

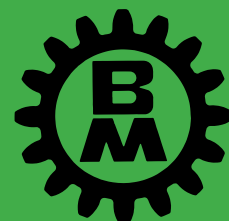
BM-bladet

Munktel's • Bolinder's • Bolinder-Munktel • Volvo • BM-Volvo • Volvo BM

Årgång 11

Nr 2

Juni 2020



Svenska BM-klubben



Coronatider våren 2020

**BM-maskiner i uniform
Veterantraktorplöjning-
ens historia**

**Var byggdes maskinerna
Nedslag i historien – 1980
...och mycket mer!**



Ansvarig utgivare

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

Redaktion

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

Björn Cagner, teknisk redaktör,

bm-bladet.teknik@bmklubben.se

Per-Arne Pettersson, teknisk redaktör & grafisk form

Jörgen Forsrup, research

Medlemsavgifter

Enskild person 250 kr Hel familj 400 kr

Org. nummer: 802449-7169

Bankgiro: 482-0759

E-post: kontakt@bmklubben.se

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

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

Våra BM-expert

Anläggnings- och skogsmaskiner:

Curt Axelsson 070-886 44 95

Leif Karlsson 070-536 51 24

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

Guy Larsson 070-344 48 92

Leif Andersson 070-223 91 18

Kjell Rehnström 070-585 00 44

Kenneth Johansson 070-493 83 32

Allmänt: Janne Jonsson 070-294 96 00

Reservdelar: Leif Andersson 070-223 91 18

Våra regionombud

Skåne: Anders Johansson 070-603 41 60

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

Jönköpings län: Kjell Rehnström 070-585 00 44

Östergötland: Olof Irander 070-671 71 76

Dalarna och Gävleborg: Evald Karlsson, 0730-53 71 98

I detta nummer

Från redaktionen	2
Ordförande har ordet.....	3
Till medlemmarna i BM-klubben	3
Kallelse årsmöte	3
Ny på redaktionen	4
Berättelsen om ett fotografi.....	5
BM-maskiner i uniform 4	6
Tankar kring tröskornas intåg i landet	8
Veterantraktorplöjningens historia.....	10
Veterantraktorplöjning i Holmträsk, Piteå.....	12
Sök uppgifter om din traktor	13
Volvo BM-maskiner på hårda prov i Anderna.....	14
Berättelsen om hur BM-Volvo Buster 400 blev en 438 - 2	16
Nedslag i historien - 1980	18
Var byggdes maskinerna - Bemab, Mjölby	20
Volvo BM Valmet-avtalet	22
Grus-Kalle del 6	24
Mekartips - Smörjproblem av vipparmsbrygga	25
Unik samling	26
Mekartips - Motorolja	27
Coronakonsekvenser	28

Från redaktionen

Det är med stor glädje och ett lite stolthet, som vi konstaterar att vi trots de bistra virustiderna lyckats plocka ihop ett nytt BM-blad. Varmt tack till er alla som bidragit med artiklar och uppslag.

I det här numret avslutar vi ett par artikelserier, Maskiner i uniform och Renovering av Grus-Kalle. Men det kommer flera. För att nämna några artikeluppslag inleder vi i nästa nummer en serie om totalrenovering av en LM 218 och ett reportage om bygget av en helt underbar modell av traktor 18/20 samt bilder från modelldagen på Munktellemuseet strax före det att det mesta stängdes ned.

Eftersom vi inte kan räkna med några reportage från veterandagar och andra liknande arrangemang i år så ber vi er att bli lite nostalgiska och tänka tillbaka på de fina tillställningar som ni varit med om tidigare. Har du några speciella minnen, helst åskådliggjort med någon bild, så tveka inte att kontakta oss för publicering. Genom att se tillbaka på de goda stunderna så blir det lättare att tro på en bättre framtid.

Var rädda om er och se upp för runtomsvävande Corona-virus.

Lennart

Framsidan: Våren 2020. Veteranerna drar sig lite tillbaka i v-rustider. Bild: Åke Björkhem.

MUNKTELLMUSEET

ESKILSTUNA



Upplev mer än 180 års svensk industrihistoria!

- ⚙ Sveriges första ånglok från 1853
- ⚙ Sveriges första traktor från 1913
- ⚙ Bolinder-Munktells första hjullastare från 1954
- ⚙ Lokomobiler, motorer, m m

Kom och kör grävmaskin i vår simulator
eller klättra upp i våra maskiner!

Pråmskjulstorget, Eskilstuna | 016-13 15 23

Öppet: Må-fr 10-16, lö-sö 11-15

munktellemuseet.com

Ordförande har ordet

Coronavirusets härjningar har nått vårt land med full kraft och ingen vågar säga hur länge vi skall behöva rätta in våra liv efter alla försiktighetsåtgärder som vi fått oss till del. Tyvärr kan vi inte räkna med att alla medlemmar i BM-klubben kommer undan. Vi känner deltagande och stor sorg för de som råkat illa ut och skickar en tanke till alla drabbade. Klubbens sommaraktiviteter påverkas naturligtvis av alla inställda arrangemang både nu i vår men sannolikt största delen av sommaren. Om det är möjligt hålls det inställda årsmötet först den 10:e oktober. Följ oss på Facebook och vår egen hemsida.

Vårt regionmöte, detta år i Skövde, hann vi precis avverka innan Coronans begränsningar slog till. Där samlade vi styrelsen, regionombuden, BM-experterna och tidningsredaktionen. Se reportage på sidan 4.



BM-traktorn på bilden tillhör BM-klubbens revisor Sören Kihlberg.

Vi gör allt för att BM-klubben skall kunna fungera i övrigt som vanligt. Du kan fortsätta att kontakta regionombud, BM-experterna, kansli och tidningsredaktion.

Som en liten tröst i bedrövelsen kan vi konstatera att klubben fortfarande

har en god tillströmning av nya medlemmar.

Var fortsatt rädda om er och era medmänniskor.

Guy Larsson.
Ordförande.

Skribenter som medverkat i detta nummer. (I ordning efter innehåll).

Håkan Nordström.	Jannicke Serneberg.	Ola Korsfeldt.
Leif Vestermark.	Åke Björkhem.	Helena, Arkiv Sörmland.
Lars-Inge Larsson.	Lars von Rosen.	Olof Irander.
Björn Cagner.	Jörgen Forsrup.	

Varmt tack alla bidragsgivare!

Vill Du bli medlem?

Är du inte redan medlem så är det lätt ordnat.

Betala in 250 SEK (familj 400 SEK) på BG 482-0759.

Ange namn, adress, telefonnummer och ev. mailadress.

Välkommen i Svenska BM-klubben!

Efterlysning!

Anders Nilsson, Preska AB i Helsingborg, som tillverkar allehanda kapell och hyttinklädnader, söker mallar, ritningar eller prover till hyttinklädnader för att kunna tillverka fler modeller. Har du något tips, ritning eller en gammal hyttinklädnad, oavsett skick, så hör av dig till Anders på telefon: 042-12 91 19.

Kallelse årsmöte

Alla medlemmar i Svenska BM-klubben kallas till årsmöte den 10 oktober 2020

Plats: Munktellmuseet i Eskilstuna

Parkering: se Museets hemsida

Kaffe och kaka serveras 12.00

Årsmötet börjar 12.30

Lunch serveras 13.30

Dagordning enligt stadgarna

Samtliga handlingar för årsmötet finns att tillgå på mötet

För vår planering anmäl deltagande senast 27 september 2020

Tel: 0709-77 99 90 eller bmklubben@gmail.com

Museet är öppet 11.00-15.00

Ny på redaktionen

Från årsskiftet har vi förstärkt tidningens redaktion med Björn Cagner, 69 år. Idag pensionär till 80%.

Björn är maskiningenjör som har kompletterat med naturkunskap. Han har en vidareutbildning i verkstadsteknik och smide med specialitet att smida eldstål.

Björn jobbade som egen företagare i 42 år tillsammans med sin fru Elisabet (som vägrar att svetsa eller köra traktor). Han har alltid jobbat med egna produkter inom främst vakuumteknik. Allt ifrån dammsugare, svetsrökfilter till materialåtervinning med hjälp av vakuum.

Dessutom har Björn också haft ett företag med egna friluftsartiklar för matlagning över öppen eld.

Fortfarande ägnas 10% åt teknisk support åt gamla kunder via det gamla företaget och 10% åt produktutveckling.

Han har en liten gård som tar en hel del tid samt en verkstad där Björn pillar med sina traktorer och bilar. Han tycker om att vara ute i naturen med skogsarbete som favorit. På gården finns 10 traktorer, bl.a. T 21 gaffeltruck, gul Viktor, skogsboxer med svansstyrning, H-10/350 och en Bamse.



Justerar ventilerna på en bångstyrig T 24.

Han har ett genuint tekniskt intresse. Vill veta hur saker och ting fungerar. Tror inte på "jag har hört" eller "jag tror". Vill veta! Läser en hel del industrihistoria och fascinerar av alla små händelser som styrt utvecklingen.

– "Jag är djupt imponerad av allt vi tillverkat i detta land. Har sedan jag var 15 år kvar en C E Johansson sidavbitare. Det enda verktyg som man kunde klippa av en mopedvajer med

utan att den fransade sig! Och inte blev det några märken på käftarna!" avslutar Björn sin presentation.

Björn Cagner kommer att som teknisk redaktör komplettera vår tidsningsredaktion med artiklar såsom tips och råd i tekniska frågor.

Välkommen till BM-bladets redaktion.

Text: Redaktionen.

Bild: Björn Cagner.

Regionkonferensen i Skövde

Årets regionmöte inleddes efter ett studiebesök på Volvo Skövdeverken. Deltagarna fick en detaljerad presentation av hur en större dieselmotor blir till. Allt från gjutning av cylinderlock och -block till slutmontering av en körklar dieselmotor. En imponerande, välplanerad och effektiv process som gjorde stort intryck på besökarna. I den här fabriken görs merparten av de motorer som sitter i Volvos anläggningsmaskiner.

Konferensen inleddes med att deltagarna presenterade sig och sin funktion inom klubben. Inbjudna personer var styrelsen, regionrepresentanter och deltagare från tidningen samt Paul Isaksson som ledde mötet. Ordförande Guy Larsson hälsade deltagarna välkomna.

Paul öppnade diskussionerna med att presentera två konkreta mål för mö-

tet: Vad har klubben för strategi avseende medlemsrekrytering och ekonomi. Dessutom frågan om vad våra medlemmar vill med klubben.

Diskussionerna gick i flera riktningar och efter grupparbeten kom det fram en lista på aktuella ämnesområden.

Tidningen fyller fortfarande en viktig funktion i medlemsrekryteringen och en öppen kommunikation med läsarna. Flera intressanta ämnesområden att utveckla i tidningen presenterades.

Regionrepresentanternas viktiga uppdrag diskuterades och kan sammanfattas som följer:

- Regionombuden skall hålla kontakt med medlemmarna på sitt tilldelade område. De har nu fått uppgifter om sina medlemmar inom respektive område.

- Regionerna bör ta direkt kontakt med medlemmar som av någon anledning "glömt" att betala avgiften.
- Det är viktigt att styrelsen får rapporter om aktiviteter och medlemsutveckling från respektive område.
- Morgan Lundquist berättade om vad som skett inom hans region och vilka veterandagar de varit på för klubbens räkning. Dessutom vad detta betytt i form av nya medlemmar.
- Flera bra förslag lämnades för hantering och beslut av styrelsen.

Föreslagen målformulering:

Målsättningen för BM-klubben är att fortsätta utveckla BM-bladet, fortsätta utöka medlemsantalet samt jobba för en fortsatt god ekonomi.

Text: Lennart Öknegård.

Berättelsen om ett fotografi

Vältning med en BM Boxer 350 årsmodell 1962 vid Åsby säteri strax väster om Eskilstuna en söndag i Maj 1981. Traktorförare för dagen är artikelns författare och fotografen är dennes pappa, Gunnar Korsfeldt.

Orsaken till varför jag fick hoppa in som extra traktorförare är följande. Hösten 1980 pryade jag som ladugårdsdräng på Åsby säteri under ca två arbetsveckor. Eftersom gården ligger ett par km från mitt dåvarande hem i villa- och radhusområdet Mesta i utkanten av Eskilstuna och pryotiden gick bra, cyklade jag bort dit på vårkanten året därpå och frågade arrendatorn om jag kunde hjälpa till på gården och samtidigt träna traktorkörning i form av enklare fältarbeten, i den mån skolarbetet tillät, vilket jag fick. En lördag, senare under maj, cyklade jag bort till Åsby igen och blev tilldelad gårdens BM Boxer 350 och en tredelad bogserad cambridgevält med ca 6 meters arbetsbredd utan några som helst finesser. Traktorn hade en inklädd skyddsbåge som saknade såväl dörrar som bakstycke, men hade hydraulisk hjälpstyrning och frontlastarfäste. Dessutom var startmotorns kuggkrans sliten. Därför tog det en stund att såväl få igång traktorn som att stanna den. Först monterade gårdens traktorförare dubbelmontage på bakhjulen och körde sedan ut traktor och vält till ett slätt nysått åkerskifte utan åkerholmar och stenblock bakom den sk Åsbymon, som är en del av rullstensåsen väster om Eskilstuna. Eftersom jag var nybörjare körde traktorföraren första varvet runt åkern innan jag tog vid efter noggranna instruktioner, b la skulle hög tvåa ligga i. Körningen var mycket bullrig, då välten slamrade, och det dammade friskt. Trots detta var det en lycka för en traktornörd som jag att få köra ekipaget.

Utöver att vält fick jag också plocka upp en del halvstora stenar, vilka kombisåmaskinens gödselbillar rev upp, som sedan slängdes av i åkerkanten. Under eftermiddagen blev skiftet färdigvältat och jag cyklade hem. Påföljande dag kom jag tillbaka och fortsatte med nästa skifte på andra sidan grusvägen, som gick över markerna. Detta hade åkerholmar, stenblock och en ut-

skjutande trädbeväxt udde, vilken bidrog till att jorden inte torkade upp ordentligt bakom den. Arrendatorn som sådde hade två dagar tidigare kört fast med traktor och kombisåmaskin i leran vid udden. Även runt detta skifte och runt åkerholmar samt stenblock körde traktorföraren innan jag tog vid. Fastkörningsplatsen kördes förbi skyndsamt. Man ville ju inte bli sittandes i leran med traktorn. När jag hade kört ett tag kom mina föräldrar på besök. De kombinerade detta med sin söndagsutflykt, och pappa tog några bilder på mig i traktorn. Även detta skifte vältades klart. Påföljande vecka cyklade jag bort ett par gånger efter skolan och vältade skiften vid gården. Året därpå återkom jag en lördag och vältade ett skifte med dyjord bakom mon.

Våren 1985 var jag arbetslös och cyklade därför bort till Åsby och frågade om man behövde en extra traktorförare som kunde vält. Arrendatorn sa ja, då han behövde gårdens samtliga traktorer med förare i vårbruket, vilka förutom Boxern var en T 810 för harven och en T 650 med piratturbo för kombisåmaskinen. Återigen blev jag tilldelad samma traktorekipage som fyra år tidigare, men med den skillnaden att jag vältade själv de sådda skif-

tena. Utöver cambridgevälten körde jag också med en tredelad betongvält och en tredelad vält av stålumslartyp på den lösaste jorden. Vid transporten mellan de skiften som låg längre ifrån varandra fick jag hjälp med att dela välten och sätta ihop den igen vid det nya skiftet. Då traktorn fortfarande saknade dörrar och bakstycke blev jag så pass nerdammad och jordig att min overall blev mer jordgrå än lilablå, dessutom tuggade jag en del jord och blev också jordgrå i ansiktet. Ca 50 hektar vältades under detta vårbruk.

I samband med att arrendatorn slutade med jordbruket och gick i pension för några år sedan hölls det auktion på Åsby, då bl a "min" Boxer 350 gick under klubban. Enligt en hörsägen skulle traktorn ha hamnat utanför Malmköping i mellersta Sörmland. Jag känner dock inte till om den lever vidare och är renoverad eller om den är skrotad.

Idag, 2020, drivs Åsby säteri i sambruk med gården Norrfensta utanför Kungsör mellan Eskilstuna och Arboga, och betydligt modernare och större traktorer och redskap går nu på dess åkrar.

Text: Ola Korsfeldt.

Bild: Gunnar Korsfeldt.





Rena rama slakten när 1 000-tals Volvo Valpen krossades hos Stena Metall!



Bandvagn 202 transporteras från järnvägsvagnar till demontering hos Stena Metall i Halmstad.



Oändliga rader av Volvo BM 650 på Bråvalla flygfält i Norrköping år 2002.

BM-maskiner i uniform 4

Makalös utskrotning och försäljning av gröna fordon

I takt med nedläggningar av regementen under slutet av 1990-talet, genomfördes utförsäljning av traktorer, terrängfordon, bandvagnar, lastbilar och maskiner i våldsamt takt från norr till söder. 1999 kunde man läsa att försvaret skulle halveras! Samtidigt mötte 1 000-tals bandvagnar och hjulfordon döden i stora skrotsaxar hos Stena Metall samt hos andra metallåtervinningsföretag. Runt 3 400 fordon mötte skrotningsdöden. Antalet utgjordes av Volvo Valpen 903 terrängbilar, Volvo 954 6x6 tung terränglastbil samt 1 800 st bandvagn 202/203. Monstermaskiner klipp-te ramar, karosser och axlar i bitar som sedan strimlades till högar av metallflisor. Vikten av denna destruktion uppgick till 5 000 ton.

En del fordon klassades som krigsmateriel och fick inte säljas. Men plockades mörkerbelysningen bort så gick det bra! Bandvagnar fick inte säljas om de inte uppfyllde avgasnormerna. De var förbjudna enligt Vägtrafikkungörelsen för körning på landsväg. Terräng-

körningslagen hindrade körning i skog och mark. Återstod att lagligt använda bandvagn 202/203 som båt, påpekade skämtarna!

Varför blev det så här och hur kunde utmönstringen ske på så olika sätt?

Regeringen hade bestämt att många fordon som då inte uppfyllde gällande avgasregler inte skulle säljas så att en massa långhåriga bondpojkar kunde fräsa omkring i skog och mark. Samtidigt gick det för sig att sälja materiel till internationella storhandlare. Då exporterades samma fordon istället till bland annat Afrika liksom Sydamerika. Enligt försvarets regler skulle bensindrivna fordon utan katalysator äldre än 1989-års modell förstöras. För dieselfordon gällde motsvarande för årsmodeller äldre än 1984. Ibland tolkades dessa regler som, att om ett fordon tilldelades skrotstämpel, fick det säljas och kunde repareras av köparen och sedan användas igen!

Utförsäljning av militärfordon har gjorts i långa tider. Inte minst efter andra världskrigets slut. Åren före och efter år 2000 bjöds 1000-tals fordon av

alla slag ut till försäljning både på regementen samt vid olika uppsamlingsplatser.

– Stora delar av det svenska försvaret har lagts ned under senare år vilket lett till överskott av försvarsmateriel. Detta överskott kostar stora pengar i underhåll liksom lagring och måste därför avvecklas. På grund av ständig förändring av krigsorganisationen vet man inte vad som borde sparas eller skrotas. Efter-som mycket materiel kan återanvändas så skall FMV sälja materielen. Så skrev FMV år 2001.

– Det är bättre att få betalt än att behöva betala för att bli av med överskottet, förklarade man hos myndigheterna.

Undantag gjordes för fordon som skänktes till Baltländerna eller överlämnades till Röda Korset, räddningstjänster, turistnärings, kraftbolag osv. Ändå skrotades lastmaskiner med marknadspris på 80 000 kr. De skickades till skrotning för 5 000–10 000 kronors värde!

Ibland hade ett 100-tal enheter ställts upp i prydliga rader, men det fanns också tillfällen då hela landningsbanor

Hjullastare av typ LM 1641 och 4300 var efterfrågade bland lantbrukare och entreprenörer.



Denna LM 845 gick till högstbjudande på T4 i Hässleholm 1998.





Bisontraktorer som bogserat flygplan väntar på högstbjudande i Norrköping.



Längs hela landningsbanan vid f d Bråvalla flygflottilj parkerades Volvo BM-traktorer.

fylldes med fordon. Till de större hörde utan tvekan auktioner på Bråvalla före detta flygflottilj i Norrköping. Mer än 1 000 utrop klarades av på sex timmar. Drygt 7 000 personer lockades till auktionen som drog in 14 miljoner kronor. I topp för efterfrågan låg traktorer, lastmaskiner liksom lastbilar av fabrikat Volvo eller Scania. Det gick även att bjuda på allt ifrån skottkärror till betongblandare. Bilderna säger allt! Kolla raderna av 650 och 470-traktorer!

Försäljningen genomfördes på olika sätt. Stora surplusföretag fick lägga anbud på många enheter samtidigt. Vid andra tillfällen lades anbud på enskilda objekt. Även vanliga auktioner förekom. Efterhand infördes ett regelverk hos FMV med avsikt att styra upp försäljningen så att prisbilden blev enhetlig över landet. Nu skulle en Boxertraktor helst kosta lika mycket vid försäljning i Boden som i Hässleholm.

Bäst pris fick man vid auktioner. Förfarandet med auktion ansågs enklast att genomföra. Buden klubbades på stället och objekten hämtades direkt efter betalning. Priserna varierade mycket och var i regel höga när budgivningen inled-

des. Summorna sjönk då många objekt av samma slag såldes efterhand. Ibland gällde ett lägsta pris på t ex 10 000 kronor för en BM-Boxer 600 med vinsch.

Infanteriets Volvo BM Boxer såldes över hela landet. BM Bison med förflutet inom flygvapnet fanns inte överallt. Kronans traktorer saknade i regel hydrauliskt lyft men hade låga driftstimmar. Traktorernas tillstånd varierade från rostigt skick och mekaniska defekter till

välhållna exemplar som stått inomhus i förråd. 600 eller 650 hade 200–1 500 timmar på mätarna. Prisnivån låg på 20 000–25 000 kronor styck.

BM-baklastare liksom hjullastare stod spridda på olika platser över hela landet. Ja det dök upp några 860-dumprar och Am-Lisor också. Antalet traktorkärror var hur omfattande som helst.

Text & bild: Lars von Rosen.



Traktorer och maskiner såldes ut över hela landet. Fler-talet fordon som stått i mob-förråd, hade inte många driftstimmar.

Nästan ett helt regemente av Volvo BM baklastare av olika modeller.



Tankar kring tröskornas intåg i landet

Det är ovanligt att på ett museum få se flera rariteter men på Alnarps lantbruksmuseum fanns flera. Förutom Sveriges första traktor så finns där även Nordens första skördetröska, som importerats från Amerika 1928. Där stod den längst bort i ett hörn och föreföll jättestor men så var den också konstruerad för den amerikanska prärien. Hur hade den kommit in genom dörrar som

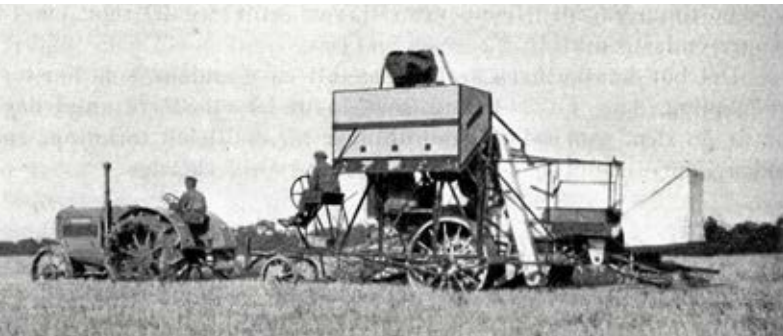
bara var bråkdelen så stora? Ja lös det problemet den som kan.

Nu till historien om denna skördetröska:

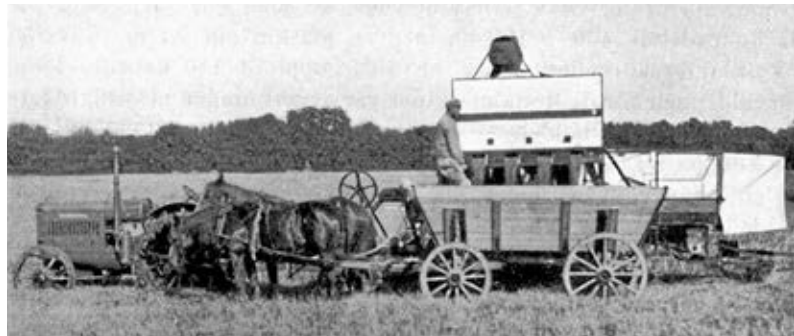
Albert Berg von Linde på Axelvolds Gods hade efter noga överväganden bestämt sig för att år 1928 importera en IH tröska från Amerika. Att det var ett vågspel berättade hans hustru många år senare men kalkylen visade sig gå ihop.

De flesta skördade vid i slutet av 20-talet med självavläggare (en i norra Östergötland så sent som hösten 1973), och på de större gårdarna hade utvecklingen gått ytterligare ett steg, där användes självbindare.

IH-tröskan drogs med en traktor och en hjälpmotor drev tröskan. En extra man med uppsikt över skärbordet skötte tröskan och tömde spannmåls-



IH-tröskan på Axelvold 1928. Traktorn, troligen en McCormick 10 20, drog ekipaget medan en hjälpmotor drog tröskan. Foto Albert Berg von Linde (via nätet).



Urtömning av spannmålstanken i en v-formad spannmålsvagn dragen av hästar.

Foto Albert Berg von Linde (via nätet).



IH tröskan över 90 år och ändå i bra skick. Observera hur stor den är i jämförelse med Lennart.



tanken. Tröskan torde ha fungerat bra då den användes ända fram till början av 50-talet och även i dag ser den välbehållen ut.

Tröska nummer två importerades till Sverige 1931, denna gång en Caterpillar, till Mälardalen. Den kom att användas under 23 år och finns nu på Julita gård i Sörmland.

Alla de tröskor som fanns att tillgå runt 1930 var byggda för den Amerikanska marknaden. De var stora och i våra ögon relativt klumpiga men 1936 började importen av för Sverige mera lämpliga små 5 fots Allis Chalmers tröskor och därmed ökade antal tröskor markant. De hade gummihjul, vägde bara 1 400 kg och drevs av traktorns kraftuttag. Det märkliga med dessa

SKÖRDETRÖSKA
(INTERNATIONAL HARVESTER NR 11)

Sveriges första importerade skördetröska.
Inköptes år 1928 av godsägare Albert Berg von Linde, Axelvolds gård, Kägeröd. Tröskan var i bruk i 30 år fram till 1958.
Tröskans pris fritt levererad till Nynäshamns hamn var 8 000:- kronor.
Tröskan har en skärvidd av 2,7 meter (9 fot.).
I USA varifrån tröskan kommer användes skärvidder av 3,6 - 4,5 meter (12 - 15 fot). Tröskans vikt 4 000 kg.
Försedd med en 30 hk motor som driver själva tröskverket.
Dragkraftbehovet att draga tröskan utgör 5 - 6 hk/meter skärvidd = 4 - 5 hk/ton maskinvikt.
På Axelvolds gård användes en traktor IH 15 - 30 (15 hk på dragkroken).
Tröskan kan även dragas av hästar. Bilder från USA visar att man vid 15 fot skärvidd använde 24 hästar som dragare. Utrustad med tank för den tröskade spannmålen. Kapacitet 5 - 7 ha/dag.

Albert Berg von Linde, Axelvolds gård, Kägeröd



tröskor är att verket är vridet 90 grader mot körriktningen och att skärbordet är på vänster sida. Tröskan måste alltså köras i vänstervarv. På lantbruksmuseet i Ljusfallshammar i norra Östergötland finns en sådan bevarad. Denna har även en hjälpmotor. Tyvärr har det inte gått att få tag på tillverkningsåret men samma typ av tröska provades vid Maskinprovningarna 1948 med goda resultat.

Det finns uppgifter om att även Claas i Tyskland började att tillverka skördetröskor 1936.

När andra världskriget bröt ut 1939 fanns det i Sverige ett hundratal tröskor då importen avbröts. Bolinder-Munk-tell hade 1940 under stor sekretess tillverkat sin första skördetröska under



Allis Chalmers tröska, som tyvärr står utomhus på lantbruksmuseet i Ljusfallshammar.

fantasinamnet Bellis Moare. Den provades bl.a i Skåne på Axelvold. Tröskan var direkt driven, 5 fot bred och avsedd för säckar.

Proven var lyckade och den kom ut på marknaden 1941 och blev en stor framgång. I och med detta började utvecklingen av självbindarna även om några få användes så sent som i början av 70-talet.

Det bör även nämnas att ytterligare två svenska företag började att tillverka skördetröskor nämligen Thormaehlenius i Hallsberg 1946 och Westerås maskiner i Morgongåva 1948. Mer om dessa och senare BM-tröskor har det skrivits om i tidigare BM-blad.

Text: Olof Irander.

Bild: Olof Irander, Lennart Öknegård, Munktellemuseet.



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.



Bellis Moare en Italiensk uppfinning? Näa en helsvensk! En tröska provades i Skåne och en utanför Västerås.

Säljes

Nya hyttklädsrar sys upp efter gamla prover.
AB Preska, Helsingborg
Tel: 042-129119 Hemsida www.preska.se
E-mail: preska@telia.com

DÄCK  **CENTER**

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

Veterantraktorplöjningens historia

Hur det började

Detta att plöja raka och lagom djupa fåror där all stubb är vänd neråt har alltid ansetts som en yrkesskicklighet och renderade i tävlingar. Enligt JUF lär den första tävlingsplöjningen ha varit i Värmland 1836 och den första riksplöjningstävlingen 1933. Uttagning i ett SM för att tävla i EM skedde först 1953.

Nu finns som tur är många entusiaster som inte kvalificerar sig för tävlan. Dit hör även jag som skriver dessa rader, men som ändå tycker om att ta fram en äldre traktor med tillhörande plog, träffas på ett lämpligt fält, plöja en stund och ta en kopp kaffe tillsammans. Allt under gemytliga former.

I västra Östergötland började det troligen med en veterantraktorparad i Skänninge 1989 följt av en liknande under plöj-SM i Linköping 1992. Det var då som vi veterantraktorentusiaster lärde känna varandra. Tidigare hade bara mindre grupper samlats för att plöja. Janne Jonsson, nu allmän BM-expert med stort kontaktnät, ringde runt och inbjöd till veterantraktorplöjning första lördagen i juli 2004 i Utterstad, en gård i trakten av Väderstad. Under 10 år kom sedan första lördagen i juli att där bli en samlingspunkt – rena julaften för oss entusiaster tillsammans med åskådarproffs med sinne för kommentarer. En del av de sistnämnda så engagerade att de höll på att bli överkörda, då de i sin iver glömde att se upp, men räddades turligt nog alltid i sista sekunden. För att besökarna skulle ha mycket att titta på fanns det allt från hästplöjning, veteranbilar, stenkrossar till lokomobiler att bekanta sig med. Även en kaféhörna fanns på plats.

Under de här åren fick vi uppleva mycket. Ett exempel var han som hade köpt en Grälle dagen innan och kört flera mil för att vara med. När han sedan skulle plöja fungerade inte hydrulen så han fick istället ägna sig åt att bli åskådare. Vid ett annat tillfälle hade en yngling troligen fått låna en T 800 och en 3-skärig plog. Han lyckades inte få plogen att "gå ner" utan beordrade upp två kamrater som tyngd på plogen men tyvärr utan någon synbar förbättring. Till historien hör att bredvid plöjde



Anders Häggströms BM 2. En stortraktor från 1942 på 32 hk.

en BM 21 från 1952 med en bogserad Överums plog, obehindrat fram.

Veterantraktorplöjning idag

Numera har det nästan blivit inflation i veterantraktorplöjning. Varje lördag i slutet av september och hela oktober finns möjlighet att köra någonstans, åtminstone i västra Östergötland. En del kommer långväga ifrån för egen maskin. Andra måste lastas upp på vagnar då de har järnhjul eller inte är inregistrerade. Roligaste är nog när tändkylor kan vara med. De drar många åskådare, åtminstone bland äldre som får uppleva gamla tider. Yngre ser istället med förundran på när blåslampan tänds och veven tas fram i stället för att trycka på startknappen.



Per Johansson stortraktor från 1949, en BM 20 som är ombyggd till toppinsprutning på 43 hk.



Henrik Karlssons stortraktor, en 2105 på 163 hk från 1986 med modern växelplog.

Två svenska "plöjboys" framför en engelsman, en Nuffield.



När sedan plöjningen kommer igång märks snart vad erfarenhet betyder. Några är noga med hur plogen ställs in. Andra tror att ju fortare det går desto bättre blir resultatet. Det finns många åsikter men frågan är om inte experterna som ser på är de som vet bäst?

Bland oss äldre, som har varit med om oförutsedda händelser, sträcks det oftast ut en hjälpande hand då vi vet vad en sådan betyder. I slutändan skapar detta en fin sammanhållning och kanske får man tips om hur problem ska lösas. En fin möjlighet att lära för den yngre generationen.

Bilderna i detta reportage är från Motalatrakten där ett 20-tal traktorer deltog. Den äldsta var från 1942 och den yngsta från slutet av 80-talet med en spännvidd från 32 till 163 hk. Förutom Volvo BM fanns även Ford, Nuffield, IH, Ferguson och JD representerade.

En som hade det motigt i början var Per Johansson på sin BM 20. Först ville den bara gå på en cylinder och sedan blev det kortslutning i el-systemet som började ryka. Dessutom ville inte kylaren hålla tätt. Då Pelle är en handlingens man löste han detta på sitt sätt.



Spåren efter traktorn visar att det var blött och klabbigt.

Först värmdes han extra på tändkulan, därefter lossade han batterikablarna och slutligen tog han fram en burk med ingefära, som troligen var "stulen" från hustruns kryddskåp – ja ni läste rätt – och hällde i kylaren. (Ingefära är ett gammalt knep mot mindre läckage). Läckan upphörde och Pelle kunde delta i plöjningen. Undrens tid är inte förbi.

Resultatet av plöjningen blev godkänt med tvekan då jorden var mycket fuktig och ville "klibba på" de gamla brytande vändskivorna. Plöjexperter i åskådarformering fanns på plats – givetvis på behörigt avstånd – men troligtvis med goda råd och kommentarer och för den kaffesugne och hungrige fanns även hjälp att få.



En JD plog med klibbade jord på vändskivorna. Undrar vad "plöjexperterna" har för lösning på problemet där de står på behörigt säkerhetsavstånd?

Med andra ord, veterantraktorplöjningen blev som vanligt en trevlig upplevelse och dessutom uteblev regnet.

Text och foto Olof Irander.



En 6-cyl County med Kjell Gustavsson från Vadstena Traktormuseum.



Arrangör ÖSA Historiska Förening.

Boka in ÖSA Nostalgifredag den 25 sept kl 12.00 - 16.00 och lördag den 26 sept kl 9.00 - 16.00.

Veteranträff för gamla skogsmaskiner. Traditionenligt kommer ett stort antal unika gamla maskiner att visas upp.

Även gamla jordbrukstraktorer, kultändare och gamla motorsågar. Besök i gamla smedjan där allt började.

Öppet hus – på Skogstekniska med filmvisning. Prova på skördarsimulator. Visning av skogsutbildningar m m.

Servering av Kaffe med bröd – smörgåsar – korv. Kolbullar vid eldpallkojan.

Passa på att besöka det nya ÖSA-Museet vid Hälsingegård Ol-Anders.

Arrangör: ÖSA Historiska Förening.

Plats SKOGSTEKNISKA strax Ö om ALFTA.
Mer info på tel 0271 - 12222 eller ösa.se

VÄLKOMNA!



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

Kribsensgatan 4, 632 20 Eskilstuna

Våra öppettider: mån-fre kl. 08.00-12.00, 13.00-16.00

Telefon: **076-319 67 53, OBS nytt telefonnummer**

Kontakt: info@arkivsormland.se

www.arkivsormland.se



Veterantraktorplöjning i Holmträsk, Piteå

Den 17 augusti var det veterantraktorplöjning i Holmträsk för nionde året i rad. Holmträsk ligger vackert beläget vid Alterälven, ca 2,5 mil norr om Piteå. Arrangörer var Veterantraktorföreningen ELLA, namnet bildat efter de som startade föreningen, Krister ELiasson och Roland LArsson. Föreningen har i dag 70-80 medlemmar. Dagen inleddes med "varmkörning" för plöjar-ekipagen med möjlighet till inställning av plog och lite prat förare emellan.

Den som ville se fler veterantraktorer kunde gå till den intilliggande firman Roberts Traktorer, som bland annat köper, säljer och renoverar begagnade traktorer. De har en fin samling av veterantraktorer, ca 70 st, med stor bredd av märken och med ovanliga traktorer som Roadless Ploughmaster 95, Fordson Major med County Full Tracks och Braydozer-schaktblad, Volvo T 43 Hesselman, Fendt Dieselross

med flera. En annan raritet som visades upp av Helena Christensen, Arnemark, var en Pythagoras tändkulemotor på 8 hk från 1924.

Det var ett tiotal ekipage som deltog i plöjningstävlingen, tre med bogserad plog och resten burna plogar. Dragare var Fordson, MAN, Fendt Dieselross, BM-Volvo, Ferguson och Zetor. Plöjningstävlingen vanns av mannen med MAN:en, Ingmar Persson från Luleå.

Dagen var välbesökt för att vara ett lokalt arrangemang och det fanns hamburgare och kaffe att köpa och det var många som lät sig väl smaka. Stort TACK till arrangörerna för en gemytlig dag med god stämning och trevlig samvaro runt maskiner, hamburgare och kaffebord. På eftermiddagen åkte jag söderut över länsgränsen efter en trivsamt dag i Norrbotten.

Leif Vestermark, Skellefteå, medlem nr. 1473.



En på sin tid svensk stordragare, Volvo T 43 Hesselman. Ägare: Roberts Traktorer.



En ovanlig traktormodell, Roadless Ploughmaster 95. Ägare: Roberts Traktorer.



Roland Larsson, Holmträsk, med en Fendt Dieselross F25 med bogserad Överumsplog.



Plöjningstävlingen vanns av Ingmar Persson, Luleå, med en MAN AS 325 A med bogserad plog.

Två fina plöjarveteraner, en Zetor 25K och en Bolinder-Munktell BM 35.



Sök uppgifter om din traktor

Numera går det att söka uppgifter om fordon på Riksarkivets hemsida, www.riksarkivet.se. Där kan man se hur många dokument som riksarkivet har på det sökta fordonet. Det går inte att se själva dokumentet men det går utmärkt att beställa kopior för 10 kronor styck. Man kan söka så långt tillbaka som 1907. Detta förutsätter dock att man känner till det gamla registreringsnumret.

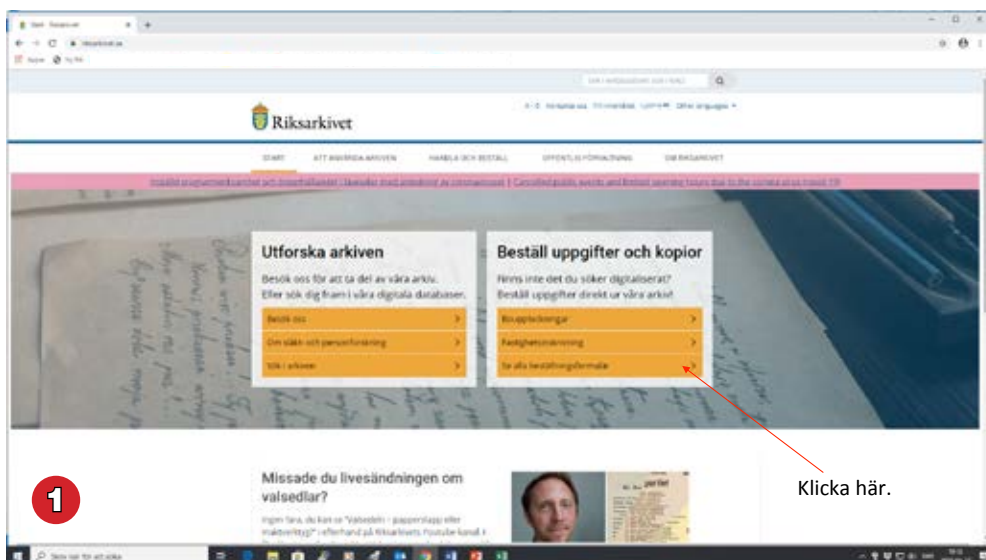
Här har jag sökt på en av mina traktorer, en T 25 årsmodell 1953. Jag känner inte till det gamla registreringsnumret utan får söka på det nuvarande. Självklart hoppas jag på att det gamla ska dyka upp i något dokument.

På startsidan på riksarkivet.se **1** väljer jag fliken "Se alla beställningsformulär". Nästa sida heter "Beställ uppgifter och kopior **2**". Där scollar jag ner på sidan tills jag kommer till "For-

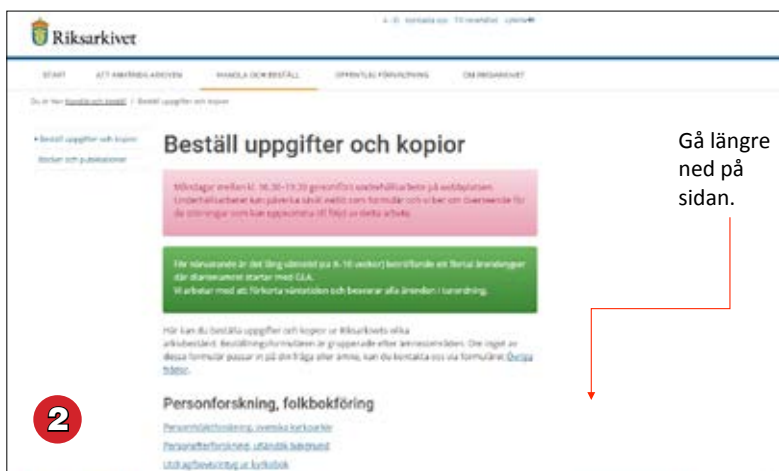
don". Där får man då välja beroende på om man har gammalt eller nytt registreringsnummer. Eftersom jag bara har det nya så väljer jag "Fordonsuppgifter år 1972–1994" **3** som jag klickar på. På sidan som kommer får jag fylla i registreringsnumret, i detta fall DKG351 **4**. Därefter klickar jag på sök och då kommer träfflistan upp **5**. I mitt fall blev det 7 träffar där första träffen är kopia på original registreringsbevis vilket innebär att jag troligen fått tag på ursprungliga registreringsnumret. Övriga 6 dokument avser säkert bara ägarbyte men jag väljer att klicka på knappen "Beställ" då det bara kostar 10 kronor per kopia. Men, läs igenom hela avgiftslistan vars länk nu dyker upp för om man beställer andra sökningar så kan kostnaden dra iväg. Varje påbörjade 15 minuter kostar 225 kronor!

Jag var nöjd med mitt val så jag fyller i alla uppgifter om "Beställare". Tyvärr är väntetiden på grund av Corona-krisen väldigt lång, ca. 4 veckor vilket troligen innebär att jag inte kommer att få något svar innan pressläggning. Får därför återkomma i BM-bladet nr. 3.

Text & bild: Björn Cagner.



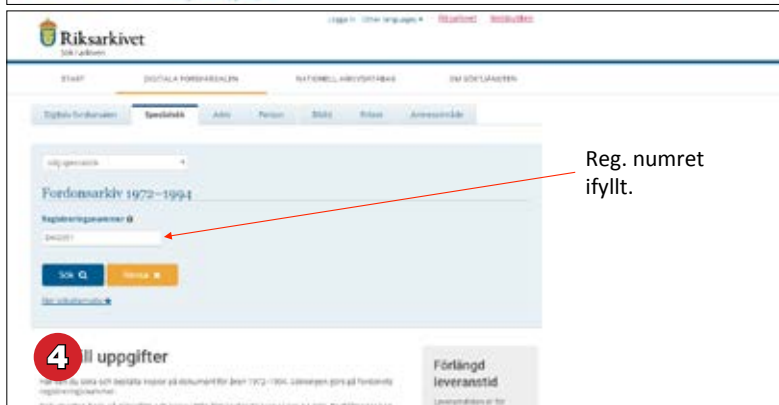
Klicka här.



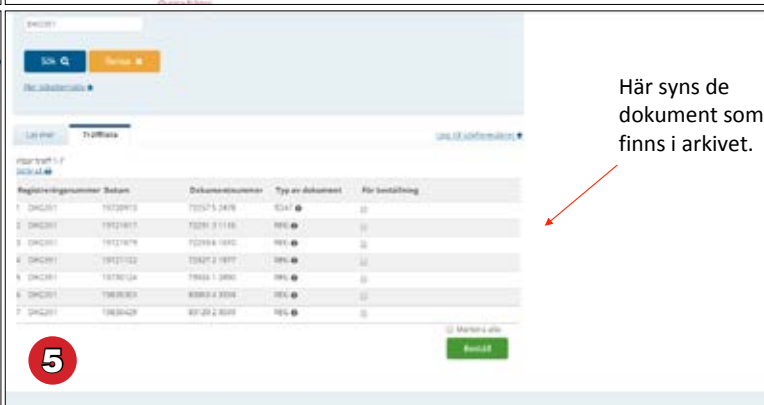
Gå längre ned på sidan.



Här väljs beroende på om man har gammalt eller nytt registreringsnummer.



Reg. numret ifyllt.



Här syns de dokument som finns i arkivet.

Volvo BM-maskiner på hårda prov

I denna tillbakablick i arkivet beger vi oss till Sydamerika, där Volvo BM-maskinernas tuffa arbete i bergslandet Peru står i fokus.

Första etappen av det gigantiska Majesprojektet i Anderna hade inletts i början av 1970-talet. Målsättningen med bevattningsprojektet var att förse södra Peru med vatten för att därigenom skapa möjligheter att bedriva jordbruk och utveckla näringslivet. Inom projektet anlades under de kommande åren nästan hundra mil betongtunnlar och kanaler i den oländiga terrängen. Vid denna tid utgjorde projektet världens största betongjobb med totalt över 750 000 m³ förbrukad betong.

Huvudentreprenör för projektet var MACON, ett konsortium där bland annat Skånska Cementgjuteriet (SKANSKA) ingick. Förutom 4 000 anställda hade konsortiet också en gedigen maskinpark från Sverige att förlita sig på. Här ingick inte mindre än 200 Volvo-fordon, däribland 35 dumper 860, 18 lastmaskin 1641 och 10 lastmaskin 1240.

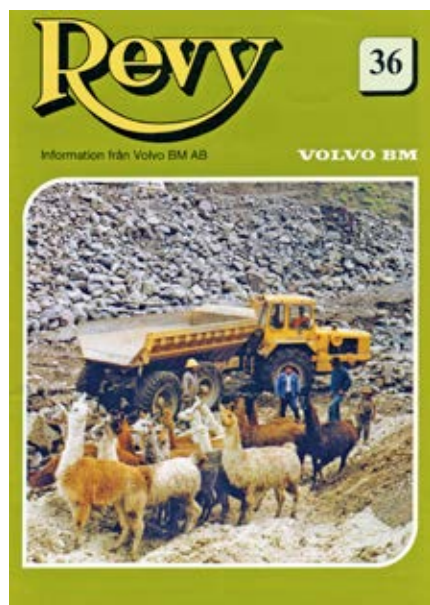
De svenska maskinerna sattes på hårda prov vid grustag, krossanläggningar, sorteringsverk och vägbyggen. I den tuffa terrängen bidrog de ramstyrda dumprarna med en ovärderlig insats genom sin utomordentliga framkomlighet. För att klara de dammiga förhållandena försågs maskinerna med extra luftfilter.

Överallt i området sågs de gula maskinerna lasta eller förflytta saker. För att bemanna de stora fordonen intensivutbildades de peruanska arbetarna. Många av dem hade inte tidigare någon som helst erfarenhet av maskiner.



Genom kurser i körning och mekanik kunde de dock snart förtjäna sina gula hjälmar, att "bära med stolthet".

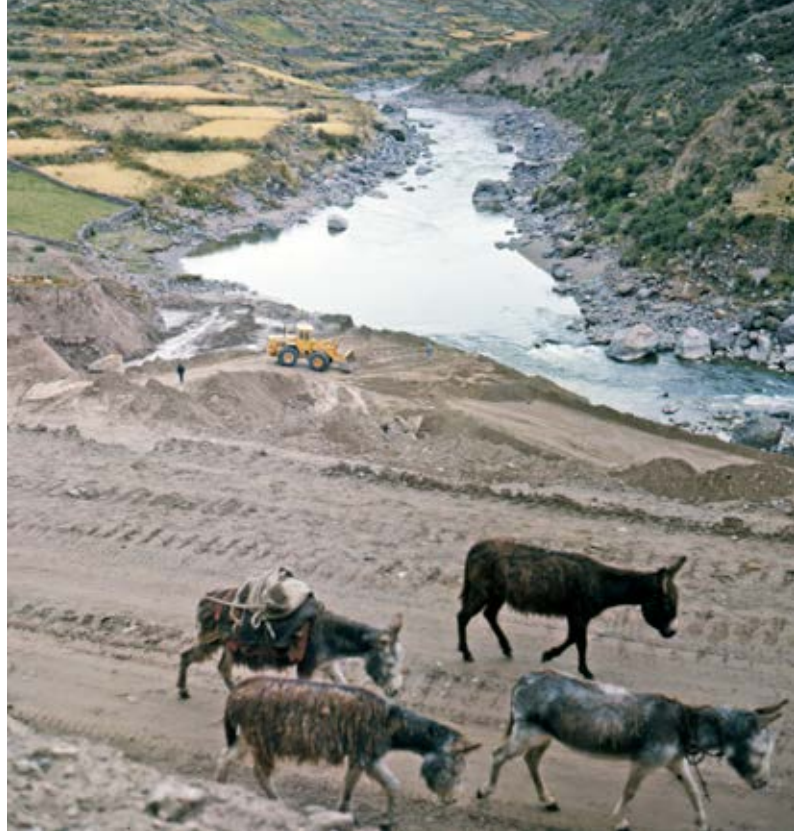
Ord och bild till denna artikel är hämtade från Volvo BM-tidningen Review (Revy) nr 36 1979. Såväl tidning-



i Anderna



en som fotografier från fordonsreportage runt om i världen finns bevarade i Volvo CE:s arkiv hos Arkiv Sörmland – en guldgruva för den maskinintresserade.
Text från Arkiv Sörmland. Foto: Torgny Anderberg. AB Bolinder-Munktells arkiv, Arkiv Sörmland.



Berättelsen om hur en BM-Volvo Buster 400 blev en 438 - 2

Sebastian som ju är ägaren till denna traktor, hade och har fortfarande vilda idéer om hur traktorn skall kunna förändras.

Tanken om att huv och front från 430 skulle kunna bli lite häftigt på denna 400, har nu Sebastian börjat att backa lite på. Diskussionen med morfar kom vid ett tillfälle att handla om hur mycket man kan förändra en traktor. Morfar försökte säga lite försiktigt att man inte skall förändra ett bra exemplar alltför mycket. Nu är det beslutat att några 430 huvar blir det inte. Så rubriken kanske får ändras till hur en T 400 blir en 408, genom att en S 830 bidrar med styrdetaljer. Arbetet med att montera en orbitrolstyrning fortsätter och det kan man nog tycka inte är för stora ingrepp i nostalgin.

Helt plötsligt hamnade vi i detta med Corona. Med tanke på att morfar, som är 70+ och därmed i en klar riskgrupp i dessa tider, så har arbetet med detta fått en helt annan karaktär än man först hade tänkt sig.

De nära fysiska kontakterna mellan oss har nu helt fått träda tillbaka. Morfar har fått göra det mesta på egen

Orbitrolstyrning passas in.



hand. Sebastian har gjort vissa besök, där vi hållit rejäla avstånd från varandra, för att planlägga hur vi löser olika situationer. Tidsplanen är för tillfället helt tillintetgjord och en del lösningar kan man väl kalla lite för Kajsa Varg, man tager vad man haver. Som exempel på detta kan nämnas att fäste för styrpumpen gjordes av material från ett nedplockat pallställ. När muttern för remskivan på pumpen saknades, så löste det sig med att en hjulmutter från en balvagn passade.

En del har dock hänt. Rattstången blev ju kapad med 270 mm och själva infästningen för rattstången på 830 visade sig passa precis mellan batterihyllorna, vilket gjorde att det kunde lösas på ett relativt enkelt sätt.

Fundamentet för pumpen har alltså tillverkats av delar från ett pallställ och börjar nu att bli färdigt och provmontering har gjorts. En ny rem med rätt längd gick bra att få tag på i Rembutiken.se. En nätbutik som kan rekommenderas genom sina väldigt snabba leveranser och som lätt hittar rätta detaljer, såsom denna korta rem till styrpumpen. Vi funderar nu lite på hur provkörningen kommer att bli. Kanske har pumpen för liten kapacitet. En tröska går ju för det mesta på högsta varv och därför kanske teknikerna valde en mindre pump.

Fäste för handgas skall också med.



Oljebehållare och kolv på plats.



Sebastian mår in läge för bra körställning.

Pump med fäste förbereds.

Buster

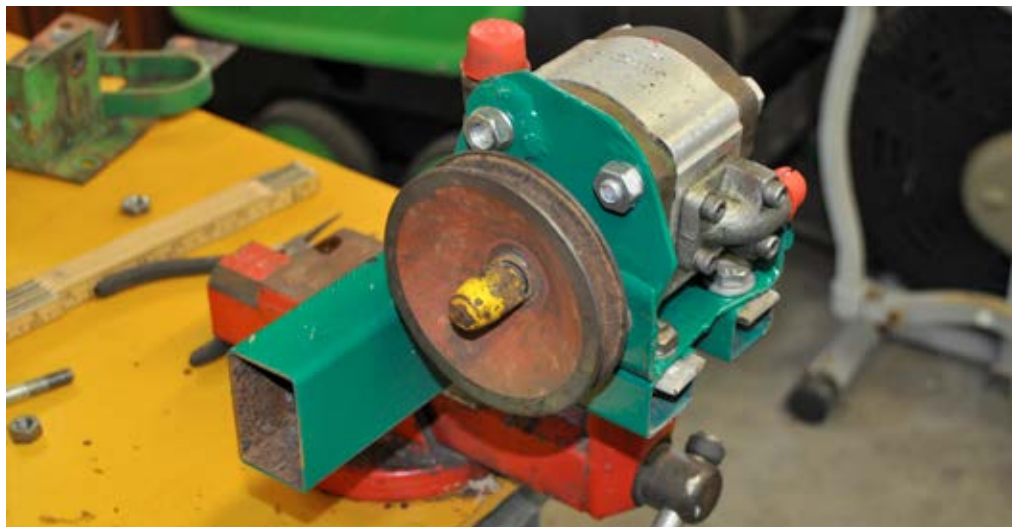
Vad gäller själva oljetanken för styrningen så gick den att trycka in alldeles ovanför oljepåfyllningen varför ett fäste fick tillverkas som skruvades i transmissionskåpan. Det var relativt enkelt att göra, då föregående ägare av traktorn hade flyttat generatoren till denna plats och flyttat oljepåfyllningen till ventilkåpan.

Lastarens vänstra fäste i hyttens framkant blev en bra infästning för den styrkolv som vi fått tag i. Generatoren har satts tillbaka till högra sidans originalfäste. Här har den skrotade 430 fått bidra med lite olika fäst detaljer.

Det som närmast kommer att ske är att få fram hydraulslangar till styrningen.

Text & bild: Håkan Nordström.

Pump med fäste monterade.



Nedslag i historien – 1980



1980 hände en hel del inom företaget som återspeglas här nedanför. På lastarsidan presenterades 4600 – en värdig efterträdare till LM 1641 som den tyngsta, största och starkaste maskinen i den nya lastargenerationen. Redan vid första hälften av 1970-talet började man skissa på efterträdaren till LM 1641. Internt kallades maskinen i början för LM 1840 vilket markerade att det skulle bli en kraftigare och förbättrad lastare. Huvudargumenten var bättre ut-

formad ergonomisk arbetsplats, bättre säkerhet, lägre ljudnivå, bättre framkomlighet, goda vägegenskaper och bättre effektivitet.

Motorn var densamma som företrädarens – den välkända TD 100. Axlarna var nyutvecklade från Volvo BM. Transmissionen behöll man från LM 1641. Maskinen var i grunden en renodlad produkt i det tyngre segmentet; tippplast 15 100 kg, stora däck och låg totalbredd.

1980 hände även ett par intressanta saker på trösksidan inom företagets samarbetsavtal med SSHB. (Svenska Skördetröskor HB), nämligen lanseringen av de nya modellerna Volvo BM Aktiv 1110/1130. Dessa hade framtagits för att möta den nordiska marknadens krav på högre kapacitet, förbättrad hyttkomfort och ökad säkerhet. Dessa modeller hade fyrcylindriga dieslar på 60 respektive 65 hk. Tröskorna hade förbättrad förarkomfort. Båda modellerna leve-





rerades med fabriksmonterade hytter. Dessa var gummiupphängda och försedda med ljudisolerande material för att få lägsta möjliga bullernivå. 1110 hade en takförsedd ventilation av samma typ som förekom på traktorerna. 1130 hade en speciellt framtagen ventilationsanläggning monterad på hyttens baksida. En mängd förbättringar fanns på dessa tröskor jämfört med föregångarna. Detta kom att bli den sista tillverkade BM-tröskan.

1980 inträffade även ett motorjubiläum som kanske kommit lite i skymundan, då den 50 000:e motorn av modellerna D42/TD42 monterades. Man tillverkade dessa motorer i tre versioner: sugmotor för 650-traktorerna, 622/642-lastarna och även 616-grävaren, turboladdad version för 700-traktorerna, traktorgrävaren 646 och tur-



bovarianten för lastmaskin 4300. Motorerna såldes även till Volvo Penta som sålde dessa vidare bland annat för stationär drift av bevattningsanläggningar i Mellanöstern. Detta visar att den här motorn hade ett mycket brett användningsområde genom sin höga driftsäkerhet.

Till slut var det detta år som BM och Valmet började samarbeta med skogsmaskinsutveckling som låg i linje med det samarbetsavtal som företagen nu enats om. Se separat artikel om Valmetavtalet.

Text: Jörgen Forsrup.

Bild: Munkteilmuseet.



D/TD42 - 616B/646.

Var byggdes maskinerna

Bjernesjö Mekaniska Verkstad AB, Mjölby



BM-Volvo RM 695 framför BM:s huvudkontor.



Volvo-BM RM 695.

I BM:s industriprogram under 1970-talet ingick en ovanlig självgående sopmaskin, RM 695, vilken byggdes på industritraktorn T 650 I chassi. Företaget som byggde sopaggregatet och gjorde påbyggnaden var Bjernesjö Mekaniska verkstads AB, förkortat Bemab i östgötska Mjölby. Företagets grundare Erik Bjernesjö, startade 1947 mekanisk verkstad i en nedlagd skola i närheten av Västra Harg sydost om Mjölby. Där tillverkade man inredningar till militära anläggningar, t ex bergrum. I början på 1950-talet flyttade man in till lokaler inne i Mjölby och började att åta sig legotillverkning även åt andra industriföretag, t ex Bröderna Brodd i Skänninge.

Under 1950-talet började man se ett stort behov av gatu- och väghållningsmaskiner. Detta väckte Bröderna Brodds intresse och de började att ta fram en traktordragen sopmaskin 1959. På grund av att de saknade verkstadslokaler i Skänninge lade man ut framtagandet av prototypen till Bemab i grannorten Mjölby, som också kom att tillverka den efter lanseringen 1961.

Under sopmaskinen fanns två roterande borstar som sopade ihop materialet till en sträng. Denna i sin tur sopades upp en av roterande vals, som förde materialet in på en skyffel. Från denna gick en skopförsedd elevator med plåtbotten, som transporterade materialet till en tippbar sopbehållare. För att binda materialet och förhindra dammbildning fanns det en sprinkler kopplad till en vattentank på maskinen, vilken fuktade materialet i samband med

sopningen. Samtliga funktioner drevs av hydraulmotorer. Då traktorerna vid den här tiden ofta saknade tryckoljeuttag för fjärrmanövrering och hade låg hydrauloljekapacitet, hade sopmaskinen ett separat hydrauloljesystem som drevs av en kraftuttagsdriven pump. Manövreringen gjordes från traktorns förarplats med kabelvagnar och spakar. Hos Bemab fann man att elevatorns plåtbotten slet på kedjor och kedjehjul. Därför tog man fram en ändlös gummi-matta med påmonterade skopor, vilken eliminerade slitaget. Emellertid var detta ett kontraktsbrott och avtalet mellan Bemab och Bröderna Brodd bröts därför 1963. Sistnämnda fortsatte med egna sopmaskiner i nybyggda verkstadslokaler i Skänninge, bl a med sådana som drogs av lastbilar med egna motorer för drivningen av verket.

Hos Bemab gick man vidare med sopmaskinen och lanserade snart den traktordragna och självupptagande sopmaskinen Bemab 1200 B. Då Bemab saknade såväl en marknadsföringsavdelning som ett återförsäljarnätverk, började företaget att i demonstrations- och marknadsföringssyfte att åta sig sopningsuppdrag på entreprenad i städer och samhällen runt om i landet för att få sin sopmaskin känd och på så vis också få köpare till den. Gatukontoren i några av landets stora städer fick kännedom om sopmaskinen från Bemab. Ett flertal maskiner kom därför att levereras till Stockholm, Göteborg och Helsingborg. Man påbörjade också ett nära samarbete med Stockholms gatukontor

när det gällde utveckling och framtagning av maskiner och redskap för gatu- och vägunderhåll. Man tog fram en hydrauliskt höj- och sänkbar frontskopa som monterades på sopmaskinens dragtraktor och som tog upp stränglagt grövre skräp och grus på vägbanan innan själva sopningen.

I mitten av 1960-talet utvecklades en självgående sopmaskin byggd på ett industritraktorchassi. Den fungerade efter samma princip som den traktordragna. Då den var självgående monterades två vattentankar på båda sidor om chassits främre del och bakom hytten monterades en hydrauliskt höjbar tank för det ihopsopade materialet, och som påminde om en ryggsäck. Som basmaskin användes industritraktorn T 675 från BM. Sopmaskinen som sådan benämndes Typ 2000 TL. Då Bemab fortfarande saknade en egen försäljningsorganisation överläts marknadsföring till företaget Svenska Rolba AB i gästrikiska Hedesunda, som bl a tillverkade slamsugare med tankar för lastbilsmontering och traktorbogsering, runt 1966. Den traktordragna sopmaskinen kom nu att marknadsföras som Rolba Bemab 1200-B och den självgående som Rolba Bemab typ 2000 TL. Samarbetet med Stockholms gatukontor fortsatte, trots Svenska Rolba, och man tog fram den traktorburna sandspridaren Bemab LP 500. Då Svenska Rolba AB inte lyckades sälja några större mängder med gatu- och väghållningsmaskiner från Bemab sades marknadsföringsavtalet upp 1971.

Man stod nu utan någon samarbetspartner när det gällde försäljningen. 1970 lanserade BM industritraktorn T 650 I med förstärkt framaxel, vilken också var anpassad för olika påbyggnader. Då Bemab sedan tidigare hade erfarenhet av BM-traktorer fann man denna som lämplig som chassi- och drivenhet för den självgående sopmaskinen. Därför utvecklades sopmaskinen 2000TL och anpassades till T 650 I chassit. Bemab kontaktade också BM i Eskilstuna, och ett avtal tecknades om att BM skulle svara för traktorchassin, service och försäljning medan Bemab skulle svara för påbyggnaden med sopaggregatet. Resultatet av detta blev sopmaskinen RM 695, som lanserades 1972. Denna fungerade på samma sätt som föregångaren 2000TL med hydrauliskt drivna och manövrerade funktioner. Den var också byggd efter samma princip som föregångaren, men hydrauloljetanken satt monterad i fronten



BM-Volvo RM 695.

RM 695

på chassit. Då påbyggnaden var tung förstärktes framaxeln med en u-balk. Sopbehållaren medförde att maskinen kunde bli baktung, vilket motverkades av att kraftiga frontvikter monterades framför framaxeln. RM 695 kunde enkelt modifieras för snöröjning och halkbekämpning genom att ett diagonalblad monterades i fronten nedanför hydrauloljetanken och att botten i sopbehållaren byttes ut till ett sandspri- daraggregat. På så vis kunde maskinen användas året runt. Trots att RM 695 byggdes på ett traktorchassi registrerades den inte som en traktor, utan som ett motorredskap. Färdiga industritraktorer gick med lastbil från Eskilstuna ned till Bemab i Mjölby, där de byggdes på med sopaggregat, vatten- och hydrauloljetankar samt sopbehållare. För att denna skulle passa bak på chassit förkortades traktorhytten genom att bakstycket skars av och ett nytt anpassat för sopbehållarens placering monterades. Färdiga maskiner gick sedan ut till BM:s återförsäljare. Då någon försäljning av RM 695 inte hade byggts togs

sopmaskiner upp till BM:s laboratorier i Eskilstuna, där de gick igenom ur service- och reparationssynpunkt. Man provade också omkonstruktionsförslag från Bemab på chassit, bl a hydrauloljetankens placering. I och med att RM 695 byggdes på ett rejält traktorchassi och att påbyggnaden var väl inpassad var maskinen lätt att såväl serva som reparera. Dessutom var sikten god med den högt placerade förarplatsen och med hyttens glasade dörrar och hyttväggar. Vid sidan av den självgående sopmaskinen fortsatte Bemab att tillverka den traktordragna för egen del.

Emellertid ville Bemab själv svara för marknadsföringen av sina sopmaskiner. Därför beslutade företaget i slutet av 1975, att man skulle upphöra med försäljnings- och serviceavtalet vid halvårsskiftet 1976 efter ca 106 byggda maskiner. När det gällde servicen skulle Bemab svara för sopaggregatet med tankar och BM för själva grundtraktorn. För BM:s del var detta inte någon större förlust, då RM 695 var en mycket liten produkt i industriprogrammet, som inte motsvarade Volvokoncernens krav på större tillverkningsvolym. I samband med att Bemab tog försäljningsansvaret ändrades beteckningen RM 695 till den tidigare Bemab 2000. Fortsättningsvis kunde man se själva sopaggregatet som ett påmonterat traktortillbehör, som gjordes och monterades på beställning.

Trots att Bemab svarade för försäljningen och en del av servicen avslutades samarbetet med BM inte helt, då BM fortsatte att leverera traktorer till Mjölby för påbyggnad. 1976 lanserades traktorn Volvo BM T 700, vilken också byggdes i en industriversion. Ett antal T 700 I levererades också till Mjölby

för på- och ombyggnad till sopmaskiner. Traktorleveranserna fortsatte fram till 1982, då såväl T 650 I som T 700 I utgick ur BM:s program enligt avtalet med Valmet, som innebar att BM skulle avveckla traktortillverkningen.

Senare under samma år lanserades den helt nya 05-serien från Valmet. I denna ingick traktorerna 605 och 805, vilka också kom att tillverkas i industriversionerna 615 och 815. Dessa gick att få i en tvåhjuldriven och en fyrehjuldriven version. Som ersättning för T 650 I och T 700 I togs en tvåhjuldriven och en fyrehjuldriven 615 in till Bemab för påbyggnad och modifiering till sopmaskiner. Emellertid gjorde sopbehållaren dessa baktunga och man befarade också att traktorchassierna inte skulle hålla för påbyggnaden, då T 650 I hade en 80 cm längre hjulbas och var 450 kg tyngre än den fyrehjuldrivna traktorn och hade en 150 cm längre hjulbas och var 660 kg tyngre än den tvåhjuldrivna versionen. Det krävdes nämligen en tung traktor med lång hjulbas för påbyggnaden. Detta bidrog till att Bemab slutade med traktorbaserade självgående sopmaskiner och inriktade sig på bogserade runt 1983. Man tog b la fram en mindre bogserad sopmaskin till kompakttraktorer, vilken kallades "Getingen". 2005 hade ett antal medarbetare vid Bemab med god marginal passerat pensionsstreck och ingen ville fortsätta att driva företaget vidare. Därför såldes det under samma år till Mählers i ångermanländska Rossön, som bl a tillverkar väghållningsredskap för lastbilsmontering. Idag är Bemabs verkstad i Mjölby riven och företaget är numera ett stycke teknik- och industrihistoria.

Text: Ola Korsfeldt.

Bild: Munkteilmuseet.



Volvo BM Valmet-avtalet

Traktorer

I mitten av november 1978 fick Volvo BM-anställda besked om att Volvo BM och Finska Valmet hade planer på att gå samman gällande projektering, produktutveckling, tillverkning och marknadsföring av traktorer. Ett sådant samarbete skulle medföra en mycket stark ställning för en gemensam nordisk traktorverksamhet sades det. Man skulle gemensamt konstruera ett nordiskt modellurval av lantbrukstraktorer för 1980-talet, benämnd den nya Nordiska Traktorn.

I början av mars 1979 var projektarbetet avslutat och direkta förhandlingar mellan Volvo BM och Valmet inleddes. I slutet av juni var avtalstexten färdig vilket innebar följande:

Ett nytt traktorbolag bildas som ägs lika av Volvo BM och Valmet för produktutveckling och marknadsföring av den Nordiska traktorn. Slutmonteringen av de nya traktorerna ska ske i Finland. Volvo BM:s bidrag innebär att Volvo BM bidrar med motorer och transmissioner samt hytter till samtliga maskiner. Inom en övergångsperiod ska de båda företagen fortsätta med sina produktprogram i väntan på den gemensamma traktorn. Detta avtal gäller även skogsmaskiner där Volvo BM ska leverera drivlinan, (motor, transmission och axlar) för det tyngre segmentet av Valmets skogsmaskinprogram. Man kommer dessutom att ha ett samarbete om utveckling av motorer. För den Nordiska traktorn skulle Volvo BM leverera motorer och transmissioner till de större modellerna samt hytter till samtliga modeller. I de mindre traktorerna skulle Valmets motorer och transmissioner finnas.

Volvo BM lägger ner produktionen av skogsmaskiner. Marknadsföringen sker gemensamt av de kommande produkterna av Umeå Mekaniska verkstad i Umeå som övergår i Scantracs ägo vilket ägs gemensamt av Volvo BM och Valmet. 31 oktober meddelas att namnet på det nya traktorbolaget som företagen äger gemensamt kommer att heta Scantrac AB. Den 2 oktober 1979 skrevs avtalet på mellan Volvo BM och Valmet.

Att det inte gick helt friktionsfritt enligt avtalets innebörd om komponentsamordning är idag historia. Man hade t ex. kommit överens i ömsesidigt samförstånd om att Volvo BM skulle i de mindre maskinerna där man förut haft Perkinsmotorer ta in Valmet motorer och i Valmets kommande 905:a skulle det då sitta en 6 cylindrig Volvo D60-motor. Volvo beställde inte en enda Valmetmotor till sina anläggningsmaskiner vilket irriterade Valmetfolket oerhört mycket. Detta fick till konsekvens att Valmet avbeställde Volvos D60-motor och satte i stället in sin egen 6,6 liters sugmotor med beteckningen 611D med 105 hk. Volvo BM Valmet hade även ett par industritraktorer på sitt program från 61 hk – 75 hk – 95 hk. Dessa var antingen 2- eller 4-hjulsdrivna. En speciell variant på den minsta industritraktorn var att den kunde levereras i en lågbyggd version med cirka 20 cm lägre höjd över hyttaket. I detta fall hade traktorn en annan däcksdimension, en annan framaxel och annan utväxling samt enbart 8-växlad växellåda. Mellantraktorn 615 fanns med ett alternativt transmissionsutförande – 615 M – med momentomvandlare och hydrauliskt manövrerad fram/backväxel.



2654 och 2650.

1980 presenterades de första gemensamma skogsmaskinerna och samma år provkördes den allra första prototypen till den Nordiska traktorn under stort hemlighetsmakeri. 1982 lanserades den Nordiska Traktorn. Året efter lades den sk. 2600-serien ned. Eftersom det skulle dröja till 1985 innan ersättarna till 2600-serien skulle komma i produktion, börjar man tillverka 2005/2105 som ett legoprojekt mellan parterna tills den nya tunga modellen var framtagen. De största skillnaderna var en ny framaxel från ZF och laddluftkylare till motorn på 2105 och en facelift tillika uppdatering för att anpassa traktorn till marknadens önskemål och krav. Projektansvaret låg hos Scantrac i Eskilstuna som också svarade för marknadsföringen. Volvo BM:s del var enbart tillverkarens.

Skogsmaskiner

I samband med traktoravtalet kom man dessutom överens om att förse den nya generationen skogsmaskiner från Volvo BM Valmet med drivlinekomponenter från Volvo BM. Volvo BM skulle i samband med detta överlämna alla befintliga utvecklings-, tillverknings- och marknadsföringsunderlag samt all "know how" rörande den avvecklade



2105.



2005.



886 K.



886 K.

skogsmaskinrörelsen. Även kundregis- ter och patent skulle ingå. Volvokom- ponenter fick inte levereras till pro- dukter som planerats att utgå inom 24 månader.

Under åren 1980–1986, då avta- let löpte och båda företagen hade sina namn på dekalerna, fanns ursprungli- gen följande produkter.

Skotaren 862. En allroundmaskin på 10 ton för gallring och slutavverk- ning. Motorn: Valmet 411 CS turbo- diesel. Transmission: Clark 18000-se- rien. Axlar: AH 44 G från Volvo BM. Maskinen introducerades 1979. Cirka 210 stycken tillverkade.

Skotaren 886. 12 tons lastkapaci- tet. Motorn: Volvos TD70 G. Trans- missionen: Clarks 28000-serie och ax- lar. Fram var det en Valmet portalaxel och bak boggiaxel. Tillverkningssiffror 1984–1986 är 430 stycken. Den intro- ducerades 1978.

Skördaren 902 byggdes på basma- skinen 886 och med en uppdaterad version av Tviggenaggregatet som ha- de tillverkats och saluförts för Volvo BM:s räkning tidigare under namnet SM 985 och 900. Maskinen byggdes i

Umeå 1979–1984, därefter i Kurrika, Finland. Totalt tillverkades 1980–1986 cirka 494 stycken. Den introducerades 1979.

Man hade samtidigt fått med gall- ringsprocessorn RK 450 som ursprung- ligen konstruerats av Skogs-Jan. Idén med denna gallringsprocessor, som ing- en annan hade, var att gå ut till trädet med hela bearbetningsprocessen jäm- fört med den konventionella bearbet- ningen där trädet måste komma till processorn.

Under avtalsperioden på 1980-talet kom dessutom ett antal nya produkter som kompletterade hela produktpro- grammet.

832: Skotare – var en nyutvecklad maskin som lastade 8 ton och utvecklats tillsammans med nordiska användare och var därför väl anpassad till nordis- ka förhållanden. Motorn i denna, som var av Valmets fabrikat, var kopplad till en Clark transmission från 18000-se- rien. Axeln fram var baserad på Valmets jordbrukstraktor och boggiaxeln kom från Valmet Logging i Kurrika baserad på komponenter från O&K – ex. nav- reduktionen. Introducerades 1983.

892: Skotare i den större klassen byggd på ett modifierat chassi från 902H kom 1986.

901: Engreppsskördare. Basmaski- nen var ramstyrd för exakt spårning. Kraftöverföringen var hydrostatisk – mekanisk av Volvo Flygmotors/Sau- ers fabrikat som gav mycket exakt och mjuk förflyttning i skogen. Axlar och motor, TD45B, var Volvo BM:s. Ma- skinen introducerades 1984.

935/942: Gripskördaraggregat som kunde monteras på valfri maskin över 60 kW. Dessa introducerades 1982 och efterträdades 1985 av 948 och 955.

940: Grippprocessoraggregat/gall- ringsprocessoraggregat som kunde monteras på valfri maskin på minst 70 kW. Detta var den kända f.d. Skogs-Jan som fanns i Volvo BM:s program och senare i Valmets.

990: Teleskopkran – Volvo BM SM 991 var i princip samma kran. Ur- sprungligen konstruerad av Volvo BM för 900 och 985.

996: Teleskopkran – liknade 990-kranen men med annan pelare och mindre förbättringar.

993: Fällhuvud – konstruerad av Volvo BM på Umeåtiden.

997: Teleskopkran.

Text: Jörgen Forsrup.

Bild: Munkteilmuseet.

VOLVO BM VALMET



940.





Grus-Kalle del 6

Här har Grus-Kallen precis gjort sin första provtur.

Grus-Kallen har kommit ut i vårluften

Trots heltidsarbete, vårbruk och alla andra sysslor på gården har Fredrik hunnit med mycket sen sist. Merparten av det som gjorts är sådant som tar tid men inte syns. Till exempel hyttinklädnad, elsystem och framför allt hela tryckluftssystemet inklusive bromsar. Allt är genomgången, lackerat, monterat och provat. Tryckluftstanken var i så dåligt skick att den fick bytas ut. Självklart var det likadant med alla slangar. Självklart har Fredrik försökt att så mycket som möjligt likna original med perforerad masonit och ljudabsorbent. Det har varit mycket pill då inga bitar är fyrkantiga eller raka. Masoniten har lackats i samma kulör som öv-

riga delar. Det som återstår på hytten är insättning av alla rutor.

Den första provturen har gjorts och allt fungerade enligt förväntan. Nu ska Fredrik montera av skärmarna och lackera dem samtidigt med delarna till motorhuven.

Det som Fredrik inte gjort något åt är baljan. Tyvärr är den mycket bucklig mellan förstärkningarna vilket beror på att i Bohuslän finns bara sten. Att slå ut alla bucklor är omöjligt så Fredrik vet inte ännu vad han ska göra åt det men antingen blir det att han låter det vara som det är eller bygger en ny balja som kanske dessutom blir enklare och billigare. Men det är mycket plåt och många meter svets det handlar om.



Det som skiljer sig är stolen som är av modernare snitt. Masonitbitarna ser fyrkantiga ut men det är skenet som bedrar.

Kanske finns det en balja i bättre skick som ligger någonstans.

Fredrik har i alla fall bestämt sig för att använda Grus-Kallen i sommar och väntar med att bestämma sig till hösten vad han ska göra med baljan.

Text: Björn Cagner.

Bild: Fredrik Olsson.



Här syns tryckluftssystemet med den nya tanken och fästbyglar nere till vänster i bilden. Provningsen av tryckluftssystemet görs här med extern tryckluft.

Ekedalens Maskin AB

Nya och begagnade delar till din maskin.

Telefon 0502-42348

- Service
- Reparation
- Köper
- Säljer
- Byter



Laholms Traktordemontering AB

VI ♥ 

Besök vår nya webbutik!

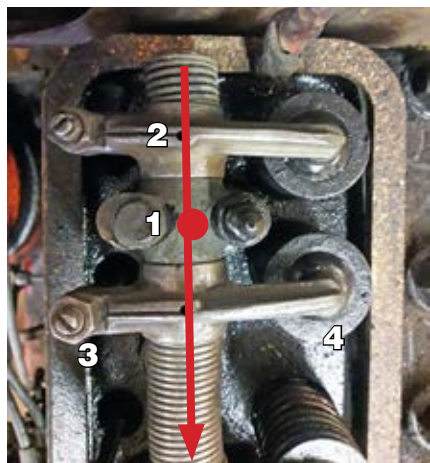
Stort lager  Både nytt och begagnat

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

www.laholmstraktordem.se

Smörjproblem av vipparmsbrygga

Ett ganska vanligt problem när man använder mineralolja i motorn på traktorn och underlåter att regelbundet byta oljan är att med tiden kan oljekanalerna becka igen. Mineralolja har inte samma renande effekt som syntetoljor. Detta är dock inget skäl för att byta till syntetolja då syntetolja kan ha andra negativa effekter på tätningar och packningar på en gammal motor. Föreskriver handboken mineralolja så välj det men byt olja enligt de intervall som handboken säger. Första stället som försämrade smörjning brukar visa sig på är vipparmarna, speciellt på T-serien. Det kan börja med ett par vipparmar men till slut blir problemet samma på alla vipparmar. Ända sättet att åtgärda problemet är att ta loss vipparmsbryggan från topplocket och ta isär den och rengöra alla delar. Vid isärtagningen är det viktigt att lägga upp delarna i ordning eller märka upp dem så de återmonteras i rätt ordning och på rätt ställe. Detta dels då vipparmarna är vinklade och att stödet för vipparmsaxeln närmast fjärde cylindern har den oljekanal som leder oljan från kanalen i topplocket in i vipparmsax-



Bilden visar vipparmarna för cylinder 4. Oljan kommer upp genom topplocket och in i stödet och vipparmsaxeln **1** vid den röda punkten. Vipparmsaxeln är ihålig så oljan når fram till samtliga vipparmar. Från vipparmsaxeln går oljan sedan in i hålet i bussningen i vipparmen och oljekanalerna och kommer ut i hålet på vipparmen **2**. Därifrån rinner oljan längs vipparmen åt bägge håll för att smörja stötstänger **3** och ventiler **4**. På bilden syns också att vipparmarna är vinklade.



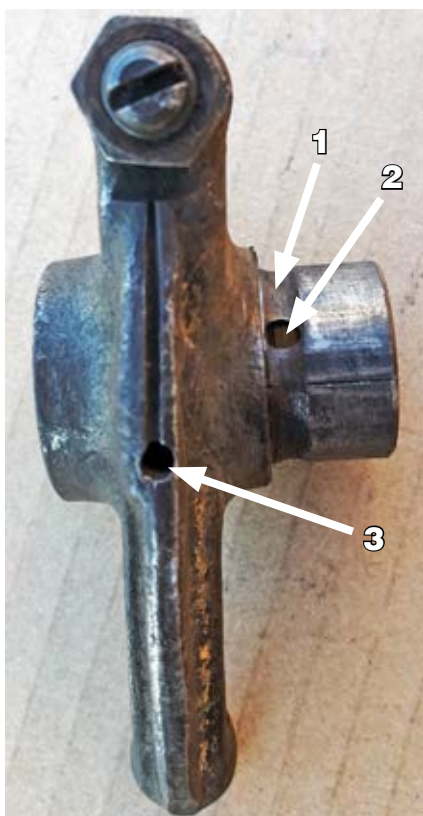
Här har det inte kommit någon olja på länge.

eln. Vipparmsaxeln har dessutom ett urtag där en av fästbultarna för stödet vid fjärde cylindern skall passa in. För att undvika förväxling med övriga stöd så sitter bultarna på detta stöd något närmare varandra än på övriga stöd. Alltså är det enklare med återmonteringen om man har ordning på delarna.

Tittar man sedan på vipparmarna så syns ett hål i vipparmen och ett hål i bussningen men hålen stämmer inte överens. Här tror då många att bussningen har vridit sig i vipparmen och det är därför hålen inte stämmer överens. Alltså är enklaste lösningen att bor-

ra ett nytt hål i bussningen genom hålet i vipparmen. Tyvärr löser inte detta problemet utan ändå sättet att åtgärda problemet är att med hjälp av ett dorn och mothåll pressa ur bussningen ur vipparmen till drygt hälften. Då syns den ursvarvning i bussningen som ska leda oljan från hålet i bussningen till hålet i vipparmen. Det är denna ursvarvning som brukar becka igen. Borsta ren ursvarvningen med en stålborste eller liknande och pressa tillbaka bussningen. Vinkeln mellan hålen är ca. 40°. Kontrollera att kanalen fungerar genom att blåsa med tryckluft. När detta är gjort på samtliga vipparmar så återmontera alla vipparmar, fjädrar, stöd och låssäkringar på vipparmsaxeln. Därefter kan hela vipparmsbryggan återmonteras på topplocket. När det är gjort så ta ur tändstiften och kör motorn en stund på startmotorn till olja kommer upp ur hålen på vipparmarna. Justera ventiler och det är klart för provkörning.

Text & bild: Björn Cagner.



Här har bussningen i vipparmen pressats ut till drygt hälften. Då syns tydligt, efter rengöring, oljekanalerna som är svarvad i bussningen. I spåret syns också hålet där oljan kommer in i kanalen från vipparmsaxeln. Vinkeln mellan hålen är ca 40°.

1 Oljekanal i bussningen.

2 Hål i bussningen som leder olja från vipparmsaxeln till oljekanalerna i bussningen.

3 Hål i vipparm som leder oljan från oljekanalerna till stötstång och ventil.

Unik samling

Vi svänger av stora vägen utanför Skåne Tranås och åker några km på små slingrande grusvägar. Efter en kurva uppenbarar sig vårt mål.

En åker full med veterantraktorer!

Här har vi stämt träff med Tobias TP Persson, samlare av den grövre kalibern, som tillsammans med sin far och farbror lyckats få ihop 120 traktorer i varierande skick, flertalet startbara.

Här finns traktorer överallt, i containrar, i alla lantbruksbyggnader, i en stor tälthall och ute.

TP går med oss och öppnar dörrar som gömmer den ena bättre än den andra. Han är bra på att berätta på sin genuina skånska om alla traktorer och vi får några timmar som vi kommer ihåg länge.

I verkstan står en av mina favorittraktorer, T 43 som man startar på bensin och sedan automatiskt går över till diesel.

Han pumpar några gånger med bensinpumpen och trycker på startknappen. Den startar direkt och efter ett tag går den över till diesel, det märks bara på avgaserna.

TP starar även en John Deere 10 20 utan problem. Jag hittade även en BM 55 som också är en av mina favoriter.

Vi avslutar med diverse anekdoter om våra erfarenheter med traktorer och önskar att vi kan träffas i framtiden på traktorträffar efter coronatiden.

Text & bild: Åke Björkhem.



Tobias startar en T 43.



BM Victor, 1959, med ÖSA halvband.



LM 218 från försvaret.



Volvo T 15 från 1956 med B14C-motor.



BM 230 Victor från 1959.



Volvo BM 2654 från 1982.



BM-20 från tidigt 1946.



BM 350 Boxer från 1959.



T 43 Hesselman från 1949.



Munktells Typ 25 från 1937.

Motorolja

Det finns två typer av motoroljor, mineralolja och syntetolja. Bägge oljorna kommer från vanlig råolja som raffinerats genom en avancerad process för att få fram oljans egenskaper. Denna basolja förbättras ytterligare genom inblandning av olika tillsatser eller på fackspråk additiver beroende på vilken typ av slutprodukt man vill ha. Dessa tillsatser kan vara reningsmedel, rostskyddsmedel, vidhäftningsmedel eller viskositetsförbättrande. Tillsatserna anges på förpackningen i form av förkortningar.

Mineraloljan delas in i två grupper, single grade och multigrade. Syntetoljan delas in i delsyntetisk och helsyntetisk. Single grade olja betyder att den har endast en viskositet, t.ex. 20, 30 eller 40. Multigradeolja har en dubbel beteckning, t.ex. 10W-30. 10W betyder oljans viskositet på vintern och 30 oljans viskositet på sommaren. Egentligen skulle man kunna skriva 10W-30S. Viskositeten anger oljans trögflutenhet eller enkla hur tjock den är. Ju högre siffra desto tjockare olja. Motorolja finns med viskositet från SAE 0 till SAE 75.

Syntetoljan är alltså inte en konstgjord olja utan en basolja som förädlats ytterligare och bland annat sett till att alla molekyler är lika långa vilket förbättrar många av egenskaperna. Bland annat är värmetåligheten och livslängden betydligt bättre. Även friktionen blir lägre. Syntetoljorna kan ha ytterligare tillsatser för att förbättra oljans kvalitet ännu mer. Mängden tillsatser kan uppgå till 20% av oljan.

Viskositeten är alltså ett mått på oljans trögflutenhet och har inget med oljans kvalitet att göra. Viskositeten benämns SAE som står för Society of Automotive Engineers vilket är en amerikansk förening grundad 1905 vars norm för beräkning av oljans viskositet blivit internationellt vedertagen. Det är väldigt viktigt att välja olja med rätt viskositet både när det är kallt men även om det är varmt. Det är också viktigt att komma ihåg att viskositeten förändras med slitaget av oljan som blir tunnare. Ett gott skäl för att byta olja och filter enligt vad handboken säger. Att oljan blir svart behöver inte betyda att den är utsliten utan att den gör ett bra jobb med att hålla motorn ren.



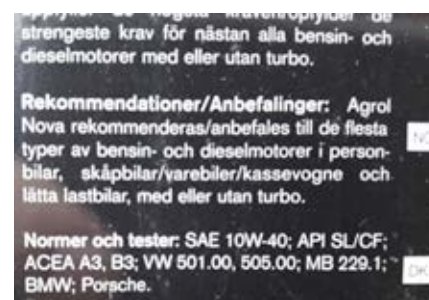
Oljepåfyllning – "Olja och filter är bästa reparatören".

På oljeförpackningen framgår också vilka kvalitetskrav oljan uppfyller. I huvudsak finns det två kvalitetssystem, dels det amerikanska API, American Petroleum Institute, och dels det europeiska ACEA, Association des Constructeurs Automobiles. API kodernas första bokstav är ett S för bensinmotorer och ett C för dieselmotorer. Andra bokstaven är kvalitén. Ju längre in i alfabetet desto högre kvalitet. Till exempel är en API SJ bättre än en API SG. ACEA koderna börjar också med en bokstav där A betecknar bensinmotor och ett B för dieselmotorer för personbilar. Andra beteckningen är en siffra, antingen en 1, 2, 3, 4 eller en 5 där 5 är högsta klassen.

Det går att blanda syntetolja och mineralolja men det fyller ingen funktion och kan dessutom i vissa fall vara skadligt för motorn. Säger handboken till en veterantraktor SAE 30 så använd det och inget annat. Att i en sådan motor använda syntetolja blir inte bara dyrare utan syntetoljan kan med sina additiver skada packningar och tätningar med läckage som följd. Då mineraloljan inte har samma renande effekt som

syntetoljan blir det med tiden, speciellt vid uteblivet oljebyte, ganska rejält med avlagringar. Byter man då till syntetolja så kommer syntetoljans additiver att lösa upp dessa avlagringar med risk för haveri. Mineraloljans sämre reningseffekt gör det extra viktigt att byta olja och filter enligt handbokens föreskrivna intervall. Ställs traktorn in över vintern så byt olja och filter innan den ställs undan så traktorn inte står över vintern med dålig olja, kanske frätande, i motorn.

Text & bild: Björn Cagner.



Det finns mycket information på baksidan av oljedunken. Förutom API klasser är ACEA klasser med och flera biltillverkares godkännande.

Ur handboken till typ 22

"En god motorsmörjolja bör hava följande egenskaper: Spec. vikt=0,910 kg. Flampunkt=minst plus 225°C. Viskositeten (lättheten) bör vid plus 50°C. ej vara lägre än 8 Engler-grader i länder med tempererat klimat och i varmare trakter minst 10 Engler-grader".

Texten kommer ur Munktells Traktor Handbok för typ 22 tryckt 1936.

Verkar det krångligt? Agrols kundtjänst, tel. 010-566 80 00, kunde räkna om till SAE-systemet och rekommendera olja.



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

Sverige
Porto
betalt

Coronakonsekvenser

Uppdatering om läget för Munktellmuseet

Hej alla!

Nu har vi precis fått uppdatering om hur Volvo går vidare gällande kortidspermitteringen i sviterna av Corona. Vill påpeka att Volvos främsta angelägenhet är att säkerställa hälsa och säkerhet för sina anställda och sin verksamhet.

Covid-19 pandemin påverkar fortsatt människors liv världen över och påverkar vår affärsverksamhet i en utsträckning som ingen av oss hade kunnat förutse. De finansiella effekterna är en konsekvens; stora förändringar i det sociala beteendet påverkar efterfrågan, inte bara på fordon – utan också reservdelar och underhåll. Det påverkar även leveranserna, eftersom de globala leverantörskedjorna rubbas.

Utifrån affärsläget har Volvokoncernen (alla affärsområden) tagit beslut att alla verksamheter i Sverige skall förlänga perioden för kortidspermitteringar till en period om totalt 6 månader som startade från den 23 mars 2020. Detta innebär alltså en permittering fram till den 22 september 2020.

Alla andra villkor för permitteringen blir likadana som tidigare och upprampning kommer ske gradvis inom företaget.

Då Volvo CE nu går in i en ny fas där vi sakta men säkert startar upp olika aktiviteter inom företaget, har vi på Munktellmuseet också fått möjligheten att öppna upp museet för besökare under sommarmånaderna. Detta är vi oerhört glada för, och vi kommer självfallet följa alla råd från Folkhälsomyndigheten och regering när det gäller hälsa och säkerhet.

Håll utkik efter mer detaljer på museets hemsida!

Hoppas vi ses i sommar!

Mvh Jannicke

MUNKTELLMUSEET



Borgeby

Borgeby Fältdagar är lantbruksmässan i fält. Jordnära, fackmessa med tydlig inriktning på den professionella lantbrukaren. Mötesplatsen för alla som har lantbruk som främsta intresse och selsättning.

Mässan erbjuder en lyckad och unik kombination av utställande företag för lantbruk och trädgård, demoodlingar och Gropen, praktiska maskindemonstrationer och seminarier.

Så kom det hit men inte längre. Vi har idag i samråd med våra medarrangörer tagit det tuffaste och tråkigaste beslutet någonsin i mässans historia – att inte genomföra Borgeby Fältdagar den 24–25 juni 2020. Eftersom vi i gemenskap ser att framtiden för sommarens och höstens offentliga tillställningar är ytterst oviss kommer vi inte heller genomföra mässans plan B, 9–10 september 2020. Nu flyttar vi istället allt fokus till 30 juni–1 juli 2021.

Mycket hade vi förberett oss på men en pandemi av den här digniteten var oförutsägbart för oss alla. Med respekt för allas hälsa, har vi därför valt att fatta detta beslut redan nu.

Med detta sagt; Vi släcker inte lampan! Det finns ett mycket stort kunskapsintresse och nyhetsintresse för lantbruksprodukter i vår branch och goda möjligheter att sprida detta digitalt eller fysiskt på annat sätt. Vi välkomnar spel på denna fortsättning från er.

Vi finns här för er! Hör av er om ni har frågor och funderingar. Vi hoppas



med hela vårt hjärta att ni har förståelse för vårt beslut – som inte varit lätt att ta – men som vi tror är det enda rätta under rådande omständigheter. Vi laddar om och blickar framåt mot ljusare tider och en oslagbar mässa 30 juni och 1 juli 2021.

Har ni några som helst frågor, kontakta oss gärna på info@borgebyfaltdagar.se.

Ta hand om er och varandra. Allt gott.

Team Borgeby Fältdagar, HIR Skåne AB

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!**