

BM-bladet

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

Årgång 12

Nr 1

Mars 2021



Svenska BM-klubben

Året var
1991



**Det hände 1991
L150 en helt ny lastare
Mekartips**

**Så ser en Caltexmack ut
Renovering LM 218 hytt
...och mycket mer!**



Redaktion

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.....	3
Netshirt Group AB – Svenska BM-klubben.....	3
Det hände 1991	4
L150, den första i en ny generation.....	6
Munktellmuseet 30 år.....	8
Var byggdes maskinerna – Vaggeryds Mek Verkstad .	10
Traktorträff mitt i Göteborg.....	13
Mekartips, Byte av tätningar i bakaxel till BM Victor...	14
Mina 15 år i skogen.....	15
Tillverkning av bakskärm.....	16
Veteranträffar i Östergötland hösten 2020	17
Berättelsen om en T 800	18
Mekartips, Byte bakaxeltätningar på BM 350 Boxer ..	20
Mekartips, Undvik oljespill och ha bättre ordning	21
Renovering av LM 218 – hytten.....	22
Varje sak bär på en historia	23
Så ser en riktig Caltex-mack med butik ut.....	24
Mekartips, Att få ut avbrutna skruvar.....	25
BM-Volvo 871 Lisa	26
T 15 Krabat tillbaka i Småland	27
Specialverktyg	28

Från redaktionen

Nytt år, nya förhoppningar, massor av nya idéer. Men, det händer ju ingenting. Hur i all sin dagar skall man kunna planera något när man inte har något att sikta på?

Dessa och andra liknande frågor surrar ständigt runt om oss och det gäller även oss som har fått det ärorika uppdraget att förmedla intressanta händelser till läsarna, just sådana som inte inträffar nu. Det här är det femte numret av tidningen som vi knåpat ihop utan några möjligheter till sociala möten annat än digitalt. Styrelsen har t ex haft sitt första digitala styrelsemöte som förlöpte mycket bra. Troligen dock inte det sista eftersom det här sättet att mötas kan vara mycket snabbare, effektivare och billigare. För oss på redaktionen är det personliga mötet dock ett måste för att vi skall kunna göra bra reportage med bra bilder som ju är vår tidnings kännemärke. Just nu lever vi mycket på gamla minnen och tips som vi gärna förmedlar till er läsare. Det kan vara mekartips i dess vidaste mening, verktyg, mekanik, delar, underhåll och inköpsställen. Tack alla ni som valt att dela med er av era erfarenheter. Ni är säkert fler därute som har mycket att berätta. Hör av er!

Historier kring era fordon är alltid populära och glöm inte att det finns goda utsikter att kunna göra lite "släktforskning" d v s var och när maskinen tillbringat sina dagar.

Detta är bara en del av alla uppslag som dyker upp så tveka inte att höra av dig med din historia.

Välkomna till ett nytt år med många spännande berättelser. 🍷

För redaktionen

Lennart

Framsidan: En Euclid R32 lastas av den då nyutvecklade L150.

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

Öppettider: se hemsidan
munktellmuseet.com

Ordförande har ordet

Hej alla medlemmar.

Trots att 2020 blev ett år med inställda möten, träffar och veteranplöjningar har styrelsen oförtrutet jobbat vidare och kan nu presentera än flera nyheter.

Styrelsen har med hjälp av klubbens kanslist, Stephanie Segerström, hållit sitt första digitala styrelsemöte som fungerade över förväntan. Då det ser ut som coronan och de begränsningar som den innebär kommer att fortsätta under lång tid, så kan nu styrelsen ändå hålla regelbundna möten.

En annan nyhet är att klubben inlett ett samarbete med Netshirt Group som tar hand om både lagring och distribution av våra profilartiklar. För medlemmarna innebär detta enklare beställning



och snabbare leverans av profilartiklar. Läs mer i artikel nedan.

Medlemsregistret är nu uppdelat på respektive län och region. Detta innebär att ombuden får en enklare och bättre överblick över medlemmarna i sin region.

Under hösten aviserade Arkiv Sörmland prishöjningar för sina tjänster. Klubben har nu slutit ett nytt samarbetsavtal

med Arkiv Sörmland som löper tills vidare. Klubben är numera också medlem i Arkiv Sörmland.

Förhoppningsvis kan vi vara lite optimistiska inför 2021 att det åter blir möjligt med träffar och veteranplöjningar. 🇩🇪

Guy Larsson.
Ordförande.

Netshirt Group AB - Svenska BM-klubben

Netshirt Group är ett familjeföretag som ligger i Västergötland vid gränsen till Småland i en mindre ort som heter Tranemo. Vi har ett eget tryckeri, webhandel och en mindre fysisk butik och vi värdesätter hög service och prisvärt sortiment.

Vi brukar kunna lösa det mesta när det kommer till kläder och profilartiklar med eller utan kunders logga eller önskat tryck på.

En tjänst som växer just nu är våra föreningsbutiker där vi sköter all lager och logistik åt föreningarna så att medlemmar enkelt kan beställa från ett stort sortiment med deras egna utvalda artiklar och tryck.

Nyligen lanserade vi Svenska BM-Klubbens föreningsbutik och där kommer vi fortsätta fylla på med artiklar som klubben och dess medlemmar efterfrågar. Du går enkelt in och beställer via länken som ligger på BM-Klubbens hemsida eller så kan ni gå in på netshirt.se och klicka på föreningsbutiker så hittar ni er förenings sortiment där.

Saknar du något i er butiksavdelning så kontakta BM-Klubben och om de tycker din idé är bra så tar de upp en förfrågan till oss som vi i de flesta fall löser.

Hur startade samarbetet Netshirt – Svenska BM-Klubben?

En dag klev två herrar in i vår butik i Tranemo, Curt Axelsson och Göran

Åkesson med en speciell förfrågan. De hade med sig en gammal Volvo BM overall som hade sytts för många år sedan i Nittorp, som är en ort strax utanför Tranemo, men där var fabriken nedlagd sedan länge. Man fortsatte då till Tranemo och Tranemo Workwear, som vi är återförsäljare åt, så de hänvisades vidare till oss.

Väl inne hos oss så hade vi ett långt och trevligt samtal där de förklarade lite om Svenska BM-klubben och undrade om vi kunde ta fram en overall likt originalet? Vi lovade att undersöka detta då det inte är helt lätt att hitta gröna overaller i klassiskt utförande. Sedan presenterade vi idén om en egen föreningsshop där klubben slipper all hantering och medlem-

mar kan beställa året om och få sina kläder hemskickade eller till närmaste ombud.

Efter en del detektivarbete hittade vi en modell som passade som BM-Volvo overall och nu är vi igång och redo att utöka sortimentet efter önskemål från föreningen.

Vi hoppas på ett långt och trevligt samarbete. 🇩🇪

Med vänlig hälsning
Tobias B Sjögren
VD Netshirt Group.

netshirt

BLOGG FÖRETAGSINFO VANLIGA FRÅGOR KÖPVILLKOR

Välj eget tryck!
Välj ditt eget tryck på de flesta varor

Stort utbud
Av kläder

HERR DAM BARN BABY DJUR TEMAN MERCH FÖRENING ALLA PRODUKTER KAMPANJ PRESENTKORT

SVENSKA BM-KLUBBEN
Här kan du köpa föreningskläder från Svenska BM-klubben

Föreningskläder SVENSKA BM-KLUBBEN
Svenska BM-klubben föreningsbutik - Föreningskläder - Merchkläder

HEM / FÖRENINGSKLÄDER / SVENSKA BM-KLUBBEN Visa per sida: 50 / 100 VISA FILTER +

Green jumpsuit, Cap, Red hoodie, Red polo shirt, Green t-shirt

Året var
1991

Det hände 1991

Vi har valt 1991 som tema beroende på dels att året var mycket intressant med avseende på nya produktmodeller och dels vidareutvecklingar av befintliga och som vi idag efter 30 år betraktar som veteranmaskiner.



VME som bildats 1985 genom ett samgående mellan Volvo BM och Clark Equipment hade tre starka ben i de produkter som Volvo BM, Clark Michigan och Euclid representerade. Man saknade emellertid en bra avvägning mellan produkterna och många gick om lott med varandra. Företaget var i ett expansivt skede och behövde växa genom att bredda sitt produktprogram. Den marknadsmässiga expansionen hade man just uppnått genom erövrandet av den viktiga USA-marknaden. VME blev ett helägt anläggningsmaskinföretag i Volvo 1995.

Förvärv av Åkerman

VME gav 1990 ett bud på Åkermans som blev formellt klart 1991. Därmed hade VME nått sitt länge eftertraktade mål att få in grävmaskiner i sitt sortiment. Åkermans första grävmaskin presenterades 1939. Detta var en lingrävare som kompletterades med hydraulgrävare 1966. Den sista linmaskinen tillverkades 1973. 1990 fyllde företaget 100 år och detta år lämnade maskin nr 20 000 fabriken. Produkortimentet bestod 1991 av 9 banddrivna och 4 hjuldrivna grävare i storlekar 8–56 ton. Under 1990 levererades 1 128 maskiner till kund. Företaget lades ned år 1999. Vi räknar med att presentera Åkermans i en specialartikel i ett kommande nummer av BM-bladet.

Förvärv av Zettelmeyer

1990 gick VME in och köpte delar av Zettelmeyer och fullföljde 1991 sina avsikter att ta över företaget. Zettelmeyer med sin lokalisering i Tyska Konz grundades 1901. Inriktningen var vägmaskiner redan från början. Kompaktlastare

introducerades 1952 och den senaste då helt nya generationen av hjullastare presenterades 1985. I Sverige introducerade man 1991 modellen ZL 602. Vi räknar med att närmare presentera Zettelmeyer i ett kommande nummer.

Nedläggning av Landskronafabriken (tipptruckar)

VME beslutade 1991 att lägga ned produktionen av tipptruckar i Landskrona 1992. Verksamheten hade sitt ursprung i Kockum Landsverk som förvärvades av VME 1985. Motivet var dålig lönsamhet beroende på alltför små volymer. Modell R35 och R50 flyttades till Guelph (Euclid) i Canada och R32 till Polen. Ca 190 personer i Landskrona berördes.



Dumperprogrammet stärks

A30 fyller lucka

Volvo BM A30 var nytillskottet i företagets dumperprogram. Den fyllde upp luckan som hittills funnits i klassen 30 ton – en klass med en allt större efterfrågan.

Hela drivlinan i A30 var uppbyggd av egentillverkade Volvo-komponenter. Motorn en Volvo TD 102 KF gav 206 kW (280 hk), och transmissionen bestod av en automatisk planetväxellåda med sex växlar framåt och två bakåt. Den var framtagen gemensamt av Volvo och satt också i den större modellen A35.

A25B med högre kapacitet

Volvo BM A25B var en efterföljare till föregångarna 5350, 5350B och A25, vilka under en tioårsperiod kommit att bli världens mest sålda dumprar. Modellen hade redan tidigare genomgått ett antal utvecklingssteg för ökad lastförmåga, nya axlar, ny växellåda, allhjulsdrift och starkare motor. Nu kom nästa steg: A25B – en högkapacitetsmaskin som mycket liknade ”storebror” A30. Maskinerna hade gemensam design, lika korgutformning med enstegs tippcylindrar. A25B fick också en modifierad hytt. Jämfört med sina föregångare hade A25B en högre kapacitet med en lastvolym på 13,5 m³.

Ny korgkonstruktion

Gemensamt för de båda nya dumpermodellerna var den nya korgkonstruktionen. Lastkorgarna hade släta plåtytor, ökad plåttjocklek och mindre antal svetsfogar samt kraftiga plåtprofiler runt om. 1991 stod det Volvo BM på varannan dumper som såldes i världen.

L150 lanseras

L150 var en helt ny hjullastare som såldes in med devisen: Muskler och intelligens i förening. Maskinen var den första av en helt ny generation hjullastare som innebar flera omvälvande tekniska innovationer som står sig ända in i våra dagar. Se separat presentation av L150 på sidorna 6–7.

Munktellmuseet invigs

Munktellmuseet invigdes i november 1991 och har haft trettio år av stark expansion och utveckling av såväl utställning som programutbud. Se sid 8–9. 📖

Text: Lennart Öknegård.

Bild: Munktellmuseet.



A25B



A30

1991 tillkom två nya varumärken i företaget – Zettelmeyer och Åkerman. Kompaktlastare och grävmaskiner, totalt ca 20-talet maskiner. Och två nya dumphar plus en helt nyutvecklad lastare. 🚧

Zettelmeyer

ÅKERMAN

VOLVO BM	MICHIGAN	EUCLID	Zettelmeyer	ÅKERMAN
-----------------	-----------------	---------------	--------------------	----------------



Året var
1991



L150, den första i en ny generation

1991 var året för lanseringen av den nya L150. Med betoning på nya L150 var fylld med nyheter och var ett gigantiskt kliv i lastarutvecklingen.

Nytt patenterat armsystem

L150 hade ett helt nytt Volvo BM-utvecklat armsystem, TP-linkage (torque parallell) som förenade Volvo BM-lastarnas erkänt goda egenskaper – parallellföring och brytmoment i hela arbetsområdet – med Z-aggregatets brytkraft i markplanet. TP-linkage blev stilbildare för 2000-talets hjullastare.

Det unika lastaggregatet med helt ny rörelsegeometri tack vare en speciell T-länk i aggregatets främre del och en kraftig, centralt och lågt placerad tilt-cylinder. Aggregatet gav stor brytkraft och bibehöll 85 procent av momentet över hela arbetsområdet. Att kunna bryta upp en tung last med lastaggregatet i toppläget – var en egenskap som Volvo BM-lastarna varit helt ensamma om. Vilken annan lastmaskin kunde dessutom uppvisa nästan full brytkraft under markplanet och med skopskäret nervinklat 45 grader? En ovärderlig egenskap hos L150 vid till exempel brytning av sten och stubbar.

Den fina parallellföringen betydde mindre materialspill under gruslastning och säkrare gaffelhantering. Tiltrörelsen i det nya TP-linkage var också mycket jämnare än tidigare – speciellt i jämförelse med Z-länkaggregat. Materialet kastades därmed inte ur skopan vid tillbakatiltning mot ändläget. Kontrollen över skopan eller redskapet var fullständig under hela tiltrörelsen.

Ny hytt – Care Cab

Den helt nya hytten – Care Cab – var en ergonomiskt riktig förarplats med låg bullernivå, mycket bra närsikt runt hela maskinen samt bekvämt insteg. Därtill kom överraskande bra sikt genom det nya lastaggregatet. Skophörnen var inte längre anonyma vilket gav säkrare och mer effektiv körning. Hytten – naturligtvis ROPS- och FOPS-godkänd – var monterad på maskinkroppen i vibrationsdämpande gummielement. Alla glasytor var svagt gröntonade för att minska värmeinstrålningen.

Alla plåtytor i hytten var belagda med ljud- och temperaturisolerande material. Den isolerande, formpressade gummi-mattan på golvet saknade uppbyggd tröskel varför hytten var mycket lättstädad.

Nytt ramverk

Ramverket i nya L150 hade fått ny layout för effektivare fördelning av krafterna från lastaggregat och axlar.

Driftsäker Volvo-diesel

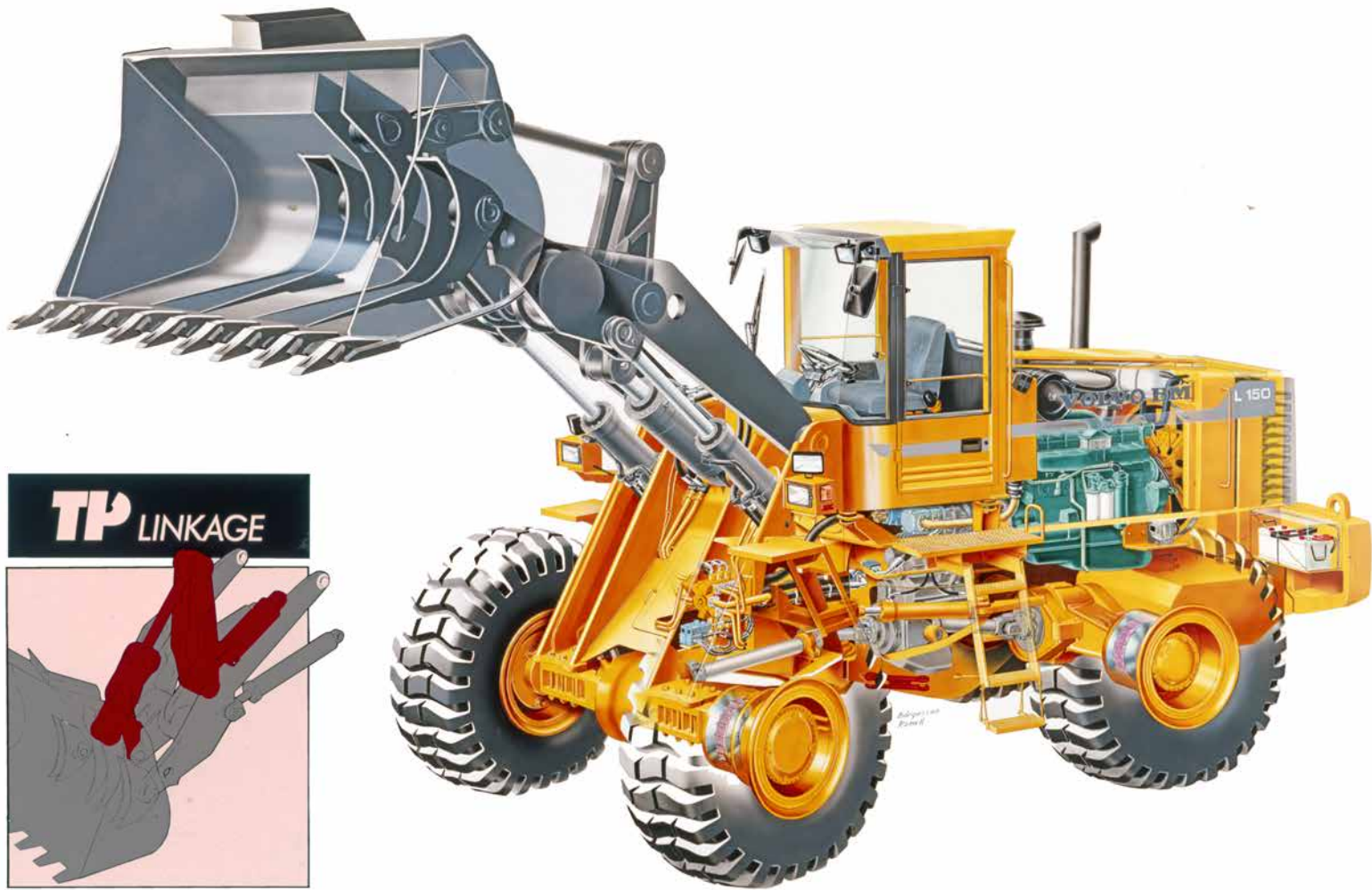
Motorn, direkt anpassad för L150, med mycket goda lågvarvsegenskaper vilket förutom bra bränsleekonomi också gav lägre slitage och ökad livslängd samt lågt yttre buller. Den vidareutvecklade transmission HT201 hade 4 växlar och APS. L150 hade nya avlastade axlar med navreduktioner fram och bak.

För ökad körsäkerhet var L150 försedd med vid hjulen inbyggda, oljekyl-da lamellbromsar.

Energisnålt hydraulsystem

Hydraulsystemet i L150 var tack vare den betydligt större effektiviteten i TP-lastaggregatet av mindre dimension – och därmed mindre energikrävande – än i motsvarande stora lastmaskiner. Pilotstyrning av lastaggregatets manöverspakar var liksom lyft- och skopautomatik standard. Låga spakkrifter plus exakta, korta spakrörelser var egenskaper som bidrog till den fina ergonomin i lastaren.





Nytt patenterat styrsystem

Det nya lastkännande styrsystemet gav mycket god körstabilitet även i hastigheter upp till 40 km/h. I det fartområdet där normalt ramstyrda hjullastarna är mindre stabila. Styrsystemet var givetvis anpassat för spakmanövreringen CDC – Comfort Drive Control.

Contronic

Volvo BM L150 var utrustad med ett nytt, inbyggt elektroniskt övervakningssystem – **Contronic**. Det datoriserade systemet var konstruerat för kontinuerlig, snabb och säker information om statusen i maskinens vitala funktioner och vid onormala värden genast slå larm – både visuellt och akustiskt. Till systemet var en hyttdisplay ansluten – extrautrustning – på vilken föraren med hjälp av sex speciella menyer på fem olika språk kunde få kontinuerlig information om tillståndet i maskinen. Samma display indikerade även maskinens gångtid och slog larm när det var dags för service. Contronic gav även snabb och effektiv diagnos till servicepersonal. Kundenspecifika uppgifter – som till exempel antal körcykler eller data som underlag för debitering – kunde programmeras in.

Skyddat elsystem

Elsystemet var uppbyggt med fuktsäkra komponenter och kabelgenomföringar var extra skyddade för nötning. På utsatta ställen hade kablarna lagts i rör för att skyddas mot till exempel högttrycktvättarnas kraftiga vattenstrålar. Skulle trots allt skada uppstå på någon kabel eller givare meddelade Contronic-systemet detta till föraren via hyttdisplayen. 🛠️

Text & bild: Per-Arne Pettersson.



L150

Motor	Volvo TD 102 GC
Motoreffekt (SAE), kW (hp)	170 (231)
Tipplast (rak/fullt svängd), kg	15 990 / 14 030
Skopvolym, m ³	3,5–6,5
Däck	26.5R25
Maskinvikt, kg	21 260
Produktionsår	1991–1995

Året var
1991

Munktellmuseet 30 år



Nya entrén t v med Munktellstaty, belysning och ny skylt. Gamla huvudkontoret t h. Bild. Björn Cagner.

Munktellmuseet så som vi är vana att se det idag invigdes den 7 november 1991. Här har vi sammanställt lite av bakgrunden till museets tillkomst.

Lite förhistoria

En artikel i tidningen Folket från augusti 1938 under rubriken "Intressant samling av betydande värde" är det första dokumenterade beviset på att man då under en längre tid bevarat olika former av material som sedermera visat sig lämpligt för ett museum.

Tidningen skriver:

"En sammanförning av ett systematiskt ordnande av gamla handlingar, uppgifter, modeller och färdiga pjäser hör tyvärr inte till vardagligheterna vid varken stora eller små företag. Det är något som man i de flesta fall glömmer bort i den dagliga hetsen. Intresset finns nog för uppgiften, men tid och krafter räcka inte till. På håll, där man gripit sig verket an, har det många gånger varit impulser utifrån som tvingat vederbörande att sätta igång. Som nu i Eskilstuna, där A-B Bolinder-Munktell i loppet av de sista månaderna börjat ordna ett privat museum. Här har dekreteret om upprövning av all gammal bråte på vindarna varit en bidragande

orsak till att arbetet påbörjades. Museet befinner sig ännu i vardande, men det rymmer redan nu en mängd av intresse, för den socialhistoriskt intresserade i allmänhet och för teknikern i synnerhet."

Tidningen fortsätter:

"Nå, det är kanske inte riktigt adekvat att säga, att det är luftskyddsbestämmelserna som kommit oss att börja denna sammanförning", säger huvudmannen bakom verket, ingenjör Gunnar Lindeberg, när han tillsamman med dir. Felix Mally (företagets dåvarande VD) lotsar en av tidningen Folkets medarbetare omkring i lokalerna.

"Vi har nog sedan länge gått och funderat på att göra något och så när upprövningsdekreteret kom från luftskyddsledning, började vi en noggrann gallring av all gammal bråte. Det mesta vråkte vi ut, det var ju värdelöst, men en del visade sig vara av den art att de väl försvarar sin plats i en privat museal anläggning. Utom det material som vi sammanfört här har vi också sänt åtskilligt till Tekniska Museet i Stockholm, bl a en av Munktells allra äldsta lokomobiler, en del ritningar och böcker. Vi håller för övrigt bra kontakt med Stockholm och vi tror, att det vi har

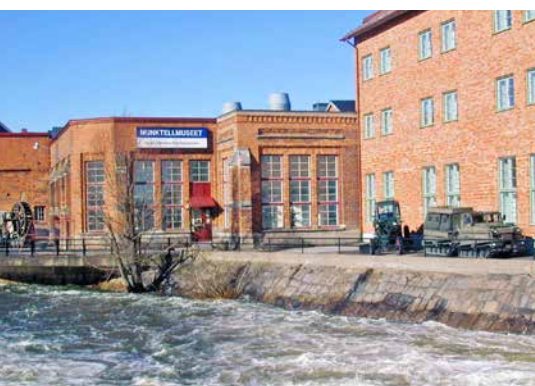
att bjuda skall kunna bli till stor nytta för främst den tekniskt-historiska forskningen. Här har vi sålunda arbeten som ger en klar bild av den tekniska utvecklingen ända från 1820 och framåt. Det torde inte finnas så många ställen där man har så goda uppgifter på en privat hand"... .."Några särskilda arrangemang för att få detta museum till stånd har vi inte gjort. Vi hade dessa tre rum här nere i Beroniusavdelningen så gott som lediga. Målning och uppputsning för ett par hundra kronor är hela utgiften hittills."

Vid en rundvandring i lokalerna möttes man redan i den yttre hallen av en del samlingar. Till vänster stod Bolinders stolta gyllene örn och dessutom Munktells och Avance firmatecken. Runt väggarna hängde stora medaljsamlingar. Över dörren in till de övriga rummen satt en gipsreplik av Theofron Munktells stora medaljong. I ett av rummen hade man sammanfört äldre modeller, reklammaterial o. annat. Det tredje rummet innehöll uteslutande böcker. En guldgruva för forskare.

Mer känd historia

Det i övrigt äldsta kända initiativet att bevara föremål togs redan på 1890-talet

Gamla entrén.



Gamla entrén genom filmsalen.



Innan nya entrén.





Nya entrén byggd.



Nya entrén med Munktellstatyn.



Nya entrén med Munktellstaty och skylt ovanför ingången.

då det första svensktillverkade lokomotivet "Förstlingen" skulle skrotas. Trots tappra försök skingrades merparten av delarna och endast några få originaldelar finns bevarade på Munktellsmuseet och Järnvägsmuseet i Gävle. Dessa delar har tillsammans med rekonstruerade ritningar fått stå som modell för den körbara fullskalekopian som nu finns på Munktellsmuseet. Museets äldsta föremål är Munktells urverk som tryggt tickar vidare trots att det tillverkades redan 1842. Det drev klockan på dåtidens Elementarläroverk i Eskilstuna och senare stadshusklockan och nedmonterades 1987 för att hängas upp i museet. Här ryms för övrigt många gamla klenoder som var och en har sin egen historia och som är bevarade som resultat av många framsynta personer. Det stora problemet har alltid varit lämpliga lokaler för att inhysa dyrgriparna utan att de skulle skadas. Det är många utrymmen som har fått duga som förråd, både ute och inne, innan man kunde plocka ihop samlingarna och visa dem för allmänheten i de nuvarande lokalerna 1991.

Lokalerna blev aktuella i slutet på 1980-talet då merparten av företagets industriverksamhet flyttat ut till Hällby och kommunen köpt fastigheterna från BM 1984. Endast ett mindre antal tunga arborrverk fanns kvar i den sk C-hallen som i övrigt var tom. 1986 visade Home Hotel AB intresse för att etablera ett hotell i det gamla huvudkontorets lokaler, vägg i vägg med nuvarande museet. Man träffade en överenskommelse som innebar att C-verkstan och gamla huvudkontoret skulle över-

låtats till hotellet med villkor att BM tillsammans med hotellet sätter upp ett museum inom verkstadslokalernas yta. De lämpliga lokalerna som valdes hade tidigare varit laboratorium, motorprovning och ungefär hälften av C-hallen. Tidsplanen var inställd på 1991 och detta innehölls trots en mängd ekonomiska och praktiska problem. En donation från Lagersbergfonden räddade ekonomin och för iordningställning av lokalerna och plocka ihop samlingarna fick Bengt Ohlin ansvaret. Han hade en alldeles unik kompetens om företaget och dess historia.

Home Hotels affärsidé var att bevara de kulturella värdena som fanns i de fastigheter som förvärvats. Bl a så tog Bengt Ohlin fram hundratals tavlor av gamla fotografier med motiv från anläggningarna som hängdes upp i rum, korridorer och samlingsalar på hotellet. Flera gamla maskiner finns även till beskådande där. Naturligtvis pryddes även väggarna på museet med foton från svunna tider samt flera av de föremål som omnämns ovan i artikeln från 1938, såsom medaljongsamlingar mm. I samband med invigningen 1991 gick Bengt Ohlin ut till företagets anställda med en vädjan om att komma med förslag på föremål som kunde minna om svunna tider. Han nämner som exempel gamla verktyg, maskindelar, reservdelar, trycksaker, foton, affischer och maskinmodeller. Resultatet har mängder av besökare, konferensgäster och celebriteter nu kunnat beskåda under de senaste 30 åren. 📌

Text: Lennart Öknegård.
Bild: Per-Arne Pettersson.

Munktellsmuseet idag

Här kommer en liten hälsning från oss på Munktellsmuseet. Tänk att ett år snart har gått där vi har fått ställa om till en helt annan verklighet och värld än det vi är vana vid.

Just nu är Munktellsmuseet fortfarande stängt för allmänheten eftersom vi såklart följer de allmänna råden från myndigheter och regering. Förhoppningsvis kan vi se en ljusning i mörkret i samband med vaccinet som är på gång.

Vi är i alla fall i full gång med att planera in en nyöppning nu inför våren och förhoppningsvis kommer vi kunna glädja gamla och nya besökare med lite ändringar i våra utställningar och faktiskt ett nyinrett område som kommer att visa Volvo CE's innovation och nytänkande inför framtiden. Det blir en yta där familjer, studenter, besökare, frivilliga och intressenter kan ta del av Volvo CE på ett interaktivt och modernt sätt. Något att se fram emot med andra ord. Det känns bra att göra om lite för att ge tidigare besökare en ny upplevelse, samtidigt som vi tror på att locka ännu fler besökare till vårt fina och anrika museum.

I år, 2021, är också året då Munktellsmuseet fyller 30 år och det hoppas vi självfallet att få fira på ett trevlig sätt längre fram. Håll utkik efter mer information!

När och hur vi får öppna våra dörrar igen får tiden utvisa, men vi lovar att hålla er informerade via våra sociala kanaler och självfallet på vår nya fina hemsida. Har ni frågor eller andra funderingar är ni välkomna att kontakta oss via telefon eller mail, så skall vi försöka svara så fort vi får möjlighet.

Här kommer ett par bilder för att visa vårt pågående arbete. 📌

Text: Jannicke Serneberg.
Bild: Björn Cagner.

Ångmaskinen Sven monteras efter omfattande renovering – och så är den äntligen färdig.



Var byggdes maskinerna

Vaggeryds Mekaniska Verkstad

På en del BM-märkta traktorgrävare från 1960-talet finns märket VM på grävaggregatet. Märkets initialer står för Vaggeryds mekaniska verkstad i småländska Vaggeryd, som under 1960-talet bl a byggde traktorgrävare för BM:s räkning. Här följer historien om detta företag och hur det kom sig att BM började med den maskintypen.

Smeden Viktor Mattsson från den västsmåländska socknen Tofteryd etablerade 1923 en reparationsverkstad i det närbelägna stationsområdet Vaggeryd, där man reparerade träbearbetningsmaskiner åt ortens möbelfabrik och jordbruksredskap åt bygdens lantbrukare. Med reparationsverkstaden som grund startade Viktor Mattsson tillsammans med sönerna Folke och Mattias 1928 verkstadsföretaget Vaggeryds mekaniska verkstad. De kom att med tiden leverera hydraulikomponenter till BM:s skörde-tröskor och väghyvlar.

I samband med återuppbyggandet i de av andra världskriget drabbade länderna uppkom det ett behov av en mobil, enklare och mindre grävmaskin. Med bl a denna i åtanke tog den amerikanska maskintillverkaren Wain-Roy Corporation fram en mobil grävmaskin byggd på traktorn Ford 8 N med hydrauliskt grävaggregat och frontlastare för återfyllnadsarbeten, vilken presenterades 1948. I och med denna tillkom traktorgrävaren, vilken var en helt ny maskintyp. Senare i Storbritannien tog maskintillverkaren JCB också fram en traktorgrävare efter samma koncept med traktorn Fordson Major som grundmaskin, vilken presenterades 1953.

Traktorgrävaren och de traktormonterade grävaggregaten visade sig vara effektiva och smidiga för grävarbeten på tomter, dikes- och ledningsgrävning och för att de snabbt kunde förflytta sig själva mellan arbetsplatserna. På grund av den rådande "byggboomen" och jordbrukets rationalisering i Sverige under 1950-talet började man därför att ta in hydrauliska traktormonterade grävaggregat, t ex norska Ham-Jern och amerikanska Shawnee.

Emellertid fanns det sedan tidigare traktordrivna bogserade grävaggregat av



märket ABS i Sverige, men de var tunga att manövrera och det gick inte heller att precisionsgräva med dem. Vid den här tiden fick därför Mattias Mattsson vid Vaggeryds mekaniska verkstad en idé om att man skulle ta fram och tillverka ett eget traktormonterat hydrauliskt grävaggregat, då de befintliga aggregaten var importerade.

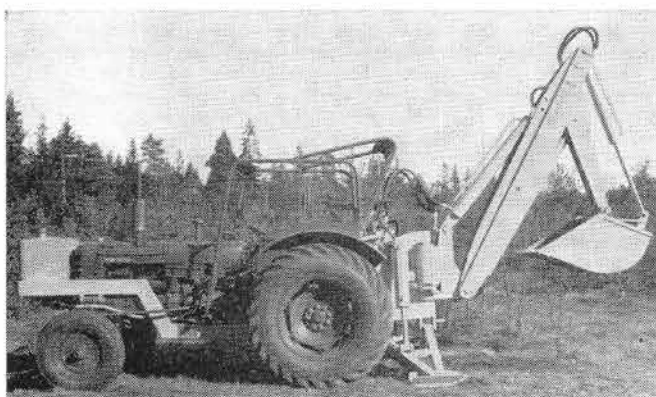
1959 lanserades BM-traktorn 350 Boxer. Denna visade sig vara den rätta för Vaggeryds mekaniska, med sin långa hjulbas och sin betydligt kraftigare chassikonstruktion jämfört med t ex Nuffield. Genom detta var den också

lämplig för påbyggnader. Man gick därför vidare med det hydrauliska grävaggregatet och anpassade det till traktorn 350 Boxer. Grävaggregatet var svängbart, hade hydrauliska stödben och monterades bakom förarplatsen på en ram, som i sin tur var monterad under traktorn. Denna saknade trepunktslyften med hydrauloljetank och reglage, tryckoljeuttag, drag och kraftuttag. Den vridbara förarsitsen monterades på en pelare på växellådstunneln, och den gick att förskjuta, höja och sänka för att man skulle kunna få en godtagbar arbetsställning vid manövreringen av grä-



hydrauliska GRÄVAGGREGAT

svensk kvalitetskonstruktion - nu i serieproduktion ...



räckvidd: 5 m
grävdjup: 3,8 m
lathöjd: 2,2 m
svängning: 200°

Skopans volym (standard) 250 liter • separat inställbara stödben • pump av vingtyp kapacitet 140 l/min. • arbetstryck 80 kg/cm² • manöverbord 1" med 6 funktioner och inbyggd överströmningsventil

Aggregatet har visat sig vara mycket stabilt och lämpat för de mest krävande arbeten

Begär offert och närmare upplysningar

Vi tillverkar och säljer:

Hydrauliska pumpar, cylindrar och ventiler — såväl hand- som elmanövrerade. Kompletta hydrauliska anordningar.

AB VAGGERYDS MEKANISKA VERKSTAD

VAGGERYD - tel. 0393 - 100 94, 106 94, 109 94

**Hydrauliskt grävaggregat
VAGGERYD för BM 350 BOXER**



Grävaggregat
Räckvidd 5,3 m
Grävdyb 3,8 m
Svängvinkel 200
Hydraulisk skopvolym 250 liter
Vikt ca 1200 kg

Hydraulisk pump
Fågelpump, Power type
4,7 l/s
Fågelpump 1 250 v/min
120 Nm
Akselkraft 80 kg/cm²
Högtryck

Ståpning	Bredd	Vikt
Skopkran	400	200
Skopkran	400	170
Kubikskopan	300	120
Hydraulisk skop	300	120
Hydraulisk skop	200	100

Det hydrauliska grävaggregatet Vaggeryd är utvecklat enligt ett lyckat samarbete mellan Volvo och Volvo-gruppens mekaniska. Aggregatet kan användas som ett självständigt verktyg eller som tillbehör till en Volvo Boxer 350 traktor. Aggregatet är utvecklat för att kunna användas på en Volvo Boxer 350 traktor. Aggregatet är utvecklat för att kunna användas på en Volvo Boxer 350 traktor. Aggregatet är utvecklat för att kunna användas på en Volvo Boxer 350 traktor.

BOLINDER-MUNKTELL
— ett Volvo-företag — Eskilstuna

nr 28
1/63

vaggregatet. Därför förhöjdes skyddsramens bakre del. På den underliggande ramens främre del framför traktorns front monterades hydrauloljetanken och under denna pumpen för hydrauloljan, vilken drevs från ett frontmonterat kraftuttag. Rörledningarna för tryck- och returolja mellan tank och aggregat monterades längs med traktorkroppen och förbi förarplatsen.

Hos Vaggeryds mekaniska hade nu grävaggregatet äntligen funnit sin form, vilket lanserades 1961 under benämningen VM. Det hade en räckvidd på 5 m, ett grävdyb på 3,8 m, lasthöjd 2,2 m, svängningsvinkel 200 grader och 6 hydrauliska manöverfunktioner. Skopvolymen med standardskopa 250 liter. Emellertid kunde grävaggregatet bli baktungt.

Under 1960-talets början lanserades ett antal sk systemmaskiner, dvs kompletta traktorgrävare, vilka från början var konstruerade som sådana. Dessa togs också in till Sverige. Genom sin konkurrentbevakning fick BM kännedom om dessa, och som samtidigt saknade en traktorgrävare i sitt växande industriprogram. Man kom fram till att maskintypen hade framtiden för sig bl a på grund av den rådande "byggboomen" och jordbrukets fortsatta rationalisering. Genom att satsa på maskinmodellen kunde traktorns användbarhet också ökas och tillverkningen av traktorchassin kunde därmed hållas på en hög nivå. Därför bestämde sig BM för att ha en egen traktorgrävare i sitt industriprogram, som kunde bli "vassare" än konkurrenternas. En helt ny ma-

skintyp kunde samtidigt för BM också bli kostnadskrävande. Därför måste en medleverantör med ett färdigt grävaggregat anlitas. Genom tips från återförsäljarna och att Vaggeryds mekaniska var en av BM:s underleverantörer, fick BM kännedom om grävaggregatet VM och att det monterades på deras Boxer 350 traktor. 1962 kontaktades därför Vaggeryds mekaniska om ett försäljnings-samarbete, vilket resulterade i att grävaggregatet visades upp som ett traktortillbehör monterat på Boxer-traktorn under maskinvisningar och i fackpress. Förutom grävaggregatet kunde traktorn förses med en frontlastare från Strömsholmens mekaniska i Tranås. Steget till den kompletta traktorgrävaren var nu nära. 1963 lanserades den gullackerade Boxer 350 I med kraftig framaxel och segjärn i bakaxelkåporna, vilken var anpassad för påbyggnader samt tung industrikörning. Denna ansågs därför vara lämplig som basmaskin för en traktorgrävare, som kunde ingå i industriprogrammet. I samband med lanseringen slöt BM med Vaggeryds mekaniska därför ett avtal, som gick ut på att BM skulle stå för grundtraktorn, försäljning och service, samt att Vaggeryds mekaniska skulle stå för grävaggregatet och slutmonteringen. Frontlastaren togs som tidigare från Strömsholmens mekaniska i Tranås. Genom BM kunde Vaggeryds mekaniska få volym på grävaggregaten, tillgång till ett rikstäckande försäljnings- och servicenät och en god referens att luta sig mot, då företaget var en liten tillverkare.

Till Vaggeryd kom nu traktorer med tåg direkt från BM i Eskilstuna, där grävaggregat, ram och frontlastare byggdes på och där chassi- och skyddsramsmodifieringar också gjordes. Skyddsramen som kom från Klippan var av samma typ som tidigare, men den kläddes in och fick rutor och dörrar. Det förekom också att enstaka maskiner enbart försågs med skyddsram. För att kunna fördela grävaggregatets brytkrafter monterades också stag från aggregatets bakre infästning i ramen som gick under hydrauloljerören fram till ramens mitt-del under traktorn. Eftersom maskinen såldes som en komplett enhet fick den benämningen G 611. Aggregatets grävdyb 3,8 m, tömningshöjd 2,7 m, räckvidd 5,3 m, svängvinkel 185 grader och skopvolym 250 l med standardskopa.

BM-VOLVO GRÄVMASKIN GM 611



KOMPLETT MASKIN MED GRÄVAGGREGAT OCH FRONTLASTARE STABIL, KRAFTIG OCH PRISBILLIG

GM 611 är en arbetsmaskin för allmän grävning och lastning. Utvecklad av Volvo och Volvo-gruppens mekaniska för att kunna användas på en Volvo Boxer 350 traktor.

Grävaggregatet är utvecklat enligt ett lyckat samarbete mellan Volvo och Volvo-gruppens mekaniska. Aggregatet kan användas som ett självständigt verktyg eller som tillbehör till en Volvo Boxer 350 traktor. Aggregatet är utvecklat för att kunna användas på en Volvo Boxer 350 traktor. Aggregatet är utvecklat för att kunna användas på en Volvo Boxer 350 traktor.

Frontlastaren är utvecklad enligt ett lyckat samarbete mellan Volvo och Volvo-gruppens mekaniska. Frontlastaren kan användas som ett självständigt verktyg eller som tillbehör till en Volvo Boxer 350 traktor. Frontlastaren är utvecklad för att kunna användas på en Volvo Boxer 350 traktor. Frontlastaren är utvecklad för att kunna användas på en Volvo Boxer 350 traktor.

BOLINDER-MUNKTELL
— ett Volvo-företag — Eskilstuna

nr 28
1/63

Ett antal G 611:or utan frontlastare levererades till kunder som skulle använda dem till enbart dikningar, vilka försågs med ett frontviktspaket framför hydrauloljetanken. Till ÖSA i Alf-ta sändes också några maskiner i detta utförande, där ett bakre bandställe med hjul såväl framför som bakom drivhjul-len monterades, för att de skulle kunna användas för dikningsarbeten på myrar. Utförandet kallades Grodan. Det förekom också att G 611:or försågs med schaktblad i stället för frontlastare.

Samtidigt som G 611:an lanserades kom det kundönskemål om hytt för förarens komfort och säkerhet, då denna inte hade någon god förarmiljö och var en påbyggd traktor med skyddsram. Sedan tidigare fanns det också riktiga hytter på hjullastare, t ex ASJ Parca. Dessutom måste ju BM ta upp konkurrensen med t ex JCB och Massey Ferguson, som hade hytter till sina traktorgrävare.

Grävmaskin BM-VOLVO G 612



BOLINDER-MUNKTELL
— ett Volvo-företag — Eskilstuna

nr 28
1/63 2000

Som svar på detta tog BM i samarbete med Vaggeryds mekaniska fram traktorgrävaren G 612, vilken var en specialbyggd enhetsmaskin med inklädd hytt. Denna baserades på baklastaren LM 218 och hade ett chassi med drivlina och motor från traktorn Boxer 350. Motorhuv, påbyggnadsram, hjul, styraxel, styrning och påbyggnadens infästning med tre punkter i chassit var samma som på baklastaren. Därför såg G 612 ut som en framvänd LM 218. Hytten var tät med glasrutor, plant golv, defroster, värme, runtomsvängande sits och utan genomgående rör, slangar och förstärkningsstag. Dessa låg under hyttgolvet. Frontlastaren till G 612, som hade s k parallellföring för godshantering, togs precis som till G 611:an från Strömsholmen mekaniska och den försågs med baklastarnas snabbfäste för redskap. Själva grävaggregatet gick att demontera, vilket möjliggjorde att maskinen också kunde användas som industritraktor. Aggregatets grävdjup 3,8 m, lasthöjd 2,7 m, räckvidd 5,3 m, skopvolym (standard) 250 l och svängvinkel 185 grader. Andra skoptyper fanns som tillbehör. Frontlastarens lyfthöjd 3,2 m och lyftkraften i redskapsfästet (toppläge), 1 800 kg. Förutom skopor kunde lastaren också förses med diagonalblad. Då G 612 snabbutvecklades kom den att lanseras kort efter G 611:an. Förutom traktorer kom också chassierna och andra delar till G 612 med tåg till Vaggeryd från Eskilstuna för montering. Traktorgrävaren G 612 blev en uppskattad och efterfrågad maskin bl a på grund av sin då för tiden goda komfort och mångsidighet.

På grund av samarbetet med BM måste man i Vaggeryd bygga ut med en ny lokal i vilken 4–5 traktorer eller traktorchassin kunde byggas på, då företaget också fortsatte med annan tillverkning inom hydraulik. Man kan undra varför BM i sitt industriprogram hade



tva traktorgrävare, vilka samtidigt monterades i Vaggeryd. En orsak var att man redan hade kontrakterat tillverkningen av G 611:an med bastraktorer, grävaggregat och andra komponenter för en viss tidsperiod, innan G 612 lanserades. Detta innebar att maskinen skulle tillverkas så länge de avsedda komponenterna räckte. En annan orsak var priset. 1963 kostade en G 611:a ungefär 41 000:-, vilket i dagens penningvärde (2021) är 472 373:-, och en G 612 kostade samma år 64 000:-, vilket i dagens penningvärde (2021) är 737 363:-. Således skilde de i pris ca 23 000:-, vilket i dag (2021) motsvarar 264 000:-.

På grund av att förarna föredrog G 612 av förutnämnda komfort- och förarskyddsskal, trots prisskillnaden, och att den kontrakterade komponentförsörjningen till G 611 upphörde utgick G 611:an från BM:s industriprogram 1966.

Eftersom G 612 sålde bra och var en uppskattad maskin ansåg BM att det kunde vara värt att tillverka den i egen regi, då det fanns utbyggnadsmöjligheter vid BM:s fabrik i Arvika. 1966 stod utbyggnaden i Arvika klar och tillverkningen av G 612 flyttades dit under samma år. Emellertid tog BM inte fram något eget grävaggregat. Därför fick Vaggeryds mekaniska fortsätta med att leverera detta till Arvikaverken fram

till 1968, då G 612 ersattes av traktorgrävaren GM 614 med ett grävaggregat från norska Hymas.

Efter ca 1 000 traktorgrävare och lösa grävaggregat för traktorer upphörde tillverkningen av dessa 1974, då företaget mer och mer specialiserade sig på hydraulikomponenter. 1978 såldes Vaggeryds mekaniska till Göteborgsföretaget Rydberg & Streiffert. Grävmaskinerna fasades ut och företaget bytte namn till Vaggeryds hydraulik AB 1980, idag 2021 PMC Cylinders. 1963–1966 tillverkades det ungefär 148 st G 611 och 191 st G 612 i Vaggeryd, vilket blir ca 339 traktorgrävare för BM:s räkning. 📌

Text: Ola Korsfeldt

Bild: Munktellmuseet.



Traktorträff mitt i Göteborg

På Arkiv Sörmland har vi förmånen att så gott som dagligen få prata med människor som har ett stort traktorintresse. Då vi förvarar BM:s arkiv hos oss får vi många olika sorters förfrågningar, men önskemålet om rapportkort för traktorer ligger fortfarande i topp. En av Arkiv Sörmlands alla flitiga förfrågare heter Thomas Gustafsson och bor i Gunnilse, Västergötland.

Tillsammans med sin familj lever han på Storegården i Gunnilse, en gård som funnits i familjen i flera generationer och som han nu har tagit över efter sina föräldrar. På gården finns som brukligt ett antal traktorer bl a T 24, BM 600 och BM 700. Thomas traktorintresse är stort sedan barnsben och han är givetvis medlem i BM-klubben (se bild på Thomas som liten på traktor). Thomas berättar att traktorintres-



set med största sannolikhet startade när han som liten kille fick åka i familjens traktor tillsammans med den på gården anställda Stefan. Där växte även en vänskap fram som håller i sig än idag.

Thomas är lätt att prata med, och vid ett tillfälle nämnde han att han tillsammans med några andra traktorentusiaster en gång per år i augusti brukar åka i kortege med sina traktorer från Gunnilse in till Götaplatsen i Göteborg för att visa upp sina fordon, och för att det är kul. Det lät som en trevlig utflykt, så jag bad honom berätta lite mer

om deras årliga tur. Vad var det som fick dem att börja göra den här utflykten och visa upp sina traktorer på detta vis?

Thomas berättar: För flera år sedan startades "Onsdagsträffen" under sommarhalvåret där jänkare, motorcyklar och mopeder på onsdagar snyggt radades upp till allmän beskådan utanför Operan i Göteborg. Det var (och är fortfarande) en populär träff med många snygga fordon och intresserade åskådare.

Traktorgänget tänkte att "Onsdagsträffen" kanske behövde lite hjälp med att utöka sitt utbud av fordon vid sina träffar, så Thomas och hans vänner körde iväg med sina traktorer och anslöt vid ett tillfälle till "Onsdagsträffen" och det blev succé.

Senare, när "Onsdagsträffen" flyttade sin träff till Hisingen och hamnade utanför city, blev det lite långt att åka för traktorgänget. De fortsatte istället själva med sin traditionsenliga resa in till Göteborg vilket har fungerat fint. Så i augusti månad sedan ett tiotal år tillbaka, någon dag när vädret är fint och möjligheten ges, samlas en grupp vänner efter arbetstid (de flesta bor i Olofs-



torp som ligger en bit från Gunnilse) hemma på Thomas's gårdsplan. Det kan vara mellan 7 till 12 ekipage som sluter upp och de flesta av traktorerna som deltar är av märket BM. Men det händer även att Grälle, John Deere och Fiat är representerade.

Traktorerna åker gemensamt i kortege in till Göteborg, en resa på 1 1/2 mil som tar dryga halvtimmen att åka. Liten som stor visar sin uppskattning och de får många "tummen upp" när det iögonfallande sällskapet kommer körande i maklig takt. Det är tradition att göra ett stopp vid 7:ans gatukök, ett klassiskt ställe enligt Thomas och som förr fungerade som en välkänd mötesplats för framför allt raggare. Där pausar gänget och tar något att äta. De drar till sig många blickar där de står på rad med sina traktorer, och flera nyfikna stannar gärna till för en pratstund. Resan fortsätter sedan i ett lugnt tempo vidare mot målet Götaplatsen.

Väl framme vid Konserthuset ställer gänget upp sina traktorer på rad till allmän beskådan. En intresserad publik samlas, traktorintresset är som bekant stort. Flera av besökarna som stannar till vill provsitta traktorerna och maskinerna väcker liv i minnen, nostalgin flödar och pratstunderna blir många. Alla traktorerna ståendes tillsammans utgör en mäktig syn. Sällskapet visar nu upp sina fordon ett tag, för att senare vända om hemåt igen.

På vägen hem avrundas dagen när hela gruppen stannar till vid ICA-butiken i Gunnilse. Dagen diskuteras och summeras innan traktorerna med sina förare skiljs åt och glider vidare mot hemmet efter en trevlig kväll.

Jag tackar Thomas för att jag får dela hans trevliga berättelse och visa hans bilder. Personerna på bilderna har givit sitt tillstånd för publicering. 🍀

Text: Arkiv Sörmland.

Bild: Thomas Gustafsson.



Byte av tätningar i bakaxel till BM Victor

Det är inte ovanligt att det börjar läcka olja vid bromsarna i bakaxeln. Detta är ett tecken på att tätningarna mot växellådan och/eller bakväxeln är otäta. Att byta dem är inte så svårt men det är mycket skruvande innan man kommer åt tätningarna. Samtidigt är det även lämpligt att kontrollera bromsarna. Kanske det är dags att byta ut backarna? De kan vara slitna eller blivit nedsö-lade av växellådsoljan eller alltför frikostigt smörjande. Det är ett vanligt fel att bromsarna smörjs för frikostigt. Vänta därför till bromsarna nästan "skriker av torka" och smörj absolut inte mer än vad handboken föreskriver.

För att byta tätningarna så börja med att palla upp traktorn under bakaxeltrumpeterna. Tappa ur växellådsoljan. Tag av bakhjulen och lossa stänkskärmarna. Släpp på justeringarna till bromsarna. Lossa därefter de 10 stycken skruvarna som håller slutväxeln mot trumpeteten. Därefter går det att dra loss slutväxeln. Tänk på att slutväxeln är tung och svänger ned när styrstiftet släpper från trumpeteten. Palla därför under ordentligt under slutväxeln eller använd ett lyfthjälpmiddel. Bakaxel med bromstrumma följer med slutväxeln. Nu går det att med hjälp av en draghammare försedd med lämplig hake att dra ur tätningarna ur differentialhuset. För att komma åt tätningarna i slutväxeln måste först bromstrumman tas bort från axeln. Det görs enklast med en kloavdragare. Tätningarna sitter i ett separat lock som går att dra av för hand efter att kilen som låser bromstrumman tagits bort. Observera att det även sitter en o-ring på locket. Byt denna samtidigt.

Tätningarna original består av en packbox och en filtring. Lämpligast är att ersätta dessa med dubbla packboxar då filtringen inte finns längre. Det kan vara svårt att få tag på packboxar men vår medlem i Tyskland, Lars-Inge Larsson, som har gjort detta jobb berättar att Kugellager-Express i Tyskland(www.

kugellager-express.de) har dessa packboxar. O-ringarna köpte Lars-Inge på en lokal bilverkstad. O-ringarna är standard och finns att köpa på flera ställen. Även Momentum har packboxarna men då är de 1 mm. smalare. De har även o-ringarna.

För att montera packboxarna i differentialhuset används en dorn med lämpliga diametrar som passar packboxen. Det underlättar om bromsbackarna först demonteras. Dornet kan tillverkas av en rundstång i järn eller trä. Tänk bara på att inte skada tätningssläppen på packboxen och att montera packboxen med läppen inåt. Tyvärr går det inte att använda samma dorn för montering av packboxarna vid slutväxeln då de har andra mått. Här kan man lämpligen använda en rörbit med rätt diameter eller en stor hylsa.

Använd någon form av lyfthjälpmiddel vid monteringen då slutväxeln som sagt är mycket tung. Ett lyfthjälpmiddel underlättar också monteringen och eventuella skador undviks. Monteringen sker i omvänd ordning. Ibland kan bromsbackarna låsa i bromstrumman och vilja "tippa" inåt och då förhindra monteringen. För att motverka detta kan man snurra på trumman eller sätta ett spännband på baksidan av backarna för att motverka "tippningen". När trumman kommit på backarna till 2/3 är det lämpligt att ta bort spännbandet. Glöm inte att justera bromsarna efter avslutad montering. 🛠️

Berättat av Lars-Inge Larsson som också tagit bilderna. Texten skriven av Björn Cagner.

Här är locken, ett per sida, som sitter mot slutväxeln. De nya tätningarna är monterade. På det övre locket syns även o-ringens.



Höger sidas slutväxel. Till höger om hjulnavet syns några av de skruvar som håller slutväxeln mot trumpeteten. Resterande skruvar sitter på insidan av slutväxeln. Längst till höger syns bromshävvarmen.



Här har slutväxeln demonterats och då syns bromsbackarna och längre in där tätningarna ska sitta.

Här syns slutväxeln med drivaxel och bromstrumma. Mellan bromstrumma och slutväxel kan man skymta kanten på locket där yttre tätningar och o-ring sitter.



Faktaruta - materiel

- 4 st. packbox 45 x 65 x 12 mm.
Artikelnummer W-BASL-45-65-12
- 4 st. packbox 38 x 60 x 10 mm.
Artikelnummer W-BASL-38-60-10
- 2 st. O-ring 80 x 2,5 mm

Mina 15 år i skogen

Jag har blivit ombedd att skriva en artikel om mitt liv med BM och andra maskiner i skogen.

Mitt första jobb efter skolan var hemma på familjens lilla lant/skogsbruk, som sköttes med att köra en Ferguson. 1968 tog jag min första anställning på ett anläggningsföretag och där började jag med en BM-Volvo 400 som skulle förflyttas 15 mil på stora riksvägen 15 mot Kalmar. Till traktorn hörde en vagn med plog, harv, jordfräs bland annat. Vi skulle anlägga en kyrkogård i Torsås. Det var ett företag som var verksamt i hela Sydsverige, men efter ett halvår så slutade jag för en ny anställning på ett entreprenadföretag som fanns 4 mil hemifrån. Där fick jag köra BM-Volvo 470 med en Livab dumpervagn. Vi jobbade på olika vägarbeten och anläggningar i Blekinge.

Våren 1969 kom jag in på skogsbruksskolan i Ryssby för att lära mig hantera en skogsmaskin, vilket varit en dröm sedan många år. Där fick jag köra Lillnalle SM 460 och Timmerkalle SM 667 bland annat. Efter 20 veckor var vi färdigutbildade. På helgerna hjälpte jag en granne med att köra ut två meters massaved på ett hygge med en BM-Volvo 350 med takmonterad Ösa kran.

Några månader senare var det en hård storm i Älvsborg och där fanns en Lillnalle utan förare på Södra Skogsägarna, som jag fick anställning hos som förare. Vintern 1969/70 var kall och snörik så det var en lärorik period. Stormvirket var bärgat och klart till midsommar då det blev förflyttning till Kalmar och en Kockum 836.

Hela 1971 hade jag anställning på ett grusföretag som hjullastarförare där jag även körde BM-Volvo LM 640 en kort tid. 1972 började jag hos en annan granne som hade en Hemek 600, vilken var byggd på BM komponenter.

Våren 1972 ryckte jag in på Ing 2 i Eksjö och fick köra många olika maskiner men inte några BM men det fanns en SM 871 Lisa lång på regementet. Vid en repmanad senare fick jag prova både en grön SM 868 och en gul DR 860 dumper.

1973 var jag tillbaka i skogen och Hemek men även Kockum 875. Hösten 1973 stormade det i norra Tyskland och min arbetsgivare skickade iväg mig med en BM-Volvo SM 868, som jag hjulade

ner till Oldenburg och Osnabruck området. Skogen var totalförstörd i stora områden och mekaniseringen i Tyskland var ganska långt efter oss här uppe i Skandinavien. Där nere skotade jag efter, Ösa 710, Ösa 868/705 och 462/705 och manuell huggare. Ett och ett halvt år varade det jobbet, sen väntade en Kockum 850 på mig hemma i Blekinge.

1976 fick jag några månader i en BM-Volvo SM 971. Det var min första kontakt med tvåspak. Jag stod placerad på en järnvägsstation och staplade stormvirke, som kom som helstam med järnväg från Tyskland. Virket kapades med en Loggma. Tre lass i timmen var jag tvungen att klara, så det fick gå fort att lära tvåspak. På Elmia 1976 såg jag en Ösa 670 och blev helt fascinerad av framtida skogsteknik. Då visste jag inte att jag ett år senare skulle till Ösaskolan och utbilda mig på en sådan för kommande utmaningar.

Försommaren 1977 åkte jag med ett gäng härifrån till New Brunswick i Kanada där vi skulle demoköra svenska maskiner i kortvirkesmetoden CLT. Första maskingruppen var Ösa 670, 260/705 och 260 som vi satte i arbete och samtidigt utbildade canadensiska maskinförare som vi skulle köra skift med. Kockummaskinerna kom på sena hösten och bestod av fallare 880, 875/78 och 875.

Det var överlag dålig skog i östra Kanada och inte grövre än här i Blekinge, men klimatet var hårt. Vi arbetade i minus 40 till plus 40. Snö hade vi gott om och den totala nederbörden den vintern var 6 m men snödjupet översteg inte 1,5 m. Väderomslagen var våldsamma och kunde skifta från minus 15 till 10 plus på 24 timmar och tvärt om. Det ställde stora krav på både maskiner och skogsarbetare. Tjällossningen varade ett par månader med många fastkörningar som följd.

Det kom även ett system med BM-maskiner, en 971 med Tviggen prosessor och Hultin fällhuvud. Skotaren var en 971 med dubbellägg. Jag hade ingen kontakt med dessa maskiner, som var några timmar bort från oss och besökte dom nog bara en gång så det finns inte mycket bilder och uppgifter om BM. Vi såg även en SM 880 som stod långtidsparkerad vid en väg. Jag har ingen historia om den men den verkade övergiven.

Efter ett år så avslutades våra övningar i Kanada och själv åkte jag till



Tyskland där en Kockum 822 gallringsprocessor väntade på mig.

Vi arbetade för Swedforest som hade uppdrag över hela Väst-Tyskland och vi hade tre 822 igång. Ett år körde jag med den, sen bytte jag till skotare Ödbjörn som var byggd på BM-komponenter och skotade efter Kockummaskinerna. Vi arbetade i mycket branta terrängar med serpentinvägar.

Sommaren 1980, efter 7 år, tyckte jag att det fick räcka med utlandsarbete och flyttade hem och började köra Minibrunett 578/678. 1985 slutade jag, efter 15 år i skogen, och tog anställning på Volvos stålpressfabrik här i Olofström men det är en annan historia.

På gamla dagar har jag blivit nostalgisk och samlat på mig lite veterantraktorer. BM 35, BM 10, BM 230, BM 200, och en BM-Volvo DR 631 bl a. 🇸🇪

Text och bild: Åke Björkhem.



Tillverkning av bakskärmar

Anders Wixeus tillverkar själv nya plåt-detaler till bilar och traktorer mest för hand men även med maskiner. Intresset för att göra saker började tidigt. Om hans mamma inför en födelsedag eller jul frågade vad han önskade sig, kanske en gitarr eller traktor, så svarade han: "behövs inte, det kan jag bygga själv". Någon traktor blev väl aldrig byggd men redan som åttaåring försökte Anders bygga en elgitarr. Intresset för just bilplåtslageri började redan i tonåren när han såg bilbyggen av idolerna Leif Mellberg och Vallåkragrabbarna. Så när grundskolan var klar blev det en bilplåtslagarutbildning. Efter det fick han jobb som bilplåtslagare hos Mercedes där han blev kvar i 20 år innan han värvades som lärare till skolan. Anders hann också med några år som bilplåtslagare i egen firma och dessutom några egna bilprojekt.

Idag har Anders en egen verkstad som egentligen är två olika verkstäder. Den ena är plåtslageri och den andra är snickeri. Snickeriet behöver han för att göra egna verktyg men också för tillverkning av de mallar som behövs till de plåt-detaler som han ska tillverka. Verktygen Anders gör i snickeriet är så kallade "stump". Det är en kubb av trä där han gör en försänkning passande den del som ska tillverkas. Delen formas med hjälp av en hammare i försänkningen. De plåtslagerimaskiner som Anders har är sick- o falsmaskin, powerhamer, pullmax, krymp- och sträckmaskin och engelskt hjul. Det engelska hjulet har Anders byggt själv för att de fabrikstillverkade är klumpiga i konstruktionen, vilket gör det svårt att komma åt att forma plåten som han själv vill. Helst jobbar dock Anders för hand och då med helt andra verktyg

Anders arbetar vid sitt engelska hjul. I stativet ligger olika underhjul.



som hammare och mothåll, sandsäck och stump.

En viktig del i Anders skapande är att kunna malla av det som ska göras. Många gånger måste detta göras hemma hos folk då bilarna i regel är nedplockade och uppallade i garage. Ibland är delarna så skadade att han också måste lura ut hur de såg ut från början. Sedan startar arbetet med att göra en mall som kan användas att skapa delarna efter. Mest spännande är det dock när arbetet är klart och det är dags att se om de passar. När de är klara och lackerade förlorar Anders intresset därefter att, som han säger, "människor och fiskar gillar det som är metallblankt". 🐟

Berättat av Anders Wixeus som också tagit bilderna. Texten: Björn Cagner.



Här repareras en grill till en BM 20.

Ett par motorplåtar till en baklastare färdiga för leverans.



Här syns mallen som Anders gjort till bakskärmen.



Här syns första tredjedelen till en bakskärm till en Bison. Den bearbetas på en stump. Sedan kommer den att finbearbetas i det engelska hjulet. Tidsåtgång ungefär 6 timmar.

En bakskärm färdig. Total tidsåtgång 25 timmar



Veteranträffar i Östergötland hösten 2020

För att en veterantraktorplöjning ska bli lyckad krävs förberedelser.

Ett lagom stort fält behövs så att alla kan vara med,

någon gör en sista finjustering,

träffa goda vänner, dricka kaffe och njuta av livet hör till

liksom att välja rätt klädsel till rätt traktor

att äntligen få köra efter lyckad renovering

och att ha koll på framförvarande

i väntan på dagens höjdpunkt då den utlovade korven serveras, som markägaren bjuder på för att få plöjt, och gamla och nya vänner möts på coronaavstånd för att samtidigt lösa "världsproblemen".



Några ställer upp med sina rariteter. Här är fyra tändkolor på rad. Munktells Typ 22 från 1929 följt av BM-10 1948, därefter en BM-20 1949 och sist en BM-21 1953. 🇩🇪

Text och bild: Olof Irander.



Berättelsen om en T 800

Berättelsen om traktorn
T 800 C ch. nr. 7856 med reg.
nr. JEE 013.

Traktorn tillverkades i januari 1976 och levererades till förste ägaren Åkerby animalieprodukter i Fjugesta, Närke den 3 februari samma år. Första registreringsdatum är 760102.

Här fick traktorn prova på den verkliga stortraktorns uppgifter, såsom plöjning och harvning i första hand. Det var stora förväntningar, då en uppmechanisering av modell större skedde på gården vid den tidpunkten. Alla redskap blev också uppdaterade från T 650-klassen till denna stortraktors tidsenliga redskap, såsom 5 skärig delburen plog och harv av lämplig storlek. Det kan även nämnas att en S 830 samtidigt byttes mot en Claas Mercator.

Sonen till första ägaren berättar att den inköptes för 87 500:- och blev sen bortbytt 11 år senare mot en 2650 S och hade då ett inbytesvärde på 125 000:-. Det finns alltså en viss tyngd i den T-shirt som bär texten "Säkra pensionen och investera i en Volvo BM".



I april 1987 kom traktorn till ägare nummer 2, Stig Larsson på Sunds gård i Åtorp. Här blev den kvar under en säsong.

Ägare nummer 3 är Sören Ohlzon, i byn Rudskoga i sydöstra Värmland. Här ersatte den en Ursus och fick även här stortraktorns förväntningar på sig. På den gården finns den fortfarande kvar men har inte alls samma uppgifter längre. Det har kommit in flera andra traktorer av en viss grön kulör. Är man lite enögd så kan man påstå att det går åt flera andra traktorer för att ersätta en T 800. Vadå, med mer areal och större redskap?! De dagliga uppgifterna som traktorn har är att hacka storbalar med halm till de köttjur som nu finns på gården.

Under senaste åren har en viss yngling vid namn Sebastian kommit in i T 800-traktors värld. Han råkar vara barn-barn till nuvarande ägare och har fått fullständiga rättigheter till att använda traktorn till sina intressen. Sebastian har vid några tillfällen övertalat sin morfar att delta i vissa äventyr med maskinen. Det har yttrat sig i traktorpulling vid tre tillfällen.

Första deltagandet skedde vid ett LRF arrangemang i Rudskoga. Här blev det ganska kort om förberedelse-tid. Halmen blåstes ur hytten och lite tvätt, sen bar det iväg till tävling. Då Sebastian vid detta tillfälle endast var 11 år så fick morfar förtroendet att vara chaufför och får vara det tills ett traktorkörkort kan komma i Sebastians händer. Resultatet här blev att vi kom 46 meter.

Året efter gjordes lite mer förberedelser såsom lite frontvikter och det skruvades ett varv på insprutningspumpen. Här blev det klart bättre med exakt 20 meter längre till 66 meter.

Inför tredje tävlingen vid Karlskoga motorvecka så hade de gamla 23 graders däck bytts till nya 20.8x38 av åldersskäl. Vi hade ju sett vid tidigare tillfällen att vi hade en bit kvar till övre viktgränsen, så det plockades på flera vikter och insprutningspumpen fick ytterligare en injektion. Draget justerades i höjddled så att det hamnade nära det högst tillåtna. Detta gav verkligen resultat. Då kom vi 96 meter. Vi ser nu att de som kommer till Full Pull är store-





bror T 810 som kan köra på en högre växel och ha nytta av den högre hastigheten under draget.

Under år 2020 blev det nödvändigt med en ny halmhack som förser kött-djuren med strö i sin bädd. Här har också den tekniska utvecklingen gått framåt och kräver mer hydrauliska uttag. Därför har den yttre hydrauliken nu byggts ut så att det nu finns två dubbelverkande uttag så att hydraulmotorn för mattan som drar fram balen får sitt flöde.

Sebastian inser nu att det finns möjlighet till att han kan använda sin älska-

de T 800 även till kommande sommars strängläggning. Ty en 9 meters strängläggare i höskörden kräver ju också flera hydrauluttag. Det kan även ske en förbättring när det skall plöjas med den sexskäriga Överumsplogen som morfar äger. Morfar har ju monterat en dubbelverkande kolv på den gula styrbalcken till bakre hjulet. Så denna plog behöver alltså två dubbelverkande och ett enkelverkande uttag. Denna lösning har nu fungerat ypperligt för Sebastian vid manövreringen av plogen på bl.a. smala vändtegar och vid plöjning runt brunnar och telefonstolpar.

När vi nu ändå höll på med hydrauliken så gjordes justeringar på hydraultryck och framförallt gjordes justeringar för att få ut maximal lyfthöjd. Detta har resulterat i att Sebastian har hyrt en 4-skärig växelplog för att plöja en del gamla vallar för att utöka sin vallareal till kommande år.

Med dessa insatser så tycker vi att denna T 800 har blivit uppgraderad till bästa möjliga skick och försvarar väl sin plats i ytterligare många år. 🛠️

Text och bild: Håkan Nordström.



Mekartips från läsare

Byte av bakaxeltätningar på BM 350 Boxer

Ett inte helt ovanligt fel på Boxer är att det kan börja läcka olja från hjulnaven bak. Om oljespåren är på insidan av fälgen är det tätningarna i navet som läcker. Är oljespåren på utsidan runt den stora muttern, är det o-ringen på hjulaxeln som läcker. För att kunna göra denna reparation så behövs rejäla verktyg. Muttern i centrum mäter 85 mm och är åtdragen med 400 kpm! Dessutom behövs en avdragare för att få loss själva navet, som är invändigt koniskt, vilket gör att det kan sitta fast riktigt hårt. I vissa manualer, som till exempel till H-10/350, står det att det räcker med en vanlig kloavdragare medan det i manualen till Boxer står att man ska använda en specialavdragare. Då jag inte hade dessa verktyg, eller visste var jag kunde låna, så beslöt jag mig för att tillverka verktygen själv. Först skar jag ut en stor ringnyckel ur en hardoxplåt. Detta är ett extra hårt och segt slitstål. Sen svetsade jag på ett plattjärn som var ungefär 1,5 m långt. Jag satte fast ringnyckeln på muttern och fäste plattjernet till min el-truck. Med parkeringsbromsen åtdragen drog jag loss muttern med el-trucken.

Nästa steg blev att komma på ett sätt att tillverka en avdragare. I verkstaden hittade jag 8 stycken hjulmuttrar från en Terrier som har samma gänga som hjulmuttrarna på Boxern, 3/4" UNF. På varje mutter svetsade jag fast en M24, klass 10.9, skruv. Jag svetsade skallen på skruven mot muttern. Dessa "pinnbultar" skruvade jag fast på hjulnavets pinnbultar som en förlängning. I svarvens välsorterade materialhylla hittade jag en tjock, rund platta som passade precis mellan pinnbultarna. Nästa steg blev att försöka hitta en bricka som passade på pinnbultarna och kunde överföra kraften till plattan som i sin tur tryckte mot axeländan. I maskinhallen hittade jag en fälgtallrik från en 650 som visade sig passa skapligt bra. Trädde på den på pinnbultarna och skruvade på muttrar. Alla muttrarna drog jag åt med en 1,5 m lång hävarm men hjulnavet släppte ändå inte från axeln. Mer vågade jag inte dra

Avdragaren komplett med fälgtallriken från 650 och sitter monterad på hjulnavet.



för att inte gängorna på pinnbultarna i hjulnavet skulle gå sönder. Men förde-len med denna avdragare jämfört med BM originalavdragare är att det går att komma åt och värma med gassvetsen på hjulnavet. Jag provade att värma hjulnavet med gassvetsen en kort stund och skulle sedan byta till andra sidan då det small till och navet var löst.

Sedan gick resten av jobbet lätt. Fick lite tips från Guys artikel i ett äldre nummer av BM-bladet, nr. 2018-4. Tätningarna som jag använde köptes från Olssonparts. Yttertätningarna har artikelnummer BM 6612168, inner-tätningarna har artikelnummer BM 6612165 och O-ringarna har artikelnummer BM 925076. Det åtgår en av varje tätning och O-ring per sida.

Efter montering av hjulnav och navmutter gjordes åtdragningen till rätt moment med hjälp av ringnyckeln, el-trucken och en säckvåg. Förfarandet blev enkelt. Säckvågen fästes i gafflarna på eltrucken och ringnyckeln fäs-

tes till vågkroken. Parkeringsbromsen drogs åt och med änden av ringnyckeln mot golvet lyfte eltrucken nyckeln i cirka 90 grader. Parkeringsbromsen lyckades hålla emot reaktionsmomentet. Sedan släpptes parkeringbromsen och gafflarna på eltrucken sänktes tills änden på ringnyckeln tog i golvet. Parkeringsbromsen drogs åt igen och gafflarna höjdes igen. Det gick åt många nyckeltag för att uppnå rätt moment. Åtdragningsmomentet ska vara 400 kpm (kilopondmeter). Momentarmen på ringnyckeln var 1,5 m. Belastningen på vågen blir då $400/1,5=267$ kg (kilopond).

Om någon funderar på samma reparation så kan man säkert få låna verktygen av mig. Vi ska ju hjälpas åt. Ring 070-092 00 25 så finner vi säkert en lösning. 🛠️

Text och bilder Håkan Johansson. Redigering och komplettering av Björn Cagner.



Skruvarna, M24, fastsvetsade på hjulmuttrarna från Terriern. Innanför skruvarna syns plattan som kommer att pressas mot drivaxeln.

Reparationen nästan slutförd. Här dras navmuttern åt och har nått korrekt moment, 400 kpm.



Mekartips

tips

Undvik oljespill och ha bättre ordning

Har man gamla traktorer är det svårt att undvika oljeläckage. Ibland kan det bara vara att det droppar någonstans och ibland kan det vara ett mer utbrett oljeläckage. Ett tips om det bara droppar att på loppis köpa rostfria formar. De brukar inte kosta mer än 10–20 kronor. Fördelen med rostfritt är att de är tåliga och lätta att hålla rena. Står traktorn där vinden kommer åt så är skålarna tillräckligt tunga för att inte blåsa iväg. Små rostfria formar är också utmärkta att använda vid reparationer för att hålla ordning på smådelar och skruvar så de inte blir sammanblandade. Formarna är också bra att använda vid tvätt av skruvar och liknande smådelar.

Utbredda läckage uppstår ofta vid trepunkten, där ett litet läckage lätt får oljan att rinna utefter lyftarmarna eller hitchen för att sedan droppa ned på golvet. Här behövs något större kärl. Ett tips är att införskaffa en tvättbalja för grillgaller hos Biltema. Den är av plast och har måtten 70x70x7 cm och kostar ca 100 kronor. Baljan är också utmärkt att använda vid rengöring av traktorn eller bara delar. Söker man något mindre så säljer flera butiker så kallade skobrickor. De kostar från 30 kronor och har ungefär måtten 38x70x3 cm.

Köper du färdiga maträtter är ett tips att spara plastformen. Diskar man ur den så är den alldeles utmärkt att använda till smådelar och skruvar. Tyvärr är sådana här plastlådor mer av engångskaraktär men är man försiktig så håller de länge. Även om de blivit neroljade så går det att få dem hyfsat rena så de kan användas igen. Miljömässigt är detta ett bra alternativ då de annars sannolikt går till förbränning. Samma gäller till exempel glassförpackningar.

Säljes

1 st vevaxel till BM Victor, senare varianten.
Nyslipade vevtappar till underdimension 0,20".
Ramlagertappar i originaldimension.
Pris: 5 000 SEK

1 st renoverat topplock till BM Victor.
Nya ventiler och brotschade ventilsåten, inslipade.

Nya spridarhylsor, koppar.
Pris: 3 000 SEK

Lennart Engdahl (medl 1078)
Bäckgatan 19
364 30 ÅSEDA
Mob: 070-24 64 888




En tvättbalja för grillgaller är lämplig vid rengöring av traktorn.



En rostfri form från loppis för 10 kronor tar snyggt hand om den lilla läckan.

De är utmärkta att förvara smådelar i. Speciellt då de har lock så de kan förslutas. Stapelbara är de också. Miljö-

mässigt ett bättre alternativ än att köpa plastlådor till förvaring. 
Text och bild: Björn Cagner.



Plastformar från till exempel hämtmat fungerar också men är mer av engångskaraktär.

Små rostfria formar är utmärkta för att hålla isär skruvar och smådelar.



Del 3

Renovering av LM 218 - hytten

Här fortsätter vi att redogöra för en totalrenovering av en LM 218 som Jan Hedh med hjälp av Curt Axelsson genomförde 2018–2019 i Curts välutrustade verkstad. I föregående avsnitt berättade vi om demonteringen av maskinen och fortsätter nu med hytten.

Det visade sig att originalhytten var i sämre skick än vad Jan trott.

Jan använde sedan glas, tätningar och andra inredningsdetaljer från både den gamla originalhytten och den nyanskaffade vilket gjorde det mycket lätt och billigare att få en komplett hytt igen.

Jan understryker vikten av att man vid så här stora arbeten växlar om mel-

lan tunga svåra jobb och mindre arbetskrävande.

I nästa avsnitt ska vi följa arbetet med att demontera och renovera transmissionen. 🛠️

Text: Lennart Öknegård.
Bild: Jan Hedh.



Han hade emellertid turen att få tag i en bättre begagnad hytt hos Ekedalens Maskin i Tidaholm. Rostskador förkom emellertid i nederkanten av hyttens alla sidor samt runt takfönstret och han tvingades att skära ut och svetsa dit ny plåt på de mest angripna ställena. Det är vanligt att skador sker även vid takfönstret p g a frostsprängningar. Därefter var det dags för målning efter slipning och rengöring. Innan hytten inreddes och fick sin isolering monterad gjordes en extra kontroll att den passade på maskinen. Hytten lyftes på plats med hjälp av Curts L70.





Varje sak bär på en historia

På en auktion efter ett dödsbo på nätet ropade jag in en lastbrygga till trepunkten. Det var väl inget jag direkt behövde men det var något med denna lastbrygga som tilltalade mig. Dessutom var inte hämtningsadressen långt bort.

När allt var klart för hämtning så hängde jag på kärran på bilen och åkte dit. Det var en mycket vacker sen januariettermiddag med en blek, rodnande sol från en klarblå himmel. Fälten lyste vita av snö. Det var sonen i huset, Andreas och hans sväger som hjälpte till att lasta bryggan. Det syntes att den var både gammal och sliten men i fungerande skick. Konstruktionen var lite annorlunda och finurligt gjord. Genom att lossa pinnarna som skulle in i lyftarmarna så gick det att ta isär bryggan. Jag frågade Andreas om han visste vem

som tillverkat den och han svarade att det antagligen var Stora Mellby Mekaniska utanför Sollebrunn.

Som alltid när det är från dödsbon känns det lite vemodigt och tror att Andreas kände likadant. Vi blev stående där i skymningen och pratade lite. Han berättade att det antagligen var hans farfar som köpt bryggan. Andreas pappa hade bryggan monterad på en Victor och redan som liten 7-årig parvel fick han gå bakom bryggan och hjälpa till när det skulle plockas sten på åkern ”och sten fanns det... Många älgar har vi kört hem på den bryggan. När jag var 16 år och benet var gipsat efter ett benbrott fick pappa skjutsa ut mig i skogen på bryggan så jag fick jaga lite. Det blev väl någon harpalt”. Som 11-åring fick Andreas till uppgift att köra ringvälten efter Victorn på åkrarna.



Kan man med gott samvete renovera en sådan sak? Suddar man inte ut historien då? 🙄

Text och bild: Björn Cagner.



Så ser en riktig Caltex-mack med butik ut

Macken är i ett otroligt skick.

Under minst 10 år har man kunnat skymta en Caltex-mack mellan träden när man på E20 passerar Skara. För varje gång har man sett att macken vuxit med mer och mer. Då har jag tänkt att jag måste stanna till och titta närmare på den. Men ni vet hur det är. Hinner inte, det får bli nästa gång men i fjol somras på väg till Eskilstuna blev det av. Det var dock inte lätt att hitta vägen till macken trots att den syns från E20. Det blev till att köra in till Skara, genom industriområden och mot dansbanan. Till slut gick det dock och vi hade tur för ägaren, Thomas Holm, var hemma. Han visade gärna macken för oss. Thomas berättade att när han 2005 bestämde sig för att bygga upp en veteranmack så tvekade han länge över vilket märke han skulle välja, Koppartrans eller Caltex. Förr när Thomas var liten fanns en Koppartrans-mack ute vid Rikssexan som vägen hette på den tiden. Det blev dock Caltex för vid samma tid fanns det en Caltex-mack i centrala Skara som han minns mycket väl. Thomas Caltex-mack är i ett otro-

ligt fint skick med alla pumpar helrenoverade och snyggt lackerade. På tur att ställas upp är en enkronas moped-tankautomat som ska vara på plats till sommaren. Just nu håller han på att renovera den. Även själva butiken är uppbyggd i retrostil med ett otroligt sortiment av grejor som bara fanns på den tiden. Vissa saker finns väl än idag. Till exempel de vita tärningar som man ibland ser hänga från backspegeln i bilar finns i Thomas butik i olika färger i originalförpackningar.

Men Thomas har samlat på sig en hel del annat. I ett intilliggande garage där väggarna är täckta av allehanda skyltar står en PV Sport. Några turer med PVn har det inte blivit sista året på grund av Coronan. Annars brukar Thomas varje år åka på flera marknader och utställningar med PVn. Utanför garaget men under tak står en BM T 425 Terrier med hemmabyggt hytt. Kanske lite för fyrkantig med tanke på traktorns i övrigt runda mjuka linjer. Den är naturligtvis utrustad med en Sponda lastare. Självlklart, för Sponda tillver-



I butiken finns mycket mer rekvisita än vad bilden visar.

I garagelängan står en BM T 425 Terrier med Spondalastare.



kades just i Skara. Anledningen till att lastaren heter Sponda är att en av tillverkarens första produkter när företaget startades 1951 var en tälotsång. En tes är att Sponda betyder "skön vila" och därför fick företaget namnet Sponda. Till traktorn finns det också en liten finurlig lastbrygga. Själva flaket till bryggan hakas fast i ramen och låses fast med endast två skruvar. Lossar man skruvarna och hakar av flaket så har man ett par gafflar istället. Traktorn har Thomas tidigare använt för snöskottning men för ett par år sedan blev det problem med motorn så den har blivit stående. Men det är inte den enda Volvotraktorn som han har, för i en container står en Volvo Mini utrustad med Mariestadshytt.

Thomas har ytterligare projekt på gång, bl.a. en Scania-lastbil och ett korvstånd. Ja, inte vilket korvstånd som helst utan ett sådant där gammalt



Thomas har också en Volvo Mini med Mariestadshytt.

från femtio-talet byggt i smala teaklister med runda hörn och sluttande tak. Självklart med en stor Varm Korv och



I garaget står också en Volvo PV Sport.

Slottssnaps-skyld på taket som ska vara upplysta. 🍷

Text och bild av Björn Cagner

Mekartips

Att få ut avbrutna skruvar

Här ett par tips för att få ut avbrutna skruvar. På detta grenrör hade gängorna gett med sig på två av pinnskruvarna och den tredje hade gått av jäms med flänsen. Den övre vänstra gick att få loss med hjälp av en rörtång samtidigt som godset runt pinnskruven värmdes rejält med en gassvets. Den övre högra var för kort för att få ett bra fäste med rörtången. Istället svetsades en mutter fast på den bit som stack ut. Även denna gång lossnade pinnskruven när godset värmdes rejält. I den undre där pinnskruven gått av jäms med flänsen borrades ett hål som passade en skruvutdragare. Innan hålet borrades spändes grenröret fast på bordet i en pelarborrmaskin för att underlätta att hålet kom exakt i centrum och i linje med pinnskruven. Godset värmdes rejält och en cylindrisk skruvutdragare, syns nere till vänster i bilden, slogs in i hålet. Med hjälp av en passande nyckel lossnade även denna pinnskruv. Utan möjligheten att värma upp grenröret hade nog inte någon av pinnskruvarna gått att lossa. Värme är alltså viktigt! När det gäller skruvutdragare så säger erfarenheten att en cylindrisk skruvutdragare är effektivare än en konisk då kraften fördelas över hela hålets längd. Det är dock mycket viktigt



att man använder en för skruvutdragaren avsedd borrar med rätt diameter. Med en konisk skruvutdragare kommer hela kraften att hamna just där konan träffar hålets öppning. Har man borrar för stort hål i förhållande till skruvens diameter så kan konan göra att skruven fastnar ännu mer då konan pressar

skruven mot gängan. Mycket viktigt är att välja en skruvutdragare av god kvalitet så det inte slutar med att skruvutdragaren går av i hålet och förorsakar mer problem. Att få bort en avbruten skruvutdragare kan bli omöjligt då den är härdad och omöjlig att borra i. 🍷

Text och bild: Björn Cagner.

BM-Volvo 871 Lisa

Lennart Augustinsson, som idag bor utanför Lysekil, fick redan 1968 som femtonåring börja köra i skogen. Det var hans pappa som hade en BM 350 Boxer med ÖSA halvband och Vindelbjörn på taket med "takdropp". Han behövde ingen Brylcrème. Hytten var öppen bakåt och endast galler, vilket i och för sig var bra, för när man lastat över grinden så hände det att en stock kunde komma kanande. Värmaren orkade inte ens ta bort imman på vindrutan. Vagnen kom också från ÖSA.

Ett av de första jobben var att på vintern köra ut från ett hygge öster om Bullaresjöarna i Dalsland. Lennart som bodde 6 km bort på andra sidan om sjöarna tog sig till avverkningen på skidor. Ute på sjön passade han på att bora ett par hål i isen och sätta gäddkrokar. Det var en kall vinter med mycket snö. Det var först när veven på isborren nått snön som den var igenom isen. Sedan fortsatte han över sjön och vidare uppför en brant till avverkningen. Traktorn stod längst ut och vägde på kanten. Lennart tryckte in kallstarten med handgasen nästan till hälften. Därefter i med tvåan och tryckte på startknappen så traktorn rörde sig den sista halvmetern över kanten och började rulla nedför branten. För det mesta så startade traktorn då. Gjorde den inte det så var det till att släpa hem batterierna för upptining och laddning. Efter arbetsdagens slut så parkerade Lennart traktorn framme vid branten igen så nära han vågade. Tog sig sen nerför branten, på med skidorna och iväg över sjön och vittjade krokarna. Ibland satt det en

Här står Lennart på sin Lisa och drömmer om körningar som varit.



gädda på. Så fortsatte det den vintern. Kallt var det och mycket snö men Lennart trivdes med jobbet.

På försommaren 1971 köpte han sin Lisa. Den hade årsmodell 1969 och hade sålts ny till Bollebygds Pallindustri. Knappt ett år senare såldes den vidare till Hallbergs Skogstjänst, som lät den gå i tvåskift på Hunneberg utanför Trollhättan i knappt ett år. Lennart som då var endast 17 år köpte den för 125 000. För honom blev skillnaden mot Boxern enorm. Slätt golv, komforterhytt med stoppad stol och armstöd, dessutom värme som fungerade och lätt att komma i och ur. Inga halvband att trassla sig över. Sikten runt om var också helt annorlunda. Dessutom var det slut på "takdroppet".

Första jobbet var ett entreprenadjobb på Scanraff utanför Lysekil. Det skulle vara i tre dagar men Lennart blev kvar i femtio år. Körningarna var väldigt varierande. När marken för Scanraff skulle förberedas så var det mycket riskörning och körning med material. Lennart hade själv byggt en avtagbar förlängningstillsats till vagnen så han kunde köra ut 6 meters armeringsjärn. Sedan byggde han en betongkupa och bytte timmergripen till en gripskopa så han kunde köra ut betong till de förberedande gjutningarna. Därefter blev det körningar med rör. När det var paus i arbetet på Scanraff så körde Lennart på motorvägsbygget i Bohuslän och vid bygget av Uddevallabron. Även här var det mycket körning av ris men också mycket utkörning av material. Ibland fick han också köra ut dynamit till

Jämfört med BM 350 så är Lisa nästan som ett monster med sina stora hjul.



Lisa ser onekligen lite annorlunda ut med den sidomonterade motorn. Längden på traktorn kan dock minskas då vinschen får plats bredvid motorn istället för framför. En annan fördel är att insteget till hytten är enkelt.

sprängningarna, totalt mer än 100 ton. Andra jobb har varit utkörning av tv-master och material för vindkraftverk. Under ledigheter har han fortsatt med skogskörningar.

Lennart tycker dock att Lisa är för tung för skogen. Med kedjor tar den sig fram bra så länge det inte är för blött för då kan den sjunka som en sten. För att öka bärigheten och minska risken vid punktering brukar han byta till dubbelmontage vid körning i skogen. Annars har Lisa fungerat bra. Totalt har den gått 60 000 timmar. På den tiden har Lisa avverkat 3 motorer, men annars har allt fungerat bra. Växellådor och drivning har aldrig krånglat. Lennart har trivts bra med maskinen. Bra komfort i hytten och trots sin storlek och vikt är den hyfsat smidig. Vändradien är 7 m och tomvikt 9 ton. Idag är Lisa pensionerad och istället kör Lennart en Alstor. 🚧

Text och bild av Björn Cagner.

T 15 Krabat tillbaka i Småland

Sävdabo tur och retur Skåne för en Volvo T 15 Krabat.

Trots två små framhjul av storleken 4.00-19 och två små bakhjul av storleken 10.00-28, med en kapacitet på ynkä ca 500 kg i lyftarmarna och en svag bensinmotor på 27 hästar, (Volvo B4 B) gav ödet Krabaten en fin livsresa genom flera landskap med flera ägare i södra Sverige.

År 1956 köptes Krabaten som ny av Peter Jönsson Sävdabo, ca 2 mil sydväst om Jönköping. Nypris var då 7 900 kr. År 1967 köpte min pappa, Eric Gustafsson Sävdabo traktorn av grannen Peter Jönsson. Det var den första traktorn på gården. År 1970 byttes den bort mot en IH 276. Efter många år, närmare bestämt 2016, pratade jag och mina söner Gustaf och Rickard om att det vore roligt att hitta farfars första traktor, Krabaten. Efter mycket letande hittade vi den hos Stefan Jönsson i Simmelsberga, Skåne, ca 25 mil från Sävdabo. Jag kontaktade Stefan och vi konstaterade att chassinumret, 1581 stämde. När vi hälsade på hos Stefan och tittade på Krabaten ställde jag frågan om den möjligtvis var till salu, Stefans svar var att med den historien är det klart att den ska tillbaka till Sävdabo.

Den 7 oktober 2018, en stor dag, forslade vi hem Krabaten. Laddade med kaffe och gott fikabröd hämtade vi klenoden med en King Cab och kärra. Efter lastning hos Stefan blev det kaffe och tårta, en överenskommelse mellan Stefan och mig. En prinsesstårta med texten, Volvo Krabat, Simmelsberga -

Sävdabo. Väl hemma på kvällen konstaterade vi att Krabaten var i ungefär samma skick som när den lämnade Sävdabo för 48 år sedan!

Efter ett tag fick jag förmånen att få en tvåskärig plog av Georg Jönsson. Plogen köptes ny av Peter Jönsson, Georgs far. En Volvo originalplog av årsmodell 1957. Otroligt välbehållen och lite använd.

Nu nyttjas traktorn vid Veteransammanhang, gårdskrattning och nostalgiturer. Känslan av att kliva upp på Krabaten, sätta sig till rätta på plåtsitsen, starta, lägga i trean och ge lite gas och ta ett stadigt grepp om originalratten, den är obeskrivlig!

En historia, en resa med en klenod har nått sitt mål. Förhoppningsvis kommer Krabaten få njuta av Veteranlivets stunder och ge mycket glädje. 🇳🇵

Per-Eric Ericsson, Sävdabo.



Lådkamera 1969.



Gustaf t v, Rickard på traktorn.



Rickard, Per-Eric och Gustaf på hemmaplan.

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

**BEGAGNADE
TRAKTORDELAR**

Nya startmotorer och gener.
Även andra nya delar.

Ekedalens Maskin AB

Nya och begagnade delar till din maskin.

Telefon 0502-42348

- Service
- Reparation
- Köper
- Säljer
- Byter



Per-Eric och Stefan Jönsson, frun i mitten.



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

Posttidning B



Specialverktyg

BM-klubben har för avsikt att ta fram en del specialverktyg för BM-traktorer.

På gång är:

– Avdragare för hjulnav på BM T 425, BM 320 och BM 350.

– Slagnycklar storlek 65 och 85 mm.

Är du intresserad så kontakta bm-bladet.teknik@bmkklubben.se

Söker du information om din BM-traktor?

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



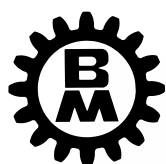
Lena Grahn



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



Svenska BM-klubben



BM-klubben växer – välkommen du också!

Klubbens syfte är att bevara veteranmaskiner och redskap från Munktells, AB Volvo (traktorer), AB Bolinder-Munktell och Volvo BM AB. Intresset för veteranmaskiner stiger och det gör även medlemstalet. Som medlem får du förmåner som BM-bladet fyra gånger om året, tillgång till hemsidan, tekniska experter – och mycket mer...

Kontakta oss och bli medlem: www.bmkklubben.se

Säljes

Renoverad hyttstomme

Omonterade glas o lister
Passar LM 218 och 620/640
Renoverad o lackerad i orig.färg.

Ring Ronny, Laholm
070-8660607 helst före 20.00.



Två gånger finn fem fel - lösningen

