



SVENSK NYHET

Ockelbo SNÖSKOTER

Ockelbo-skotern är ett svensktillverkat terrängfordon för vinter- och sommarbruk. Den har väsentliga konstruktionsnyheter och är utprovad och testad för att klara alla de påfrestande och är snabb, billig och bekväm förflyttning i svårframkomlig och kuperad terräng innebär, Ockelbo-skotern är banddriven och styres lätt av utbytbara styrskidor eller hjul. Motorns kapacitet och segdragningsförmåga tillåter tveklöst förflyttning av förare + en passagerare + stort bagage även uppför starka stigningar och i djup snö. Manövreras på enklast tänkbara sätt, ingen specialutbildning behövs. "Dödmansgrepp" gör att när man släpper styret stannar fordonet.

Användningsområde:
t. a. fjällfolk, skogsfolk, lantmätare, jägare, fiskare även som hotell och pensionat, räddningstjänst o. s. v.

IBO OCKELBO INDUSTRIER AB

MASKIN AB INGVAR JANSSON
SKOLHUSALLÉN 17 · TELEFON 15 40 40 · TELEX 71213 · POSTGIRO 312422

SUNDSVÄLL
BANK GIRO 77-015

Det var 1962 som de fyra kända svenska motor- och idrottsprofilerna Erik "Ockelbo" Lundgren, hans mekaniker Valdemar "Valle" Lindström, speedwaylegenden Eskil Carlsson samt svenske mästaren i orientering Tage Lindström startade IBO, Industribolaget i Ockelbo. Företaget skulle tillverka 3-glasfönster!

Idén om snöskotertillverkning föddes genom ett TV-program på vintern samma år. Och som första företag i Europa kunde man redan 1963 presentera en egentillverkad snöskoter, Ockelbo Turist, en 9 hästkrafters enkelbandare. Trots vissa barnsjukdomar blev den en succé.

Helt oavsiktligt, men inte dess då mindre väl tajmat till den makalösa snövintern 1965/66 släppte fabriken ännu en nyhet. Dubbelbandaren TrioMan. Att den sålde sig själv just den vintern behöver väl knappast tilläggas.

1968 introducerade Industribolaget en världsnyhet. Bredbandaren Ockelbo 600. Såna skotrar går bara inte, så somliga förståsigpåare i branschen. Några år senare måste alla skotertillverkare med självaktning ha en bredbandare i programmet. Tio år efter starten var Ockelbo den ledande snöskotertillverkaren i Europa. På lönelistan stod flera än 80 personer som i den helt nybyggda fabriken i Ockelbo producerade runt 2.500 snöskotrar per år.

– Del II –

SVENSKA SNÖSKOTRAR

artikelserie av
Per Ericsson



Så det var ett välrenommerat företag på solid grund som i jultiden 1975 fick nya ägare, Karolin Invest från Skellefteå.

- Att Karolin Invest kom in i bilden innebar att vi fick utökade resurser, säger Stig Eriksson som anställdes i Industribolaget 1976 på en ledande position i företaget.

- Man kan säga att jag blev chefskonstruktör, eller produktutvecklare. Fast egentligen var konstruktionsarbetet en sorts teamwork med tidigare VD:n Eskil Carlsson och verkställaren Valle Lindström i spetsen. Men i takt med att marknaden förändrades, krävdes mera spets i konstruktionsarbetet. Och sen skulle ju också någon hålla ihop konstruktions- och utvecklingsidan, berättar Stig.

Ännu så länge, alltså 1976, utgjordes basen i produktionen av de beprövade och populära modellerna smalbandaren 300, bredbandaren 600 samt dubbelbandaren TrioMan. Variationerna på temat, så att säga, var många. Kunderna kunde välja bland inte mindre än 14 utföran-

Ockelbo Sport, mera känd som Ockelbo Laser 440 och 440+ (vilket innebar 43 cm matta!!!). En läcker amerikansinspireerad sportmaskin som presenterades till säsongen 1977. Med sin 2-cylindriga Kohler-motor på 438 kubik var Lasern en hel del att åka med. Motorn gav 40 hästkrafter. Överlevande exemplar har nog samlarvärde idag.



OCKELBO – åren 1976 - 1989

den. Skillnaderna utgjordes bland annat av olika längder och fabrikat på drivmattorna, en eller tvåcylindriga motorer, elstart, växellådor med mera. Därutöver tillverkades på beställning specialmaskiner till både statliga och privata kunder. Men med snöskotrarnas färg var det annorlunda. Så likt en annan framgångsrik fordonstillverkare erbjöds kunderna bara en färg att välja på - orange. Men, so what, orange var ju en modiefärg och förresten syntes den ju bättre om man råkade köra vilse i fjällen! Och marknaden var ju än så länge tillverkarens.

- Javisst, säger Stig, när egentlig produktionsplan fanns väl inte, men däremot motorer som beställts från olika tillverkare. Så lite kan man nog säga att tillgången på motorer styrde produktionskapaciteten. Problemet, om jag får säga så, var faktiskt att vi inte hann tillverka så

många maskiner som marknaden ville ha! Och marknaden, den skötte vi sen några år själva från fabriken. Då hade man övertagit all försäljning i egen regi och vi hade nu runt 70 stycken återförsäljare bara i Sverige. Sen fanns ungefär 100 till i övriga Norden!

KUNDER PÅ PÅ KÖ

- Och kunderna stod på kö! Ja det gjorde dom faktiskt. Suget efter Ockelboskotrar var astronomiskt. Jag vill minnas att nästan runt var fjärde skoter som såldes i Sverige var en Ockelbo! Ibland såldes skotrar till och med en säsong i förväg! Du tror mig kanske inte, men så var det.

- Och då ska man komma ihåg att det fanns faktiskt flera svenska snöskotertillverkare vid den här tiden, inflikar Seved Lundberg.

Seved var med från början både i fabriken och på tävlingsbanorna.

- Tja, jag anställdes som chassiesvetsare 1963. Vill minnas att jag var den fjärde anställde gubben som jobbade med snöskotertillverkningen. Fast svetsare...Du förstår första tiden gick åt till att "släcka bränder" hos kunderna. Fabriken trodde att kanske 2-300 mil var en maximal livslängd på snöskotrarna. Men inte då. Vi kunde aldrig i vår vildaste fantasi tänka oss att vissa kunder körde bortemot 1.000 mil redan första säsongen!

SNÖSKOTRAR EN BRA AFFÄR

Fyra år senare slutade Seved vid Industribolaget, för att flera år senare återkomma som återförsäljare och ledamot i fabriken så kallade produktråd. Ännu några år senare återanställdes Seved vid Industribolaget i positionen som produktchef och marknadsansvarig.

Som sagt, snöskotrar var en bra affär. Ja till och med så bra att Karolin Invest som alltså ägde Ockelbo beslöt köpa konkurrenten Rajd i Söderhamn. När affären blev klar 1976 förband sig Lennart Valler, grundaren av Rajd och en av förgrundsfigurerna inom svensk snöskotertillverkning, att stanna hos Industribolaget i fem år.

- Men till vår förvåning lade man ner tillverkningen sen runt 700 Rajd byggts i Ockelbo's regi. Om köpet var en felspekulation eller ett sätt att bli av med konkurrent ska vi låta vara osagt, funderar både Seved och Stig.

Klart är i alla fall att marknaden började förändras i slutet av 1970-talet. Kortbandarna drog ut. Istället kom långbandare där Lynx och Diana var tidigt ute - trodde dom. Men faktum är att Ockelbo redan flera år tidigare "tojt ut" sin kortbandare modell 300 från 255 cm. till 285 cm. som sen blev 290 cm. Det var bara det att begreppet långbandare fanns inte då. Istället hette dom 300-Förlängda. Det officiella namnet



Ockelbo var tidigt ute med att förlänga sina maskiner redan innan begreppet långbandare blev till. Det officiella namnet på de förlängda maskinerna blev 300-2 LG och LF. Här en LG.

blev 300-2 LG och LF. Och lagom till säsongen 1978 hade man töjt ännu lite mera. 300 fanns då bara som "295 centimeters lång smalbandare med överlägsna lössnöegenskaper" och presenterades verkligen som en sådan med en snöig fartbild där man i stort sett bara såg vindrutan av skotern med de överlägsna lös-snö egenskaperna. I konsekvensens namn presenterades även bredbandaren 600 som "Lång bredbandare" på 308 cm. Följaktligen fanns också en TrioMan-2 Dubbel-Lång. Den var dock inte dubbelt så lång utan höll 315 cm.

NY FÄRGSÄTTNING

Kringprodukter, komfort och styling var nya begrepp som började smyga sig in vid den här tiden. Och en titt i broschyrerna avslöjar ny färgsättning på snöskotrarna.

- Nja, ska vi vara riktigt ärliga kan vi säga att den inskränkte sig till svart chassie och en svart rand. Annars var det orange som gällde.

Skoterskor från Ockelbo blev förresten också ett begrepp som inte bara syntes. Dom hördes också. Klirret från spännena och det karakteristiska hasandet avslöjade att här kom en skoterägare. Eller i varje fall nån som önskade att han vore det. Skorna kunde ju man ju alltid köpa...

"Ockelbo har det andra inte har", sa reklamerna. Men vad hade Ockelbo då? Jo, mittmonterade utbalanserade motorer, Mikuniförgasare på de 2-cylindriga motorerna, splitterfri vindruta värd namnet, halksäkra fotsteg (hur ska man säga det, som att man alltid halkar, eller...?), vaxatorbroms för skonsammare växling, IBO-Matic patenterad variator, fjädrande bakaxelarmar, halogenstrålkastare, snöskyddad front alltså den där tvåra biten längst fram på huven. Förresten infördes successivt tredelad huv. Anledningen var minskade kostnader vid en eventuell olycka då man inte behövde byta hela huven. Man hade också infört hydraulisk skivbroms på TrioMan. Men en sak hade man inte och det var en sportigare skoter!

- Stämmer, säger Seved. Ockelbo marknadsfördes som arbets- bruks och kombimaskiner. Men det fanns ett undantag som egentligen var två och det var Ockelbo Sport, mera känd som Ockelbo Laser 440 och 440+. En läcker amerikanskinspirerad sportmaskin som presenterades till säsongen 1977. Med sin 2-cylindriga Kohlermotor på 438 kubik var Lasern en hel del att åka med. Motorn gav 40 hästkrafter. Och jag minns att det var rätt mycket då. Överlevande exemplar har nog samlarvärde idag, tillägger han.

SKIROULEMASKIN

Men egentligen var Lasern i grunden ingen Ockelboskoter utan en "uppptejpad" Skiroulemaskin från Kanada! Och den så kallade Skiroule-affären började för Ockelbos del med att Greiff-Motor som var generalagent för Kohlermotorerna hade fått ett "insidertips" genom kontakter i Kanada. Den inofficiella nyheten var att det fanns ett större parti sportskotrar till salu hos Skiroulefabriken. Eskil Carlsson och Lennart Valler åkte över på vintervintern 1976. Men väl där anade bägge två att något var fel, då det bara var några gubbar som arbetade i den stora fabriken. I fabrikslagret stod emellertid 402 Skiroulemaskiner ordentligt förpackade och

Ockelbo 5000 blev en succé när den släpptes. En till stora delar nykonstruerad maskin med sportigare förtecken som blev utsedd till årets skoter 1983! Maskinen blev en bästsäljare. För av samtliga Ockelbo snöskotrarna som såldes den här säsongen blev var tredje en 5000!



leveransklara i trähäckar. Affären gjordes i alla fall upp och de tre flög hem. Under en mellanlandning träffade man på en representant för den svenska Yamahaimportören. Denne kunde då tala om att Skiroulefabriken precis gått i konkurs!

För att rädda de nyss inköpta sportskotrarna från att försvinna i konkursen, beslöt man på stående fot att ordna frakten till Skandinavien. Detta lyckades också. Men trots bra fartresurser och en mycket modern design, blev skotrarna inte den succé man hoppats på. Så det kom att ta närmare tre år innan den sista Skiroule/Ockelbo Laser såldes.

3000 SKOTRAR 1980

Men på grund av, eller rättare sagt, tack vare detta sålde Ockelbo nästan 3.000 snöskotrarna säsongerna runt 1980! Oföränderlig? Nej inte riktigt. TrioMan döptes efter 15 år om till Ockelbo 800. Modell 300 graderades upp till 400 med bland annat backväxellåda.

- Något som konkurrenterna skrattade åt, säger Seved. Dom påstod att det var omöjligt att backa med våran framvagn. Men med en liten gummiklack för några kronor monterad på rätt ställe visade vi att det gick.

Trots att fabriken utåt satsade på bruks- och nyttomaskiner var tankarna på en sportskoter inte begrävd. Tvärtom. I slutet av 1977 var Eskil Carlsson ännu en gång till USA för att skapa kontakter. Och resultatet blev att Ockelbo genom sin gamla motorleverantör ILO importerade ett fåtal sportskotrar. Någon fortsatt import eller egen produktion blev dock aldrig aktuell. Istället löstes frågan om sportskotrar så att man tog kontakt med Polaris.

Under 1979 åkte Lennart Valler och Ockelbos dåvarande VD Lennart Lindström, till USA och skrev efter hårda förhandlingar ett avtal med Polaris om generalagentur av deras produkter i Sverige. Två år senare ryktades det att

Aktiv i Östersund förhandlade med Polaris om ett övertagande av generalagenturen! Artic Cat hade gått i konkurs och Aktiv behövde en ersättare. Hos Polaris förnekades först att några som helst förhandlingar fördes med Aktiv, men på våren 1981 stod det klart att Polaris brutit avtalet med Ockelbo som återigen blev utan sportskoter!

Men flera förändringar var att vänta både för företaget som sådant och produkterna. I början av 1982 förhandlade Karolin Invest med finska Valmet om en övertagande av hela Ockelbo-koncernen! Och på våren samma år var ägarbytet ett faktum. Produkterna då? Jo, till 1981/82 kom en helt ny generation snöskotrarna från Ockelbo!

FÖR DYRA ATT TILLVERKA

- Vi blev så illa tvungna, säger Stig och avslöjar en produktionshemlighet när han berättar att de äldre typerna av snöskotrarna höll på att bli för dyra att tillverka! Siffrorna var röda i bokslutet! Javisst, ett enda exemplar av bredbandaren 600 krävde bortåt 13 meter manuell svetsning! Du förstår att tillverkningen var så arbetsintensiv och tidskrävande att antalet producerade enheter, alltså snöskotrarna, inte kunde matcha efterfrågan längre!

Men det vände Industribolaget till något positivt i marknadsföringen. Där framhöll man att den stora efterfrågan medförde att skotrarna såldes slut redan i december! Och det kunde mycket väl vara så. Orsaken till påståendet var dock en helt annan. Hur som helst resulterade detta i nya modeller. Fast konceptet var fortfarande det samma med tre maskiner. Ockelbo 4000 - för nöje och nytta. Ockelbo 6000 - för nytta och nöje. Ockelbo 8000 - för nytta.

Fortsättning på nästa sida

OCKELBO – åren 1976 - 1989

- Men under huvarna hade det hänt åtskilligt, framhåller Stig. Utvecklingsarbetet och provkörningarna vid vår egen testanläggning i Strådalen hade varit intensiva. Ja vi blev så osynliga i Ockelbo att somliga undrade vad tusan vi hade för oss där uppe!

- På tal om... Jag måste bara få berätta om en fas i utvecklingen av drivmattorna, säger Seved. Det var så att både Skega och Gislaved levererade mattorna. Och på 1960-talet ansåg experterna att drivmattorna i stort sett skulle vara släta! Anledningen var att man skulle vara snäll mot snön! Skotrarna skulle alltså inte gräva ned sig och förstöra underlaget. Men hur skulle det ha gått till? Maskinerna hade ju på sin höjd 9-12 hästars motorer som var rätt "grävfria". Vi som

tionsförändringar testades ingående. Och det krävde som sagt sin tid. Kraven var att alla förändringar skulle hålla ett bestämt antal hundra mil utan fel eller åtgärder. Därför körde varje gubbe mellan 600-700 mil under några mycket intensiva veckor. Jag tror det var just det här året som vi testade Suzukimotorer. Fabriken hade tagit fram ett antal nya motorer enbart för Ockelbo. Vi åkte till Japan och deras tekniker var sen med oss i testerna som bland annat kördes i Vuoggatjälme.

- Men det var inte det som gjorde att vi bestämde oss för Suzukimotorerna. För det gjorde vi faktiskt först. Och japanerna blev väldigt besvikna när vi senare ändrade oss. Men prisfrågan fick avgöra, påpekar Stig.

fekt och drog mindre bränsle. Lösningen var en optimerad ljuddämpare. Växellådan på de större modellerna förstärktes och hade två växlar framåt. Chassiet i helstål var givetvis helt omarbetat, något som i viss mån därför även gällde hjulboggin. På komfortsidan kunde noteras att den främre spårvidden ökades med sju centimeter. Styrskidorna hade förbättrad fjädring med stötdämpare och gummistoppers. Alla modeller fick hydraulisk skivbroms och komfortvärmesystem. Sittdynan sänktes också vilket gav en behagligare körställning. Och faktiskt, en ny färg. Svart. Fast orange, det fanns det fortfarande i form av små rektangulära fält i skoterns "midja". Kunden skulle ju känna igen sig.

MODERNT KONCEPT

- Inte tu tal om annat än att Ockelbo nu hade ett modernt och tilltalande koncept. Så blev till exempel Ockelbo 6000 världens mest sålda bredbandare! Fast vi i produktrådet var ändå inte riktigt nöjda. För vi insåg att marknaden var på väg att ändras och det ganska fort. Vi ville rusta oss för framtiden. Touring var ett begrepp som växte fram med rasande fart i takt med att ledsystemen byggdes upp. Och här hade Ockelbo ännu ingen riktig maskin. Jag menar mer utpräglad skoter för längre nöjesäkning, förtydligar sig Seved.

Just framtidsfrågorna förefaller ha tätt sig något diffusa för Industribolaget. På ett helt uppslag i en egen reklamtidning för Ockelbo Center, 1982, avhandlas dessa, utan att man kommer gåtans lösning närmare.

Istället blev det på något vis "back to basic". Ockelbo Poro, en liten och smidig långbandare med encylindrig 277 kubiks Rotaxmotor på runt 23 hästkrafter blev svaret. Huvnen var visserligen svart. Men den hade också två arv från 1960-talet, Ockelbos omisskänliga "barnhage" på huvnen, samt den främre gummifjädringen.

- Nu var väl Poro, som förresten betyder Ren på samiska, främst rikttad till dem som körde mycket i djup snö och svår terräng och behövde en lätt och driftsäker skoter, säger Stig.

SILVERPILSFJÄDRING

- Men det var såhär också, att den finska marknaden krävde gummifjädring, annars köpte dom inga skotrar. Och den svenska marknaden krävde bladfjädring, annars köpte dom inga skotrar, inflikar Seved med ett skratt.

-Tänk om vi fått utveckla Silverpilsfjädringen, säger Seved och får skribenten att rita ett stort frågetecken i anteckningarna.

En förklaring krävs. För att inte begrava dig som läser det här i teknikaliteter kan silverpilsfjädringen kort beskrivas som en helt ny



Bredbandaren Ockelbo 6000 blev årets hit 1985 med en ny och starkare motor. Försäljningen av den modellen nästan fördubblades det året.

tävlingskörde vulkade på kammar på mattorna. Resultatet sågs väl inte med så blida ögon. Men när resultatet på tävlingsbanorna visade sig, blev det annat.

Och Stig fortsätter att beskriva utvecklingsarbetet.

-Testanläggningen bestod av ett stort varmgarage, byggt i slutet av 1960-talet av Vägverket. När det efter bara några år blev till salu köptes det av Lennart Valler. Med sitt snösäkra läge i Härjedalen insåg han att Strådalen var utomordentlig för produktutveckling och tester av Rajd-skotern. När Ockelbo övertog testanläggningen anordnades också möjlighet att ta med övernattande gäster. Alla nyheter och produk-

En annan anledning till att man intresserade sig för motorer för Suzuki var faktiskt att Rotax och Bombardier krävde att få ge tillstånd om snöfordon utrustade med Rotaxmotorer, men tillverkade i andra länder, skulle få exporteras till Alaska, Kanada eller Nordamerika överhuvudtaget! Med sin begynnande export till just de här länderna bröt Ockelbo medvetet mot Bombardierns hemsnickrade tillståndsgivande.

Hur som helst. Som ett resultat av testerna fick nu alla Ockelbos skotermodeller tvåcylindriga Rotaxmotorer. Det underlättade både service och reservdelshantering, förutom att det blev mer ekonomiskt med endast en motortillverantör. Dessutom gav motorerna högre ef-



1987 lanserades dom nya skotermodellerna 3500 och 4500. Skillnaderna mellan modellerna 3500 och 4500 var att den förstnämnda hade en 1-cylindrig Rotaxmotor på 23 hästkrafter. I 4500:an satt den 2-cylindriga Rotax 447-motorn på 40 hästkrafter. Drivmattan var hela 390 cm lång.

framvagnsfjädring där styrskidornas individuella fjädringsgeometri förändrades så att skidorna förflyttades uppåt och bakåt vid passage av hinder och ojämnheter. Alltså ytterligare en innovativ idé från Ockelbo. Men den här utvecklades och genomfördes tyvärr aldrig.

HÖLL FAST VID BLADFJÄDRING

- Trist, säger Seved. Polaris kom med sin nya så kallade INDY-fjädring och Ockelbo höll fast vid bladfjädringen. Visserligen väl beprövat, driftsäkert och uppdaterat med stötdämpare, men systemet var hopplöst föråldrat. Vi skulle ha behövt något nytt för att ytterligare höja åkkomforten och attrahera touringåkarna.

Men säkert attraherades dom av den nya modellen som släpptes 1983. För nyheten det var Ockelbo 5000. En till stora delar nykonstruerad maskin med sportigare förtecken som blev utvald till årets skoter 1983!

- Den var tänkt som en långfärds- och familjeskoter. Med förlängd fjädringsväg, längre och bredare sittdyna för två personer och extra stort packutrymme samt växellåda blev den vårt första svar på önskemålen om touringmodeller med ökad åkkomfort, minns Stig. Motorn var den välkända 2 cylindriga Rotax 377 på 368 kubik som i Ockelbo 5000 gav 30 hästkrafter. Maskinen blev en bästsäljare. För av samtliga Ockelbo snöskotrar som såldes den här säsongen blev var tredje en 5000!

STÖRST I EUROPA

1984 kunde Industribolaget se tillbaka på mer än 20 år som snöskotertillverkare. Redan tidigt blev man den största tillverkaren i Europa. Snöskotern från Ockelbo var ett begrepp och marknadsledande när det gällde nytto- och bruksmaskiner. Man exporterade till och med snöskotrar till USA! Dessvärre tvingades man tacka nej till ordrar från centraleuropa och Turiet. Produktionskapaciteten på runt 2.800 maskiner per år räckte inte! Fast med en årsomsättning på 65 miljoner kronor samt med 100 personer direkt anställda i produktionen var fabriken stor även mätt med internationella mått.

Fabriken i Ockelbo hade dessutom byggts ut till en kostnad av fyra miljoner kronor. Men Ockelbo Industri AB ingick som sagt också i Valmetkoncernen. Något som längre fram skulle komma att visa sig bli av en viss betydelse.

Året därpå befäste man ytterligare sina positioner som marknadsledande och förfinade produkterna.

1960-TALSSTUKET FÖRSVANN

Ockelbo Poro fick längre drivmatta och förändrad utväxling. Dessutom moderniserades chassit och 1960-talsstuket försvann. Poro de Luxe såldes endast på export. Sportskotern Ockelbo 5000 blev ännu sportigare genom ny motor. Under huven satt en Rotax 440 som gav 40 hkr. Högaksmatta, ja lite åt det hållet var Ockelbo Snowgrip-mattan med ett nytt aggressivt mönster som sattes på 5000-maskinen. Men det blev ändå bredbandaren Ockelbo 6000 som blev årets hit med en ny och starkare motor. Försäljningen av den modellen nästan fördubblades och totalt ökade Ockelbo sin försäljning på den svenska marknaden med 25 procent. Fast räknar man in exportförsäljningen ökade den totala tillverkningsvolymen med uppemot 40 procent!

Styrkt av framgångarna beslöt man att göra ett rejält avstamp inför framtiden med bland annat modellerna 3500 och 4500 som i många avseenden var rent innovativa.

3500 SKOTRAR PER SÄSONG

- Vi beräknade efterfrågan till ungefär 5.000 maskiner. Men hur vi än ansträngde oss kunde vi inte få fram flera än runt 3.500 per säsong. Och ändå är det en imponerande summa med tanke på vår produktionskapacitet, anser Stig.

Seved som nu blivit marknadschef och försäljningsansvarig hos Industribolaget anordnade samma år en kick off för alla återförsäljare och marknadsförare. Platsen blev Reykjavik.

- Jajamensann, vi åkte dit och det blev en fantastisk konferens på många sätt. Alla blev peppade. Framtidstron var stark. Och vi hade hur mycket jäklar anamma som helst. Allt kändes

helt rätt efter det här stora avstampet. Vi in-tade till och med uttrycket Snöfartsverket, en gimmick som var min idé. Dessutom gjorde vi en broschyr för 1987 som jag än idag är stolt över.

ÄGARNA VILLE ANNAT

- Men ägarna Valmet/Lynx ville nåt annat och det kändes inte bra! Så här långt efteråt kan jag säga det fritt ur hjärtat. För det var efter den här konferensen som jag började ana att allt inte stod riktigt rätt till. För att ta ett exempel så visste vi att våra produkter var av sådan kvalitet att vi som första snöskotertillverkare införde en trygghetsgaranti - Ockelbos Trygghetsgaranti.

- Den var ett avtal med ett försäkringsbolag och innebar 3 års garanti vid bland annat maskinskada och vagnskada samt transmissions-skada på de nya modellerna 3500 och 4500. Valmet sa nej. Och det när broschyren där det stod redan var tryckt. Jag fick snabbt engagera en hel skolklass som fick klistra över texten med plast-lappar där det istället stod 2 års garanti.

SAMARBETET VAR ETT FAKTUM

På hösten det här året besannades Seveds aningar när Valmet tillkännagav att Ockelbo och Lynx skulle samarbeta. Något som legat i luften sedan Valmet något tidigare övertagit aktiemajoriteten i företaget NordTrac med säte i Rovaniemi. Det första resultatet blev att Ockelbos VD Lars Stein omedelbart lämnade sitt uppdrag när det stod klart att det var VD:n i NordTrac, Pekka Ojanen, som skulle bli ansvarig för Valmet's snöfordons-tillverkning. Det andra resultatet blev att Ockelbos marknadsavdelning lades ner! Återförsäljarnätet däremot skulle bibehållas men tas över av ett annat företag och styras från Umeå.

- I januari 1987 hade jag fått nog och lämnade företaget, säger Seved med skärpa i rösten.

Fortsättning på nästa sida



Ockelbo Fighter presenterades lagom till det kungliga besöket i Ockelbo inför säsongen 1987/1988. Fightern var tänkt som en ersättare till modell 5000 som succesivt fasades ut ur tillverkningen. Jämfört med 5000 var Fighter en helt ny konstruktion. Den var både längre, tyngre och starkare. Under huven på Fightern satt en 497 kubiks Rotax 503 som gav 43,5 hästkrafter. På bilden från våren 1987 är det Snowmobiles chefredaktör Jan Engström som provkör maskinen.

betet mellan Lynx och Ockelbo. Tanken var att märkena inte skulle vara konkurrenter. Istället skulle de komplettera varandra på marknaden.

KUNGEN KÖRDE FIGHTER

Ockelbofabriken som vid den här tiden hade den modernaste tillverkningsprocessen samt de bästa verktygen fick besök av Carl XVI Gustav och drottning Silvia. Pressuppbådet var stort när Kungen bytte ut sin Ockelbo 5000 mot den helt nya modellen Ockelbo Fighter som presenterades lagom till det kungliga besöket inför säsongen 1987/1988. Fightern var tänkt som en ersättare till modell 5000 som succesivt fasades ut ur tillverkningen.

Jämfört med 5000 var Fighter en helt ny konstruktion. Den var både längre, tyngre och starkare. Under huven på Fightern satt en 497 kubiks Rotax 503 som gav 43,5 hästkrafter. För kraftöverföringen till den 45 cm breda mattan svarade inte längre IBO-Matic, den egenkonstruerade variatorn från Ockelbo. Istället monterades Nordtrack som primärvariator och Power-Bloc på sekundären. Även växellådan hade fått ändrade utväxlingar. Boggiesystemet däremot var fortfarande det unika IBO-Hjulslide. Skidfjädringen sköttes av stötdämpa-

OCKELBO – åren 1976 - 1989

Men åter till dom nya skotermodellerna 3500 och 4500. Nyheter, visst. Visserligen var de konventionellt uppbyggda och kanske inte så häftiga, men det var en nisch Ockelbo medvetet valde. Anledningen var att man hellre satsade på driftsäkerhet och stabila konstruktioner. Kort sagt kvalitet. Och det var inte bara något som man själva ansåg. Oberoende tester visade nämligen att Ockelbomaskiner ofta kördes längre och under hårdare förhållanden med mindre underhållskostnader än de flesta andra snöskoterfabrikat på den svenska marknaden. Och här visade sig de nya långbandarna inte bli några undantag.

NÄRA PÅ UNDERHÅLLSFRETT

- Som första snöskotertillverkare ersatte vi den konventionella kedjedriften med en remdriven kraftöverföring. Den påminde lite grann om en kamaxelrem och det var Stigs idé, säger Seved.

Resultatet blev ett snudd på underhållsfritt kraftöverföringssystem som gav en avsevärt tystare gång. Kejerasslet försvann. Något som också försvann var de rätt vanliga följdskadorna som uppstod på växellåda och transmissionshus vid kedjerasen.

- Men jag minns att vi höll på att bryta ihop när systemet var satt i produktion. Remmarna höll inte! Och det visade sig att vi gått på en bluff. Remtillverkaren hade till våra prototyp-

maskiner köpt remmar av en konkurrent! Dom remmarna höll. Men när tillverkarens egna remmar sen monterades i våra produktionsmaskiner gick dom av! Lösningen blev remmar med kevlarcord, berättar Stig.

23 HÄSKRAFTER

Skilnaderna mellan modellerna 3500 och 4500 var annars att den förstnämnda hade en 1-cylindrig Rotaxmotor på 23 hästkrafter. I 4500:an satt den 2-cylindriga Rotax 447-motorn på 40 hästkrafter. Med sina 390 centimeters drivmotorer var de egentligen stora snöskotrar, men upplevdes inte som sådana i verkligheten.

För övrigt bestod produktsortimentet av Ockelbo 5000 med 45 cm:s matta och identisk motor med 4500:an. 6000 med 60 cm:s mattan hade även den en Rotax 447 men med effekten reducerad till 36 hästkrafter.

- Sen hade vi dubbelbandaren 8000 som hade den legendariska 2-cylindriga Rotax 503-motorn på 35 hästar, säger Seved och får nåt lyriskt i blicken.

- Att räkna upp alla förändringar vi gjorde med skotrarna till varje säsong är omöjligt. Men många var det. Och även till den här säsongen hade vi gjort en bra produkt bättre. Handtagsvärmare till exempel, såna blev standard på Ockelbo vid den här tiden, vilket var rätt tidigt.

Under våren 1987 kom nya bud om samar-

de bladfjädrar. Drivmattan var som sagt 45 cm. Men tanken var att Fightern skulle haft en ny matta på 50 cm. Valmet fick nys om detta och bestämde att Fightern inte fick utrustas med den här mattan som istället förbehölls den egen Lynx 5900!

Första säsongen tillverkades runt bara 200 Fighter som 1988 års modell. Tanken var att till nästa säsong dra upp produktionen av Fightern då 5000 utgått ur tillverkningen. Övriga modeller den här säsongen var de välkända 3500, 4500, 6000 samt 8000.

SAMANSLAGNINGEN HEMLIG

Om snöskotrarna inte genomgick någon drastisk förändring inför den här säsongen så gällde inte det förhållandet för företaget som helhet. Sedan början av 1988 hade Valmet och Bombardier förhandlat om en sammanslagning av snöskoterdivisionerna. Turerna var givetvis hemliga, men personalen i Ockelbo anände oråd då representanter från Bombardier besökte fabriken. För Bombardier var det öststatsmarknaden som hägrade. Då låg både Sverige och Finland strategiskt till i produktionshänseende. Nu blev det emellertid aldrig så här.

Istället briserade bomben en morgon i september samma år. Bombardier och den finske Ski-Doo importören Starckjohan-Telko Oy tog tillsammans över både Ockelbo och Lynx. Det

nya bolagets namn blev tämligen anonymt, Scanhold Oy. Produkterna däremot behöll sina egna namn. Att även Lynx inlämnades i Bombardier var inte någon tillfällighet. Sedan tidigare ägde de tillsammans den finska snöskotertillverkaren Kurrikka Moottorikelkka Oy som tillverkade snöskotern Trapper. Målet var att samla all Skandinavisk snöskotertillverkning under en hatt. Hängde ni med i turerna? Hoppas det, för det är nämligen inte slut än!

OCKELBO LÄGGS NER

I februari 1989, när produktionen pågår för fullt, släpps nästa bomb. Ockelbo läggs ner. Märket försvinner. Fabriken skall reduceras till en produktionsenhet inom NordTrac som numera ingick i Scanhold som var en del av Bombardier-Starkjohan. Följden blir att Ockelbos utvecklings- och konstruktionsavdelningar snabbt läggs ner efter bara några månader. I och med detta slutade också Stig i företaget.

- Något tillspestat kan man säga att Bombardier på det här sättet ströp Ockelbo. Vi som arbetade där fick under de senare åren aldrig en chans att få gehör för våra synpunkter. Vi hade väldigt mycket på gång de här åren. Tyvärr avgjordes allt över våra huvuden och personalen ledsnade till slut, anser Seved.

- Vi hade konstruerat en helt ny fjädring till våra maskiner, berättar Stig. Prototypkonstruktionen var monterad på en av våra maskiner. Och den maskinen försvann härifrån bara över en helg! Året därpå kom fjädringen på Lynx...

- Om just den fjädringen kommit till presentationen av 5000 hade det varit en enorm innovation och precis vad vi behövt då, tillägger Seved.

- Min personliga uppfattning är, säger Stig, att konkurrenterna började komma ikapp oss de absolut sista åren. Möjligen berodde det på ägarstrukturen där Ockelbo fick hålla till godo med äldre tekniska lösningar trots att vi tog fram, provade och konstruerade nya sådana, men som tyvärr aldrig utvecklades fullt ut. Vi var på gång med vätskekylda motorer och konstruktionslösningar i aluminium/lättmetall istället för stål. I och för sig hade det fordrats stora investeringar för att gå över till nya tekniska lösningar och hänga med utvecklingen som sen kom att ledas av Japan, USA och Kanada, men jag tror att det hade varit möjligt, bara viljan hade funnits.

FÖRSTA VERSIONEN 4-TAKTARE

- Vi tjuvade ofta på motorleverantören Rotax att komma med en 4-taktare. Och en sån kom också i slutet av 1980-talet. Första versionen, som hade gemensam upp- och nedgång på de två kolvarna, vibrerade som ett helt åskväder! De senare versionerna på 26 hästkrafter, som sattes i dubbelbandaren 8000, blev helt acceptabla. Gick tyst och fint. Hade en enorm dragförmåga redan från låga varv, något som var bra för variatorerna. Bränsleförbrukningen låg vid våra tester 30 procent under motsvarande 2-taktare. Ja i vissa lägen nästan 50 procent under! Miljöpåverkan genom orena avgaser minskade också, liksom bullret. Jag hade, om vi fortsatt gärna förordad fyrtaktare till att börja med i våra större maskiner, anser Stig avslutningsvis.

Innan vi skiljs åt har jag sparat den nyfikenaste frågan till sist. Hur det egentligen förhöll sig med

den omtalade och numera snudd på legendariska historien om den stora skoterstölden!

- Jo serru, det var på trettondagen för en tiotolv år sedan som några mystiska figurer i fina bilar snurrade runt fabriksområdet. Vid tretiden morgonen därpå, stod en stor lastbil inne på fabriksområdet och lastade leveransklara skotrar direkt ur lagret. I och för sig var det inget ovanligt med det om det inte hade varit för att det var just trettondagshelg. En granne till fabriken blev misstänksam då han hörde hur lastnings-traktorn kördes i fram och tillbaka. Så han larmade polisen. Dom kom i privatbil och när dom dök upp smet en annan bil ut från fabriksområdet. Efter en kortare jakt fick poliserna hejd på den här bilen och vid kontrollen visade det sig att dom hade en pistol i handsfacket.

- Förstärkningen som tillkallades överraskade en organisatör som till och med satt inne på vårat leveranskontor och fixade pappren! Det var sammanlagt 200 skotrar som skulle stjälas! Dom flesta var dubbelbandaren 8000 som var väldigt populära i bland annat Norge. Alla var beställda och redan sålda! Man hade till och med annonserat så kunderna stod och väntade. I slutändan gick det bara att styrka ägandeförhållandet på ett tiotal skotrar! Så det måste ha varit åtskilliga maskiner som sen valsade runt nästan.

Men åter till 1989 och fabriken avveckling.

Kanske är det även så att den svenska snöskotern från Ockelbo har fått en plats i våra hjärtan. Helt klart är att Ockelbo håller på att bli en kultmaskin. Åtskilliga av de runt 50.000 tillverkade exemplaren används fortfarande som bruksmaskiner och vårdas i många fall ömt av sina ägare.

Nedläggningen av fabriken, som var Ockelbos största arbetsplats, blev en katastrof för trakten. Återverkningarna blev stora, då inte bara fabriken som sådan drabbades, utan även åtskilliga av underleverantörerna råkade i svårigheter. Och åtskilliga av de som arbetade vid fabriken har ännu inte fått arbete på hemorten utan pendlar till jobb i närliggande orter.

Alla dem som jag haft förmånen att få samtala med för den här artikelserien beklagar att utvecklingen ledde till snöskoterfabrikens nedläggning. Men man berättar ännu med stolthet om snöskotern från Ockelbo som blev en epok i svensk industrihistoria.

Tack till

Stig Eriksson, Seved Lundberg,

Curt Sjöblom, Arne Lindström,

Eskil Carlsson och inte minst till Harry Petersson utan vars benägna engagemang den här artikelserien aldrig blivit möjlig.



Ockelbo Poro, en liten och smidig långbandare med encylindrig 277 kubiks Rotaxmotor på runt 23 hästkrafter blev en försäljningsframgång för Ockelbo. En lappmoppe med fin framkomlighet i lössnö.

Vad hände sen? Jo, i samma veva försvann återförsäljarnätet praktiskt taget bara över en natt. I fabriken blev ett 50-tal anställda kvar som, förutom Lynx, även skulle producera runt 2.500 maskiner av modellerna 6000, 8000 samt Fighter i Bombardiens regi. Fast modellerna hette Lynx modell Ockelbo och var föredda med Lynx dekaler.

VERKSAMHETEN UPPHÖRDE

Så rullade det på fram till 1992. Sen var det definitivt slut och verksamheten upphörde i Ockelbo.

Att snöskotern från Ockelbo blev en kvalitetsprodukt med ovanligt lång livslängd, bevisas inte minst av att den nuvarande reservdelsförsäljaren i Sverige, enligt uppgift under de senare åren, omsatt inte mindre än 2,5 miljoner kronor på delar till mer än tio år gamla snöskotrar! Av denna summa utgör 800.000 kronor exportförsäljning!

Antal tillverkade snöskotrar vid fabriken i Ockelbo åren 1963/64 till 1990.

År	Antal
1963/64	149
1965	209
1966	350
1967	700
1968	1.050
1969	1.400
1970	1.800
1971	2.100
1972	2.300
1973	2.500
1974	2.600
1975	2.600
1976	2.700
1977	2.500
1978-1987	21.453
1988-1990	4.000
SUMMA:	48.400