

Nyheter i åtta steg

Kan det bli mer klassiskt än Volvos 80-serie? Generalplanen som projektet kallades internt hade huvudsyftet att ersätta gamla Titan.

Hösten 1965 stod så den nya lastbilserien klar efter sju års utvecklings- och konstruktionsarbete. Då hade Volvo plöjt ner 150 miljoner kronor – att jämföra med nya FH som har kostat elva miljarder att utveckla. 80-serien, eller det nya programmet System 8, kom i tio grundmodeller, från tre tons lastförmåga upp till 70 tons tågvikt. Först ut på plan var

88:orna – F och FB samt N och NB. Det var egentligen också 88:orna som var upphov till hela seriens samlingsnamn. Åttan representerade nämligen lika många viktiga nyheter som kom i samband med lanseringen. Motorn, växellådan, axlarna, ramen, bromsarna, fjädringen, styrinrättningen och hytten.



EFFEKTÖRVIRRING

Rekordstark blev ordet i marknadsföringen. Den helt nya 9,7-litersmotorn TD100A utvecklade 250 hästkrafter SMMT – eller 270 i SAE. Föregångaren TD96 lämnade 230 SMMT-hästar.

Det här med effektnormer är för övrigt en hel vetenskap. På den tiden angavs i regel SMMT, DIN och SAE, skillnaden låg i vilka komponenter som satt på motorn vid mätillfället.

Om man följt dagens standard skulle 9,7-litersmotorn sagts ha 260 hästkrafter. D100A utan turbo gav 85 hästar mindre, men gemensamma nyheter för de nya motorerna var bland annat separata topplock och kugghjulsdrevena aggregat och komponenter som kamaxel, kompressor samt bränsle- och servopump.



88:ORNA FICK MEST

Flest nyheter hittades hos 88:orna. Med den nya starkare motorn krävde också att resten av drivlinan sågs över. En stor nyhet var växellådan – den nya R60, en fyrstegslåda med låg- och högfartsregister, en så kallad rangelåda.

Bakaxlarna blev kraftigare och erbjöds även med dubbelreduktionsväxel eller om man så krävde, navreduktion för upp till 70 tons tågvikt.

Ramarna fick högre livhöjd och ny infästning för tvärbalkarna. Samtidigt kom också progressiv fjädring och kraftiga bromsar i tre av varandra oberoende kretsar.



MED FÖRAREN I FOKUS

En av de åtta punkterna var nya förarhytter. Men då handlade det egentligen bara om de normalbyggda för N84, 86 och 88.

De frambyggda hytterna hade släppts ut redan tre år tidigare, men då till Tiptop-modellerna som Raske, Viking och Titan där den förstnämnda lanserades 1962.

Volvo köpte under slutet av 1964 upp Gösta Nyströms karosserifabrik i Umeå där hytterna tillverkades men GN-hytterna hade under en längre tid ändå setts som en Volvohytt. GN-hyttens ersättare fick något högre tak och en rak bakvägg, vilket innebar en betydande ökning av innerutrymmet även om det i dagens mått mätt var en oerhört trång hytt. Men den var i alla fall försedd med fjädrande stol, varvräknare och elektrisk vindrutepolning.



MED BÄTTRE STYRNING

Styrningen förbättrades genom en ny servostyrning. Största framsteget gjordes på en de frambyggda bilarna. Föregångaren Titan Tiptop hade en hydraulisk hjälpsystem – en teknik som inte kan beskylas för att ha varit vare sig behaglig eller exakt.

Det nya servosystemet var inbyggt i styrsnäckan vilket gav betydligt bättre väggänsla. Men hydraulisk servostyrning levde ändå kvar på bland andra F85 ett tag framöver innan även den försågs med riktig servostyrning.





EMBLEMTRIMMAT

F82 och F83 var i princip bara omskyldade L420 Snabbe och L430 Trygge som kom 1956 respektive 1957. Modellerna hängde i stort sett oförändrade med fram till 1975. 1967 ersatte man i modellerna F82 och F83 65-hästars Fordmotorn med en 80-hästars Perkins, och 1972 gjordes de största förändringarna då bland annat en grill av plast hamnade i fronten och motorn flyttades bakåt för bättre innerutrymmen.

I SKUGGAN AV STOREBROR

F85 – F86:ans lillebror, fick i stort bara en ny motor i samband med System 8-introduktionen. Den tillsammans med N84 försågs med



den större motorn på 5,1 liter. I F85 var det turbomotorn TD50A på 147 hästkrafter som ersatte den tidigare D- och TD47B på 95 respektive 120 hästkrafter.

ZF-lådorna blev nu nällagrade men i stort oförändrade tillsammans Norrlandsväxeln som blev kvar tills de sista F85S rullade av bandet 1978. En snålvariant av F85 med namn F84 dök upp 1968. Den saknade både turbo och servostyrning. Den hade samma D50A på 107 hästkrafter som N84.

FÖRVÄNTAD FRAMGÅNG

Ny sensationell lastvagnsserie från Volvo. Tidningen På Väg skrädde inte orden och att 80-serien skulle bli en succé vet vi med facit i hand. F88 var modellen som sköts fram i ramplyuset, men så var den ju störst – även om den redan presenterats som Titan Tiptop. Första bilen märkt med F88 ägdes av bröderna Gösta och Inge Helgesson i Lidköping som körde på utlandet för Schenker.



BESPOTTAD

Omslaget kommer från försäljningsbroshyren till Volvo F86. För att få mer levande förebilder istället för anonyma demobilar lånade man in kundbilar som märktes om med nya emblemen inför fotograferingen. Dragbilen är i detta fall en L4851 Viking Tiptop som var ansluten till Åkericentralen i Alingsås. Trailern tillhörde Landstingets Tvätteri som dryga 30 år senare skulle bli omtalat i samband med tvätteriskandalen eller skrotkassehörvan, vilket ledde till att transportörerna orätt bokstavligen blev bespottade ute på sina transportuppdrag.

F- och N86 fick D- eller TD70A-motorn på 140 eller 170 hästkrafter och den nya R50-växellådan på 4 + 4 växlar som i stort var en förminskad variant av den nya R60.



MED ORIGINALEMBLEM

En bil som förekom mycket i marknadsföringen av System 8 var denna L465 Raske från 1965 ägd av Nils E Gustavssons Åkeri i Göteborg. Men den brydde man sig inte om att skylta till en N84. Faktum är att denna Raske faktiskt har den nya och mer rymliga hytten som lanserades till System 8. De omtyckta allroundmodellerna Raske och Starke med anor tillbaka till 1954 efterträddes av N84 som också fick den nya 5,1-litersmotorn, men då med D50-motorn utan turbo som bjöd på 107 och senare 117 hästar. Lastförmågan låg på 7,3 ton vilket 1968 ökades med 400 kilo genom en kraftigare framaxel som dessutom försågs med servostyrning. 1972 gick modellen ur produktion.



FOTO. SVENSK ÅKERITIDNING ARKIV

SMÅSKALIG VOLVO F88

... Och så en Tekno Danmark som självfallet hör denna tid till. F88 står det undertill men den med koll på detaljerna ser förstas på blinkersplaceringen att det är en Tiptop. Transport Spedition har egentligen ingen äkta förebild, men visst är den fin?



Tävla med tidningen

Modellen F89 kom in senare i System 8, men vilket år?



1. 1968
- X. 1970
2. 1972

Skicka ditt svar till: akeritidning@akeri.se eller med vanlig post: **Svensk Åkeritidning, Box 7282, 103 89 Stockholm.**

Märk kuvertet "Nostalgitävlingen". Senast den 6 april behöver vi ha ditt svar. I potten den här gången lottar vi ut vårt populära multiverktyg.

Gratis!

Rätt svar på förra månadens fråga är DAF (PACCAR). Leyland Trucks fusionerades 1987 med DAF Trucks och blev Leyland DAF. Efter olika turer hamnade Leyland Trucks i Paccar 1998. Rätt svar kunde Lars Colliander i Åsa leverera och får ett multiverktyg.

Evenemang

MER INFORMATION PÅ
WWW.VETERANLASTBILAR.SE

ÅHS Syd Vårträff

Lördag 28 mars
Åkerimuseet Olofström

Svartåträffen

Fredag 1 maj (samkväm valborgsmässoafton
torsdag 30 april) Svartå Bruksområde

Kristianstad Truckmeet

Fredag-lördag 1-2 maj
Wendesvallen, Norra Åsum

Retro Trucks Rekkakukossa

Lördag 2 maj, Hollola, Finland

Tunga Rallyt – Väst

Lördag 9 maj, Göteborg

Smålandsrundan

Lördag 16 maj, Skillingaryd

Tunga Gefle Dala 2015

i samband med Trucks In Dalarna
Fredag-lördag 22-23 maj
Romme Alpin, Borlänge

Strängnäs Truck Meet

Fredag-lördag 29-30 maj
Björkvik Ring (E4 söder om Nyköping)

Östergötlands Veteranlastbilsklubb

Lördagen 30 maj
Scania Wahlstedts Bil, Motala