

Husqvarna

Vapenfabriken i Husqvarna grundades redan 1689 då Karl X:s fältherre Erik Dahlberg startade tillverkning av muskötpipor. 1867 blev företaget aktiebolag och vid sina gjuterier och mekaniska verkstäder har man tillverkat cyklar, motorcyklar, symaskiner, spisar, hushållsmaskiner, armégevär samt jaktvapen.

Husqvarna presenterade sin första motorvelociped 1903 och efter ingående prov med flera utländska motorfabrikat valde man en belgisktillverkad FN-motor på 1 1/4 hk som drivkälla. FN är liksom Husqvarna en vapenfabrik, och deras motorcyklar var väldigt populära. Den modell som Husqvarna presenterade 1903 var mer lik en trampcykel med hjälpmotor än en riktig motorcykel och i instruktionsboken kunde man läsa – "Hastigheten kan på jemn väg uppdrivas till 4 à 5 mil i timmen. Det erbjuder ingen svårighet att lära sig manövrera denna motorvelociped. Ej heller kräves för detta ändamål någon teknisk underbyggnad, men vi vilja uttryckligen betona att motorvelocipeden fordrar noggrann skötsel och omtanke om den skall fungera oklanderligt. Den låter ej som en vanlig velociped handte-



HVA-FN 1904.

ra sig snart sagdt hur illa som helst utan att blifva obrukbar, utan nekar helt enkelt att göra tjänst, om egaren uraktlåter att sköta den korrekt."

Drivningen skedde med läderrem från motorn till en remskiva på bakhjulet.

Men det stod Husqvarna på tanken och modellen levererades åren 1903-06 innan Husqvarna 1909 kom med en modell som mer liknade en riktig motorcykel. Modell 145, 1916 med motor från schweiziska La-Moto-Reve. Det schweiziska samarbetet inleddes med "Motosacoche"



HVA arméleverans 1916, modell 145 med Moto-Reve tvåcylindrig V-motor på 548 cc. TM.



HVA modell 150 1919, 550 cc, 5 hk.



HVA modell 180, 1927, 550 cc, 5 hk. JJ.

1908–11 och "Moto-Reve" 1910–1919. 1916 levererade Husqvarna motorcyklar till armén och det var även året då fabriken på allvar lät tala om sig i tävlingssammanhang, då grosshandlare L.E. Ringborg stod som segrare vid Sveriges mest krävande och traditionsrika tävling, Novemberkåsan. Grosshandlare Ringborgs bror kom tvåa i tävlingen tätt följd av notarien Sundström. Även dessa herrar red på Husqvarnamaskiner av samma modell som armén inköpt. Grosshandlare Ringborg hade dessförinnan stått som segrare av Majpokalen såväl 1915 som 1916.

Majpokalen

Svenska motorcykelklubbens vartävling Majpokalen var nästan lika krävande som Novemberkåsan. 1915 kördes tävlingen från Stockholm via Malmö och Göteborg, åter till Stockholm. Notarien Einar Sundström, som då körde en Husqvarna modell 75 A med en 2-cylindrig 496 kubiks Moto-Reve motor, skrev i ett brev till fabriken "Trots rådande exceptionellt usla väder och vägförhållanden arbetade motorn utan anmärkning. Under tävlingens första del tom oavbrutet i 36 timmar innan obligatoriskt uppehåll skedde."

Flera modeller

1907 presenterade Husqvarna sin andra modell utrustad med NSU-motor och 1908 en modell utrustad med "Motosacoche" den sk Motorväskan, en motor från MAG. 1910 kom man, som sagt, med den första motorn från schweiziska "La Moto-Reve", mod 65 en 2-cylindrig 300-kubikare med snarkventil.

1913 presenterades modell 65, med en toppventilmotor på 350 cc. Dessa maskiner hade remdrift med sträckare och man kunde mot extra tillägg få frikoppling i främre remskivan samt växel i baknavet.

1914 presenterades modell 70 utrustad med en 405 cc Moto-Reve motor samt koppling i remski-

van och som extra tillbehör kunde man få växeln med tre växlar i bakhjulet.

Samma år presenterades modell 70 A som hade en större motor.

1916 kom Husqvarna 145 och 145 A med sin första "riktiga" motorcykel. För första gången hade cyklarna kedjedrift istället för remmar. Detta var urtypen till Husqvarnas kommande mc-produktion och det var denna mc som skulle komma att vinna många segrar vid tävlingar som Vårpokalen och Novemberkåsan. Det var också denna modell som byggdes för militärt bruk.

Motorn kom även nu från "Moto-Reve" i Schweiz och var på 496 cc med halvtopp.

1919 är ett år att minnas i svensk motorcykelhistoria för då kom Husqvarna med modell 150 som i modifierad form skulle komma att tillverkas ända fram till 1933. Modell 150 var Husqvarnas första motorcykel där man även konstruerat samt tillverkat motorn.

Priset var 2 900 kr när modellen presenterades för allmänheten 1919. Cylindrarna med sidventiler var gjutna i ett stycke och framhjulet saknade fortfarande broms. Mot extra tillägg kunde man få fabriksmonterad belysning, AGA:s gasljus eller Boschs elektriska belysning.

Hur den nya Husqvarna modell 150 kom till

En intervju med konstruktör ingenjör G. Göthe.

– "Det var någon gång på nyåret 1917 som man erbjöd mig anställning vid Husqvarna, säger ingenjör Gustaf Göthe då vi anhölla om några ord angående tillkomsten av den motorcykelmodell vars – pappa – han är. – Denna vår förnämsta, ja man kan gott säga vår enda verkliga motorcykel-fabrik hade visserligen tillverkat motorcyklar i åtskilliga år, om jag ej missminner mig från 1903, men någon egentlig framgång hade ej vunnits, om man undantager en större beställning för armén,

som av nationella och militära skäl stannat inom landet. Den typ till vilken man slutligen kommit, hade som ni, herr redaktör torde påminna eder, – Moto-Reve-motor och var en blandning av gott och ont, utexperimenterad huvudsakligen av lek-män. Motorn och växellådan lämnade ännu åtskilligt att önska och körställningen var under all kritik. Att motorn dessutom ej var tillverkad inom landet utgjorde under dåvarande krigstid ett väsentligt aber för en ökad produktion i händelse en dylik hade påfordrats.

Min uppgift, då jag kom till fabriken blev dels att söka omkonstruera den dåvarande modellen så, att man erhöll en maskin vars körställning vore mer lämpad för lång körning på våra usla vägar och dels att söka få fram en motortyp lämplig för tillverkning vid fabriken. Med andra ord, att skapa en helt och hållet svensk motorcykel. I fabriken ursprungliga plan ingick egentligen två typer. En lättare maskin för soloåkning samt en sidovagnsmaskin. På grund av omständigheter som det här är onödigt att beröra, inskränktes emellertid tillverkningen till att istället omfatta endast en typ. En solomaskin som dock vid behov kan framföra sidovagn.

– Nå, och vilka grundegenskaper anser då herr ingenjören att en dylik maskin bör äga – inflika vi.

– Den bör framför allt vara väl balanserad, ej för tung, men ej heller för vekt byggd, dvs för lätt. Man skall utan tvekan kunna giva sig ut även i det värsta väglag. Att motorn måste vara tillräckligt kraftig, segdragande, tillförlitlig och vibrationsfri samt att minimiantal av tre växlar är nödvändigt, allt under förutsättning att det gäller en maskin för soloåkning, är nog eder, herr redaktör, ej obekant.

Alltnog, jag kom ned till Husqvarna med friska krafter och grep mig verket an. Mitt första barn beredde mig ej odelad glädje. Det hade bland andra fel även grundfelet att vara för långt i gången. Hjulbasen ni vet. Jaja, kanske minns ni när vi tog oss genom Silleskogen på Midvinterpokaltävlingen 1917. Er lilla Royal Enfield hade betydligt lättare att hålla sig på vägen än min maskin som visade sig vara en veritabel – Ormen Långe – i snödrivorna. Nåja, efter ett par dagars verkstadsarbete var felet avhjälpt och mina övriga barn blevo från begynnelsen avsevärt kortare.

– Nå, men blevo de icke längre då de blev äldre?

– En motorcykel blir aldrig längre än vad den är från födseln. Den blir möjligen kortare om man möter en bil eller annan motorcykel på fel sida i en kurva, eller plattare om man lägger den under ett järnvägståg i någon korsning utan grindar, men längre – aldrig.

– Då jag sålunda vunnit denna erfarenhet inrik-tade jag mig på motorfrågan för att Moto-Reves dåvarande typ ej var den rätta, det hade jag insett från början. Som ni torde minnas var tillgången på motorcyklar i Sverige synnerligen begränsad, och att få hem några lämpliga modell-maskiner från England var till följd av kriget omöjligt. Våra vänner danskarna voro på grund av sin kanske något mera tånjbara neutralitet bättre lottade i detta avseende. Varför inte göra ett försök att därifrån hämta något lämpligt, tänkte jag. Och då som bekant beslut och handling äro ett, hos mannen, avreste jag sålunda till Kongens by för att söka inköpa ett par experimentmaskiner. Då jag kom hem, medförde jag en AJS-motorcykel. Med denna och ett par andra maskiner av förstklassigt engelskt fabrikat experimenterade jag åtskilligt. Mitt arbete försvårades emellertid avsevärt därav, att apparater för bromsprov saknades. Min – bromsbänk – blev då den närbelägna Klevvaliden, i sig själv visserligen utmärkt lämpad som mätare på ett fordons prestationsförmåga, men dock ej helt ägnad att ersätta en så viktig sak vid en motorfabrik, som en apparat för verkställande av bromsprov. Nåja, det var ju också en följd av kristiden, man kunde helt enkelt ej skaffa någon dylik apparat. Så var det drivmedelsfrågan. Kör-förbud och drivmedelsransonering gjorde precis icke livet till en lek för den som stod inför uppgiften att få fram en ny motortyp. Under 1918 såg emellertid, efter sju sorger och minst lika många bekymmer, den motor dagen, som sedan dess i allmänhet levererats till fabriken modell 150. Det blev en 550 cc tvåcylindrig V-motor med sidostyrda ventiler, Amac förgasare, kraftigt tilltagna kylflänsar och högsta möjliga effekt. Det är möjligt att jag skulle kunnat få ut ännu mer ur motorn om jag fått företa bromsprov i bänk med den, men som sagt, detta var ogörligt. Istället förlades all provning till landsvägarna och då man ömsom förfogade över bensin, ömsom över sprit, mest det senare förstås, så blev det ju som det blev.

– Men då var ju ingenjören en relativt lyckligt lottad medborgare – inskjuta vi – tänk bara. Mest det senare. En tyst men värtalig blick blir allt vi få till svar.

– Motorn visade sig emellertid all-right och nu gällde det på allvar maskintypen. I stort sett hade jag den klar på hösten 1918. Ni minnes herr redaktör, våra gemensamma provfärder i sydsverige vid det laget. Kommer ni ihåg när vi körde terrängledes upp och nerför söderåsens branta sluttningar? Ni minns kanske också vår gemensamma färd från Helsingborg till Jönköping. Jag körde den nya H.V.A och ni körde en Motosacoche av obestämbart årgång och tvivelaktig förmåga att nå på förhand utsedda mål. För att lura den, bestäm-

de vi först i slutet av middagen, att den skulle bära eder herr redaktör, till mitt enkla, ehuru gästfria tjäll i Jönköping dit avståndet var cirka 25 mil.

Livligt skådar nu mitt inre öga scenen då vi första natten hamnade på hotellet i Markaryd, under ett skyfall som knappast kunde dämpa efterklang- en av den under samma tak sött slumrande Hinke Bergegrens brandtal därstädes samma dag. Vårt drivmedel var trä- eller motorsprit och våra förga- sarrengöringar otaliga. Då jag ville ta sönder Sa- cochens carburator, varnade ni mig därför, och förskräckt tumlade jag baklänges då ur nyss- nämnda apparat flyger ut en klockfjäder lagom för en medelstor helvetesmaskin. Jag har många gånger senare grubblat över hur vi fick dit den igen. Efter uppehåll i ytterligare tvenne småländs- ka orter av vilkas namn blott Värnamo dröjer i mitt minne, nådde vi slutligen Skillingaryd. Eder kedja vägrade totalt att låta reparera sig vidare

och det enda som var att göra var att ta till tåget, dvs bogsering. Jag hade ett kortare smalt rep på den beprövade Husqvarna-kärrans packställ, som nu kom väl till pass. Ofta gick det emellertid av, och varje knut förkortade avståndet mellan oss. Förfrågan i en handelsbod å ett nytt fint rep gav emellertid vid handen att man tänkt sig erhå- la 35 blanka riksdaler per meter, så att detta fick anstå. Vi nådde slutligen Jönköping och om vårt intåg i den stolta tändsticksstaden ej var något triumftåg, så var det dock bättre för er herr redaktör att komma dit med hjälp av ett tåg, i släptåg så att säga, än att komma dit med tåget.

– Måhända hava vi kommit något på sidan om ämnet, hur gick det sedan med den nya Husqvar- na-modellen? Drista vi oss inskjuta.

Tja, därom är nu ej mycket att säga. Efter y- terligare träget arbete vid ritbordet och prov på landsväg var den fix och färdig på nyåret 1919.



HVA 500 cc TV, foto 1930. SA.

Hjulbasen var förkortad, styrcirkelradien ökad, motor och tyngdpunkt framflyttade samt sadelpositionen sänkt. Med ny motor och växellåda, helt annan rambyggnad, ny styrstång, inbyggd växelspak och större bensintank var det knappast något som liknade den förutvarande Husqvarna. Jo i en sak, det var sant. Framgaffeln kunde jag ej byta ut då fabriken lagt upp ett avsevärt lager av sådana, vilka först måste förbrukas.

– Ja, att det blev en lyckad modell, helt enkelt utmärkt för våra behov det veta vi av egna erfarenheter, säger intervjuaren. Vi gratulerar eder för den skull till det goda resultatet.

Sign. N. Kbg.

Vilket var den kände "aviatören" Nils Kindberg. Initiativtagare till Svenska Motorcykelklubben 1913.

Till de köpare som ämnade tävla med sina cyklar gav man då följande råd: "För hastighetsökning eller annat ansträngande arbete, då motorn får gå med högt varvtal, är det lämpligt att borttaga den nedersta av de 3 kolvringarna. Motorn tål härigenom hårdare pressning."

Tekniska data Husqvarna modell 150 1919.

Motor: H.V.A fyrtaktare, tvåcylindrig, 5,0/10 hk, 550 cc AMAC-förgasare.

Transmission: dubbla kedjor, stötdämpare i navet.

Växellåda: kugghjulstyp i mellanaxelläge, 3 växlar, 5,25:1, 8,56:1 och 14:1, handmanövrerad.

Koppling: Stål mot korklameller.

Tankar: Bensin rymd 12 liter, olja rymd 2 liter.

Framgaffel: horisontalt och vertikalt fjädrande.

Hjul: 28"x3", stålfälgar.

550 cc-motorn modifierades många gånger fram till 1933 års mod. 200 och det låga hästkraftantalet har sin förklaring i att man angav "skattehästkrafter". Den verkliga effekten var 15 hk. 1922 kom en ny motor på 1 000 cc avsedd för sidovagnsbruk mod. 500–1922–25, 600–1926, 610–1927–29 och den motorn producerades ända fram till 1929. 1932 kom en ny motorcykel på 1 000 cc 2-cyl V-motor mod 120 och fanns till -34. Ersättes av mod 130, 1935–36.

1922–36

Arméns behov av motorcyklar påverkade givetvis utvecklingen av nya maskintyper. 1922 kom Husqvarnas modell 500, som ersatte den framgångsrika modellen från 1917. Omändrad för civilt bruk blev 610-modellen ett utmärkt familjefordon som ofta utrustades med sidovagn där köparna kunde erbjudas olika modeller från enkla vagnar av flätad rotting till lyxvagnar i skinn och



HVA 1931, 50TVB, byggd i bara 12 exemplar. 500 cc JAP med HVA-topp. JJ

aluminium. Fram till 1936 fanns det alltid minst ett sidovagnsekipage med i broschyrerna.

1928-33

Det var leveranssvårigheter under första världskriget som fick Husqvarna att tillverka egna motorer med början 1919. Med små serier blev det dyra motorer. När Europa åter normaliserats i mitten av 20-talet, sökte Husqvarna åter efter lämpliga utländska motorleverantörer.

1927 presenterades modell 20 (mod 25, 1928-31) som blev mycket populär under smeknamnet "kattungen", utrustad med en liten 175 cc sidventilmotor från engelska JAP. Den modellen tillverkades fram till 1931 och kompletterades 1929 med modell 30 som hade en JAP-motor på 245 cc.

Modell 30 kunde från 1930 erhållas antingen med sidventilmotor eller toppventiler.

Modell 35 levererades 1931 med motor av Husqvarnas egen tillverkning. Cylindervolymen var 350 cc och även denna motor kunde erhållas med sidventiler, alternativt toppventiler från 1932.

Åren 1929-33 tillverkades modell 50 med 500 cc motorer från JAP eller Sturmey-Archer, 50 S, 1930, 50 SV 1931-33, 50 TVX 1931-33.

TT-epoken 1929-36

Intresset för motorcyklar och motorcykeltävlingar hade under slutet av 1920-talet blivit mycket stort i världen. Dåtidens GP och TT-lopp hand-

lade, då som nu, om väldigt mycket prestige och reklamvärde för sponsorerna.

Gustaf Tham, som var direktör för Husqvarna åren 1911-1946, insåg detta och blev väldigt nyfiken på om det skulle vara möjligt för Husqvarnas motorcyklar att kunna hävda sig i internationella tävlingssammanhang. Kunde det överhuvudtaget vara möjligt för en Husqvarna-maskin att beseгра någon av de oövervinnerliga maskinerna från Norton?

Gustaf Tham beslöt att Husqvarna skulle satsa på fabriksunderstödd tävlingsverksamhet och han visste var han kunde finna en motorkonstruktör av världsklass. Kosta vad det ville.

Folke Mannerstedt

Född 1901 utexaminerades Folke Mannerstedt som civilingenjör från Tekniska högskolan i Stockholm 1927 och blev omgående anställd som tävlingschef för belgiska FN generalagenten i Sverige. Det året hade FN-maskiner satt nya världsrekord i såväl 350 som 500 cc klasserna. Då FN var en av världens största mc-tillverkare var det en oerhört prestigefull anställning som Folke Mannerstedt erhållit. Under hans kunniga ledning firades många framgångar framförallt vid isbanetävlingar. Gustaf Tham vid Husqvarna insåg snabbt vilken teknisk begåvning Folke Mannerstedt var och lyckades anställa honom som chefskonstruktör för Husqvarnas tävlingsavdelning 1 feb. 1929.

Resultatet av Folke Mannerstedts kunnande



HVA 1935 112 SV 500 cc var en påkostad mc.



HVA 500 cc med Folke Mannerstedt våren 1935.

lät inte vänta på sig. Mannerstedt konstruerade ett annorlunda vevhus med torrsumpsmörjning, större vevlager av rulltyp och monterade dubbla förgasare. Med sådana maskiner plockade Yngve Eriksson och den nyanställda förarbegåvningen Gunnar Kalén hem flera fina segrar vid nationella tävlingar 1929.

Men Husqvarna ville bli internationellt kända. Redan hösten 1929 tävlade Husqvarna vid internationella sixdays i Schweiz utan några större framgångar. Till 1930 års säsong hade Mannerstedt konstruerat bättre topplock och vid Sveriges allra första GP-tävling i Saxtorp utanför Landskrona kom en Husqvarna på tredje plats i 500-klassen, körd av Yngve Eriksson. Till denna tävling hade Husqvarna anmält fyra maskiner. En trimmad 500 cc, med tvåcylindrig Husqvarna motor god för 165 km/tim. Två trimmade 500 cc encylindriga produktionsracers med JAP-motorer och en encylindrig 250 cc JAP.

Frågan var här om man skulle satsa på egen motortillverkning eller om Husqvarna skulle köpa motorer från annat håll. Erikssons tredjeplats visade att företagets egen motor bestått provet och order gavs om en vidareutveckling av en TT-maskin med Husqvarna-motor.

Under vintern 1931 tillverkades på Husqvarna den första 500-cc-racern i två exemplar, konstruerad av Folke Mannerstedt. Vevhusen var av lättmetall och växellådorna från Sturmey-Archer fyraväxlade med crick-crack-växel.

De två maskinerna var snabba, men de internationella framgångarna uteblev. Efter tätpositioner vid såväl TT på Isle of Man och Sveriges GP vid Saxtorp tvingades man bryta eftersom avgasventilerna inte stoppade för påfrestningarna. Husqvarna fick trösta sig med att under 1931



HVA 1939 med HVA 98 cc-motor. Bränsleförbrukning 0,22 lit/mil. JJ.

HVA 1946 modell 24,
118 cc "Svartkvar-
nan". JJ.



ha hemfört 181 segrar, varav 54 med dagens bästa tid och 198 nya banrekord vid nationella tävlingar. Folke Mannerstedt löste problemet med de svaga avgasventilerna genom att montera ventiler av en krom-nickellegering. Såväl toppar som cylindrar var nu av lättmetall, motoreffekten var 38 hk och 1932 års modell var en helt igenom ny maskin. Vevhuset var omkonstruerat, oljepumpen hade byggts in i motorn och magneten hade höjts för att motorn skulle få plats i den nykonstruerade slutna ramen. Den största nyheten kanske ändå var att vevaxeln var nykonstruerad med nästan trekantiga vevskivor.

Gunnar Kalén

1932 inledde Gunnar Kalén med att vinna Kirunas vinter-TT, sedan ett rundbanelopp på norska Gersjöns is med en snitthastighet av 142 km/tim, och därefter seger i Östgötaloppet. I maj vann

han Djurgårdsloppet i Helsingfors för att toppa säsongen med att den 28 augusti 1932 föra Husqvarna till dubbelseger vid Sveriges Grand Prix på Saxtorp, Kalén i 500-klassen och Sunnqvist i 350-klassen.

1933 segrade Gunnar Kalén än en gång vid Sveriges GP på Saxtorp och han vann också Europas Grand Prix med Yngve Ericsson på tredje plats.

Internationella Husqvarna

Nu var Husqvarnas motorcyklar etablerade internationellt och inför 1934 års säsong stod sponsorerna i kö för vara med och få reklam för sina egna produkter. Mobil Oil betalade Husqvarna 20 000 kr för att få disponera en cykel och anställde världens då främste TT-förare, irländaren Stanley Woods att köra för Husqvarna och samtidigt göra reklam för Mobil Oil.

Dödens år 1934

Husqvarna vann många fina segrar under 1934 och bland annat segrade Ragge Sunnqvist på Saxtorp. Men glädjen hade grusats efter att Gunnar Kalén den 1 juli, i strid med Norton-föraren Jimmy Guthrie under Tysklands GP på Sachsen-Ring körde ihjäl sig. Fjorton dagar senare omkom Husqvarna-föraren van der Pluym på ett liknande sätt vid Belgiens GP. Under hemtransporten från Tyskland och Belgien brann lastbilen med Husqvarnas sex tävlingscyklar upp. Ingenting fanns kvar. Till 1935 års säsong hade Husqvarna byggt tio stycken TT-maskiner men tävlingsstallet upplöstes. Man sponsrade istället privata förare som Ragge Sunnqvist som bildade Scuderia Husqvarna. Motorcykelns storhetstid var förbi och även om Husqvarna fortsatte att vinna stort, så minskade allmänhetens köplust av motorcyklar. 1935 tog fabriken



HVA "Änglavingen" mod. 22 1940. 98 cc med kick, övergångsmodell mot "Svartkvarnan". JJ.

*HVA "Silverpilen"
1955-1965. 175 cc
HVA-motor på 9 hk
vid 6 000 varv. Tjän-
teväkt 75 kg.*



fram en 1 000 cc maskin avsedd för armén, polisen och posten och lyckades sluta ett leveransavtal. 200 maskiner levererades i en första omgång till posten i Stockholm, men det visade sig att man fick stora problem, bland annat med kolvarna som skar. Maskinerna reklamerades men Folke Mannerstedt kunde inte lösa problemet och staten köpte istället alla sina motorcyklar från amerikanska Harley-Davidson.

Den sista Husqvarna som konstruerades till 1935 års säsong var Husqvarna modell 112 TV. Det var en supersportmodell utrustad med en 500 cc encylindrig fyrtaktare med toppventiler och en effekt av 24 hk.

Men i grunden var modell 112 TV enbart en supersport-maskin som inte hade någonting med tävlingar att göra.

Husqvarnas tillverkning av tunga motorcyklar upphörde 1936.

Husqvarna – Albin – Monark

Husqvarna som grundats 1689 för att tillverka vapen för den svenska armén och som under århundraden utvecklats som vapenfabrik och under vårt sekel även som motorcykeltillverkare av världsklass fick alltså inget gehör på sin önskan att få leverera motorcyklar till svenska staten. Man tvingades upphöra med tillverkningen 1936 och när sedan andra världskriget närmade sig, vad gjorde Sverige då? Jo, svenska armén köpte tyska DKW-motorcyklar som blev oanvändbara eftersom det inte gick att få tag på reservdelar.

Det blev militära motorcykelentusiaster som tog kontakt med Folke Mannerstedt och kontaktade Husqvarna som lånade ut verktyg och ritningar till modell 112 TV årgång 1935.

Ett samarbete etablerades så att Albin Motor i Kristinehamn tillverkade motorer samt växellådor medan cykelfabriken Monark i Varberg till-

*Husqvarna Auto-
matic 250 MP för ar-
méleverans.*

