



BM-bladet

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

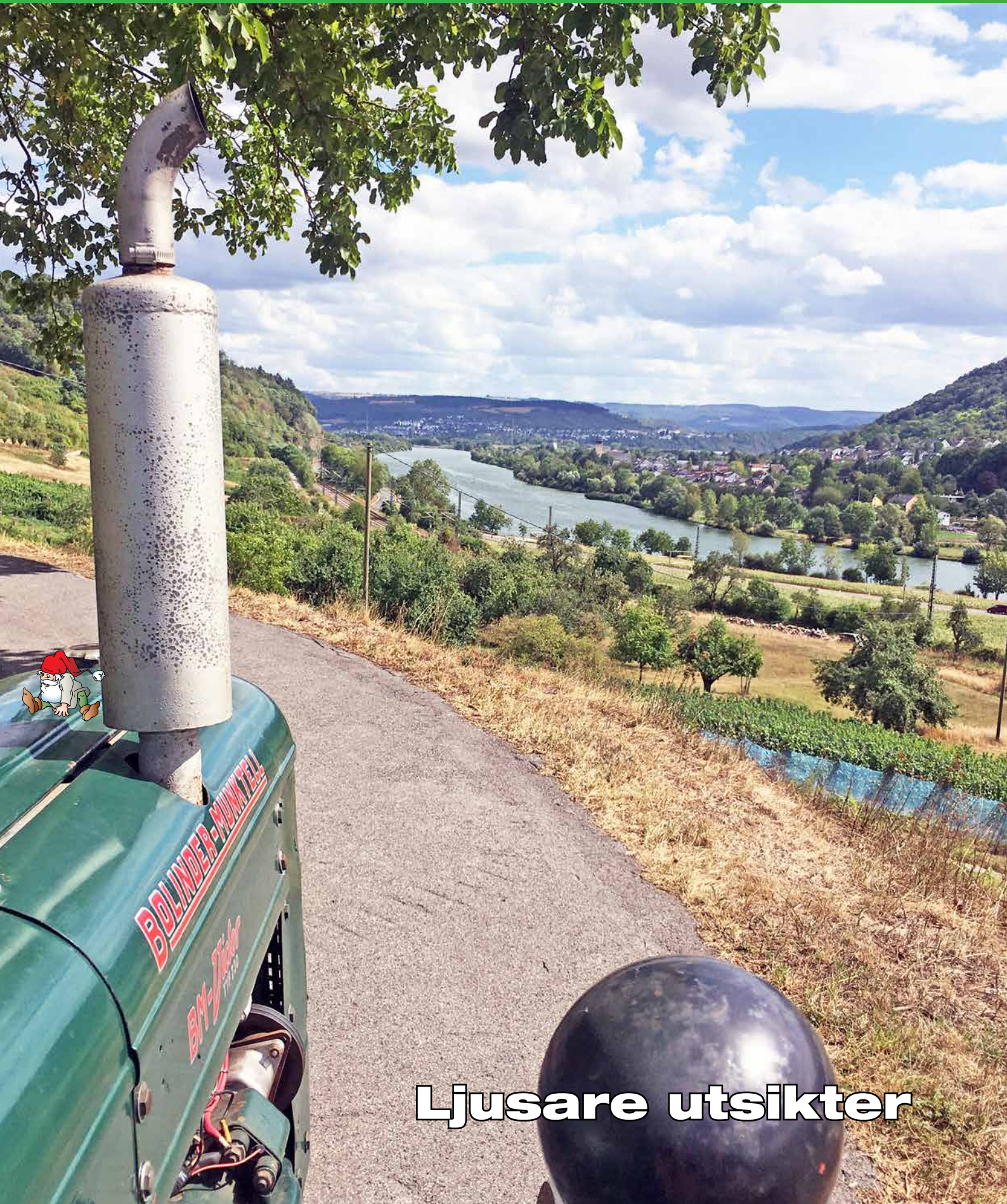


Svenska BM-klubben

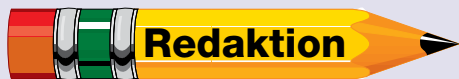
Årgång 11

Nr 4

December 2020



Ljusare utsikter



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 300 kr Hel familj 450 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

Ordförande har ordet.....	2
Från redaktionen	2
Tänkta tankar i Coronatider.....	3
Årsmöte 2020-10-10	4
Verksamhetsberättelse	5
Volvo BM 2654 från 1982	6
DR 860 TC-S	6
Det blev ett skogsfynd	7
En överraskande inbjudan!.....	8
Mekartips, Byte traktormeterkabel.....	11
Viktor med hjärtproblem.....	11
Mekartips, Knacka packning.....	12
Ljungs Traktorförmedling.....	13
Var tillverkades maskinerna – Umeå	14
650 fyller 50	18
Guldgruvan Arkiv Sörmland	22
Munktells 20-24 skala 1:10	24
Renovering av LM 218	25
Auktionen söder om landsvägen.....	27
Nedslag i historien – 1965.....	28
Mekartips, Likströmsgenerator	30
Traktorträffar i Coronatider	31
Finn fem fel.....	32



Det har varit ett annorlunda år för Svenska BM-klubben. Vi har inte haft några tillställningar att närvara vid, men klarade av att genomföra vårt årliga regionmöte, som i år hölls i februari i Skövde. På mötet deltog redaktionen, BM-experterna, regionombuden och styrelsen. Dessa möten har vi för att se hur vi bäst kan utveckla BM-klubben för våra medlemmar.

Trots omständigheterna vi lever i kunde vi ordna ett årsmöte den 10:e oktober på Munktellmuseet. Då beslutades det att medlemsavgiften höjs med 50:- fr.o.m. 2021. Vi ser nämligen att kostnaderna ökar för olika tjänster, som vår klubb behöver.

Dumpern på bilden tillhör Munktellsmuseet.

Med detta får styrelsen önska **God Jul och Gott Nytt År!** 🇳🇵

Guy Larsson.
Ordförande.

Glöm inte medlemsavgiften för nästa år



Efter beslut på årsmötet höjdes medlemsavgifterna för 2021 i Svenska BM-klubben till 300:- för enskild person och 450:- för familj (2 vuxna och hemmavarande barn under 18 år).

För medlemmar utanför Sverige gäller 350:- resp. 500:- p.g.a. av högre portokostnader. Från annat land uppge Iban: SE466000000000737231432 samt Swift: HANDSESS.

Uppge namn, adress och medlemsnummer när Du betalar till vårt bankgiro i Handelsbanken 482-0759. Berör inte dej som redan betalat.

Betala senast 31 jan. 2021 så får Du medlemskortet och BM-bladet nr 1/2021, som utkommer i mars.

Vid frågor kontakta oss.

E-post: kansli@bmklubben.se

Tel: 0709 77 99 90. Hemsida: www.bmklubben.se

Från redaktionen

Vi börjar med ett varmt tack till alla flitiga skribenter och läsare för i år.

Med hopp om att 2021 skall bli ett mer normalt år med möjlighet att kunna träffas, önskar vi på redaktionen Dig

God Jul & Gott Nytt År

Gå på tomteljakt och se hur många som finns.



Framsidan: Traktorutflykt i ett av Tysklands vindistrikter.

Antal tomtar i tidningen är 13.



Tänkta tankar i Coronatider



Bäste veteranmaskindiggare. Hur går det för dig och ditt intresse för gamla BM-maskiner? Du har väl inte ledsnat trots alla motgångar i form av inställda träffar. Nu inser vi hur viktiga de personliga kontakterna är för att vidmakthålla intresset men även för att bli entusiastmerad av alla uppmuntrande ord som våra vänner ger oss. Det ger energi att dels ge sig in i nya renoveringsprojekt men även att ha ork nog att genomföra dem. Ett enastående exempel är Jan Hedh i Taberg som dokumenterat sin totalrenovering av en LM 218 i form av tydliga bilder och en utförlig berättelse som tidningen tagit del av.

Alternativa initiativ för att kunna träffas är de lokala små arrangemangen i form av utflykter i närområdet med traktor o vagn. Tala om att hålla avstånd, Fikapauserna har till och med skett genom överinseende av ”coronavakter” med avståndsstickor. Dessa mer eller mindre spontana arrangemang kommer säkert att bestå i framtiden

men frågan är om många av de klassiska större tillställningarna kommer igång igen. Ofta är det entusiastiska personer som håller i trådarna och kanske inte orkar tänka tanken att börja om med planering och förberedelser.

Kanske du har passat på att se över din traktorpark under sommaren och vill dela med dig till våra medlemmar av de erfarenheter du vunnit. Tidningen är ett bra forum för detta och som du kanske upptäckt så har vi flera goda råd som vi publicerat. Välkommen du också.

Vi är inte en traktorklubb även om det kan verka så ibland. Nej Svenska BM-klubben är en samling entusiaster som diggar BM-maskiner av alla slag. Detta betyder att vi även månar om bevarandet av hela raden av äldre skogs- och anläggningsmaskiner – eller entreprenadmaskiner som vi sa en gång i tiden. Dessutom redskap och tillbehör till dessa. Denna grupp är ju i stadig tillväxt medan traktorerna och andra

lantbruksmaskiner är på sakta mak utför. Detsamma gäller skogsmaskinerna som går samma väg.

Vad är det som gör att vi får in så få reportage och artiklar om andra maskiner än traktorer. Förmodligen beroende på att när vi talar om träffar är det huvudsakligen lantbruksdagar, skogsdagar och plöjningstävlingar o s v. Finns det liknande tillställningar för anläggningsmaskiner? Är det vi på redaktionen som missar dessa tillfällen? Hör av dig till oss med tips om höjdpunkter där vi skulle kunna göra reportage om lastare, dumptrar, grävare med intressanta redskap.

Tack för att ni läser vår tidning och tack alla ni som skriver artiklar åt oss och välkommen du också med din berättelse.

Var rädda om er och med hopp om ett nytt år 2021 där vi skall kunna närma oss varandra igen i fysisk mening. Till dess håll avstånd och fortsatt tvätta händerna. 🇸🇪

Text: Lennart Öknegård.





Efter årsmötet intogs en gemensam lunch på museet.



Årsmöte 2020-10-10

Årsmötet för 2020, som var utlyst till den 21 mars, blev som bekant på grund av coronarestriktioner flyttat till den 10 oktober. På grund av coronan var också antalet deltagare begränsat till 40 stycken. Det var 37 stycken som infann sig till mötet som traditionellt hölls på Munktellemuseet. Efter en god kopp kaffe med kaka inleddes förhandlingarna. Denna gång var det Paul Isaksson som presiderade med Lisbet Larsson som sekreterare. Paul som är en av ordförande gick snabbt igenom de inledande punkterna. Guy Larsson läste upp verksamhetsberättelsen som liksom tidigare punkter godkändes. Revisorn var inte var på plats så Paul tog hand om genomgången av balans och resultaträkning samt revisionsberättelse. Då det inte fanns några invändningar så beviljades styrelsen ansvarsfrihet för 2019. Nästa punkt skulle vara behandling av motioner men det hade inte inkommit några så man gick över till budgeten för 2020 som lästes upp av Lisbet och som stämman godkände. Nästa punkt var fastställande av medlemsavgift för 2021 som stämman beslöt att höja med 50 kronor. Sedan tog Thomas Sandberg från valberedningen över för förrättning av val till styrelse, suppleanter, revisor och valberedning. Två ledamöter från styrelsen, Karl-Erik Svensson och Maths Torstenson, ställde inte upp till omval och blev därför ersatta av Lars Berglind och Sören Kihlberg. Ola Korsfeldt, tidigare suppleant, hade begärt att få avgå och då Lars Berglind blivit styrelseledamot och val-

beredning inte lyckats finna några ersättare så är platserna till suppleanter vakanta. Anya Olsson som varit utomstående kassör fränsade sig uppdraget vid halvårsskiftet och efterträddes av Stephanie Segerström som också sköter medlemsregistret. Stephanie som var på plats tog tillfället i akt och presenterade sig själv. Thomas Sandberg och Andreas Redlund kvarstår i valberedningen med Thomas som sammankallande. Under punkten övriga frågor visade Björn Cagner upp ett förslag till en presentationsfolder för BM-klubben att delas ut till intresserade på träffar men även på museet och andra ställen. Därefter av-

lutades mötet och en gemensam lunch intogs i museet. Återigen på grund av Coronaepidemin var endast några från nya styrelsen på plats så därför blev det ingen bild på en samlad styrelse. 🇸🇪

Text & bild: Björn Cagner.

Guy Larsson i samtal med Stephanie Segerström.



Budget 2020

Inkomster:

Medlemsavgifter	550 000:–
Försäljning klubbartiklar (inkl. reservdelar)	220 000:–
Försäljning annonser	20 000:–
Summa	790 000:–

Utgifter:

BM-bladet + porto	175 000:–
Omkostn. BM-bladet	5 000:–
Telefon kontantkort	1 000:–
Kontorsmaterial	6 000:–
Hemsidan	45 000:–
Kostnader släpkärra	2 000:–
Bankkostnader	6 000:–
Reseersättning	35 000:–
Inköp klubbartiklar & reservdelar	150 000:–
Inköp förbr.mtrl. Inventering	10 000:–
Kostn. regionombud och experter	90 000:–
Kostnader möten	55 000:–
Kostn. marknader och dylikt	20 000:–
Frakt av maskiner	6 000:–
Porto	25 000:–
Fören. avgifter, facklitteratur	1 000:–
Sponsring, presenter	6 000:–
Kostnader kansli	100 000:–
Netto	52 000:–
Summa	790 000:–



37 personer hade infunnit sig till årsmötet.

Verksamhetsberättelse

Styrelsen för Svenska BM-klubben med org.nr: 802449-7169 får härmed avge sin redovisning för verksamheten under räkenskapsåret 2019-01-01 till 2019-12-31.

Föreningens 10:e verksamhetsår

Föreningen är en ideell sammanslutning av likasinnade vars syfte och intresse är att bevara maskiner och redskap äldre än 30 år och som är marknadsförda av Munktells, AB Volvo (traktorer), AB Bolinder-Munktell och Volvo BM AB. Medlemsantalet uppgick 31 dec. till 1780 st.

Styrelsen har under året hållit 3 st protokollförda styrelsemöten, 1 regionombudsmöte och årsmötet med konstituerande möte.

Klubben har genom styrelsen varit representerad vid Lantmännen Karlstad, Borgeby i Skåne, Motorns dag i Målilla, Veterandagen vid Trädet, Ulricehamn och plöjning vid Danbyholm i Björkvik.

Regionombuden har representerat klubben på flera platser runt om i landet.

Klubben har 7 st BM-expert, som svarar på frågor från medlemmarna.

Styrelsen har bestått av:

Guy Larsson, ordf.
Lisbeth Larsson, sekr.

Ledamöter:

Curt Axelsson, Björn Erikson, Karl-Erik Svensson, Lars-Erik Björkström och Maths Torstensson.

Suppleanter:

Ola Korsfeldt och Lars Berglind
Anya Olsson var utomstående kassör t.o.m. 30 juni.
Därefter tog Stephanie Segerström över.
Hon sköter även medlemsregistret.

Valberedning:

Tomas Sandberg, sammankallande
Andreas Redlund

Revisorer:

Hans Rosenqvist och Sören Kihlberg
Revisorssuppleant: Björn Jakobsson

Regionombud:

Norrland: Anders Boström, Per Ringnér och Leif Andersson

Stockholm: Andreas Redlund

Uppland och Västmanland:

Tomas Sandberg

Bohuslän och Dalsland:

Morgan Lundqvist

Skåne: Anders Johansson

Jönköpings län: Kjell Rehnström

BM-expert:

Anläggnings- och skogsmaskiner:
Curt Axelsson

Traktorer: Yngve Hammarlund, Leif Andersson, Kjell Rehnström, Kenneth Johansson och Guy Larsson

Allmänt: Janne Jonsson

Reservdelar: Leif Andersson 🚛

Text & bild: Björn Cagner.

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!

Ekedalens Maskin AB

Nya och begagnade delar till din maskin.

Telefon 0502-42348

-Service
-Reparation
-Köper
-Säljer
-Byter

Det kom ett brev

Volvo BM 2654 från 1982, en snart 40-årig trotjänare

Lars Rydberg köpte traktorn från Drabant-Maskiner i Nyköping i december 1982. Inköpspriset var 245 000 kronor och i inbyte lämnades en BM 810 från 1976 för 120 000 kronor. Lars drev Vedeby Gård i Björkvik, Sörmland, och odlade spannmål på 90 hektar. Det föll sig naturligt att köpa en ny större traktor då skörden 1982 hade varit god med bra prisnivåer, priset på våraps var runt 2,50 kronor och på rödklöver cirka 20 kronor per kg. 1989 bildade Lars bolaget Vedeby Jord & Maskin AB och drev gården fram till 2004 då Gustaf Hermelin övertog verksamheten. 2008 lade Gustafs bror Sven in sin areal och sina maskiner i bolaget. Bröderna driver sedan dess verksamheten med spannmålsodling och har succesivt utökat arealen. Man odlar i dagsläget dryga 400 hektar och 2654:an används alltjämt i viss ut-



sträckning vid vår- och höstbruk samt vid spannmålstransporter. Den har i dagsläget gått dryga 5 000 timmar och

detta utan någon större reparation, förutom service och bromsbyten. 🇸🇪
Text & bild: Gustaf Hermelin, Björkvik.

DR 860 TC-S

Mattias Thelin från Strömstad har ett förflutet i anläggningsbranschen men har sadlat om till moped- och mc-reparatör. Fast ibland kliar det i fingrarna så det står nu en grävmaskin utanför butiken. Tidigare stod det också en lastbil där men den såldes för ett år sedan. Då vaknade intresset för en dumper eller liknande. För knappt ett år sedan fick Mattias syn på en annons på en Volvo BM 860 TC-S av 1977 års modell. Kanske lite dyr men till slut kunde säljare och köpare enas. Det var faktiskt på julafton 2019. I januari levererades dumpern. Det första Mattias fick göra var en stortvätt av hela maskinen. Därefter satte han igång med att renovera hytten. Invändigt är den nu helt iordninggjord. Ny färg, ny klädsel och även en ny stol. Nästa

steg var att gå igenom kranen och se att den fungerade som den skulle. Den har även utrustats med en grip. Nu är i alla fall dumpern klar för användning.

Det lustiga är att traktorn har ett registreringsnummer och dumpervagnen har ett eget. Traktorn har dessutom trafik tillstånd så det är fritt fram för vägtransporter. Läser man registreringsbeviset för traktorn så står det "antal axlar 1 st". På registreringsbeviset för dumpervagnen står det "antal axlar 2 st". Kanske det är någon läsare som vet varför den har två registreringsnummer? Vid export var det inte ovanligt att dumprar skickades i två delar och ibland även utan däck men det var på grund av tullkostnader och importrestriktioner till vissa länder. 🇸🇪
Text & bild: Björn Cagner.



Mattias Thelin är nöjd med sin dumper.

Traktorns registreringskylt och Trafik tillståndskylt.

Detta är vagnens registreringskylt.

Kranen har ett utskjut så räckvidden blir extra lång.



Det blev ett skogsfynd

Redan för 18 år sedan fick Roger Larsson syn på en Bison med en ombyggd DKD 15 vagn tillkopplad. Vagnen var ombyggd till timmervagn och utrustad med en HIAB-kran. Den hade också försetts med Robson-rullar för att få drivning på bakre axeln. Ekipaget stod i Rådanefors i Dalsland. Maskinen såg ut att ha stått länge för det hade börjat växa sly runt den. Roger frågade ägaren om han fick köpa den men det blev ett blankt nej. Han gav inte upp utan kontaktade ägaren ungefär vart tredje år. Varje gång blev det ett kort nej men så i

somras gav ägaren med sig. Köpet gjordes upp och Roger började fundera på hur han skulle få den därifrån. Transport var inga problem då han jobbar i anläggningsbranschen. Problemet var hur han skulle få fram den till vägen som gick alldeles bredvid. Det var nämligen så att slyet som börjat växa för tjuugo år sedan nu hade utvecklats till träd. Mer än en dag gick åt att med motorsåg fälla vad man kom åt. Vissa träd fick kapas av i bitar och vissa delar som vuxit fast i traktorn och vagnen fick sitta kvar. Traktorn gick till slut att dras fram men vagnen måste lyftas ut då det inte gick att komma åt att kapa alla stubbar som stack upp i vagnen.

Roger som sedan tidigare har ett par Bison, har för avsikt att renovera den

här. Motorn på traktorn går runt men han har ännu inte provat att starta den. Värre kan det vara med vagnen. Kranen verkar okej men rosten har gått hårt åt den, speciellt de mindre delarna. Roger har dock både kunskaper och maskiner för att klara det. Inte bara svets och svarv utan en komplett verkstad där han även klarar kompletta motorrenoveringar. 🛠️

Text: Björn Cagner.

Bilder: Roger Larsson och Björn Cagner.

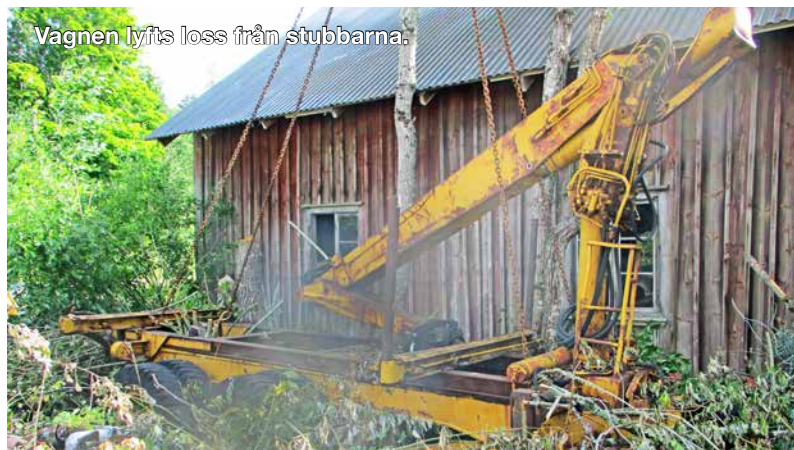
Ekipaget hemma på gårdsplan. Observera stamdelarna som fortfarande sitter kvar på både traktor och vagn. Tänk att sitta i den sitsen på kranen vid lastning med de korta stödbenen.



Här visar Roger en av björkträden som vuxit fast i batterilådan.



Här står den.



Vagnen lyfts loss från stubbarna.



Det var inga dåliga träd det blivit med tiden.



Även traktorn satt fast i träden.



En överraskande inbjudan!

Vi lever just nu i år 2020, ett år som vi med säkerhet inte kommer att glömma i första taget. Ett litet virus som förändrade en hel värld och som sträcker sig ända ut till oss traktörvänner. Alla aktiviteter med flera deltagare blev svåra eller omöjliga att genomföra. Det ledde till att alla traditionella och ev. nya traktörträffar, samt andra veteranmöten blev inställda. Givetvis oerhört tråkigt, men ett faktum som vi alla får lov att acceptera. Om det var i Sverige eller Tyskland, utfallet var detsamma.

Under vintern och i början på våren, höll jag på med att byta bromsbelägg på Victorn. Ett stort projekt för mig, som inte är utbildad mekaniker. Det är tunga komponenter och man behöver utdragare för tätningar, avdragare för bromstrumma, etc., etc., vilket gjorde att det tog tid. Med hjälp av vänner hittade jag personer med de rätta verktygen och även om bytet av beläggen tog mycket längre tid än beräknat, blev jag klar i april. Alltså en perfekt tid, för då kommer våren och det är dags att börja köra traktor igen efter vinterdvalan. Då kom coronan! Visst körde jag en egen sväng då och då, det är alltid kul, men med flera deltagare är det ännu trevli-

Framme till vänster syns ett romerskt tempel. Återuppbyggt efter att vinbönder hittat originalmurarna från det ca 2000 år gamla templet.

gare. När de första traktörträffarna blev inställda, började man att ana oråd. I maj, när vi brukar ha vår årliga interna traktortur (som jag har skrivit om i tidigare nummer), fick inte det förbokade hotellet härbärgera oss. Mycket missmodiga måste vi ställa in årets tur, men vi förstod alla att säkerheten måste ha prioritet.

Mentalt hade jag förberett mig på ett år utan aktiviteter, med min Victor och 36:an. Det skulle visa sig vara fel! Plötsligt en dag dök det upp en inbjudan till en 60-årsfest via WhatsApp. Rubriken var "60-årig födelsedag". Jag tänkte efter och kunde inte komma på någon i min bekantskapskrets som skulle fylla 60-år under 2020. Jag läste

Victorn och artikelförfattaren redo för en spännande eftermiddagstur, i underbart sommarväder.





Siegfried Janssen, organisatören, med födelsedagsbarnet. En encylindrig Deutz D15 med 14 hk luftkyld motor. Vikt ca 1000 kg och med mittmonterad slätterkniv, vilket var väldigt vanligt i Tyskland, eftersom trepunktslyften introducerades senare än i Sverige. Lägg märke till blombuketten som följde jubilarer.

igenom inbjudan och log för mig själv. Vad vore livet utan fantasifulla traktörsvänner. En före detta Volvo CE kollega, Siegfried Janssen, hade av en tillfällighet kollat i sina dokument och upptäckt att hans traktor hade blivit registrerad första gången av TÜV, 22 augusti 1960. "Sigi" som vi kallar honom, räknade snabbt ut att traktorn hade tjänstgjort i 60 år och med andra ord hade en "rund" födelsedag. Det måste givetvis firas och "Sigi" skickade ut inbjudan till oss, som normalt kör den årliga traktorturen. I inbjudan stod att under dagen körs en runda och att vi tillsammans med våra fruar träffas senare på kvällen hemma hos herrskapet Janssen. Där väntar då en kvällsbuffet och med tillhörande drycker.

På vägfärjan mellan Luxemburg och Tyskland. Turen tar bara ca tre minuter och sparar mycket tid.



Vilken kanonide av Siegfried! "Sigi" lärde jag känna i Tyskland redan 1996, då han började hos Volvo CE som säljchef. Han var en uppskattad medarbetare och jag gillade verkligen att jobba tillsammans med honom. Våra vägar skiljdes när jag flyttade tillbaka från Tyskland till Sverige 1998, där jag hade jobbat sedan 1992. Dessutom försvann han, när han "värvades" av JCB år 2002. Siegfried är 65 år och njuter numera av livet som pensionär. Som erfaren chef har han kreativiteten ännu aktiverad och som bevis för det, kom han på att en traktor kan ha en födelsedag. Kära vänner i BM-Klubben, nu har ni fått en ide inför år 2021. Om covid-19 biter sig kvar, kan ni alltid anordna en liten mindre intern födelsedag för er

traktor. Om ni får lika kul som vi hade, är det värt besväret.

Vid lunchtid, 22 augusti, drog jag igång Volvon, för att möta Thomas i hans hemby Igel ca 13:30. Det är ca en timmes körsträcka dit, men jag startade lite tidigare än nödvändigt, för allt kan ju hända. Och det gjorde det! Förfiltret (snappsglasat med sil, som sitter ihop med insprutningspumpen) började att läcka rejält med diesel efter tio minuters körning. Tätningen höll inte tätt! Inget annat att göra än att vända om och hämta Victorn. Victorn var körklar, så inga problem egentligen, mer än att den är betydligt långsammare i landsvägskörning. På med hörselskydden och med ca 90% av max varvtal, så gick färden mot Igel. Victorn tuggade på utan att klaga och med nya bromsbelägg. Vi klarade av att hålla tiden, med ett par minuter tillgodo. Vilken tur att man har två traktorer att tillgå. Ja, jag vet, att många av er medlemmar har betydligt fler än så och tycker att två inte är något att skryta med. Trots detta faktum, är jag ändå en stolt ägare av en röd och en grön traktor från Sverige, som nu har sin tjänstgöring i sydvästra Tyskland.

Från Igel drog Thomas och jag mot Luxemburggränsen. Efter ca 10 minuters tuffande, nådde vi floden Sauer, som är gränsen mot Luxemburg. När vi var mitt på bron över Sauer, informerade jag min Victor att han nu för första gången i sitt liv var i storhertigdömet Luxemburg. I Wasserbillig, som låg direkt efter bron, går en vägfärja över floden Mosel mellan Tyskland och Luxemburg. Våra traktorkompisar dök upp med färjan från andra sidan och nu var gänget samlat för en tretimmars rundtur. Thomas tog täten med sin Güldner, eftersom han bor i närheten och känner till vilka vägar som traktortokiga gubbar gillar. Vi startade med att köra längs floden Sauer, som startar uppe i Eifel och mynnar ut i Mosel. En underbar naturväg, men med för mycket trafik. Vi vek snabbt av och lämnade Luxemburg, för att återvända på lugnare småvägar i Tyskland. Vi stannade till hos Fred, eftersom vi passerade hans hemby Langsur. Där visade han stolt upp sin nyinköpta Kramer, KL450, i röd nylackerad "kostym". Fred har även en äldre grön Kramer, vilket senare ändrades till röd firmafärg. Efter



Fred, stolt ägare till sin nyinförskaffade Kramer, KL450, från början av 70-talet



Sigi får presentkortet som tack för en underbar dag, av ett barnbarn till två (!) av traktorförarna.

ett tags körande på underbart slingrande vinvägar, blandat med skogspartier, vinklade Thomas av ner mot campingplatsen i Igel. Där visste han att några av hans kollegor från traktorklubben i Igel skulle träffas under eftermiddagen och tyckte att vi kunde träffa dem. Gemensamt intresse är alltid kul och givetvis kom det en hel del frågor till mig, om vad det var för en traktor jag körde med. Veldig få tyska traktorentusiaster känner till BM:s traktorhistoria. Därför är det extra kul att kunna berätta om både Volvo och Bolinder-MunkteLL, när jag är ute och rör på mig.

Efter att ha snackat runt lite på campingen och stärkt oss med en kylskåpskall pilsner (jag lovar, enbart en), var det dags att tänka på kvällens aktivitet. Födelsedagsfesten med buffeten! Vi hade en färd på ca 1,5 timme till Sigis hus. Efter att ha korsat Mosel med vägfärjan, gick traktorerna kortaste vägen mot buffettbordet och på vägen passerade vi på mycket nära avstånd Volvo CE:s fabrik i Konz. Här tillverkas de mindre hjullastarna från L20 till L50 och de hjulgående grävmaskiner för den globala världsmarknaden. Dessutom produceras fyra modeller av bandgående grävmaskiner för den europeiska markanden. Visste ni att de två minsta hjullastarmodellerna L20 och L25, har ersatt dieselmotorn med batteri- / eldrift? Det skedde helt nyligen och det blir en liten omställning för oss "gamlingar", där vi givetvis kommer att sakna motorljudet, eller hur? Dock måste Volvo ligga i framkant på teknologitvecklingen, så vi medarbetare är också stolta över detta miljösteg. I Konz är ca 850 medarbetare anställda, varav

undertecknad är en av dem sedan 2009.

Avslutningen av körsträckan gick i en sänka som kallas Konzdalen, en mycket vacker dal och är en före detta sträckning av Mosels flodfåra. Väl framme blev det lite trångt framför Siegfrieds hus, men till sist fick alla traktorerna plats. Våra fruor anlände också och med alla bilar blev det ett härligt kaos. Jag hade bett min hustru att köra vår senaste familjemedlem till festen. En Volvo Amazon från 1970, som har renoverats under de sista semesterna i Sverige och som jag ensam körde ner till Tyskland i augusti. Det var en upplevelse att köra en Amazon igen och det i 70 mil på en dag. Jag hade en exakt likadan bil, dock årsmodell 1967, mellan åren 1978 – 1984. Då gick jag från Volvo PV till Amazonen och tyckte på den tiden att den var supermodern. Det tyckte jag inte på samma sätt nu, efter att ha kört mellan Travemünde och Schweich på en dag. Trots det älskar jag min "nya" Volvo och det blir givetvis en syskonkamp mellan de två traktorerna och bilen. Nu är det nog slut på att införskaffa flera äldre fordon, för jag känner att hustrun tycker att det räcker nu. Egentligen har hon helt rätt. Min tid räcker helt enkelt inte till, så sant som det är sagt!

Sigi och hans hustru Edith hade fixat en fantastisk buffet. Rökt skinka, kokt skinka med sparris, lax och andra kalla rätter, massor av olika sallader och ett antal varmrätter. Allt detta uppdukat i trädgården och med partytältet uppställda blev festen givetvis en framgång. Vi fick även njuta av en superb dessert. Att vi blev mätta rådde det definitivt ingen tvekan om och när det på

slutet av aftonen lockades med en ostbricka, fick vi tyvärr alla lämna "walk-over", precis som man ibland gör inom brottningsporten. Jag undrar hur många dagar efter festen som herrskapet Janssen fick käka ostmackor? Det bör kanske också nämnas att det serverades kall öl och ett antal olika viner till maten, som sig bör på en tysk fest. Inte ens jag som skåning, hade någonting att klaga på när det gällde kvällens skaffning!

Födelsedagsbarnet, en Deutz D15, ville inte ha någon present. Därför gav vi ägaren Sigi istället ett presentkort, som tack för vår stora uppskattning av detta initiativ. Tänk vad lite fantasi kan göra. Tack vare Sigi och hans hustru, fick vi andra traktorentusiaster med respektive en helt fantastisk och underbar lördag, den 22 augusti, 2020.

Kära medlemmar, det är dags att rota fram era traktordokument, för att kolla om och när er traktor fyller jämt! 🍷

Text & bild: Lars-Inge Larsson.
(inkl. framsidesbilden).

Delikatesserna avnjutes i partytält i trädgården, en ljum och fin sommarkväll.



Byte traktormeterkabel

Fler tips

Som en följd av mekartipset om byte av traktormeterkabel i förra numret av BM-bladet har en läsare, Karl-Göran Karlsson från Katrineholm, hört av sig med ett par tips. För att underlätta bytet av traktormeterkabeln går det att få bort fästet till luftrenaren genom att lossa de två fästena till bränsletanken. Då kan man höja tanken tillräckligt för att få bort luftrenarfästet.

Det andra tipset Karl-Göran hade var att innan man byter traktormeterkabel så bör man kontrollera att traktormetern snurrar lätt. Kärvar traktormetern så kan det vara orsaken till att kabeln gått av. 🛠️

Text & bild: Björn Cagner.



Viktor med hjärtproblem

Under en utflykt passerade jag Hyltebruk. Framför en verkstad stod två män och skruvade på, vad jag tyckte, en BM 36. Nyfiken som jag var så vände jag och åkte tillbaka. När jag klev ur bilen så såg jag att det var en BM Viktor, grön med röd motor och Klippanhytt.

Topplocket var avtaget för det hade gått in olja i kylsystemet. Mycket riktigt var det topplockspackningen som gått sönder. Mannen som ägde Viktorn, Börjesson, berättade att det var inte det enda som krånglat utan en trumpet hade brutits av, troligen på grund av att några bultar i infästningen lossnat. Tur i oturen hade han fått tag i en reservdelstraktor med flera användbara delar så trumpeteten var redan bytt. Reservdelstraktorn hade också fått släppa ifrån sig hytten som var en riktig Klippanhytt. Börjessons Viktor hade tidigare endast haft en bäge. 🛠️

Text & bild: Björn Cagner.



Här håller Börjesson att förbereda för den nya topplockspackningen.

Säljes

Nya hyttklädslar 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

Ljungs Traktorförmedling

Ljungs Traktorförmedling grundades av Bengt Brunnegård i början av 90-talet. Bengt var lantbrukare med både åkrar och djur utanför Vara. Under en resa till Norrland besökte han några traktorverkstäder och fick då frågan om han kunde skaffa begagnade traktorer för "alla traktorer kommer ju från Sörlandet". Därför blev Bengt konsult och började förmedla traktorer till Norrland. Han etablerade också ett samarbete med Lantmännen. Verksamheten ökade och på grund av tidsbrist så sålde Bengt djuren 1992. Snart var han även igång med både traktorskrot och verkstad.

Idag drivs företaget av sonen Agne som tidigt fick börja jobba, först i lantbruket men senare även med traktorerna. Redan när han gick i ettan fick han börja köra traktor, en Viktor. Den körde han första året i 200 timmar. Det vet han säkert för då han gick i ettan var lönen en krona i timman och lönen han fick var jämt 200 kronor. När Agne började i tvåan fick han ett lönelöft med 100%, alltså fick han två kronor i timman.

Ljungs Traktorförmedling ligger egentligen i Vesene utanför Ljung men då ingen vet var Vesene ligger och postadressen är Ljung så tog man namnet Ljungs Traktorförmedling. Närmare bestämt så ligger Vesene utefter väg 183 ganska exakt mitt emellan Vara och Borås. Idag arbetar 15 personer i företaget som förutom förmedlingen, skroten och verkstaden har utökats med däckförsäljning, försäljning av frontlastare och reservdelar till dessa, både gamla och nya. Företaget har även komplett reservdelslager till Vretenlastare. Tröli-

Här står Agne framför en del av lagret med lastare.



Lagret med skrotade traktorer och tröskor tar upp en stor del av marken.



Vid infarten står traktorer som är till salu på rad.

gen är Ljungs Traktorförmedling störst i landet på lastare. I lager finns det närmare 320 par fästjärn. Finns inte järnen i lager så hjälper man till att tillverka nya eller bygga om befintliga så de passar. "När det gäller lastare så är vi nördiga" säger Agne.

Företaget säljer också allt inom jordbruksmaskiner och tillbehör. Finns det inte i lager så ordnar han tack vare sitt stora kontaktnät fram det. Under sommaren har Agne köpt in ett stort lager, mer än 300 pall, med reservdelar till Volvo BM tröskor. I köpet ingick också ett antal arkivskåp med ritningar.

Det har gått så bra att man till och med tvingats nytillverka vissa delar.

Mellan 10 och 20% av försäljningen går på export. Det är märket som avgör vart leveransen går. Gäller det traktorer så skickas Ford till Thailand dit Ljungs Traktorförmedling har sålt närmare 1 500 stycken. BM säljs gärna till arabvärlden. Många jordbruksmaskiner och tillbehör säljs till forna Östeuropa. Det viktiga vid export är att traktorerna inte får ha bra däck eller vara försedda med frontlastare då de försvinner på vägen. 🚧

Text & bild: Björn Cagner.

Ingvar Aliksson, 82 och äldst på företaget, ansvarar för veterandelarna och ger snabba besked till kunderna.



Var tillverkades maskinerna

Under 1950-talet var mekanikern Lenart Bergholm delägare i verkstadsföretaget Röbbäcksnäs mekaniska utanför Umeå, som bl a tillverkade transportband för grus. Emellertid drog han sig ur detta och startade istället verkstadsföretaget Umeå mekaniska inne i Umeå 1961.

Till en början åtog man sig reparations- och servicearbeten åt bl a SCA (Svenska Cellulosa Aktiebolaget) med pappersmassefabrik och sågverk i Obbola vid kusten öster om Umeå. Med tiden kom verkstaden också att tillverka bl a transportbanor och lastaggregat för hantering av massabalar och pappersrullar vid massa- och pappersbruk för SCA:s och andra skogsindustriers räkning.

SCA var och är fortfarande en stor skogsägare med stora skogsinnehav i Norrland för råvaruförsörjningen till sina industrier. Precis som övriga skogsbolag och Domänverket satsade SCA under 1960-talet på skogsmekanisering för att kunna rationalisera och effektivisera avverkningsarna i sina skogar för att kunna få ut stora volymer med råvara och minska slitet för skogsarbetarna. Därför inrättades det också skogstekniska avdelningar, där man funderade ut och provade avverkningsssystem och maskiner. Man var också över till Nordamerika, som vid den här tiden var förebilden, och studerade system och maskiner, t ex helstamshantering. SCA beslöt då att satsa på detta och införskaffade sk stropplunnare för lunning av stammar, från Kanada. Samtidigt gav SCA Umeå mekaniska i uppdrag att konstruera och tillverka ett stationärt motordrivet kvistningsverk, som kunde hantera klenare stammar knippvis. Detta fungerade på så vis att motormanuellt fällda och okvistade stammar drogs fram med en lunnare till kvistningsverket på avlägget, där en hjullastare med timmergafflar tog emot och matade stamknippen i verkets balja. I dess botten låg det långsgående valsar med spiralformade knivar, som skalade av bark, grenar och kvistar. De avskalade stammarna ramlade sedan ut på ett bord, där de togs emot av hjullastaren som körde bort dem för kapning och buntning. SCA hade också ett samarbete med Kockums i Söderhamn, som bl a tillverkade sågverksmaskiner.



Kockums tog fram en sågklinga till verket, vilket medförde att stammarna kapades i standardlängder innan de släpptes ned till valsarna. Verket kallades Skruven. Då Umeå mekaniska inte hade någon försäljningsorganisation tog Kockums in Skruven i sitt maskinprogram. Emellertid var den en farlig maskin, då kvistar och grenar yrde som projektiler under kvistningen. Dessutom blev vedförlusterna stora i och med att bark och ytved också gick åt. Därför byggdes det endast ca 20–25 stycken under 1960-talet. Dessa gick hos SCA och Domänverket.

Samtidigt med Skruven fortsatte Umeå Mekaniska med att tillverka utrustningar för massa och pappersindustrin, som var huvudprodukten.

Logistiken kring helstamsmetoden och den stationära upparbetningen med Skruven och det sk Sundsystemet på avläggen visade sig vara logistiskt omständigt med många maskiner och förare inblandade. Dessutom var upparbetningsverken omständiga att flytta mellan avverkningsarna och de tog också stor plats på avläggen. Vidare kunde framdragning av stammarna och körningen runt upparbetningsverken orsaka svåra virkes- och markskador. Därför började man att ta fram processorer för monterade på skotarchassin, vilka upparbetade en stam åt gången i terrängen i Sverige. Processmaskiner för skogen fanns dock sedan tidigare i Nordamerika, men de passade inte för Norden. Först ut var Lars Bruun i Filipstad med VSA-processorn, vilken lansera-

des redan 1967. Även den terrängående stamkvistaren Logma togs fram, vilken lanserades 1969.

Processorn hade en bom med en grip i ena änden, som plockade upp stammen på aggregatet. Själva aggregatet hade matarrullar, omslutande mattor eller knivar för kvistningen, en klinga för kapningen och massavedsficka, som släppte ned massaveden i buntar på marken, medan timmerstockarna släpptes ned direkt. Längdmätningen gjordes med en mättrulle och elektroniska relän. Kvistaren var en sk stegmatore med en teleskopisk bom. På denna fanns förutom gripen också omslutande knivar för kvistningen. Bommen följde också hytten.

Såväl bomprocessorn som kvistaren var tunga och skrymmande maskiner, som endast kunde användas för slutavverkningsarna med mogen skog. Dessutom tog de stor plats på vägen mellan avverkningsarna. Exempelvis vägde processorn Kockum 78-ATK/836-13 19,5 t (tjänstevikt) och kvistaren Logma T 300 18,3 t. Därför började en del maskintillverkare att ta fram kompaktare och lättare processorer med matarvalsar. Under 1971 tog ÖSA fram den tvåmansbetjänade processorn 710 med griplastare för upptagningen av stammen och piggvälsar för frammatningen i aggregatet. Den hade en motor för drivningen av bäraren och en för aggregatet samt en mikrodator för längdmätning och aptering. Emellertid hade den omslutande kvistningsmattor och klinga, precis som bomprocessorena.

- Umeå

Äventyret med Skruven och mekatiseringsboomen inom skogsbruket bidrog till att Umeå mekaniska fick upp intresset att gå vidare med och specialisera sig på skogsmaskiner. Med medel ur Norrlandsfonden togs ett kompakt och lättare motordrivet kvistningsaggregat, liknande ÖSA:s processor, med piggvalsar för frammatningen av stammen och omslutande kvisningsknivar monterade på samma ram för eftermontering på skotare under 1972. Två prototyper kördes hos entreprenörer i övre Norrland, vilka också önskade en kap på aggregatet, så att det blev en processor. Samtidigt flyttade man ut verkstaden till Gimonäs öster om Umeå.

Då klingorna kunde spricka vid snedvridning, var omständiga att underhålla och effektkrävande togs ett svärd med kedja, likt en motorsåg, fram för kapningen av stammen, vilket var säkrare, underhållsvänligare och mindre effektkrävande. För längdmätning och aptering användes mätrulle och elektroniska relän. För iläggningen i processoraggregatet användes bärarens kran och för driften av detta en separat motor från Scania. Aggregatet saknade också massavedsficka. En förare körde såväl bäraren som processoraggregatet. Detta var också utformat som en kassett för eftermontering på valfri bärare och gick att demontera, för att kunna återställa bäraren till skotare. Dessutom var ett komplett ekipage betydligt mindre skrymmande på såväl väg som i terräng jämfört med bomprocessorerna. Processoraggregatet lanserades 1973 under namnet Tvigg, efter det engelska ordet för kvist. Under framtagningen av aggregatet användes skotare från Teg och Hemek som bärare, t ex Hemek 650, vars traktordel baserades på BM-traktorn T 650:s chassi. Med denna som bärare vägde ekipaget 14 t, vilket var fem ton mindre än Kockums bomprocessor. Dessutom blev ekipaget så



Processor 985 Tvigg 1975–1979.

pass kompakt att det lätt kunde köras på väg mellan avverkningsarna. Emellertid visade det sig vara tidsödande och omständigt att på- och avmontera processoraggregatet på bäraren, varför man föredrog detta fastmonterat.

Då Umeå mekaniska fortfarande saknade en försäljningsorganisation, hade använts sig av Hemeks skotare under framtagningen av Tvigg och att Hemek 650 var en populär skotare i Norrland, vände man sig till Hemeks generalagent Maskin & Motor i Östersund för försäljning och service av "Tvigg". Maskin & Motor kom då att sälja Tvigg påmonterat på Hemek 650 som en mobil processor från 1973, men även lösa aggregat såldes också för montering på andra märken.

BM saknade under samma tid en processor med piggvalsar i storleken under bomprocessor 880, som då fanns i skogsmaskinprogrammet.

1974 tecknade BM ett samarbetsavtal med Hemek, som ersättning för det brutna samarbetet med ÖSA, och fick

på så vis tillgång till processoraggregat Tvigg. Detta visade sig vara det rätta som BM sökte efter. Därför offentliggjordes det också under samma år, att BM från årsskiftet skulle marknadsföra och serva Tvigg-processorn från Umeå mekaniska. På grund av samarbetsavtalen med BM upphörde Maskin & Motors agentur för såväl Hemeks skotare som processoraggregatet 1974/75. Dessa kom istället att ingå i BM:s skogsmaskinprogram. I BM:s tappning kom "Tvigg" att benämnas Volvo BM 985 Tvigg och försågs med en massavedsficka.

Från Eskilstuna gick med tåg leveranser av BM-skotarna 969 och 971 upp till Umeå, där de omvandlades till mobila processorer. De färdiga maskinerna levererades sedan direkt från Umeå till BM:s återförsäljare och på export. "Tviggar" eftermonterades också på BM-skotarna SM 668, SM 868 och 958.

1959 lanserades skogsskördaren Busch Combine i USA, som fällde,





Tvågreppsskördare 900.



upparbetade och borttransporterade massavedstråd i en förutbestämd längd. Under 1960-talet gick man vidare med maskintypen i Kanada. Till Norden kom den 1972, då finska Pinomäki lanserade sin Pika-75. BM:s samarbetspartners ÖSA och Livab hakade också på utvecklingen av skogsskördare och förevisade var sin prototyp 1973. Dessa kom dock inte i serieproduktion. Trots detta ansåg man att maskintypen hade framtiden för sig, då den kunde ersätta två maskiner.

BM och Umeå mekaniska kom därför också att intressera sig för maskintypen och tog under 1975 fram en skogsskördare baserad på skotaren

971:s chassi och Tviggprocessorn. I Umeå togs också en kraftig teleskopkran med ett fällhuvud fram till den. Detta bestod av ett hydrauliskt drivet kedjesågsvärd med slutklipp. Räckvidden var 10,6 m. Längdmätningen gjordes med ett elektroniskt mätverk med förvalsfunktion för fyra timmerlängder och massaved. Diameteravkänningen var också elektronisk, som automatiskt kände av minsta timmer- och toppdiameter. En separat motor från Volvo drev själva processorenheten. Maskinen benämndes Volvo BM 900 och lanserades 1976. Den var också den första serietillverkade skogsskördaren i Sverige och slutmonterades i Umeå.

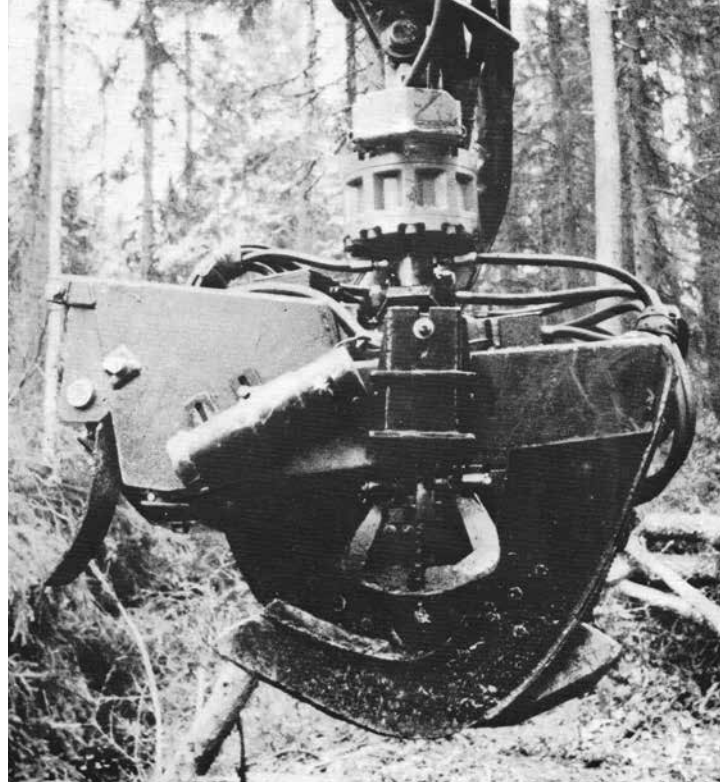
Under 1976 förvärvade BM också Umeå mekaniska, som då blev en av BM:s tillverkningsenheter. Orsaken var att Umeå mekaniska var på fallrepet. Därför ville ägaren och VD:n Lennart Bergholm sälja företaget till någon starkare part som kunde driva det vidare. BM å sin sida behövde en tryggad försörjning av processoraggregatet Tvigg till sitt skogsmaskinprogram. Risken var också att Umeå mekaniska kunde säljas till en konkurrent, t ex Kockums, och att BM därmed kunde bli av med en medleverantör.

1977 omändrades skogsskördaren 900 genom att bärarens motor också drev processoraggregatet, och att den





RK 450 Skogsjan.



också försågs med en dator för längd- och diametermätning samt funktionsstyrning. Denna kunde också programmeras efter rådande bestånds-förhållanden, och genom en knapptryckning kunde den omställa processorn för manuell körning. Datorn var också vibrations- och stöttålig och var lätt montera att i förarhytten. Datorn togs fram av Systemgruppen vid Produktutvecklingsenheten hos BM i Eskilstuna. Den uppgraderade och modifierade versionen benämndes Volvo BM 900 T.

Under 1970-talets senare hälft var det en överetablering av skogsmaskintillverkare i Sverige som konkurrerade med varandra. Samtidigt tittade Volvo-koncernens ledning i "kristallkulan" och kom fram till att anläggningsmaskinerna kunde bli de mest lönsamma såväl globalt som på hemmaplan i framtiden. Därför skulle BM bli en renodlad tillverkare av anläggningsmaskiner, och att traktorer, skördetröskor och skogsmaskiner därmed skulle utgå. Därför tecknades avtalet med finska Valmet om ett övertagande av tillverkningen av traktorer och skogsmaskiner 1979. När avtalet blev känt befarade man i Umeå om en nedläggning av fabriken och att tillverkningen skulle föras över till Finland. Det blev dock inte så, utan konstruktionen och tillverkningen blev kvar där under Valmets ledning. Enligt avtalet skulle Volvo också stå för en del komponenter till Valmets skogsmaskiner i Finland och bibehålla en del av

ägandet i Umeå mekaniska. Från 1980 kom chassina från Valmet i Finland till Umeå, där de byggdes på till processorer och skogsskördare.

1977 tog skogsentreprenören Jan Ericksson i gästriska Österfärnebo fram gripprocessorn "Skogsjan", vilken satt i kranspetsen och kunde eftermonteras på en valfri skotare. Idén med denna var att man skulle komma till trädet där det var fällt istället för att trädet skulle komma till maskinen. Gallringar kunde på så vis börja att mekaniseras i större omfattning. Aggregatet bestod av två matarvalsar, rörliga omslutande kvistningsknivar, svärd med kedja och ett elektroniskt mätverk. Efter några turer hos företaget Rosenberg och Kruuse och Lantmännen hamnade patentet och aggregatet hos BM, som samtidigt utvecklade sitt skogsmaskinengagemang. Aggregatet benämndes Skogsjan RK 450. Den fortsatta tillverkningen och utvecklingen av detta gjordes i Umeå under Valmets ledning. Där konstruerades också en s k fällänk till svärdsupphängningen så att aggregatet också kunde fälla träden innan upparbetningen. Engreppsskördaren hade nu tillkommit. Till kranen med engreppsaggregatet tog man i Umeå fram en fyrehjulig bärare med hydrostatisk drivning, nivellerande och runtom svängande hytt. Denna och den teleskopiska kranen monterades på en gemensam vridplatta, så att dessa följdes åt. Maskinen lanserades 1984 under benämningen Volvo BM Valmet 901 engreppsskördare. Denna

var revolutionerande, då den var Nordens första specialiserade avverkningsmaskin och normgivare för den framtida utvecklingen hos såväl Valmet som konkurrenterna. Man gick också vidare med maskinernas mikrodataorer.

1986 utvecklade Volvo helt sitt engagemang i Valmets skogsmaskiner och Umeå mekaniska blev helägt av Valmet.

1989 fick Valmets skogsdivision benämningen Valmet Logging. Valmets avverkningsmaskiner kom nu helt att konstrueras och tillverkas i Umeå medan skotarna gjordes i Finland. 1992 flyttades också tillverkningen av skotare över från Finland, och Umeå blev nu Valmets huvudort för konstruktion och tillverkning av skogsmaskiner.

1994 byter skogsdivisionen namn till SISU Logging. 1997 hamnar den hos företaget Partek och namnet ändras till Partek Forest.

2000 började Partek att samarbeta med den multinationella japanska anläggningsmaskintillverkaren Komatsu, som 2004 förvärvade företaget. Fortfarande såldes skogsmaskinerna under varumärket Valmet. 2011 byttes detta ut till Komatsu Forest.

I dag, 2020, konstrueras och tillverkas Komatsus skogsmaskiner för den Europeiska marknaden i Umeå mekaniskas tidigare verkstäder i Umeå. Det är också på tal att man också ska flytta till en helt ny fabriksanläggning. 🇸🇪

Text: Ola Korsfäldt.

Bild: Per-Arne Pettersson.



650 fyller 50

På sommaren 1970 lanserades BM-Volvo 650 – arvtagaren till den smått legendariske Boxern.

650 premiärvisades på Elmiautställningen i Jönköping sommaren 1970. Knappast anade man då att BM:s genom tiderna största traktorsatsning skulle bli företagets sista traktormodell inom det mellanstora segmentet. Under fyra år hade man lagt ned 100 000 timmar på konstruktion och lika många timmar ytterligare på laborierprov och testkörningar. Framsynt nytänkande i fråga om komfort och säkerhet präglade arbetet som även innefattade en rad andra nyheter som ny motor, transmission med snabbväxel, styrsystem, bakaxel, bromsar och mycket annat. Bl a så hade man släppt ut en rad traktorer i en förserie till flera lantbrukare som testade maskinerna i praktiskt arbete.

Den första serietillverkade 650-traktorn rullade ut från traktorfabriken i Eskilstuna i september 1970 och produktionen pågick sedan under 12 års tid. Då hade chassinummer 30 000 redan passerats. 26 120 maskiner var lantbruks- inklusive armètraktorer och 1 502 gula industritraktorer, Drygt 2 000 var i form av PKD-satser för sammansättningsfabriken i Iran och andra var chassier för utomstående påbyggare.

Komfortmotor

Motorn var en 4-cylindrig, direktinsprutad BM-diesel på 4,2 liter med

beteckningen D 42. Den hade bl a block och topplock i gjutjärn, lättmetallkolvar, våta, utbytbara cylindrfoder och 5-lagrad vevaxel. Insprutningspumpen var en radpump med automatisk köldstartanordning samt en så kallad thermostart i insugningsröret.

Den största nyheten var annars en balanseringsanordning som bestod av två motroterande vikter inbördes förbundna genom var sitt kuggdrev. Detta gjorde att motorn i det närmaste fick en lika vibrationsfri gång som en "sexa". Genom att göra den nya motorn så vibrationsfri som möjligt lades själva grunden till 650-traktorns höga komfortnivå.

I jämförelse med BM:s tidigare dieselmotorer var D 42-motorn förhållandevis högvarvig, 2 300 r/min. Den skulle ju också lämpa sig i de traktorbaserade baklastarna som i och med T 650 och den nya motorn ändrade beteckning till 621/641. Vid maxvarv gav motorn 73 hk DIN. Senare kunde effekten höjas till 78 hk DIN.

T 650-traktorn hade rykte om sig att vara både kraftlös och "törstig" om man t ex enbart såg till bränsleförbrukningssiffrorna från officiella provningar. Men i praktisk körning visades en lägre total bränsleåtgång för T 650 än för T 600 vid likvärdigt utfört arbete.

Förarkomforten

T 650 utrustades med en rad finesser

för att höja komfortnivån till en nivå som knappast skådats tidigare för en traktor. Den hade hydrostatisk styrning, och ställbar ratt, hyttventilator på taket, som blåste in filtrerad friskluft, och senare AC.

Värme och ventilation

Med kravet på skyddshytt följde också kravet på värme och ventilation för att förbättra arbetsmiljön på förarplatsen. Den nya BM-hytten och även den inklädda skyddsramen hade från början en effektiv värmare placerad under sitsen samt defroster med separatfläkt och värmeelement. Detta utförande nödgades man dock av utrymmesskäl senare lämna i samband med ny hydraulisk lyft. I stället infördes två frontmonterade värmare.

Dessutom föddes idén med hyttventilatorer som monterades uppe på hyttaket på takluckans plats. Nu kunde man blåsa in friskluft i stor mängd i hytten, friskluft som först hade att passera stora pappersfilter. Med tiden fanns också anpassade luftkonditioneringsaggregat med kyld luft som tillval.

Transmission

T 650 hade i princip samma 8-växlade mekaniska växellåda som T 800, från början t o m med samma utväxlingsförhållanden. En nyhet var att på T 650 kunde den kompletteras med snabbväxeln Trac Trol som gav en dragkraftsökning på 30%.

"Drömtransmission" avskrivs

I planerna för T 650 fanns långt in på





70-talet hydrostatisk transmission som alternativ till den mekaniska. Det gick t o m provmaskiner med hydrostatisk transmission i praktiskt arbete. Men efterhand som erfarenheterna om dess nackdelar (ljudnivå, verkningsgrad etc) ökade avtog intresset. Förmodligen främst av ekonomiska skäl.

Tålig bakaxel

Bakaxeln på T 650 hade en rak axel, delad bakaxelkåpa, cylindriska slutväxlar och diffspärr. Den klarade utan vidare dubbelmontage. Oberoende och drivhjulberoende kraftuttag manövrerades med en lamellkoppling.

Alternativa kraftuttag

Som standard levererades T 650 med oberoende och drivhjulberoende kraftuttag manövrerade med en separat lamellkoppling. Det oberoende kraftuttaget hade sitt standardvarv vid så pass lågt motorvarv som 1780 r/min. Kraftuttagseffekten vid detta var 62,7 hk. vid OECD-provningar.

Anpassad lyft

T 650 "ärvde" den hydrauliska lyft som fanns på föregångaren T 600, dock med en hel del förbättringar. Trycket och lyftkraften ökades. Reglersystemet hade avkänning av dragkrafter i toppstängen. En extra oljetank under durken gav större oljemängd för yttre hydraulik, veven till lyftlänkväxeln drogs in i hytten osv. En helt ny generation av hydraulisk lyft bättre anpassad till tidens krav var emellertid under utveckling och fanns färdig att föras in i produktion efter några år.



Industriversion

Industriversionen hade i förhållande till lantbruksversionen en förstärkt framaxel, svänghjulsåska i segjärn och induktionshårdade bakaxlar. Under produktionens gång dimensionerades bromsarna upp. Hytten modifierades genom en förlängning bakåt för plats åt medåkande.

Komforthytten

650:s hytt tilldrog sig den största uppmärksamheten. Det nya och unika var att den var tillverkad i formpressad tunnplåt på likartat sätt som en lastbilshytt. Något man tidigare aldrig skådat i traktorsammanhang. Hittills hade man för traktorernas del fått nöja sig med inklädda skyddsramar, färdiga hytter eller påmonterade i efterhand sedan traktorn i övrigt var färdigtillverkad. Man började emellertid inse att skulle man kunna åstadkomma fullgoda lösningar krävdes en bättre och fullständigare integrering mellan traktor och hytt redan från början. Genom beslutet att satsa på en egen utveckling och tillverkning av traktorhytter inleddes en era där komfort och säkerhet blev något av ett signum för BM:s traktorer och övriga maskintyper.

Kunskap om tekniken att göra hytter i tunnplåt fanns inom Volvokoncernen hos Volvo Umeverken som därför

involverades i projektet och som t o m tillverkade de första prototyphytterna. Lösningen blev en hytt uppbyggd som ett dubbelt skal i formpressad tunnplåt. Det gav önskad styvhet och stabilitet – en förutsättning för att uppnå en tät, dragfri hytt med god passform vid dörrar och fönster och därigenom möjlighet att effektivt utestänga buller.

Plåtpressningstekniken i sig själv gav ju också den möjligheten att lättare åstadkomma ett attraktivt utseende. Genom den välvda vindrutan och bakrutan dämpades ljudet inne i hytten. Hyttens uppbyggnad, bullerdämpande egenskaper, isolering från traktorkroppen etc. gjorde att man senare lätt kunde innehålla även kommande skärpta bullerkrav.

Tunnplåtskonstruktionen kunde också ge negativa överraskningar skulle det visa sig. Fuktig, saltbemängd havsluft och korrosiv miljö runt traktorn kunde förorsaka korrosionsangrepp på den tunna plåten inifrån varför man förbättrade hyttens motståndskraft mot rostangrepp.

Den unika hyttkonstruktionen gav också eko ute i stora världen. Vid SAE-konferensen i USA 1973 hade chefskonstruktören själv möjlighet att för sina kollegor presentera världsnhyheten.



Hyttfabriken i Hallsberg

Hallsbergfabriken var som trösktillverkare vana att hantera tunnplåt. Stora, tunga pressverktyg togs fram av "plåtpressarspecialisten" Olofström AB som också svarade för pressning av stora detaljer som exempelvis hyttak.

Men det var i Hallsberg den slutgiltiga hytten växte fram. Det var där övrig tillverkning skedde, de olika delarna fogades samman, hytten målades, inreddes etc. Med 650-hytten grundlades förmodligen Hallsbergs framtida roll som specialist inom BM på tillverkning av hytter – en verksamhet som ju också passade väl in som ersättning för kommande bortfall av skördetröskorna.

Den ursprungliga tanken med projektet var att den nya tunnplåtshytten skulle gå in på samtliga traktormodeller rakt över. Fordringarna på en traktorhytt borde ju vara lika oberoende av traktorstorlek, resonerade man. Men så blev det nu som bekant inte – anpassningarna blev alltför kostsamma till produkter som redan fanns i produktion. Till T 800-serien fortsatte man därför med en köpt hytt från en extern hytttillverkare, till T 430 gick skyddsramen med inklädsel vidare. Däremot dök den nya hytten i vidareutvecklad form upp i samband med en kommande, ny traktorstorlek och dess efterföljande modeller.

Från början var man inte säker på att den nya tunnplåtshytten skulle accepteras av alla som skulle ha hytt på T 650. Därför togs det även fram som alternativ en skyddsram med inklädsel. Av lätt insedda skäl var det den nya "Hallsbergshytten" som blev det dominerande alternativet.

Den nya hytten på T 650 lade således grunden till en ny hyttfabrik i Hallsberg som idag är en robotiserad toppmodern anläggning för tillverkning av flertalet kompletta hytter till Volvo CEs anläggningsmaskiner.



Hyttlösa exportversioner

T 650, gick på export till inte mindre än ett 25-tal olika länder – de sista åren i betydande antal inte minst till Saudi-Arabien. Men långt ifrån alla marknader var intresserade av hytt eller förarskydd överhuvudtaget. Man nöjde sig där på sin höjd med ett enkelt lokaltillverkat soltak för att kunna förses med antingen komplett hytt eller enbart förarplattform.

Exportversionen hade beroende kraftuttag i stället för oberoende. Vidare ingick i detta utförande mekanisk styrning, likströmgenerator, oljebadsfilter i stället för torrluftrenare. Dessutom enklare sits, draganordning och hydraulutrustning. 🇺🇸

Text: Lennart Öknegård.

Bild: Munktellemuseet.



Mitt i produktionen av broschyrer byter företaget namn.

En tidigare broschyr med BM-Volvo samt en senare med det nya varumärket Volvo BM. Notera att man inte bytt bild till nya namnet, Volvo BM, mellan språkutgåvorna.



Företaget bytte namn till Volvo BM AB 1973 varvid dekalerna också ändrades. Traktorn fick även den nya produktbeteckningen T 650. När exporten ökade på 1970-talet så tog man bort de "svenska" beteckningarna T, LM, DR m fl till förmån för ett mer internationellt system utan bokstäver i beteckningen..

BM-Volvo			Volvo BM									
650			T 650					650				
1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982



Beverloo: ATT KÖPA TRAKTOR...



--- NI VET GRUBBLET NÄR MAN SKA HA NY BIL ---
JAG HAR DÅ ETT ELÄNDE --- DET FINNS CIR 300 MODELLER ATT VÄLJA PÅ !

DET ÄR MYCKET LÄTTARE ATT KÖPA TRAKTOR !!

- VILL MAN HA BÅDE KVALITET OCH TOPPSERVICE ÄR MÄRKET KLART : VOLVO BM...
- OCH SEN BEHÖVER MAN BARA TÄNKA : HUR VILL JAG HA MIN TRAKTOR? VOLVO BM HAR ALLA SORTER.

LILLA HJÄLPREDAN...



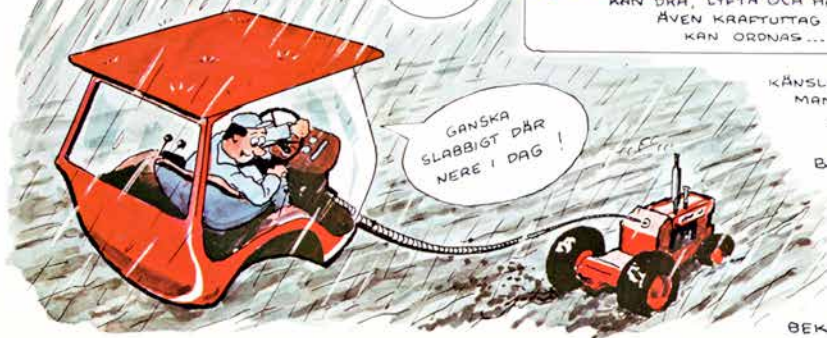
T430 --- KLARAR ALLTING PÅ GÄRDEN...

KAN DRÄ, LYFTA OCH HANTERA OLIKA REDSKAP ÄVEN KRAFTUTTAG FÖR VARIERANDE BEHOV KAN ORDNAS ...

KÄNSLAN AV FJÄRRSTYRNING FÖRSTÄRKS AV ATT MAN SITTER SÅ BEKVÄMT, SÅ BULLERISOLERAT OCH HAR ALLA REGLAGE PÅ RÄTT PLATS EN DRÖMTRAKTOR BÖRDE FINNAS I LYXUPPLAGA FÖR KVÄLLSBRUK...

KOMFORT...

DÄ HAR VI MODELL 500 !
 SER FÖR ENKELHETENS SKULL UT SOM EN VANLIG TRAKTOR MEN MAN KÄNNER SIG HÖGT ÖVER ALLA BESVÄRLIGHETER I EN HYTT MED NÄRMEST HELIKOPTERSIKT...



EN MED RIV I ...

VISST... T 650 ÄR RENA TIGERN I TEMPERAMENTET MEN TAM SOM EN ÅKARKAMP. URSTARK BÅDE I DRAG OCH I KRAFTUTTAG. DÖMPTÖREN SVÄVAR I SAMMA BEKVÄMLIGHET SOM I 500:AN MED ALLA FINESSER

LITE EXTRA KRUT ...

JADÅ ... DET KAN ORDNAS VI HAR T 700 TURBO (BÖRDE ESENTLIGEN HETA VOLVO BM "SPORT")

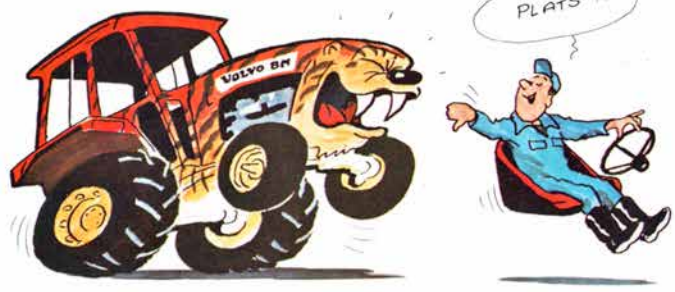


HÄDE BÄSTA VÄRVTIDEN PÅ ÅKERN I GÄRDEN...



SER INTE UT SÅ HÄR --- DET BARA KÄNNS SÅ...

TURBON GER INTE BARA STOR DRAGVILLIGHET OCH GOD KÖREKONOMI --- MAN HAR OCKSÅ EXTRA KRAFTRESURSER OM DET TAR EMOT...



JÄTTESTYRKA ...

LUGN... VOLVO BM KLARAR FÖRSÄTTA-BERG-KLASSEN OCKSÅ. TITTA PÅ 800-SERIEN!

800 OCH 810 ÄR FULLVUXNA TRAKTORER MED STOR URSTYRKA.

814 HAR DESSUTOM FYRHJULSDRIFT OCH BORTSER DÄRFÖR FRÅN DETALJER SOM TERRÄNG, VÄGLAG OCH ANDRA FÖRTILLETTER!

DU SER SJÄLV... DET ÄR INGEN KONST ATT KÖPA TRAKTOR... SÄG BARA 430, 500, 650, 700, 800, 810 ELLER 814 TILL VOLVO BM !!



Bilderna är från en trycksak publicerad av Lantmännen.

Guldgruvan Arkiv Sörmland

Vi på Arkiv Sörmland är både stolta och glada över att få förvara ett av Eskilstunas historiskt största företagsarkiv, BM-arkivet. Detta arkiv väcker ett stort nationellt intresse, men vi får även förfrågningar från andra delar av världen. Förutom Sverige får vi frågor från Norge, Finland, Danmark, England, Nederländerna, Tyskland, Spanien och USA. Detta är ett tydligt exempel på hur spridda BM:s maskiner är över världen.

Frågorna som ställs har stor spännvidd och handlar om allt ifrån svarar, rapportkort och lokomobiler till handböcker och recept på traktorkulörer.

Kontakten med våra kunder är en stor och mycket trevlig del av vår verksamhet, och det är ett tacksamt arbete att utföra. Många delar gärna med sig av historier och minnen gällande BM:s maskiner och även om vi inte alltid kan lösa frågorna så är våra kunder både positiva och tacksamma över den hjälp de får.

Det är dock mycket tid och arbete som ligger bakom framtagning av låt säga ett rapportkort. Det är lätt att tro att med dagens teknik är en sökning endast en knapptryckning bort, vilket tyvärr inte är fallet. Det krävs lite mer än så.

Hur går det då till att söka i arkivet, och vad är det som tar sådan tid?

Det första som sker är att vi får in en förfrågan, via mejl eller telefon. Spännande, där börjar vårt sök! Gäller det ett rapportkort så ber vi om uppgifter gällande maskinens modell, chassi/tillverkningsnummer och ibland kan även kompletterande uppgifter som årtal och motornummer komma till användning. Vi kan däremot aldrig söka med hjälp av fordonets registreringsnummer, då det inte är sökbart. Det händer ibland att uppgifterna vi får inte är fullständiga, vilket gör att vi får kontakta förfrågaren för komplettering. Då kan det också ta tid att få svar.

Med hjälp av förfrågarens information går vi sedan in i vårt datapro-

gram Visual Arkiv. Första sökandet är efter maskin, sedan modell och sist efter chassinummer. Innan besöket i arkivet noteras noggrant på vilken plats informationen finns, annars kan det bli som att leta efter en nål i en höstack!

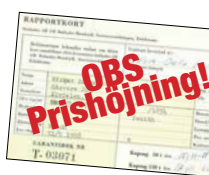
När vi hittat placeringen i Visual Arkiv, återstår att gå ned till vårt arkiv för att göra en manuell sökning bland arkivhyllor, boxar och kortlådor. Från Visual Arkiv har vi information om var vi skall leta. Kortet står i nummerordning och om vi hittar ett kort kopieras det. När vi någon gång inte hittar det rätta kortet går vi tillbaka till programmet och ser om det kan finnas en leveranslista i stället. Vi återkopplar ibland till förfrågaren när så behövs för att om möjligt få fram lite mer information som hjälp i sökandet. Oftast finns det ett rapportkort eller leveranslista. Men inte alltid.

Än är inte arbetet klart, kopian ska vidimeras. Detta för att kortet skall vara giltigt som underlag vid en eventuell inregistrering av traktorn.



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

Kontakt: info@arkivsormland.se

www.arkivsormland.se



Kontaktinformation och rapportkort lämnas sedan vidare till vår ekonomiansvarige Marie, som skriver ut och bokför en faktura. Allt material kommer sedan tillbaka till mig.

Jag scannar in kopian och fakturan på datorn, skriver ett svar till förfrågaren och sänder detta via mejl, eller med post om så önskas.

Till sist skall mejlkonversation, kontaktuppgifter och anteckningar sätts samman med kopian och faktura i ärendet och föras in i en pärm där allt sparas.

Den samlade informationen blir underlag för statistik och kontroll av inbetalningarna men kan också användas för att kontrollera tidigare utskick om

något skulle bli fel eller om ett brev inte har kommit fram. Då finns materialet lättåtkomligt för att vid behov återigen kunna sändas iväg.

Tidigare var vår avgift för att ta fram kopian på ett rapportkort 100 kr. Efter 11 år med samma avgift, så har en översyn gjorts av Arkiv Sörmlands kostnader gällande arbete gentemot våra kunder. Det som då har framkommit är att arbetskostnaden för framtagning av ett kort inte täcks av de 100 kronorna. Som jämförelse kan man se på Riksarkivets prislista, där det kostar 225 kr/påbörjad kvart att söka uppgifter i arkiven.

Allt arbete kring ett rapportkort kan ta mellan ½ – 1 ½ timme.

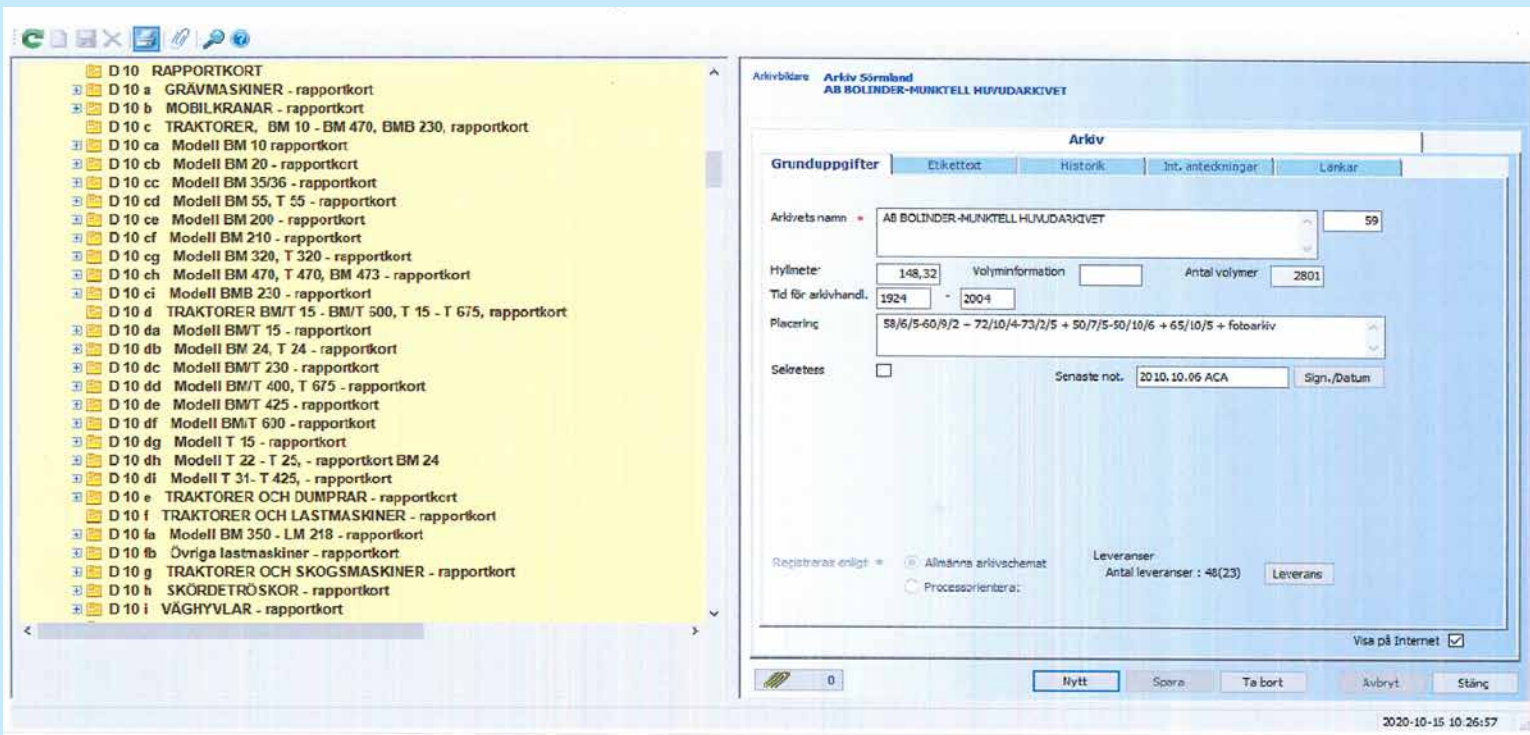
Arkiv Sörmlands pris- och policygrupp har därför i samråd med Munktelemuseet och Svenska BM-klubben enats om att den nya kostnaden för att köpa ett rapportkort ska vara 400 kr, och det priset gäller fr o m 2020-10-01. Prisökningen är en av flera kommande uppdateringar av vår prispolicy, och ingår i ett arbete som pågår nationellt. Framöver kommer fler förändringar av vår prislista att ske, bl a priserna på kopiering och beställning av bilder skall justeras. 🍷

Text & bild: Arkiv Sörmland.



Förvaringslådorna med rapportkort.

I Visual Arkiv finns rapportkortet registrerade.



Munktells 20-24 skala 1:10

Jag har byggt modeller i olika svårighetsgrader, till och från i hela mitt liv. Jag kom i kontakt med Munktellmuseet i samband med att jag lämnade in en dumpermodell, och funderade då på om jag skulle ge mig på något nytt projekt. Det där med motorblock och gummihjul kändes inte så spännande längre, efter att ha byggt en modell med det. Den tog i och för sig 30 år att färdigställa, men det berodde nog mest på jobb, barn, hus mm. Ska jag hitta på något nytt får det nog gå lite fortare.

Gick ett par varv i museet och såg bland annat en jättetraktor med ekerhjul, BM 30-40, den kändes väldigt stor, så det var nog inget alternativ, men så stod den där 20-24an. Ekrar, vettig ram mm, den såg ut att vara ett lagom komplicerat bygge.

Nu uppstod nästa fråga, ska jag gå runt och mäta i flera dagar eller kolla om det finns ritningar?

Med assistans av Lennart Öknegård kom jag i kontakt med Jörgen Forsrup, som kan allt om objekten och har full koll på arkivet. Han plockade fram originalritningarna. Då uppstod nästa fråga, kan man kopiera? det var rätt så många ritningar i format A1. En fördel var att i stort sett alla var måttsatta, så det var bara att ta fram kameran och börja fota.

Väl hemma startade arbetet med att skaffa vettigt råmaterial att bygga med: aluminium, plåt, vinklar u-profil mm. plus diverse mässing. En del fanns redan, men jag fick komplettera vissa saker.

Dags att börja producera.

Det första var att från fotona kolla mått och rita dem i rätt storlek för att få rätt dimensioner och för att få mallar att bygga på. Jag använder ett ritprogram från Microsoft som heter Visio, det är lagom avancerat för mig. Där kan man rita i rätt dimensioner, skriva ut, klippa och klistra på grundmateria-

let. Sen är det bara att såga fila o fräsa till rätt utseende.

Ramen var inte så svår, det behövdes u-profil av aluminium som jag fräste ner till rätt dimension. Hopsättningen gjordes med skruv och mutter. Skruven jag har använt är m2 Torx för att de liknade mest de nitarna som originalet var hopmonterat med.

Framvagn med styrning o axlar var lite pillig, mycket fila slipa och till sist löda, men det var bara meka ihop efter ritning.

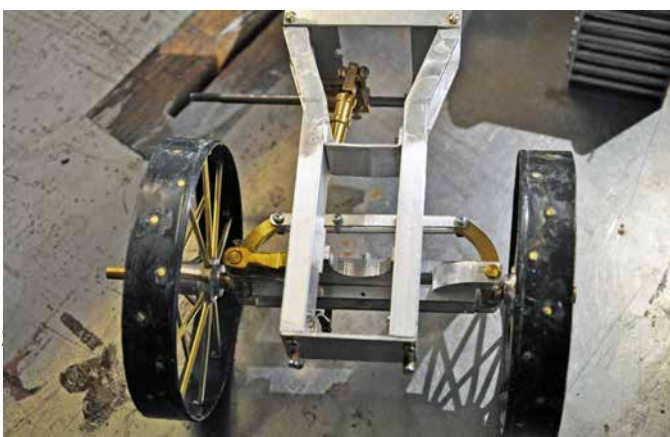
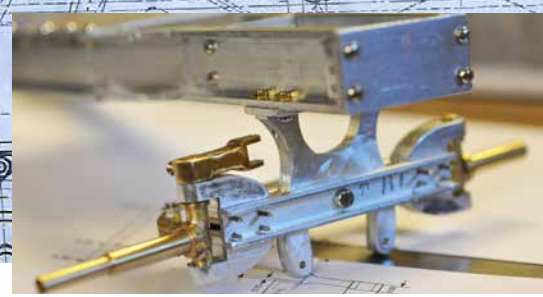
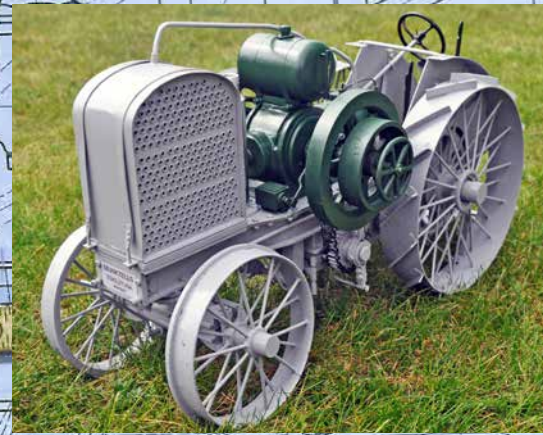
Nästa äventyr var hjulen, kan det vara så svårt? Ja det kan det!

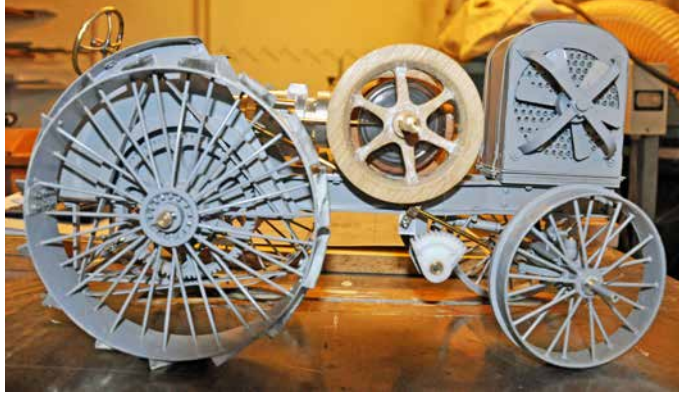
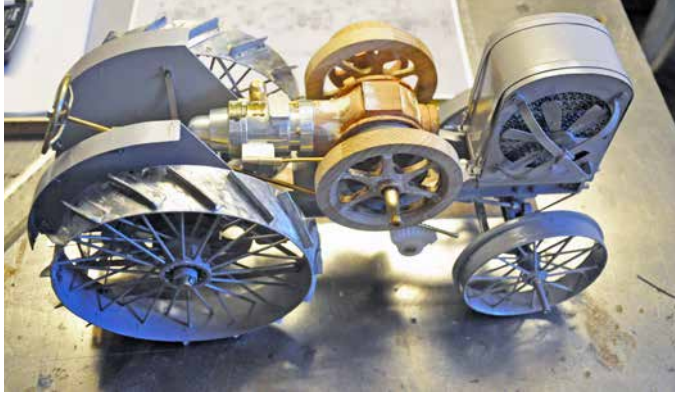
Naven svarvades, och hjulbanorna rullades hos min lokala plåtslagare. När ekrarna skulle fästas fick jag rita bormallar som jag limmade på hjulbanorna. Ekrarna är av 2 mm mässing. När hjulen var färdiga råkade jag kolla ritningarna igen och såg då att jag hade byggt 30 mm breda bakhjul men på en ritning var det ritat 50 mm bredd. Efter lite forskning kom det fram att det som var ritat i original hade ändrats inför byggandet av den riktiga traktorn, antagligen på grund av marktrycket.

Kylaren såg intressant ut, en j...a massa rör, 264 st. som måste hamna rätt. Ska enl. ritning ha en diameter på 3,8 mm (skalat) men 4 mm var det närmaste jag kom, så det fick duga. Det blev till att rita igen för att få en bormall för gavelplåtarna, bormningen gick bra så det var bara att kapa alla rören 41 mm långa och montera. En del saker är enkla andra tar bara lite längre tid.

Motor och växellåda fick bli av trä med så autentiskt utseende och mått som möjligt.

Balanshjulet och remskivan gjorde jag i trä för att snåla lite, mässing i dessa dimensioner kostar rätt mycket, särskilt om man skulle missa i svarvningen, men trä fungerar bra om man putsar och målar, då syns inte materialet.





Så var det mycket plåtjobb naturligtvis, men det var inga större problem, en del skruvades och en del nitades med hjälp av 2 mm mässingstråd och en polygrip.

Målningen var lite lurig, då det inte fanns färgnummer på den tiden ori-

ginalet byggdes, så jag fick prova mig fram. Modellen blev till slut lite ljusare än originalet, men det får duga, de ska ju inte stå bredvid varandra.

Bygget tog ca 15 månader, antal timmar har jag ingen koll på men en

eller ett par timmar om dagen (inte alla dagar) har nog gått åt. En hel del tid behövdes för att rita i skala och att bygga mallar för ram, hjul och kylare mm. 🛠️

Byggare, berättare och fotograf: Tomas Andersson.

Renovering av LM 218



Avsnitt 2 – demontering

Här kommer den andra artikeln i en serie där vi redogör för hur Jan Hedh med hjälp av Curt Axelsson renoverade en LM 218 under 2018–2019. Jan har dokumenterat hela processen i ett antal bilder som vi tillsammans har satt text till.

Så var det dags för demontering och inspektion. Ett spännande moment för

att konstatera mera i detalj vad han fått för pengarna. Maskinen är nu på Curts verkstad och det var dags att bestämma sig för var man skulle börja. Sonen Emil var med och han tyckte det skulle bli roligt och spännande.

– ”Själv”, sa Jan, ”är jag rätt tjurig och har jag gett mig in på något så ska det bli färdigt. Jag var hos Curt var och varannan dag.”

Motorplåtar togs av. Ingen trevlig syn precis. Att motorrummet var sotigt och smutsigt var väl ingen direkt överraskning. Oljerester och sot från avgaser är en välkänd geggå för de flesta i branschen.

En närmare titt in i hytten ger intryck av en väl använd arbetsplats där de flesta reglage och instrument finns bevarade. Tillreglaget hade tydligen fått sig en törn och måste få en översyn och originalsitsen hade bytts ut efter många års slitage och ersatts av en traktorsits. Nu har man med hjälp av Curts L70 lyft ut maskinen på gården för att kunna demontera lyftaggregat, hytt och plåtar.

Hyttens sidoplåtar och samtliga reglage avlägsnades för att kontrolleras och justeras. 🛠️



Forts. Troligen har maskinen råkat stjälpas vid något tillfälle och knäckt ena lyftarmen och parallellstaget. Riktningen utfördes hos en granne i hans 100-tons press.

Ofta saknas dörrarna på de här gamla maskinerna, dels beroende på att de ansågs vara i vägen för sikten, men också beroende på att man inte gillade att maskinen spärrades om dörren var öppen. Det fanns nämligen in mekanisk spärr som skulle förhindra att maskinen fungerade om inte dörren var stängd. Det var även vanligt att dörren fick sina törnar i hårt arbete och såväl glas som plåt tog mycket stryk. Här ser vi den demonterad och strippad på glas och lister. Plåtarbeten, slipning och rengöring för kommande lackering har påbörjats.

Som mellanstick mellan de tyngre jobben ägnade man sig åt lackering. Här ser vi motorhuven efter slipning, rengöring och målning. Slipningen gjordes alltid med handslip.

Parallellstagen efter riktning och målning.

Redskapsfästet genomgången o lackerat.

Instrumentpanelen på hyttens vänstra sida har isärplockats i dess beståndsdelar. Dess plåt slipades, riktades och målades i silvergrå färg.

Detsamma gäller värmeelementen som här syns efter målning.

Här ser vi backspeglarnas baksida i färdigmålat skick. De har strippats på gummilister och glas.

Kupévärmaren som skall monteras under stolen efter slipning och målning är verkligen snyggt.

Motorplåten målas omsorgsfullt av Sven och här ligger den för torkning.

I nästa nummer fortsätter vi vår berättelse om hur Jan och Emil gräver sig ner än djupare i maskinens inre. 🇸🇪

Berättat av Jan Hedh, Taberg.

Text: Lennart Öknegård.

Foto: Jan Hedh.





Auktionen söder om landsvägen

Den 5 september var det dags för gårdsauktionen på Alaröds gård som ni kunde läsa om i förra numret av BM bladet. Det var lite osäkert i dessa coronatider om det skulle gå att genomföra, men Carl-Eric fick klartecken om största möjliga försiktighet iaktogs.

Redan på parkeringen märkte man att det var välorganiserat med parkeringsvakter som ordnade med parkeringen.

Besökare kom från när och fjärran, en del spekulanter och andra bara ny-

fikna men det är även en social tillställning. Många har inte setts på snart ett halvt år.

Traktorer och maskiner var utspridda på ett stort område på grund av omständigheterna och vädret var bra sånär som fem minuter regn.

Utropen började lite försiktigt med reservdelar och maskiner, efter hundra utrop kom vi äntligen till traktorerna som alla väntat på.

Vissa traktorer blev dyra andra blev lite billigare, variationen var mellan

5 000 för en IH250 och 290 000 för en Munktells 22.

Tror Carl-Eric var ganska nöjd med dagen, en del kunde gett mer andra var över förväntan.

Dagen avslutades med en Skånsk middag för närmaste vänner där även undertecknad med fru var bjudna.

Middagens höjdpunkt var en stor spettekaka med kaffe. 🍪

Text & bild: Åke Björkhem.

Peter från Småland ropade in auktionens dyraste traktor. Fredrik från Skåne blev ägare till BM 55-an.



BM 55.



Välvärdad Terrier.



T43 i fint skick.

Nedslag i historien - 1965

En hel del produktnyheter kunde företaget presentera under året vilket vi ska titta lite närmare på.

Vi fick nytt huvudkontor och härdverk detta år och två gamla anrika byggnader revs. Dels Klosterström som var bostad åt Munktell Junior från 1860-talets mitt och framåt. Den hade även varit ritkontor, bostäder åt högre chefer vid företaget, lunchrestaurang för anställda samt arkiv. Den andra byggnaden som försvann var den sista från Munktells gamla bryggeri från 1800-talet. Mer om dessa två byggnader i ett senare nummer av BM-bladet.

Det fanns också en jubilar detta år – nämligen Boxer T 350 som sedan introduktionen 1959 nu hade tillverkats i 25 000 ex.

På skogssidan var det 2 stycken maskiner som var av speciellt intresse i den tyngre klassen, SM 870 och systemmaskinen 871.

SM 870 "Kort-Lisa" var en ramstyrd lunningstraktor anpassad för centrala uppberedningsplatser där kapacitetskraven var stora. Maskinen var specialbyggd för helträdstransporter och hade fyrhjulsdrift. Genom att den var ramstyrd så hade den en mjuk följsamhet i terräng och på väg. SM 870 drevs av en stark Volvo diesel på 118 hk vid 2 800 r/min och var utrustad med en dubbeltrummig vinsch med mycket god dragkraft. Maskinens totallängd var 5,6 meter och dess totalvikt 7,3 ton.

SM 871 "Lång-Lisa" var en utveckling av den maskin som visades vid företagsjubileet 1963 och hade genomgått en stor rad förbättringar. SM 871 var en ramstyrd lassbärande skogsmaskin för 10 tons last. Den mest markanta egenskapen hos Lisa var dess styrka i kombination med smidigheten i svår terräng. Den hade hög medelhastighet även i motlut och med fullt lass. Fyrhjulsdraft, differentialspär och skivbromsar runt om var andra saker som den hade gemensamt med systemmaskinen SM 870. Maskinens totallängd var 8,3 meter och totalvikten olastad 10,7 ton och lastförmågan 10 ton.

Detta år presenterades även den nya serien av baklastare för allmänheten.

LM 422 – Den kallades en liten lastare med stor kapacitet. Vad utmärkte den då? Jo, snäv vändradie på 4,2 meter vilket innebar hög lastningskapacitet även på trånga utrymmen t ex. i industriområden. Motorn på 47 hk hade styrka nog för snabbastning – snabbkörning. En erkänt lättväxlad låda med

6 hastigheter framåt/bakåt, borgade för rätt hastighet i varje arbetsmoment. Maskinen gav låga hanteringskostnader tack vare hög kapacitet och lågt pris samt stort urval av redskap. Maskinen började produceras under 1965.

LM 620/640 En stark lastare med hög kapacitet löd försäljningsargumenten när den presenterades. Den var utrustad med en Volvo diesel på 67 hk samt den nya hydraultransmissionen HT 65. Den nya växellådan gav 4 växlar fram och back där föraren kunde göra snabba växlingar utan kopplingspedal. Detta betydde ökad arbetsprestation och mindre ansträngningar för föraren. Den fanns även i ett fyrhjulsdrevet utförande med samma fördelar som LM 620 hade och kallades LM 640. LM 620 började tillverkas under 1965 medan LM 640 kom i produktion först under första halvåret 1966.

LM 840 var den verkliga tungvikta- ren bland de nya baklastarna – en maskin för de verkligt tunga jobben. Maskinen som även den var fyrhjulsdreven





Tvåhjulsdreven LM 620 och den 4-hjulsdreven LM 640.

med hydraultransmission hade större kraftresurser i form av stor räckvidd, hög lyfthöjd och brett växlingsregister som gjorde att kraftresurserna utnyttjades maximalt. Kraftkällan var Volvos 6-cylindriga D50-motor på 110 hk SAE. Produktionen beräknades starta under andra halvåret 1966.

S 950, en stor nyhet på den gröna sidan. Skördetröskan presenterades för pressen i Malmö i slutet av oktober detta år. Det som kännetecknade tröskan var främst den stora kapaciteten. Skärbordet fanns i flera alternativa bredder

– ända upp till 16 fot. Maskinen hade genom den nya konstruktionen fått en mycket tilltalande formgivning med låga och rena linjer. Vid konstruktionsarbetet hade man försökt att uppnå så låg tyngdpunkt som möjligt för största möjliga stabilitet bl a för att bygga in och skydda drivlinan. Sädestanken rymde hela 24 hl. Motorn var den kända Volvo D50 A på 98 hk vid 2 000 r/min och växellådan var 3 växlad framåt och 1 back. 🚗

Text: Jörgen Forsrup.
Bild: Munktellmuseet.



Laholms Traktordemontering AB



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



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!

Pråmskulstorget, Eskilstuna | 016-13 15 23
Öppettider: se hemsidan
munktellmuseet.com

Mekartips

Likströmgenerator

Nyligen fick jag, som skriver dessa rader, problem med en likströmgenerator från 1958. Felet bestod i att den laddade bara ibland och jag kunde inte komma på orsaken. Jag ringde då till Kurt Hällvall som hade möjlighet att titta på "eländet" hemma i sitt garage. Vad Kurt inte vet om generatorer är inte värt att veta men så har han hållit på med bil-el sedan han var 18 år 1948. Ja ni läste rätt. Det blir 72 år i år.

Kurt började 1948 hos Arvid Ström i Skänninge, som sålde Ford. Han öppnade sedan egen firma i mitten av 50-talet som avvecklades först efter det att han passerat 80. Sedan 35 år tillbaka har han hjälpt mig med många generatorer och gett mig inblick i många elproblem.



Först kollades reläets lindningar, motstånd och kontakter.

Därefter undersöktes kolen, som aldrig var bytta, och sedan upptäcktes att kollektorn var något "flammig" (dvs dålig kontakt) och behövde putsas.



Numera är Kurt "bara pensionär" men tar emot gamla kunder i sitt garage. Där berättas ofta historier från förr både av honom och besökande. Det är sådant som ger krydda i tillvaron.

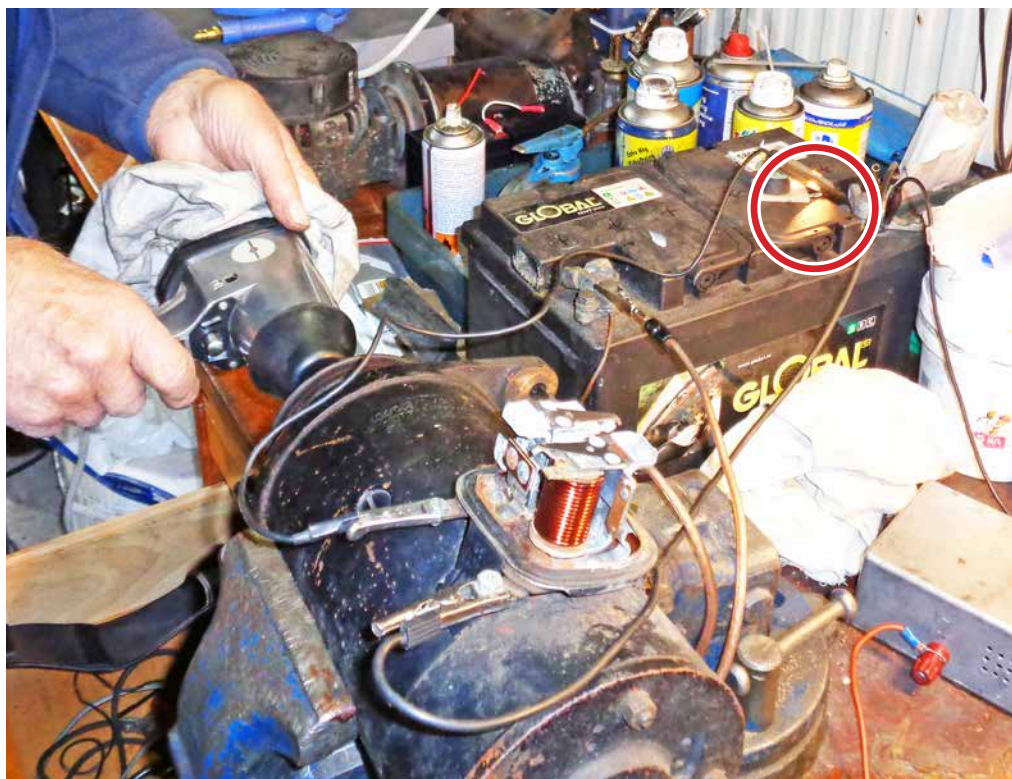
Tillbaka till generatorproblemet:

Först beskrev jag hur felet betedde sig för att underlätta felsökningen varvid Kurt konstaterade att det kan vara regulatorn eller också kolen.

Först skruvades regulatorn bort och varje motstånd och lindning mättes med Ohm-meter. Därefter tog Kurt fram ett bladmått för att försiktigt kolla alla växlande kontakter som då samtidigt blev något polerade. Allt verkade fungera.

Nästa steg var att titta på kolen, som märkligt nog fortfarande var de ursprungliga från 1958 och knappast slitna. Däremot såg Kurt, med hjälp av en ficklampa, att kollektorn skiftade mellan ljus och något mörkt när denna drogs runt. Där har vi felet utbrast Kurt, tog fram en smal smärgelduk som han höll mot kollektorn och samtidigt vred runt remskivan. När alla färgskiftningarna var borta var Kurt nöjd och generatorn monterades ihop

Dags för provkörning: Reläets B+ kopplades till batteriets + pol och generatorn jordas till batteriets minuspol. På en tredje ledning kopplades en svag laddningslampa (nödvändig) i serie mellan pluspol



Kurt Hällvall, som fyllt 90 år, i sitt garage vid provkörning av en Boschgenerator från 1958.

för kontroll. Då hans gamla provbänk var avyttrad använde han en förenklad metod som lättast beskrivs som hur allt sitter i fordonet och laddningslampan slocknar först när laddningen kommer i gång. Ett bevis på att generatorn fungerar – och det gjorde den.

Frågan man kan ställa sig är om nutidens växelströmgeneratorer efter 62 års användande går att reparera? 🛠️
Text & bild: Olof Irander.

och 61/D+ på relät. En mutterdragare fick tjänstgöra som drivkälla. Lägg märke att laddningslampan lyser vid pluspolen men slocknade vid start/laddning. Dvs. generatorn fungerar.

Traktorträffar i Coronatider

Det finns ett uppdämt behov av att träffas när vi har fått hålla oss hemma i flera månader för att inte bli smittade eller smitta andra. Därför ordnade BM-klubben i Östergötland en traktorträff den 8 augusti. Start i Väderstad och mål vid Traktormuseet i Vadstena där vi hade ordnat med frågesport och museibesök.

Den 22 augusti ordnade Torbjörn Nilsson en längre tur i södra delen av länet med början i Björke, en by i Åsbodalen straxt öster om Boxholm. Denna gång regnade det så traktor med hytt var en fördel. Målet för utfärdan var Malexander vid Sommens strand där måltid väntade. För oss "utsocknes" gällde det att hänga med på små slingriga vägar med gräs i mitten, stundom så krokiga att man var osäker på vems röda bakljus man såg. Var det framförvarande eller var det mina egna? Nåväl, vi kom fram till sist utan några förluster i bortirrade traktorer och kunde efter ytterligare "kaffestopp" återvända till utgångspunkten.



Några av deltagarna innan avfärd från Björke. Minsta traktorn en T 15 i originalskick. Den största en BM 800. Hytt med vindrutetorkare var en fördel vid denna regniga utflykt.

Två trevliga utfärder som torde bli flera innan veterantraktörplöjningarna avslutar veteranåret 2020. 🇳🇴

Text & bild: Olof Irander.



På "coronaavstånd" i skuggan utanför Traktormuseet i Vadstena. Det var nästan 30 grader varmt.

Harald i Dörhult får hjälp av Grålledoktorn Per-Åke Ivarsson med fälgmuttrar som lossat. Ett föredömligt samarbete mellan klubbarna.



Två BM-medlemmar Harald (Nilsson) i Dörhult Johan (Svensson) i Arnebo funderar över luftkonditioneringen, dvs dörrarnas fastsättning. I bakgrunden Johan Gustavssons BM-20.

Edvin Andersson, yngsta deltagaren, hade lånat sin morfars MF från 1968, som gått många timmar i skogen.





Svenska BM-klubben
c/o Stephanie Segerström
Bäckåsen Björkbacken
642 96 Malmköping

Sverige
Porto
betalt



God Jul och Gott Nytt År

HUNDEN.

(Uppslag från och med tack till Viktor Rydberg)

Midvinternattens köld är hård,
stjärnorna gnistra och glimma.
Alla stökar i julig gård
allt intill midnatts timma.
Månen vandrar sin tysta ban,
snön lyser vit på fur och gran,
snön lyser vit på taken.
Även hunden är vaken.

Sitter så lurvig på kökets golv,
framför den varma spisen.
Nu har han väntat till klockan tolv
på den där stekta grisen.
Äntligen ugnens lucka slås upp
hundens förväntan når sin topp,
viftar med hela baken.
Nu är han riktigt vaken!

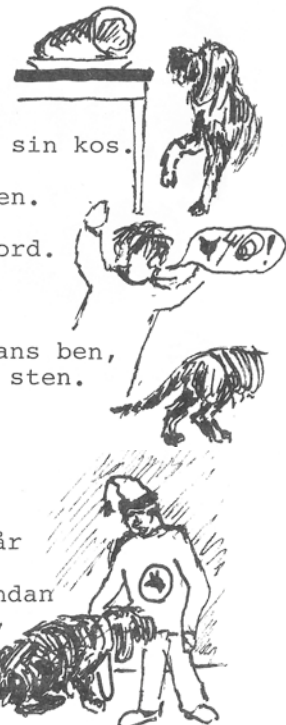
Tack till Eskilstuna hunddressyrklubb.



Sedan familjen till vila går
skinkan i köket svalnar.
Hunden smyger på tysta tår,
brasan i spisen falnar.
Söker noga med känslig nos
- plötsligt skinkan har gått sin kos.
Snön lyser vit på taken.
Det här faller hunden i smaken.

Julaftonsmorgon med länsat bord.
Hetsig blir morgonstunden!
Huset fylles av grymma ord
om den förbaskade hunden.
På golvet ligger blott skinkans ben,
hundens mage känns hård som sten.
Hunden viss olust känner,
man är ej de bästa vänner!

Julhelgen utan skinka går,
hoppfulla tankar rinner.
Om hunden så mycket näring får
- säkert han priser vinner!
Sen blir det tävling på annandan
hunden släpar sig ut på plan,
sätter sig slött på baken.
Då är han INTE vaken!



Två gånger finn fem fel



Och glöm inte att byta till vinterdäck

