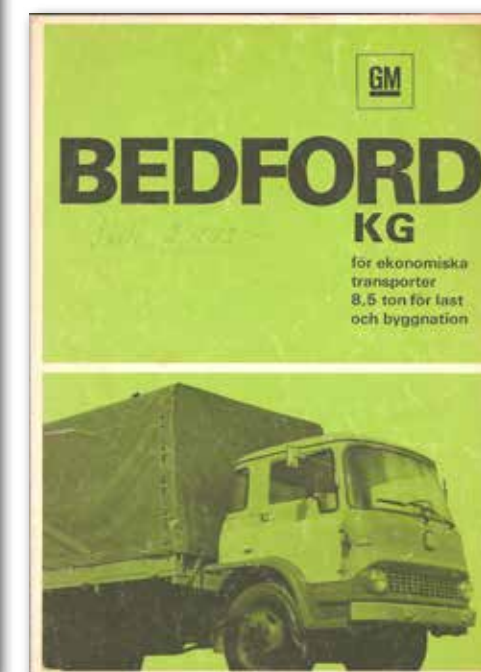
### För export

Japanska Hino, ett dotterbolag till Toyota, marknadsförde dragbilen Hino Econo Diesel SS 6x4 för den utländska marknaden 1985. Broschyren är på engelska med bilder på en SS för export med ratten på rätt sida. En 320-hästares V8-motor utan turbo, nioväxlad låda med krypväxel och tandemdriven boggi var några av komponenterna.



### Populär GM-produkt

Bedfords KG-modell tillhörde de kraftigare i TK-serien. Totalvikten låg strax över 12 ton och lastförmågan var som det står på omslaget 8,5. Just framaxeln lyftes fram i broschyren från 1968. Den tillät 4,36 ton. Axelavståndet var 4,24 meter och efter den sexcylindriga motorn på 120 hästkrafter satt en femväxlad låda.



### Allsidig jänkare

Chevy C50, C60 och C70 var Chevrolets medeltunga lastbilar. De kunde fås med alligatorhuv eller med det lättare alternativet, en flipfront av glasfiberarmerad plast som också bjöd på bättre åtkomlighet runt motorn. Hytten var densamma som på de mindre syskonen ur 10-, 20- och 30-serierna som rullade på våra vägar.

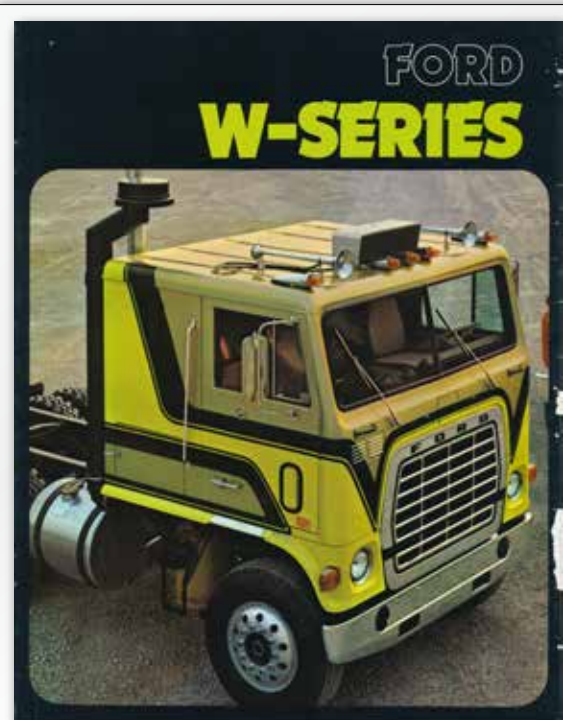


### Tanken till gamla centraler

En Scania LS110 dragbil med tanktrailer från Triofrakt blev omslagsbil på 1974 års broschyr för L-, LS- och LT110. Triofrakt var resultatet av en sammanslagning mellan lastbilcentralerna Köping, Arboga och Kungsör 1965. År 2010 var det dags för Triofrakt att gå samman med LBC Västerås, Bergslagens LBC och Sörmlast för att bilda M4-gruppen.



## Marknadsföring i tryck



### Lättviktare på highway

Broschyren på Ford W-serie är från 1973 och även på den tiden jagade åkarna i USA vikt till förmån för lastförmågan. Valmöjligheten fanns att ersätta fälgar, tankar och stötfångare i stål till dito i aluminium, men också när det gällde hyttmaterialet. Man kunde även slopa bromsarna fram och följde man alla punkter tillsammans med en sexcylindrig tvåtaktsdiesel gavs viktbesparingar på över 800 kg för en treaxlig dragbil.



### Inga Vikingar i Danmark

Enbart för spridning utomlands, står det på broschyren för Volvo L485 från 1962. Namnet Viking användes inte utomlands, så inte heller i den här danska upplagan av trycksaken. Omslaget pryds av ett kolorerat fotografi på en tippbil inne på ett bostadshusbygge med halvfärdiga elementhus i bakgrunden. En inte allt för ovanlig miljö för modellen under 1960-talet.

### Peugeot 504 Pick-up Diesel

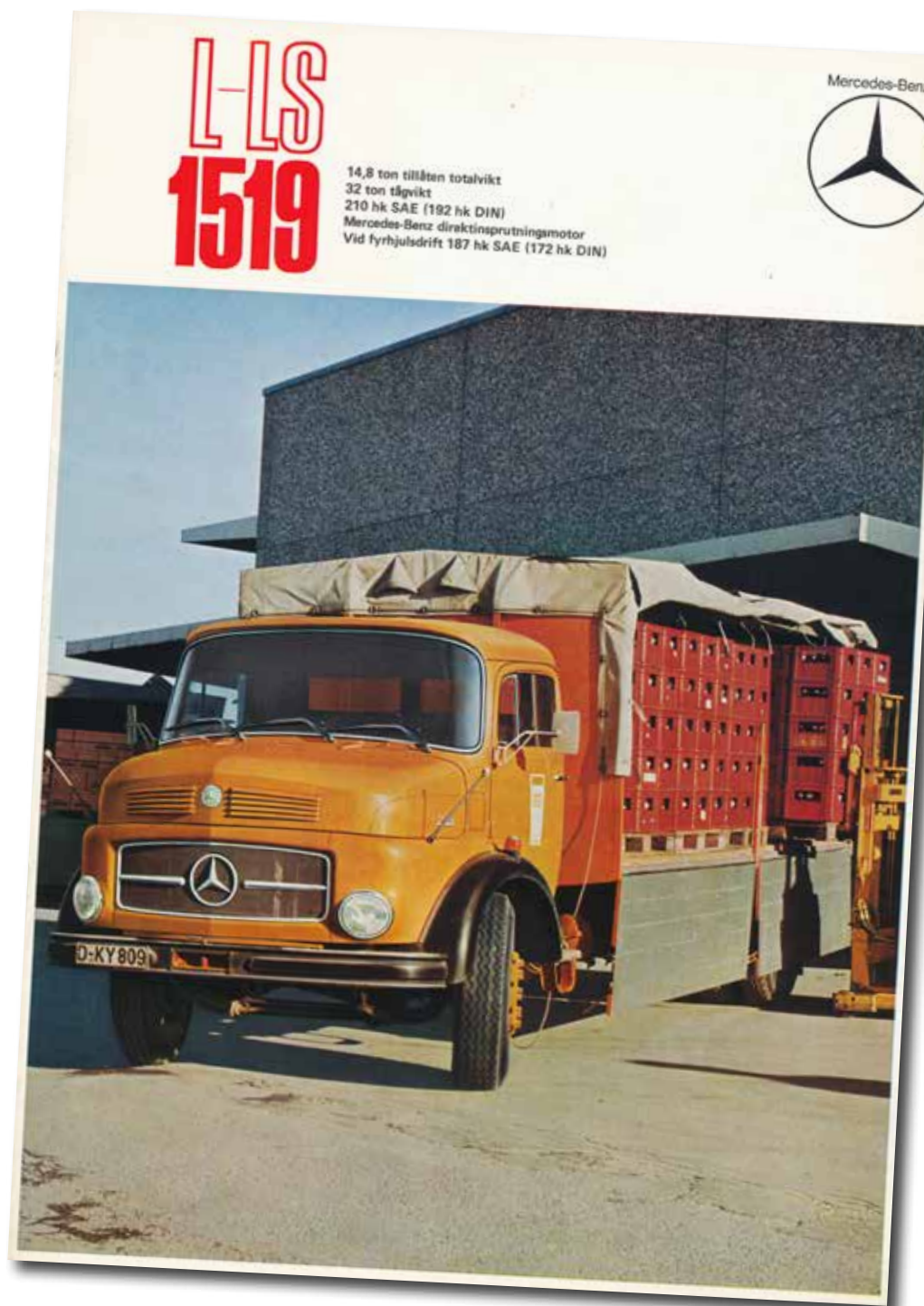


### Fransk lättlastare

Peugeot 504 var som personbil en långlivad modell tillverkad från 1968 till 1983. 504 fanns även som pick-up med en lastkapacitet på 1,1 ton. Dieselfyran på 49 hästar utlovades kunna jaga upp 2,5-tonnaren i 115 km/h. Pick-up-405:an blev nog ingen större försäljningssuccé i Sverige men exemplaret på omslaget verkar i alla fall finnas i Vindeln idag.

### Två val

Bulldog eller torpedvagn inom anläggningstransporter var frågeställningen i Magirus-Deutz försäljningsbroschyr på den tiden valmöjligheten fanns. Den tyska fordonstillverkaren som sedan mitten av 1970-talet ingick i Iveco-gruppen tillsammans med Fiat, OM och Unic hade båda alternativen. Men motorerna var Deutz luftkylda motorer.



L-LS  
1519

14,8 ton tillåten totalvikt  
32 ton tågvikt  
210 hk SAE (192 hk DIN)  
Mercedes-Benz direktinsprutningsmotor  
Vid fyrhjulsdraft 187 hk SAE (172 hk DIN)



### Långlivad trubbnos

På 1970-talets Mercedes-Benz L-LS 1519 hade strålkastarna flyttats närmare marken. Till synes en rätt provisorisk lösning med mindre lyckat estetiskt resultat. De halvt frambyggda modellerna tillverkades från 1959 ända fram till 1995 och under senare tid huvudsakligen för tredje världen. Några L-modeller tillverkas faktiskt än idag men på licens av Khodro Diesel i Iran under namnet Khawar.

PERKINS AND THE SIXTEEN FOUR



### Seddon med V8

1966 presenterade den engelska fordonstillverkaren Seddon sin nya modell 16:Four eller 16 kort och gott. Det var anrika Perkins som försåg Seddon med motorer och deras V8. 510 där 510 inte står för hästkrafter utan kubiktum. Den var alltså på 8,36 liters cylindervolym och utvecklade 170 hästkrafter vid 2.800 varv i minuten.



### Över 100 år med påbyggen

Eagle Engineering i Warwick, England, grundat 1907, tillverkade för länge sedan påhängsvagnar för de flesta transporter. I utbudet fanns trailers med skåp, flak, bankar och tank för transport av allt från grus eller långgods till djur och maskiner. Alla var enaxliga. Idag tillverkar företaget renhållningsfordon under namnet Dennis-Eagle.



### Enveten stjärna

Mercedes-Benz T2 som lanserades 1986 var en vidareutveckling av den första generationens modell, vilken dök upp 1967 och tillverkades i en halv miljon exemplar. T2 hade helt ny kaross och kunde fås som chassi, med flak eller skåp. Vario hette modellen från 1996 och de sista rullade av produktionsbandet så sent som hösten 2013.

Mercedes-Benz 609D — 711D  
Totalvikt 5,6 — 6,6 ton



### Centimetrar här och där

För 30 år sedan var Volvos uppdaterade F10/F12-serier färska på marknaden. Nyheterna var många, bland annat högre tak, större framruta och vissa justeringar i fronten. Även den korta hytten fick 15 centimeter bättre takhöjd och dessutom lika många extra centimeter till bakväggen. Volvo F10 Intercooler som pryder framsidan på broschyren för vilhytten blev för övrigt Årets Lastbil 1984.

