



Många minnen väcks till liv när Ockelbo-grundaren Eskil Carlsson och kamreren Harry Pettersson börjar berätta Ockelboskoters historia.

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, som en snabb, billig och bekväm förflyttning i svår- och kuperad terräng innebär. Ockelbo-skotern är banddriven och styres lätt av utbytbara styrakidor 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.ex. a. fjällfolk, skogsfolk, lantmätare, jägare, fiskare även som hotell och pensionat, räddningstjänst o. s. v.

Tillverkare:
Ockelbo AB

Öppna återförsäljare:
MASKIN AB INGVAR JANSSON
SKOLHUSALLEN 17 • TELEFON 15 40 40 • TELEX 73213 • POSTGIEO 37 24 22

SUNDSVALL
BANKGIEO 77 4315

Det var få svenskar som egentligen sett någon, ja mer än på bilder från Kanada då kanske. Ännu färre svenskar ägde nån. Men det pratades om såna där maskiner-som-man-kör-på-snö-med, du vet. Det här inspirerade några driftiga personer i Ockelbo att starta tillverkning av snöskoters. Det var så dom kallades i början, för fyrtio år sedan. Och från att egentligen helt sakna egna erfarenheter av snöfordonstillverkning, blev fabriken, efter några få år, marknadsledande i Sverige.

Med runt 45.000 tillverkade maskiner är den svenska snöskotern från Ockelbo inte endast ett begrepp i snöfordonsbranschen. Den blev också en milstolpe i svensk industrihistoria.

- Del I -

**SVENSKA
SNÖSKOTRAR**

artikelserie av
Per Ericsson





Prov på gång. Eskil Carlsson fjälltestar en tidig Ockelbo Turist 300.

OCKELBO – dom tidiga åren

-Som så många gånger tidigare började det hela egentligen med nånting helt annat, så snöskotrar var inte ens påtänka! Nej du. Tanken var att vi skulle tillverka 3-glasfönster, berättar Eskil Carlsson, innovatör och VD för Ockelbo Industri AB när vi träffas hemma hos honom en dag i slutet av november.

Eskil, idag drygt 80 år och för den som kan sin mc-historik, en av dom i motorcykelsammanhang kända "Brand-Kalles pojkar" från Djursholm, bor fortfarande kvar i Ockelbo. Det här med Brand-Kalles pojkar visar sig i högsta grad bli väsentligt för fortsättningen när Eskil berättar.

- Jo, du förstår pappa var brandkapten i Djursholm. Och som sådan ansvarade han inte bara för brandkåren, utan även för den mekaniska verkstad som fanns i anslutning. Verkstan var givetvis ett eldorado för oss smågrabbar. Men farlig, tillägger Eskil. Och som syn för sägen visar han upp ett par sargade och mer än lovligt korta fingrar.

GAMLA MOTORCYKLAR

Förutom maskiner innehöll verkstan också gamla motorcyklar och bilar. Därför föll det sig naturligt att Eskil intresserade sig för teknik och fordon.

- Visst, jag och min bror måste ha mekat med och knuffat runt gamla rishögar timmavis.

Det ena gav det andra och Eskil började så smått tävlingsköra med främst motorcyklar. Tävländet gick så bra att han under en följd av år tillhörde svenska eliten inom speedway och isracings. Att han erövrat Pampaskannen i Speedway och blev svensk mästare i just isracings 1951 är något han bara nämner i förbigående.

Men motorcykeltävlandet och fordonsintresset gav många kontakter som framgent skulle visa sig bli mycket nyttiga. En av kontakterna kom att bli den kände "motorprofilen" Erik Lundgren som bodde i Ockelbo. Han delade Eskils

teknik- och fordonsintresse och var också något av en uppfinnare. Erik, som var egen företagare och hade många järn i elden, sysslade bland annat med båtar. Och hos Erik's "båtkontakt" i Stockholm arbetade en mycket skicklig tekniker vid namn Eskil Carlsson.

BLEV OMKULLPRATAD

- I början av 1960-talet var Erik ner och pratade omkull mej. Han var väldigt ivrig och ville vi skulle starta något i Ockelbo. Mejeriet på orten var nedlagt och kåken, som var rätt stor, stod tom. Att det blev fönstertillverkning var nog mest Eriks idé, men grejen verkade ligga rätt i tiden, berättar Eskil. Jag flyttade dit. Vi blev fyra delägare som startade Ockelbo Industri AB och drog igång tillverkningen med ett par anställda gubbar.

Men från isolerglas till snöskotrar är det likasom en bit. Och produktions-omställningen, som det brukar heta, förklaras av Harry Pettersson, kamrer och personalansvarig hos Industribolaget. Harry anställdes tidigt hos det nystartade företaget.

När vi kommer in på snöskotertillverkningen blir det allt mera klart att det än en gång var tillfälligheterna som avgjorde. Harrys teori är att det började med att man tittade på TV!

- Jo, på följulsvintern 1962 var det ett TV-program från Hammarbybacken i Stockholm. I en kortare sekvens visades en maskin (snöskoter) som körde ovanpå snötäcket. Så med tanke på att tre av dom fyra delägarna i Industribolaget var minst sagt tekniskt intresserade fick man väl en idé av det man sett och insåg att tillverkning av snöskotrar skulle bli något att satsa på.

Industribolagets delägare agerade snabbt. Redan under senvintern året därpå beslöt att på provtillverka snöskotrar.

- Jag och Valle Lindström blev ansvariga för snöskoterprojektet och konstruktionsarbetet,

berättar Eskil. Vi började med att köpa en Ski-Doo från Sporttjänst i Östersund. Den skruvade vi ner i molekyler för att studera uppbyggnaden. Men, och det här är viktigt, avsikten var inte att plagiera. Vi ville göra en bättre snöskoter! Därför pratade vi också med så många snöskoterägare vi kunde för att ta reda på vad dom främst ansåg vara negativt med sina maskiner.

Under tiden mer eller mindre handbyggde Eskil och Valle en nollserie prototypmaskiner. Samtidigt togs kontakter med bland andra Skega i Skellefteå om leverans av drivmattor. På motorfronten hade Eskil sen mc-tiden kontakt med importören av JAP-ILO. Detta resulterade i att några natta niohästars tvåtaktare kom till Ockelbo. Genom en annan av Eskils kontakter kunde boggin förses med Steyer-lager. Både variatorerna och chassiet var av egen tillverkning och huvarna handknackades på fri hand i plåt. För att finansiera snöskoterprojektet kontaktdes en annan drivande kraft, nämligen Ingvar Jansson i Sundsvall.

- Ingvar hade sen i början av 1940-talet

Bosch-agenturen i Sundsvallstrakten och under kriget byggde han upp Boschdepåer för lastbilarna på den enormt krävande Petsamotrafiken till Norra Ishavet, berättar Harry. Men nu gällde det snöskotrar och Ingvar nappade. Resultatet blev att Industribolaget och Maskin AB. Ingvar Jansson upprättade ett finansieringsavtal som formulerades så att Ingvar Jansson förskotterade kapital till vår snöskotertillverkning mot att han fick ensamrätten till försäljning av snöskotrarna. Återbetalningen skedde på så sätt att en viss summa av försäljningspriset drogs av på fakturorna till dess lånet var avbetalat. Systemet fungerade utmärkt den tid det pågick. Ingvar insåg helt klart att han tog en risk, men han trodde på idén om snöskotertillverkning.

FICK TÄNKA OM

Ganska tidigt stod det dock klart att prototypmaskinerna som byggts med en smalare spårvidd för att köras i skidspår inte var så lyckade.

- Nej, där fick vi raskt tänka om. Även drivmattorna var ett jäkla bekymmer den första tiden, minns Eskil. Dom drog snett. Och bomullskorden i mattorna var inte heller bra. Gick den inte av så krympte den! Vi provade med glasfiber. Men det blev heller inte bra. Lösningen blev att krysslägga korden i mattorna, precis som i nutidens bildäck.

Men trots vissa problem kunde Industribolaget till vintersäsongen 1963 presentera en snöskoter med namnet Ockelbo Turist.

Fast för säkerhets skull fortsatte man dock med fönstertillverkningen.

- Namnet Turist kom sig förresten av att vi trodde att turiståkningen skulle bli det största användningsområdet för snöskotrarna, inflikar Harry.

Dagen före julafton 1963 levererades den absolut första snöskotern till kund med express-

transport. Det var Alvar Karlsson, med firma Karlssons Korv&Glass i Kiruna, som blev först ut. Trots att första seriens snöskotrar givetvis hade en del barnsjukdomar tillverkades inte mindre än 149 stycken säsongen 1963/1964. Till sin egen förvåning insåg man fram på vårkanten att företaget blivit den största snöskotertillverkaren i Europa! Harry som bläddrar i pappren meddelar att företaget hade 12 personer på lönelistan.

ÖVER 1000 MIL

- Vi trodde, berättar han, att snöskotrarna levde högst några hundra mil och hade dimensionerat grejerna efter detta antagande. Men när säsongen led mot sitt slut visade det sig att många maskiner gått ända upp emot 1.000mil! Slitdetaljerna i dom här skotrarna var totalt slut. Följden blev att vi fick konstruera förbättrade utbytesdelar som sen levererades till de tidiga kunderna.

- Överhuvudtaget skedde en kontinuerlig produktutveckling av snöskotrarna. Vi provade nya konstruktioner vid bland annat krävande långkörningar och inte minst i den egna testanläggningen här i Ockelbo. Det var kort och gott en stor karusell till vilken skotrarna stängkoplades. Sen gick dom runt i veckor. Det var rena snurren, men nödvändigt, säger Eskil och skrattar.

Produktutvecklaren framför andra blev Valle Lindström. Han var verkmästare och på sitt sätt ett tekniskt geni.

- La man fram ett problem för Valle, sa han för det mesta bara hmmm, hmmm. Sen kunde det gå några dagar, eller en vecka, och då kom Valle med ett förslag till lösning, säger Eskil och Harry samstämmigt.

För att minska vikten på snöskotrarna och även resonansen, fick plåthuvorna lov att förändras. Dom började tillverkas i glasfiberarmerad plast. Och en av Industribolagets delägare, Erik Lundgren kunde plast. I ett annat av hans företag tillverkades båtar i just det materialet. Därför föll det sig naturligt att även skoterhuvorna skulle tillverkas i samma material.

- Fast inte direkt hos Erik. Istället hade vi egen plasttillverkning i Ämot. Gubbarna där lärde sig givetvis konsten hos Erik, säger Harry.

Orangefärgen på huvorna var heller ingen tillfällighet. Vid testkörningar i dom svenska fjällen hade man noggrant undersökt vilken färg som hade bäst siktbarhet ur en säkerhetsaspekt. Att det också var lite av en modiefärg vid den här tiden fick man så att säga på köpet. Ett annat utvecklingsområde blev smörjfettet. Lagren var från fabrik inpackade med fett. Det visade sig in-

te vara köldhårt och orsakade problem för det unga snöskoterföretaget. Efter åtskilliga tester lyckades man finna ett fett som klarade kraven.

- Löste vi ett problem dök det nästan omedelbart upp ett nytt. Man kan också säga att det ena gav det andra. Men det här medförde ju också att vi ständigt genomförde en utveckling av våra produkter, minns Eskil.

Skivorna till Ockelbo's varatorer tillverkades

ning i Krylbo var minst sagt nöjda med sin snöskoter, för övrigt den första dubbelbandaren Trioman som såldes. Och än en gång kan vi konstatera att det var tillfälligheterna som gav framgången med Trioman. Tillfälligheterna den här gången bestod i den sällsynt snöiga vintern 1965/66! Återigen låg Ockelbo alltså helt rätt i tiden med sin nya produkt, dubbelbandaren Trioman.

På den svenska marknaden fanns ingen prak-

De svenska snöskotermärkena Ockelbo och Sno Tric deltog i TV:s långlopp vårvintern 1966. Ståhej på torget i Åre när långloppet, som kördes från Abisko till Åre vårvintern 1966, går i mål.



i Falun. Själva svetsningen och monteringen av den komplexa variatorn gjordes däremot vid fabriken i Ockelbo och höll en mycket hög klass.

SKICKLIGA SVETSARE

- Ja, våra svetsare var enormt skickliga, berättar Harry. Jag minns att variatorerna fick rätt balans direkt. Inför en order hade Sachs i Schweinfurt fått ner en variator för balansprov. Men till deras oerhörda förvåning behövde den inte balanseras! Jag vill också minnas att vi 1965 patentansökte våran variator som utvecklats av Valle och Eskil.

Under dom här första åren hade Ingvar Jansson byggt upp ett riksomfattande återförsäljarnät. Och som ensam agent fick han alla maskiner direkt från fabriken till sina återförsäljare.

En annan "agent" blev Nikita Chrustjev, president i dåvarande Sovjetunionen. 1964 besökte han Sverige och fick då en Ockelboskoter. Några månader senare kom en begäran från järnridans andra sida. Ockelbofabriken uppmanades att skicka en fullständig specifikation och charge på snöskotern! Som mottagare stod firman Matora Export i Estland. Syftet var knappast marknadsföring för att starta import. Istället planerades med stor sannolikhet en plagiat-tillverkning!

- Vi arbetade aldrig med marknadsföring från fabriken i egentlig mening, anser Eskil. Vi koncentrerade oss på det vi var bra på, konstruktion och utvecklingsarbete. Det var produkterna som skapade ett behov. Så på sätt och vis sålde skotrarna sig själva. Dessutom fick vi goda referenser från många av de företag som köpt maskiner av oss.

Och en titt i den omfångrika referenslistan visar att Brovallens Elektriska Distributionsföre-

tiskt användbar dubbelbandare när Ockelbo introducerade sin maskin. Trioman var en helt ny konstruktion. Upphovsmännen var än en gång Valle och Eskil som redan 1964 hade börjat rita på en dubbelbandare. Prototypen som blev klar tidigt 1965 hade två 38cm:s band och en motor på 11 hkr. I produktion blev dubbelbandaren försedd med starkare motor och ett par år senare, nåt unikt, nämligen en backväxel.

-Den var Ockelbo först med. Och anledning var att Trafiksäkerhetsverket i en ny bestämmelse krävde att snöfordon med en vikt över 220 kg. skulle utrustas med backväxel. Då vi inte kunde tillverka växellådsdrev gjordes de av en mekanisk fabrik i Liatorp. Här var det också våra kontakter som avgjorde vart tillverkningen skulle ske. Kan också berätta att namnet Trioman kläcktes efter att Alvar Karlsson i Kiruna gjort en förfrågan på trakten om ett bra namn på den nya skotern. Trioman lär visst vara samiska och betyda Storebror, förklarar Harry.

Det var för övrigt 1966 som generalagenten Ingvar Jansson befarade att marknaden började mättas. Han var rädd att han inte kunde sälja allt som fabriken tillverkade. Produktionssiffrorna hade sen starten nästan tredubblats! Även antalet anställda hos Industribolaget hade blivit nära på tre gånger så många som 1963.

-Jag vidhöll att vi skulle producera, säger Eskil med ett bestämt uttryck. Och när säsongen led mot sitt slut var det snudd på brist på skotrar hos försäljarna!

Och här tar Harry genast över med att berätta om den fantastiska notisen.

Fortsättning på nästa sida



Specialutrustade polisskotrar på löpande bandet i gamla fabriken.

OCKELBO – dom tidiga åren

- När dubbelbandaren precis introducerats var det en liten notis om den i en tidskrift som fanns på SAS utrikesflyg. Jag såg själv notisen och den var verkligen inte märkvärdig på något sätt. Men kort därefter kom det en förfrågan från Fort Rapids i USA. Man ville köpa 10.000 maskiner! Bara rakt av sådär! Och vi som producerade knappt 450 maskiner! Fanns ju inte en chans för oss. Sen hade vi förfrågningar från alla världsdelar, säger Harry. Ja, till och med från Afrika, och där fanns nog inte en enda snöskoter då, tillägger Eskil med ett skratt.

Här hemma i Sverige var det däremot många Ockelboskotrar i drift. För att förbättra kundservicen på eftermarknaden byggde Ockelbo inför säsongen 1967 upp ett komplett reservdel-

Problemet löstes genom att ljuddämparna fick göras av Kanthalstål! Men andra problem med motorn kunde inte lösas av fabriken i Ockelbo.

-Därför blev det bara 350 Ockelboskotrar som utrustades med Wankelmotorer. Dom som finns kvar bör vara rariteter idag, funderar Harry.

EN VÄRLDSENSATION

Att döma av både Eskils och Harrys berättande förefaller personalstyrkan vid Industribolaget, som vid den här tiden vuxit till runt 50 personer, ha varit både mycket kompetent och inte minst engagerad och inställd på att lösa problem och utveckla produkterna.

Kanske var det tack vare den omständigheten som fabriken under 1968 kunde inleda utvecklingen av nåt som skulle bli en världssensation: Bredbandaren. En snöskoter med ett 60 cm. brett drivband. Ockelbo 600 som den kom att heta, var en helt ny konstruktion. Bakom den låg huvudsakligen Valle och Eskil. Provkörningarna hade i all hemlighet ägt rum i Ramundberget. Testerna blev framgångsrika och produktionen inleddes säsongen därpå.

- Nåja, helt utan barnsjukdomar blev den väl inte. Tidiga 600 hade bara ett drivhjul som drev i mitten av mattan. Det här visade sig bli mindre bra. Så vi erbjöd ägare av "enhjulsmaskiner" att mot en mycket låg summa få byta till dubbelhjulsdrevning, avslöjar Eskil.

Med 600:an kom även en ny kundgrupp, de statliga verken. Visst hade de köpt Ockelboskotrar även tidigare, men bredbandaren fyllde ett behov och med det följde stora order från Polisen, Luftfartsverket, Vattenfallsstyrelsen, Tulen med flera. Andra statliga institutioner som också uppskattade Ockelbo's snöskotrar var det östtyska landslaget i längdskidåkning.

-Dom kom liksom bara förbi och tittade. Titten resulterade i att de på stående fot köpte tre maskiner, kontant! Uppenbarligen var det de pengar dom hade med sig. Sen kom det ytterligare en beställning på 17 maskiner. Men då det var ett öststatsland var det inte bara att sälja. Rigorösa restriktioner gällde. Och vi fick lov att cleara köpen i Stockholm på departementsnivå, minns Harry.

- Sen sålde vi mattor för femtiotusen kronor. Undrar hur de egentligen körde, funderar Eskil skrattande.

Oavsett de östtyska mattaffärerna var fabriken så säker på sin modell 600 att varje skoter fick 12-månaders garanti. Också detta var en nyhet man var ensamma om.

TÄVLINGAR BLEV ETT BEGREPP

En annan nyhet var snöskotertävlingar. De började vid den här tiden bli ett begrepp. Och Ockelbo fick utomordentliga tillfällen att testa konstruktioner och maskiner på tävlingsbanorna. Tävlingsframgångarna, för sådana blev det, var man kvicka att utnyttja i reklamen och fabriken tävlingsverksamhet blev rätt snabbt omfattande. Vi återkommer i en annan artikel längre fram om Ockelbos tävlingsverksamhet.

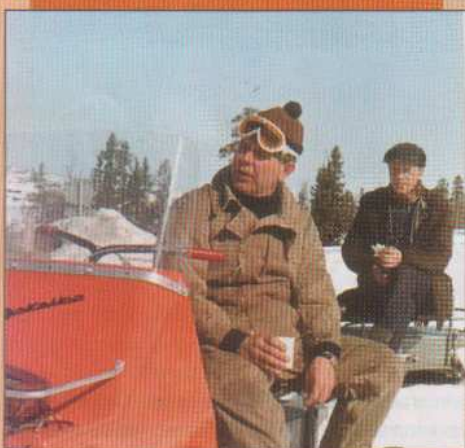
Säsongen 1969/1970 bröts den magiska gränsen. Fabriken tillverkade drygt 1.000 snöskotrar! Ockelbo var ett begrepp. På sex år hade fönsterfabriken blivit en av de största snöfordonstillverkarna i världen. Man exporterade maskiner inte endast till de nordiska länderna utan även till snöskoterns hemland Kanada! Ockelbo's världsskytte ledde även till att flera expeditioner valde Ockelboskotrar. Bl.a. beställde den danska polarforskningsexpeditionen specialutrustade maskiner. Ett av kraven var snabbt utbytbara extra bränsletankar som säkerhet vid eventuella isbjörnsanrepp!

SMYGREKLAM I TV

Risken för sådant var nog minimal under den strapatsrika resa som TV gjorde från Abisko till Åre. Ledare var den kände TV-reportern Torsten Olander. Naturligtvis användes Ockelboskotrar. Värde av smygreklamen i TV var oskattbart! De orange snöskotrarna syntes dessutom betydligt bättre i den svartvita rutan än det andra deltagande märkets ljusblåa!

Hösten 1970 arrangerades en snöskotermässa i Skellefteå. Det kan ha varit Sveriges första. Och kanske som ett resultat av produktutvecklandet kunde Ockelbo presentera ännu en nyhet, den tystgående 600:an. "Snöskotern med det diskreta ljudet", sa reklamen och det åstadkom man genom att montera fyra ljuddämpare till den tvåcylindriga ILO-motorn. Säkert bör skotern ha blivit tyst. Men frågan är om motoreffekten också blev i diskretaste laget.

- Jag tror, säger Eskil, att det måste ha varit runt slutet av 60-talet som två personer vände sig till oss med en begäran om att få låna var sin



Eskil Carlsson och Valle Lindström provkör det som skulle komma att bli Ockelbo 300 i fjällen vårvintern 1966.

slager i Kiruna. Platsen valdes med tanke på att försäljningen, av naturliga orsaker, gått bra i norra Sverige och inte minst i Nord-Norge. Snabba reservdelsleveranser var dessutom ett bra argument i försäljningen.

-1967, ja. Det bör ha varit då som vi på nytt fick oväntad reklam i TV:s adventskalender. Till vår förvåning och glädje kom Teskedsgummans "gubbe" på en snöskoter. När han kom närmare såg man klart att det stod Ockelbo på'n, säger Harry.

TURIST BLEV 300

1967 blev för övrigt året då Ockelbo Turist bytte namn till Ockelbo 300. Företaget var nu så väl etablerat att representanter från olika företag som hoppades bli leverantörer stod på kö.

- Man ljög oss säkert fulla om sina produkters förträffligheter, tror Eskil. Och som syn för sägen berättar han om Sachs Wankelmotorer. Vi beställde 500 stycken enkelrotorsmotorer på ungefär 150 kubik. Den uppgivna effekten var 18 - 22 hkr vid cirka 6.000 varv/min. I själva verket varvade motorerna precis hur mycket som helst! Och var absolut vibrationsfria. Jag minns att vi monterade en Wankel i bromsbänken. Sen ställde vi en cigarett på högkant på motorn och pressade upp varven. Cigaretten stod kvar! Wankeln var så vibrationsfri att vi häpnade. Men den gav andra bekymmer istället. Avgaserna blev så heta att ljuddämparna smälte. Under hård provkörning behövde Wankelmotorskotern inte ha något baklyse. Den syntes ändå!



Dubbelbandaren som blev elbogens räddare snöintern 1965-1966.

snöskoter. Avsikten var att åka snöskoter på det frusna havet till Åland. Tilltaget var så vansinnigt att vi nappade och dom fick sina skotrar. Men med restriktionen att om dom försvann i djupet fick grabbarna pröjsa maskinerna! Till all lycka gick resan bra. Fast bara nån dag senare bröt isen oväntat upp!

- Ja det hände så oerhört mycket och var så många episoder under de här åren att vi omöjligt kan placera allt i rätt ordning, och framförallt minnas allt, påpekar Harry. Utvecklingen och produktionen gick med en rasande fart.

Ännu ett resultat av experimenterandet blev "den dubbla bredbandaren".

DUBBLA BREDBANDARE

- Bör ha varit runt 1971. Vi byggde en prototypmaskin med dubbla 60 cm:s drivband och två styrskidor. Då den var störst av allt vi hittills tillverkat, eller skulle komma att tillverka, döpte vi den följdriktigt till Ockelbo 1000. Det kan ha varit på senvintern som vi fraktade maskinen till Jämtland för provkörningar. Maskinen fungerade i och för sig bra. Men vi började inse att bruksnyttan av en så stor maskin kanske var tveksam. Så nån tillverkning blev det aldrig.

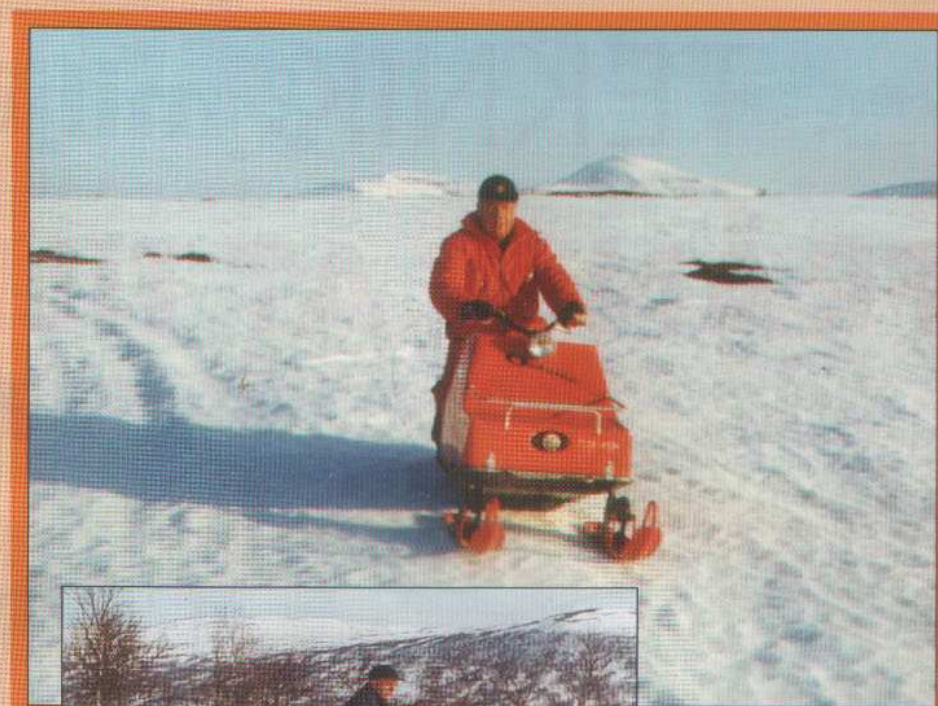
Att marknaden var snökänslig upptäcktes den gröna vintern 1970/1971. För första gången sjönk efterfrågan och tillverkningen fick anpassas efter detta.

Till säsongen därpå fanns det både snö och en ny snöskoter från Ockelbo. Den nya modellen kallades 380 och var kort och gott en bättre utrustad och lyxigare variant av 300. Siffran 80 angav att modellen också fått en kraftigare motor. Att kunderna nu hade ett flertal Ockelbomodeller att välja bland visade sig i försäljnings- och tillverkningssiffrorna. Inte mindre än 1.200 snöskotrar vandrade ut från fabriken i ändamålsenligt hopspikade trähäckar.

Den allt större produktionen gav inte bara positiva effekter. Ökad tillverkning krävde mera plats och de före detta mejerilokalerna, som redan under några år och trots flera tillbyggnader, ändå varit i nättaste laget, blev nu klart för tränga. Andra ändamålsenliga lokaler med rätt storlek fanns inte i Ockelbo. Lösningen blev ett nybygge i samhällets utkant. Bygget finansierades med förmånliga statliga lån och så kallade lokaliseringsmedel. 1973 kunde man flytta in den nya fabriken och få de ytor man behövde.

- Vi mer än fördubblade fabriksytan när vi fick runt 2.800 uppvärmda kvadratmeter. Därtill kom ett stort kall-lager och rejåla utomhusytor. I den gamla fabriken som låg centralt i samhället hade även de begränsade utomhusytorna varit ett bekymmer, minns Harry.

I den nya fabriken fick utvecklingsavdelningen



Precis som biltillverkarna testade Ockelbo sina nyheter i anonyma maskiner med avvikande karossform. Fjälltest vintern 1964-1965.

bättre möjligheter att arbeta med vidareutveckling av befintliga maskiner samt specialprodukter. Ett sådant resultat blev Ockelbo 200. Det var en mindre snöskoter avsedd för Knatteklassen, alltså den nya juniorklassen i skotercross. Ockelbo 200, som mer eller mindre var en ren tävlingsmaskin, kom att tillverkas i runt 30 exemplar.

Trots 1.350 tillverkade snöskotrar och en ny modell 380/2, som presenterades till säsongen 1974, var Ockelbo, försäljningsmässigt, ändå inte marknadsledande i Sverige. Det var SkiDoo. Men Ockelbo hade vad SkiDoo/Bombardier saknade, en 60 cm:s bredbandare på marknaden.

- Det här måste ha oroat motorkompaniet i Umeå som importerade SkiDoo. För till vår förvåning tog dom kontakt med oss och ville att vi skulle tillverka bredbandare åt dem. Resultatet blev att vi byggde en specialserie på ett hundratal av våra 600-maskiner. De lackerades i Ski-

Doo's färger, gula huvar och svarta chassier. Men för att skilja dem från våra nya och snyggare 600, försåg vi allt SkiDoo's bredbandare med den äldre huven från året innan, säger både Harry och Eskil med glimten i ögat.

- Vill tillägga att dom här hybridkotrarna kom att kallas MB 600, infliker Harry.

Samtidigt fördes en annan förhandling på ett högre plan. Det rörde försäljning av hela Industribolaget i Ockelbo!

- Redan tidigare hade några större företag visat intresse att inlemma oss i sin verksamhet. Ockelbo som snöskotertillverkare var ett företag med god soliditet.

VERKSAMHETEN PASSADE BRA

Ett av de företag som visat intresse för Ockelbo var Karolin Invest med säte i Skellefteå. Företaget ägdes av Karinen och Lindmark, därav namnet. Deras kärnaffär var egentligen logistik, alltså transportbranschen. Men förmodligen ansåg de att snöskotertillverkning passade bra i deras affärsverksamhet. Och i jultid 1975 var försäljningen av Industribolaget i Ockelbo till Karolin Invest ett faktum, berättar Harry.

Flera gånger under berättandet återkommer Eskil och Harry till kompis-skapet, pålitligheten och motivationen som präglade alla anställda i fabriken. Och en liten bild av hur positiv andan var i företaget får jag kanske alldeles speciellt när Harry utan vidare säger: -Jag gick aldrig på jobbet en enda dag och otrivdes!

Så med samma personal, men med nya ägare, fortsatte snöskotertillverkningen i Ockelbo i ytterligare nästan 15 år.

Om de åren berättar vi om i nästa nummer.

Per Ericsson (text)
Bilder från Eskil Carlsson
och Harry Pettersson



Det låg mycket hårt arbete bakom produkterna. Produktutvecklingen var alltid intensiv i syfte att göra en bra produkt bättre. Ibland blev det till och med lite för bra i den bemärkelsen att grejorna fick längre livslängd än det var tänkt, säger Eskil och avser att första generationens Turist kördes upp emot 1.000 mil på en säsong mot beräknade 200-250!