

Boxern– en polisiär trotjänare

INGRESS

Boxermotorn från tyska BMW, denna ganska udda mc-motorkonstruktion har kommit att bli synonymt med svensk mc-polis sedan 65 år. Hur kan det komma sig? För att försöka förstå bestämde sig undertecknad för att resa bakåt i tiden och där provköra fyra trotjänare från 50-, 60-, 70- & 80-talen som alla varit i statlig tjänst.

Inledning

Är det inte lite märkligt att den svenska poliskåren så gott som alltid verkar ha hållit sig med boxer-BMW som tvåhjuligt forskaffningsmedel? Åtminstone om man betänker att tvärställd radfyra varit norm i mc-världen sedan Honda släppte sin CB 750 1969. För att kunna kasta ljus över historiens mörkaste vrår stämde jag möte med några gentlemän ur Mc-polisveteranerna. En förening med ca 450 medlemmar vars stadgar föreskriver att man måste ha utexamin-erats från någon av de centrala mc-förarutbildningar som polisen anordnat sedan starten 1954 för att få ansluta sig. Lasse Svensson, Bengt Johnsson och Nils Erik Erlandsson är alla aktiva medlemmar.

Förutom sina motorcyklar och ousinliga detaljkunskaper har de också lovat bidra med tidstypiska uniformer och utrustning för att jag fullt ut ska kunna ”åta mig fallet” som det hette på polisspråk förr. Åtminstone om man ska lita till de gamla svartvita pilsnerfilmernas vokabulär.



Kommunal polis

För att förstå kontexten måste vi egentligen backa bandet ända till 1920 när Stockholmspolisen som första distrikt i landet tog beslut om att köpa in fyra motorcyklar av modell Indian Power Plus med sidvagn i syfte att jaga fartsyndare. Därefter passerade allt från maffiga Ariel Square Four till Husqvarnas lilla Drömbåge på 175 kubik genom polisgaragen runt om i Sverige under första halvan av 1900-talet. Orsaken till den stora variationen var förstås att polisen var en kommunal angelägenhet på den här tiden och vad konstaplarna gränslade avgjordes med andra ord av hur god tumme man hade med sin finansiär i form av den lokale borgmästaren och hans



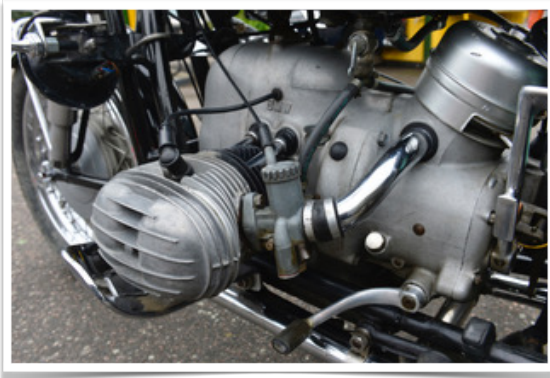
Fotografi föreställande motorcykelpatrull i Stockholm 1930 på en provmotorcykel från Husqvarna. Förare: Torsten Remblad. I sidovagnen Karl Billsjö.

Foto: Polismuseets fotosamling

förvaltning. Under slutet av 40-talet hade svensk ekonomi återhämtat sig efter kriget vilket märktes på att trafikintensiteten ökade markant och antalet bilar i trafik kom sedan att fyrdubblades under 50-talet. Konsekvensen blev att den första organiserade trafikövervakningen kom igång 1954 när "Operation vägvett" sjösattes under ledning av före detta inrikesminister Eije Mossberg. Till exekutor utsågs den efter Ådalskravallerna -31 instiftade och rikstäckande statspolisen som snabbt insåg att man skulle bli för orörliga i sina stora svarta jänkebilar av märket Ford och Plymouth. Ett rappare och mer lätttröligt tjänstefordon efterfrågades därför.

Dålig driftsäkerhet

Alltså gjorde svensk polis nu för första gången ett större samordnat inköp av 54 stycken Triumph T110 Tiger/police från Uno Ranch AB i Göteborg 1954. Samma höst genomfördes också den första centrala polisiära körutbildningen på Skarpnäcks flygfält enligt modell från Arméns motorskola. Trajorna föll dock relativt snabbt i onåd hos konstaplarna på fältet. Det rapporterades om brända ventiler, krökta dragstänger eller rent av vevstaksbrott. Allvarliga driftstörningar rimmade illa med önskemålen från "vägens riddare", epitet som de



mc-burna enmanspatrullerna fick i samtida press, om att deras transportmedel skulle hålla ihop i ur och skur. Här verkar vi alltså ha ringat in vad som sägs vara orsaken till att stats-polisen förde upp kvalitet och driftsäkerhet högst på dagordningen. Redan året efter gjordes istället försök med BMW:s R50- och R60-modeller och dessa kom sedan successivt att ersätta Triumphmaskinerna.

Lasses svarta BMW R60

Det för oss fram till Lasses svarta R60 som är äldst i gänget bland boxarna denna augustidag nere på den skånska slätten. Lasse förklarar att den levererades av general-agenten Arne Rindar AB i Stockholm direkt till Västerås polisdistrikt i maj 1959. Där togs den i bruk med registreringsnummer U93 och förare var bland andra Hans Romeling. – Efter sju års tjänst i Västerås övertogs den i januari 1966 av nyinstiftade Rikspolisstyrelsen med säte i Stockholm och döptes därför om till "A3003", berättar Lasse. I RPS regi förde Lasses R60 nu ett tufft liv som skolhög för det lyckliga fåtal som klarat antagningen till polisens mc-förarutbildning som den våren ägde rum i Hässleholm. Efter drygt ett års tjänstgöring på skolan gick R60:n så slutligen i pension och såldes ut till allmänheten.



Kände igen regnumret

År 1985 snubblade Lasse över hojen på Lindströms Motor i Malmö. Den var då i ett ganska bra skick men helt civil och utan någon som helst medföljande polisiär utrustning. Lasse bestämde sig för att ge den svarta boxern en chans och betalade det begärda priset på 17.500 kronor. Han körde den sedan med bland annat en tillkopplad Steib S 500, en tysk sidvagn från 1954, innan han av en händelse fick se en gammal bild på en polishoj i Sydsvenska dagbladets arkiv. Lasse kände igen registreringsnumret och insåg med ens att det var samma hoj som han hade stående hemma i garaget. Denna upptäckt väckte Lasses intresse för att återskapa BMW:n till det skick den hade i fornstora dagar i rikets tjänst. Sagt och gjort, Lasse tog kontakt med polistekniska museet och Mc-polisveteranen Jan Huzell som bistod med delar och råd om hur Lasse bäst återställde den till tjänsteskick igen. Idag används den svarta klenoden vid olika veteranträffar och uppvisningar. Ibland har hojen och dess ägare även fått agera statister vid filminspelningar.

Bengts vita R60S

Bengts vita skönhet med kromade tanksidor togs i bruk vid polismyndigheten i Skåne med regnummer M3540 i april 1965. Typbeteckningen enligt regbeviset är R60S vilket tarvar en förklaring då BMW faktiskt aldrig tillverkat någon sådan modell. Bengt tar till orda med ett leende: – Den korrekta beteckningen är R60/2 men av någon anledning valde Rindar att kalla den "Special" i dokumenten vid importen från Tyskland vilket sedan förkortats till



R60S. Förutom ett par hästar till på pappret är specifikationen dock snarlik Lasses R60, även om tillvägagångssättet för att mäta upp tjänstevikten nu verkar ha inkluderat även polisutrustningen som synes av faktarutan. – Det som också är lite unikt med denna hoj är att den vid försäljningen i maj -69 hamnade hos en privatperson som behöll den fram tills att jag fick köpa den 40 år senare. Till dags dato har den alltså bara haft tre ägare, avslutar Bengt.

Mer avancerade R75/5

Nästa steg i evolutionen representeras under vår provkörning av en R75/5 från 1971 och här möter vi det största skuttet utvecklingsmässigt mellan de testade exemplaren. Modellen debuterade året innan och innebar förutom ett modernare chassi, med bland annat teleskopgaffel istället för den tidigare Earlesgaffeln, också en helt nykonstruerad motor. Förutom 155 kubik extra hade den nu fått elstart, ett riktigt oljefilter, nya vakuumförgasare för snabbare gasrespons och stötstängerna på undersidan av cylindrarna för att möjliggöra bättre nedläggningsvinkel. Alltsammans förbättringar som borde gjort livet för mc-poliserna ganska mycket lättare. Just det här exemplaret med det ursprungliga reg.numret M199 har kunnat spåras till tjänstgöring vid Trafiksektionen i

Malmö där den tjänstgjorde med bl.a. Stikkan Sjöstedt i sadeln mellan juni -71 till december -76 då den omregistrerades för civilt bruk och såldes vidare.

R80/7 innan K-modellerna

Sommaren 2010 tog Nils Erik tillfället att genom fordonskammaren i Solna förvärva en av de sista polisboxrarna som myndigheten införskaffade innan BMW:s K-motorer tillfälligt tog över inom polisen i och med introduktionen av K75:an i mitten på 80-talet. Denna R80/7 från -84 hade då svårslagna 25 år i statlig tjänst bakom sig vilket har en alldeles speciell förklaring. – Även denna cykel inledde faktiskt karriären i Malmö men då vid Länstrafikgruppen som verkade över hela Malmöhus län. Där avverkades 4.578 mil innan den 1989 överläts till Dalarna för fortsatt tjänst på trafikavdelningen i Falun, berättar Nils Erik och styrker sina påståenden genom att visa upp cykelns loggbok. Förklaringen är enligt Nils Erik att de nyare kåpförsedda polishojarna vid den tiden inte lämpade sig lika bra för vintertjänstgöring med skidor som den nakna R80-modellen och därför kom detta exemplar att exklusivt användas vintertid vid evenemang som Vasaloppet, Svenska Skidspelet och Svenska Rallyt under de följande 21 åren. – Något hundratal mil om året verkar det dock bara ha blivit i Dalarna eftersom mätaren blott stod på 6.669 mil när jag övertog den. Det mesta av den polisiära utrustningen fanns med vid köpet och hojen var då fortfarande vinterutrustad med skidor, dubbdäck och ombyggda reglage för växel och bakhjulsbroms. Att bygga om den mellan sommar- och vinterskick tar cirka 3 timmar, avrundar Nils Erik.

Äntligen i sadeln

Efter att ha fördjupat oss i cyklarnas brokiga förflutna blir det så äntligen dags för själva provkörningarna. Att jämföra gamla ärrade tjänstehojar på detta vis säger förmodligen mer om vilka halsbrytande äventyr de upplevt under sin levnad, än om modellernas egenskaper när de rullade ur fabriken som nya. Dessutom ska det väl direkt erkännas att någon uttryckningskörning med vilt varvande motorer och skrapande ventilkåpor genom kurvorna ägnar vi oss inte åt denna dag. Farten är dock tillräcklig för att notera vissa skillnader och svagheter. Den äldsta av cyklarna tenderar att vilja komma i självsvängning när jag släpper styret med ena handen under avslag för att signalera för körfältsbyte, något som härleds till ett slitet framdäck. Den vita R60/S:en går visserligen som tåget genom böjarna rentchassimässigt men dess sadel borde kunna få även den mest härdade sjöbuse att vomera av sjösjuka. Sadelkonstruktionen med fjädrar likt en gammal fåtölj är det måhända inget större fel på ur komforthänseende, men feedbacken på vad som händer mellan vägbanan och svanskota är obefintlig. R75:ans centralstöd förefaller ha fått sig en knäck under årens lopp och tar i oroväckande tidigt i vänsterböjar. R80:ins båda Brembo-skivor fram verkar ha dimensionerats för minst dubbla motorstyrkan och kräver följaktligen viss tillvänjning när man kommer direkt från dess trumbromsförsedda syskon för att man inte ska bromsa omkull sig i första bästa korsning.



Mycket karaktär

Likheterna mellan de fyra boxrarna är dock betydligt fler än olikheterna. Särdraget att vilja rotera i högervarv runt den längsmonterade vevaxeln är slående så fort motorerna fått liv. Även om 800:an är lite varvilligare och snabbare till karaktären än de övriga tack vare sitt lättare svänghjul, känns det tydligt på alla fyra att det är mycket massa i motorns rörliga delar vilket ger en trygg och stabil motorgång. Värdefullt för den som ska eskortera en tung godstransport i sakta mak, övervaka en löpartävling eller köra i gångfart bland fotgängare på karnevaler. Känslan från förarplats kan bäst beskrivas som solid och det mesta upplevs vara tillverkat i överdimension, inte minst transmissionen som med sitt karaktäristiska klonkande kräver både tid och bestämdhet för att inte spjärna emot. För att inte tala om kardans hisande eftersom paraleversvingen ännu inte hade introducerats.

Hade många fördelar

Nåväl, om vi då tidigare i texten fått en förklaring till varför BMW-boxrarna gjorde entré i slutet av 50-talet. Hur kommer det sig då att man sedan höll fast vid dem i decennier? Samtida källor med insyn vittnar om att det fort jobbades upp en tät och nära kontakt med den dåvarande generalagenten Arne Rindar AB i Stockholm som hade vilja och förmåga att erbjuda bra serviceavtal med snabb leverans av delar. Något som tillsammans med kravet på kardan var en nyckelfaktor för beslutsfattarna på Tekniska byrån som kravsificerade fordonsinköpen hos RPS. Mc-polisveteranerna i sällskapet tillägger att just den underhållsfria kardanen värdesattes högt när man själv svarade för både skötsel och tvätt mellan passen. Boxerkonstruktionen ansågs lättmekad när det väl behövdes och de friliggande cylindrarna gav bra kylning. Något som betydde att motorerna tålde att stå på tomgång väldigt länge vilket arbetsuppgifterna ganska ofta kräver. Dessutom var BMW tidiga med rejäla elsystem som tålde extra belastning i form av radio, sirener och extra belysning. – Precis som även civila boxerförare kan intyga så ger boxerkonstruktionen i sig en låg tyngdpunkt vilket är till gagn för vägegenskaperna, speciellt vid lågfartsmanövrering och terrängkörning, menar Bengt. Nackdelarna då? Nja, det finns väl egentligen bara en förklarar den rutinerade församlingen och det är boxerns bredd vid smala passager. Otaliga är de vandringsägner där moppeslynglarna undkom genom trånga grindhål eller mellan betongsuggor. – Det stora flertalet av dessa "great escapes" kan dock med säkerhet avfärdas som just skrönor, skrockar gubbarna med illmariga blickar.

Text: Björn Gunnarsson, Foto Lasse Svensson