



Efter en spännande och  
farfylld historisk resa  
i motocrossens spår har  
du härmed passerat mållinjen.

I MOTOCROSSLEGENDERS SPÅR



**DÄRFÖR**  
har vi medverkat i boken

**MONARK**  
**HUSQVARNA**  
**LITTO**  
**HEDLUND**



## TORSTEN HALLMAN

I MOTOCROSSLEGENDERS SPÅR

### *Det är med stor glädje och tillfredsställelse som jag...*

...kan konstatera att Bo Ingvar Svensson har, med sin speciella målande berättarteknik, lyckats dokumentera fakta, historik och händelser i boken "I motocross legenders spår" på ett strålande sätt. Och allt serverat tillsammans med fantastiska bilder från denna epok! Jag är säker på att läsarna kommer att uppskatta denna bok som på ett annorlunda sätt beskriver händelser under motocrosssportens guldålder i Sverige. Inte bara genom att berätta om resultat, specifikationer och tekniska detaljer utan som dessutom visar hur livet och levernet gestaltade sig under den perioden.

Bo Ingvars berättelser är koncentrerat till 50- och 60-talet, den tidsperiod då de svenska förarna och de svenska mc-fabrikerna var helt dominerande inom motocrossporten. Dessutom är det just den tiden då Bo Ingvar som ung grabb upptäcker att det är motocrossen som ligger närmast hans hjärta. Han älskar atmosfären på tävlingsplatserna och i depåerna. Han får gåshud på armarna av det härliga 4-taktsmullret och när han känner lukten av R-olja. Och det är många som tycker som han gör, jag själv inräknad!

Idén med en bok som skulle behandla Husqvarna och motocrossens guldålder började vid den träff som Bo Ingvar bjöd in oss gamla världsmästare till i Husqvarna i mitten av 90-talet. Den perioden har stor betydelse för svensk motocross – så pass viktig att den måste dokumenteras med en bok, var målsättningen. Bo Ingvar började med jobbet och jag själv var ivrig påhejare och försökte få fram diverse material till boken.

Tyvärr kom det samtidigt så många andra projekt för oss två så bokprojektet blev liggande mer än tio år. Vi gav stafettpin- nen till Gunnar Lindström som tog över delar av det material vi fått fram och några år senare så presenterade Gunnar den fina boken "Husqvarna Success", en bok som verkligen blev en succé. Att sedan Bo Ingvar av en ren händelse, som ni kan läsa om senare i boken, träffar Göran Helldin och på nytt tar upp tråden att berätta om den svenska motocross sportens guldålder på sitt eget målande sätt, kan vi alla mo- tocross älskare bara buga och tacka för. Tack Göran för att du kunde entusiasmera Bo Ingvar till att skriva boken.

Under den period som Bo Ingvar har jobbat med boken har vi haft många trevliga samtal, om bilder och händelser från motocrossens guldålder. Det har varit en uppsjö av uppfris- kande samtal som har mynnat ut i att jag själv har återupplevt den tidperioden igen. Jag har fått många "positiva signaler skickade rakt in i mitt huvud" – om jag får använda mig av ett av Bo Ingvars special uttryck. Nu när man är pensionär har man tid att låta tankarna flyga iväg. Man tänker på hur det egentligen var när man tävlade, hur roligt det var, och hur jävligt det var. Man har känt sig ung på nytt när man hört Bo Ingvars entusiasm. Men det roliga med våra samtal var att vi plötsligt insåg att det inte bara var motocross som var vårt gemensamma intresse. Det var hästar, tyska 30-tals Mercor och Horchar. När jag pratade om mitt tidiga intresse för jazzmusik och de konserter som jag besökte som ung - Oscar Peterson, Ella Fitzgerald och Count Baise – då berättar Bo Ingvar entusiastiskt om sitt jazzintresse och att han minsann ordnade konserter med Count Baises band i Skåne. När sen Bo Ingvar berättar om en annorlunda konsert med Edith Piaf – så kontrar jag med "jag såg Edith Piaf redan som tio-åring". Hur stor är sannolikheten att något sådant kan hända! Bo Ingvar är, som ni läsare kommer att förstå, en person som är positiv ända ute i fingerspetsarna.

Han kan målande beskriva hur vi förare tänker och tycker. När han beskriver några av mina "prestationer" tycker jag dock att det blir positivt i överkant, inte riktigt som verklig- heten var. Jag sågs aldrig som ett stjärnskott, en sensation eller ett ämne till en kommande världsmästare under mina första tävlingsår, även om jag vann flera stortävlingar redan som rookie. I efterhand har jag tackat min lyckliga stjärna för att det aldrig skrevs den typen av sensationsartiklar i tid- ningarna om mig. Det var en jökla tur. Har det varit så att jag blivit höjd till skyarna så kanske det stigit åt huvudet. För känslan att ha gjort något jättebra, något sensationellt är en farligt drog - motgiftet är att efter varje tävling tänka att man kan bli bättre nästa gång!

Med sin speciella berättarteknik har Bo Ingvar lyckats för- medla de lika och olika egenskaperna hos de förare han beskriver i boken på ett bra och annorlunda sätt. Jag själv har ju haft förmånen att växa upp i skuggan av Bill, Stene, Gunnar och Tibban. De var äldre än jag, de var alla mina förebilder, de lärde mig mycket. De kunde alla konsten att briljera på sitt sätt att hantera en motorcykel och de uppträd- de alltid exemplariskt inför sina supporters. För min egen del resulterade detta i att "en generation ser till att träden växer och nästa generation får njuta av skuggan". Dessa legender lärde mig mycket och banade väg för mig att lyckas i det jag älskade mest – att tävla med motorcykel. Jag hoppas att även jag har gjort en betydande del i att ha banat väg för efterkommande generationer.

Husqvarna motorcyklar kommer alltid att bli ihågkomna som det märke som startade motocrossrevolutionen och satte sporten motocross på kartan över hela världen. Bo Ingvar har gjort ett fantastiskt jobb med att beskriva vad som hände och hur diskussionerna gick till mellan de personer som var involverade i processen under 50-60 talet.

För min egen del har jag Husqvarna mycket att tacka för och det har alltid varit det motorcykelmärke som legat mig varmast om hjärtat. Redan som liten grabb var jag imponerad av fabriken motorcyklar, historia och bakgrund. Jag läste allt om 30-talets V-tvinnar och övriga tävlingsmodeller och tävlingsresultat. Det var på en Husqvarna Silverpil som jag sedermera började tävla och det märke som jag åkte på då jag vann 37 Grand Prix segrar, fyra individuella VM-guld, fem Lag-VM guld och fem SM-segar i motocross och enduro. Som svensk var man dessutom självfallet extra stolt över att kunna vinna på en svensktillverkad motorcykel!

Under dessa år hade jag då förmånen att kunna jobba i nära kontakt med de tekniker och personer som verkligen var med från scratch gällande starten på att göra motorcyklar, enbart för att tävla med i motocross och enduro. Vi alla på Husqvarna var pionjärer inom detta gebit. Tidigare hade inga sådana försök gjorts i någon större skala. I England hade man i slutet på 50-talet några fabriker som tillverkat små serier av tävlingscyklar, men i och med den vikande försäljningen av landsvägscyklar försvann märke efter märke och produktionen lades ned. Det var tvärtom med Husqvarna – där satsade man på att utveckla tävlingscyklar! Och det som verkligen gjorde att försäljningen ökade lavinartat för Husqvarna var den lyckade lanseringen i USA av crossmodellerna och motocross som en ny sport där borta.

Innan man emellertid kom så långt var det flera tveksamheter från ett antal personer i ledande ställning på Husqvarna fabriken. Alla var inte så positivt inställda på att man skulle satsa på motorcyklar igen. Att tillverkningen av de första 250 cc-maskinerna kom igång var egentligen resultat av en liten samling entusiaster som jobbade på fabriken. Genom att använda en del av de pengar som var avsedda för att utveckla motorsågar hade man möjlighet att ta fram prototyper som var så konkurrenskraftiga att man kunde vinna VM!

Jag minns fortfarande telefonsamtalet från Ruben Helmin, som var konstruktör och tekniskt ansvarig för motorsidan, när han berättade om planerna inför säsongen 1962. "Vi har fått OK att bygga en ny 4-växlad 250cc-motor inför nästa säsong – vi vill att du skall vara vår förare!" anförtrorde mig Ruben. Jag tackade ja direkt då jag hade fullt förtroende för Ruben och Husqvarna.

Även om den satsningen gav 100% utdelning då jag och Roffe Tibblin blev världsmästare 1962 i varsin klass, fanns det fortfarande tveksamheter inom ledningen för en fortsatt satsning på motorcyklar. Den skara av entusiaster som var för en fortsatt satsning fick dock till stånd ett beslut om att påbörja en produktion av 100 stycken 250cc maskiner, baserade på min VM-vinnande maskin. Och det blev succé direkt – maskinerna var sålda innan dom ens hunnit gå i produktion. På så sätt fick motorcykelprojektet ett eget budgetansvar och behövde inte längre "tigga" pengar från motorsågsavdelningen. Att motorsågsavdelningen låg bakom den ursprungliga satsningen inför 1962 års säsong bevisades bäst av att de idolkort som PR-avdelningen gjorde åt mig var försedda med en bild på en motorsåg på baksidan av kortet – inte en motorcykel!

Med en sådan tävlings- och försäljningsframgång tyckte man att de tveksamma inom ledningen skulle börja tänka om – men icke! Även om Rolf Tibblin och jag blev världsmästare i varsin klass även 1963, ändrade sig inte de tveksamma. Satsningen på 500-lassen upphörde, där såg man ingen framtid. Däremot ökade man produktionen av 250 cc maskiner. Men de tveksamma inom högsta ledningen bestod! Som tur var svarade man dock på den förfrågan från Edison Dye, en motorcykelintresserad amerikan, som ville köpa motocrossmaskiner! Men jag vill givetvis inte gå händelserna i förväg – det får ni läsa om senare i boken.

Jag vill dock lyfta fram den oerhörda betydelse som Edison Dye hade för Husqvarnas utveckling och evolutionen av motocrossen i USA. Utan hans enorma vilja, kreativitet och framtidsvisioner hade motorcykelsporten, och framför allt motocrossporten, inte haft en sådan position som den har idag. Edison var kontroversiell, han såg möjligheter i det mesta. Han kunde göra oväntade saker, han fick många vänner och rivaler i sin strävan att genomföra sina projekt. Han lärde mig mycket om businessvärldens hårda skola!

Min insats i vårt gemensamma bolag som vi startade inför genomförandet av den första Inter-AM serien som kördes 1967, var oftast att bromsa hans vidlyftiga idéer. Jag ville ju att motocross skulle köras som jag var van vid från Europa, medan han ville göra allt "big". När vi t.ex. planerade och stakade ut banan vid Westlake Village utanför Los Angeles, ville Edison ha banvarvet mer än dubbelt så långt som det slutliga banvarvet blev – mer som en enduroslinga. Han lyssnade dock på mina synpunkter om att - publiken är viktig, den skall kunna se så mycket som möjligt, staket behövs runt banan och speakern skall kunna följa vad som händer. Så även om han för många var en person som betecknades som envis och bara körde på efter eget huvud, kunde han även lyssna och lära. Under de första åren reste vi mycket tillsammans, både i USA och Europa, och jag har massor av minnen från dessa resor. Jag tänker ofta tillbaka på den tiden med ett leende på läpparna om allt som hände – Edison var verkligen en extraordinär karaktär!

När jag ser tillbaka på de första åren på 60-talet är det förvånansvärt att den entusiasm som fanns i den lilla gruppen "motorcykelentusiaster" förmådde övertala Husqvarnas styrelse att satsa på motorcyklar igen. Det rörde ju sig om en så liten produktion i förhållande till Husqvarnafabrikens totala omsättning. Hur den gruppen, med Bror Jaurén och Ruben

Helmin i spetsen, med olika övertalningsknep kunde förmå ledningen att sätta åt sidan så mycket pengar att motorcykelproduktionen kunde komma igång igen. Det var starkt av den gruppen att aldrig ge upp - och jag är glad att jag fick vara med under de "tung åren" då det blåste motvind mot mc-entusiasterna på Husqvarnafabriken. Utan detta teamwork – vad hade motocrossen varit idag? Ingen serieproduktion av crosscyklar år 1963. Ingen introduktion av sporten i USA under hösten 1966.

När det sedan i slutet av 60-talet vände till positiva vindar med en produktion av flera tusen crosscyklar per år var min fulla övertygelse att jag, efter att min period som tävlingsförare var över, skulle jobba på Husqvarnafabriken, köpa en vit villa vid Vätterns strand och leva resten av mitt liv som Husqvarnabo. Den drömmen fanns redan under de första åren, då jag genomförde min ingenjörsutbildning och när jag var nere på fabriken. Staden Huskvarna ligger ju så fantastiskt vackert vid sjön Vättern – en himmelsvid skillnad mot det vidsträckt, platta landskapet som finns i Uppland där jag växte upp. Men mina framtidsdrömmar blev aldrig av då livet tog en annan, om än mer spännande kurs.

*Tack Bo Ingvar för att du lagt ner så mycket tid och möda på att skriva denna bok som förmedlar så många händelser under motocrosssportens guldålder.*





**ROLF TIBBLIN**

**I MOTOCROSSLEGENDERS SPÅR**

## *Tack och Grattis Bosse!*

Det har varit oerhört inspirerande, fascinerande och spännande av att jag fått följa bokprojektets omfattande arbete, där författaren och motorhistorikern Bo Ingvar Svensson i ord och bild lyckats förmedla hur livet var för oss grabbar bakom styret. En helt fantastisk dokumentation om hur framgångsrika vi svenska motocrossförare var, vart vi än "plöjde" fram i spåret på en motocrossbana någonstans i Europa.

*Vännen från Sri Lanka  
Rolf Tibblin*