

BM-bladet

Munktell's • Bolinder's • Bolinder-Munktell • Volvo • BM-Volvo • Volvo BM

Årgång 10

Nr 3

September 2019



Svenska BM-klubben



**Regionkonferens
BM-maskiner i uniform
Parca-förvärvet 1969**

**Var byggdes maskinerna
Nerslag i historien
...och mycket mer!**



Ansvarig utgivare

Guy Larsson 070-344 48 92, guy.larsson@bmklubben.se

Redaktion

Lennart Öknegård, redaktör, bm-bladet@bmklubben.se

Per-Arne Pettersson, grafisk form

Jörgen Forsrup, research

Medlemsavgifter

Enskild person 250 kr Hel familj 400 kr

Org. nummer: 802449-7169

Bankgiro: 482-0759

E-mail: kontakt@bmklubben.se

Hemsida: <http://www.bmklubben.se>

Telefon: 070-977 99 90. Må-Fr 10-14 (helgfria dagar)

Framsida: Hans Karlsson från Viråbruk, Stavsjö, med sin ST 257 diesel från 1965. Inköpt 2012 från Runtuna.

Våra BM-expert

Anläggnings- och skogsmaskiner:

Curt Axelsson 070-886 44 95

Traktorer: Yngve Hammarlund 0157-601 77, 0730-59 78 78,

Guy Larsson 070-344 48 92,

Leif Andersson 070-223 91 18

Allmänt: Janne Jonsson 070-294 96 00

Reservdelar: Leif Andersson 070-223 91 18

Våra regionombud

Skåne: Anders Johansson 070-603 41 60

Jönköpings län: Kjell Rehnström 070-585 00 44

Stockholm: Andreas Redlund 070-555 01 30

Uppland: Tomas Sandberg 070-603 56 07

Bohuslän & Dalsland: Morgan Lundqvist 070-533 35 33

Norrland: Leif Andersson 070-223 91 18,

Per Rignér 064-27 00 61, Anders Boström 070-515 02 31

MUNKTELLMUSEET

ESKILSTUNA



BM 350 fyller 60 år 2019

I Munktellden där tillverkning påbörjades 1839 hittar Du Munktellden där besökarna kan se ett stort urval av maskiner varav vissa är unika.

Sveriges första traktor från 1913, loket Förstlingen från 1853, företags första hjullastare från 1954 och världens första serietillverkade dumper med allhjulsdraft "Gruskalle" 1966 är några exempel. Allt är i körbart skick och **naturligtvis är det tillåtet att klättra upp i maskinerna, men förbjudet att ramla ner!**

Öppet: mån-fre kl 10-16, lör-sön kl 11-15

Välkommen!

MUNKTELLMUSEET

Besöksadress: Pråmskjulstorget, 633 43 Eskilstuna

Tel: 016-13 15 23 E-mail: munktellden@volvo.com

Hemsida: www.munktellden.se

Från redaktionen

BM-bladet
årgång 10

Ni kanske minns att vi i nummer 3 av BM-bladet förra året uttryckte stor glädje över att ha fått in så många bidrag från er läsare och att dessutom spridningen över landet var så stor. Det var första gången vi gav ut en tidning med hela 28 sidor. Glädjen är inte mindre när vi nu konstaterar att trenden med många färdiga bidrag håller i sig. Flera av er kommer tyvärr att se att era bidrag ändock saknas. Detta betyder inte att vi ratat er artikel utan det beror på platsbrist. Alla bidrag kommer att publiceras och vi diskuterar f n om vi mår med att lägga till ännu fler sidor. Kanske vi kan göra ett jubileumsnummer då klubben fyller tio år.

Ha en aktiv och fin höst. 🍂

Lennart

Följande skribenter har medverkat i detta nummer. (I ordning efter innehåll).

Guy Larsson

Lisbeth Larsson

Anita Öknegård

Ola Korsfeldt

Olof Irander

Lars von Rosen

Leif Holmberg

Jörgen Forsrup

Lars-Inge Larsson

Åke Björkhem

Bengt Andersson

Björn Cagner

Arkiv Sörmland

Lennart Öknegård

Är det inte fantastiskt så säg? Tack för det!

I detta nummer

Från redaktionen	2
Ordförande har ordet.....	3
Hur är det att vara gift med en engagerad klubbordförande?	3
med en engagerad klubbmedlem & redaktör?	4
Årets regionkonferens i Hallsberg	5
Borgeby Fältdagar 2019, potatis och vatten.....	6
Var byggdes maskinerna Renholmens Mek Verkstad... ..	8
Besök hos en BM-Volvo familj	10
BM-maskiner i uniform 1	12
50 år med Dumperfrakt 2	14
Veterantraktorträffen Standardrallyt	15
Nedslag i historien 1974	16
Aktiv tid för veterantraktorena och dess ägare	18
Den tionde och sista traktorträffen i Kärrabol	21
Parca-förvärvet 1969 – bakgrund och efterspel.....	22
Har sålt 10 000-tals lantbruksmaskiner av alla slag....	24
Byte av packbox till lyftarmsaxel på Buster 320 & 400 ..	25
Gruskalle del 3.....	26
En trotjänare tar farväl – DR 860/861 gör plats för A20..	27
Kansli i Malmköping	28
Testa dina kunskaper	28
Läsvärt.....	28

Facit: 1c ,2c, 3a, 4b, 5a, 6b.

Ordförande har ordet

Hej alla BM-vänner.

Nu börjar även denna sommar lida mot sitt slut.

BM-klubben har bl a genom styrelsen och regionombuden varit representerade på många platser, bl.a. Borgeby, Degeberga, Målilla och Trädet där vi har träffat många medlemmar samt fått flera nya.

Vi fortsätter vårt samarbete med Swecon och förutsätter att det kan utvecklas ytterligare.

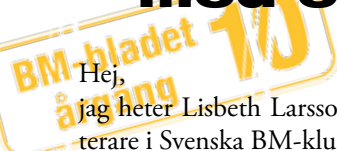
BM-klubbens nya kansli har varit igång sedan juli. Det har fungerat bra.

BM 350 Boxer fyller 60 år i år och behöver en del service och reparationer. Traktorn på bilden tillhör Rune Johansson, Eriksberg. På denna traktor ska bytas vattenpump, kylare och ev. hydraulpump. Reparationen kan ni läsa om i ett kommande nummer av BM-bladet. 🛠️

Guy Larsson. Ordförande.



Hur är det att vara gift med en engagerad klubbordförande?



Hej, jag heter Lisbeth Larsson och är sekreterare i Svenska BM-klubben. Då jag är gift med ordföranden Guy, så blir det mycket "BM-klubben" hemma hos oss.

Hösten 2009 startades BM-klubben av ett par entusiaster från Ålberga. De frågade Guy och mig, och några till, om vi ville vara med i en interimstyrelse. Se'n dess har vi varit med i styrelsen, på lite olika poster. Första årsmötet hölls på Munktellmuséet i Eskilstuna den 23 jan. 2010. De första åren var vi tre kvinnor med i styrelsen, nu är jag en-

sam kvar. Det behöver dock vara minst en kvinna med för att bl a få ordning på profilartiklarna, som vi säljer.

Genom klubben har jag lärt känna många människor runt om i Sverige. BM-klubben är ju rikstäckande. När vi är ute på marknader och dyligt kommer ofta medlemmar fram och pratar. Det är en speciell stämning när "traktortokiga" träffas och pratar om sina maskiner och redskap. Några är ute efter en särskild traktormodell eller ett redskap de saknar. Många ringer också om problem, som de tror jag kan lösa, dom hänvisar jag till Guy.

Jag har hört många berättelser om traktorfynd av alla slag genom åren. Och om hur de reparerat och fixat. Innan BM-klubben fanns var BM-traktorerna billigare. Vi har nu fått upp intresset för dessa och under åren har de stigit i värde. Kan det möjligen finnas ett samband med Svenska BM-klubben och dess verksamhet de senaste tio åren...

Nu är snart säsongen över för detta år. Ha det så bra! 🛠️

Lisbeth Larsson





BM-bladet
årgång 40

Hur är det att vara gift

med en engagerad klubbmedlem & redaktör?

När jag fick frågan hur det var att vara gift med redaktören för BM-bladet, så tänkte jag först, att det är väl som det mesta, det har både positiva och negativa sidor. Visst är det så, men i det här fallet är det en rejäl slagsida åt det positiva hållet.

Jag är uppväxt på en gård utanför Eskilstuna och var ofta med min pappa ute på åkrarna och fick åka med på traktorn. Vi hade en gammal BM 20 som gick under smeknamnet Pensionären. Den användes bara när det var bråda tider, när skörden snabbt måste in under tak. Där fanns också ett gammalt tröskverk som också det kom ifrån BM.

Föga anade jag då att jag längre fram i tiden skulle vara med på Munktellemuseet och sedan bli medlem i BM-klubben. Att det blev så beror helt på att Lennart började arbeta ideellt på museet 2004. Eftersom vi alltid delat våra fritidsintressen, så dröjde det inte länge förrän också jag var med där. Sedan började Lennart fundera på det här med BM-klubben och nu är vi båda engagerade fast på olika sätt. Jag har alltid tyckt att det varit roligt med försäljning och möten med kunder. Det händer lite då och då att vi får åka ut med klubbens tält, träffa klubbkamrater sälja och ha trevligt tillsammans. I år har vi varit hos Swecon i Karlstad och på Borgeby fältdagar i Skåne. Det har varit

två mycket trevliga evenemang då man både hinner med att sälja och att se sig omkring. När vi är ute har vi husbilen med oss, campinglivet passar oss jättebra. Det händer också att vi ger oss ut för att göra ett reportage. Jag skriver vi men det är naturligtvis Lennart som gör reportaget och Linus (hunden) och jag följer med på en utflykt.

Visst inträffar det en del när vi är ute som t.ex när Lennart blev hämtad med bil för att göra en liten åktur till ett par platser där han skulle ta några bilder och intervjua ett par personer. Han beräknade tiden till någon timma. Efter tre till fyra timmar dök Lennart upp, han hade blivit bjuden på kaffe varit på flera gårdar och pratat med många klubbmedlemmar. Av det här lärde jag mig att det alltid är bättre att följa med och lyssna på de intervjuades berättelser än att bara sitta och vänta. Vid ett annat tillfälle var vi ute och tittade på hur man skördade med självbindare. Det var rena nostalgin för mig. Jag mindes från min barndom doften, kafferasten och hur alla jobbade. När jag stod där och såg på kom jag att tänka på att det skulle vara trevligt att ha en kärve att sätta upp till fåglarna i jul. Så jag stegade fram till gårdsägaren och frågade om jag fick köpa en kärve. Han tittade på mig så sa han nej det får du inte. Jag kände mig lite snopen, men då sa han – du får inte köpa den men däremot så får

du ta en det är bara att gå och hämta. Jag tackade, hämtade en till glädje för både mig och fåglarna. En annan gång bevisade vi att ordspråket genväg ofta är senväg. Vi stod framför en vägskylt som visade att man skulle ta till höger för att komma till Ystad men vår GPS sa att vi skulle åka åt vänster. Vi bestämde oss för att ta den vänstra vägen den är säkert kortast resonerade vi. Den var nog kortast men den blev smalare och sämre ju längre vi kom, och husbilen kändes större och större. Det fanns ingen plats man kunde vända en så pass stor bil, så det var bara att bita ihop och fortsätta framåt. Till sist nådde vi Ystad utan något missöde. Kortaste vägen var det nog, men oj vilken tid det tog. Vissat händer det små missöden, som man kan skratta åt i efterhand. I det stora hela så är dessa resor mycket trevliga och givande.

Trevligt är det också att åka till Pappen (Per-Arne Pettersson) och få vara med och se när han gör slutredigeringen av tidningen och sedan slå sig ner vid kaffebordet för en liten pratstund.

Det enda negativa jag kan komma på är att tidningen tar väldigt mycket tid i anspråk. Jag vill avsluta det här med att säga att jag är glad för att Lennart började med skrivandet för BM-klubben det har gett oss många nya vänner och trevliga träffar och sammankomster. 🍷

Anita Öknegård



Årets regionkonferens i Hallsberg

Klubbens regionombud tillsammans med styrelsen och särskilt inbjudna Paul Isaksson, Anita och Lennart Öknegård samlades i slutet av mars, utanför Volvo CE:s Hallsbergfabrik för en guidad tur genom anläggningarna.

På Volvo CE i Hallsberg tillverkas hytter och tankar till Volvos lastmaskiner, dumprar och grävmaskiner. De fullt färdiga hytterna och tankarna skickas vidare till Volvos fabriker i Arvika och Braås i Sverige och Hameln och Konz i Tyskland. Fabriken i Hallsberg är Volvos huvudfabrik för tillverkning av hytter till anläggningsmaskiner. Hyttillverkning finns dessutom i Brasilien, Kina, Sydkorea och USA.

Fabriken har just genomgått en mycket stor omläggning av materialflöden, montering och kontrollstationer. Det är en imponerande automation i form av hängbanor och robotar för såväl svetsning som målning som möter oss. Den stora förändringen är att alla typer av hytter går i samma flöde och monteringsstationer vilket även på sikt skall medföra att företaget hytter blir ännu mer samordnade redan på konstruktionsstadiet. Förändringarna gäller även i stor utsträckning tillverkningen av tankar.



Efter visning och lunch samlades vi till konferensen som leddes av Paul Isaksson.

Sammanfattningsvis så avhandlades en rad ämnen aktuella för våra regionrepresentanter. Paul lät alla i mötet att få yttra sig och ledde skickligt deltagarna till att enas om gemensamma aktiviteter för att vi skall kunna upprätthålla den höga kvalitet som vi uppvisar inför våra medlemmar och omvärld.

Klubben befinner sig i ett mycket expansivt skede som kräver mer av oss funktionärer. Man presenterade planerna på att inrätta ett kansli. Hemsidan

och Facebook kan locka nya yngre medlemmar. BM-bladet betraktas som kitter i föreningen. Här bör alla som representerar klubben ute på fältet ha en nära kontakt med redaktionen för att visa att vi finns där det händer saker. Man diskuterade reklamartiklar och framförde en rad bra förslag till förnyelse.

Mötet avslutades med gemensam middag och mingel innan deltagarna bröt upp för hemfärd. 🍴

Refererat av Lennart Öknegård som även tog bilderna.





Borgeby Fälldagar 2019, potatis och vatten

Foto: HIR Skåne.

456 utställare, 19 650 besökare

Dagarna bjöd på maskindemonstrationer av alla de slag, temaområde vatten med alla möjliga bevattningsanläggningar, seminarietält fullsatt med intresserade personer som kunde avlyssna föredrag i aktuella ämnen, potatistema och matutbud från flera leverantörer, allahanda utställningar och en uppgraderad grop där man kunde studera stråväxter från grunden.

BM-klubbens representation

BM-klubbens röda tält stod strategiskt placerat alldeles innanför entren. En ständig ström av besökare passerade och deras nyfikenhet på vad klubben har att

erbjuda gav en mycket bra utdelning. Bland annat i försäljning av profilartiklar, tröjor, böcker och ett stort antal ljuddämpare. Som dragplåster fungerade en snygg Victor och en liten grävare för de minsta. Våra produktspecialister hade fullt upp att göra med att besvara tekniska frågor. Många gamla bekanta besökte oss och flera nya bekantskaper inleddes. Troligen slog vi rekord i antalet nya medlemmar som en direkt följd av vår närvaro.

Veteranmaskiner

I år var det i stort sett endast för att köra runt det stora området med vagnar fulla av besökare som man såg veterantraktorer, många av dem BM-maskiner.





Demo av täckdikning tidigt 1960-tal / Grävlingen

Ett område där man kunde se flera veterantraktorer var demonstrationsfältet där man visade täckdikning genom tiderna. Andreas Larsson från Klagsborg utanför Trelleborg, visade upp en mycket gammal dikningsmaskin som i stort sett byggde på principen att ju fler gånger man drar en kurvad kniv i en

skåra ju djupare kommer man. Kanske inte effektiv men den funkar i längden.

Demonstration nr två var BM:s maskin Grävlingen som vi presenterat som en udda maskin i ett tidigare nummer av tidningen.

Maskinen bygger på principen att dess maskineri drivs av en tillkopplad traktor genom dess kraftuttag. Grävningen sker genom ett mudderverk bak

och jorden läggs i en sträng bredvid ekipaget. Framdrivningen sker genom en vajer som fästs i ett ankare ett stycke framför traktorn och en vinsch på maskinen drar ekipaget framåt mot ankaret (i detta fall en Volvotraktor). Efter går två män som dels lägger ner rören med en rörkrok och en som ser till att rören ligger i diket som de ska d v s dikt an. 🛠️

Text & bild: Lennart Öknegård



Volvon som jordakare till Grävlingen. Notera vajer.

Var byggdes maskinerna

Renholmens Mekaniska Verkstad

Mellan 1890 och 1930 dominerades samhället Renholmen vid kusten mellan Skellefteå och Piteå i nordligaste Västerbotten av bolaget Ytterfors Munksund AB:s stora ångsåg, vilken under det tidiga 1930-talets lågkonjunktur lades ned. Efter nedläggningen började man att fundera på alternativ till träindustrin för att kunna rädda orten och sysselsättningen där. Ett av dessa var verkstadsindustri. Därför inrättades en verkstadsskola i det tidigare sågverkets smedja. En av yrkeslärarna på denna, Georg Hartman, hade planer att gå vidare med att verkligen etablera en mekanisk verkstad på orten. Denne fick med sig fyra andra intressenter i trakten och tillsammans med dessa etablerades Renholmens mekaniska verkstad 1952.

Affärsidén var att utföra reparationer åt andra verkstadsföretag i trakten samt tillverkning av hydraulikkomponenter, te x kugghjulspumpar. Under samma tid började ett flertal verkstäder i Sverige med att tillverka stela hjullastare av typen baklastare på bakvända traktorchassin, b la Bröderna Lundberg i Skellefteå och Kewaco i Luleå. Sistnämnda samarbetade med företaget Bil-Berggren i gästrikiska Järbo om maskintypen. Orsaken var b la det ökade väg- och bostadsbyggandet och mekaniseringen av materielhanteringen inom industrin.

Renholmens mekaniska verkstad kom att leverera kugghjulspumpar till förutnämnda Kewaco. 1953 bröt detta företag samarbetet med Bil-Berggren och började istället att diskutera med Renholmens mekaniska verkstad om att förlägga tillverkningen av hjullastare dit, då Kewaco också tillverkade hydrauliska pressar i Luleå. Senare under samma år började därför hjullastare att

legotillverkas hos Renholmens mekaniska verkstad. Dessa byggdes på traktorchassin från olika tillverkare, b la på BM-chassit BMS 55. Utöver hjullastare och kugghjulspumpar tillverkades också tippcylindrar.

Emellertid blev samarbetet med Kewaco inte någon god affär för Renholmens mekaniska verkstad, då betalningen från Kewaco inkom först efter leverans av färdiga hjullastare. 1959 sades därför avtalet upp mellan de två verkstadsindustriföretagen. 1960 började man istället att tillverka rundvirkesgripar, s k timmergafflar, för hjullastare åt Bröderna Lundberg i Skellefteå. Vid den här tiden tillverkade detta verkstadsföretag hjullastare för BM:s räkning b la på traktorchassin från BM 35/36 och senare från Boxer 350, vilka benämndes H-10.

1961 lanserade BM hjullastaren LM 218 med en lyftkapacitet 1,8 t och med en lyfthöjd på 3,5 m på traktorchassit från Boxer 350, vilken tillverkades hos Bröderna Lundberg. Maskinen slog igenom med sin kantiga huv och man började därför också att efterfråga en större hjullastare för tung materielhantering inom industrin, t ex sågverk och pappersmassaindustrier. Därför tog BM och Bröderna Lundberg fram den tvåhjulsdreven hjullastaren LM 222 på traktorn Bison 470:s chassi med en lyftkapacitet på 2,2 t, brytkraft 2,8 t i skopan, vikt första versionen 7 220 kg, lyfthöjd 4 m och med mekaniska bromsar, vilken lanserades 1962. 2:an i modellbeteckningen betydde tvåhjulsdrift och 22 betydde 2,2 t lastkapacitet. Siffrorna i modellbeteckningarna på den samtida hjullastaren LM 218 och efterföljaren LM 225 hade samma betydelse.

Emellertid fanns det inte plats för en tillverkningslina för hjullastare till vid Bröderna Lundbergs verkstäder. Därför vände man sig till Renholmens mekaniska verkstad, som hade såväl utrymme och erfarenhet av hjullastartillverkning. Därför förlades tillverkningen av LM 222 dit.

De första LM 222 hade Bisons avrundade motorhuv. Sedan fick den LM 218:s kantiga och bakåtsluttande motorhuv. En tredje version av hjullastaren hade en hydraulisk koppling från företaget Twindisc istället för den mekaniska. Under tiden som LM 222 var i produktion lanserades efterföljaren LM 225 under senare delen av 1962. Denna byggdes på samma traktorchassi som LM 222 och såg likadan ut som de senare versionerna av LM 222 med den kantiga bakåtsluttande huven. Skillnaderna låg i att den hade tryckluftsbromsar istället för mekaniska, lyftkapacitet på 2,5 t, 3,8 t brytkraft i skopan, vägde 7 120 kg och hade från början Twindiscs hydrauliska koppling. Lyfthöjden var dock något lägre på 3,8 m. Dessutom kunde 225:an förses med Vilhelmina halvband för arbete på t ex snöiga timmer- och massavedsavlägg.

LM 222 kom att tillverkas i 40 exemplar i samtliga versioner under 1962–1963. De sista maskinerna kom att tillverkas parallellt med LM 225. Sistnämnda tillverkades i 431 exemplar.



LM 222



LM 222

LM 222	specificationer
Motor	BM 1114
Motoreffekt (SAE), kW (hp)	61 (83)
Tippplast, kg	3 000
Skopvolym, m ³	1,0
Däck fram	16.9-34/14
Däck bak	10.00-20/12
Antal drivhjul	2
Maskinvikt, kg	7 110
Tillverkat antal	40
Tillverkningsår	1962–1963



Chassina till såväl LM 222 och LM 225 kom med järnväg från BM i Eskilstuna upp till Skellefteå, där de lastades av. Första året kördes de för egen maskin på landsvägen upp till Renholmen, där påbyggnad och slutmontering gjordes. Sedan kördes de upp på lastbil.

Vid sidan om hjullastarna fortsatte Renholmens mekaniska verkstad med rundvirkesgripar till BM:s hjullastare och tippcylindrar.

Under tiden som hjullastare byggdes i Renholmen byggdes Bröderna Lundbergs verkstäder ut i Skellefteå, för att man skulle kunna tillverka ytterligare hjullastarmodeller där.

BM å sin sida tog samtidigt fram den stora fyrhjulsdrivna stela hjullastaren LM 840, vilken lanserades 1966 och byggdes i Arvika. Till skillnad från den tvåhjulsdrivna LM 225, som fungerade bäst på hårdgjort underlag t ex på fabriksgårdar, var denna konstruerad för att också gå på obanad och mjukt underlag, t ex på byggarbetsplatser. Under samma år togs därför LM 225 ur produktion och avtalet mellan Renhol-

mens mekaniska verkstad och Bröderna Lundbergs sades därför upp.

Sedan hjullastarna utgått från Renholmens mekaniska fortsatte företaget med gripar för rundvirke för hjullastare och truckar. Man började också att ta fram en ramstyrd dumper som ersättning för hjullastarna, efter en förfrågan från BM:s generalagent i Holland. 1967 blev denna färdig. Emellertid byggdes endast ett exemplar, vilken kallades DAN-dumpern. Denna klarade dock inte av bestämmelserna för b la hjultryck. Detta bidrog till att företaget gick i konkurs 1968.

För att rädda tillverkningen i Renholmen gick Hellgrens-koncernen in som ägare samma år. Tillverkningen av rundvirkesgripar fortsatte och man tillverkade också formverktyg åt företaget Skega.

1972 inriktade sig man helt på utrustning för sågverksindustrin, och företaget flyttade till nya lokaler i det närbelägna samhället Byske. Verkstaden i Renholmen lades nu ned.

1985 gick investmentbolaget Sorb in som ägare av Renholmens mekaniska verkstad.

2003 upphörde tillverkningen, som övertogs av verkstadsindustriföretaget Fe Rex i Piteå. Året därpå bytte företaget namn till Renholmen AB, då det inte fanns någon tillverkning längre.

I dag, 2019, är Renholmen AB ett agenturföretag för utrustning och maskiner för virkeshantering och träindustri med säte i Byske.

Hjullastare: LM 222 1962–1963 och LM 225 1962–1966. 🚛

Text: Ola Korsfeldt.

Bild: Munktellmuseet.

Källor bl a:

Muntliga uppgifter

Forsrup, Jörgen,

Munktellmuseet, Eskilstuna

Rantapää, Hans, Luleå

Schmitterblad, Bengt, Högsby

Wallberg, Sven, Luleå

Carina Westerlund, Skellefteå

Olle Westerlund, Renholmen

Övrigt

Historia om Renholmens mekaniska

LM 225 med Vilhelmina halvband & Renholmens mekaniska rundvirkesgrip.



LM 225	specificationer
Motor	BM 1114
Motoreffekt (SAE), kW (hp)	61 (83)
Tippplast, kg	3 300
Skopvolym, m ³	1,0
Däck fram	16.9-34/14
Däck bak	10.00-20/12
Antal drivhjul	2
Maskinvikt, kg	7 110
Tillverkat antal	431
Tillverkningsår	1962–1966



Hans, Göran och pappa Göte som tidigare drivit en maskinstation med bara BM- och Volvo traktorer.



Hans och Görans favorit – en 650 från 1970 med turbo. Lägg märke till att blinkersen inte sitter på hyttens framkant utan på sidan.

Besök hos en BM-Volvo familj

Vägbeskrivningen lät så enkel, följ Svartåns dalgång söderut och när du passerat 50-skylden åker du en bit till så ser du några traktorer och då är du framme. Orden var Janne Jonssons, allmän expert på BM och han hade ordnat så att vi skulle få gästa familjen Nilsson och se på deras BM-traktorer. Fantastiskt så välvärdade de var! Där stod de uppradade dagen till ära och strax intill stod hela familjen med respektive och väntade. Efter att ha hälsat tyckte mamma Eira att först skulle vi dricka förmiddagskaffe då det var förberett för detta på verandan. Där dröjde det inte många minuter förrän pappa Göte, som passerat 80 med marginal, började berätta om gamla tider. Hur hans far Ivar kom till gården 1918 och började legosåga i bygden med en råoljemotor

som drivkälla och hur han startade upp en maskinstationsrörelse där Göte så småningom ingick. Den första traktorn var en Munktell typ 22. På slutet av 60-talet började Ivar även att demonstrera maskiner åt Jöhnckes, som då var återförsäljare för BM i Östergötland.

År 1949 köptes den första Volvon en T31 och några år senare en Mustadlastare till en T24. Denna lastare flyttades sedan över till en Victor 1959, som användes hela somrarna för gödsellastning fram till 1970 utan ett enda kopplingsbyte. Märkligt!

– Givetvis har det funnits en Boxer bland traktorerna liksom en 400, säger sönerna Göran och Hans som nu går in och stöttar pappas berättelse. Maskinstationsrörelsen utökades på 1960-talet med en 6 fots Thermaenius 256-tröska,

som år 1972 byttes ut mot en S900 på 12 fot. Med denna tröskades ca 500 tunnland per år och då mest på små gården inom ett par mils radie. Farfar Ivar orkade att hjälpa till sista gången vid skörden 1980, berättar Göran och det var den hösten de bägge bröderna började i rörelsen. Längre fram under 80-talet utökades den egna arealen med arrenden till 200 tunnland samtidigt som firman hela tiden expanderade.

Plötsligt säger Göran att det aldrig hade gått att hålla ihop rörelsen om inte mamma Eira funnits. Förutom marktjänsten körde hon spannmål och dessutom följbilen med bred-last-skylden när tröskan skulle flyttas på smala vägar. En gång avbröt hon t o m bakningen genom att lägga den påbörjade degen i frysen för att i stället köra spannmål. Det är bara att beundra en sådan kvinna där inget är omöjligt.

En rad av mycket välhållna traktorer som var uppställda inför besöket

De bägge stortraktorerna 814 är tillverkade –77 resp. –78. Svårt att tro att dessa "grabbar" är 41 resp. 42 år.





Det är sällan man får uppleva en syn av så välskötta traktorer som vi möttes av när detta reportage gjordes.

När vi njutit av vårt ljuvliga förmiddagskaffe gick vi ut för att titta på de nuvarande traktorerna, som dagen till ära stod uppställda i storleksordning.

– Som du förstår har vi bara haft BM och Volvo här på gården och inte har vi tänkt att sälja någon eftersom vi använder alla, dock inte så ofta eftersom vi numera även har andra anställningar, säger Göran.

Hans börjar med att visa den minsta, en T24 från 1954 med IIsbobåge, som han annars har hemma hos sig som trädgårdstraktor. Bredvid står en 600, en riktig trotjänare som bara går och går.

Så visar Göran och Hans sin gemensamma favorit, en 650 från 1970 med det låga tillverkningsnumret 1872. Den har gått över 6 000 timmar och är original helt igenom om man bortser från den påmonterade turbon. Den används till en 6-meters såmaskin och till spannmålstransporter.

Nästa traktor i raden är ännu en 650 men försedd med frontlastare. – Tyvärr har den ingen snabbväxel så den passar inte på vägen, säger Hans.

Sist i raden står två 814. Den ena är från 1977, inköpt 1988 och för tillfället utrustad med en armklippare. Den andra skaffades 1992 och hade gått med front-

lastare på en industri varför motorhuven är litet bucklig. Dessutom har hytten fått ett slag bakifrån så den lutar något framåt men som tur är märks det inte för den oinvigde. Båda 814 har fått nya utbytesmotorer och går numera perfekt.

Inte heller saknas en lastare. Det är gårdens "allt i allo" en 840 från 1969. Göran visar dess användbarhet på mobilen med bilder där mamma Eira blir upphissad på en ställning fastsatt på pallgafflarna för att måla ladugårdens gavel 10 m upp. All heder är denna kvinna som tycks vara med överallt trots sina 80 år.

Sist i raden står en GM 410 traktor-grävare, ett spontanköp som har blivit en sån där "bra att ha pryl".

Det är inte ofta man får se så fantastiskt välvärdade traktorer trots att de är gamla. Nog hade Janne förberett mig på att familjen Nilssons traktorer var fina, men detta var en upplevelse utöver det vanliga.

När Janne och jag tackat för att vi fått komma och för det goda förmiddagskaffet säger mamma Eira plötsligt "nu återstår bara kvällens mördarsnigeljakt" och vi är plötsligt tillbaka i den bistra verkligheten. 🐌

Text och foto: Olof Irander.



Denna 600 med servostyrning har alltid bara fungerat.



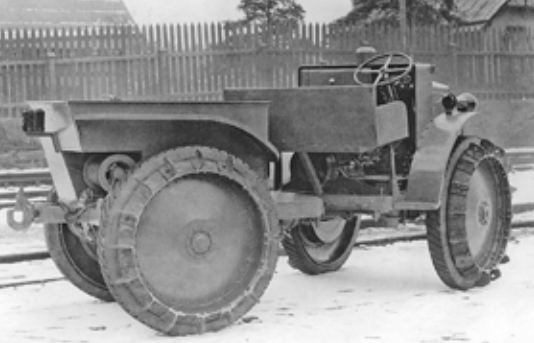
Hans vid sin "trädgårdstraktor" en T24 såld 1954 av AM i Tranås.

Två mycket välskötta 814. Den högra hade tidigare frontlastare



Gårdens "allt i allo" en 840 från -69 framför en traktor-grävare 410.





1. Artilleritraktorn Pavesi var nog Kronans första traktor. Den italienska traktorn hade ramstyrning och 4x4-drift. 25 exemplar licenstillverkades av Nohab i Trollhättan.



2. År 1947 vintertestades denna Volvo T 42 av armén i Rosersberg. Prov med driven kärra slutade illa. På bilden försöker personal hindra stjälpning i backen!



3. Hjulvinsch 801 är ett av många exempel på speciell utrustning för militärt bruk.

BM-maskiner i uniform 1

Försvarets traktorer ersatte hästar

Volvo och BM har sedan andra världskriget levererat tusentals traktorer till svenska försvaret. I en serie artiklar berättar vi om alla dessa gröna dragare till kanoner, för cykeltolkning samt arbetsmaskiner. Avsnitten om traktorer, hjullastare, dumprar mm avslutas med otroliga bilder på utskrotning samt utförsäljning av fordon liksom maskiner. Beskrivningen är inte komplett utan berättar om utvecklingen fram till avvecklingen under åren runt 2000. Innehållet om traktorer är i grunden hämtat från boken, Kronans band- och hjultraktorer 1920–1980.

Traktorernas intåg

Redan år 1917 satte Bodens ingenjörskår upp väg- och vattenbyggnadskompanier. Sedan följde vägbyggnadsstab, väghållningsavdelning liksom andra förband som under stränga vintrar kunde omorganiseras till plogkompanier. Även om det var hästar som gällde de här åren på 1920-talet, så gjordes försök med amerikanska bandtraktorer vid snöplogning. Traktorerna visade dålig driftssäkerhet och klarade inte kylan.

De tidiga åren när motoriseringen inleddes för att ersätta hästar, tillverkades inga lämpliga fordon inom landet. Hos Krigsmakten som det hette då, anskaffades och provades traktorer liksom maskiner av främst engelsk eller amerikansk tillverkning. De första traktorerna var italienska Pavesi med ramstyrning. Pavesi licenstillverkades av Nohab i Trollhättan. Efterhand togs mindre antal traktorer från Nohab och

5. Kronans käcka gossar använde många Volvotraktorer vid övningar i skog o mark.

Munktells i bruk. Även andra fabrikat fanns, exempelvis olika prototyper på hjul och band från Bofors.

År 1936 gjordes utvärdering av marknadens traktorer på hjul och band av major Eric Gillner vid artilleriet. Han konstaterade att behovet av traktorer främst fanns inom artilleriet. Vid motoriserade truppförband förflyttades batterier med pjäser samt ammunition av traktorer både på landsväg liksom i terräng. Under krigssituation förlitade man sig på civila enheter eftersom krigsmaktens resurser var tämligen begränsade i antal.

Bland andra truppslag som behövde traktorer till snöröjning, vägbyggnad eller underhållstjänst, nämndes infanteriet, ingenjörstrupperna samt trängen. Även vid rep.övningar krävdes inhyring eller utskrivning av fordon och då främst av inhemsk tillverkning. I rapporten konstaterades:

6. Volvotraktorn bogserar J 29 Tunnan år 1956.



4. Munktells 25 tillverkades som försöksserie 1936 och provades i Boden. Vikt 4 ton. 2 cyl. råoljemotor på 35 hk.

– För närvarande finns i landet ingen lämplig traktortyp som i standardutförande passar militära ändamål.

Svensk tillverkning viktig

Det fanns flera anledningar till att försvaret helst valde att köpa svensktillverkade fordon.

– De värnpliktiga hade ofta vana från lantbruket att köra vanliga typer av traktorer samt maskiner.

– När värnpliktiga utbildades på kända traktorer och grävmaskiner, kunde man lättare få civila arbeten inom branschen efter avslutad värnplikts-tjänstgöring.

7. Vad är nu detta? Jo en maskerad Volvotraktor föreställande lätt stridsvagn!





8. Wendes militärhistoriska förening i Kristianstad vårdar Volvo T 23-traktorn med kokkärra från år 1953.

– Vid eventuell avspärrning av landet var det en klar fördel att ha inhemsk tillverkning.

– Då kända fabrikat som Volvo och BM-Volvo anskaffades, fanns tillgång till hela bolagets service- samt reservdelsnät.

I början på 1950-talet inleddes avhjästningen på allvar och ersattes av motoriseringen. Övergången från häst till motorfordon tog sex år att genomföra med hänsyn till anskaffning av fordon samt utbildning och uppförande av ändamålsenliga byggnader som verkstäder samt garage.

Volvo T 42 med fotogendrift var speciellt avsedd för militär användning. Senare gjordes 320 Buster med bensinmotor också för militärt bruk.

Krigsmakten fick ökade ekonomiska medel för inköp av större antal Volvotraktorer av typerna T 22, T 23, T 25, T 31 och T 32. De följdes på 1960-talet av många Volvo 230, 320, 425, BM-Volvo 470 och 35/36. Infanteriet fick BM-Volvo 350, 600 och Volvo BM 650 i stora antal för cykeltolkning samt bogsering av drivna släpkärror eller andra släptyper. Hjultraktorerna ansågs ha bra framkomlighet i terräng men var alltför långsamma under körning på landsväg. Dock me-



9. Cykeltolkning förekom till in på 1960-talet och var en "fattigmanslösning" vid förflyttning av soldater som skulle komma "utvilade" till stridsplatsen.

nade man fortfarande att hästar hade bättre framkomlighet i terräng. Tänka sig, traktor med kärra och pjäs ersatte 12 hästar med 6 kuskar samt 1 amu. vagn. Traktorerna byttes ut mot andra fordonstyper på 1980-talet.

Gissa om påhittiga bondpojkar ställde upp insprutningspumpar med följd att traktorerna flög fram på låg höjd över marken. Svarta rökmoln avslöjade för den lede fi var traktorer med soldater befunnen sig. Olyckorna var många och cykeltolkningen farlig. På grund av brist på ekonomiska medel levde det typiskt svenska fenomenet vidare tills soldaterna istället fick åka i släpvagnar efter traktorer på 1960-talet innan terrängfordon från Volvo tog över transporter av värnpliktiga.

I mitten på 1960-talet lade Krigsmakten en rekordbeställning på 500 Boxertraktorer vilka levererades under 1,5 år. I huvudsak gjordes traktorer med utrustning helt färdiga på fabriken i Eskilstuna.

Under senare år köptes traktorer av modell Valmet 905 (105 hk), Case IH 844 (80 hk) samt Case IH 956 (96 hk). En del traktorer av typ MF hos ingenjörstrupperna var försedda med rälschjul. Några BM-Volvo hade frontlastaggregat.



10. 1967 infördes trupptransportkärnan med plats för 16 soldater. Boxertraktorn drar.

Fram på 2000-talet skedde omställning för utrustning till internationell tjänst. Flera hjulfordon och lastbilar fick splitterskydd. Natoanpassning genomfördes liksom anskaffning av fordonstyper vilka redan användes hos andra länder till internationella insatser.

Tabell:

I förra utgåvan av BM-bladet fanns en rad traktormodeller uppräknade. De som nämns här tillkommer.

Traktor	hk	info
T 22	22	
T 23	28	65 st anskaffades 1950
T 25	31	
T 31	36	anskaffades 1955
T 32	36	85 st anskaffades 1950
T 33	36	
T 34	48	
T 42	48	50 st anskaffades 1946
T 55	57	
BM-20	41	
BM 36	43	
320	37	
400	47	635 st 1966–1969
470	73	88 st anskaffades till flyget 1962
T 650	78	300 st anskaffades 1973 300 st anskaffades 1974

Fortsättning i nästa nummer. 🚧

Text & bild: Lars von Rosen.

11. Flygvapnet använde länge Bisontraktorer för bogsering av flygplan. På bilden ses ett Viggenplan rulla ut på en vägbas.



12. En "inkallad" civil Bustertraktor kör av järnvägsvagnen på tillfällig ramp uppbyggd på räls och sliprar med träplank överst.



13. En svensk klassiker, Boxertraktorn med drivet Lihnellsläp hos Wendes i Kristianstad. Vinsch och el-broms ingår. Normalt tillkopplas en lätt pjäs efter släpet.



50 år med Dumperfrakt 2

Dumperfrakt inte bara dumprar

Sven-Arne Karlsson fyllde 70 år under sommaren och detta kan ses som slutet för dumperverksamheten som efter sina 50 år nu läggs i malpåse. Men det betyder inte att Sven-Arne lägger av. Tvärtom, nu kan han koncentrera sig på företagets båda andra ben förutom dumpertjänsten. Som framgår av den tidigare presentationen av Sven-Arne så är han inte bara en duktig tekniker utan även en driftig affärsman. Att byta in maskiner i någorlunda bra skick, renovera dem till bruksskick och finna kunder för dem har legat för honom sedan tidiga ungdomsår.

Jag minns när jag en tidig vårdag för första gången körde upp på gården Skoga utanför Eskilstuna där han har sin verksamhet; verkstad, dumpergarage och maskinsamlingar. Utmed en loge stod ett par gamla 845 uppkörda och utanför kontoret en 6300. Under vår intervju kom jag att fråga om han samlade på just 845:or. Han svarade: – Nej inte alls, jag köpte maskinerna till skrotpris 5 000 kr/styck för att bygga ihop en funktionsduglig. Någon tid senare när vi återsågs var en maskin klar för att säljas och de överblivna delarna låg i en hög i väntan på skroten. Dessutom var 6300 genomgången och levererad norrut för vidare tjänstgöring.

Sven-Arne berättade att han en dag fick nys om en 4500 som brunnit och erbjöds att köpa maskinen till ett bra pris från försäkringsbolaget. Han slog till och det visade sig att det huvudsakligen var kablaget som förstörts och efter en grundlig genomgång av maskineriet och allmän uppsnygning så sålde han maskinen till ett hyggligt pris. Ännu en maskin räddad från skroten.

1989 importerade han 63 st BM-maskiner från England, huvudsakligen lastmaskiner i bra begagnat skick. Maskinerna levererades med båt till Västerås hamn där Sven-Arne förväntades hämta dem själv. Han for en lördag ensam dit med sin lastbil och tänkte att han skulle kunna använda den lastkaj som han visste fanns i hamnen. När han kom fram upptäckte han att utmed kajen stod en rad med järnvägsvagnar

uppställda. Han fann inte på annat råd än att med hjälp av sitt fordon knuffa undan vagnarna. Tre LM 641 fick Sven-Arne med sig hem den gången. Han hade ingen svårighet att sälja alla de 63 importerade maskinerna som såldes i befintligt skick men genomgångna före leverans.

Detta är bara fragment av alla de hundratals maskinaffärer som förmedlats genom hans försorg genom åren. Samtidigt drev Sven-Arne sin dumperverksamhet och körde själv så gott som dagligen. En i sanning imponerande gärning.



Nu kan han få tid över för någon enstaka maskinaffär men främst för att kunna ägna maskinsamlingen mer omsorg och kanske utöka den med intressanta objekt.

Text och bild: Lennart Öknegård.



Veterantraktorträffen Standardrallyt

Grattis och lycka till säger vi till IK Standard i Hållsta. På pingstaftonen den 8 juni inleddes sannolikt en ny tradition inom Veterantraktorgemet. Standardrallyt.

Det var många som förra året med ledsnad och saknad tog emot beskedet från Bondlurkarna och Listagänget att deras traktorrally i Lista nu körts för sista gången. Man hade då genomfört arrangemanget tjugo år i rad och började bli lite slitna. Under åren hade antalet medverkande veterantraktorer ökat från ett tjugotal till som mest över 200 stycken. Arrangörerna var tydliga med att de gärna såg att några nya entusiaster skulle ta vid.

Två riktiga veterantraktornördar, Ove Andersson och Tomas Lind, tog

kontakt med idrottsföreningen IK Standard i Hållsta, strax söder om Eskilstuna, som nappade på idén. De beslutade att göra ett försök med utgångspunkt från IBM:s övergivna fastigheter. Man lyckades få ihop ett gäng funktionärer och med benäget bistånd från Bondlurkarna så utlyste man till en traktorträff på pingstaftonen med rally, barnaktiviteter, kaffeservering och även chans för veteranbilar att få visa upp sig.

Från rallyt rapporterade Leif Holmberg som rattade en av de två traktorer som kom från Munktellmuseet. Han skriver:

Nytt för året var att vi samlades vid "gamla IBM" i Hållsta, istället för som tidigare år i Lista. Vi var cirka 150 veterantraktorekipage som samlades på par-



keringen. Efter lite "mingel" körde vi en slinga på cirka 34 km i omväxlande natur, kändes kanske lite i längsta laget. Det var dessutom troligen årets dittills varmaste dag. 🇸🇪

Leif Holmberg, nedan, som även tog bilderna.



Bild: Kjell Engström.



DÄCK  **CENTER**
i Katrineholm AB 0150-331 50, 544 66

Nedslag i historien 1974

Allmänt

På motorsidan var det jubileumsdags. Motor nummer 20 000 av D42 lämnade bandet i september. Den började tillverkas i juni 1970 och monterades i 650-traktorn, lastarna LM 621/641, grävaren GM 616 och mobilkranen MK 693.

En annan jubilar var tröskan S 830 som tillverkats i 5 000 ex. sedan 1969.

Under året köpte Volvo BM Lihnell Vagn AB (Livab) från Promotion.

Företaget fick detta år en armèorder på 300 st T 650 utöver samma antal som levererats tidigare under året. Värdet låg på 16 miljoner kronor.

Under året inleddes samarbete med Persöner AB och dess dotterbolag Björnkranar om samarbete på området mobila kranenheter. Avtalet avsåg en helt ny 30-tons terränggående mobilkran väsentligen byggd på Volvo-komponenter. Konstruktionen var okonventionell, bl a hade man valt att göra kranen fribärande från chassiet, vilket innebar att det var avlastat då kranen var i arbete. Chassiet var nära nog identiskt med det i dumpserien 860. Kranen var komponentsamordnad med chassiet vilket gav stora servicefördelar. Dessutom kunde krandelen lätt ställas av på de egna stödbenen. Kranen var försedd med Volvos nya och slagprovade lastmaskinhytt vilket borgade för ett bra arbetsklimat inne i hytten.

T 500 fyller 45 år

I början av 1970 talet saknade Volvo BM en traktor i segmentet mellan 430 och 650. Därför beslöt man att snabbt utveckla en traktor i mellanklassen genom att köpa komponenter från IH i detta fall. Motorn är den välkända "Perkins-fyran" på 61 hk DIN. Man utvecklade en typlik hytt som man hade till 650:n som var anpassad till den nya 500-traktorn med hel frontvägg och

plant golv som var fritt från pedaler och spakar. Det gjorde att insteget var lika enkelt från båda sidor. Transmissionen var synkroniserad. Hydraulisk snabbväxel fanns som tillval liksom extra hyttventilator. Hela drivlinan från motor och bakåt från växellåda, bakaxel och bromsar till kraftuttag och hydraulisk lyft kom från IH.

Det som kännetecknar T 500 främst är: En bekväm förarplats med alla manöverorgan helt skilt från traktorn i övrigt. Den har helt plant golv utan spakar och reglage och hängande pedaler. Förarplatsen är högt placerad vilket borgar för en utmärkt runtomskikt. Alla manöver-spakar är bekvämt och ergonomiskt placerade vid sidan av föraren. Hytten är bullerdämpad i bilklass. Det unika med hyttens uppbyggnad var att hela förarplatsen bildade en sluten enhet separerad från traktorn i övrigt. Ingenstans fanns kontakt metall mot metall vilket gjorde att störande buller utestängdes. T 500 är mycket lättmanövrerad genom hydrostatisk styrning, synkroniserad växellåda och snabbväxel som tillval. Traktorn var redan från planeringsstadiet utrustad på sånt sätt att den var säker i trafik. Den är mycket effektiv och ändamålsenlig genom den 4-cylindriga motorn på 3,86 liter som har provats i många ex, välavvägt hastighetsregister genom många växlar, diffspärr för bättre framkomlighet, liten vändradie och ett helt oberoende kraftuttag.

Skogsdagarna 1974

Flera nya produkter rönt stort intresse vid visningen av skogsmaskiner på höstkanten 1974. Under skogsvisningarna i Hällby och i Hugelstaskogen så serverades den stora publiken 2 ton kokta ärter, 100 kg korn, 155 kg kaffe, 96 kg bitsocker, 127 kg ost, 540 brödlimpor (ca 11 000 skivor), 3 000 bullar, 2 700 mazariner, 100 kg margarin samt 65 kg senap.

På skogsdagarna visades de redan tidigare presenterade två prototyperna SM 990 och SM 995. Båda var byggda kring det robusta och välkända chassiet som var grundstommen till SM 971. Det som skiljde dessa maskiner åt var att SM 990 var konstruerad med en vikarmskran med en fällare i änden som kapade och lade träden på marken. SM 995 däremot hade en vertikal bomkran med ett fällaraggregat i ena änden. Maskinen avbalanserades hydrauliskt för att kunna arbeta i horisontalplan oberoende av terrängens lutning och gav därmed föraren en naturlig arbetsplats. Det återstod fortfarande vissa utvärderingar av proven men det var beslutat om en förserie året därpå, 1975.

SM 969 var ytterligare en nyhet som presenterades vid skogsdagarna detta år. Den var baserad på den större SM 971. Lastvolymen på denna maskin som visades i prototyputförande var 14 kubikmeter och den drevs av Volvos



D70-motor som i detta utförande gav 145 hk. Precis som storebror 971 så var 969:an 6-hjulsdriven med hydraulisk transmission och power-shiftlåda. Kranen var av Cranabs fabrikat. 969:an kom i produktion hösten 1975.

En annan skogsnyhet var SM 958 – en maskin som funnits på marknaden under namnet HEMEK 650. Man kan säga att maskinen ”funnits i familjen” indirekt sedan början av 1960-talet då den var byggd på BM-komponenter genom 350/600/650-traktorerna. 958 var i början guldfärgad istället för den hitintillsvarande Hemek röda och med Volvo BM dekaleringar.

En annan skogsmaskin som uppdaterats och visades upp var processorn/kvistare-kaparen SM 980. Den efterträdde den kända SM 880 vilken var uppbyggt kring ett modifierat SM 868-chassi. Denna nya SM 980 är byggd på ett modifierat SM 971-chassi med alla erfarenheter man fått från företrädaren och ute på fältet av kunder.

1974 ingick Volvo BM avtal med Umeå Mekaniska Verkstad för att tillgodose BM med kvistare-kaparaggregatet Tvigg. Det vägde 4 ton och drevs av en separat motor. Kapningen skedde med sågsvärd vilket gav en maximal kapningsdiameter på 50 cm. Toppklippen klarade diametrar upp till 15 cm. BM köpte upp 3 års produktion för att förhindra att detta aggregat skulle hamna på en konkurrentmaskin – typ Kockum eller SMV 21. I Volvo BM:s ”produktkatalog” kallades den SM 985. 🚧

Text: Jörgen Forsrup.
Bild: Munktellmuseet.



SM 969



SM 980

**Ekedalens
Maskin AB**

**Nya och begagnade
delar till din maskin.**

Telefon 0502-42348



- Service
- Reparation
- Köper
- Säljer
- Byter





SM 958

Aktiv tid för veterantraktorerna och dess ägare

När man har kommit in i månaden maj i sydvästra Tyskland, måste det vara färdigskruvat för säsongen. Då börjar det nämligen att annonseras för fullt för olika traktorträffar och sedan rullar det på tills mitten av september. Jag har själv inte hunnit med någon träff utanför Tyskland, men det tänker jag prova på någon gång. Det finns träffar i alla grannländerna och troligen börjar jag i Luxemburg, som ligger närmast. Här finns dock tillräckligt med tyska träffar i närområdet och jag har varit ganska aktiv med mina svenska trojännare de sista tre månaderna. Redaktör Öknegård ber mig att skriva en artikel för varje ny utgåva av BM-Bladet och så länge jag har något nytt att berätta om och att ni läsare gillar att läsa det, "kör jag på" om uttrycket gillas.

Igel, traktorträff, lördagen 4 maj

Vi börjar 4 maj i en liten by som heter Igel. Thomas, som jag lärde känna förra året under "traktorturen", bjöd in mig via WhatsApp. Han är en av grundarna till den lokala traktorklubben i Igel, som ligger ca. 25 km från min hemadress och sydväst om staden Trier. Man organiserar tillställningen med tvåårsintervall och det här var femte gången. Denna lördagsmorgon var det inte kul att köra ut Volvo T36:an från garaget. Det blåste kallt, vilket det gör väldigt sällan här och tunga mörka regnmoln hängde lågt på himlen. Med regnkappan i rygg-säcken kändes det tryggt. I Volvon har jag ju hytt med rutor som skydd mot vinden, men taket har jag plockat ner eftersom det var ett fullt hemmagjort bygge. Tanken var att där skulle finnas hyttak i början på året, men projektet har ännu inte påbörjats och jag har

Volvon "gläns" i sin patina, med Moselfloden som bakgrundskuliss.



Resans höjdpunkt, då ett gäng musiker underhåller oss vid "Almhyddan".

ingen att skylla på. Oavsett vädret gick ditresan bra. Jag blev inte våt och efter en dryg timmes körning var jag på plats. Jag blev överraskad för där fanns ca 40 traktorer före mig så jag var inte ensam om att trotsa vädret. Under dagen blev det en angenämare temperatur med lite sol och det droppade in traktorer hela tiden. Efter att ha tittat mig omkring på alla maskinerna, totalt över 80 stycken enligt Thomas, så satte jag mig hos några vänner för att gemensamt äta, dricka och prata. Där smidde vi också planerna för årets traktortur och när det var klart kände jag för att köra hem. På väg mot min traktor sprang jag på en känd traktoreloverare, som dök upp med sin toppenfina Hanomag Robust 800. Jag frågade hur många timmar han lägger ner i genomsnitt per traktor? Det är det ing-

en som vill veta, allra minst min fru, sa han med ett stort bullrigt skratt. Om jag vill köpa din Hanomag, vad måste jag betala, frågade jag av nyfikenhet. Minst 35 000 euro, men den är inte till salu, var hans snabba svar. Han fortsatte, som du vet äger jag också ett antal Lanz Bulldog med den store 10,3 liters motorn. En av dessa är i nyskick och renoverad till absolut världsklass. Tro det eller ej, men jag har blivit bjuden 200 000 euro (ni läste rätt, det står euro och inte kronor) av en entusiast. Det har blivit alldeles tokigt, ansåg han. Jag renoverar för att det är så förbaskat roligt och det uttryckte han med övertygelse. Jag tror trots allt att han kan leva med prisbilden, för han har 7-8 sådana Lanztraktorer hemma på sin gård och med ett antal Hanomag som ett bra B-lag! Hans pension är säkrad, kan man konstatera. Vi som tycker att vissa Volvomodeller, t ex Volvo BM 814, som drog iväg på över en halv miljon kronor för ett tag sedan, har blivit dyra. Var slutar det?

En nyrenoverad Hanomag Robust 800, var en av dagens stjärnor.





Första etappen sker på härligt kuperade vägar, med skog, äng och åkermark som omväxling.

Färden hem gick bra, tills jag hade fem kilometer kvar. Att ett åskmoln kan dra in snabbt visste jag, men inte så snabbt. Jag hade 100 meter fram tills där jag kunde stanna och dra på mig regnstället. Under dessa 100 m hann jag bli blöt in till "kallingarna" och hytten var full med hagel, av sådan storlek att det gjorde rejält ont att sitta där i hyttstolen. Regnstället åkte på, givetvis alldeles för sent och de sista kilometrarna frös jag som en hund och de var inte alls njutbara. Det satt mycket bra med en varm kopp kaffe när jag kom hem. Samtidigt som jag njöt av drycken, sökte undertecknad på internet och sökor-den var "hyttak till Klippanhytten"!

Traktorutflykt, helgen 24 – 26 maj

Precis som förra året, genomförde några vänner en gemensam traktorutflykt över en helg. Vi var nästan samma gäng som i fjol, sju traktortokiga gubbar. Tyvärr måste min Volvo CE kollega Udo, åka på en tjänsteresa till Korea och kunde inte delta. I hans ställe dök Fred upp, med sin Kramer KB17. Fredag kväll, 24 maj, var Volvon nyservad och klar. Jag hade bytt olja i växellådan och i slutväxlarna, för det var länge sedan sist. Nu skulle jag köra en sträcka på 18 km till Peter, som hade organiserat sträckan. Vi skulle börja hos honom på lördag morgon kl. 09:00 och då behövde jag inte starta så tidigt om traktorn

Skogen erbjuder en svalkande skugga, i gränslandet mellan Rheinland-Pfalz och Saarland.



Efter ett antal timmars körning, sitter det bra med grillat kött och korv. Dessutom är där tid för att lösa "världsproblem".

redan var där. Ni som har gott minne kommer ihåg att en insprutare lade av på min Victor i fjol och traktorn måste bli bärgad för att komma hem. Därför fick Volvon chansen i år och den hade ju gått bra till Igel. Vi skulle köra ca. 130 km under helgen, så det gällde att grejorna fungerade. När jag kom fram till Peters hus parkerade jag på singeln, vid sidan om stensättningen. Tur var det för när jag steg av traktorn, rann det olja från insidan av högerfälgan ner på marken. Inte lite heller. Jag förstod direkt att bakaxeltätningen hade gett upp helt. Jag kollade i slutväxeln och där var lite olja kvar och nivån låg förmodligen under tätningen och kunde därför inte läcka ut så lätt. Skulle jag behöva ge upp i år, redan innan det börjat? Eftersom där var olja kvar i slutväxeln och vi kör varken fort eller under hög belastning, tog jag beslutet att köra med. Jag tänkte tyst för mig själv på lördagsmorgonen, snälla 36:an, håll hela helgen och orsaka inte problem för mig och mina kompisar. Som tur var rullade det på utan incidenter för mig, även om det var lite pirrigt i magen.

Vi drog iväg från Pellingen på lördagsmorgonen, efter att gemensamt druckit en kopp kaffe. I ett höglänt landskap, med mycket långa svepande sluttningar och bedårande utsikt, var starten en ren njutning. Vädret var perfekt med sol och lite stackmoln på him-

len. Vi körde mot Hunsrück, ett bekant högländ, som ligger söder om Moseldalen. Naturen är en blandning av lantbruks-, ängs- och skogslandskap. Målet för dagen var en stad i Saarland, som heter Weiskirchen, men planen var att nå dit först fram på kvällen. Färden gick i kringelkrokar på små landsvägar, eller på vägar enbart gjorda för att lantbrukarna skall komma fram till sina fält eller skogar. Dessa vägar är av mycket bra kvalitet och nästan alltid asfalterade. Får givetvis inte användas av gemene man, men när ett gäng traktorentusiaster gör utfärd, blir man hjärtligt mottagen var man än kommer. Nu var vi i Schillingen och det var dags för första pausen. Efter att traktorerna radats upp och det tagits foto, var det dags att plocka fram grillen. Adam var grillmästare, precis som i fjol och man skall ju inte ändra ett vinnande koncept. Att Norbert gillar mat, syns nästan på hans kroppshydda, men när vi kollade hur mycket grillkött han köpt, resp. korvar, drog vi alla efter andan. Det går åt, sa Norbert med skadeglädje i ansiktet. En "säck" med nybakade frallor hade också åkt med på släppet. En traktorutflykt i Tyskland utan några öl fungerar inte, men under dagens första stopp dracks det bara alkoholfritt.

Peter hade gjort ett gott jobb och letat upp väldigt natursköna vägar. Vi åkte vid rapsfält, ängsmarker med be-

Dags för incheckning i Weisskirchen, efter en lång dag i sadeln.



tande djur och det allra bästa var stora fält med nyslaget gräs. Om jag åker motorcykel eller traktor, så doften av soltorkat gräs är nästan oslagbart. Här i Tyskland finns det mycket mera lind än i Sverige och när dessa träd blommar, konkurrerar deras underbara doft med torkat hö. Inget annat kommer i närheten, enligt mitt lukttorgan. Peter, längst fram i kön, hade nu näsa för en paus igen. Vid Kell am See låg en rastplats i skogen, vilket inte alls var dumt. Solen hade börjat värma på rejält, vi var varma och det var skönt i skuggan. Nu förstår ni säkert varför vi stannade. Just det, vi var törstiga också och dagens första öl slank ner. Dock bara en, för vi hade ännu långt kvar att köra. Vi lämnade den fina parkeringen och körde förbi den lilla natursköna insjön vid Kell. Kolonnen gick i riktning mot Saarländska gränsen, enbart via skogsbilvägar. Att bli av med trafiken och enbart kunna njuta av naturen, är fantastiskt. Att köra traktor är som att cykla. Man hinner med att se och uppleva så mycket mer än med bil. Vi passerade plötsligt ett stort träkors mitt i skogen och där stannade vi. Det var gränsen mellan Rheinland-Pfalz och Saarland. Det var en riktigt skön bensträckare, men efter 15 minuter drog vi vidare. Plötsligt kom vi ut ur skogen och helt överraskande låg där en jättestor ängsmark mitt i skogen. Jag tittade snett framåt och till min förvåning såg jag en byggnad ligga mitt på ängen och där stod även ett par bilar parkerade. Vi svängde in dit och jag förstod att Peter visste vad han gjorde. Här låg nämligen en "Alm", vilket är unikt i denna del av Tyskland. I södra Tyskland och i Alperna förekommer de flitigt och det är där djuren går på sommarbete. Nästan alltid finns en lite hydda (Alm) där höet kan förvaras. Nu för tiden har många

Det är söndag morgon och en kaffe sitter fint. Ölen som dricks är alkoholfri!



Undertecknad njuter under hemfärden, av den milsvidda utsikten och det långsträckta kullandskapet.

av dessa hölador gjorts om till små restauranger eller kaffeer. Så var även fallet hos oss, för när vi parkerade traktorerna såg vi borden och vissa kunder. Vi slog oss ner och genast kom ett par äldre herrar fram med munspel och dragspel och underhöll oss med "gamla örhängen". Kanske inte musik för alla i sällskapet, men omtanken var god. Kaffe och kaka beställdes och killen som stod vid grillen i Bayersk mundering blev besviken. Han visste inte hur välutrustade vi var på grillsidan. Det satt ett gäng på tio man bredvid oss och varannan av dem hade en gitarr med sig. Jag frågade vem de var och det visade sig att det var ett privat manligt musiksällskap, som var på helgvandring. Alla kunde spela gitarr och sjunga, men av praktiska skäl hade bara varannan instrument med sig. Vandrarna gillade kanske inte heller de två äldre gentlemännens musikval, utan plötsligt åkte gitarrerna fram och alla tio drog igång med stämsång. De underhöll oss i en timme och vi kunde inte åka därifrån, så bra var de! Det var en fantastisk och överraskande händelse, som gjorde att vår utflykt fick en extra krydda.

Vi var inte så långt från Weiskirchen och färden gick nu mot vårt hotell. Innan vi checkade in, satte vi oss bredvid våra parkerade traktorer och "drog en bärs". Vi konstaterade att detta var dagens bästa dryck och att vi hade haft en fantastisk dag tillsammans. Efter att vi alla tagit en dusch på hotellet, samlades vi utanför, för att ta en promenad till en lokal "kneipe". Det var en underbar majkväll och vi kunde sitta ute hela tiden. Jag fick springa in lite då och då, för att titta på den tyska cupfinalen. Jag är den ända fotbollstokige i sällskapet och kompisarna ruskar på sina huvuden, när jag kutar mellan TV'n och min öl. Detsamma gjorde jag i fjol, då det var Champions League final. Förresten, cupfinalen slutade med en 3-0 seger för Bayern München mot Leipzig, där vår svenske Emil Forsberg hade en superchans att göra ett noll för Leipzig i början på andra halvlek.

Söndag morgon och hemfärd. Det är inte lika kul att köra hemåt, men det måste göras. Peter hade gjort ett lika fint val av vägar på tillbakaresan. Dock stannade vi bara två gånger för att pausa. En gång vid lunchtid för att äntligen äta de sista köttbitarna resp. korvarna och sista gången för att ta en tidig eftermiddagsfika på ett café. Där satt vi ganska länge och njöt tillsammans innan vi körde hem och alla tyckte att vi hade haft en underbart härlig helg tillsammans. Mycket traktorkörning, men framför allt sett en underbar natur och att vi hade haft tid att umgås. Det är inte alltid självklart!

Fortsättning i nästa nummer. 🚗

Text & bild: Lars-Inge Larsson





Den tionde och sista traktorträffen i Kärrabol

En av dom första regndagarna i sommar tog jag mig i kragen för att i ord redogöra för traktorträffen i Kärrabol den 25 maj.

Vi avslutade den tionde och sista traktorträffen med flaggan i topp och det blev en grande finale vi sent kommer att glömma. Det kom rekordmånga traktorer, 106 stycken, och rekordmånga besökare. Vi hade även tur med vädret och allt flöt på utan några missöden. Vad kan man mer begära.

Några kom med bovagnar efter traktorerna och stannade hela helgen, andra kom med sina traktorer på trailer från när och fjärran men dom flesta rullade hit för egen maskin. Vi hade som mål att för första gången räkna in över hundra traktorer och det lyckades vi med.

När vi sammanfattar de tio åren så har det varit 585 traktorer här på gården och det är en ansenlig mängd. Jag skickar med lite bilder. 📷



Bilden som sitter på Åkes bil.

Hälsningar Åke Björkhem, text o bild.
Åke med fru på bilden i mitten nedan.





654



854

Parca-förvärvet 1969

- bakgrund och efterspel

Mot slutet av 1960-talet började man inom ASJ att planera för nästa generation lastmaskiner. Sonderingar gjordes om ev. samarbetsavtal eller rena uppköp av någon tillverkare. Under slutet av 1960-talet hade vissa organisationsförändringar gjorts på ASJ i Arlöv och även omstrukturering av verksamheten. Detta ledde till byte av VD 1968. Den nya VDn hade tidigare haft uppdrag inom Wallenbergsfären att "göra det som behövdes" för att omdana ASJ. Meningen var att göra sig av med icke lönsamma verksamheter och koncentrera sig på det man kunde räkna hem pengar på.

1968 erbjöds BM att ta över anläggningsmaskinverksamheten från ASJ. Detta var något som BM inte hade något emot eftersom man då skulle bli av med en konkurrent. Man skulle då få ta över en hel del erfarenhet gällande ramstyrda lastmaskiner, något som BM saknade vid den tidpunkten. I de pressuttalanden som gavs vid övertagandet så lät det som om BM skulle fortsätta tillverkningen av Parcalastarna – något som inte alls fanns med i planerna från BM. Inom BM stod det på ett tidigt stadium klart att man skulle lägga ner all tillverkning av Parcalastare och andra ASJ-produkter så fort man kunde. Det man var intresserad av var Parca 16, den stora ramstyrda lastmaskin som höll på att tas fram. Detta enbart för att slippa dess utvecklingskostnader.

I samband med övertagandet 1 juli 1969 så övertog BM allt ansvar för försäljning av ASJ:s lastmaskiner och från

1 september ansvaret för reservdelshållning och service på Parcamaskinerna. Vid denna tidpunkt hade ASJ sagt upp alla återförsäljaravtal och det låg i BM:s intresse hur detta passade in i BM:s filosofi. Man bestämde att de maskiner som enligt planerna skulle tillverkas fram till 30 Juni 1970 skulle genomföras, men sen läggs de ner och avyttras.

Vid övertagandet fanns ett stort lager av osålda maskiner, som man satte BM-dekaler på för att markera ägarbytet. Man hade 12 st. osålda 654, 35 st 854 och 17 st 1254 – dessutom hade man tagit över 15 stycken traktorer 714 (vilket var en omvänd 854 med annan drivlina) Dessa skulle övertas av BM när ASJ verkställt bestämd ombyggnad av dessa vilket skulle vara klart 1 okt. 1969. I avtalet fanns även med att BM fick överta 3 st. Parca 16.

Med beslutet fanns tillverkning hos Arlöv av lastare fram till 30 Juni 1970 enligt nedan. Man skulle tillverka 64 st 654, 114 st 854 samt 53 st 1254. Avsikten var ursprungligen att viss tillverkning skulle flyttas till Arvika – nämligen 1254 (feb.1970) och Parca 16 (okt. 1969). Att man la ner tillverkningen av 654 och bara sålde ut modellen berodde på att det var en direkt konkurrent till den lastaren LM 841 dels motormässigt och även kapacitetsmässigt. Planerna på vår egen ramstyrda lastmaskin LM 845 som skulle presenteras 1971 låg inte långt fram i tiden vilket gjorde att BM inte ville ha någon konkurrens här. Samma sak gällde 854 som fick stryka på foten för den av BM kon-

struerade LM 1240 som skulle presenteras 1972. Dessa låg i samma segment vilket gjorde att företaget inte ville ha någon konkurrens här heller, även om LM 1240 resp. LM 845 var ramstyrda vilket Parcamaskinerna inte var. På ritbordet fanns faktiskt två ramstyrda efterträdare till nuvarande modeller nämligen Parca 10 och Parca 12. Parca 10 var avsikten att den skulle efterträda Parca 854 med samma motor men med högre kapacitet. Av denna modell byggdes två prototyper varav Volvo tog hand om den ena och den andra hamnade utanför Sundsvall där den lär leva fortfarande. Parca 12 kom aldrig längre än ritningsbordet. Den skulle om den hade blivit verklighet ha efterträtt 1254 medan 654 skulle utgå helt ur sortimentet vilket var ASJ:s planer.

Som tidigare nämnts fick vi även "stortraktorn" 714 med på köpet. Den na bjässe var 4-hjulsdriven och drevs av en 7,6 liters Scaniamotor på 155 SAE (145 hk DIN), växellåda och axlar kom från ZF. Man gjorde totalt 10 prototyper och en serietillverkning på 25 maskiner innan den lades ner. Vid provningar på Ulltuna bromsades maskinen utan belastning på en asfaltsbana och man kom fram till drageffekten på 96,5 hk. Vid 1 000 varvskraftuttaget lyck-





des man maximalt bromsa ut 110,3 hk. Man uppmätte också en väldigt hög bränsleförbrukning på runt 30 liter/timme vilket medförde att man kunde säga att Parcan var ”rätt törstig”. Färgen på denna maskin var ljusgrönaktig.

Vad hände efter övertagandet 1969?

654: Modellen hade Volvos D50-motor och Allison-växellåda och ZF-axlar visades på BM-dagarna 1970 men inte 1971. Den första prototypmaskinen rullade av bandet i april 1963 och den första serietillverkade maskinen levereras året därpå. Den sista maskinen med chassinummer 499 levererades 1971-03-26 till Danmark.

854: Kunden kunde för denna maskin välja Volvos D70-motor på 157 hk eller Scania's D8-motor på 167 hk. Transmissionen var av Allison's fabrikat under största delen av tillverkningstiden tills man bytte till ZF. Axlarna kom från ZF. Man visade 854:an på BM dagarna 1970 men inte 1971. Den första maskinen rullade av bandet i juli 1961. Den sista maskinen med chassinummer 944 levererades till Österrike.

1254: Även till denna maskin kunde kunden välja mellan Volvo D100-motor på 185 hk eller Scania's D11R41-motor på 215 hk. Transmissionen kom från Allison och axlarna från ZF. Man hade avtal med Scania om motorleveranser fram till detta år.

Maskinen presenterades ursprungligen i början av 1965 och tillverkades totalt i 458 exemplar. Då denna lastmaskin inte hade någon direkt konkurrent hos BM kom den att tillverkas fram till 1972. Det sista exemplaret levererades 29 mars 1973 till Saudi Arabien.

16: Under 1967/68 började man konstruera det som skulle bli Parca 16.

Maskinen var utrustad med Scania's D11R41-motor på 215 hk och hade transmission och axlar från ZF. Beroende på vilken marknad maskinen såldes till kunde man få spärren borttagen från växellådan så man fick en 4:e växel och maxfarten 42 km/h istället för de svenska bestämmelserna. Man gjorde 4 maskiner av Parca 16 före namnbytet och dessa levererades till: nr. 1 – Karlstad (jan –69), nr. 2 – okänt, nr. 3 – Norsbron (jan –69) och nr. 4 – Kvissleby (sept –69). I samband med ägarbytet i juli 1969 byttes namnet till LM 1640. Chassi 5 var prototypen till det som skulle bli LM 1640 och nr. 6 levererades juni 1971 till Jönkes i Vikingstad. Fram till slutet av 1972 var denna maskin utrustad med Scaniamotorn enligt det avtal man hade med Scania. Efter chassi 193 fick lastaren Volvos TD100-motor på 240 hk och fram till slutet. Namnet ändrades samtidigt till LM 1641. Totalt tillverkades 186 st LM 1640 fram till 1972, och efterträdaren 1641 fram till

1980 i totalt 1 506 ex. Detta var den ASJ-maskin från 1969 som levde längst genom de olika utvecklingsfaserna. 🚧

Text: Jörgen Forsrup.

Bild: Munktellmuseet.

MASKINSERVICE

Benny Andersson
Brånstorp, 585 91 Eksjö
Tel 0380-810 34

BEGAGNADE TRAKTORDELAR

Nya startmotorer och gener.
Även andra nya delar.

**TRAKTORER KÖPES
för demont, kontant
betalning. Hämtas!**



Olssons i Ellös
KAN RESERVDELAR OCH UTRUSTNING

10% RABATT

för medlemmar i Svenska
BM-klubben. Gäller för sortimentet
av reservdelar till veterantraktorer.

Beställ på
www.oie.se
eller ring oss på
0304-751010
om ni inte hittar
det ni söker.

Laholms
Traktordemontering AB

VI ❤️ 

Besök vår nya webbutik!

Stort
lager



Både nytt
och begagnat

BM-klubbens medlemmar har 10%
på alla nya Volvo BM reservdelar.
(Ange kundnummer vid beställning.)

www.laholmstraktordem.se

Har sålt 10 000-tals lantbruksmaskiner av alla slag

Snart 80 år är Leif Egonson still going strong

Under andra hälften av 1970-talet blomstrade affärerna på ett nästan ofattbart sätt. Årligen kunde han sälja över 100 tröskor och långt fler traktorer av märken som Volvo BM, Dronningborg och Sampo!

Leif Egonson – en stor profil när det gäller att sälja lantbruksmaskiner – har från Kvänum mitt på den bördiga Varaslätten vid det här laget gjort affärer i långt över 50 år. Snart är det dags för att fira 80 år och Leif är fortfarande lika aktiv!

Frågan är ändå om inte kulmen nåddes under andra hälften av 1970-talet då han under fyra år parallellt med Västsvenska Lantmän sålde Volvo BM i Skaraborg.

– Till skörden 1975 nåddes toppen, berättar Leif vid sitt skrivbord i lokalerna i Kvänum.

Detta berodde delvis på att 1974 var ett bra skördeår, delvis på ett investeringsbidrag som fick bönderna att våga satsa på nytt. Under ett enda år kunde Leif leverera 110 tröskor och 160 traktorer – smått ofattbara siffror i idag.

Maskinaffärer i generationer

Att det blev maskinaffärer för Leif var väl egentligen aldrig någon stor överraskning. Det började med farfar som drev A G Johansson Maskinaffär. 1956 var det Leifs pappa som startade Egon Johanssons Maskinaffär där Leif redan som 15-åring kom in i verksamheten. Från början kanske det ändå inte var helt självklart att han skulle ta över. Att bli agronom lockade, men efter studentexamen i Skara blev det maskinskötarkurs på Klagstorps lantbruksskola följt av lantmästarexamen på Alnarp. – Det var en bra skola och jag fick lära mig lantbruket från grunden, säger Leif.

Han kom också att ta över företaget från sin pappa.

– Stödet var ovärderligt. Pappa och jag växlade nog inte ett enda ord under alla år.

I företaget arbetade även Leifs bror Christer. Som mest bestod arbetsstyrkan av ett 20-tal personer. Försäljningen var det självklart Leif som i första hand och med stor framgång svarade för.

Under åren har det handlat om klassiska märken som International Harvester, Valmet, Sampo, Fiat, Fendt, Deutz, Same och Massey Ferguson.

1976 kom erbjudandet om att sälja Volvo BM. Det blev fyra framgångsrika år.

– Ja, då skulle det ju vara full maskinuppsättning på varanda gård, säger Leif med ett nöjt leende.

Även lantbrukare

Leif har kombinerat sitt jobb som säljare och företagsledare med att driva eget lantbruk. Första gården köpte han i Dalsland 1983 och dessutom blev det tre gårdar i Larv på Varaslätten. I mitten av 80-talet drevs affärsverksamheten under namnet Leif Egonson Maskin AB.

Även om Leif alltså varit pensionär i många år har säljaren i honom aldrig gett vika. I F:a Leif Egonson köper och säljer han numera begagnade maskiner. Det blir affärer inte bara inom landet utan även till Polen, Litauen, Estland och Norge.

– Att träffa folk, göra upp en affär och avsluta med ett handslag, är lika stimulerande idag som för 60 år sedan, säger Leif med stor övertygelse.

Håller igång

Leif är en spänstig herre som är väl känd på Varaslätten även för de som inte är bönder och sysslar med maskinaffärer. Längre var han en strateg i Skara IF på den tiden laget var framgångsrikt högt upp i fotbollens seriesystem. Storklubbar i Jönköping och Malmö var ute efter en duktige försvarsstrateg men han blev sitt "SI" trogen. Sin sista fotbollsmatch gjorde han 59 år gammal i ett av Kvänums IF reservlag!

17 Vasalopp och ett antal rundor med cykel runt Vättern finns också på meritlistan.

– Att hålla igång har alltid varit viktigt för mig, säger Leif och att det gäller än idag är det ingen som möter honom idag som tvivlar på.

Numera handlar det om att dansa flera gånger i veckan. Leif beger sig re-



Utanför Leif Egonsons lokaler i Kvänum finns två Volvo BM 430 snyggt parkerade...

gelbundet till danssalonger runt om i Skaraborg – och populärare kavaljer får man nog leta efter...

Mot slutet av året är det alltså dags att fira 80-årsdagen, men då drar Leif iväg en bra bit från sitt Kvänum! 🍷

Reportage: Bengt Andersson.

Leif Egonson har en 60 år lång karriär bakom sig som säljare av nya och begagnade traktorer, skörde-tröskor och redskap.

Snart 80 år gammal, men Leif gör fortfarande affärer med lantbruksmaskiner både inom och utom landet.



Byte av packbox till lyftarmsaxel på Buster 320 och 400

För att byta packboxarna på lyftarmsaxeln behöver hydrauloljan inte tappas av! Det är endast om den nya packboxen inte monteras omedelbart som det kan finnas risk för oljeläckage.

Börja med att lossa lyftlänken från lyftarmen. Lossa och tag bort de två



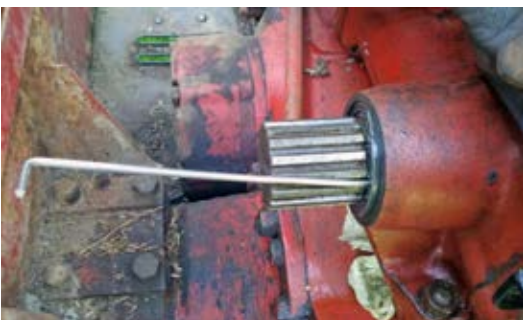
Nu är lyftlänk, de 2 skruvarna med låsbricka och den stora brickan borta.



Med lyftarmen borta syns med låsbricka och den stora brickan borta.



En bild på det egen-tillverkade verktyget.



Verktyget har vinklats in i packboxen och med några slag med en hammare så släpper packboxen taget.



Här har splinsen "kläts in" med plast och packboxen är nästan i sitt läge.



Här sitter nu packboxen i sitt rätta läge. I underkant av bilden syns den rörbiten som användes för att trycka dit packboxen.

skruvar med låsbrickor som håller fast lyftarmen på lyftarmsaxeln. Ta också bort den stora brickan. Därefter kan lyftarmen dras av lyftarmsaxeln. Nu blir packboxen synlig. För att demontera packboxen finns det specialverktyg men det går också att göra ett enkelt verktyg av en $\varnothing 4$ mm järnstång. Platta till ena ändan av stången, ca. 10 mm. till 2 mm tjocklek. Bocka därefter ca. 6 mm. av den tillplattade ändan i 90° vinkel. Fila till ändan så den blir ca 8 mm. totalt. Fila bort alla vassa kanter. Kapa stången till 210 mm. i längd. Bocka andra ändan, ca. 30 mm, i 90° vinkel åt samma håll som den lilla bocken. Se bild. Håll sedan pinnen vinkelrätt mot lyftarmsaxeln och tryck in den korta bocken i packboxen närmast lyftarmsaxeln. Vinkla därefter stången så den blir parallell med lyftarmsaxeln. Kontrollera att den lilla bocken blir kvar i packboxen. Slå därefter med en liten hammare på den längre bocken så kommer packboxen att krypa ur. Sitter packboxen hårt så kan man behöva flytta stången till ett nytt ställe för att packboxen skall släppa.

När packboxen lossats så kontrollera att sätet på lyftarmsaxeln är fritt från skador som kan påverka tätningen. Kontrollera också att lyftarmsaxeln inte glappar i huset. Detta gäller speciellt vänster sida där axeln kan "äta" sig in i huset. Vid för stort glapp klarar inte packboxen av att täta mot oljeläckage.

Vid montering av den nya packboxen måste den skyddas från lyftarmsaxeln splines och inre kant för att tätningsläppen på packboxen inte skall skadas. Ett bra sätt är att "klä" in axeln med plast, t.ex. från en kontorsplastficka som är av lite kraftigare plast. Se till att plasten gärna går ända in till packboxens läge. Ta lite olja på plasten så glider packboxen lätt till sitt läge. Tänk bara på att vända packboxen åt rätt håll, dvs. med dammläppen utåt. Använd en rörbiten, ca. 80 mm. lång med en diameter som är något mindre än själva packboxen för att trycka in packboxen i sitt rätta läge. Eventuellt kan man behöva slå med en hammare på rörbiten för att få in packboxen i sitt rätta läge.

Drag därefter av "plasthylsan. Fetta in splinsen och trä på lyftarmsaxeln. Se



Denna gång är det packboxen på vänster sida som läcker. På bilden syns lyftarmen och de 2 skruvar som håller lyftarmen på plats.

till att lyftarmen kommer i samma läge som motsstående lyftarm. Montera den stora brickan och de två skruvarna med låsbrickor.

Montera lyftlänken och arbetet är klart! 🛠️

Text & bild: Björn Cagner.



Gruskalle del 3

Hos Fredrik i Bohuslän går renoveringen av Grus-Kallen vidare. På grund av sommarens vackra väder och semester kanske takten i renoveringen blivit lite lugnare men det är Fredrik väl förunnat.

Sedan sist har hytten spacklats färdigt och grundlackerats. Detta är ett arbete som tagit tid med torktid och mellanslipning. Invändigt har Fredrik

börjat färdigspruta. Fönsterramar har riktats och gångjärn bytts ut. På tur står nytt golv till hytten.

På framdelen har ytterligare delar monterats tillbaka efter rengöring och lackering. Det är inte alltid som de större delarna tar längst tid. Ibland kan de små vara nog så tidskrävande.

I förra numret av BM-bladet efterlystes sidoplåtar till motorhuven.

På framdelen har ytterligare delar monterats tillbaka.

Tyvär har ingen hört av sig så efterlysningen upprepas. Så är det någon som har sidoplåtar liggandes så hör av er till undertecknad så ska kontakten vidareförmedlas. 🙏

Text & bild: Björn Cagner.



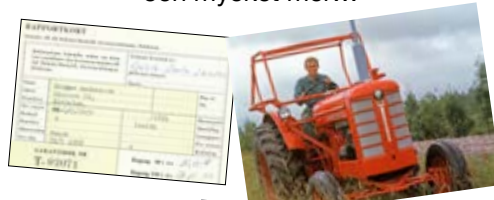
Här syns hytten spacklad, grundlackerad och delvis täcklackerad.

Här är Fredrik igång med att kapa till det nya golvet till hytten.



Söker du information om din BM-traktor?

Arkiv Sörmland har det mesta: rapportkort, handböcker, manualer, broschyrer, bilder och mycket mer...



Lena Grahn



Välkommen till oss!



Arkiv Sörmland
Kriebsensgatan 4, 632 20 Eskilstuna
Våra öppettider: mån-fre kl. 08.00–12.00, 13.00–16.00
Telefon: 016-316 04 04
Kontakt: info@arkivsormland.se
www.arkivsormland.se

En trotjänare tar farväl – DR 860/861 gör plats för A20

Den här gången gör vi med arkivets hjälp en tillbakablick drygt trettio år bakåt i tiden – närmare bestämt till 1986 då Volvos trotjänare dumpern Volvo BM 860/861 gick i pension och efterträddes av nykomlingen A20.

Dumper 860 hade lanserats i slutet av 1960-talet och kom att lägga grunden till den fortsatta dumperutvecklingen. Efterföljaren 861 presenterades 1979. Tillsammans kom DR 860/861 med olika tilläggsbeteckningar att tillverkas fram till 1986. När den togs ur produktion var den världens mest sålda dumper. Då hade bland annat ett stort antal maskiner gått till Sydamerika för det gigantiska Majes-projektet i Anderna, till dammbyggen i såväl Nya Zeeland som Panama liksom till vägarbeten vid Salomon Islands i Stilla Havet och Madeira i Atlanten.


Det var således en verklig veteran som uppmärksammades vid evenemanget i Braås sommaren 1986, då sprillans nya A20 samtidigt presenterades för Skandinavien samlade anläggningsmaskinpress. Vid Braåsverken passerades denna dag en historisk milstolpe då det allra sista exemplaret av Volvo BM 860/861 slutmonterades. Som nummer 11 126 rullade dumpern ut från fabriken, åtföljd av gänget som monterat den. Under högtidliga former överlämnades den till Volvo BM Danmarks divisionschef för att få sin slutdestination hos kund i grannlandet.

Generationsskiftet på Braåsverken fullbordades därefter när nya dumpern A20 gjorde entré. Detta var en helt ny dumpermodell med bland annat starkare motor, ny växellåda, ny framaxel och ny ram. Den nya produktbeteckningen markerade också starten för det

nybildade VME. I beteckningen stod bokstaven A för Articulated hauler, det vill säga ramstyrt transportfordon, och siffran 20 för fordonets lastförmåga.

Som sig bör döptes företagets nya "baby" med skumpa och under jubel vid festligheterna i Braås. Det ärofyllda uppdraget att hålla i flaskan gick till journalisten Anne Møller från den danska tidningen Maskinstationen. Hon blev också stolt gudmor till A20, som journalisterna raskt översatte till

"Anne tyve". En ny generation volvodumprar var därmed lanserad.

För den som vill läsa mer rekommenderas Munkteilmuseets faktsäckade bok Volvodumprar under ett halvsekel (2016). Mer information om dumprar finns också i arkivet, bland annat i form av rapportkort och verkstadshandböcker. Här intill syns några sådana exempel ur AB Bolinder-Munktells arkiv, Arkiv Sörmland. 
Text & bild: Arkiv Sörmland.





Svenska BM-klubben
c/o Lisbeth Larsson
Melo
641 98 Björkvik

Sverige
Porto
betalt

Kansli i Malmköping



Klubbens nya kansli

Svenska BM-klubben har som ni vet vuxit rejält under sina första 10 år. Detta ställer allt större krav på administrationen, huvudsakligen av medlemsregistret.

Vi har nu gjort ett avtal med Stephanine Segerström som med stöd av Agneta Segerström inrättar ett kansli i

Malmköping för att till att börja ned tar sig an medlemsregistret och att hålla detta uppdaterat och aktuellt.

Alla frågor och ändringar i medlemsregistret mailar du till kansli@bm-klubben.se

Detta gäller även vid anmälan om nya medlemmar.

Det nya kansliet startade sin verksamhet den 8 juli 2019. 📧

Lennart Öknegård.

Testa dina kunskaper

Svaren finns i artiklar i tidningen. Facit på sidan 2.

- | | |
|---|--|
| 1 När bildades klubben (första medlemsmötet)?
a Våren 2009
b Sommaren 2009
c Hösten 2009 | 4 Volvos första traktor till armén var en?
a T 32
b T 42
c T 43 |
| 2 Hur många besökare hade Borgeby fältdagar?
a 15 212
b 25 495
c 19 650 | 5 BM tog över Parca?
a Juni 1969
b Juni 1968
c Juli 1970 |
| 3 Vilka lastmaskiner tillverkades vid Renholmen?
a LM 222 och LM 225
b LM 218 och LM 840
c Inga alls | 6 Omslagsbildens ST 257 bär märket?
a Bolinder-Munktell
b BM-Volvo
c Volvo BM |

L ä s v ä r t

Kronans band- och hjultraktorer 1920 – 1980

Lars von Rosen 2017 120 sidor, inbunden.

Volvo och BM blev under åren betydande leverantörer till försvaret av alla handa fordon som presenteras ingående med mängder av bilder.

Boken är en verkligt trevlig nostalgibok för oss alla som har minnen från värnpliktstiden och rep.övningar. Här avhandlas motoriseringen av det svenska försvaret med många tappra försök att ersätta hästen. Varför gick traktoriseringen så långsamt, hur kunde cykel-

tolkningen få så stor betydelse vid förflyttning av trupp och hur kunde den epoken vara så länge. Dessa frågor och många fler finner du svaren på. Författaren redovisar många spännande spaningar efter kända och okända fordon och boken innehåller många tabeller och intressanta foton.

Runt 1990 skedde den stora utskrotningen och idag finns inte många av traktorerna kvar förutom enstaka exemplar på museer och bland samlare.

Du kan köpa boken från Trafik-Nostalgiska Förlaget (info@tnf.se) eller direkt från författaren. 📧

Lennart Öknegård.

