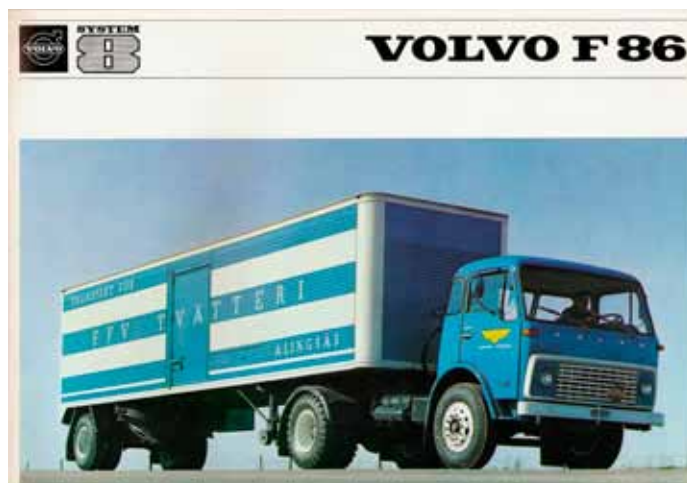


Mångsidig och ekonomisk

Volvos medeltunga LV1300-serie tillverkades bara mellan 1948 och 1950 och låg storleksmässigt över LV130 och under L230. Den hade sidventils FC bensinmotor på 4,4 liter och 90 hästkrafter och totalvikten låg mellan 7.300 och 8.750 kg.

Här lastar Rundnosen lådor på Hultmans Holme på Gullbergsvass nära Lilla Bommens hamn i Göteborg. Man kan nästan höra fiskmåsarnas skrik, nitslagen från Götaverkens varv och fartygens signalerande på Göta Älv.



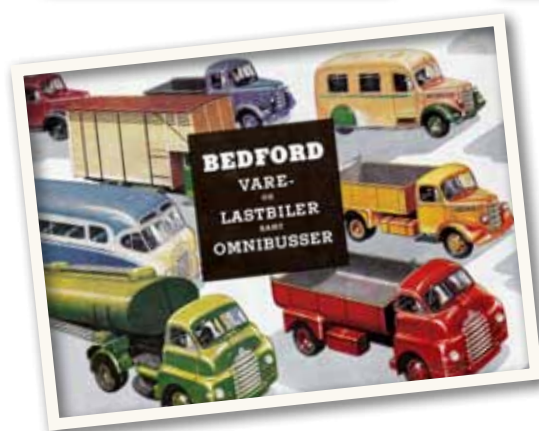
Ekonomisk storlastare

Volvos System 8 program presenterades 1965 och L4851 Viking Tiptop ersattes av F86 som bland annat fick den nya TD70A motorn på 170 hästkrafter. På omslagsbilden är det egentligen den gamla L4751 som tillfälligt försetts med de nya emblemen för att stå modell för bilen som blev Volvoåkarnas populära mellanklassvagn. Dragbilen gick för Tvätteriet i Alingsås och ägdes av Anders Åhman som var ansluten till det 1955 grundade Åkericentralen i Alingsås.

Kavalkad

I tidigare nummer av Klassiska Lastbilar har vi visat bilder och omslag från försäljningsbroschyrer. Här följer ett nytt urval trevlig nostalgi från dessa informativa och mycket tidstypiska dokument.

AV BO NORVINGE



Vauxhalls kommersiella utbud

Delar av Bedfords produktprogram 1950 avbildad på denna danskspråkiga broschyr. Det var detta år som den frambyggda S-serien presenterades, här representerad som dragbil med tanktrailer, tippbil och som buss. De redan 1939 lanserade K-, M- och O-serievagnarna, som kom i produktion först 1945 och skulle ersättas 1953, upptar resten av framsidan.



Liten Ford tog stor andel

Fords D-serie måste ha varit en av de vanligaste distributionslastbilarna i gatubilden under 1970-talet. Modellen som idag tyvärr fallit i oförtjänt glömska rullade då överallt i städerna som bland annat bröd-, dricka- och tidningsbilar.

Bilarna med 6 till 24 tons totalvikt presenterades 1965 för att inför 1979 få en lättare ansiktslyftning och interiörförändringar innan den snart ersattes av 1980-talets Cargoserie.

Finsk Susu

Sisus M-serie hade en synnerligen kantig hytt som även monterades på det kortlivade irländska lastbilmärket Dennison. Motorn var Rolls Royce Eagle Diesel på 230 hästkrafter och från 1979 fanns dessutom en Cummins 370-hästare som tillval. Växellådan kom från Fuller och till rambalkarna användes Z-profil. Under de tre första åren av 1980-talet byttes hela Sisuus lastbilsprogram ut mot den nya S-serien.





Scania-Vabis stora framryckning

Konstnärligt omslag till Scania-Vabis produktbroschyr från 1944 som egentligen var en affisch till Scania-Vabis utställning i Kungsträdgården i Stockholm samma år.

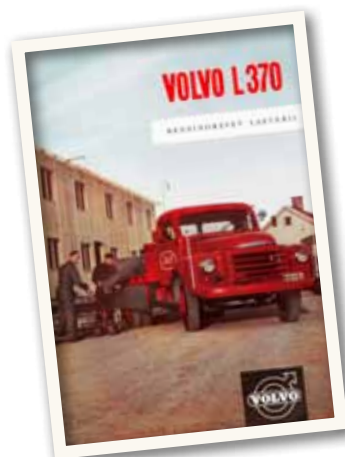
Här visas bredden med de för året presenterade F- och L10-modellerna, de gamla modellerna ur 300-serierna, bussar samt industri- och marinmotorernas lämplighet i olika fordon. Då fortfarande andra världskriget rasade passade det bra att även exponera arméfördon och örlogsfartyg.



Dumper från fabrik

Under åren kring 1960 erbjöds kunderna färdigbyggda dumprar från de två svenska tillverkarna.

Scania-Vabis DL75 baserades på L75 med D10-motorn på 165 hästkrafter och var tvåaxlad med tio tons lastförmåga. Boggivarianten med tandemdrift hette DLT75 och lastade ytterligare fem ton. Volvos motsvarighet till DL75 med snarlik specifikation hette DU-10 och baserades på Titanen.



Bensinlastbil på sista versen

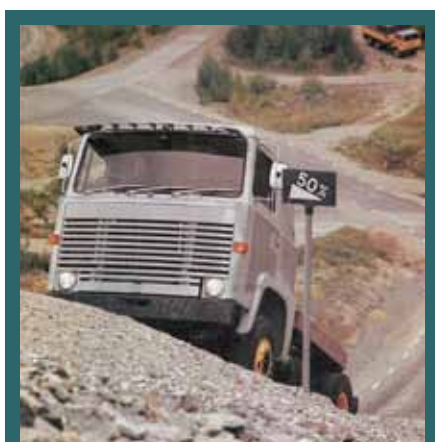
Volvo L370 Brage byggde på den gamla tekniken från L230 Rundnos med toppventilsbensinmotorn A6 på 4,7 liter och 115 hästkrafter. L370 tillverkades från 1954 till 1963 och fick ingen ersättare.

På den norska broschyr från 1959 är det AGA – Aktiebolaget Gasackumulator Industribolags – Brage från 1955 med Be-Ge-hytt och sökarljus som lossar gods på en byggarbetsplats.

Ståtligt frysekipage

Framlyktornas effektivitet på de tidiga LB-modellerna var ett gissel för förarna varpå många byggde om till halogenlykter med hjälp av konverteringssatser. 1973 presenterade Scania sin slutgiltiga lösning på problemet med nya lyktarrangemang som flyttats upp från stötfångaren till hytten från och med årsmodell 1974. LBS140:an och frysekipaget ägdes

av Harry Ekberg i Helsingborg, grundat 1954 och ett av de första åkerierna i landet inom frystransporter för Thermotransport, sedermera Frigoscandia.



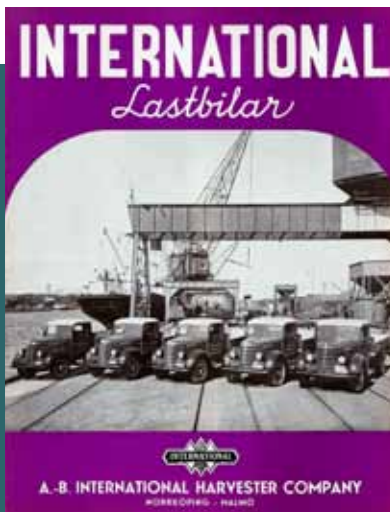
Testad pålitlighet

I anslutning till Scania-Vabis centrallaboratorium anlades en 8,5 kilometer lång provbana 1966 där långtids- och funktionsprov på företagets produkter sedan dess utförts. Här är det en högerstyrd Scania LB110 eller 140 för den engelska marknaden som får bekänna färg i ett backprov omkring 1974.

Boggibil från Södertälje

Scania LBS86 med Hiabkran i SÅAB-färgerna från 1975 års broschyr. SÅAB grundades 1939 som Södertäljeavdelning till Stockholms Läns Bilfrakt. 1941 tog de namnet Södertäljeortens

Orderkontor (senare Södertäljeortens Lastbilscentral). Södertälje Åkeri Aktiebolag, SÅAB, bildades 1970 och innan året var slut hade de helt övertagit all verksamhet från den tidigare ekonomiska föreningen.



Amerikanare för kolleveranser

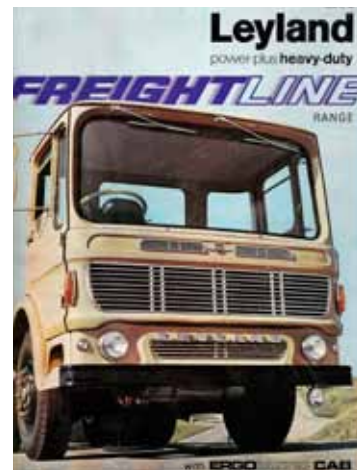
Man skulle kunna tro att dessa fem Internationallastbilar precis lyfts av någon båt från USA men så var inte fallet. De N-registrerade vagnarna av modell D30-232-155 och årsmodell 1938 ägdes av Nya Aktiebolaget Halmstads Kolaffär. Totalvikten låg på nästan sex ton. En sexcylindrig bensinmotor på 81 hk, som under andra världskriget skulle få vedgasaggregat från Fabrikant AB Trägas monterade, stod för drivkraften.



Populär 50-talare

Mercedes-Benz L och LA312:s design kom 1953 på modellen som först hette 4500, en beteckning som lånats av en gammal modell tillverkad under kriget.

L312 och systemmodellerna LA med fyrhjulsdraft och frambyggda LP som tillverkades från 1955 till 1961 blev 1950-talets populäraste Mercedeslastbil som också fanns på den svenska marknaden. Motorn var en sexcylindrig diesel på 90 hk som 1956 ökades till 100. Växellådorna var femväxlade och totalvikterna låg på närmare nio ton.



Engelsk hytt på eget vis

Den moderna Ergomatic-hytten från Leyland lanserades 1964 och hamnade på flera fabriker inom Leylandconcernen som till exempel AEC och Albion. Hytten var fällbar men det som skilde denna från den traditionella tipp-hytten var att förarplatsen med ratt och instrument satt kvar på chassiet när hytten tippats. Ergomatic-hytten hängde med fram till 1979.



1970-talets volvovärsting

Volvo F89 6x2 med korthytt från Hugo Felldin AB i Örebro som hade några bilar i trafik för Scan. De flesta ekipagen körde vid denna tid annars för ASG eller Frigoscandia. Åkeriet såldes under 2000-talet till Ove Petterssons Åkeri.

Termoskåpet kommer från Plastkarosser i Skellefteå och kylagregatet i ramen är av tillverkning Hydrolyl i Eskilstuna.

Broschyr för utlandet

Ekipaget med ekerhjul representerar inte schablonbilden av 1950- och 1960-talets svenska bil- och släpkombination med undantaget från att den var utrustad med en idag mycket eftertraktad släptriangel på taket.



Volvo L495 Titan som efterföljare till L395 tillverkades mellan åren 1959 och 1965. Namnet Titan användes inte på export så denna engelska broschyrutgåva från 1959 saknade det annars så populära namnet i marknadsföringen.

Moderniserad för framtiden

L340 som introducerades 1950 av Volvo skulle ta steget in i det framtidsoptimistiska årtiondet. Den efterträdde de populära Spetsnosserierna som

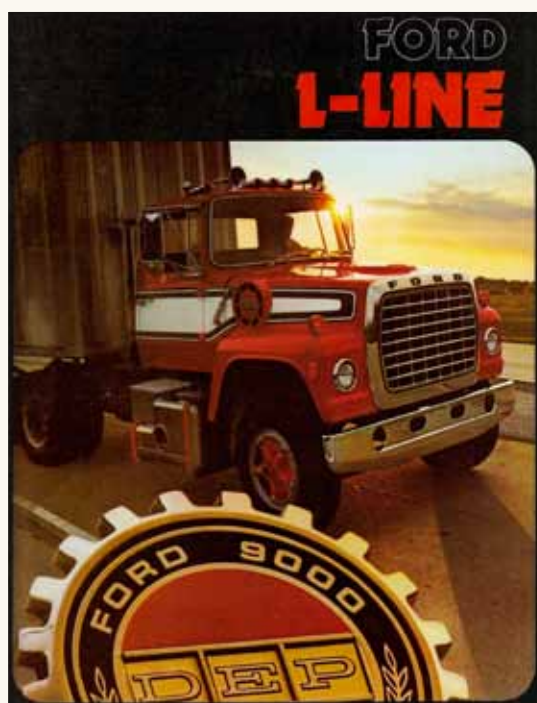


tillverkats sedan 1938. Egentligen handlade det bara om en yttre modernisering med en ny design på frampartiet som lånats från droskmodellerna och PV444. Under skalet fanns den välbeprövade ED-sidventilssexan med en osynkroniserad fyrväxlad låda. Den uppbockade ramen över bakaxeln gav en låg lasthöjd för distributionsvagnen.

Ford med bredd

Amerikanska Fords välkända L-serie är en god representant för 70-talets USA-lastbilar. L-line eller Louisville line för att vara mer exakt, introducerades 1970. Den tillverkades i den nyöppnade lastbilsfabriken i Louisville, Kentucky, som då var världens största och modernaste lastbilsfabrik.

L-serien var en bred serie torpedbyggda vagnar med totalvikter mellan 9 och 27 ton. På broschyromslaget för 74:orna är det en LT-modell med den medellånga motorhuv som är avbildad.



N7 i arbete

Efterträdarna till N-vagnarna i 8-serien presenterades 1973. Större laglig last utlovades då hytten satt något längre fram än på de tidigare N86/N88. Ett par år efter introduktionen skulle

blinkers- och parkeringsljusarrangemangen förändras en smula.

N7 med 7-liters TD70-motorn uppdaterades då och då med några hästkrafter men låg

kring 210.

Boggvarianten N725 med betongkupa, ansluten till Åkericentralen i Växjö, körde för Förenade Betong och hade årsmodellen 1974.

Allhjuldrivet från öst

Från forna östblockets Tjeckoslovakien kom Tatra med anor från 1850. 138-serien som presenterades 1959 hade en luftkyld diesel på 180 hästar. Det handlade om allhjuldrivna lastbilar, antingen som två- eller treaxliga med de för tjeckoslovakerna så omtyckta pendelaxlarna. Interiörbilden från 1963 års broschyr visar en typisk färgsättning från innanför järnridån. Som tillbehör fanns en finurlig hissanordning för reservhjulet bakom hytten.



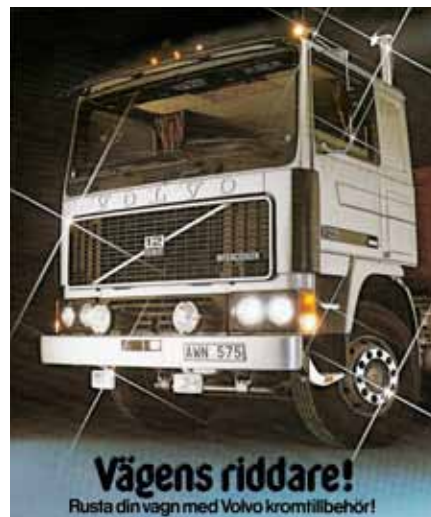
Frontlenker-Fahrerhaus Ausführung 1973



Glitter till vägens riddare

Truckingvägen hade nått Sverige under slutet av 1970-talet och fått ordentligt fotfäste till 1980-talet. Även lastbilsfabrikanterna red med på vägen och passade på att erbjuda kunderna olika tillbehörsprodukter för att öka den personliga prägel.

Här en Volvo F12 Intercooler anläggningsbil med förhöjd stötfångare för bättre markfrigång, customiserad med extraljus, kromade insteg och uppdraget rostfritt avgasrör bakom hytten.



Vägens riddare!

Rusta din vagn med Volvo kromtillbehör!

Tysk tradarhytt

1973 lyfte Magirus-Deutz fram förändringarna på den 1966 introducerade långfärdshytten. Bland annat hade takhöjningen dragits längre fram samtidigt som ny inredning, ny instrumentering och förbättrad hyttupphängning lanserats.

Magirus-Deutz, som för övrigt var kända för sina luftkylda motorer, hamnade 1975 i det nybildade Iveco tillsammans med italienska Fiat, OM och Lancia samt franska Unic.

Tryggare långturer längs Riksettan

Volvo L430 Trygge på Söder Mälarstrand med utsikt över Riddarfjärden, Stadshuset på Kungsholmen och Norrmalm. Choklad-Thule var Stockholms första glasstilverkare som 1942 tillsammans med Mjölcentralens glassavdelning och Alaska Glace la grunden till GB Glace. 1969 köptes Choklad-Thule upp av Cloetta. Varje vecka rullade bilen 100 mil från Stockholm neråt bland annat Småland.



Exportvagn på hemmamarknad

Scania-Vabis L66 presenterades i maj 1963 för att storleksmässigt ligga mitt emellan de tidigare introducerade 56 och 76. Ursprungligen skulle vagnen produceras för exportmarknaden men släpptes genast även i Sverige. L66 hade det kraftiga chassiet från L76 och D8 motorn på 140 hästkrafter från L56.

Detta exemplar av L66 46 från 1965 med Tico K54-540 kran och trevägstipp ägdes av Lennart Carlsson i Västerås och Scania var som synes ansluten till stadens lastbilscentral.

