



En instegshöjd på 64 cm var efter dåtidens mått mätt extremt lågt vilket syns på detta exemplar CR76 på Stora Torget i Uppsala. 80 passagerare varav 32 sittande svalde den. Foto: Scania.

Framtidens buss

Redan under januari 1965 släpptes nyheten om busstypen som skulle bli Aktiebolaget Scania-Vabis nya helbyggda högertrafikbuss. Bussarna med beteckningen CR tillverkades egentligen från 1966 till 1984 men vi ska titta närmare på de första generationerna fram till 1978. De blev en god representant för tidens stadsbussar, populär hos både ägare, förare och passagerare.

Av Bo Norvinge

Den populära Capitolmodellen som hängt med sedan 1955 började bli omodern och behövde en ersättare, vilket föranledde att Scania-Vabis 1962 startade arbetet med en ny generation konkurrenskraftiga helbyggda bakmotorbussar. Något man tittade på var Svenska Lokaltrafikföreningens specifikation över en normbuss med avseende på hur en smidig, passagerar- och förarvänlig buss ska se ut. Med detta som måttstock konstruerades den nya generationen bussar.



Scania-Vabis tog fram två funktionsprototyper av CR76 med årsmodellen 1965, vilka känns igen på de korrugerade sidorna och CR-emblemet i fronten som ersattes av 76-embblem på leveransvagnarna. Foto: Scania.



Göteborgs Spårvägar fick 75 stycken CR76 inför högertrafikomläggningen. På Vågmästareplatsen, Hisingen står denna i väntan på avgång 1977. Foto: Mats Karlsson.



Stockholms Lokaltrafik köpte inga nya CR76 men däremot många CR110 och CR111. Här rullade en av alla dessa på Katarinavägen vid Slussen i Stockholm. Foto: Hans Liljewall.

Man använde egentligen en gammal beprövad teknik från C76 Capitol med dess axlar och bromsar samt motor. Sugmotorn D11 hade en stor utvecklingspotential och med en effekt på 190 hk gav den CR76 hyggliga prestanda då den var lättare än Capitol. Att motorn skulle sitta bak var en självklarhet då en av de högsta prioriteringarna var att få lågt golv.

Dieselsexan tvärställdes i 20 graders lutning och i kombination med utsvängbar kylare och stora motorluckor underlättades servicen väsentligt. En effektiv ljuddämpare och en termostatreglerad kylfläkt gav låg ljudnivå. Avgaserna släpptes ut uppe vid taket sedan de blandats men friskluft.

Automatlådor och låg vikt

Som växellåda användes en tvåstegs helautomatisk växellåda från ZF. Scania-Vabis utvecklade den helautomatiska hydraulväxellådan HR500 som snart blev klar och fanns som alternativ till ZF-lådan. Den arbetade i två steg. Förstasteget var kombinerat hydraulmekaniskt och det andra helt mekaniskt och växlingen skedde vid en viss hastighet och gaspådrag.

Den gamla ZF-lådan skulle däremot visa sig vara ett betydligt bättre val då Scania-Vabis egen låda hade en förmåga att rasa. En anledning kan ha varit att de var mindre med mindre oljevolym.



Broschyren för Scania CR 110 T med Vetterkaross blev nog en dyr marknadsföring då modellen i Sverige bara såldes i nio exemplar.

En annan viktig prioritering var att bussen skulle få en låg vikt. Karossen formgiven av Per-Olof Rudbeck blev helt självbärande. Ett kollisionsskydd av stålplåt löpte runt karossen och ytterpanelerna var i aluminium. En del av ramen mellan

axlarna kunde rationaliseras bort vilket även det resulterade i lägre vikt.

Två luftbälgar fram och fyra bak som dessutom satt nära hjulen gav en mjuk och krängningsfri gång. Det stora hjulutslaget tillsammans med en ny typ av servostyrning innebar en fin manöverbarhet.

Stora leveranser

Då arbetet med den nya generationen bussar påbörjats hade riksdagen ännu inte fattat principbeslutet om övergång till högertrafik men i slutskedet blev det bråttom då kunderna ville ha sina nya bussar klara inför högertrafikomläggningen. Produktionen kom igång ungefär ett år före Dagen H den 3 september 1967, och takten tredubblades i Södertälje där bussarna då tillverkades.

Fram till den 3 september levererades cirka 500 stycken CR76:or till 25 städer i Sverige och några dessutom till de nordiska grannländerna. De fem första exemplaren gick till Norge och Trondheims Bilruter.

I Sverige skulle bussarna stå i malpåse i väntan på högertrafikomläggningen men på några platser sattes de in tidigare. Till Göteborgs Spårvägar som hade beställt 75 stycken började leveranserna hösten 1966. I Göteborg hade några linjer förberetts med speciella hållplatsfickor som anpassats för högerbussar och man kunde därför ►



SJ hade denna CR110 LS med en stark DS11 turbomotor på 228 hk på linje 7 mellan Uddevalla och Bäckeфорs, här fotograferad i Färgelanda. Foto: Mats Karlsson.

Efter förvärvet av SKV i Katrineholm 1966 flyttade bussproduktionen successivt från Södertälje och övergick mer och mer till att bara omfatta en typ helbyggda bussar, CR76. Foto: Scania.



Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösunds Järnvägar, TGOJ: linjebuss Scania CR 10 LP med hög panoramaruta på busstationen i Eskilstuna 1974. Foto: Staffan Sävenfjord.



133 stycken Scania CR111M levererades till Stockholms Lokaltrafik. En av alla dessa syns i trafiken på Sveavägen. Foto: Hans Liljewall.

► omedelbart efter leverans sätta en del bussar i trafik. I Malmö sattes en CR76 in i matartrafik direkt.

Borås köpte bara en CR76 inför högertrafikomläggningen och inte en enda såldes till SL i Stockholm som istället inför högertrafikomläggningen beställt 550 kompletta bussar av fabriken Büssing och Leyland, något som senare skulle visa sig vara ett dyrköpt misstag.

Vabis ströks

Scania-Vabis kunde tillverka och leverera över 550 kompletta helbyggda CR76 vilket var en prestation utan motstycke då det rörde sig om en ny busskonstruktion.

Av 3.000 högertrafikbussar som sattes in i landet 1967 var 2.000 av fabrikat Scania-Vabis.

Under 1968 försvann Vabis ur varunamnet och typbeteckningarna återspeglade nu motorernas cylindervolym. Efterföljaren till CR76 M blev därför CR110 M (där M stod för Metro eller Municipal) som

egentligen bara bytt namn. Den byggdes i 219 exemplar och tillverkades parallellt med 111:an till 1973 som ett billigare alternativ.

Landsvägsvarianter fanns

Modellen CR110 L var avsedd för landsvägs- och förortstrafik och hade upp till 53 sittplatser, bagageutrymmen under golvet med 5,2 kubikmeters lastvolym samt en totallängd på i det närmaste 12 meter. Till D11:an sattes en femstegs mekanisk växellåda. Från 1971 fanns som tillval turbomotor på 228 hk eller en nedställd version på 180 och då talar vi om SMMT-hästar. Något år senare kom även en turbomotor på 260 hk.

Bussmodellen kunde även levereras med odelad panoramaruta och modellbeteckningen CR110 LP.

Turistversionen presenterades egentligen redan i juni 1967 som CR76 L men endast en demovagn hann byggas innan typbeteckningen ändrades till CR110 L.

En annan variant byggdes på BR110 av den västtyska karosserifirman Vetter men marknadsfördes som helbyggd under namnet CR110 T. Denna såldes här endast i nio exemplar.

1971 gjorde den riktigt tysta stadsbussen sin entré. Då bussarna ofta kritiserades för den höga bullernivån valde Scania-Bussar att försöka ta fram en stadsbuss med extremt låg exteriör ljudnivå.

Den tysta bussen

Redan 1966 då leveranserna av CR76 pågick för fullt gjordes några enkla test genom att helt sonika tejpa igen motorrumsluckorna och montera bullerkåpor under motorn.

Det exteriöra bullret studerades noga och man tätade fler ljudläckor och monterade ljuddämpande kåpor på olika ställen, men det var kylarens luftintag som var den stora boven i dramat. Man provade att dela upp kylpaketet i två delar som placerades en bit från motorrummet bakom vartdera drivhjul. Till dessa fanns



varsin termostatstyrd elfläkt. Tillsammans med dubbla ljuddämpare lyckades man bemästra bullret.

Konstruktörerna fick ner ljudnivån med 10 dB (A) till 77 dB (A). CR111 blev troligen världens tystaste buss i sin storleksklass med en ljudnivå lägre än de flesta personbilar. Det var inte bara den exteriöra bullernivån som sjönk. Alla åtgärder gav även en märkbar bullerminskning inne i bussen.

Kylande lösningar

Man lyckades få ett väl inkapslat motorrum som höll bullret inneslutet men problemet blev istället värmen. Avgasröret isolerades på vissa ställen och försågs med en kylvattenmantel kopplad till det befintliga kylsystemet. En elfläkt tog in friskluft i takhöjd till motorn och en del luft leddes till generatoren och elcentralen.

Alla förändringarna ansågs så viktiga att modellen fick slutsiffran ett fyra år före lastbilarna.

1974 lanserades förortsbussen CR111 MF med fyrstegs halvautomatisk Wilsonlåda. Samma år ökades effekten på D11:an från 190 till 205 hk.

Exteriört var det nog bakkdelen som blev det enklaste kännetecknet mellan den gamla CR110 och efterföljaren CR111. Bakom den sista sätesraden fanns tidigare ett rätt stort utnyttjat utrymme som inte allt för sällan utnyttjades bland ungdomarna under några decennier. På CR111 blev det för en del istället en stor papperskorg.

Kantig efterföljare

CR111 blev en framgång men den började bli lite gammalmodig i designen då fler och fler konkurrenters bussar gick mot att få kantiga karosser. Kunderna efterfrågade också för innerstadstrafik en tredje dörr bakom bakaxeln vilket inte CR111:ans konstruktion medgav.

Efterföljaren Scania CR112 visades upp 1977 och började tillverkas 1978. Karossen byggde på andra principer med en självbärande stomme och lösa paneler istället för den gamla CR111:ans uppbyggnad där hela sidan och ena takhalvan var en enhet, vilket även efter en mindre krockskada omedelbart tvingade fram en reparation för att inte stommen skulle ta skada. Dessutom hade den gamla CR förmågan att rosta kraftigt i stommen.

CR111 tillverkades i 806 exemplar och den sista levererades till Uddevalla Omnibus AB i december 1978. Några tidigare tillverkade exemplar levererades till kunder en bit in på 1979. Modellen som med sin okonventionella formgivning prydde många svenska städer blev ett oförglömlig minne hos ett stort antal av oss medborgare. □



Tack vare specialisolerings och omdisposition av kylarutrustningen sänktes bullernivån markant på CR111 M. Foto: Scania.

40 stycken CR76 levererades till Helsingborg i ett tidigt skede. Här vid Hamntorget en modernare CR111 som ersatt en föregångare. Foto: Hans Liljewall.

”Bakom den sista sätesraden fanns tidigare ett rätt stort utnyttjat utrymme som inte allt för sällan utnyttjades bland ungdomarna under några decennier.”



CR111:ans efterföljare CR112 var en helt ny konstruktion med 1980-talets kantiga designideal. Foto: Scania.