

# Säljande reklam



## Ett stort konstverk

Omslaget till försäljningsbroschyren för Scania-Vabis L/LS75 1958, det året då den lanserades, pryddes av en målning eller i alla fall en kolorering. Även formgivningen på 75:an, de mindre 55 och efterträdarna genom 22 år ansågs av många även den vara något av ett konstverk. För den stod Björn Karlström, tecknare, serieskapare och industridesigner.

I digitaliseringens tidevarv är det alltid mysigt att få gotta ner sig i gamla trycksaker. Dessa många gånger så vackra verk som skulle locka oss att köpa nytt och få det allra senaste som fordonstillverkarna kunde erbjuda. Försäljningsbroschyerna bjuder idag läsaren på tidens fakta även om texterna ibland kan förvilliga och bilderna förvanska. Men allt var för den goda sakens skull och det handlade om att marknadsföra sina produkter. Det är dags att damma av ytterligare en laddning försäljningsbroschyren på nyttofordon från olika tidsperioder och flera kontinenter.

Av Bo Norvinge (text & arkivmaterial)

## Rundformad 80-årig

1939 lanserades den första Rundnosan. Det var LV125-serien. Andra världskrigets oro försvårade för modellen, i alla fall ur civil synvinkel. Räknar man inte ved- och kolgas så gällde bensindrift eller kombinerat bensen och brännolja eller fotogen med Hesselmannkonverteringen. I denna efterkrigsbroschyr från 1946 är det däremot enbart bensen som gäller för FC-toppventilmotorn.



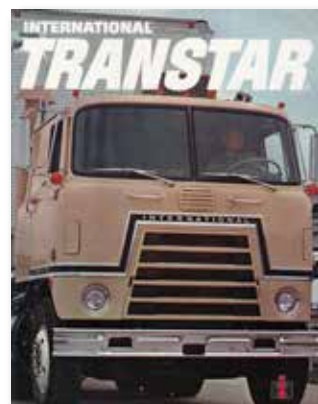
## Ur krigets ruiner

Mercedes-Benz L5000 presenterades 1949 med sin förhållandevis ålderdomliga kylarmaskering. Nytt var en motor ur nya OM300-serien för L5000 i form av en 7,3-liters förkammardieselmotor på 120 hk. Nytt var också 3-manshytten helt i stål. L5000 var en kraftig medeltung lastbil med lastförmåga kring 5 ton. Störst var L6600 som lastade drygt 1,5 ton mer.

## Lånad modell

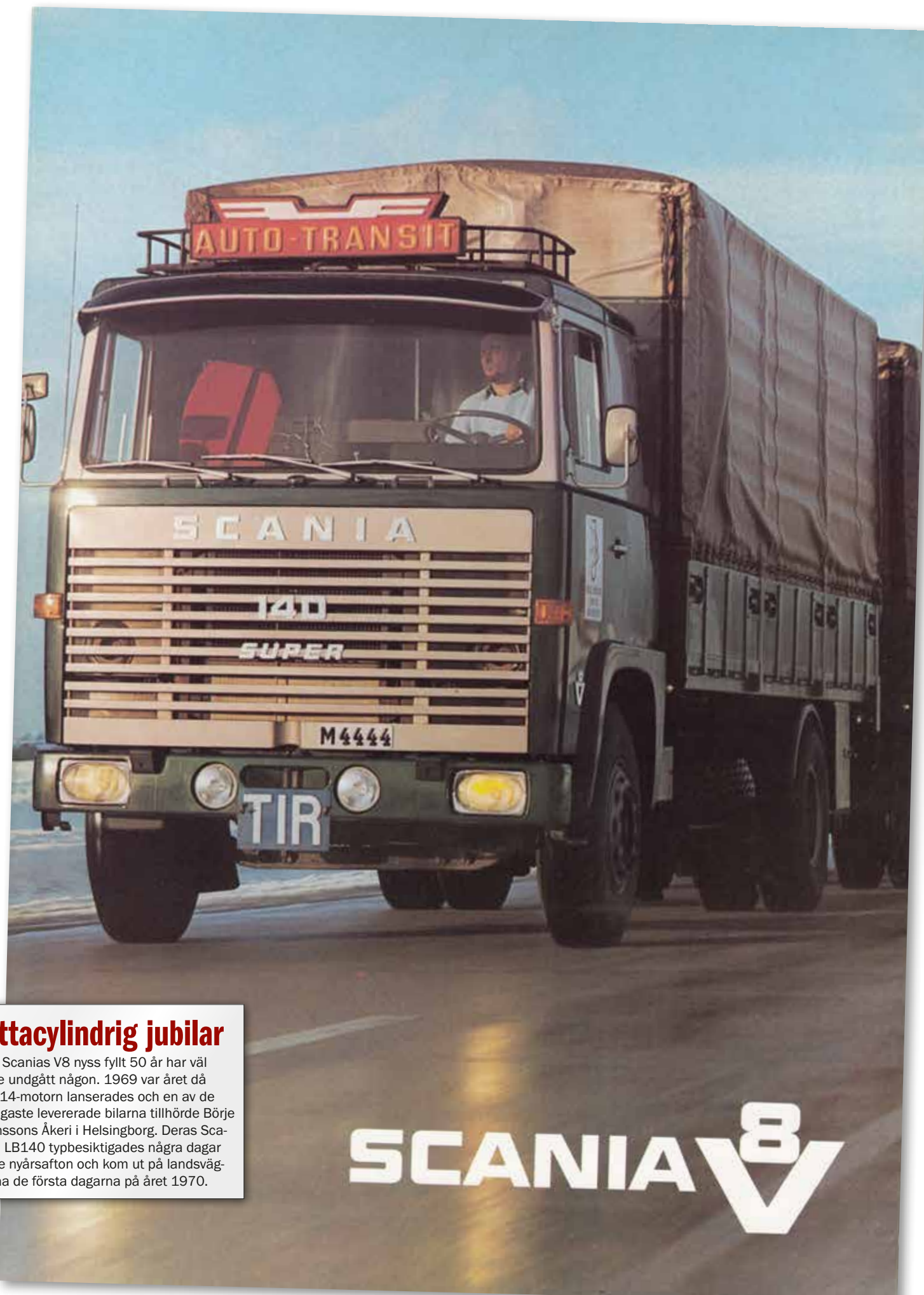


För 30 år sedan presenterade DAF sin 800 i Sverige. 800 tillsammans med modellerna 600 och 1000 var egentligen ett resultat av DAF:s fusion med Leyland 1987. Modellerna var i grunden Leylands Roadrunner lanserad 1984. I stort var det som skiljde att Leylands extra siktruta under framrutan, framför passagerarplatsen, tagits bort. Från 1991 hette modellen DAF 45/55.



## Legendar på vägarna

1965 introducerade International Harvester sin frambyggda CO-4000. Men det var först 1968 som namnet Transtar tillkom vilket broschyren tydligt visar. Med 1968 års uppdatering kunde CO-4000 som tidigare bestyckats med IH:s motor fås även med dieselmotorer från Cummins eller Detroit Diesel. Grillens trapetsformade design hängde med fram till slutet av 90-talet.



## Åttacylindrig jubilar

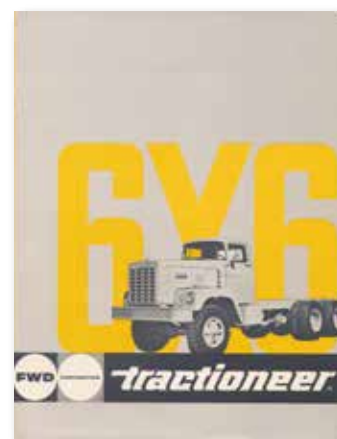
Att Scantias V8 nyss fyllt 50 år har väl inte undgått någon. 1969 var året då DS14-motorn lanserades och en av de tidigaste levererade bilarna tillhörde Börje Jönssons Åkeri i Helsingborg. Deras Scania LB140 typtesiktigades några dagar före nyårsafton och kom ut på landsvägarna de första dagarna på året 1970.





## Åter på marknaden

I en broschyr från 1939 för den svenska marknaden presenterades amerikanska Mack med sina fyra modeller och lika många motorer från 95 till 125 hk i klasserna 3 till 5 ton. Speciellt var Macks patenterade gummiupphängningar som eliminerade behovet av smörjning av fjäderhänken. Generalagent var AB Biltillbehör i Stockholm som återintroducerade märket efter en tids bortavaro.



## Byggda för offroad

FWD betyder Four Wheel Drive Auto Company. Namnet till trots tillverkade man även andra axelkonfigurationer, bland annat 6x6. Tractioneer var samlingsnamnet för de fem serierna som omfattade 14 basmodeller från 16 till 32 ton. Idag ligger koncentrationen hos FWD på brandfordon.



## Världslastbilen från Ford

Ford Transcontinental tillverkades 1975-1984. De flesta i Holland och några i England. Det var egentligen inte mycket som var Ford. Hytten kom från franska Berliet (senare Renault) på vilka den satt aningen lägre monterad. Bakom Cumminsmotorerna fanns Dana-Spicer koppling, osynkroniserad Eaton-Fuller och bakväxel från Rockwell.

## 80-talets lastbil

Startskottet för 2-serien blev den torpedbyggda T-serien 1980. Just hytten var egentligen den stora nyheten då T-modellen initialt hade samma motor och drivlina som satt i 1-seriebilarna, men nu kunde man få sovhytt från fabrik på en stor torpedbyggd bil. T-Scania följdes snart av de frambyggda lastbilarna och det var sista gången en torpedmodell fick förtur i lanseringarna.



## Asiens medeltunga

Massy Dyna hette den medeltunga lastbilen med detta högst säregna utseende som japanska Toyota marknadsförde under hela 70-talet. EC20-serien lastade upp till 4,5 ton och drivlinan kom från Hino Motors som sedan 1967 varit ett dotterbolag till Toyota. Toyota Massy Dyna erbjöds som chassi eller färdigbyggd med fast flak eller tippflak.



## Italienare med tyska gener

På denna Fiat 260PAC.26 är Fiat-namnet i Iveco-samarbetet fortfarande i fokus. Exteriört kommer formgivningen från Magirus-Deutz och deras Eckhauber lanserad 1971. Eckhauber betyder fritt översatt motorhuv med vassa kanter vilket beskriver formspråket bra. Istället för en luftkyld Magirus-motor finns Fiats vattenkylda 8210, en 13,8 liters 260-hästars sugmotor.



## Volvos kraftpaket

De första Volvo F16-modellerna är idag veteraner. Att den nya 16-litern motorn på 470 hk var en stor nyhet är klart. På baksidan av en broschyr från 1990 för tridemboggin till FL10, F12 och F16 fanns en påkostad F16 tridem med T-Rideboggi. De nya axeltrycks- och bruttoviktsbestämmelserna gav axelkonfigurationen nya möjligheter.

## Kortlivad lättlastare

Gutbrod Atlas 1000 försökte sig på Sverigemarknaden med konkurrenter som VW Typ 2 och Tempo Matador. Det var en liten entonnare med tvåcylindrig tvåtaktsmotor på envis 19 hk. Den fanns även som flakbil. Gutbrod Atlas kom 1951 och slutade tillverkas 1954 tillsammans med sina mindre syskon då fabriken och det sydtyska bil- och MC-fabrikatet försvann.



## Österrikisk export

Till vårt land kom i slutet av 40-talet österrikiska Steyr. Steyr 380 var en hyfsat kraftig bil byggd för 9-11 tons tågvikter med lastförmåga kring 6 ton. En 103-hästars riktig dieselmotor av flygplansstål underströks i broschyren. Modellen tillverkades 1948 till 1953 av Steyr-Puch. Från 80-talet splittrades bolaget och 1989 åts lastbilstillverkningen upp av MAN.



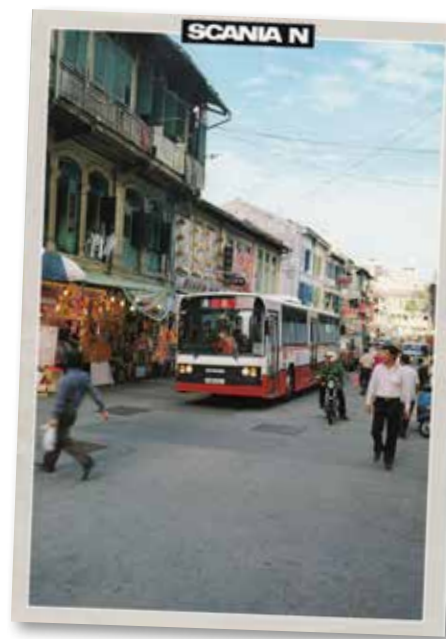
## Tysk ommärkning

I Sverige marknadsförde General Motors sin Bedford tillverkad i Storbritannien som det kom att säljas en hel del av. I Tyskland och på några andra marknader marknadsfördes samma modell som Opel Bedford Blitz med Opel-emblemet i fronten och Bedford-Blitz i grillen. Det som skiljde till det yttre var blanka navkapslar. Snyggt får man väl säga.



## Även för export

För 30 år sedan erbjöd Scania bussbolagen sin N113 för stads- och landsvägstrafik. Liket sin efterföljare N112 handlade det om en tvärställd bakmotor. Med Scantias egen kaross hette den istället CN113. Här en av de till det singaporianska bussbolaget SBS Super Bus levererade N113CRB med normalgolv under tidigt 90-tal. Luftkonditioneringen var det stora där och då.





# VOLVO F84



## Populär snål-Volvo

Volvo F84 skulle bli en ekonomiversion av F85 när den kom 1968. I ett basutförande med D50 sugmotor skulle den billigare modellen locka kunder med stora flottor speciellt inom transporter för dagligvaruhandeln. Men med tiden försågs den med turbomotor och kunde lasta mer, och blev snart lika bra som den dyrare F85.

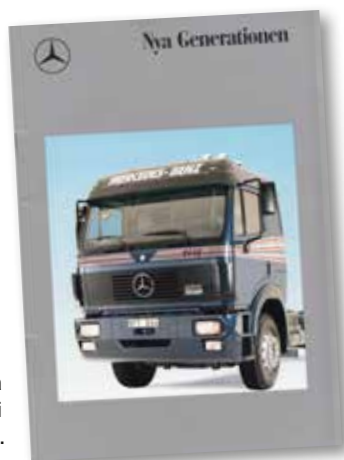


## På sista versen

Hanomags F-serie tillverkades från 1967 till 1973. Rehinstanths logotyp syns i fronten. De var ägare till både Hanomag och Henschel, två bolag som 1969 slogs samman och året efter såldes till Mercedes-Benz, vilka valde att lägga krutet på sin T2-modell. Någon ersättare blev det aldrig till F-serien men under några år kunde T2:an fås som Hanomag-Henschel innan varumärket gick i graven.

## Uppdaterad klassiker

Mercedes-Benz NG, där NG står för Neue Generation, kom 1973 och producerades fram till 1988 då det var dags för nästa generationsskifte. Det handlade egentligen mer om en ansiktslyftning som broschyren visar. Samtidigt bytte de samlingsnamn till SK, Schwere Klasse (Tunga Klassen), där den bredare grillen i plast var mest framträdande.



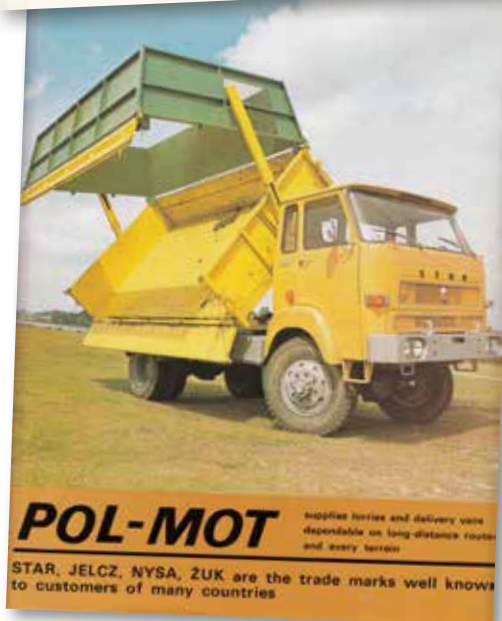
## Stark, envis och uthållig

Den finska lastbilstillverkaren Sisu hade sin M-serie mellan åren 1969 och 1984. I den erbjöds de tunga frambyggda modellerna 161 med axelkonfigurationen 4x2 och 162 som 6x2. M-serien fanns även som 6x4 och 8x2, 163 respektive 168. Formgivningmässigt var det inget underverk med i stort bara plana ytor och vassa hörn, något som förbättrades i och med SM-serien 1984.

SISU

M-161  
4 x 2

M-162  
6 x 2



## Polsk stjärna

I forna östblocket hade varje land sin egen fordonstillverkning utan konkurrens. Pol-Mot i Polen stod för de medeltunga Star och tunga Jelcz. Nysa och Zuk hette transportbilarna. På framsidan är en Star ur 200-serien avbildad, troligen från 1980, och närmare bestämt en 244 4x4. Modellen kom 1975 och tillverkades ända fram till 2000.



## Chevrolet för Brasilien

General Motors do Brasil tillverkade egna modeller för sin marknad. En var den tunga D-70 i serien med modellerna 50, 60, 65, 70 och 80 varav de flesta kunde fås med dieselmotorer, några med bensinmotor och även med spritdrift för den inhemska sockerrörssprit. Den brasilianska Chevan som denna boggibilen från 70-talet var populär under flera decennier och några rullar fortfarande.