

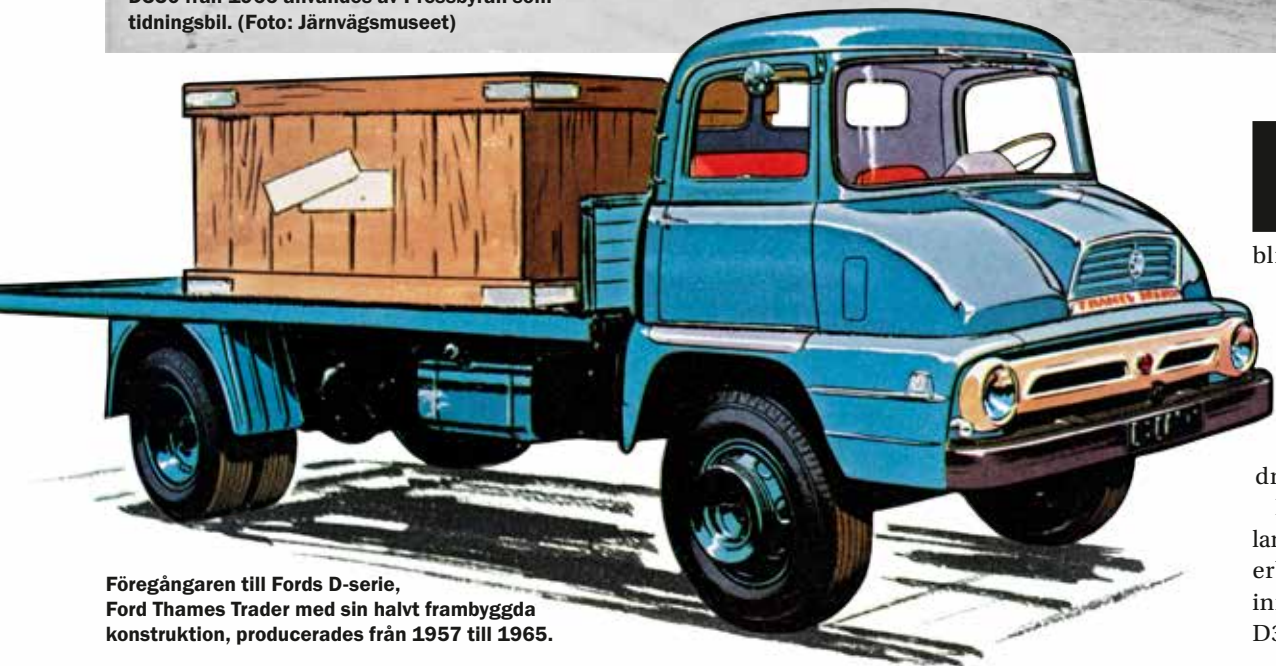
Framgångsrik i mellanklassen

Fords D-serie och efterföljande Cargo fanns i stort antal på våra gator och vägar. Idag är de oförtjänt nästan bortglömda. Vi tittar närmare på brittiska Fords sista lastbilar i mellanklassen.

Av Bo Norvinge (text & arkivmaterial)



I Sverige blev D-serien genast populär i huvudsak inom distributionen. Denna Ford D350 från 1966 användes av Pressbyrån som tidningsbil. (Foto: Järnvägmuseet)



Föregångaren till Fords D-serie, Ford Thames Trader med sin halvt frambyggda konstruktion, producerades från 1957 till 1965.

Ford Motor Company presenterade 1965 en helt ny lastbil i mellanklassen; D-serien, som kom att bli en riktig storsäljare. Så även på vår marknad där modellerna forsade fram i trafikbilanden under lång tid. Huvudsakligen användes de här inom distributionstrafik, inte minst som brödbilar och drickabilar.

Föregångaren Thames Trader lanserades 1957. Den nya D-serien erbjöds i 500 olika versioner innefattade modellerna D200, D350, D500, D600 och D800.



Den från 1973 tysktillverkade D-serien namngavs istället N-serien. Fronten försågs även med en egen design av kylarmaskeringen. (Foto: Ford)

Modellen D1000 var först bland de tyngre att förses med elegant kromgaller i fronten. Förkromad stötfångare och "West Coast Mirrors" förekom också.



De kraftfullaste D-seriebilarna med tandemdriven boggi hade på 60-talet beteckningarna DT800, DT1400, DT1500 och DT1700.



Lastförmågan låg från 2 till 8 ton och totalvikterna från 5 till 13 ton. Tre nya dieselmotorer utvecklades för lastbilarna. En fyrcylindrig på 3,97 liter och drygt 74 hk samt två sexor på 5,42 och 5,95 liter, på 103 respektive 114 hk.

Ford använde DIN-normen för att ange hästkrafter efter att inledningsvis valt SAE-hästar vilket gav mer optimistiska siffror. I motsats till den argaste konkurrenten, General Motors Bedford TK med då nästan tio år på nacken, kunde hytten till D-serien tippas och helt friläggas. Motorn lutade 45 grader

vilket förenklade servicen med det mesta samlat på "översidan". Detta möjliggjorde också ett förhållandevis lågt hyttgolv.

Modellerna på 60-talet märktes inte upp med sina modellbeteckningar. Dörrarna fick däremot märkningen Custom Cab på den mer påkostade hytten som blev standard här hos oss. Det gjorde att serien i folkmun kom att kallas just Custom Cab. Standard Cab-hytten var enklare och saknade bland annat stoppningen på instrumentbrädans översida och handskfackslucka. Den hade ▶



För att underlätta serviceingrepp hade D-serien tipphytt och motorerna lutade i 45 grader. Lutningen gjorde också att hyttgolvet kunde byggas lägre.



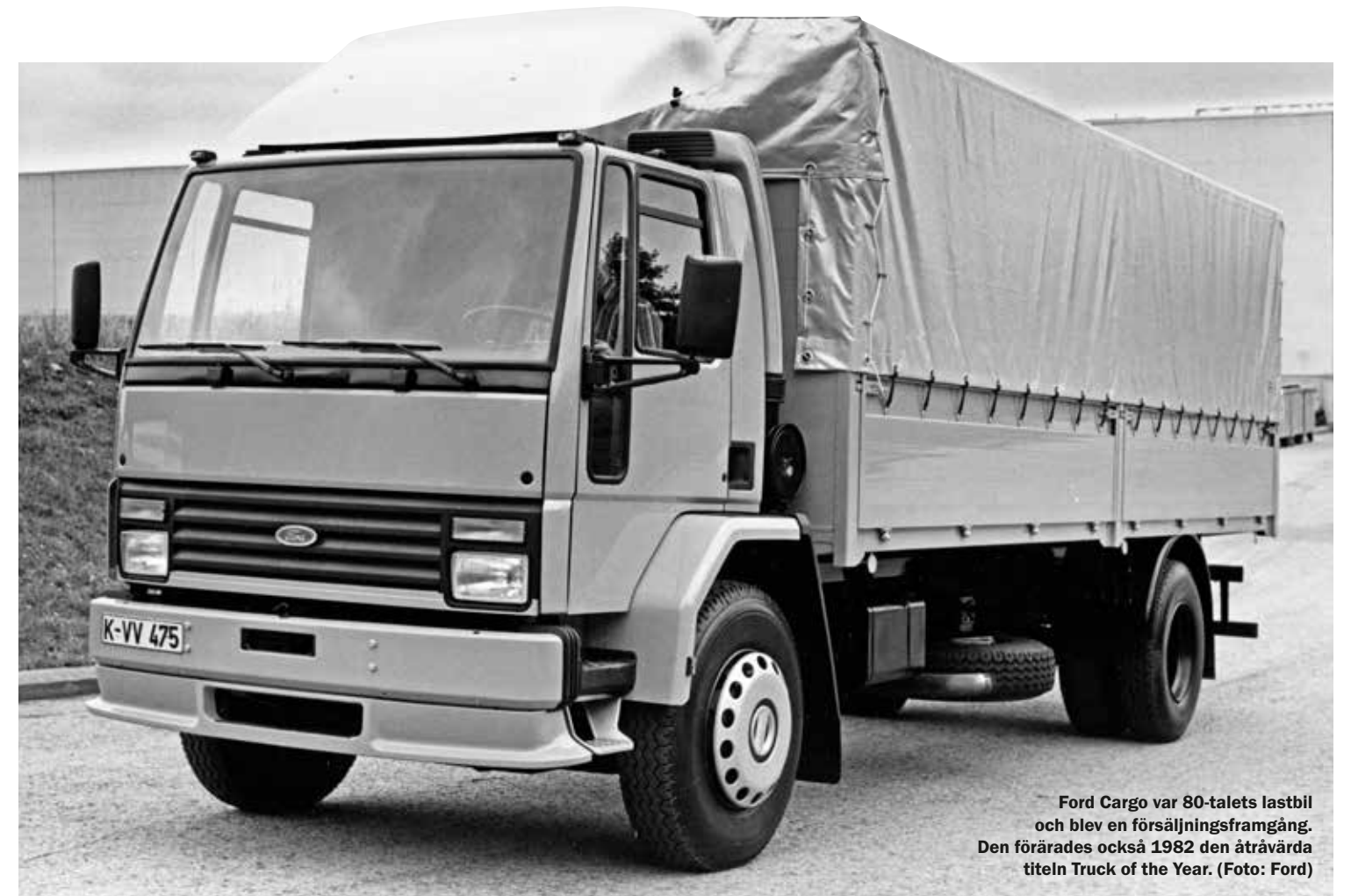
Custom Cab, som blev standardutrustning på den svenska marknaden, var på flera punkter mer påkostad än den enklare Standard Cab.



Australien var en självskriven marknad även för D-serien. Det som utmärkte var bara backspegelarrangemanget. Men under hytten kunde man även få bensinmotor.



Ford D-serien fick en rejäl ansiktslyftning till årsmodellen 1979. Det var "svartkrom" som var trenden i bilvärlden, och D-serien följde med. Flak med kapell var vanligt förr tiden, innan skåpen tog över. (Foto: Ford)



Ford Cargo var 80-talets lastbil och blev en försäljningsframgång. Den föräras också 1982 den ätråvårda titeln Truck of the Year. (Foto: Ford)



Ford Cargo var 80-talets lastbilserie och bjöd på den tidens moderna formspråk.

Skogaholms Bröd var Ford trogna. Vagnparken med brödbilar bestod genom åren av D-serien i alla versioner och självfallet också Cargo.



Ford Cargo hade också Hendrickson tandemdriven boggi. Denna med betongroterare hette 2420 vilket innebar 24 tons totalvikt och 200-hästars Deutzmotor.



Interiören i Ford Cargo var rätt dämpad även om de röda inslagen stack ut. Instegen tillhörde inte de bredaste men dörröppningsvinkeln var bland de bästa.

► också textilklädsel på sätena jämfört med konstlädersäten i Custom Cab.

1967 presenterade Ford sin stora D1000 bestyckad med Cummins 7,7-liters V8-motor. Totalvikten låg på 28 ton och således var D1000 det då största som producerats av brittiska Ford. Tanken var att den skulle marknadsföras i Sverige, men så blev det inte. Hit kom däremot den tyngre D900 hösten 1969. 14-tonnaren skulle för årsmodellerna 1970 fylla gapet mellan D800 och D1000, och här blev den ett välkommet tyngre tillskott i programmet.

Under 1969 ökades även lastförmågan på några av de tidigare modellerna. 1971 ändrades typbeteckningarna från att ha baserats på den generella lastförmågan till en kombination av totalvikt och hästkrafter, samma koncept som Mercedes-Benz använde. D900 blev i princip D1414 när den äntligen nådde den svenska marknaden.

D-serien blev en succé och under 70-talet Europas mest sålda lastbil, mycket tack vare ett lågt pris. Men den stora efterfrågan gjorde att Ford stundtals hade problem

med leveranserna. Små uppdateringar skedde då och då, på elsystemet, bromssystemet och inte minst kring förarmiljön. 1974 försågs interiören med fler inklädningsplåtar och rattstången kapslades in. 1978 infördes plexiglastaklucka, elvärme i backspeglarna och ny förarstol.

Den mest påtagliga uppdateringen presenterades hösten 1978 för årsmodellen 1979. D-serien moderniserades då exteriört med rektangulära strålkastare, svart plastgrill och svart dekor runt sidorutorna som

gjorde att den 13 år gamla designen kunde följa det nya bilmotivet. Interiört hade instrumenteringen förändrats en smula. En ny mjukare ratt och ny klädsel infördes också.

Den stora milstolpen kom 1981 då D-serien ersattes av Cargo på de europeiska marknaderna. Ford Cargo var 80-talets lastbilserie och bjöd på den tidens moderna formspråk med sin kantiga och lite grovhuggna stil. Hytten var modern och utprovad i vindtunnel. Genomgående bjöds föraren på större rutor och dessutom

hade sidorutornas framdel dragits ner med en slags närsiktsruta. Konceptet anammades ett halvt decennium senare av Volvo till FL4/FL6.

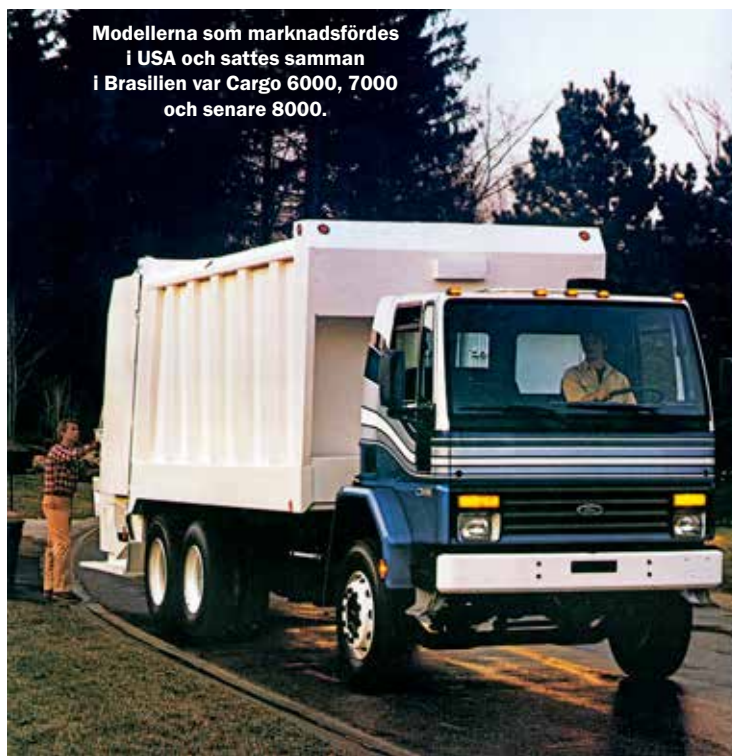
Nya Cargo gav Ford ett förspår. På den svenska marknaden skulle den främst konkurrera med Volvo F4 och F6 som hade några år bakom sig. Dessutom Mercedes-Benz LP-serie som var av betydligt äldre konstruktion med den trånga "Kubische Kabine-hytten" från 1963 som inte gick att tipa. Bedforde nya TL-serie hade också dykt upp strax innan men trots att deras

hytt var nykonstruerad var den ålderdomlig redan när den introducerades.

1.000 modellalternativ erbjöds från starten och till Sverige kom inledningsvis modellerna från 6 upp till 13 ton, och bara i daghyttversion. Motorerna var en vidareutveckling av Fords Dorsetmotorer. En fyrcylindrig och tre sexcylindriga erbjöds. Effektterna var 79, 110, 121 och 150 hk. Redan tidigt 1982 presenterades nya motorer till Cargo som skulle ersätta de tidigare Dorsetmotorerna. ►



Efter att Fords Transcontinental togs ur produktion togs en serie större Cargo fram. Dessa lyckades inte fylla tomrummet helt, men i alla fall till viss del. (Foto: Ford)



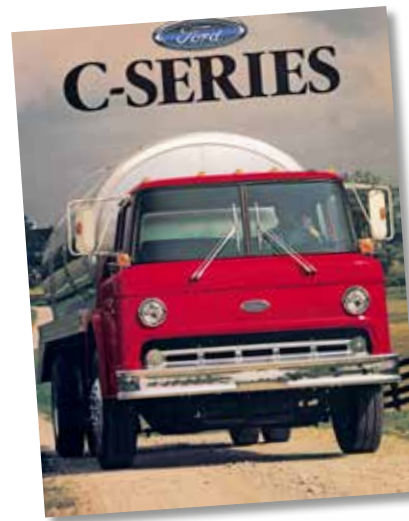
Modellerna som marknadsfördes i USA och sattes samman i Brasilien var Cargo 6000, 7000 och senare 8000.



Inom truckracing lyckades Ford Cargo också. Som här på motorbanan Brands Hatch i England med Rod Chapman i en Ford Cargo 3224. (Foto: Ford)



Den turkiska Ford Cargo presenterad 2012 hade en helt egenkonstruerad hytt. Den produceras fortfarande men Cargonamnet har plockats bort. (Foto: Bo Norvinge)



Fords frambyggda C-serie, som i stort sett varit oförändrad sedan den lanserats 1957, fasades gradvis ut efter Cargos introduktion i USA 1986.

Daimler, som tagit över Fords tunga lastbilar i Nordamerika 1997, fortsatte sälja Cargoserien i det nybildade Sterling som Sterling SC7000 och SC8000. (Foto: Bo Norvinge)

Sydamerika var en stark marknad för Ford Cargo. Produktionen pågick från 1982 till 2019. Den fick också genomgå ett antal facelifts unika för sina marknader.



Från 1992 till 2012 producerade Ford Otosan i Turkiet en uppdaterad version av tunga Cargon. Den följdes av en helt egen Cargo. (Foto: Bo Norvinge)



Cargohyten tillverkas fortfarande. Den byggs och används av indiska Ashok Leyland för deras Ecomet-serie och även sektionvis till flera av deras andra modeller.

► Den nya och effektivare Dover-serien var helt nykonstruerad och delade egentligen bara lagerskålar och svänghjulet med föregångaren. Effekterna låg ungefär som tidigare men ökades i några fall 7-8 hk vilket i alla fall förändrade typbeteckningarna.

I och med att Ford Transcontinental togs ur sortimentet 1983 introducerades som ett komplement Cargo i tyngre dragbilsversioner från 28 till 38 tons totalvikter. Till de tyngre varianterna erbjöds Cummins L10 V8 på 175 hk, Perkins V8 på 204 hk

samt Deutz luftkylda V6 eller V8 på 170 respektive 204 hk.

1986 sålde Ford sin europeiska lastbilsverksamhet till Iveco. Men på den svenska marknaden märktes inte detta i någon större utsträckning. Cargo rullade vidare och under senare delen av 80-talet fortsatte serien att breddas och förfinas. Bromssystemet förbättrades bland annat genom skivbromsar. Hytterna fick bättre ljudisolering och nya textilier.

På den svenska marknaden kom modellen 1518. Den nya 15-tonnaren hade en 170-hästars Cummins 6BTA, en turbodiesel

med laddluftkyllning och en ny Eaton 6-växlad växellåda. Ny var också den mindre 13-tonnaren 1315.

1991 tog historien om Ford Cargo slut då den ersattes av Iveco Eurocargo, en ren Ivecoprodukt. Eurocargo fortsatte att produceras i Langley utanför London, och levererades med Fordemblem. Men efter lågkonjunkturen på 1990-talet rationaliserade Iveco varvid tillverkningen av Eurocargo koncentrerades till Brescia i Italien och fabriken i England stängdes.

Ford Cargos historia i Europa var som sagt redan slut. Men modellen fortsatte att produceras i olika skepnader runt om i världen. I Turkiet, där D-serien historiskt hade ett oerhört starkt fäste och en egen Fordproduktion sedan 1959, tillverkades Cargo från 1982 i Ford Otosans fabrik i Eskisehir sydväst om Ankara.

Turkiet höll kvar vid modellen i det större segmentet och 1992 togs en "egen" och reviderad version fram som 2520. 2012 lanserade Ford Otosan en helt egen generation men behöll namnet Cargo. Den tillverkas fortfarande

men Cargonamnet har under åren fallit bort.

Ford Cargo kom in i Sydamerika redan 1982 med produktion i Brasilien. Den fick stort genomslag och i mitten av 80-talet startade också export till USA där Cargon skulle ersätta den nästan 20 år gamla C-serien. Cargo var därmed den första lastbilsmodell från Ford som sålts i USA men tillverkats utanför landet.

1997 sålde Ford Motor Company hela sin produktion av tunga lastbilar till Daimlerkoncernen. Det handlade då om den

nordamerikanska produktlinjen, men innebar också att importen och försäljningen av Cargomodellerna upphörde. Daimler bildade året efter ett nytt bolag för att ta hand om produkterna, och Freightliner, som ingick i Daimler, passade på att damma av sitt vilande varumärke Sterling (lastbilstillverkare 1907-1953) som övertogs genom en rad affärer under historien.

Det var som Sterling SC, och i viss mån även Freightliner FC, Cargomodellerna fortsatte att marknadsföras i Nordamerika under tolv år. Men 2009 i ett

försök av Daimler att stabilisera och stärka sin tillverkning under varumärkena Freightliner och Western Star valde de att lägga ner Sterling och stryka alla forna Fordprodukter.

I Sydamerika fortsatte däremot produktionen av Cargo i ytterligare tio år fram till 2019. Sedan var det slut på Cargon var det ändå inte riktigt. Till viss del, bokstavligen, produceras den faktiskt fortfarande. Då i form av Cargohyten i Indien av Ashok Leyland. Detta är ett resultat av Ivecos partnerskap

med den indiska tillverkaren som under slutet av 80-talet började producera lastbilar baserade på Cargoserien.

Motorerna kom från Iveco och hytterna byggdes med hjälp av Fords gamla pressverktyg. Iveco sålde sin andel i Ashok Leyland 2006, men än idag används hytten på Ashok Leylands Ecomet-serie och till viss del även andra hytter i utbudet. För vår del kan nog ändå sägas, att historien om Ford Cargo tog slut redan för 30 år sedan. Och i sin tur var det ett slut på en drygt 25 år lång framgångssaga i mellanklassen. □