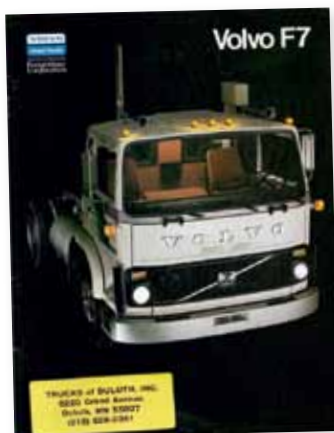


# NOSTALGISK BILDKAVALKAD

En försäljningsbroschyr är ett trevligt och informativt tidsdokument. Motiven är ofta välkomponerade och ibland förskönade och ger inte alltid en fullständigt realistisk bild av produkten. Just bilden - och bilen - är självklart höjdpunkten men även layouten och textinnehållet ger en inblick i varje epok. Här följer ett urval broschyrbilder från en svunnen tid för en stunds nostalgisk njutning.

Av Bo Norvinge



## Det sista slaget för Drabanten

Då den sexylindriga L71 Regent ersattes av L75 våren 1958 körde den gamla L51 Drabant vidare ytterligare ett år. "59:an" förnyades på några punkter. Emblem fanns för första gången på huvsidorna och instrumentbrädan målades i silverhammarlack istället för tidigare blå. L51 med anor från 1944 ersattes slutligen av L55 inför det nya decenniet.



## Satsning på USA-marknaden

Volvo hade ända sedan 1958 vid olika tillfällen satsat på USA-marknaden och sedan slutet av 1970-talet med bättre resultat än tidigare. Den avbildade F7:an var USA-anpassad med bland annat Trilex-hjul, runda bränsletankar och annan belysningsutrustning.

1979 var Freightliner distributör av Volvo i USA och den påklitrade etiketten visar att broschyren kommer från återförsäljaren i Duluth, Minnesota, där man kanske hoppades sälja lastbilar till svensk-ättlingar i svenskbygderna.



## Vägverket förnyar

En av bilarna som ingick i en order på 80 Volvolastbilar som skulle levereras till Statens Vägverk, tidigare Väg och Vatten, fram till 1970. NB88:an utrustades i Volvos egen utrustningsverkstad med Östervåla trevägstopp och plogfäste samt lackerades i den välkända Vägverksgula kulören.



## Övergångstid hos Volvo

Volvo L385 är mest känd som Viking. Den första upplagan 1953 kallades dock i folkmun för "Synvillan" då den egentligen var en L245 (Rundnos) under skalet.

Den modernare fronten passade i alla fall bättre in utseendemässigt med L495 Titan som presenterats 1951. Namnet Viking introducerades 1954 för L385 och det var även då L230 med bensinmotor gick ur produktion för att ersättas av L370 Brage.

## Bränslesnål men trött

I broschyren för 1963 års Volvo Trygge diesel, med denna kranbil från Televerket, nämns hög transportkapacitet tack vare hög medelhastighet och trafiksmidighet. Verkligheten var en helt annan vilket de förare som kört både L430 med bensin-V8 och med den nya dieselmotorn kan intyga.

Att dieselvagnen saknade bensinarens vasshet fick sin förklaring då det skiljde hela 55 hästar mellan B36A på 120 hästkrafter och Ford-dieseln D36A på 65. Bränsleekonomin däremot, var förstås till stor fördel för den sistnämnda.





## Premiär för frambygge

Historiskt sett var en frambyggd Scania-Vabis ingen nyhet men när LB/LBS76 presenterades 1963 ansågs den vara den första riktiga frambyggda lastbilen från Södertälje. Någon möjlighet att tippa hytten - vilket flera andra tillverkare erbjöd - fanns emellertid inte. Inom kort skulle det introduceras ett bekvämare insteg på bakre halvan av framskärmen. Omslagsbilden visar en prototyp- eller försärvagn med en tätmaskig grill lånad från en buss.



## Slitstark och dragvillig

Scania LT146 med tandemdrift och navreduktionsaxlar samt en effekt på 385 hästar var det tyngsta i Scania-programmet mellan 1976 och 1980. Föregångaren hette LT145 och hade den högvarviga V8:an på 350 hästar. Här är en tungdragare från Transab i Jönköping lastad med en Åkerman H12 grävmaskin.



## Den fula ankungen?

I USA gjorde man det lätt för sig. Man använde många gånger samma hytter på de större chassierna som på de mindre pickuperna med mer eller mindre lyckat estetiskt resultat. Dodge tog framdelen från vanmodellerna A100 till exempelvis den medeltunga dragbilen L700 av årsmodell 1966. I detta fall var motorn en 351 bensin-V8 på 194 hästkrafter.



## Holländare för TIR-trafik

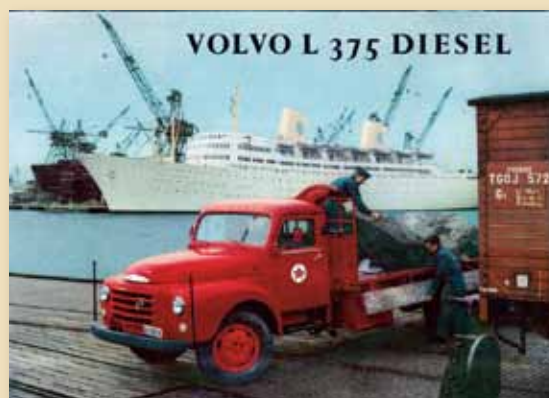
DAF hade tillverkat släpvagnar sedan 1928 och satte sin första lastbil i produktion 1950. 1962 presenterades 2600-serien som var modern och lämpad för internationell trafik. Modellen försökte under mitten av 1960-talet ta andelar på Sverigemarknaden. Den hade en elvaliters Leyland-motor på 220 hästkrafter och sexväxlad låda. DAF:s lastbilar gjorde sig vid denna tid inget större namn hos oss. Desto mer känt blev företaget som personbilstillverkare och motorleverantör till Postens Tjorvar.



## Välkomponerat omslag från 1961

Volvo ur L370-serien från det i bilnostalgin mycket statusfyllda bensinbolaget Caltex på Skeppsbrogajen i Göteborg. I bakgrunden ligger M/S Gripsholm, byggd 1956 och tillhörande AB Svenska Amerika Linien, vid Götaverkens varv på Hisings-sidan, troligen för reparation.

L375, eller Starke, var tillsammans med syskonen Raske och Brage mycket populära modeller för medeltunga transporter under 1950- och 1960-talen. Under 1961 kompletterades Raskes motorutbud med en turbomaskin på 120 hästkrafter.



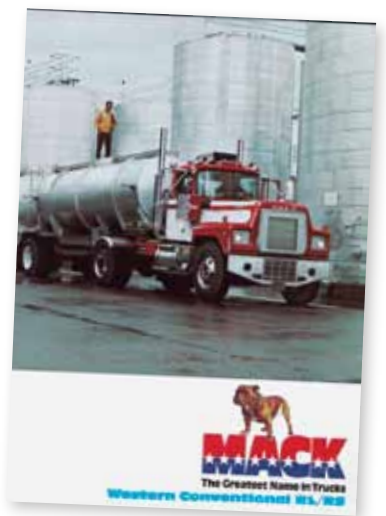
## Nyinvestering hos GDG

GDG Trafik AB köpte 1966 holdingbolaget Åkerintressenter i Göteborg AB med tillhörande fastighet och dotterbolaget Edgar Perssons Åkeri, ett gammalt välkänt kajäkeri i staden. Vagnparken var nedsliten så GDG investerade i ett 15-tal fabriksnya Volvo F86 med flak från Bröderna Forss och Velasco Convertible-top skjutbara kapell.



## Värsting för 30 år sedan

1980 presenterade Scania 2-seriens T-program i kundtidningen MIL. Denna T142E är visserligen av årsmodell 1981 men var det absolut värsta som gick att beställa från Scania under nästan hela 1980-talet. Navreduktionsaxlar i axelkonfigurationen 6x4, kraftig dubbelram och 24-tums tallriksdjup. Tungdragaren från Rune Nyström AB i Nyköping är lastad med en Caterpillar 966 hjullastare.



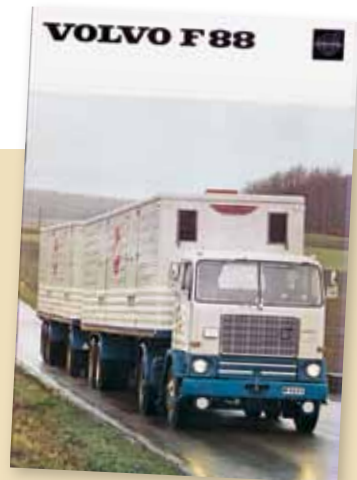
## Välkänd jänkare

Till andra sidan Atlanten och de mäktiga lastbilarna riktades blickarna på 1970-talet. De flesta känner nog igen Macks Conventional, kanske genom att "Rubber Duck" i filmen Convoy körde en sådan.

Till Mack Western RL/RS fanns ett stort urval motorer från Mack, Caterpillar, Cummins och Detroit Diesel med effekter mellan 185 och 375 hästar.

## Dubbelekipage för djurtransport

Scan i Malmö investerade 1966 i ett imponerande ekipage som visserligen bara fick framföras i 40 km/tim. Beståndsdelarna var en F88 dragbil med tolv meters boggitrailer och treaxligt tiometers släp, båda från Bröderna Forss i Mjölby. Totalvikten låg på 58 ton och man transporterade slaktdjur från området kring det gamla och alltför lilla slakteriet i Tomelilla till det nybyggda i Kävlinge.



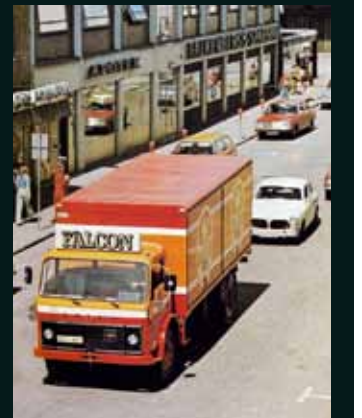
## Utan riktig stjärnstatus?

Mercedes-Benz lätta LP-serie presenterades 1965 med sextonnaren 608 och 1967 med åttatonnaren 808, båda med 80 hästkrafter. 1977 skulle de ersättas med 709 och 809 med fem hästar starkare motor och med uppdaterad hytt som dock fortfarande saknade tippmöjligheter. Modellerna blev relativt populära trots att det ryktades om att importören Philipsons ägare egentligen inte ville se lastbilar med den exklusiva Mercedesstjärnan i fronten.

## Drickabil i stadstrafik

Under hösten 1976 uppdaterades Volvo F85 och F86 och fick högre nyttolaster och interiörförbättringar samt taklucka. För att understryka att ändringar gjorts döptes modellerna om till F85S respektive F87.

Just namnet F87 användes bara i Norden. Falcons F87:a rullar fram på Nygatan i Falkenberg, säkerligen fullastad med allehanda läskande drycker.



## Genom olika klimatzoner

Det fanns de i Sverige som ansåg Ford Transcontinental var den bästa lastbil som tillverkats. Den gick fram som ett lok och var, med tanke på både Cumminsmotorn och Eaton-Fullerlådan, så nära en amerikanare man kunde komma i landet vid denna tidpunkt. I Finland rullade denna för Polar-Express och ägdes av Jouko Kouhia OY, grundat 1961 med kontor i Ekenäs och Vanda. Transporterna gick på Mellanöstern så Transcontinentalen fick verkligen arbeta i olika klimat.





## Scania med ökad lastförmåga

1965 presenterades en halvt frambyggd Scania för lättare transporter och därmed fanns åter en fyrcylindrig diesel i motorprogrammet. Under 75-års jubileet 1966 ökades lastförmågan med 700 kilo.

Denna liftdumperbil från Stockholms Åkeri lastade 5.700 kilo och hade påbyggnad från Tranåsverken som under andra halvan av 1960-talet skulle gå in i Hiab-Foco.

## Nya vindar hos Volvo

1975 var det dags för Volvo att förnya sitt lätta och medeltunga program med F4 och F6. Totalvikterna löpte från 7 till 13 ton. Minstingen hade först en dieselfyra från Perkins på 80 hästar. Denna ersattes efter några år av Volvos egen TD40 på 126 pållar. F6:orna erbjöds bland annat med TD60, ända upp till 180 hästkrafter. Hytten var ett resultat av ett samarbete mellan Volvo, Magirus-Deutz, DAF och Saviem. Modellerna levde kvar till 1985-86.



## Glans från grannlandet

Danska lastbilar var ofta personligt utsmyckade och fint lackerade och drog till sig blickar då de dök upp på de svenska vägarna. Detta Volvo F89 skåpekipage från Arne Jensen Transport i Simmelkær utanför Herning i Danmark var utrustat med Cresonkapslar, "buslister" och annat blankt.



## Holmsjö Bildemontering AB

Lastbilar och Bussar

1956-2010

Skolvägen, Holmsjö  
Tel 0455-910 45



**Stort lager av begagnade reservdelar till din lastbil och släp!**  
**Växellådor, bakaxlar, hydraulik, byggnationer m.m.**

## Välkommen

till Holmsjö Bildemontering som anordnar veterandag i samarbete med Klassiska Lastbilar

## den 8 maj

Vi startar på Holmsjö Bildemontering.

Vid lunch körs veteranbilsrally mot

## SKOG & TRAKTOR

på Emmaboda Flygbana, där avslutar vi dagen med en lastbilsutställning.

**För anmälan och information,  
Tobbe: 0708-57 73 65**

[www.holmsjobildemontering.se](http://www.holmsjobildemontering.se)

*Välkommen önskar Tobbe med personal*