

Ny klass

Be-Ge Karosserier och Scania-Vabis tog fram en ny modern hyttgeneration till 1966. Hytten som fick smeknamnet Pärönhytten dök egentligen upp redan 1964 då den lilla L36 premiärvisades, en helt ny lastbil i en för Scania-Vabis ny vikt-klass, 5-tonnarna. På denna modell gick det inte längre att välja hytt utan det var den halvt frambyggda Scaniahytten som gällde.

RESA MED BROSCHYRER

Gamla reklambroschyrer ger läsaren en härlig tidsresa bland olika epoker. De ger också betraktaren en resa ut i vida världen som på den tiden var betydligt mer exotisk, spännande och oåtkomlig än vad den är idag.

Här kommer en broschyrkavalkad där äldre material blandas med nyare och uddamärken samsas med mer välkända fabrikat.

Av **Bo Norvinge** (text & arkivmaterial)

I skuggan av 76

En akvarellmålning pryder omslaget till Scania-Vabis L- och LS55, efterföljare till den populära L51 Drabant. Året var 1959, alltså ett år efter att 75-serien lanserades. 55-modellen kom naturligt nog aldrig att nå samma status som storebror även om den många gånger tvingades bära lika tunga lass. Många ansåg 55:an ha en allt för vek ram för bland annat schaktkörningar.



Engelsk tvåtonnare

Leyland 90 ser ut att ha konstiga proportioner med den stora hytten i förhållande till de små hjulen. Den gick att förutom med hel hytt även få utan bakvägg



eller enbart front för andra karosbyggerier. En 60-hästars diesel fanns under passagerarsoffan. Leyland 90 MARK II i detta fall från 1964 kan nog närmast jämföras med den för oss mer välkända Mercedes L319.

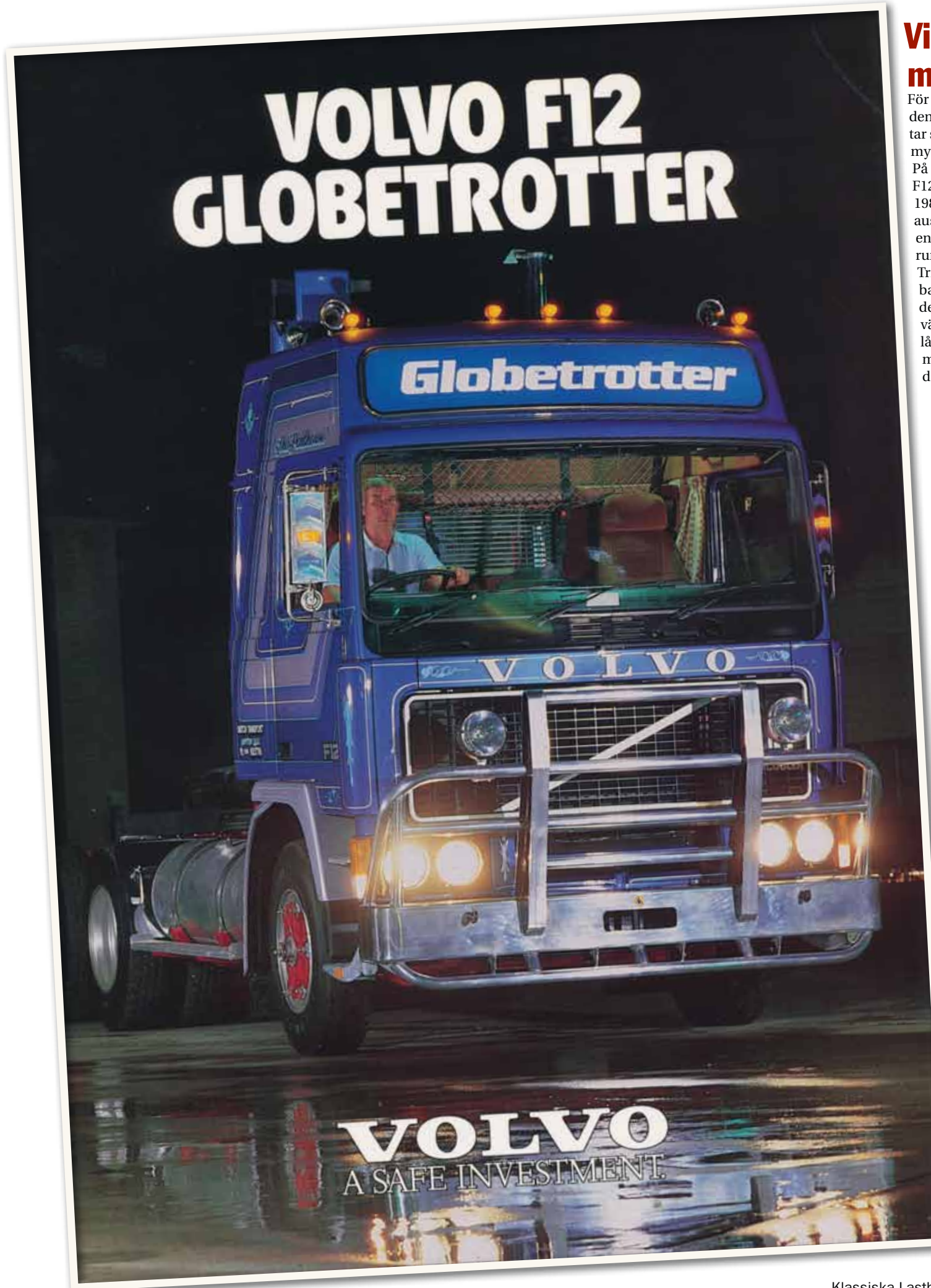


För 1980-talet

Fords populära transportbil Transit hade vid denna broschyrs tillkomst 1981 redan funnits sedan 1953 även om den första modellen långt ifrån liknade den 1965 presenterade Mark I. Den avbildade Transiten tillhörde Mark II som 1978 blev helt omkonstruerad framför kupén och skulle ta modellen från Ford in i svartkromets 1980-tal.

Viktig marknad

För vilken marknad denna broschyr riktar sig till är nog inte mycket att tveka om. På omslagen en Volvo F12 Globetrotter från 1983, utrustad på australiskt vis med en kraftig bullbar, runda bränsletankar, Trilex-hjul och plana backspeglar. Efter denna fotografering väntade nog många, långa och tuffa mil på Australiens dåliga vägnät.



Från provbanan

En Scania 140 försar effektivt fram genom vattengraven i en av alla tester som utförs på provbanan i Södertälje. En uppdatering av modell 140 presenterades hösten 1973 med bland annat bättre isolering i hytten. Men mest markant var att framlyktorna flyttades upp från stötfångaren, runda sådana med strålkastartorkare och betydligt bättre ljus än tidigare.

Turbolös V8

Grandiesel i Skärhamn på Tjörn som ägdes av Johnssongruppen gjorde under början av 1980-talet ett försök att ta in Fiats stora lastbilar i Sverige. Det gick sådär men en del Fiat-Iveco 170 rullade på det svenska vägnätet. Här en 4x2 med Roto Line trailer. Både Grandiesel och Roto Line gick i konkurs innan det årtiondet var till ända.

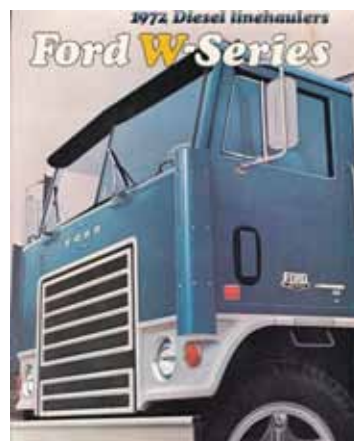


Till Storbritannien

1973 kom Mercedes-Benz nya generation, vilket gav serien namnet NG73. Här en broschyr på modellen 2419 6x4 för den brittiska marknaden. Under tippthyten satt en 183-hästares V6 utan turbo, något som måste ha varit i minsta laget för ett anläggningsfordon med 24 tons totalvikt. Som synes så har tippbilen på bilden ett flak byggt i aluminium.

Raka linjer

Formgivningen har genom tiderna skiftat mellan kantigt och mjukt. 1972 års Ford W-serie kan ju absolut inte anklagas att vara mjuk i formerna. Här är det nästan bara lyktor och hjul som är runda. Korthytten var utvändigt endast 1,32 meter. Hela 900 kilos viktbesparing utlovades med korthytten och andra detaljer i aluminium samt den lilla Detroit V8:an.



Med Scaniadrag

Finska Sisu bytte ut sitt modellprogram och lanserade S-serien 1982. Här modell SR med vissa drag från Scania. Kanske har det sin förklaring i att Scania då ägde nästan 16 procent av Sisu och att båda fabriken huvar och skärmar tillverkades i samma fabrik. Det var inte bara huven som kunde fällas på SR utan även hytten för bättre åtkomlighet.

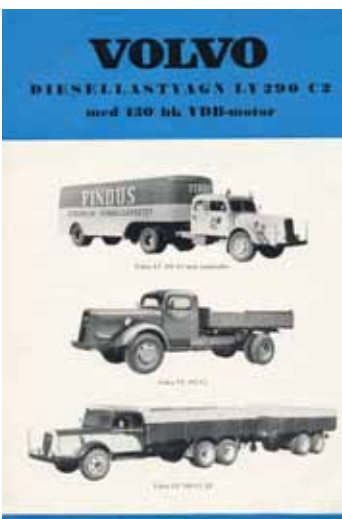
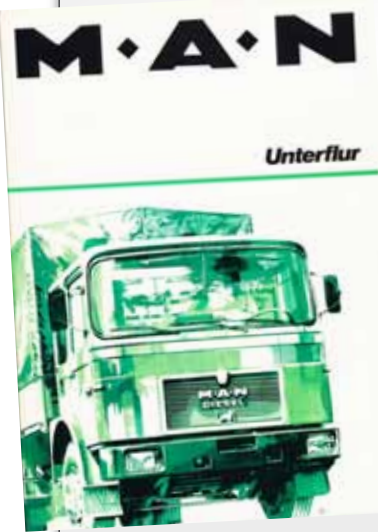


Lastbil från Bremen

Borgward var Europas största privata bilkoncern. Mest framgångsrik var personbilen Isabella, men fabriken framställde även nyttofordon. Borgward B1500 var en allvarlig konkurrent till Opel Blitz på 1950-talet. B500 kunde lasta 1.700 kg och drogs fram av en 60-hästares bensinmotor, vilket nog räckte till av minerna att döma på de avbildare förarna.

På bussvis

Det fanns ytterligare sätt att få till ett plant golv i hytten än att placera hytten en bit bakom motorn. MAN hade sin Unterflur som inte anspelas på att motorn sitter under hyttagolvet utan snarare under flaket. En slags mittmotorbusslösning som faktiskt kom med över från Büssing i och med uppköpet av denna buss- och lastbilstillverkare 1971.

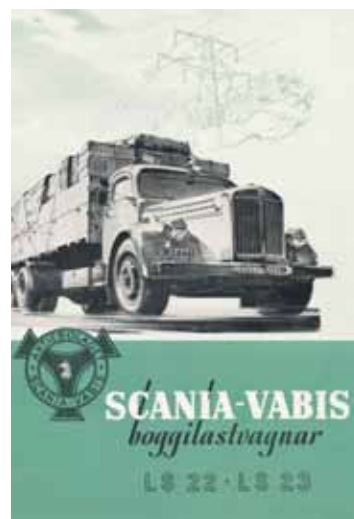


Imponerande motorhuv

Om slaget på Volvos broschyr för LV290-serien från 1949 visar tydligt modellens arbetsområden. Den långa huven som fick modellen att kallas Långnos ser ut att innehålla en rak åttacylindrig motor, men under huven satt en 130-hästares dieselsexa. Totalvikterna låg från 9,5 till 16 ton för denna en av efterkrigstidens vägkungar.

Unikt hytt-samarbete

1974 presenterades en hytt som ingick i ett stort samarbetsprojekt mellan Volvo, DAF, Magirus-Deutz och Saviem. Hos oss var hytten mest känd på Volvo F4/F6 och i bredare utförande på F6S/F7. Här var det däremot holländska DAF som använde fyrklubbshytten och det fram till, och på några modeller strax efter, att DAF genom uppköpet av Leyland kom över deras Roadrunner-hytt 1986.



För tradartrafik

Den duktiga tecknaren som av Scania-Vabis anlätades för att göra ett omslag till broschyren för LS22 och 23 lyckades att göra en verkligt fartfylld bild. Scania-Vabis stora vagn i boggi-version var speciellt tänkt för den ökande långtradartrafiken. LS20-serien som presenterades 1947 hade en totalvikt på 15 ton något som räckte gott på den tiden.



Småskalig holländare

DAF var inte ensam om att tillverka lastbilar i Holland. En annan, Floors Handel En Industrie BV, var ursprungligen ett åkeri, släpvgagnstillverkare och importör av amerikanska Mack. När sedan Mack öppnade samansättningsfabrik i Holland 1964 valde man att bygga egna lastbilar. FTF tillverkade lastbilar fram till 1995 i en omfattning som dock låg långt under den som DAF åstadkom.

T-bil i arbete

För 33 år sedan presenterades i Scantias kundtidning Mil den moderna Scania T. Här en kundmålad T112H av årsmodell 1981 med betongkupa. AB Underås som bilen är uppmärkt med fusionerades med Sand & Grusaktiebolaget Jehander. Nu för tiden är T-Scanian traktorregistrerad och har vändskiva istället för kupa.



RESA MED BROSCHYRER

Högt Tempo i staden

Tempot var högt i stadstrafiken även på 1970-talet. En 210-hästars Scania LB81 skulle klara saken galant även om det med dagens mått mätt inte är mycket att hurra för.

Loggan på dörren stod för Åhlén & Holm dit Tempokedjan hörde. Dagens Tempobutiker har inget med det ursprungliga Tempo att göra, dessa som blev Åhléns-varuhus.



VOLVO N 86



Felmärkt kommunbil

Volvo L485 Viking blev N86 1965. Skillnaden exteriört var inte så markant och det utnyttjades genom att till broschyrerna märka om befintliga modeller för att kunna visa kundmålade bilar på ett tidigt stadium. Denna N86-märkta L485 med typisk kommunbilspåbyggnad - trevägstipp och kran - tillhörde Falkenbergs Kommun.

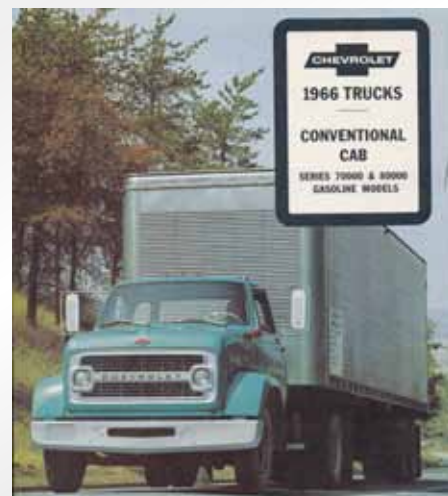


Varor till charcken

En Volvo L420 Snabbe från KPS, Kooperativa Produktionsföreningen i Sundsvall, kommer med en leverans charkuterivaror till det av Sundsvalls Mjölcentral ägda SMC Snabbköpet. Kanske innehöll backarna bland annat en god Konsumkörv som det står skrivet på skåpbyggnationen.

Då bensinen var billig

Man kanske kan tro att Chevrolet tog komponenter från en pickupkaross och satte dessa på ett större lastbilschassi, men så var inte fallet. Här är en broschyr för modellerna 70 000 och 80 000 från 1966. I dessa satt bensin-V6:or på 210 eller 225 hk. Fyr- eller femväxlade manuella lådor gällde. Det kan nämnas att det faktiskt var inställbar ratt redan på den tiden.



Marknadsföring av dieselmotorn

En bild ur en Volvobroschyr från 1947 då Volvo satsade på att marknadsföra den nya dieselmotorn och det i en tid då bensinen var ett populärt bränsle även i lastbilar. LV150-serien med VDA-motorn på 95 hästkrafter beskrevs i broschyren.

Rundnosen står utmed kajen på Gullbergs Strandgata ett stenkast från Lilla Bommens torg i Göteborg med Götaälvsbron i bakgrunden.

