



# UPPLÄNDSKA IDROTTSMINNEN

Nr 3 sept 2024



# Ordförande har ordet

## Kära medlemmar!

Hoppas att Ni har haft en skön sommar och nu längtar tillbaka till våra aktiviteter. Vi har väl alla "kollat" på OS i Paris och speciellt tittat på våra idrottare från Uppsala. Vi hade bl.a. tre av våra Inga Löwdin-stipendiater med i spelen. Det var Armand Duplantis, Vanessa Kamga samt Nebil Ibrahim.

Armand tog hem det väntade OS-guldet och ett världsrekordhopp. Fantastiskt!. Vanessa går in i första kvalomgången och sätter Svenskt Rekord och blir sedan femma i finalen. Verkligen strongly gjort.

Nebil vinner sin första match och förlorar sedan tyvärr mot klassvinnaren från Uzbekistan. Vi får inte heller glömma UIF:s Carolina Wikström som kämpade hårt i den stekande solen under damernas maratonlopp.

Detta med Inga Löwdins stipendium är vi väldigt stolta över i vår styrelse. Inga Löwdin, som var en fantastisk idrottsskvinna och ledare, var med och bildade vår förening samt var vår förste ordförande. Känner mig stolt att få vara en som följer i hennes spår.

Nu är historiska OS över medan paralympiska fortfarande pågår och vi får efter det sikta in oss på hemmafronten igen. Det gör vi med en resa till Västerås för att se Sirius mot Västerås den 31 augusti. Resan är genomförd när ni läser detta. Vi får hoppas att det blev vinst för de blå/svarta.

Den 11 september kliver ett gäng på bussen mot Vålådalen. Vi genomför en långresa på två dygn till den legendariska konditionscentralen Vålådalen. En mycket speciell plats i Jämtlandsfjällen som Gösta Olander gjorde världsberömt i idrottskretsar. Vi hoppas på fint väder så det blir ett fint minne för våra deltagare. Vi kommer bl.a. besöka Gunders Mosse. Vålådalen har också ett mycket sevärt idrottsmuseum som givetvis kommer att besökas.

Planerar sedan en innebandykväll som vi först hade tänkt genomföra i våras, men som vi tyvärr fick ställa in. Nu gör vi ett nytt försök i höst. Återkommer med datum, räknar med att genomföra det under sista veckan i september eller i den första veckan av oktober.

I början av oktober har vi planerat in en arbetsdag för hela styrelsen, då skall vi "sätta" program för hösten samt våren 2025. Har Ni några önskemål, hör gärna av Er till någon av oss i styrelsen så skall vi se vad vi kan göra. Vi kommer bl.a. arbeta med att på sikt få till ett idrottsmuseum i Uppsala. Det kommer att ta tid, det är vi medvetna om. Tanken är att detta museum kommer att bli beläget i IFU Arena. Vi har fått positiva signaler från dem. Det är många som skall "på båten" innan vi kan sjösätta projektet, men vi kommer inte att ge upp förrän idrottsmuseet finns på plats.

Detta är läget för dagen, vi hoppas nu på en fin höst och Ni är alltid välkomna att höra av Er.

Lennart Bernström  
ordf.

# Upplands Idrottshistoriska Förening

Kansli: Ekebybruk 16, 752 63 UPPSALA

Postgiro: 81 82 34-7. Swish: 123 321 4905 Org. Nr: 802497-0405

Hemsida: [www.laget.se/UPPLANDSIHF](http://www.laget.se/UPPLANDSIHF)

## Styrelse , organisation 2024

Ordförande: Lennart Bernström. Läby Österby 113, 755 92 Uppsala  
Tel: 076-390 18 25. E-post: [lennart.bernstrom@gmail.com](mailto:lennart.bernstrom@gmail.com)

Vice ordförande: Leif Wahlström. Utmarksvägen 4, 743 82 Bälinge  
Ansv. redaktion: Tel: 070-879 18 05. E-post: [leffe@ uppsala.mail.telia.com](mailto:leffe@ uppsala.mail.telia.com)

Kassör: Svante Brinkhagen. Svartbäcksgatan 43 E, 753 16 Uppsala  
Redaktion: Tel: 070-639 11 29. E-post: [svante.brinkhagen@gmail.com](mailto:svante.brinkhagen@gmail.com)

Sekreterare: Sten Johansson. Exarbyvägen 3, 748 96 Tobo  
Ansv. resor/web Tel: 070-584 99 78. E-post: [gruselvis@gmail.com](mailto:gruselvis@gmail.com)

Ledamot: Per Hansson. Vallbygatan 16, 753 24 Uppsala  
Ansv. café Tel: 070-323 21 22. E-post: [plhansson@hotmail.com](mailto:plhansson@hotmail.com)

Ledamot: Lars-Gunnar Borg. Bokvägen 10, 755 50 Uppsala  
Ansv. lotteri Tel: 070-536 13 25. E-post: [cykellasse45@gmail.com](mailto:cykellasse45@gmail.com)

Ledamot: Mats Taxén. Tre Kungars Väg 3, 125 35 Älvsjö  
Redaktion: Tel: 070-358 28 06. E-post: [mats.taxen@telia.com](mailto:mats.taxen@telia.com)

Ledamot: Marianne Gustafsson. Sjungarbacksvägen 3, 743 82 Bälinge  
Tel: 070-257 03 10. E-post: [m-a.g@telia.com](mailto:m-a.g@telia.com)

Ledamot: Leif Nilsson. Oslogatan 79, 752 64 Uppsala  
Redaktion: Tel: 070-358 15 56. E-post: [leifolle1948@gmail.com](mailto:leifolle1948@gmail.com)

Hedersordförande: Bernt Karlsson, Blekingev. 13. 757 58 Uppsala.  
Tel: 070-253 08 28. E-post: [bernt.karlsson@live.com](mailto:bernt.karlsson@live.com)

Revisor: Lars Ivar Olsson. 073-322 07 60 [olssonlarsivar41@gmail.com](mailto:olssonlarsivar41@gmail.com)  
Revisorsuppleant: Karin Lamberg. 070-311 31 09

Valberedning: sam. Sven-Olov Hjortsberger. 070-822 92 18 [hsvenolov@gmail.com](mailto:hsvenolov@gmail.com)

Valberedning: Lars O Ericsson. 070-820 04 55 [larso.eriksson@icloud.com](mailto:larso.eriksson@icloud.com)

Valberedning: Thonny Wall. 070-877 31 64 [thonny.wall@gmail.com](mailto:thonny.wall@gmail.com)

## NV-STALLETS TÄVLINGSVERKSAMHET 1951 – 1960

*Materialet sammanställt av Carl-Eric Zander 1940-2018 – Nymans vänner.*

*Framgångar efter 1960 har vi inte haft tillgång till inför detta nummer av Uppländska Idrottsminnen.*

Motorcykelsport var en gång i tiden en stor sak i Uppsala, inte minst genom att det i Uppsala fanns en stor tillverkare av hojar. Det var naturligtvis fråga om Nymans Verkstäder (NV), som för att marknadsföra sina produkter också bedrev en aktiv tävlingsverksamhet. Arvet efter den numer nedlagda verksamheten vårdas av föreningen Nymans Vänner, vilka har en mycket besöksvärd utställning på Salagatan 18 B i samma kvarter som fabrikslokalerna en gång i tiden låg.



*Nymans värnade om de anställdas fritid. Detta är sannolikt ett korp-lag. Korpen Uppsala bildades 1945.*

Tyvärr finns inte några personnamn att tillgå. Bilden från Uppsala Industri-minnesförening behöver kompletteras med namn. Läsare uppmanas höra av sig om personerna känns igen.

Nymans andra period av motorcykeltillverkning startade 1946 och pågick fram till 1960. Det stod tidigt klart att man ville stödja marknadsföringen med tävlingsverksamhet, vilket slagit väl ut för cykelförsäljningen, och ska sanningen fram hade man nog inget val då de flesta motorcykeltillverkarna gjorde detsamma.

Visserligen hade spektakulära testkörningar genomförts som tidningarna skrev om, men de kunde ju alla göra med framgång, så nu var det dags att visa att NV var bättre än andra fabrikat. (Under sista delen av 50-talet, närmare bestämt fr.o.m. 1957, ändrades namnet på stallets motorcyklar i alla discipliner från NV till Crescent).



Den huvudsakliga tävlingsform som NV-stallet deltog i under 1951-1960 kallades OT, vilket stod för orienterings- och tillförlitlighetstävling, det man nu kallar för Enduro och senare också i motocross i klasserna 250 och 500 cc. Mer sporadiskt har man även deltagit i TT som nu motsvaras av Roadracing.

## ***Hans Andersson (1933 – 2022)***

Hasse som är uppvuxen i Uppsalatrakten började tävla på motorcykel redan som 17-åring. I Husqvarna vann han finalen i en riksomfattande ungdomstävling och blev korad till årets Riksknutte. Första pris var en Husqvarna Motorcykel, så han kom hem med två cyklar. Framgången ledde till att han fick anställning hos Nymans 1952 både som tävlingsförare och medarbetare på servicekontoret. Hasse hade en enastående balans vilket gjorde att han kunde åka fort där de andra satte ner fötterna och följdriktigt blev han en av de framgångsrikaste förarna och tog också hem NV-stallets två första SM 1953 och 1954.

Bland övriga framgångar kan nämnas Seger i maratontävlingen Päjäne runt, en 82-milatävling i snö och kyla där endast 35 av 200 startande kom i mål, två guld och ett brons i internationella Sixdays samt svensk lagmästerskap i motocross för SMK Uppsala, där samtliga körde på NV-cyklar.

Tio år efter sin anställning gjorde Hasse debut även inom racerbåtssporten i Crescentstallet och med samma framgång som på sin NV-motorcykel.



*Hasse körde även motocross med en av de specialtillverkade NV-Velocette-cyklarna med som vanligt stor framgång.*

På Nymanbolagen tjänstgjorde Hasse bland annat som kontorist och försäljare i Uppsala och senare från Örebrofilialen. Under alla aktiva år så blev Hasse en god representant

"PR man", för Nymans vad avser motorcykel och båtmotorer, med mycket resande för reklam och uppvisningar.



## Stig Bernström (1932 – 2024)



### Stickan Bernström

Stickan började köra motorcykel redan 1948 men kom med i NV-stallet 1951 som 19-åring och det dröjde inte länge förrän han klev upp i svenska eliten i 125-klassen, där det fanns 5-6 jämna åkare



i täten. 1953 kunde han efter en rad topplaceringar nå en hedrande andra plats i SM och året därpå 1954 tog han revansch genom att bli svensk Mästare i klassen, genom bl. a. en 2:a plats i Sjuhäradstrofén och en 3:e plats i Västmanland runt. 1955 blev Stickan anställd av Nymans men fortsatte att tävla i 125 cc-klassen med framskjutna SM-placeringar fram till 1960.

## ***Hans Bodin (1928 – 2019)***



*Trafiksäkerhetsdag för motorcyklar på Svarbäckens idrottsplats, förare Hans Bodin, Uppsala september 1951 Uppsala-Bild / Upplandsmuseet.*

*Svarbäckens IP – numera platsen för Fyrishov / red.*

Hasse började tävla redan 1950 på en Puch 125 cc med vilken han vann sin första tillförlitlighetstävling. Framgångarna fortsatte och vid årets slut hamnade han på åttonde plats på tidningen Racings rankinglista.

Hasse fick anställning hos Nymans den 22 aug 1953 på serviceverkstaden och senare på experimentverkstaden. På tävlingarna lyckades han inte ta så många segrar men hans jämnhet och uthållighet var hans styrka.

I den hårda Midvinterpokalen 1954 visade han också att han kunde vinna och att komma 5:a i Novemberkåsan både 1953 och 1954 samt ta guld i 6-dagare både 1954 och 1956 visar att han mer än väl gjorde rätt för namnet "den ständiga femman". Att ha många förare bland de främsta var viktigt för NV-laget.

Utmärkande för Hasse var att han inte bara servade sin egen maskin han ställde alltid upp med en hjälpende hand för de mindre tekniskt kunniga i gänget, vilket starkt bidrog till alla framgångar. Den första 250 cc crossmaskinen byggdes för övrigt av Hasse Bodin 1955.

Hasses generositet, att alltid ställa upp för andra, har han även senare visat inom andra idrotter och inte minst i föreningen Nymans Vänner.

## ***Erik "Orsa" Bohlin (1897 – 1977)***



*Erik "Orsa" Bohlin tog brons på OS i Paris – för 100 år sedan*

**Erik "Orsa" Bohlin** fick sitt smeknamn för att han föddes och startade sin idrottskarriär i Orsa. 1921, som 24-åring, började han tävlingscykla, året efter köpte han sin första tävlingscykel för 265 kr. Första tävlingen, Orsajön runt, blev han 2:a. 1923 fick han en sponsrad cykel från Nymans och vann Hermesloppet Uppsala–Rättvik–Uppsala. 1924 var hans verkligt stora år då han vann SM på 100 km, NM på 170 km, 6-dagarsloppet (han var den första att vinna detta klassiska lopp) samt tog en bronsmedalj i lag i Olympiska spelen i Paris.

1927 vann han Mälaren Runt på rekordtid, nästan tio minuter snabbare än Ragnar "Ragge" Malms tio år gamla notering. Han avslutade cykelkarriären med en mycket meriterande fjärdeplats i VM i Köln 1927. Sammanlagt vann han fyra SM-guld och tog två segrar i 6-dagars (1924 och 1926).

Året efter växlade "Orsa" karriär och blev Nymans stora affischnamn i motorcykelbranschen.

Ingenjör Gösta Rödén och han hade skapat en 250 cc NV-motorcykel med vilken "Orsa" slog svenskt hastighetsrekord vid isbanetävlingar på Vårdsätraviken sydväst om Uppsala. Under de följande åren blev det flera TT-segrar och seger i lilla 6-dagars samt i många jordbane-, isbane- och backtävlingar.

På samma plats men 27 år efter triumfen i den första upplagan 6-dagarsloppet fick han som 54-åring, 1951, köra ärevarv på Stockholms stadion på sin 350 cc NV 40 Bullet, detta efter sin stronga insats i sexdagarsloppet för motorcyklar. "Orsa" blev Nymans trogen i 40 år varefter han vände hem till Orsa 1962.



*Erik "Orsa" Bohlin på motorcykel av modell NV-10 tillverkad av AB Nymans Verkstäder*

## **Gunnar "Kycklingen" Eriksson**

Gunnar "Kycklingen" Eriksson. En av de stora i endurosverige när det begav sig. Han kallades Kycklingen eftersom han alltid tävlade i pippigul tröja.

Gunnar debuterade tämligen sent (1953) i NV-stallet. Han kom från Strängnäs där han med framgång hade tävlat för SAMS och tillhörde svenska eliten. Trots sitt smeknamn var han ingen kyckling i gänget när han gasade på ute på skogsvägarna.

Det kunde dock hända att han ibland verkade lite nervös och oinspirerad och då gällde det att reta honom lite lagom före nästa sträcka, för då la han alltid på ett extra kol.



*Gunnar "Kycklingen" Eriksson med en NV Velocette*

1955, då Nymans inköpte och modifierade 7 stycken NV-Velocette crosscyklar med en 500 cc fyrtaktsmotor, var Kycklingen självklart en av stallets förare som fick köra eftersom han redan tidigare visat framfötterna i denna disciplin. 1955 tog han även den första segern med NVs nya 250 cc motocrossmaskin.



*Gunnar "Kycklingen" Eriksson under Six Days i Wales 1954!*

Gunnar tog bl.a. guld i Sixdays i Tjeckoslovakien 1953 och 1955 och var 2:a i Novemberkåsan 1954.

## **Sivert Eriksson (1935**

Tävlade för UMCK i Motocross, Enduro, Road Racing, Trial, 1000m Gräsbana 1952 – 1974. Körde i klasserna 125 – 250 – 500cc.

Fabriksförare i Enduro för Nymans Verkstäder åren 1952 till 1957.

Fabriksförare (75%) för Husqvarna Vapenfabrik AB åren 1958 till 1967.

### **Meriter.**

#### **Motocross**

Svensk Mästare i Motocross 250cc-klassen 1960.

2:a plats Trophe des Nations – Lag-VM Motocross 250cc-klassen 1961.

2:a plats Trophe des Nations – Lag-VM Motocross 250cc-klassen 1962.

Nordisk Mästare i Motocross i Lag, 250-klassen 1961.

#### **Enduro**

2:a i SM i Enduro 125cc 1955.

Ett flertal märkeslag segrar för NV-Crescent i Enduro.

8:e plats i Novemberkåsan 1956 i Uppsala och Örebro 1968.

#### **Road Racing**

1:a plats Gelleråsloppet, Karlskoga i klassen Senior 125cc

1:a plats Åbo-loppet (Turku, Finland) i klassen Senior 250cc

2.a plats i Hedemora Grand Prix i klassen Junior 125cc

## Trial

3:e plats i Strängnäs SAMS i klassen 250cc

## Gräsbana 1000 meter

1:a plats i Pardubice, Tjeckoslovakien i klassen Senior 250cc.

## Övrig motorsport

Lätt-Speedway för Hammarby MS, Speedway 500cc "Nils Poppes Stuga"

Gocart i Gryttjom, Tierp med NV-Prototyp samt deltagit i Bil-Rally utom tävlan med sista startposition i Roslagsvalsen med bilmärke Lloyd 2-takt!

Fick SVEMO's Elitförarmärke - Stor Grabb 1967.



*Från vänster Nils Söderlund, Sture Engström och Sivert Eriksson på motorcyklar, Nymanbolagen, Uppsala 1952 (reklambild för NV-motorcyklar)*

## ***"Guld" Elon Forsberg (1920 – 1984)***

Elon föddes 1920 i Film och växte upp i Hållnäs i Uppland. Då finska kriget bröt ut anmälde Elon sig som frivillig motorcykelordonnans. Efter hård utbildning tjänstgjorde han då och då som spanare vid fronten, framför officerarnas bilar där bl. a. Raoul Wallenberg ibland dök upp.

Efter några lugna år i Uppsala började han att tävla med stor framgång på en 500 cc AJS i motocross.



1951 anställdes Elon som testförare hos Nymans och ingick därmed i NV-stallet. Genombrottet kom i 6-dagars där han vann klassen 125-175 cc och erhöll guldmedalj trots att han startade som reserv.



Därefter fick han förtroendet att som enda NV-förare starta som Nr 108 bland 221 andra i internationella Sixdays i Varese i Italien. Under andra dagsetappen körde han in i en bergvägg och skadade växellådan så att han endast kunde köra på ettans och tvåans växel. Oddsen att komma i mål efter sex dagar var inte stora, men Elon gav sig inte och efter 250 mils körning under sex dagar och en natt, stod han till sist vid avslutande varvloppet på Monzabanan utanför Milano. Då infann sig turen, för han lyckades på något underligt sätt spränga in fyrans växel under första varvet och därmed klara den stipulerade tiden. Elon erhöll guldmedalj och fick därav tillnamnet "Guld" Elon.

Elon lyckades ta ytterligare 4 guld i sixdays i Tjeckoslovakien, Österrike, Tyskland och England (trots brutet mellanfotsben) samt 5 guld- och 1 silvermedalj i svenska sexdagars. Det blev även seger i Novemberkåsan 1952 och sedan dess blev han aldrig sämre än 3:a trots att han tävlade fram till slutet av 1956, då han som 36-åring kunde avsluta sin fantastiska karriär med att bli svensk Mästare i OT.

## ***Gunnar Johansson (1933)***

Om Gunnar Johansson har sagts att han är den lugne och säkre bondsonen från Stavby i Uppland som är född till motorcyklist och det ligger mycket i det. Han debuterade på NV 1952 och slog igenom samma år genom vinna både Midvinterpokalen som B-junior och Silversköldarna som A-junior.



På motorsexdagars belade han 2:a plats i 175 cc-klassen och erhöll guldmedalj.

Vid säsongsslutet fick han för sina framgångar ta emot "Nymanskölden" i guld av Miss World, Kicki Håkansson.

1953 vann han Nymanpokalen och Götapokalen och tog silver på Motorsexdagars trots en fotskada som tvingade honom att växla upp med ett snöre.

Totalt blev det en 6:e plats i OT-SM. Året därpå blev det delad seger i Marspokalen och seger i Nymanpokalen och Storsjökåsan och sammanlagt SM 2:a endast tre poäng efter Hasse Andersson. Det blev också Silver i Sixdays i Wales efter en punktering första dagen. Gunnar Johansson gör också sensationella framgångar i Motocross detta år.



*Gunnar Johansson hyllas efter vinsten i motorcykeltävlingen Novemberkåsan, Uppsala 1956*

Framgångarna fortsatte 1955 med seger i Shellkannen och delad seger med Roine Lööv i Novemberkåsan efter en rasande strid i skogen, samt guldmedalj i Motorsexdagars 1956. Gunnar kom nu att ägna mer tid åt motocross men fick i alla fall en seger i Vårkasen i Varberg. I Nymanpokalen gjorde han komiskt nog sin sämsta insats någonsin med en tiondeplats, trots att banan till stor del gick i hans hemtrakt Stavby i Uppland.

Motocrossen har nu blivit heltidssysselsättning men Gunnar försöker att vinna Novemberkåsan både 1957 och 1958 men lyckas till sist vinna för tredje gången 1959 och tar därmed hem dess vandringspris för alltid. Från detta år kör Gunnar Johansson en Crescent 500 cc motocrosscykel till många svenska och internationella segrar tillsammans med Bill Nilsson som även han kör en Crescent 500 cc.

## **Folke Larsson**



*Folke Larsson, Bad Aussee Österrike September 1952*

Folke tillhörde veteranerna av tillförlitlighetsförare redan i början av på 50-talet då NV-stallet tillkom och hade väl egentligen slutat att tävla då. Men när det blev dags för sex-dagarstävlingar i Sverige eller utomlands ville han gärna vara med på sin NV. Här kom hans rutin och säkerhet att spela en avgörande roll vilket gjorde att han nästan alltid anlände till kontrollerna i rätt minut. I svenska sexdagars tog han så gott som alltid medalj och i sixdays 1952 i Österrike blev det silver, 1953 i Tjeckoslovakien brons och i England 1954 blev det guld.



*En sport  
med risker.  
Okända  
förare*



## ***Gunnar "Littan" Lidström (1919 – 1985)***



Gunnar Lidström började tävla för Nymans 1952 som A-junior och fick därigenom en fast anställning på serviceavdelningen. Gunnar var i första hand en bra "sexdagarsåkare" både nationellt och internationellt och vann bl. a. 175 cc-klassen i Växjö 1954, vilket även gav en guldmedalj.

Vid den tidpunkten började han också biträda Arthur Lundgren som NV-stallets lagledare under några år, en tjänst som han återgick till

1961 i samband med att Crescent organiserade ett tävlingsstall för racerbåtar.

## ***Roine Lööf (1935)***



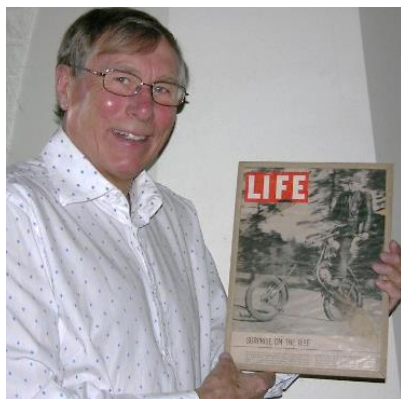
Roine Lööf måste räknas in bland toppåkarna i NV-stallet, trots att han kom med som junior så sent som 1954.

Eftersom han bodde i Uppsala upptäcktes han snabbt av NV-åkarna, vilket medförde att han fick lite stöd i början utan att direkt tillhöra stallet. Han körstil var hård och brutal vilket ledde till att han antingen fick en topplacering eller bröt.

Första segern kom 1954 i Västmanland Runt, där han segrade i juniorklassen för 125 cc.

1955 tävlade han som 19-åring i A-juniorklassen 125 cc och tog dels guld i Motorsexdagars, en 2:a plats i Storsjökåsan och vann både A-juniorklassen och delade totalsegern i Novemberkåsan trots sitt höga startnummer (91). Många framskjutna placeringar bidrog till att han också blev svensk Mästare i tillförlitlighet i klass 125 cc.

1956 hade även Roine börjat köra motocross men tävlade fortfarande i OT nu som senior. Framgångarna räckte till en 2:a plats sammanlagt i SM bl.a. genom seger i Nymanpokalen och framskjuten placering i Sjuhäradstrofén. I Motorsexdagars blev det också en guldmedalj det året.



### Roine berättar:

– Mitt intresse för motorer och motorcyklar väcktes redan i tidiga tonår, berättar han. Ett stort ögonblick inträffade när jag som 16-åring fick överta pappa Knuts 120 cc lättviktare. Med den for jag fram som ett jehu i skogar och grusgropar i hemtrakterna i uppländska Alunda. Ryktet gick om min framfart och den lokale fotografen Malmberg kom för att plåta den ystra pojken.

Jag skulle demonstrera en så kallad "kavaljerstart", drog med all kraft upp motorcykeln på bakhjulet med följd att framhjulet släppte från gaffeln. Fotografen lyckades fånga ögonblicket. Tidningen Se köpte och publicerade bilden 1952, bilden spreds vidare yttill olika tidningar världen över och hamnade slutligen som omslagsbild i amerikanska *Life*.

## Kan det vara här intresset för mc-sport vaknar?



**"Knuttar på Kungsgatan får klagomål för knatter"**

Bilden publicerad i UNT 12 juni 1952 med följande bild-text: "Det här gänget som UNT:s fotograf anträffade vid busscentralen på torsdagskvällen satt mest i parken hela kvällen."



### ***Bill Nilsson (1932–2013)***

Bill Nilsson som blev regerande världsmästare 1957 i motocrossens tunga klass 500 cc, kom till Nymans som fabriksförare 1958. Uppdraget var att köra en av två specialbyggda 500 cc crosscyklar tillsammans med Gunnar Johansson.

Det blev ett framgångsrikt år med dels seger i lag-VM och 2:a plats individuellt samt Grand Prix-segrar i Holland, Danmark, England samt ett otal segrar i Sverige.

Då Bill tidigare år även kört en del OT-tävlingar, körde han några tävlingar även i denna klass under 1958. Med sin Crescent / NV 250 cc vann han Novemberkåsan som räknas som världens hårdaste tillförlitlighetstävling.

1959 Blev han Svensk Mästare i 500-cross och vann ett otal internationella segrar.



### ***Curt Nelin 1930 – 2020)***

Curt började köra NV 125 cc 1952 och fick sitt genombrott i Motorsexdagars i Växjö genom att dels vinna lilla klassen och dela totalsegern med med Seth Lindwall som också körde NV. "Rörde inte en skruv på 6 dagar" löd en helsidesrubrik i Expressen. Därpå följde ytterligare framgångar.

Påföljande år råkar Curt ut för en svår olycka i Internationella Sixdays i Österrike när han som förste man passerade ett svårt avsnitt, vilket satte stopp för fortsatt tävlande.



*Lennart Dahln på Jellisbanan (50-talet)*



## Gösta Nyberg

Gösta var den glade och humoristiske föraren från Enköping som i början av 50-talet fick sitt genombrott i Motor 6-dagars. Han var en hård förare som inte gillade att finåka, vilket många gånger tvingade honom att bryta för maskinhaveri. Det hände naturligtvis att han också klarade sig från omkullkörningar och andra smällar. Vid sådana tillfällen hamnade han alltid i prislistans topp som 1953 då han vann tävlingen Päjänne Runt i Finland, en 77 mil lång OT-tävling som räknas till de allra hårdaste.

Gösta var således en bra Sixdaysåkare där det i första hand gällde att klara idealtiden

och det var i dessa tävlingar han också fick framgångar i NV-stallet, med guld i Österrike 1952, Tjeckoslovakien 1953 och brons i England 1954.



**En av alla vurpor i mc-sporten**

## *Karl-Erik Sjöblom (1929 – 2023)*



Karl-Erik hittar man som Junior i prislustornas topp under 1954 då han blir fastare knuten till NV-stallet. 1955 blir det många framskjutna placeringar och guldmedalj i Motorsexdagars. 1956 tar han som junior en 2:plats i Nymanpokalen efter Roine Lööf och silvermedalj i Svenska Motorsexdagars. 1957 tar han sin största seger genom att vinna Novemberkåsan, världens hårdaste motorcykeltävling, där endast 13 av 73 startande kom i mål och 1958 vinner han Stigstråket.

Karl-Erik Sjöbloms jämna körningar bidrog till att NV / Crescent fick många framskjutna placeringar och var en viktig kugge i både NV-laget och SMK Uppsalas lag.

## **Evert "Mörten" Söderlund (1931 – 1987)**



Evert, Mörten kallad, var alltid en glad fyr som inte klagade på någonting utan tog allt med ett leende. Sitt första tävlingsår 1953 belägger han en 5:e plats i det nyinstiftade SM-tävlingen.

1954 var ett fantastiskt fint år för Mörten som tävlade i lilla klassen med en 125 cc NV.

Följande segrar kunde inkasseras. Marspokalen, Storsjökåsan, Augustimotor, Älgjakten, Sjuhäradstrofén, Västmanland runt och Onsala Trail, vilket räckte till en 2:a plats totalt i SM.

1955 gjorde han en strålande insats i Motorsexdagars genom att ta guldmedalj och dessutom vinna det avslutande varv-loppet. I Storsjökåsan blev han 2:a och blev också 2:a totalt i SM.

Mörten var också en av de förare som provade på att köra TT bl.a. i Hedemoras TT på en NV-special i början av 50-talet



*Evert "Mörten" Söderlund, Nymanbolagen, trafikrodeo, Uppsala 1951 eller 1952.  
Svartbäckens IP (Numera Fyrishov)*

*Följande material är sammanställt av Svante Brinkhagen och bygger på research utförd av Lennart Göransson för en uppsats i industrihistoria framlagd vid KTH 2009*

## **Calle Zander (1940 – 2018)**

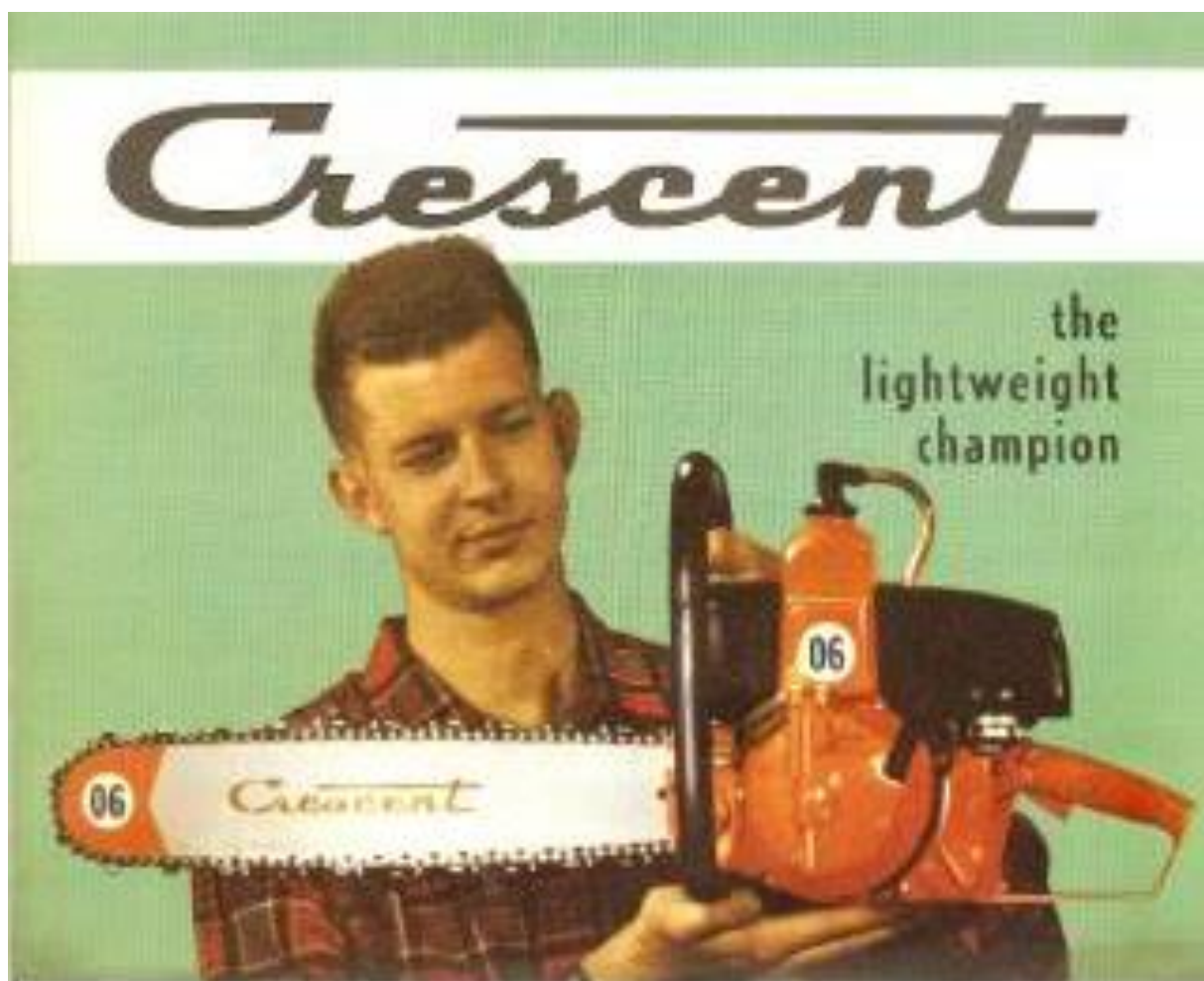
### **– upsaliensisk fartfantom på vatten**

Carl-Eric Zander, konstruktör och båtförare, föddes den 20 februari 1940 och växte upp bara ett par kvarter från dåvarande Nymansfabriken i kv. Noatun i Uppsalas östra utkant. Fadern Oskar arbetade på cykelmonteringen där. ”Han sa att jag tycker inte du ska börja på Nymans. Jag hade en äldre bror som var lite äldre så fanns det några slantar, så gick de till honom. Det var naturligt så. Men man kunde få en utbildning på Nymans. Man hade en lärlingsskola. Det måste varit 1955 då jag in på den. Man fick lära sig en massa saker från grunden. Man räknade ut omkretsen på runda saker och allt sånt här. Och jag tyckte det där var roligt. Och har det där från pappa att jag var ganska praktisk. Det kanske låter lite skrytigt men jag fick faktiskt högsta betyg.”



*Calle på hemmaplan på Rapphönsvägen bland idrottsminnen och diplom*

Carl-Eric erbjöds arbete på utvecklingsavdelningen. Det var inte i linje med faderns önskan. "...det var få som kom från lärlingsskolan dit.... Anders Karlén, han var chef ... Där fanns människor som kunde olika saker. En person som jag kom att fråga ut det var Erik Orsa-Bohlin. Han höll på med mycket udda saker där. Mycket med motorer. Och jag hade ju läst om det där hur det var att cykla. Och jag försökte fråga honom hur var det att cykla sexdagars. 'Äh', sa han, 'det var inget märkvärdigt'. Jag kom på mig själv senare, att jag sa likadant. Jag tror det ligger lite i idrottsmäns natur. Orsas sista jobb, det var att utveckla motorsågen som sedermera kom i andra händer. I Husqvarna då. Men det krävde att man testade den där noga och ibland gjorde han det i skogen hemma i Orsa. ... det var högt i tak på experimentverkstan.



*Mot slutet av 1950-talet utvecklade Nymanbolagen AB motorsågen Crescent 06. Sågen konstruerades av Ture Åkerfelt och byggde på Nymans utombordsmotorer. Crescent 06 introducerades på marknaden 1961 som den första "superlätta" motorsågen.*

Anders Karlén, han kunde komma med en skiss. Han var väldigt duktig på att rita och så sa han, hör du du, släpp vad du har! Jag vet att det inte går men det är ini helvete bråttom. Det var ungefär så det gick till under alla år.

På experimentverkstan så fanns det ju inga ritningar i begynnelsen. Om man ville ha en motorsåg, så var det någon som började på den. Sedan när man kom en bit så började man rita den. Man tittade naturligtvis på det som fanns på marknaden. De som var på experimentverkstan kunde väldigt mycket rent praktiskt och de började göra lite prototyper och sedan när den första prototypen var ute och studerad då så kunde man göra riktiga ritningar och så tog man fram slutprodukten.

Det var ett unikt gäng som jobbade där. Jag vet inte hur man hade samlat ihop dem men alla var händiga och väldigt duktiga. Dels Anders Karlén och så en som kunde svarva och någon som kunde bygga ramar till exempel, böja runda rör så att det började bli en cykel. Vi var åtta eller nio stycken. Var och en hade sin specialitet. Först så kom en slags beställning från huvudkontoret, då fick man börja se sig om hur man skulle göra, motorn var mest komplicerad. Och det skulle inte löna sig i början att ha en egen motor, utan då var man ut och såg var man kunde köpa, mest i Tyskland, där Fichtel & Sachs fanns och DKW



Så kunde man bygga en ram och lite finesser runtomkring. Man valde ju motor utifrån storleksordning. Var det en 125:a så var det till en motorcykel som inte skulle gå så långa sträckor. Folk skulle åka till jobbet, då gör vi en ram till den. Så kanske de ville ha en pakethållare, då hade man matsäck med, Det fanns ett produktlag på Nymans där man träffades hos VD Gustaf Grahn, också försäljarna med kunskap om vad kunderna ville ha och sedan fick det där produktrådet bestämma att vi tar fram en motorcykel, det tycks finnas marknad för det.

På ett sånt här företag är det ofta så att VD är inte tekniker utan kan ekonomi och ledarskap och annat så fick teknikerna säga att det här skulle vi kunna göra. På 50-talet började man inse att man kunde göra reklam för produkterna. Att tävla på cykel, det tog man upp väldigt tidigt. Fick man många segrar så sålde man mycket Hermes. De yngre ville längre tillbaka ha Hermes, senare kom Crescent.



På experimentverkstan var ingenting omöjligt, vi hade alltid ett eget objekt. Till exempel Orsa-Bohlin som höll på med motorcyklar under en lång period, kunde ju senare hjälpa till och ge tips när mopeden kom till. Då kunde Anders Nylander som ritade mopederna prata med Orsa om hållfasthet. Och finns det några leverantörer som har någonting vi kan använda på en moped? Vi gjorde ju inte allt till produkterna på Nymans. Och så satte man ett eget namn på det för att dölja. Sedan såg man att vi kan göra mera pengar om det är vi som gör grejer till dom, så köpte man då maskiner och anställde folk ”

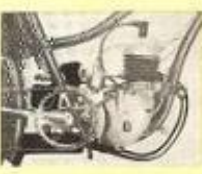
Genom verkstadstester, provkörning och till slut tävlingar utrönade man om fordonet skulle hålla. Carl-Eric tror inte att det fanns någon plan inom bolaget för hur man skulle klara utvecklingen.

Det kom upp en idé och så försökte man genomföra den. Ta till exempel en gräsklippare. Det krävdes en stor plåtpress för att kunna göra en överdel till en sådan, och det hade man inte. Det var billigare att köpa en färdig överdel av någon som hade en press. ” när det gällde mindre saker så gjorde vi det själva, det hängde mest på om det fanns pengar att köpa maskiner och om dom skulle betala sig, hälften av dom grejer som fanns inom fordonen, det var inköpta saker. Speciellt när det gällde motorer.

När vi kommer längre fram i tiden, när båtmotorerna började, då gjorde vi väldigt mycket själv och ritade mycket själv men lade ut jobbet. Låt säga att vi ritade en motor tillsammans med någon annan i Västtyskland, det kunde vi göra. Vi hade en som hette Hans Müller (i Västtyskland) som var väldigt duktig att skissa på motorer. Hans Müller hade en ide att vi ska göra så här och så skissade vi på den och sedan bestämde vi hur stor ska den här motorn vara och vad behöver vi för effekt; vad ska motorn användas till. På skitiga vägar eller ska ni tävla med den eller ska den gå i vatten som alla båtmotorer?



Bottenlänkgaffel  
och framnav med  
spårkullor



Insnävnings-  
tjuddämpare  
och avgasrör

## Crescent

### AUTOPED SAXOPED



**Autoped, typ 1115-1117**

Crescent och NV Autopeden, de senaste årens stora försäljningssuccé, kommer i år med ytterligare förbättringar. Nr 1117 har 24" hjul och 40 cc motor. Avgasröret är kortare och ligger under motorn. Andra nyheter är det effektiva sidostödet samt framgaffeln av bottenlänktyp. Packningshållare med förkromade stag.

Riktpris: 790:—

Nr 1115 har 26" hjul. I övrigt lika Nr 1117.

Riktpris 790:—

**Autoped, typ 1118**

Autoped 24" hjul och samma finesser som Nr 1117 men med kilremdrift.

Då tog vi kontakt med Hans Müller och på tre veckor fanns det en skiss beräkning att det där skulle kunna vara lämpligt till en Autoped. Då la vi ut motortillverkningen i Västtyskland och det gick otroligt fort. Denna Autoped, det fanns ett litet formellt fel på den - den visade sig gå alldeles för fort. Man fick bara köra 30 km/tim. Så vi måste strypa den genom att trycka in en ring i hålet i cylinderns bränsleinlopp så att det blev lite mindre. Ägarna upptäckte det där, så kunde man ju peta bort den där ringen. Det visade sig att mopeden gick 60 km/tim. En stor succé. Konkurrenterna som trodde att de hade satt oss på pottan - de sålde ju till gubbar och gummor.



## Så får du inte göra med din moped:

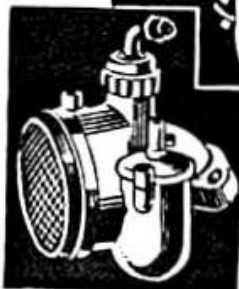
**Veckans Moppetips**

Du som mekar med din mopedmotor måste vara försiktig så du inte gör något olagligt. Alla effekthöjande åtgärder är nämligen kriminella, men följer du veckans moppetips har du goda chanser att hålla dig inom lagens ramar.

1. Slipa inte ner topplocket! Det höjer kompressionen och ökar motorns effekt.
2. Fila inte ner ett fem millimeter djupt jack i kanten på kolven vid insuget! Då kan motorn suga i sig för mycket bränsle, och blir alldeles för stark.
3. Se upp så att du inte av misstag råkar borra upp insugningsröret! Då får motorn på tok för höga prestanda, och mopeden kommer lätt upp i 50 km/h eller mer.

Om du misstänker att din moped inte uppfyller lagens krav, vänd dig omedelbart till närmsta polismyndighet.



Myndigheterna kunde inte göra så mycket så göt vi om det och vi sålde mycket. Vi var störst. När det gäller den andra frågan om tävlingar ute. Så är det så att när man gör en motoriserad sak så måste man alltid testa den där motorn. När det gäller motorcyklar hade man Erik Orsa-Bohlin. Han körde väldigt många tävlingar och han var 50 år redan då, när han var ute i skogen och körde långa tävlingar som Novemberkåsan. Och han hade fysik, det var inte många som kunde slå honom. Sedan gällde det då att öka ut det där lilla teamet som tävlade på så sätt testade man motorerna.

Det där kom också upp när det gällde båtmotorer längre fram, då får vi hoppa fram i tiden. Det var i början på 60-talet med den där Autopedmotorn Hans Müller hade ritat. Med den hade vi en stor framgång och Müller som satt därnere han tjänade pengar, den mest erkända konstruktören i hela Europa.

Han fick betalt av Nymans för att ta fram prototypen och rita den. Vi kunde till och med producera delarna på olika håll i Europa eller i Sverige, ett bra sätt för oss att lösa de här utvecklingarna för det behövdes mycket pengar. I det här fallet behövde man inte låna upp så mycket, utan vi kunde betala Hans Muller så fort vi börjat sälja. Då kunde vi betala tillbaka till banken.

Hans Müller var mannen bakom DKW-motorn. Bilmotorn. Vi kom underfund med att när vi gjorde större och större motorer, så kunde man producera billigare nere i Tyskland. När vi kommer in på båtmotorer till exempel. De var väldigt duktiga på att gjuta i aluminium. Det här var i början på 60-talet - då började man prata om att man skulle göra en liten båtmotor så slapp man sitta och ro. För det var många som tyckte om att fiska. Då kom Hans Müller på att Autopedmotorn kan vi göra en båtmotor av också.



Vi hade fått in en tysk konstruktör som hette Heinz Pichl. Han var ett fenomen - en verkligen innovativ person. Han brydde sig inte om ett dugg hur många timmar han jobbade. Det här måste jag klara av och så gjorde han det. Så kom Hans Müller att rita den första båtmotorn NV Marin. ett stort steg för oss att gå ut med och jobba i världen med det. På mer än något år så då han såg att vi hade framgång och han hade tjänat pengar på den där lilla båtmotorn. Då tänkte han att dom ska göra större motorer. Plötsligt så kom han hit med en ritning på en trecylindrig 500-

kubiksmotor - en enorm skillnad mot en liten encylindrig 50 kubikare som Autopedmotorn. Det var inte riktigt läge för Nymans att ha den där lilla motorn och sedan plötsligt hoppa till en 500 kubikare.

Ledningen insåg att nästa motor borde bli bara lite större än den första. Heinz Pichl satte igång med det steget. "Han satt här hela nätterna med att konstruera den första tvåcylindriga motorn. Men såg ju också den här 500-kubikaren. Reklamavdelningen och utvecklingsavdelningen hade börjat fundera. 'Den där på 500-kubikaren skulle vi väl kunna lägga beslag på utan att vi behöver den just nu? Vi skulle kanske kunna göra en tävlingsmotor av den för framtiden? Då kanske vi kan sälja mera småmotorer?'

**CRESCENT CS 500 CC**

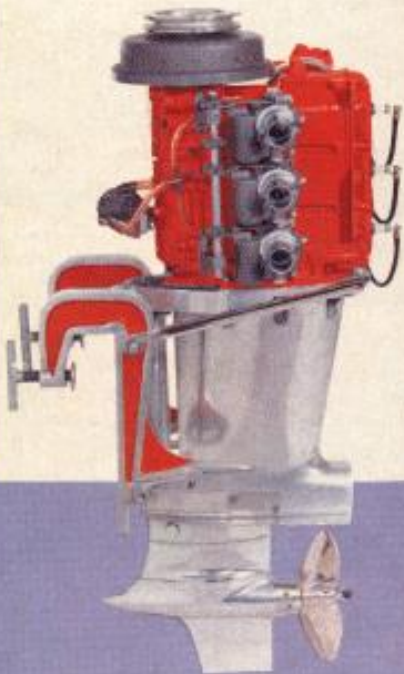
Crescent har redan hunnit göra en uppmärksam insats i utbördartävlingar runt om i landet. Inför 1963 års utbördarsäsong serietillverkar Crescent ett antal CS-motorer. Motorerna har genomgått ett flertal förbättringar och omkonstruktioner och när de nu går i serieproduktion är det en "färdig" motor som tillverkas.

Crescent CS kostar komplett med motor och bensintank kr 4.500:- + oms. kr 288:- = 4.788:-

Säljes endast genom Nymansbolagens raceravdelning i Uppsala.

**TEKNISKA DATA**

|                                 |                             |
|---------------------------------|-----------------------------|
| Cylindervolym:                  | 499 cc                      |
| Slaglängd:                      | 58,8 mm                     |
| Cylinderdiameter:               | 60,0 mm                     |
| Antal cylindrar:                | 3 st förkromade             |
| Effekt:                         | ca 50 hk vid 7500 varv/min. |
| Förgasare:                      | 3 st Bing, 8/25/1           |
| Tändning:                       | Svänghjulsmagnet, Haldex    |
| Kompressionsförhållande:        | 14:1                        |
| Vevaxel:                        | Kul- och rullagrad          |
| Kalvar:                         | Aluminium, smidda           |
| Utväxling, motor/propelleraxel: | 1:1                         |
| Vikt:                           | ca 33 kg                    |



Så kom en sådan där hit och Calle Zander och Ture Åkerfeldt och några fler skulle försöka göra någonting av den. Det kunde vara 1962 eller så. Vi gjorde en rigg, ett rör rätt ner och så kunde man sätta en sådan där på en akterspegel. Det var väldigt popluärt att tävla med små racerbåtar då i Västtyskland. Det hade man börjat med i Sverige också. Det fanns bara en tillverkare som levererade till Sverige då. Den tillverkades i Hamburg. Och tillverkaren själv, Dieter König, tävlade med den. Nymans trodde att skulle vi vara med och tävla så skulle vi få bra PR om vi lade beslag på den och gjorde en tre, fyra stycken att tävla med så skulle inte Hans Müller göra sig av med den utan den skulle vara vikt för oss till vi behövde den.

Man göt alltså själva motorn i aluminium. Men även kolvarna och cylindrarna. de var oftast i stål förut, en båtmotor får vatten på sig och kan rosta och det är inte så bra. Och en sådan motor blev ju lättare. Vi hade ju ingen båt, så vi kontaktade en direktör nere i Kungälv. Han ägde ABC-fabrikerna, Bröderna Claesson, och han var trefaldig europamästare på 500-kubikare. Åkerfeldt och Zanderg skulle bygga riggen.

En dag kom de och sa till mig att nu kommer den där Marcus Claesson, kan du rigga upp den där ? För då hade vi köpt en bromsbänk som klarade så stora motorer men det där krävde att man byggde en bassäng under golvet. Det var en märklig historia att bygga upp. Så vi tog helt enkelt först istället ett stort vattenkar. Och så monterade vi den där tävlingsmotorn med två byglar och drog fast den och där ute på fabriksgården mitt i kvarteret så kom Marcus Claesson, han måste ha vägt upp mot en 90 kilo. Och jag hade hört att om man ska åka racerbåt då får man inte väga mycket. Men han var ju trefaldig europamästare. Det var Ture Åkerfeldt, Gösta Stillerud, Calle Zander och Marcus Claesson som stod därute. Det blev ett fruktansvärt ljud för vi hade ingen ljuddämpare. Och så drog vi på och varvade upp. Vi hade gjort en bromsskiva för vi hade ju ingen propeller och så kunde vi mäta effekten. Det såg lovande ut och bra så small det till och den skar ihop. Calle blev väldigt chockad. Då säger Marcus Claesson 'det här känner jag på mig att det kommer att bli väldigt bra'. Ja, sa Calle men nu gick den ju sönder? 'Jo', sa han 'men Det här tycker jag ni ska jobba vidare med'. Och Gösta Stillerud han var entusiastisk.

"Men visionen av det här, vart var Nymans på väg? "Nymans har ju alltid haft för lite pengar. Även om man tjänat mer och mer för varje år. Man ville åt en ny marknad det var fler och fler som skaffade sig båtmotor och i Amerika var det enormt populärt att åka båt och Nymans hade lärt sig av cyklisterna och motorcyklisterna att man sålde mera om man lyckades visa sina produkter i lite svårare förhållanden och det skulle vi göra på sjön också. Man åkte på avlånga banor som gick längs stränderna. Den första tävling jag såg, den gick i Mora och där stod väl 5.000 och tittade på. Vi skulle nog vara två förare, vi valde, Hans Andersson som varit Nymans mest framgångsrike motorcyklist.

En ganska annorlunda person än Marcus Claesson. Hasse vägde inte så särskilt mycket. Jag hade för mig att det måste gå lite fortare om man inte väger så mycket. Men när det gäller den här sporten kom vi fram till att så stor skillnad var det inte.

Det skiljde väldigt lite därför att de här båtarna vi körde, dom vägde inte mer än mellan 60 och 80 kilo - man stod på knäna och så höll man i ratten med högerhanden och med vänsterhanden så hade man gasen och så körde man i vänstervarv.

Och den första stora tävlingen var i Mora. Och vi tog oss runt. Calles uppgift då kom vi fram till att det skulle inte alls vara att tävla egentligen. Men däremot måste han åka mycket med en båt ute på Korsbacken eller i Mälaren. Calle åkte nog tio gånger mera båt än de som tävlade. Det var för att kunna testa ut vad ska vi göra, kan vi förbättra. Även om vi inte vann så var det enorma reportage i DN, Svenska Dagbladet, Upsala Nya Tidning. Calle kunde inte drömma om att det var så mycket PR däruppe och att det var så mycket folk. De hade två utombordare. En encylindrig, en tvåcylindrig. Och den var alltså på åtta hästar. Och drömmen att komma till 50 hästar. Ingen i dom andra tävlingsklasserna ville hjälpa oss på traven, det tyckte de var ganska bra för man behärskar inte någonting om man inte gör det själv. Och deras filosofi var tvärt emot vad tyskarna hade. De hade propellern djupt ner i vattnet för att uppnå stabilitet. Nymans hade bara ett blad i vattnet i taget. Då blev det mindre friktion. Man kunde åka fortare. Och de tyckte ju att vi inte var kloka.

Dieter König i Hamburg levererade mycket olika sorters motorer och så tävlade han, så han var en konkurrent. en väldigt trevlig person trots att vi var konkurrenter. Efter varje tävlings slut så hade man prisutdelning och ibland fest och då var man hur bra kompis som helst. En hård kamp framförallt mellan König och oss, för resten av de motorer som fanns, dom försvann snabbt. Hasse Andersson och Marcus Claesson de körde första och andra året och vi lyckades komma trea andra året och det var vår bästa placering.

De tävlade i USA och Japan, men lite européer kom hit och vi lärde oss väldigt mycket av det här och jag tror att det skjutsade på att även standardmotorerna blev fler och fler.

Vi lärde oss mycket av tävlingsdelen. Men den gav också enorm publicitet. Det kunde stå en helsida i Svenska Dagbladet sportredaktören där tyckte att det här var fantastiskt. Dom var lyriska. när Mora hade gått och vi hade tredje plats då var vi mogna för att göra ytterligare lite förbättringar. så göt vi en aluminiumrigg som var mycket stadigare än vad tyskarna hade. Man gick till styrelsen och sa att tävlingsreglerna är sådana att man måste göra 100 motorer för att få åka i standardklassen på bensen.

Och det var ju betydligt lättare än det här som vi hade börjat med, nämligen att åka på metanol, för det gick ännu fortare med bensen. Men eftersom vi experimenterade och inte hade 100 stycken så var vi tvungna att börja på den värsta klassen. Vi gör 100 motorer och så får dom komma hit och titta och homologisera. Så är vi godkända i hela världen att tävla med dem. Det var ett stort Grand Prix uppe i Siljan i Mora varje år. Som var mycket omskrivet det kom hit 90 personer och köpte varsin motor. De sa att vi är så trötta på de här tyska motorerna. Man får aldrig några reservdelar och de bara går sönder men de här som ni kör på bensen, de går aldrig sönder.



*Carl-Eric Zanders världsrekordmotor. Crescent 500cc med tre cylindrar. Foto från [www.nymansuppsala.se](http://www.nymansuppsala.se)*

Hela gårdsplanen var upptagen av en massa tävlingsbåtar. Dom kom på en söndag vi skulle montera visa hur dom skulle använda dom och vilka propellrar sedan erövrades oändliga segrar i den klassen med den NV-motorn. Vi exporterade redan då väldigt mycket utombordare. Och den här reklamen den kostade ju ingenting för oss men hade varit enormt dyr om vi hade köpt den.

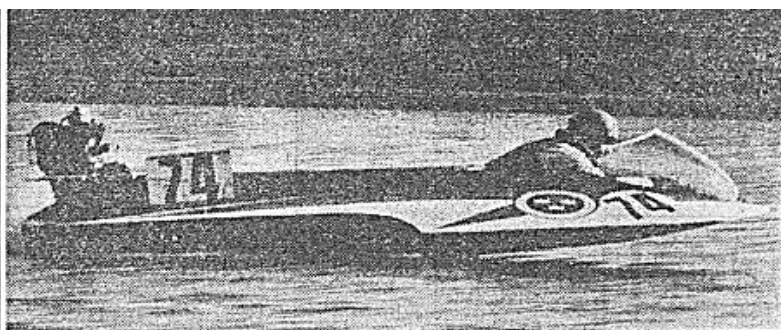
Och det gjorde att trots att firman alltid höll i pengarna, det här satsade dom mycket på. En del anställda tyckte kanske att det var en lektuga men reklamen gjorde att det satte en enorm skjuts på utombordarna och kom ju att sluta med det att vi vart väldigt snabbt Europas största producent av utombordare.

Bara USA och så Japan var lite större. Och det här gav så stor reklam, så ökade försäljningen och kraven kom på nya och större motorer. ökade produktionen ända fram till att Volvo så småningom kom in i bilden. Men det var långt senare. Tredje året så kom det hit en kille från USA som hette Dick O'Dea och en japan som hette Akira Nakamura. Och de ville ha en sån här standardmotor för de hade hört talas om den.

Det gick inte många dagar förrän det kom telegram från båda länderna att de hade satt nya rekord. Så fort gick det. En vecka fick vi hit en japansk tidning som ingen kunde tyda. Men det var en jättestor bild på framsidan när han kom med den här motorn. Han sa att det var ett svenskt under som gjorde att han kunde vinna. Och han hade satt japanskt hastighetsrekord. Den reklamen, den hade varit fruktansvärt dyr om det inte gått på det här sättet. Det gillade bolaget. Hela min tid så visste Calle att det var alltid en penningfråga på allting. Men trots allt så får man säga att Nymans förstod ju att man måste göra reklam för sin vara. Och det hade man ju börjat med, som man tog upp i början här. Cykeltävlingar för att kunna sälja cyklar. Nu var det en ny produkt. Båtmotorer.

Företaget krävde mer och mer. Vi skulle kunna sätta svenskt rekord. Ja, då ska ni göra det, sa man. Det får kosta vad det kosta vill. Vi fick gå till båttracingförbundet och de fick utse en dag och så kom det hit kontrollanter. Och instrument. Det var inget litet jippo. Nästan varje år så kom ledningen, 'vi måste ha ett världsrekord'. Och för mig så lät det otroligt. Hur kan man kräva det? Men dom gjorde det. 'Vi behöver det' Så kom det sig att Calle Zander noterade sex olika världsrekord i klassen, det var väl liksom hans jobb. Eftersom han provade ut allting. Då ville de att då får han göra det här. Det var inte riskfritt men det var roligt och det gav ju mycket tillbaka.

Carl-Erics första världsnotering blev i klass CS på Rydboholmsbanan utanför Vaxholm den 15 juni 1963 med 126,21 km/tim. Man körde i båda riktningarna med flygande start och högst 20 min. mellan åken. Snittfarten räknades fram. Lagom svag motvind var bäst. Uppmärksamheten måste vara skärpt. UNT skrev i en fyraspaltare med foto dagen efter: "...gick allt perfekt men i motvinden var det sämre och det var ytterst nära att ekipaget gjort en volt. Han lyckades emellertid klara sig helskinnad över mållinjen. Efter en stund gjordes ytterligare ett försök men nu var man på det klara med att vinkeln på motorn skulle ställas om efter den första medvindssträckan. Och se! - Det var ett lyckat schackdrag. ..."



## Carl-Eric Zander slog världsrekord

— Från vår utsände medarbetare GAR —

VAXHOLM, UNT — Ett världsrekord och tre svenska blev skörd för Carl-Eric Zander och Rune Rillmo, när de gjorde rekordförsök i lördags i Skävsjöholmsundet intill Vaxholm med Crescentmotorn. Det var SVERA som anordnade proven, som nu går in till UIM, den internationella organisationen, för godkännande.

Proven skulle göras i fyra klasser men man lyckades denna gång endast förbättra dem i tre. Det var meningen att de skulle börja kl. 5 på morgonen, men då började det blåsa, varför man måste vänta på bättre väder. Först efter kl. 20 var det så pass lugnt, att C-E Zander ville börja försöken. Han inledde en 18 hk-motor, vilken drivs med metanol. Blåsten var fortfarande en smula besvärande och cabovern gick långt ifrån stadigt. Hastigheterna blev 122,5 och 114,83, vilket ger ett medelvärde på 113,66. Zander avstod från fler försök och nöjde sig med denna notering, som är svenskt rekord. Det gamla löd på 105,43 och innehades av Gunnar Faleij, Mora. Världsrekordet är så pass bra som 132,93 och det har finnen Stig Fagerström.

Zanders första försök i CS-klassen — standardmotorer — var lovande och det löd på 137,5, vilket endast helt obetydligt överskred hans eget världsrekord. Han gjorde strax om försöket och den här

gången gick det betydligt bättre — hastigheterna i båda riktningarna blev 146,04 och 141,18, vilket blir 143,61. Detta rekord kommer Zander att kunna pressa ytterligare under gynnsammare omständigheter. Hastigheten är såväl världs- som svenskt rekord.

Rune Rillmo, som var en smula tveksam, beslöt sig för att göra ett försök med C-motorn — Nymanbolagens racer — och han nådde ett bra resultat i sin enda körning med hastigheterna 158,24 och 153,85, vilket blir 156,05 km/tim. Hasse Anderssons svenska rekord löd på 149,72 km/tim. Än är det en bit kvar till Pierre Hennes världsrekord, som han satte i Berlin i höstas med 169,48 km/tim.

Rillmo hade nu fått blodad tand och ville och prova D-motorn, som är en upphörad C-motor på 507 cc. Den är handgjord och finns endast i ett exemplar. Tiden var nu så långt framskriden på kvällen att man fick forcera arbetet med slut-



På övre bilden ses Carl-Eric Zander i rekordfarten med CS-racern i Skävsjöholmsundet. Därintill pysslar Zander (t. v.) och Rune Rillmo med D-racern, som man aldrig hann prova ordentligt

trimningen och följden blev att motorn inte gick kländerfritt. Efter kl. 22 var det slut på tillståndet från myndigheternas sida och Rillmo får alltså vänta till nästa gång med att pröva rekorden i D-klassen. Världsrekordet innehar Dieter Köning med 173,17 km/tim och det svenska har Zander med 152,69.

GAR

Senare tillkom sju världsrekord i olika klasser. Det fjärde blev legendariskt. Det var den 5 juni 1964. Då blev Carl-Eric först i världen över "vattenvallen", 150 km/tim, med en klass D-motor. Farten mättes till 151,46 km/tim. "...det fanns dom som gick in för det här och jag vet särskilt en som sa att 'jag åker med livet som insats för jag tycker det är roligt'.... de första tio åren var väl jag och ytterligare någon involverade i utlandstävlingar. jag hade inte semester på tio år. Hur det gick till vet jag inte. Men jag fick ju betalt för det. Men efteråt har jag kommit på att jag förstörde nog mycket också. Jag hade inte tid med dem jag kände. De bara läste i tidningen att jag var där och där och det var svårt inte ens mina närmaste. Jag var aldrig hemma." Carl-Eric bildade aldrig familj. Och brodern i Västerås såg han sällan under 15 års tid. "Det var ju ingen som ville sitta hemma och vänta på mig och jag var aldrig här. Och var jag i Uppsala så var jag här och jobbade på kvällarna. Min pappa han var glad när det lyckades. Så han ångrade nog inte att jag hamnade här för jag fick ju se mycket av Europa.

Det var svårt när man kom in på öst. Det värsta det var när man kom över gränsen till Polen. Barnen kom fram och tittade på det konstiga vi hade med oss och jag var så tagen jag kunde inte se barnen stå där, smutsiga, hungriga. Vid ett tillfälle när det var frågan om att sätta ett världsrekord i Västtyskland så fick jag se i verkligheten Albert Speer som fortfarande var i livet. Och ytterligare några stycken av det mera hemskare slaget....”

Det sista rekordet tillkom i Milano den 13 mars 1969. Carl-Eric beordrades dit av ledningen. Men först skulle han till Gävle för att träffa en kund på en fredag, på lördag skulle han vara i Sälen och sedan åka Vasaloppet på söndag, som han brukade. På måndag måste han vara i Milano. Det började dramatiskt redan hemma. Han krockade med en lastbil på fredag utanför Gävle på väg till Sälen. Per telefon lyckades han med tur hyra bil och ordna likviditet till ett bilköp för hemresan. Skidorna var i spillror så han lånade skidor till loppet. På måndag var han med 30 nedresta svenskar i Milano. De ville se honom sätta ännu ett världsrekord, nu i klass CU. Och rekordet löd på 118.03 km/tim. Mediafolk var med och det blev publicitet. Carl-Eric säger, att hans chef Gösta Stillerud fortfarande talar om att han kan inte heller förstå att de lyckades så bra. De hade rätt timing och kom i rätt tid och fann rätt personer som Hans Müller. De blev Europas största utbordartillverkare. Den direkta reklamen kostade inte mycket. Om pressen säger han: ”...dom svenska tidningarna ringde till oss och sa har ni någonting?

De ställde upp på vad som helst, varje år när Båtmässan var, där fick jag naturligtvis alltid ställa upp. Bara visa upp mig. Stora kundträffar, där fick jag också lägga mycket tid alla ville träffa en. Det förstod man inte då. Jag tyckte det var lite fånigt kanske. Vad kan jag göra för dom? Men bara att de fick höra lite grann och se lite och vem det var. Dom sålde på det och berättade säkert för sina kunder så dom sålde på det på en tioårsperiod åkte jag med de 100 största kunderna till något land i Europa på någon konferens. Det är det som gör att jag inte hade någon fritid på nästan hela min karriär i Nymans. Jag hade inte tid för annat. Jag var väldigt bra behandlad här och det blev inga ekonomiska problem eller någonting. Jag var mera nöjd. Men det var baksidan, man kunde inte leva ett riktigt liv.

Det finns en veteranförening i Sverige för dom som höll på och då kommer naturligtvis dom här gamla rövarhistorierna fram i dagsljus igen. Även om inte alla finns kvar idag så jag kanske ska säga en sak som var väldigt frustrerande.

Det var att i det så kallade firmalag vi hade, så omkom tre stycken. Det var vid olika tillfällen och ändå så hade vi sagt att säkerheten måste gå först. Men ändå tre dödsfall blev det. Det var inte så kul på ett sätt att försöka jaga dom här världsrekorden. Skulle man slå runt eller går det här?” Men Carl-Eric hade tur när han åkte upp i luften och havererade två gånger. Det gick snabbare att accelerera om det var svag motvind. Då kom båten tidigare upp ur vattnet och friktionen minskade. Men gick det för fort så... De olyckorna som hände ledde till nya säkerhetsregler. ” Ja jag har varit nära också. Ändå ska jag säga att Gösta Stillerud som var högsta ansvarig för det här, han var noga med att 101 % ska vi lägga på att klara säkerheten. Så att Nymans dom höll inte igen några pengar när det gällde att skydda oss själva. Och vi försökte göra det så tryggt vi kunde.

Under tio år så levde man så här. Jag bodde här borta på S:t Olofsgatan då. En onsdag till exempel, då kunde det komma tio av det här laget hem till min lilla lägenhet på 14 kvm. Då skulle det taktikpratas och det var den enda kväll jag inte var här och jobbade. Så jag hade inga timmar alls för mig själv. Det är klart man växte ihop med det där. Man vart som någon stor familj Men det var roligt att vi fick ut lite andra saker ur det hela. ” I början av 1970-talet exporterades cirka 4.000 motorer till ett 80-tal länder till ett värde av cirka 80 mkr - i 1996 års ’nuvärde’ 260 mkr - vilket var oöverträffat i Europa.

Bland Carl-Erics minnen av de intensiva tävlingsperioderna finns också minnet av reklamavdelningens ”framfart”: ”Det hände regelbundet att Lennart Nilsson däruppe, gav uppdrag till Sture Karlsson - Sturefoto - som skötte Nymans fotografering. Det kunde vara vilken udda tid som helst på dygnet, som han ringde ut Sture på jobb.” När Volvo kom in i bilden 1973 övertog de utombordarna. Och de hamnade då under Harald Wiklunds ledning i Volvo Penta. Motorerna döptes om från Crescent till Volvo. Carl-Eric säger att när P G Gyllenhammar ville lägga ner tillverkningen, då hotade Wiklund att avgå. Men det fick han inte. År 1979 var forna Nymans båtmotorepok över. Carl-Eric fick erbjudande att flytta med till Göteborg men tackade nej. Han fick då i stället ett års lön plus tjänstebilen.

År 1996 tog han tillsammans med goda vänner och med stort stöd av kommunägda Industrihus AB, som ägde det ursprungliga kv.Noatun, ett initiativ till bildandet av Föreningen Nymans Vänner.

I taket i ett av trapphusen i den kontoriserade fastigheten hängde länge en av de tävlingsbåtar som Carl-Eric körde med Crescentmotorn. Den finns numer på föreningens nuvarande adress i huset bredvid, Salagatan 18B. Gör ett besök där – där finns massor att se.



*Här är bara en del av cykelsamlingen som Nymans Vänner förfogar över i museet*

Nymans Vänner har öppna visningar av sina samlingar i källaren på Salagatan 18 B i stort sett varje söndag kl. 13-16 fram till sommaren med uppehåll för påsk. Allt från cyklar och mopeder till motorcyklar och båtmotorer; ja, till och med diskmaskiner finns där! Ta gärna med några bekanta och så kan ni se lite riktig kulturhistoria att ha till livs. Det går även att boka enskilda visningar för grupper.

**Även öppet under årets kulturnatt den 14 september**

Även våra vänner på Industriminnesföreningen i Uppsala har öppet på samma tid och adress, så passa gärna på att besöka båda! Besök även deras hemsida, som bl.a. innehåller en hel del info om Nymans.

*Leif Wahlström*