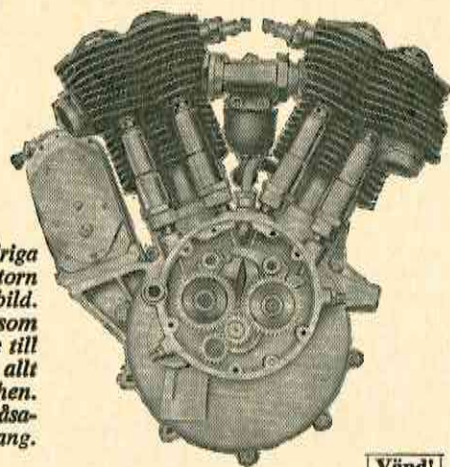
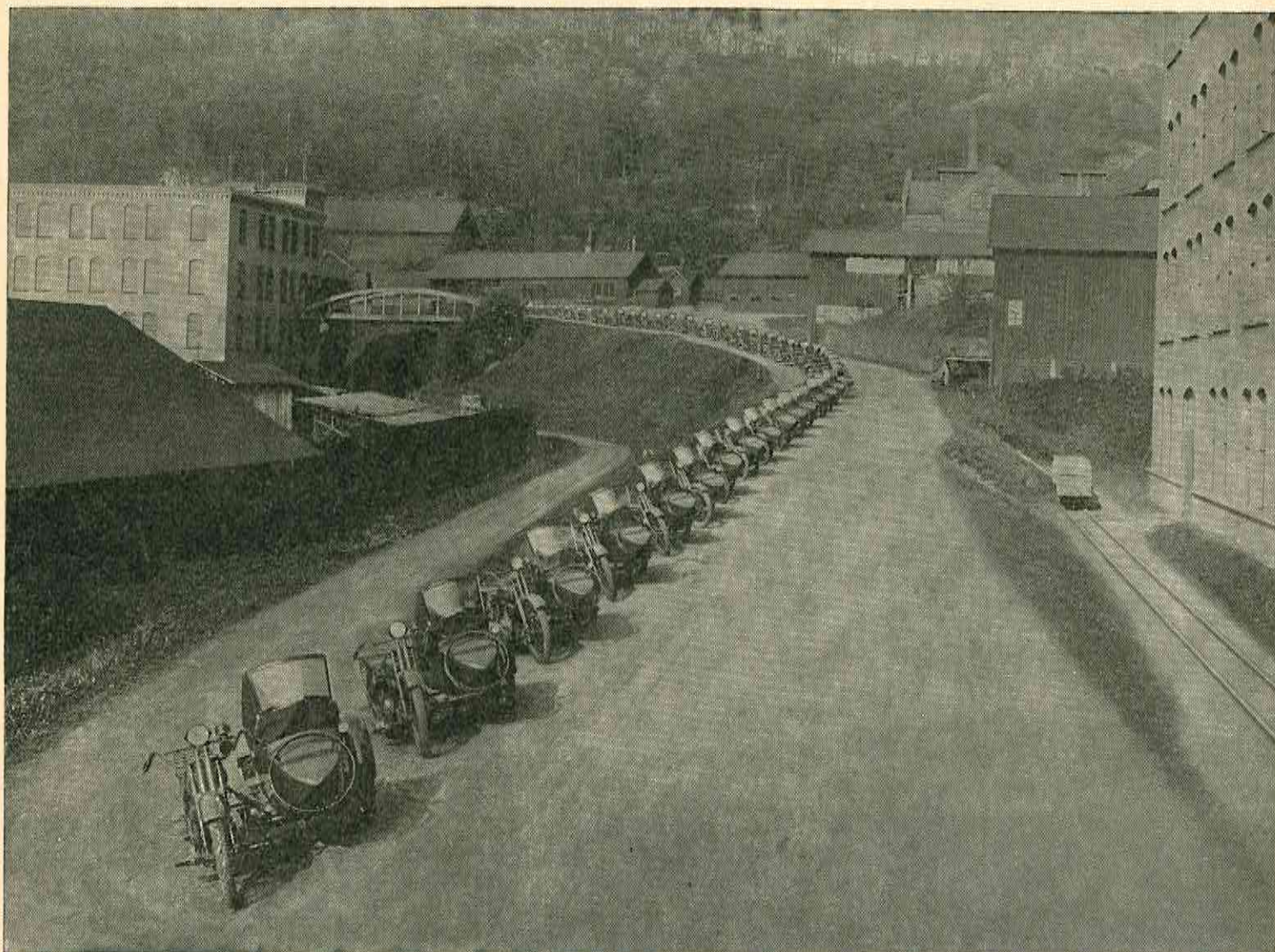


# Snabbtitt på HUSQVARNA- HISTORIEN

*Den tvåcylindriga  
550 cc sidventilsmotorn  
i närbild.  
En driftsäker sak, som  
användes till  
praktiskt taget allt  
inom branschen.  
Inte minst i Käsa-  
sammanhang.*



Vänd!



*Svensk arméleverans av  
motorcyklar — anno 1917.  
Husqvarna 550 cc tvåcylindrig  
sidventilsmaskin  
med sidvagn för befälspersoner  
att åka snabbt  
och bekvämt i fält ...*

**Husqvarna är det mest kända och segerrika av alla svenska mc-märken. Den gamla vapenfabriken, som har anor sedan Erik Dahlbergs tid på 1600-talet, började tidigt att ägna intresse åt tvåhjuliga fordon, först trampcyklar, sedermera "motorvelocipeder" som det hette på den tiden. Redan år 1903 såg den första Husqvarna-motorcykeln dagens ljus, men något större antal producerades aldrig förrän vid mitten på 10-talet, då motorcyklismens genombrott skedde här i landet.**

forts fr föreg sid

● 1913 som var födelseåret för svensk mc-sport, blev också ett debutår för riktiga Husqvarna motorcyklar. Fabriken hade länge sökt sig fram till bättre konstruktioner än den ursprungliga motorvelocipedens, och hade också lyckats finna lösningar, som gjorde cyklarna tillförlitliga och bra att köra. Redan från första stund förstod man hos Husqvarna att uppskatta värdet i mc-tävlingar, för att genom dessa pröva konstruktioner och finna nya vägar vid val av material och utrustning.

Man hade därvid som riktmärke att i möjligaste mån få fram maskiner som passade svenska vägar. Svenska landsvägar i början av seklet — de var just inget annat än färdsträckor för hästskjutsar, och det behövdes därför kraftiga åkdon för att bevinga t. ex. ett svenskt vårväglag. Husqvarna fann snart de lämpligaste metoderna för mc-tillverkning.

Den första Husqvarnamodellen med en helt egen, svensk mc-motor, var en tvåcylindrig 550 cc. Denna modell förbättrades undan för undan och bibehölls i många år fram till slutet av 20-talet.

Vid skiftet mellan 20- och 30-talen, ändrade Husqvarna tillverkningspolitik och in-

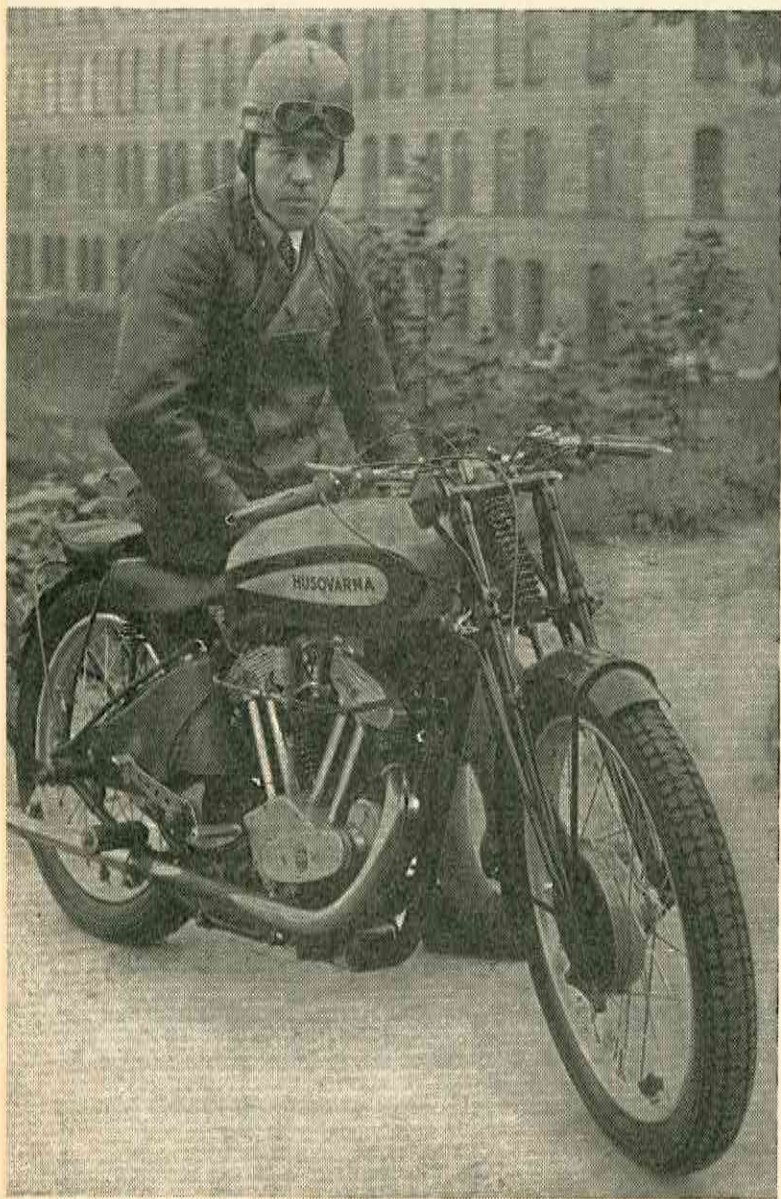
troducerade en rad 1-cylindriga modeller, vilka snart blev mycket populära som bruks- och sportmodeller. Man hade av olika skäl gått tillbaka till vissa utländska motorfabrikat, och använde omväxlande Jap- och Sturmey-Archermotorer. Parallellt med dessa gjordes det dock egna Husqvarnamotorer, och speciellt de sista i den långa serien av tunga modeller, blev därvid mycket lyckade. Modell 112 TV som släpptes ut först år 1935, var en efter dåtida mått mycket modern sportmaskin och att dess motorkonstruktion måste ha varit många år före sin tid bevisar det faktum, att just den motorn — om än i viss mån modifierad — 25 år senare kom att erövr VM i motocross.

Husqvarnas stora historiska epok inföll vid början av 30-talet, då det berömda TT-stallet med Gunnar Kalén, Ragnar Sunnqvist, Yngve Eriksson och många fler kända stjärnor gjorde sitt allra bästa för att sprida kännedom om svensk motorcykelsport på alla Europas tävlingsbanor.

Med segrar sådana som Gunnar Kaléns i Europas Grand Prix på Saxtorp år 1933, Ragnar Sunnqvist i det följande Sveriges GP 1934 och Stanley Woods i samma tävling 1935, erövrade Husqvarna en toposition i TT-världen. Men lika snabbt som denna marknad erövrats, lika snabbt dälade fabriken ställning. Det var flera bi-

dragande orsaker till detta. Den allmänna depressionen i världen, motgångar på tävlingsbanan i form av bl. a. Kaléns döds-körning i Tysklands GP 1934 m. m. När nya modeller slutade att konstrueras, blev det så småningom svårt att hävda sig mot fabrikanter som gick vidare i utvecklingen. Men nästan 15 år efter det att maskinerna tillverkades, år 1948, erövrade en av fabriken främsta förare, Ragnar Sunnqvist, fortfarande en segerkrans med den fabulösa, tvåcylindriga Husqvarnaracern. Detta skedde på Skarpnäck i Stockholm.

Husqvarna slutade officiellt med tävlingsverksamheten vid mitten av 30-talet och det dröjde ända fram till omkring 1950 innan man åter gav sig med i leken. Comebacken skedde i ett nationellt svenskt sexdagarslopp och det var helt vanliga produktionsmodeller av en "fram-och-tillbaka-till-jobbetykel" — den hedervärda Husqvarna 120-kubikaren som fick utgöra tävlingsmaterial den gången. Återinträdet blev därvid så lyckat, att fabriken lät sina tävlingsförare gå vidare med nya modeller, man satsade åter i ISDT och vann guld, svenska Trophy-laget skulle efter några år åter utslutande köra Husqvarna och på den svenska hemmamarknaden kom så maskinen helt att dominera både i tillförlitlighet, trial och motocross. Orsaken till denna nya storhetstid för Husqvarna, var en lätt sportmaskin, som fabriken släppte



## Från vapensmedja till storindustri

● I gamla urkunder från 1500-talet berättas, att människor i Huskvarna grannförsamling, Hakarp, "avled svultne". Med en lätt överdrift kan man säga, att de svält ihjäl, fast de bodde vid en guldgruva. Nedför berget störtade nämligen i skummande virvlar en å med en sammanlagd fallhöjd av nära 100 meter, innan den tömdes i Vätterns vatten. Detta vattenfall skulle så småningom ge upphov till en av Sveriges största industrier: Husqvarna Vapenfabriks Aktiebolag.

Det var först i slutet av 1600-talet, som dåvarande landshövdingen i Jönköping, Erik Dahlberg, tog initiativet till att vattenkraften utnyttjades i större skala. Redan tidigare fanns i Jönköping ett statens gevärsfaktori, men ofta tröt vattenkraften och hämmade produktionen. Nu anlade Dahlberg 1689 vid Huskvarnaåns vattenfall en s. k. "pip- och borrhvinn", som försåg faktoriet i Jönköping med muskötpipor. En årsproduktion av 12.000 pipor vittnar om anläggningens prestationsförmåga. Snart flyttades också gevärstillverkningen i sin helhet till Huskvarna.

Det är väl ingen alldaglig företeelse inom svensk industri med samma fabrikation på samma plats under mer än 270 år. Ty vapentillverkning sker fortfarande i en långa vid Huskvarnaån. I dag är det fråga om jaktgevär.

Under det stora nordiska kriget — Karl XII:s fälttåg mot sju nationer — upplevde gevärsfaktoriet i Huskvarna en lysande tid, och faktorsdynastin Ehrenpreis ledde företaget föredömligt.

Familjen Ehrenpreis kämpade därefter länge med dåliga konjunkturen och under resten av 1700-talet förde bruket en ojämn kamp för tillvaron och förföll så småningom. 1821 kom det i Sturarnas ägo, och när den släkten dog ut på manssidan 1830, fortsattes verket av den ingifta släkten Ankarcrona. 1867 förvandlades faktoriet till Husqvarna Vapenfabrik Aktiebolag och till en början såg det lovande ut. Dansk-tyska och

ut på marknaden år 1955, under namnet "Silverpilen". Få trodde denna smäckra cykel om att bli ett terränggående tävlingsfordon, men med relativt enkel ombyggnad och tävlingstrimning av motorn, kom denna cykel att bli den största svenska mc-schlagern genom tiderna.

Silverpilen betydde ett helt nytt mc-tänkande. Den lätta konstruktionen gjorde det möjligt att köra ännu fortare genom skog och mark, och tävlingarna blev därmed svårare och svårare! Efter hand som tävlingförarna med fabriksunderstöd blev allt färre, fick dock arrangörerna tänka om ifråga om svårighetsgrad och göra tävlingarna lättare igen. Ett stort flertal svenska amatörförare i cross och tillförlitlighet och även trial, har i början och mitten av 60-talet kört Husqvarna-motorcyklar.

Med flerdubbla världsmästerskap i motocross, 250- och 500 cc, erövrade genom Bill Nilsson, Rolf Tibblin och Torsten Hallman\*) har Husqvarna tagit mer segrar och mästerskap i motocross, än något annat märke i internationell motocross.

Husqvarnas röda och silverfärgade maskiner väcker numera lika stor respekt som 30-talets tvåcylindriga TT-maskiner gjorde. Kanske ännu större?

\*) **FOTNOT:** NM, SM och andra nationella mästerskap oräknade...

fransk-tyska krigens skänkte en högkonjunktur, men sedan tog det hastigt slut igen på vapentillverkningen.

Man såg sig om efter "fredliga" produkter, som kunde ge en jämnare och stabilare sysselsättning. Vedspisar och annat gjutgods upptogs på programmet sedan ett gjuteri blivit anlagt och 1872 gjordes den första symaskinen. Sedan kom nyttoprodukter för hem och hushåll.

1877 anförtröddes ledningen åt brukspatron Vilhelm Tham, nyskaparen av det moderna Husqvarna, och med honom vid rodret började Husqvarna-skutan en enastående seglats, som på jämförelsevis kort tid förde fram bolaget till en ledande ställning bland vårt lands storindustrier. Det var ett helt litet företag Vilhelm Tham blev chef för. Årsmedeltalet arbetare var 181 och omsättningen nådde knappt 200.000 kr. Husqvarna var trots sina snart 200 år ännu rena landsbygden.

Med kraft och sällsamt förutseende planerade Tham den kommande utvecklingen efter stora linjer. Nya anläggningar, moderna maskiner, ett sortiment som ständigt utvecklades och förbättrades gjorde snart att Husqvarna blev känt för sina kvalitetsprodukter långt utanför landets gränser. I år är det 50 år sedan Vilhelm Tham gick ur tiden. Under hans 35-åriga ledarskap hade Husqvarnas årsomsättning stigit till 7 miljoner kr., dvs. mer än trettiodubblats.

Men framåtskridandet har inte stannat av sedan dess, utan senare generationer har fullföljt den genomgripande utvecklingen från den gamla vapensmedjan till våra dagars storindustri. Husqvarna införlivade 1918 det anrika Norrahammars Bruk och 1936 det lilla Äminne Bruk. Koncernens tillverkningsprogram omfattar nu en mängd praktiska kapitalkonsumtionsvaror som spelar en stor roll för svensk hem- och fritidsstandard. I dag sysselsätter Husqvarna och dess dotterbolag över 5.000 personer, och årstillverknningen belöper sig till c:a 200 miljoner kronor.

V Ä N D — så finner Du en MC-NYTT originalteckning på Husqvarna 500-Grand Prixracer. 1934 års upplaga, preparerad för Sveriges GP på Saxtorp.

## TVÅ EPOKER

— på vänstra sidan Kalén på toppen av sin karriär, före Europas GP 1933, på fabriksgården med sin nya GP-Husqvarna 500 cc, med vilken han vann på Saxtorp det året. Här nedan — Hallman, företrädare för dagens guldålder inom svensk motorcykelsport. Konkurrensen har skärpts, men vi är övertygade om att Sverige och Husqvarna inte sagt sista ordet!

