



Husqvarna Bilen



Tanken att i Huskvarna bygga en svensk minibil för efterkrigstidens marknad föddes genom resonemang mellan dåvarande utvecklingschefen, ingenjör Bengt Magnusson, konstruktionschefen, ingenjören och legendariske tävlingsföraren "Calle" Heimdahl, ingenjör Stig Tham, son till dåvarande chefen för Husqvarna Vapenfabrik, samt ingenjör Henrik Atterling. Heimdahl svarade för konstruktionsarbetet och sedan man prövat och förkastat olika alternativ redan på pappersstadiet hade man 1942 en modell av den planerade bilen klar.

Vagnen skulle bli trehjulig, två hjul fram plus ett drivhjul bak, och få en modernt utformad kaross med stora glasytor för god sikt.

Experimentverkstadens föreståndare, verkmästare Birger Johansson, kopplades in på sin del av uppgiften, och för att få fram ett körklart provexemplar snarast möjligt plockade man samman ingredienser från olika håll.

Som motor valdes en 500 cc tvåcylindrig, tvåtakts DKV-motor på ca 20 hk placerad på vagnens mittlinje mellan förarsäte och bakhjul, och hjulen togs från en Fiat 500.

Chassit, som i serieproduktionen skulle ha tillverkats som en bottenplatta i lättmetall, tillverkades för provvagnen av träbalkar med järnförstärkningar. Individuell fjädring hörde till finesserna, fram med hjälp av teleskopfjädring, bak i form av upphängning i horisontellt placerade spiralfjädrar. Vagnen fick bromsar av motorcykeltyp med handbromsen verkande på bakhjulet.

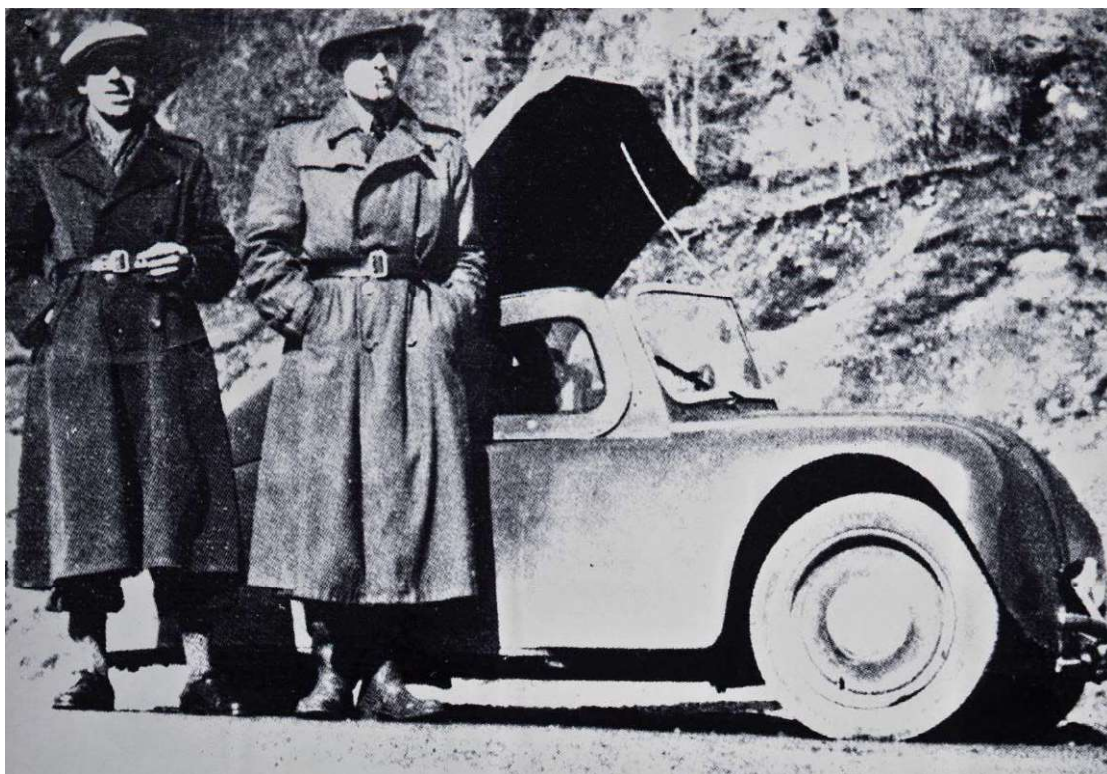
Provkörningarna började 1942 medan bilen ännu bara bestod av ett körklart chassi. Så småningom behövdes skydd mot väder och vind, och man började med en öppen plåtkaross utan dörrar. För vinterbruk kompletterades karossen senare med ett tak, som fälldes uppåt- bakåt, samt-



Så skulle den se ut. Verkmästare Birger Johansson demonstrerar modellen till den minibil han var med om att bygga och testa som prototyp.



Sedd bakifrån dominerades Husqvarna-bilen av den stora reservhjulskåpan. I serieproduktion skulle dock bilens bakruta ha blivit obruten.



Verkmästare Birger Johansson och hans chef, ingenjör Carl Heimdahl, gjorde ofta långturer med Husqvarnas trehjuling.

dig som sidorutorna kunde fällas utåt för att över huvud taget göra det möjligt att klättra i och ur. Dörrar saknades fortfarande.

Vi diskuterade dörrar med gångjärn i taket a la Mercedes 300 SL, erinrar sig ingenjör Magnusson, som nu är överingenjör hos CTC i Göteborg. Prototypen var ju bara tillkommen för att ge oss erfarenheter, och i serietillverkning skulle vagnen ha fått en bakad plastkaross, ungefär enligt samma tillverkningsmetoder som på den tiden började användas för kanoter.

Den allra första versionen av minibilen var ensitsig och saknade förresten backväxel. Så småningom fick man emellertid koppla på en extra backväxel till den treväxlade lådan, en planetväxel på utgående axeln - och med särskild växelspak. När den första ensitsiga versionen slopades, flyttades förarplatsen från mitten till vänster sida, samtidigt som man helt enkelt svängde rattstången åt samma håll.



Den skapelse, som rullade ut genom fabriksportarna för provkörningar på de småländska grusvägarna, var kanske inte snarfager enligt nutida begrepp, men den ägde onekligen vissa företräden. De stora hjulen, 580 mm diameter, gav hygglig åkkomfort även på rätt dålig väg och sikten - i synnerhet bakåt - var för den tidens standard förvånansvärt god. Bakrutan mätte 67 cm i längd och var obruten. Främre vindrutan skulle enligt de godkända modellerna vara svängd, men prototypen fick en delad ruta med planat glas. När de hade kommit så långt så ville de också att bilen skulle se snygg ut, därför anlätade Husqvarna frilansande formgivaren Sixten Sason som tidigare designat Husqvarnas motorcyklar. Inbyggda strålkastare ingick i planerna för den nya

bilens utseende, men också den detaljen klarade man på enklare och billigare sätt för att komma igång så fort som möjligt. Strålkastarna monterades på främre stötfångarna och kopplades till karossen med stickkontakter. Den senare detaljen nödvändiggjordes av ett unikt arrangemang. Vagnens längd, ca 3 m, var nämligen maximerad på förhand, bilen måste gå att frakta i varuhissen till och från experiment- verkstaden, som låg två trappor upp. För att utnyttja utrymmet på bästa möjliga sätt konstruerade man stötfångare, som med ett handgrepp kunde plockas bort när vagnen skulle baxas in i hissen.



Birger Johansson demonstrerar modellens säregna profil för direktör Harald Carlström.

Hur var Husqvarna-bilen att köra?

En snabb vagn som det var ett nöje att köra utom på dålig väg, deklarerar Birger Johansson som gjorde långturer tillsammans med ingenjör Heimdahl uppåt mellan-Sverige i alla slags väglag. På gropig väg visste man inte var man skulle göra av bakhjulet, och i halt väglag behövdes det inte mycket förrän bakhjulet skulle spinna iväg och ta ledningen. Rundsladdar hörde till vanligheten på isiga vägar, men dessbättre lyckades man undvika dikesvisiter eller andra olyckor.

Situationen kunde emellertid bli nog så kritisk ändå ibland. Provkörningarna gjordes ju under krigsåren och bensin var en sällsynt handelsvara. Minibilen kördes på en blandning av motyl och ricinolja, och på långturerna hände det mer än en gång, att Birger Johansson vid ofrivilliga uppehåll fick uppsöka ortens apotek för att köpa ricinolja. Erfarenheterna av trehjulingen var som nämnts inte enbart positiva, och alla, som var inkopplade på projektet, är tämligen eniga om, att Husqvarna-bilen - om den nu hade blivit verklighet - skulle ha fått fyra hjul och kanske rent av blivit firsitsig. Nu blev det ingen fortsättning, i varje fall inte officiellt.

Efter 1944 års säsong kom order från högsta ort, att projektet skulle läggas

ned. När freden närmade sig, konstaterade vi, säger ingenjör Magnusson, att vi inte hade resurser att klara ett bilbygge. Bilen skulle kräva lika mycket som alla våra övriga tillverkningsobjekt tillsammans. I den situationen ansågs det viktigare att vi kunde komma med bärkraftiga nyheter på våra "gamla" områden, motorcyklar, mopeder, symaskiner m. m.

Arbetet med den trecylindriga tvåtaktsmotorn för minibilen avbröts alltså, samtidigt som bilen hamnade i den s. k. smedjan. När lokalen några år senare skulle göras i ordning till museum, skrotades kaross och chassi, medan motorn och andra värdefulla delar togs till vara.

från Teknik för alla #17 - 1959



*Bilden är tagen i Ödestugu, Höga hyltan - Vintern 1944
Th Carl Heimdahl, utvecklingschef och Birger Johansson, Verkmästare
Foto Carina Damberg*