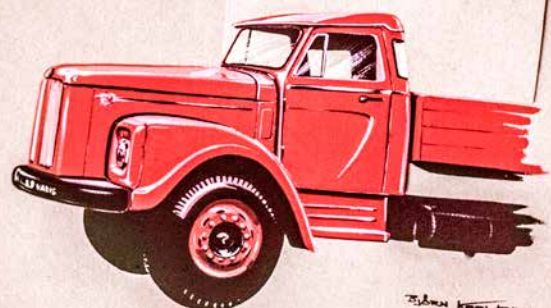


BILDER FRÅN TIDEN DÅ SCANIA-VABIS L75 BLEV TILL

En tidig lermodell med drag från Regenten. Infällda strålkastare och alligatorhuv fanns i tankarna men Regentens luftintag på sidoplåtarna var kvar. (Foto: Björn Karlström/Tidningen Klassikers arkivmaterial)



Den slutgiltiga designen har tagit form på den fullskaliga trämodellen, men fortfarande är inte emblemen fastställda. 1955 presenterades trämodellen för ledningen. (Foto: Björn Karlström/Tidningen Klassikers arkivmaterial)



Skissen är från 1957. Provvagnarna var klara men Björn Karlström fortsatte att designa för Scania-Vabis som ville ha en Scaniahytt. Den blev aldrig verklighet. (Foto: Björn Karlström/Tidningen Klassikers arkivmaterial)

En lastbil av bulldogtyp skulle det också bli. Prototypen byggd 1958 på L75-chassi med Be-Ge-karosseri hade även den drag från Karlströms design.



I slutet av 1962 lanserades Scania-Vabis L56 med den nya D8-motorn på 140 hk. SLAB köpte en hel drös och stationerade ut på sina kontor runt om i landet. (Foto: Sören Flodqvist/Scania)

Den legendariska bilden när L71 Regent ersätts av L75 på produktionslinan i Södertälje i maj 1958. Regenten tillverkades dock parallellt fram till senare delen av augusti. (Foto: Sören Flodqvist/Scania)



Legendaren bland torpedarna

Scania-Vabis presenterade 1958 sin torpedbyggda lastbil som med sitt formspråk utstrålade både stilren elegans och robusthet. Denna ikoniska modell satte också företaget på lastbilarnas världskarta. Vi har tittat närmare på de olika skepnaderna som hängde med i drygt 20 år.

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

Redan 1951 började det i Södertälje funderas på en ny lastbil som skulle ta Scania-Vabis in i och genom 60-talet. Konkurrenten Volvo hade just presenterat sin nya och moderna Titan. Ett beslut fattades 1952 och konstruktionsarbetet satte fart 1954, samma år som L51 Drabant och L71 Regent lanserades.

För designarbetet vände sig Scania-Vabis till Björn Karlström, en känd tecknare, serieskapare och industri-designer. Han blev sedermera mer känd för coupémodellen Saab Sonett II och ett flertal mopeder, än den lastbilsdesign som av den stora massan skulle bli synonymt med en Scania-lastbil. I grunden skulle Scania-Vabis välkända formspråk från 40- och 50-talen användas.

Tidigt valdes att integrera strålkastarna i framskärmarna. Dessutom ville man komma åt motorn genom att öppna huven uppåt och bakåt med alligatorhuv som Volvos

Titan och Viking, i stället för tvådelat med mäsvingar från varsin sida. Björn Karlström hade rätt snart en klar bild på hur den nya modellen skulle se ut, inte minst de infällda strålkastarna med ventilationshål.

Dessa satt ursprungligen under strålkastarna, men fick vändas för att ljusbilden inte skulle hamna för högt upp. Björn fick alltså kompromissa under arbetet. Instrumentbrädan designades med utgångspunkt från att det mesta skulle sitta överblickbart och lättåtkomligt framför föraren i stället för centralt på brädan.

Karlströms design med avancerade plåtpressningar fick dock stå tillbaka för en enklare design. Hans ursprungliga förslag med stor askkopp, pipställ och pennställ reducerades också till det slutgiltiga utförandet. Det förbereddes även för radiomontering. Till slut byggdes en trämodell i full skala som presenterades för ledningen under oktober 1955. ▶



Åke Amundsson i Guldmedshyttan hade en LS75 från 1959. De karaktäristiska luftintagen över strålkastarna hade ingen funktion utan var bara ett kosmetiskt attribut. (Foto: Järnvägmuseet)

Scania-Vabis DL75 och i 6x4-utförande DLT75 var den tidens Scania Komplet med körklara bergdumperbilar. (Foto: Scania)



” 75-serien släpptes under maj 1958 som ersättare till L71 Regent med den tvåaxliga L75 och treaxliga LS75.

► Den fick klartecken och tre lastbilar handbyggdes i riktigt material. Provvagnarna blev klara i januari 1957, vilka också innehöll nya motorer. Tankarna på dessa kom redan 1951 och konstruktionsarbetet tog fart 1954 vid sidan av designarbetet. Tre krav ställdes; motorn skulle ha stor dragkraft, lång livslängd och bra driftsekonomi.

1956 stod provmotorerna klara och i februari 1958 startade produktionen av den nya D10-motorn inför kommande 75-serie. Motorn på 10,26 liter utvecklade 165 hk och ett vridmoment på 618 Nm. Det var knappt en liter större cylindervolym och 15 hk mer än D642-motorn som satt i Regenten. Man räkade också med att förse D10:an med överladdning, vilket togs med i kravställningen på utrymmet under motorhuv.

75-serien släpptes under maj 1958 som ersättare till L71 Regent med den tvåaxliga L75 och treaxliga LS75. Under augusti kom också LT75 med tandemdriven boggi. Dessutom de

fabriksbyggda dumperbilarna DL75 och DLT75 med Meiller-tipp och riktigt kraftig dumperkorg.

Allt var nytt; torped, skärmar och motorhuv som tillsammans med hytten bildade en självbärande enhet upphängd på fyra punkter genom gummikuddar. Tack vare detta klarade den upp till tio graders vridningar i ramen innan karosseriet påverkades. Ram, axlar och fjädring var också nykonstruerade.

Det gällde även den femväxlade G660-lådan och den synkroniserad tillsatslådan T2 av egen tillverkning. Tryckluftsbrömsystemet var nytt och dessutom standardutrustning. Servostyrningen var däremot extrautrustning, även om den många gånger valdes till och uppskattades stort bland förarna.

Under 1959 presenterades ersättaren till L51 Drabant som i sitt första utförande kom redan under andra världskriget. L55 tillsammans med boggiversionen LS55 fick den nya 7,17-liters D7-motorn på

120 hk och 422 Nm ihop med G650-växellådan. Tidigt under 1961 släpptes en betydligt starkare nyhet, turbomotorn.

Den överladdade motorn betecknades DS10 och bjöd på 205 hk och ett vridmoment på 746 Nm. Med den tangerade 75 Super effektmäsig Volvo Titan Turbo som använt överladdning i över ett halvt decennium. I slutet av 1962 uppgraderades mellanklassbilarna när den nya D8-motorn presenterades. Cylindervolymen var 7,79 liter, effekten 140 hk och vridmoment på 461 Nm. Beteckningen på serien blev 56.

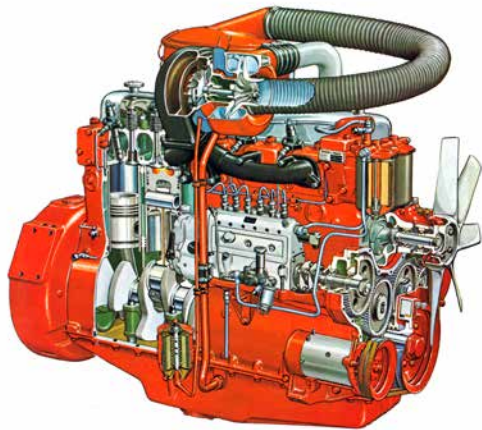
I januari 1963 lanserades nästa nya motorserie. D11 och DS11 hade ökad slaglängd och cylinderdiameter och cylindervolymen hamnade på 11,02 liter. Sugmotorn D11 fick 190 hk och 796 Nm i vridmoment. Turbomotorn DS11 nådde 220 hk och 834 Nm. Modellbeteckningen blev 76.

Samtidigt presenterades också de frambyggda LB/LBS76 som fick mycket ljus på sig. ►

Ett kort tag senare kom ytterligare en ny modell, L66 för upp till 13.500 kilos totalvikt. Den baserades på L76 men fick den lilla D8-motorn och G650-lådan (senare G500). Ursprungligen togs den fram för exportmarknaden men det beslutades snabbt att den skulle säljas även i Sverige där behovet också fanns.

Tidigare användes inte sällan L55 och L56 inom anläggningstransporter, men dessa ansågs vara allt för veka i ramen som tippbilar. Längre in på 1963 reviderades 56:an ytterligare med tillvalet differentialsjärr. Dessutom fick den kraftigare bakaxelväxlar och två tvåfartsväxlar. Drivlinorna fortsatte att förfinas under 1964.

Effekten höjdes på DS11-motorn till 240 hk och 903 Nm i vridmoment. En förstärkt variant av den femväxlade G660-växellådan presenterades och fick beteckningen G600. De i sin tur låg till grund för den nya G670 som hade integrerad planetdel och gav tio körväxlar. ►



Den överladdade DS10-motorn på 205 hk och 746 Nm var en stor och kraftfull nyhet när den presenterades 1961.



De riktigt tidiga 75:orna känns igen på stötfångar-emblen där V-A-B-I-S har längre avstånd mellan bokstäverna än Scania.



1966 presenterades Scaniahytten, även kallad Pärönhytten. På denna LS76 i den korta versionen betecknad S-V 1080. Inledningsvis saknades ventilationsluckorna i torpeden. (Foto: Ove Wahlberg)



Det som avslöjade turbomotorn under huven var Supermärket i grillen, som på denna LS75 med en extra rymlig Be-Ge-hytt. Elva exemplar ska ha tillverkats av den hytten. (Foto: Johan Lindfors)



Den populära 51-serien ersattes 1959 av 55-modellen. Utåt sett var mycket gemensamt med den större 75:an, men med kortare motorhuv för den mindre D7-motorn. (Foto: Sören Flodqvist/Scania)



In på 1963 kom L66. I stora drag var det den kraftigare 76:an men med den mindre D8-sugmotorn som satt i 56:an.



LS110 som långtradarekipage rullade det en del av, men inte alls i den utsträckningen som 75:orna och 76:orna. De frambyggda alternativen tog över allt mer. (Foto: Lastbilsnytt)

Detta måste ha varit urtypen av den tidens anläggningsbilar. En Scania LS110 med tippflak. Denna var ansluten till Karlskoga LBC. (Foto: Kenneth Hedegård)



Som betongbilar var modellerna omtyckta. Underås i Södertälje hade Stetters femkubiks betongroterare på sina Scania LS111. (Foto: Scania)



85-serien hade 110:ans kraftigare chassi men den kortare motorhuven i motsats till sin föregångare 66. Denna Gullhögenmålade Scania LS85 var sista tiden stationerad i Söderhamn. (Foto: Jan Boman)



De senare 111:orna kännetecknas genom lägre placerade strålkastare. Detta exemplar av Scania LS111 ägdes av Jan Olsson ansluten till Uddevalla LBC.



Sydamerika var mycket betydelsefullt för Scania under många år. Tillverkning fanns i både Brasilien och Argentina, men det var i Argentina som de sista 111:orna sattes samman 1982. (Foto: Hans Hammarskiöld/Scania)



Motortrallan MTR101 baserad på 111:an byggdes i 50 exemplar i början av 1980-talet. Hiab 125-kran, flak och inbyggd vändanordning ingick i utrustningen. (Foto: Frederik Tellerup)



Skogen var långt ifrån någon otänkbar miljö för 75, 76, 110 och 111. Sven Bergeståls Åkeri i Svärdsjö hade en LT110 av årsmodell 1968 som timmerbil. (Foto: Scania)

1968 kom Program Scania med bland andra 80, 85 och 110 som ersättare till 56, 66 respektive 76. Förändringarna på den nya generationen var ändå måttliga.

► 1 juli 1966 köpte Scania-Vabis Be-Ge Karosserifabrik i Oskarshamn. Inte så långt efteråt presenterades den så kallade Pärönhytten tillverkad helt i stål. Helt ny var den förvisso inte. Hyttkonstruktionen användes redan på den mindre L36 som lanserats under hösten 1964, om än i ett smalare utförande.

De nya hytterna för de tyngre klasserna betecknades inledningsvis S-V 1080 för normalhytten, S-V 1200 för villhytten och S-V 1450 för sovhytten efter Be-Ge:s system. Senare infördes Scantias beteckningar HL21, HL22 respektive HL23.

Volvo presenterade 1965 sitt nya lastbilsprogram System 8 med 88:orna och en turbomotor på 250 hk. Scania-Vabis nödgades då fila lite extra på sin DS11 och lyckades 1967 få ut 260 hk och 1.060 Nm, bland annat genom förbättringar som ny kamaxel och nya kolvar. Kraftigare växellådor med namnen G601 och G671 kunde också presenteras.

1968 kom Program Scania med bland andra 80, 85 och 110 som ersättare till 56, 66 respektive 76. Förändringarna på den nya generationen var ändå måttliga. Förutom de nya typbeteckningsementen togs namnet Vabis bort och gripen emblemet ersatte det emaljerade cykelnävet fram på motorhuven. Detta då företaget slagits samman med Saab och bildat den nya industrikoncernen Saab-Scania.

Interiört ersattes den vita bakelit-ratten och reglage av dito i grått. Servostyrning blev också standard. Nytt på motorsidan var att även den lilla motorn kunde fås med turbo. DS8 bjöd då på 190 hk/608 Nm. Till den och D8:an (som 1970 fick 155 hk) passade den nya G570-växellådan som ett tag senare försågs med luftmanövrerad hög/låg (GS750) istället för separat golvspak.

Under de första åren av 70-talet tillkom nya ramar och på 110:orna kompletterades drivlineutbudet med navreduktionsbakaxeln RP755 och rangellådan GR860. Hösten

1973 presenterades nyheterna för årsmodell 1974. Fokus hade lagts på förarmiljön med bättre ljudisolering och ny interiör med textilier i brunt. Den nya stoppade instrumentbrädan och mjukare tvåekrade ratten gick i svart.

Ventilationsrutan försvann och större backspeglar infördes och för dessa passande backspegelbågar. Strålkastartorkare kom efter lagstiftningen. DS11-motorn reviderades också med bland annat oljekylare och oljekylida kolvar. Under mitten av 70-talet satsades det mycket på energieffektivare motorer som tog ut bästa vridmomentet på lägre varv än tidigare.

I slutet av 1974 presenterades de reviderade och enligt lågvarvsprincipen utvecklade D- och DS11 för den nya 111-serien. Sugmotorn bjöd på 195 hk/705 Nm och turbomotorerna 290 hk/1.095 Nm enligt en av alla uträkningsmetoder. Hösten året efter kom 81- och 86-modellerna med vidareutvecklade och i stort nya motorer. Den överladdade

DS8-motorn presterade 210 hk och 700 Nm. Sugmotorn låg kvar på sina 155 hk och 520 Nm.

Så mycket lades inte ner på lastbilsgenerationen de sista åren på 70-talet. Det var nya grejer på gång. 111:an kunde fås med 305 hk och modellen förbereddes också för högre framaxeltryck genom kraftigare fjädring. Det innebar även högre markfrigång, så strålkastarna fick flyttas ner en liten bit. Ett extra fotsteg togs fram som fästes under ordinarie fotsteg och ett formpressat innertak infördes. Dessutom förfinades DS11 ytterligare.

I augusti 1980 inledde Scania det stora generationsskiftet. Det var den nya 2-serien och först ut var torpedbilarna (T-serien) vilket innebar att drygt 20 års produktion av de ikoniska Scaniamodellerna kom till sitt slut. Men det byggdes 50 motortrallor på Scania-Bilar i Laxå från 1980 fram till 1982, och de sista L111:orna gick av produktionslinan på Scania i Tucumán, Argentina under året 1982. □