

"Militär motorcykelhistoria" med Björn Weissmann, Bygården Överhärde den 8 oktober 2015

Torsdagen den 8 oktober var höstens första föreläsare på plats vid vår "nya klubblokal" i Överhärde. Dagen till ära var det f.d. ordförande centralt inom MCHK, Björn Weissmann från Falun som hade glädjen att förkovra oss i den militära motorcykelhistorien. Björn är en f.d. yrkesofficer som tjänstgjort på Arméns Motorskola och blev även manager för uppvisningsgruppen "Arméns Lejon" när dessa drog igång 1983.

Björns intressanta berättelse om den militära mc-utvecklingen började från första världskriget och fram till våra dagar, och här kommer ett axplock ur hans digra berättelse.

Vid första världskrigets början 1914, hade tyskarna 5.400 motorcyklar. Vid krigets slut 1916 hade Britterna 48.000- och USA 34.000 motorcyklar, dessa användes mest för samband och ibland med brevduvor därbak i en liten låda. Det fanns även sidovagnscyklar med kulspruta på sidovagnen. Tyskarna använde ofta sidovagnscyklar för att snabbt ta manskapet till fronten. Svenska arméns första leverans av motorcyklar kom 1916 och det var Husqvarna modell 145 som hade en Moto-Reve motor på 548 cc och var en 2-cylindrig V-motor.

I mellankrigstiden, mellan första och andra världskriget, köpte armén de motorcyklar man ville ha (civil) för man trodde på fred, och så hade man ju hästar.

Efter första världskriget fanns det inom försvaret 100 motorcyklar samt 94 bilar, varav 79 stycken var lastbilar. Det fanns två mc med sidovagn på ett normalt regemente, och det var Husqvarna 1.000 kubikare. 1922 köper armén in 120 Husqvarnor med sidovagn samt 10 st. stridsvagn modell 21. 1927 fanns det 4 st. lastbilskompanier och 1928 kom första artilleritraktorn. 1938 köpte armén in BSA-cyklar på 350 och 500 kubik men även en del svenska, såsom vanliga Svecia och Svecia med sidovagn.

1939 när andra världskriget bröt ut, kallade man åter in civila fordon. Vi hade i Sverige 64 stridsvagnar och vi får köpa DKW NZ 500 motorcyklar från Tyskland. De hade byggt 4.500 sådana cyklar och vi får köpa 600 av dessa. Det köps Husqvarna 110 SV och i juli 1942 beställdes 300 st. Albin-Monark som byggs med reservdelar från Husqvarna och som byggdes av Albinverken i Kristinehamn. Motorerna i dessa var 500 kubiks sidventilmotorer, dessutom byggdes 3000 Albin-Monark med toppventilmotorer. Av dessa kom dock de första 62 cyklarna till försvaret först i januari 1944. Det skall sägas att Tyskarna hade 18.000 BMW och 18.000 Zündapp med sidovagnar,

alltså hela 36.000 ekipage inför sitt blixtrik mot Polen 1939. Sverige tog så småningom efter detta, och två förseriecyklar med sidovagn togs fram av NV. Planen var att tillverka 750 st. NV sidovagnsmc, men efter kriget jämfördes dessa cyklar med Willys militärjeep, som fanns vara bättre på allt, och därmed blev det inget av denna beställning.

1949 köptes 100 st. AJS och 100 st. Triumph som spädades på med 100 st. BSA B33:or 1951.

1952 kom man underfund med att 250 cc tvåtaktare från NV och Monark gick lika fort som engelska 500-kubikare och lovordades av alla, så åren 1953/1954 inköptes 1.000 st. Monark Blue Arrow och 1.000 st. NV 36 "Army-Sixdays", alla 250-kubikare. Albin-Monarkerna var dock inte helt borta, 1956 byggdes ett gäng cyklar av gamla reservdelar.

1955 inköptes 500-kubiks AJS för utbildning av mc-poliser, och 1957 köptes till pansar- och terrängtrupperna 287 st. Triumph Trophy Army på 500 cc, vilka var kvar i försvaret till 1963/1964.

1956 var den enda motorcykeln som tillverkades inom landet Husqvarna Silverpil, och den testades också för försvaret, men det var inget för dem, så nu inköptes istället 1.000 st. Jawa med 250-kubiksmotorer, när Blue Arrowen och NV 38:orna försvann ur rullarna.

En stor fråga var om Monark kunde bygga en tung mc? Liknande Motocrosscyklarna. Men det blev nej till Monark efter provcyklarna samt nej till flera andra tillverkare. Man tecknade sig nu för 2.600 st. 350 kubiks Jawa, men kom på att vrida vevaxeln, så att bägge cylindrarna tände samtidigt, det blev inte så bra, men cyklarna blev kvar. Det byggdes även 1.000 st. Monark med Jawamotorer. Åren 1967/68 byggde Husqvarna 1.000 stycken Motocrossrepliker.

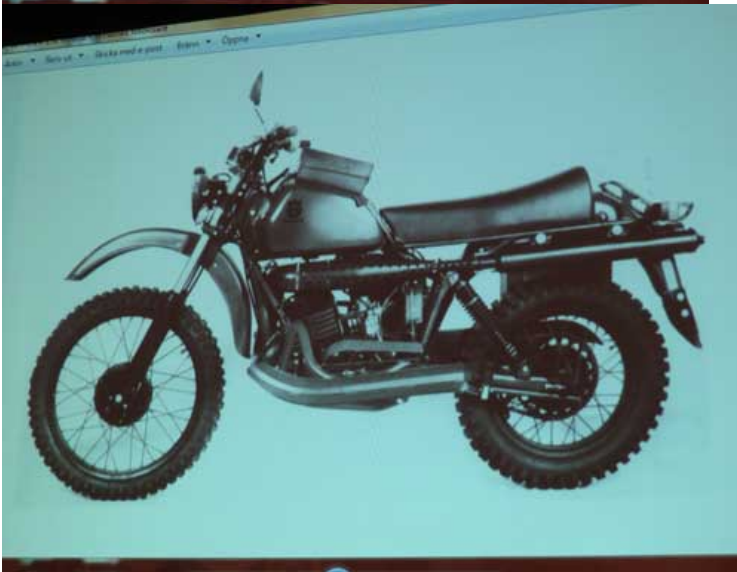
På 70-talet gick frågan om att tillverka en mc med automatlåda till Monark, Hägglunds och Husqvarna. Monark och Hägglunds använde en 300 kubiks Sachs snöskotermotor, men Monark hoppade av direkt medan Hägglunds fick orden och senare bytte till Rotaxmotorn med drivning enligt Daf-systemet, men överlät mcproduktionen till Husqvarna 1977 efter problem med drivremmar. Återstod var Husqvarna, med sin egen motor, men med en växellådan gjord som en automatlåda på en bil. Motorn var på 350 kubik och 25-26 hästar, men tyvärr försvann all effekt i växellådan. Husqvarna tog 1977 fram 20 st. försökscyklar på 250 kubik med en automat enligt motorsågsprincipen och 1980 började man leverera hela 3.300 stycken av denna motorcykel till försvaret varav c:a hälften fortfarande finns kvar i tjänst. 2003 köptes 20 st. KTM rakt över disk, och 2005 ytterligare 110 st. KTM rakt över disken, så som det var för 100 år sedan, så nu är vi tillbaka där det började en gång i tiden.

Text och foto: Caj Abrahamsson



Tv: Typisk MC-ordonans i Sverige under andra världskriget. Bilden tagen vid LV 5 1944 och han sitter på en DKW SB 500.

Th: Nyköpta BSA B 33:or på väg hem till förläggningen.



Tv: Husqvarnas senast armécykel, av vilken det finns många kvar fortfarande.
Th: Lite grön färg på en helt vanlig KTM köpt över disk, och vi har en ny militärmotorcykel.



Tv: Björn Weissmann i intressant diskussion efter det fina föredraget.

Th: Björn Weissmann med en av sina fina bilder som han förevisade tillsammans med sitt föredrag.