

# BM-bladet

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



Svenska BM-klubben

Årgång 12

Nr 3

September 2021



Den nya svenska dieseltraktorn

# BM

## 320

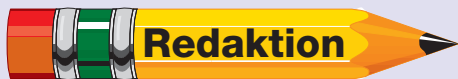
# Buster

- Terra-Trol-hydraulik
- Oberoende kraftuttag
- Differentialspär



BM 320 60 år  
Nedslag i historien 1971  
Munktellmuseet

Mekartips  
Kalles 350  
...och mycket mer



**Ansvarig utgivare**  
Guy Larsson 070-344 48 92, [guy.larsson@bmklubben.se](mailto:guy.larsson@bmklubben.se)

**Redaktion**  
Björn Cagner, redaktör. [bm-bladet@bmklubben.se](mailto:bm-bladet@bmklubben.se)  
Björn Cagner, teknisk redaktör,  
[bm-bladet.teknik@bmklubben.se](mailto:bm-bladet.teknik@bmklubben.se)  
Medarbetare: Lennart Öknegård, Per-Arne Pettersson,  
Jörgen Forsrup  
**Medlemsavgifter**  
Enskild person 300 kr | Hel familj 450 kr  
**Org. nummer:** 802449-7169  
**Bankgiro:** 482-0759  
**Hemsida:** [www.bmklubben.se](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 Rehmström 070-585 00 44  
Kenneth Johansson 070-493 83 32  
**Allmänt:** Janne Jonsson  
**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 Rehmström 070-585 00 44  
**Östergötland:** Olof Irander 070-671 71 76  
**Dalarna och Gävleborg:** Evald Karlsson 0730-53 71 98  
**Värmland:** Håkan Nordström 070-578 00 33

## I detta nummer

Ordförande har ordet.....	2
Kallelse till årsmöte .....	3
BM 320 – 60 års jubilar 2021.....	4
Maskinträff på Hogarhamnen .....	5
Zettelmeyer – ett företag med anor .....	6
Munktellemuseet .....	9
Besök hos Hannu Olsson i Rudskoga.....	10
Mekartips – Reparation av bromsar på BM 425 Terrier.....	12
Det kom ett brev.....	13
Lindom Magnetservice.....	14
Hembygdens Traktorsällskap .....	15
Kalle med sin 350 .....	16
Volvo 145 Pickup .....	17
Traktorauktion på Alaröds Gård.....	17
Vad hände 1971 inom BM .....	18
Bolinder-Munktel först igen!.....	19
Urban "Tändkulan" Sondell .....	20
Curt Karlsson med sin BM 36.....	21
Semesterresa med Boxer .....	22
Mekartips – Byte av o-ringar i hydraulisk lyft till BM 425 .....	23
Vad händer i Östergötland .....	24
Läsvärt från förr .....	25
Traktor Volvo BM T 650 .....	26
Renovering av LM 218 – motorn del 4.....	27
Pressrelease – ÖSA Nostalgi 2021 .....	28
Traktordag på Bjärnums museum .....	28

# Från redaktionen

Efter utgivningen av senaste BM-bladet, nr. 2, avsåg sig Lennart Öknegård och Per-Arne Pettersson sitt uppdrag som ansvariga för framtagningen av BM-bladet. Jag blev tillfrågad av styrelsen om jag kunde tänka mig att ta över som redaktör vilket jag accepterade.

Detta blir mitt första nummer som redaktör. Någon erfarenhet som redaktör har jag inte annat än vid sidan av Lennart men jag tänker göra allt för att bibehålla den höga nivå som BM-bladet har.

Några förändringar av BM-bladet har jag inte planerat. Jag ser heller inget direkt behov av någon förändring. Kanske ni medlemmar har något förslag? Tidningen är till för er! Hör av er, både med ros eller ris.

Det finns dock en nyhet i detta nummer och det är att Munktellemuseet kommer att från och med detta nummer ha en egen sida i tidningen.

Något jag saknar är artiklar, bilder och även tips som kan bli en artikel från er medlemmar. Hör av er, ta bilder (helst digitala och högupplösta), maila eller ring och berätta så skriver vi ner Er berättelse.

Avslutningsvis vill jag rikta ett tack till Lennart och Per-Arne för att ha skapat BM-bladet. På 10 år har det från ett medlemsblad blivit en tidning på 32 sidor. Betänk att tidningen knappast har några annonser utan allt är läsvärt innehåll. 📌

Björn Cagner

## Skribenter i detta nummer

Björn Cagner	Lennart Öknegård
Jannike Serneberg	Åke Björkhem
Morgan Lundqvist	Olof Irander
Jörgen Forsrup	Arkiv Sörmland
Guy Larsson	

### Varmt tack alla bidragsgivare!

**Framsidan:** Originalbroschyr för BM 320.

## Välkommen till Sevalladagen 2021

Plöjning med veterantraktorer

Lördagen den 25 september kl. 10.00

Anmälan och frågor kontakta Bo Johansson tel: 0705-21 91 26  
Mer information finns på [www.sevallasocken.se](http://www.sevallasocken.se)

Övriga aktiviteter:

Utställar, loppisbord, klappa djur, åka traktor och vagn,  
kåpphästridning, hoppborg, hamburgare- och fikatält,  
tipspromenad, yxkastning, fiskdamm, ansiktsmålning, med mera.

# Ordförande har ordet

Nu har vi gått igenom ytterligare en sommar med begränsningar av tillställningar på grund av coronan. Trots det har våra regionombud lyckats genomföra och även vara med på olika arrangemang. Mer om dessa kan ni läsa om i detta nummer av BM-bladet.

Foldern, som vi skrev om i förra BM-bladet, är nu skickad till regionombuden. I den kan man läsa om vad BM-klubben har att erbjuda. Vill ni ha foldrar att dela ut, till exempel vid träffar så hör av er till klubben eller till ert regionombud, antingen per telefon eller mail. Kontaktuppgifter finns på sidan 2.

Specialverktygen som vi skrev om i tidigare BM-bladet har vi lagt ner. Det blir för stor kostnad att tillverka ett fåtal verktyg som fungerar.

Fr.o.m. BM-bladet nr 3 har vi en ny redaktör, som heter Björn Cagner. Han har tidigare varit regionombud i Bohuslän och Dalsland och har arbetat för BM-klubben i många år.

Vi hälsar honom välkommen som redaktör.

Våra förra redaktörer, Lennart Öknegård och Per-Arne Pettersson, kommer att hjälpa till året ut.

Årsmötet är inplanerat till den 16:e oktober. Se annons nedan.

Traktorn på bilden är en Volvo BM 2650 och ägare är Clas Liljeblad, Björkvik.

Hoppas att få se er på årsmötet. Om inte får jag önska en trevlig höst. 🍂

Guy Larsson, Ordförande



## 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](http://munktellmuseet.com)

## Kallelse till årsmöte

Medlemmarna i Svenska BM-klubben kallas till  
årsmöte  
Lördagen den 16 oktober 2021.

Plats: Munktellmuseet i Eskilstuna.  
Parkering: se museets hemsida.  
Kaffe och kaka serveras från 12.00  
Årsmötet börjar 12.30  
Lunch serveras 13.30  
Dagordning enligt stadgarna.

Samtliga handlingar för årsmötet finns att tillgå  
på mötet.

För vår planering anmäl deltagande senast 30  
september 2021.

Tel: 0709-779990 eller e-mail:  
[kontakt@bmklubben.se](mailto:kontakt@bmklubben.se)

P.g.a. av den pågående pandemin och gällande  
restriktioner kan mötet ändras med kort varsel.  
Eventuell ändring meddelas på klubbens  
hemsida [bmklubben.se](http://bmklubben.se)



Trots sina svagheter blev 320 framgångsrik och tillverkades i 15.000 exemplar.

Trycket på BM att på sikt ersätta den mycket populära men med åren lite omoderna BM 230 Viktor innebar att man var tvungen att utveckla en ny traktor. Vid konstruktionen av den nya traktorn så sneglade man på vad som fanns och hade funnits i företagets produktportfölj. Valet föll på en utveckling av BM 425 men med en dieselmotor från Perkins. Det var en trecylindrig virvelkammardiesel med borrning 91 mm och slaglängd 127 mm, vilket gav en volym på 2,5 liter och 37 hk. På BM språk fick den beteckningen D 913. Att samma motor även fanns i MF 135 och en Fordsonmodell var av ringa intresse. Här gällde det att få fram fördelar som uppvägs att konkurrenterna var billigare. Därför utrustades motorn med en startmotor på inte mindre än 4 hk. Motorn var också försedd med Bosch 12-volts elsystem. För att göra maskinen attraktiv på exportmarknaderna kunde den fås i utförande som "narrow-tractor" för användning i vinodlingsdistrikten i Frankrike.

Bortsett från motorn var 320 traktor samma traktor som 425:an i sitt senaste utförande; d.v.s. med TerraTrol hydraulsystem, 5-växlad låda och oberoende kraftuttag. Men utseendet skiljde sig genom den "uppnosiga" grillen.

Efter 1 år så infördes en bensinvariant till 320:an med en B18C motor på 37 hk. Den kom bara att tillverkas i 650 ex under 1962 och 1963. Dieselvarianten däremot blev en framgång och tillverkades i över 15 000 exemplar under perioden 1961–1964.

# BM 320 -60 års jubilar 2021



Här en 320 i vingårdsutförande.

Även om traktorn producerades under en kort tidsperiod så hann den att genomgå flera förbättringar. En ordentlig instrumentpanel med traktormeter infördes, pedalernas utformning förbättrades, effektivare bromsar och en annan sits som förbättrade arbetsmiljön. Som extra utrustningar erbjöds ställbara yttre begränsningslänkar, alternativa dragutrustningar, olika däckutrustningar, mm. Den väsentligaste förbättringen av traktorn var att den kunde fås med 2-funktions kraftuttag. För att få plats med detta så utnyttjades platsen mellan koppling och växellåda.

Oftast blev jämförelserna med MF 135 och kritiken mot traktorn mycket hård,

både prismsigt och specifikationsmässigt. Ofta klagades det på hyttkomforten, dragutrustning och däckutrustning. En svaghet som 320:n hade var att bakaxeln inte var lämpad för industritraktormarknaden då den ansågs för klen. Det krävdes en bakaxel som tålde högre moment och högre belastningar än vad 320:an kunde klara av. Kritiken fick ligga till grund vid konstruktionen av efterträdaren, 400, som också kallades Buster. Den kom 1964 och var i allt väsentligt av annan konstruktion.

Den första 320 traktorn levererades till lantbrukare Gustaf Undin på Marö gård, Torsvalla. 🚧

Text och bild: Jörgen Forsrup



En närbild på den 3-cylindriga dieselmotorn.

# Maskinträff på Hogarhamnen

För sjunde året i rad anordnade Sandra och Peter "Peter Bårgare" Johansson en Maskinträff på sin gård, Hogarhamnen, i Norra Bohuslän. I år var träffen 19–20 juni. Som vanligt kom det massor av traktorer, lastbilar, veteranbilar och terrängbilar. Flera nya utställare kom också. Ett företag sålde allehanda klockor och skyltar för oljebolag och traktormärken. Ett norskt företag som sålde vapen hade letat sig dit och tände stora grillen och bjöd på grillat vildsvin. Surhållet var öppet för djärva förare. Morgonens regnskur gjorde det halt för de som ville vara med i traktorpullingen.

BM-klubben representerades av regionombudet Morgan Lundkvist. Försäljningen av klubbartiklar gick väl sådär. Det var lite glest med besökare men några nya medlemmar blev det allt. Framförallt var det "gamla" medlemmar som besökte klubbältet. Troligen påverkade pandemin antalet besökare. Regnskuren på lördagsmorgonen gjorde att Morgan fick sällskap iältet av Leif Rosell från Skogsveteranerna som ville prata med folk om sin nya bok, "Osjungna Män". 📖

Bilder: Morgan Lundkvist  
Text: Björn Cagner



Ljuddämparna är populära. Leif Rosell underhåller med historier.



Här fick man prova nygrillat vildsvin.



Tänt var det här!



Absolut träffens snyggaste flak.



Ovanligt många lastbilar med i år.



Det var gott om BM traktorer.



Några gamla trotjänare. BM 36 med stötfångare. Kraftigt nedlastad BM 55. Kanske för pullingen?



Många är oroliga för generationskiftet men det finns undantag.



# Zettelmeyer – ett företag med anor

*Fabriken i Konz som den ser ut i modern tid.*

För att bredda produktutbudet och att nå ett nytt affärsområde, kompakta anläggningsmaskiner, köpte Volvo 1991 det tyska företaget Zettelmeyer Baumaschinen GmbH. Företagets avancerade lastmaskiner hade en marknadsledande position i Europa och de kompakta lastmaskinerna blev snabbt ett nytt framgångsrikt produktområde inom Volvo Construction Equipment.

I föregående nummer av tidningen kunde vi läsa om Zettelmeyers historia före övertagandet. Artikeln berörde närmast produktområdet traktorer och vi skall här nu ge en kompletterande redogörelse för övriga maskinområden som de verkat inom.

## Historik

Hubert Zettelmeyer A-G Maschinenfabrik, Konz, Tyskland, etablerades 1897 och var från första stund inriktad på utveckling och tillverkning av moderna anläggningsmaskiner för vägbyggnad, med speciellt fokus på ångvältar. Detta i en tid då denna typ av industri i Tyskland befann sig i sin linda. Andra produkter var rivarutrustningar, bostadsvagnar för arbetare, transportvagnar, bevattningsvagnar och pumpar. Tillverkningen skedde i standardiserade serier efter specifikationer enligt DIN-standard. Fram till 1930-talet hade man levererat närmare 200 ångvältar fördelat på ett 60-tal inom

landet och de övriga drygt 130 var spridda över Europa, Afrika och Asien, varav ett flertal till bl.a. Kina.

## Några historiska årtal

**1897** Företaget grundades av Hubert Zettelmeyer.

**1910** Lanserade de första anläggningsmaskinerna: ångvältar.

**1953** Startade produktionen av lastmaskiner. Totalt antal tillverkade 44 464 st.

**1977** Wheeldozers presenterades. Totalt antal tillverkade: 464 st.

**1981** Zettelmeyer invigde en ny fabrik i Konz-Könen som idag är ett centrum för tillverkning av bl.a. kompaklastare.

Zettelmeyer L500.



Zettelmeyer ångvält.





Zettelmeyer ZL302, hyttlös variant.



Zettelmeyer ZL602C Si, blev L30 i Sverige (med TP länkarms-system och Volvo BM redskapsfäste).

Fabriksbyggnaden omfattade 1991 ca 32 000 m<sup>2</sup>, av vilka 2 000 m<sup>2</sup> utgjorde kontorsdel. På fabriksområdet, med en total yta på närmare 190 000 m<sup>2</sup>, låg också ett reservdelsförråd innehållande, utöver hyllförråd, ca 2 000 m<sup>2</sup> pallyta och ca 4 000 m<sup>2</sup> containeryta.

**1990** Volvo lägger bud på 25,1 % av Zettelmeyers aktier.

**1991** Företaget övertas och integreras i Volvos nya affärsområde kompakta anläggningsmaskiner.

**1994** Introduceras Zettelmeyer "Serie B" av kompakta hjullastare.

**1996** Introduceras Zettelmeyer "Serie C" av kompakta hjullastare.

**1998** Maskinerna fick varumärket Volvo.

**1998** Utvecklas en helt ny serie av kompakta hjullastare.

**1998** Den nya serien erhåller "The Excellent Swedish Design" priset i Stockholm.

## Hjullastarna

Den första hjullastaren utvecklades och producerades vid Zettelmeyer i början på 1950-talet och knappt 20 år senare gjorde

den första kompakthjullastaren med hydrostatisk drift entré.

Den första lastmaskinen som presenterades 1953 var L500, en baklastare. Maskinen byggdes på traktorerna Z1/Z2 och ersatte tidigare använda traktorer med frontlastare. Maskinen hade lastaggregat med parallellföring vilket väckte uppmärksamhet vid denna tid. Motorn var en 30 hk Deutzdiesel och maskinvikten 3 350 kg. Volymen i standardskopan var 0,4 m<sup>3</sup>.

En totalrenoverad L500 finns sedan 2006 utställd på Munktellmuseet i Eskilstuna.

År 1976 introducerade företaget två nya maskinmodeller – en hjullastare och en hjulschaktare. Båda var försedda med hydropneumatisk avfjädring, vilket innebär att de kunde framföras med betydligt högre hastighet under arbetscykeln än vad de tidigare modellerna klarade av.

1985/1986 lanserades en helt ny modern serie lastmaskiner. Bland de första märks 1985/86: ZL8C, ZL 15D, CL22C, ZL 42D.

## Högst marknadsandel i Tyskland

Sedan starten år 1901 har Zettelmeyer producerat mer än 40 000 anläggningsmaskiner. Av dessa utgjorde drygt 30 000 hjullastare. Avsättningen av produkterna fann man såväl på den militära som på den civila marknaden. I huvudsak skedde försäljningen inom Europa med den högsta marknadsandelen, nästan 20 %, i Tyskland.

## Volym i de lättare klasserna

Av de 14 modeller som 1991 ingick i produktprogrammet för hjullastare var tyngdpunkten, förlagd i klassen 4 till 6 ton. Den minsta modellen var en 3,2 tonnare med en lastkapacitet på 2,1 ton. Den största vägde 23,6 ton och kunde ta 18,3 ton last.

Utöver hjullastarna tillverkades även två modeller hjulschaktare på 23 ton respektive 24,5 ton.

## Drygt 800 anställda

Det totala antalet anställda uppgick 1991 till drygt 800, varav ca 200 tjänstemän.

Zettelmeyer ZL602 SL.



Zettelmeyer ZL802Si, blev L40 i Sverige (med TP länkarms-system och Volvo BM redskapsfäste).





Volvo ZL302C.



Volvo L40.

#### Maskiner i produktion vid Zettelmeyer vid övertagandet 1991:

Zettelmeyer ZL 302	-1997
Zettelmeyer ZL 402	-1997
Zettelmeyer ZL 502	-1997
Zettelmeyer ZL 602	-1996
Zettelmeyer ZL 602 Si	-1996
Zettelmeyer ZL 602 SL	-1995
Zettelmeyer ZL 702	-1995
Zettelmeyer ZL 801 Serie B	-1993

I Sverige var ZL 602 SL den enda maskin som såldes vid övertagandet. Den hade en maskinvikt om 4,6 ton och en motoreffekt på 41 kW. Skopvolymen är 0,8 m<sup>3</sup> och tipplast rak maskin uppgick till 3 550 kg.

#### ZL-modeller som producerades efter övertagandet:

(samtliga Zettelmeyer-märkta)

ZL 302 – ZL 702 blev Serie B och C.

ZL 801 blev ZL 802.

Zettelmeyer ZL 602C Si / L301996–1998 Blev L30 i Sverige (TP länkmarmssystem + Volvo BM redskapsfäste)

Zettelmeyer ZL 802 1993–1997

Zettelmeyer ZL 802 i 1993–1996

Zettelmeyer ZL 802 Si / L40 1993–1998

Blev L40 i Sverige (TP länkmarmssystem + Volvo BM redskapsfäste)

#### De första Volvomärkta kompaktlastarna kom 1998:


Volvo ZL302C	1998–2005
Volvo ZL402C	1998–2003
Volvo ZL502C	1998–2003
Volvo L30	1998–2001
Volvo L32	1998–2001
Volvo L35 Z-bar linkage	1998–2001
Volvo L35 TP-linkage	1998–2001
Volvo L40	1998–2001
Volvo L45	1998–2001

#### Kompaktlastare i produktion idag hos fabriken i Konz i Tyskland:

Volvo L20F	2010–
Volvo L25F	2010–
Volvo L45F	2009–
Volvo L50F	2009–
Volvo L30G	2013–
Volvo L35G	2013–
Volvo L20H	2017–
Volvo L25H	2017–
Volvo L45H	2015–
Volvo L50H	2015–

Introduktionen av kompaktlastarna har visat sig vara mycket lyckad med en stor potential för teknisk utveckling vilket de så omtalade Volvo Electric, som erbjuds på marknaden idag, är ett gott exempel på.

Volvo L20 Electric 2021–

Volvo L25 Electric 2020– 

Text: Lennart Öknegård

Bild: Per-Arne Pettersson



Volvo L20H, den minsta kompaktlastaren i produktion.



Volvo L50H, den största kompaktlastaren i produktion.



Volvo L25 Electric, en av de nya elektriska kompaktlastarna.



# MUNKTELLMUSEET

## Kära BM vänner!

Hoppas alla där ute har haft en fin och härlig sommar. Det har ju än en gång varit ett bra tillfälle att uppleva Sverige med tanke på att vi fortfarande lever med en pandemi runt om i världen.

Vi på Munktellmuseet har efter vårt nyöppnande haft en rusning av besök som vi inte kunde ha förutspått innan. Det har varit besöksrekord vecka efter vecka, och vi är så ödmjukt tacksamma och glada för att se alla leenden från våra gäster varje dag. Besökare har tillkommit från hela landet och vi har även haft besök från flera länder i Europa under sommarmånaderna. Härligt när folk hittar hit och får ta del av Sveriges långa industrihistoria!

Vår nya framtidsutställning är verkligen populär för alla åldersgrupper. Det är roligt att testa grävsimulator, samtidigt som barnen gräver makaroner med minigrävare.

Innan vi tog lite välförtjänt semesterledigt tog vi ut några traktorer och luftade dessa på en liten parad igenom stan. Ett mycket populärt inslag en solig eftermiddag!

Vi märker också att det börjar röra på sig när det gäller andra aktiviteter som konferenser och möten generellt. Vi har en del uppbokade event framöver i höst, och skulle det påverka våra öppettider så kommer information finnas på både hemsida och sociala medier.

På tal om sociala medier; missa inte att gå in och följ vårt nya instagramkonto!

Framöver kommer Munktellmuseet



Från utsidan ser museet ut som vanligt men på insidan har det skett förändringar...

även försöka ha några löpande temautställningar för att hålla museet levande igenom året. Vi återkommer till detta vid ett senare tillfälle.

Önskar alla en trevlig höst och ser fram emot att se er på museet i framtiden.

Kom ihåg att nu går det även att boka in lite guidade visningar om så önskas. 🗨️

Med vänliga hälsningar,  
Jannicke Serneberg  
Munktellmuseet



Här syns det nya rymliga kaféet med den populära framtidsutställningen i bakgrunden.



Det är bra tryck med besökare på museet.



Vy över nya receptionen.



Säkert redan Sveriges mest fotograferade hjul.



Paraden genom Eskilstuna var mycket uppskattad.

# Besök hos Hannu Olsson i Rudskoga

”Här kommer långgående gäster”. Så hälsade Hannu oss välkomna att se på hans maskinsamling. Uttrycket långgående myntades av en chaufför på Bäckhammars Pappersbruk som använde uttrycket för att visa när han var hos leverantörer att han kom långtifrån.

Det var BM-klubbens nya regionombud i Värmland, Håkan Nordström, som tagit oss med till Hannu som bor i Rudskoga utanför Kristinehamn. Hannu, som tidigare arbetet på Bäckhammars Pappersbruk har alltid varit motorintresserad. Ända sedan han som liten åkte med sin morfar på hans Epa-traktor. Redan som 11-åring släpade Hannu hem sin första Epa-traktor som var byggd på en Chevrolet 1934. Den var inte i speciellt bra skick så Hannu fick ta isär hela motorn innan

han kunde starta den. Tyvärr råkade han göra sönder urtrampningslagret. Det var ömtåligt för det var tillverkat av kol. Det fanns nya att köpa men de kostade hela 29 kronor vilket Hannu inte hade. Alltså täljde han ett nytt av björk men det höll inte så länge utan det brann upp.

Sedan har samlandet bara fortsatt under ungefär 60 år. Alltså har det blivit en hel del samlat, inte bara maskiner utan även på historier. Hannu berättade om en granne som på 60-talet hade en mycket nyckfull motorcykel. Ibland gick den men mest gick den inte. Vid ett tillfälle skulle grannen till grannsocknen. Motorcykeln startade men stannade halvvägs och vägrade starta igen. Då hade grannen fått nog. Han tog den till ett ställe där de grävde täckdiken. Där vred gran-



*Till vänster om den fina T 33 står Hannu Olsson och till höger Håkan Nordström. I nästa nummer av BM-bladet kommer en utförlig presentation om Håkan som är klubbens nya regionombud i Värmland.*



*Här syns den trehjuliga Epa-traktorn. Observera startveven till höger.*



*En vevstake kan vara bra till mycket. Här som ett stödlager.*



*Några av veteranbilarna som stod närmast vägen.*



*En radhacka byggd på en BM 36 från 1952. Lägg märke till hur fram och bakruta är vinklade för att undvika reflexer.*



Praktiskt med verktygskrokar. Alltid till hands och lätt att se om alla är med.



Röde Orm med sitt tjuder i nosen.

nen till styret så motorcykeln inte skulle bli bredare än täckdiken och tryckte ned den i diket. Ett antal år senare, troligen på 90-talet, skulle grannen flytta. Då sa han till Hannu var han grävde ned den. Hannu grunnade länge på detta men först på 2000-talet sa han till en annan granne som då hade en traktorgrävare: "Kom så gräver vi upp den". Och mycket riktigt. Precis där granne sagt så låg den. Tyvärr var den bortom all räddning efter alla år i jorden men Hannu har fortfarande kvar resterna. Sedan var det bonden som köpt sig en ny Grälle. Varje vinter ställde han in den på logen, tappade ur kylvattnet, täckte golvet med kålrötter ifall den skulle bli hungrig och bredde en presenning över traktorn. Batteriet fick följa med hem. Varje vår kom bonden med batteriet under armen och en spann med varmt vatten till kylaren: "Här ska det inte bli någon kallstart". Det blev fler historier men det går inte att ta med alla.

I traktordelen fanns säkert ett 25-tal traktorer av olika märken men mest BM. Både vanliga BM men även mindre vanliga och även ombyggda. Den mest udda var en T 22 där motorn var ersatt av en typ stående gräsklipparmotor på 13 "piggare" hästar. Kylaren på T 22 var borttagen och där satt den nya motorn direktkopplad till vevaxeln vid remskivan

på originalmotorn. Detta för att den nya motorn hade ingen koppling så Hannu måste behålla originalkopplingen. Övriga delar på originalmotorn behövdes inte så det enda som fanns kvar var motorblock och vevaxel. Det fanns en oljebehållare som såg till att ramlagren fick smörjning.

På andra sidan vägen stod ett 10-tal Epa-traktorer, både Volvo, Chevrolet men även mer udda, bland annat en trehjulig av annat fabrikat med Chevrolet motor från 1926, faktiskt med toppventiler och 12-volt elsystem. Den hade även en passagerarsits. Då den endast hade ett framhjul så hade den rak rattstäng som via en snäckväxel styrde hjulet. Som lagerbock för den långa rattstäng hade den en vevstake som stödlager. Ett problem med denna konstruktion var att det inte gick att använda startveven då framhjulet satt i vägen. Alltså satt startveven vid sidan och var förbunden med motorn med en kedja. Dessutom hade den en finurlig frikopplingsanordning så veven inte skulle rotera när motorn startat. Där stod också en radhacka byggd på en tidig BM 36 med Injectorpump. Radhacken var byggd i Vallåkra. Hytten är en BoBo Hytt från Finspång. Ett mycket snyggt bygge med pneumatisk styrning av hackorna.

Förutom traktorerna så hade Hannu flera veteranbilar, både personbilar och

lastbilar. Där fanns också vanliga cyklar, mopeder och motorcyklar. De flesta av veteranbilarna var i mycket gått skick, en del var renoverade som en tvåfärgad Ford Fairlane Victoria från 1956, andra var i mycket fint originalskick som en Morris Minor. Hannu hade sett en Morris Minor som hade en gangsterkeps. Det ville Hannu ha till sin men trots ett idogt sökande, även i England, så kunde inte Hannu hitta någon. Då fick Hannu plötsligt ett tips: "Det finns en firma utanför Borås som tillverkar gangsterkepsar". Hannu kontaktade firman som svarade: "Visst, vi tillverkar till alla bilar". Så nu har Hannu keps på sin Morris.

En mycket fin Volvo Titan timmerbil med Hiabkran och släpvagn stod vid infarten. Längre in fanns en Scania Vabis L51 skotare. Den var byggd på Astor Larssons verkstad utanför Ulricehamn i början på 60-talet. Den kallas Röde Orm och är lite speciell. Pumpen till servostyrningen drivs direkt på vevaxeln vilket gör att släpper man på gasen så går det inte att styra. Skotaren har tryckluftsbromsar men som slutat fungera. Det är därför det hänger en kätting i nosen. Om det lutar så får man lägga kättingen runt ett träd så skotaren inte rullar iväg. Enligt Hannu har skotaren en fördel. Man slipper kröka på sig när motoroljan ska tappas ur. Runt skotaren stod ytterligare gamla lastbilar som Volvo Titan, Volvo Raske och Scania Vabis Regent. Alla troligen från 50-talet förutom en Scania 110 Timmerbil som var nyare. Ja, nyare? Troligen 70-tal. Det fanns också en stor Svedala vägvält från 1963, en Cat 212 vägghvel från 1953 med bensinmotorstart, ytterligare en timmerbil och till och med, en vassklippningsbåt.

Här hade man kunnat gå hur länge som helst och hela tiden hittat mer maskiner men till slut, efter många skratt, var det ändå dags att bege sig hemåt. 🚪

Text och bild: Björn Cagner



En liten del av traktorsamlingen.



Här syns hylsverktyget och slagnyckeln.



Avdragaren är på plats med alla hjulmuttrar monterade.



I mitten av bilden syns bromsnyckeln som är fäst i hävarmen. Styrbromspedalen och dragstången är fästa i medbringaren som i sin tur är fäst i hävarmen.

## Mekartips

# Reparation av bromsar på BM 425 Terrier

Problemet var att bromsen endast tog på höger sida, speciellt märktes detta när styrbromsarna användes. Alltså skulle bromsen på vänster sida demonteras. Rätade på vikbrickan innanför centrummuttern. För att lossa centrummuttern som mäter 65 mm och har ett åtdragningsmoment på 200 kpm så krävs kraftiga verktyg. Här testades med en krafthylsa med entumsfattning, entumsskaft och ett 2 m långt förlängningsrör. Trots valet av verktygen så sviktade skaftet vilket gjorde att det var svårt att ta i. Istället slogs muttern lös med en slagnyckel och sedan kunde muttern tas bort med hylsan. Därefter lossades hjulmuttrarna något, bakänden hissades upp och en pallbock sattes in under trumpeten och hjulmuttrarna och hjulet togs bort. Avdragaren monterades på trumman med hjälp av alla hjulmuttrar. Då gängen i hjulmuttrarna börjar en bit in i muttrarna så kan det vara lämpligt att vända på muttrarna så de får fäste hela vägen. Centrumbulten på avdragaren är M30 och har sexkantsmått på 46 mm. För att dra åt bulten användes en 46 mm hylsa. Det räckte att lägga i ettans växel för att hålla emot. Med en smäll släppte bromstrumman från axeln. Avdragaren togs bort och trumman lyftes av.

*Tänk på att gamla bromsar, både damm och band, kan innehålla asbest. Därför rekommenderas att noggrant tvätta broms och bromstrumma med vatten och rengöringsmedel innan den tas isär. Det går också bra att använda en dammsugare om den har godkänt filter för att suga*

*bort dammet. Använd absolut inte tryckluft för att blåsa bort dammet!*

Bromsen såg helt okej ut och alla delar rörde sig lätt. Även bromsbanden såg okej ut. Alltså måste felet ligga någon annanstans. En noggrann undersökning av hela länkaget från bromspedal till broms visade att medbringaren på vänster sida satt fast i hävarmen för bromsnyckeln. Bromsnyckel är BM:s benämning på den axel som går från dragstången ut till bromsen och påverkar bromsbackarna. För att få loss hävarmen måste först styrbromspedalen tas bort och dragstången till bromspedalen lossas. Därefter lossas låsbulten med mutter som klämmer fast hävarmen på bromsnyckeln. På baksidan av bromsskölden där bromsnyckeln går igenom skölden sitter en tättningsbricka och en fjäder som trycker brickan mot skölden. Fjädern som sitter runt bromsnyckeln går att "skruva" bakåt så att man kan dra ut bromsnyckeln tillräckligt för att få loss hävarmen. Innan det går att dra ut bromsnyckeln så måste först förstärkningsplattan och fjädrarna som spänner bromsbackarna mot bromsnyckeln tas bort. Därefter kan bromsnyckeln dras ut.

När hävarmen lossats visade det sig att medbringaren rostade fast ordentligt i hävarmen. Det var först efter en kraftig uppvärmning som den ville släppa. Efter en noggrann rengöring och infettning så löpte den lätt. Innan monteringen togs justerskraven för bromsbackarna isär och rengjordes noggrant. Skruven smordes in med ett tunt lager kopparpasta och sat-

tes ihop med hylsan. Skyddsblecket på bromsskölden som sitter mittför justerskraven smordes också så det kunde röra på sig.

Därefter togs monteringen vid. Först trädde bromsnyckeln in genom bromsskölden och monterades ihop med hävarmen. Se till att kilen på bromsnyckeln hamnar i spåret i hävarmen. Bult och mutter drogs åt. Tättningsbrickan och fjädern på bromsnyckeln "skruvades" tillbaka på bromsnyckeln så den spändes mot bromsskölden. Länkbulten som håller dragstången till medbringaren monterades med ny saxsprint. Därefter monterades bromsbackarna, fjädrarna, bromsbackshållarna och justerskraven tillbaka. Bromsbackarnas ändrar som låg emot justerskraven smordes med ett tunt lager kopparpasta. Tänk på att vända justerskraven åt rätt håll så justerskravens spärhjul kommer mittför hålet i bromsskölden. Därefter sattes bromstrumman på plats och vikbricka och mutter sattes tillbaka. Nu monterades styrbromspedalen tillbaka. Den har splines så avståndet från golv till pedal är ställbart. Lämpligast kan vara att sätta den på samma avstånd från golvet som den andra styrbromspedalen sitter på. Dra åt låsbulten ordentligt.

Därefter justeras bromsbackarna så de nästan tar i trumman. Trampa hårt på bromspedalen några gånger för att centrera backarna. Kontrollera därefter om backarna behöver justeras ytterligare.

Nu är det klart att sätta tillbaka hjulet och hissa ner traktorn från pallbocken.



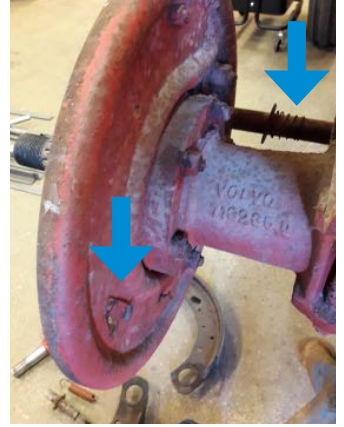
Det säkraste sättet att skydda sig mot bromsdammet är att tvätta bromsen. Använd mask, glasögon och handskar.



Bromshävvarmen med den fastrostade medbringaren.



Bromsen och alla delar tvättade och klara för montering. Hävvarmen har fått lite färg på sig då den blev så svart vid värmningen.



Snett ned till vänster på skölden syns den lilla luckan som används vid justering av bromsarna. Alldeles ovanför trumpeten syns bromsnyckeln med fjäder och tätningsbricka.

Drag samtliga hjulmuttrar. Drag sedan åt centrummuttern tills den når rätt moment, 200 kpm. Lås med vikbrickan.

För säkerhets skull och för att det ska bli så lika som möjligt så demonterades även andra sidan och bromsen kontrollerades.

Den rengjordes även och justerades till lämpligt spel. 🛠️

Text och bild: Björn Cagner

## Det kom ett brev

Hej igen

Håkan Johansson, medl. 2108, vid tangenterna. Nu har det hänt igen och jag kan inte låta bli. Någon bot finns säkert inte heller. Jag vet att man inte skall förändra en veteranare, men jag får ideligen återfall. När jag renoverade min Boxer 350 i vintras, som jag tidigare skrivit om, kom jag på följande. Skyddsbågens främre rör lutar ju bakåt, vilket gör att insteget till hytten blir trängre plus att man får dörren i huvudet. Bustern har en båge där röret har en lodrät del upp till huven och sedan lutar. Jag beslöt mig för att bocka om bågen likt den på Bustern.

Jag tog bort de 4 skruvarna som fäster bågen mot golvet/balken och satte dit långa skruvar utan mutter istället. Jag ställde Boxern nära ett stort träd på tomt och anslöt stroppar i överkant på bågen till trädet. Körde fram lastaren framför Boxern och anslöt stroppar mitt på bågen fram. Med släppt P-broms så backade jag lastaren tills alla stroppar var spända. Sedan kunde jag försiktigt tilla lastaren tills rören fått rätt böjning. Vid den här operationen så blir rören ca 2 cm för korta och får fel vinkel mot golvet. Det var därför jag satte dit dom långa skruvarna. Jag kapade bort dom och svetssade i förlängningar. Ett problem var nu

att huven gick inte att öppna, den slog i bågen. Det löstes med att huven kapades ca 70 mm och en skarvplåt monterades på tanken. En annan mindre sak var att nu får man tanka traktorn inne i hytten som är bra om det regnar. Bifogar en bild som bättre beskriver själva böjningen och även en bild på slutresultatet. Samtidigt så tillverkade jag ett rejält fotsteg.

### Ett tips:

Jag har numera infört en ändring på alla mina maskiner som en ren försiktighetsåtgärd.

Batterifrånkiljaren skall alltid, om det nu går, sitta så man når den från förarplatsen.

Anledningen är att jag, och säkert många med mig glömmer att slå till strömmen när man går förbi frånkiljaren på väg upp i hytten. Väl uppe i hytten så är tändningen död och misstaget ett faktum. Adrenalin stiger och man beger sig ut ur hytten i vredesmod.

Risken med detta är att man kanske snubblar och bryter sig. Så mitt råd är att hitta en plats som nås från stolen. Det behövs oftast endast lite längre kablar och kanske något grövre dim. 🛠️

Ha det bra  
Håkan

Text och bilder: Håkan Johansson  
Redigering: Olof Irander



Traktorn fastspänd vid ett träd och i hjulastare.



Här är traktorn som renoverad med den justerade bågen. Fotsteget syns också.



Olof har spänt upp magneten i skruvstycket, tagit av fördelarlocket och påbörjat undersökningen.



Mitt i bilden syns lindningsmaskinen. Trådspänningen måste ställas in exakt. Annars kan tråden gå av. Strax under klockan syns några av hjulen som tråden måste löpa över. Faktiskt sitter det tråd i maskinen men den är så tunn, 0,06 mm, så den syns inte.

# Lindom Magnetservice

I Järlåsa samhälle som ligger mellan Sala och Uppsala finns Lindom Magnetservice som drivs av Olof Jonsson sedan 14 år. Olof har ett gott påbrå då både hans pappa och farfar var elkraftsingenjörer och redan som liten lindade han om sin första elmotor. Olof började sin bana med att reparera generatorer men nu för tiden reparerar han uteslutande magneter. Verkstaden kanske ser lite oansenlig ut men väl därinne häpnar man över alla specialmaskiner: testutrustning, lindningsmaskiner, svarvar för kollektorer, lackeringsutrustning, vakuumkammare, fräs och pelarborr. Dessutom hyllor med koppartråd och mängder med magneter,

både färdiga och sådana som skulle reparerar. Det var magneter till traktorer, bilar, motorcyklar och båtar.

Inför vårt besök hade vi tagit med en magnet till en T 24 som Olof skulle visa på hur han testar den. Magneten späades fast i ett skruvstöd och Olof tog bort fördelarlocket och rotorn. Sedan höll han en skruvmejsel mellan rotoraxeln och några millimeter från gods samtidigt som han snurrade på impulsgivaren. En präktig blå, nästan lila gnista visade sig. Alltså fungerade magneten. Största fienden för magneten är fukt som kan kortsluta lindningen. Har det kommit in fukt i lindningen så är den nästan omöjlig att få ur. Sekundärlindningen består av 14 000 varv med 0,08 mm. tunn koppartråd. Därför behövs specialmaskiner för att klara detta. Tidigare hade Olof en handvevad maskin men i dag har han en elektrisk. Tur är väl det för vissa magneter kräver ännu tunnare tråd och fler varv. Då gäller det att trådspänningen är rätt inställd. Efter lindningen måste spolen vacuumimpregneras och sedan ugnshärdas. Anledningen till detta är att trådarna rör sig mot varandra på grund av den sinusström som bildas i lindningen får trådarna att röra sig mot varandra. Om de inte "limmas" mot varandra så kommer de att "gnaga" hål på isoleringen och förorsaka kortslutning.

Även impulsgivaren fungerade. Impulsgivaren som består av en fjäder och

två vikter är till för att ge en extra "skjuts" åt magneten på låga varv som till exempel när man försöker veva igång traktorn. När traktorn startat så kopplas impulsgivaren ur med hjälp av centrifugalkraften. Därför är det inte lämpligt att försöka starta en 6-volts traktor med ett 12-volts batteri för startmotorvarvet blir så högt att impulsgivaren kopplas ur och gnistan kan bli sämre.

Nästa steg blev att testa kondensatorn. Det gjordes på så sätt att kondensatorn laddas med mellan 250 och 500 volt. Blir det då inget genomslag så fungerar kondensatorn som den ska. Blir det genomslag så måste kondensatorn bytas. Det går bra med nästan vilken kondensator som helt bara den har samma diameter.

Nästa kontroll blev brytarspetsarna. De var slitna men fungerade. Tur det för det går inte att få tag i original. De går att ersätta med brytarspetsar från Volvo Amazon.

Sedan var det dags för rotor och fördelarlock med tändkablar. Rotorn går nästan aldrig sönder. Så var också fallet här. Fördelarlock förslits och kan även spricka men det finns nya fördelarlock att få tag på. När det gäller tändkablar så rekommenderar Olof vanliga kopparkablar. Kopparkablar har för det mesta alldeles för hög resistans(motstånd) vilket påverkar gnistan och kan göra traktorn svårstartad. 🛠️

Text och bild: Björn Cagner



Magneten isärtagen. Längst upp till vänster syns impulsgivaren med sina vikter. Till höger själva huset. Undre raden från vänster syns rotor, lindning och lilla huset med brytare och kondensator.



Här är de tre entusiasterna: Thomas Hellström, Mikael Klingzell och Andreas Lustig.



En mycket snygg BM 55 från 1956.



En av flera snygga BM 350 som deltog i turen.



Det är nästan att man skulle tro att denna BM 320 är ny.



Hans Lindgren poserar vid sin helrenoverade BM-20.

# Hembygdens Traktorsällskap

Hembygdens Traktorsällskap bildades en augustikväll 2020 av tre entusiaster, Andreas Lustig, Mikael Klingzell och Thomas Hellström. Det gemensamma för de här tre är intresset för gamla traktorer oavsett märke. Det är i trakterna kring Nossebro och Sollebrunn i Västra Götaland, eller som sällskapet säger i "Svea rikets vagg" som sällskapet håller till. Sällskapet försöker arrangera olika rallyn mm. Målet är att ungefär var sjätte vecka arrangera något rally eller träff. Vid de senaste arrangemangen har det varit ca 30 deltagande ekipage.

En återkommande träff är Anten runt som i år kördes för 13:e gången. Vägen runt Anten, som är en sjö, går i en mycket vacker och omväxlande natur och är ungefär 45 km. Första delen går i ett böljan-

de lantbrukslandskap för att sedan övergå i en slingrande väg mellan berg och sjö och till slut genom skogsmark. Det var Arne Johansson i Sollebrunn som tog initiativet och bestämde att det skulle ske första lördagen efter midsommar varje år. Arne Johansson är en känd profil i dessa trakter med sin koppling till Shell och även retromacken i Sollebrunn.

Samlingen sker vid Gräfsnäs slottspark som ligger utefter väg 190, även kallad Retrovägen. I år kom ca 35 traktorer av de flesta märken och utseenden. Vad sägs om ett lastflak i trepunkten för hunden som ville vara med. På flaket fanns också ett litet bord, en stol, markis och blomlådor med pelargonier. På toppen en svensk flagga dagen till ära. En snyggt lackerad BM 55 lyste grön och orange i solen. En

som inte lyste var en militärgrön Victor. Matt lack precis som militärfordon har. Den traktor som dock lyste mest i denna vackra soliga dag var en helrenoverad BM-20. Ägare var Hans Lindgren som spenderat 1500 timmar på den med ett mycket fint resultat. Säkert är traktorn i bättre skick nu än som ny. Hans har ytterligare två BM-20 som han tänker renovera. Det fanns dock flera andra traktorer som glänste i solen. Många var i mycket fint skick.

Turen gick medsols runt den vackra sjön med stopp i Långared där idrottsföreningen som vanligt ställde upp och ordnade med servering. Sedan gick turen vidare och vid den södra ändan av sjön ligger Antens station där Anten-Gräfsnäs Museijärnväg håller till. Det är en del av den sedan länge nedlagda järnvägen Göteborg-Vara-Skara järnväg. Har man ingen traktor så kan man här ta tåget tillbaka till Gräfsnäs.

En lyckad tur i vackra omgivningar och dagen till ära med ett otroligt vackert väder som lockade till dopp i sjön vid någon av sandstränderna. Nästa tur är redan planerad till den 11 september då turen går från Essunga till Fåglum på småvägar och området däromkring. Resan avslutas på samma ställe där den startar med en ordentlig lunch dvs. pyttipanna med ägg och rödbetor. 🍴

Text och bild: Björn Cagner



Här är det uppehåll för matrast.

# Kalle med sin 350

Har du nyligen köpt dig en av klubbens berömda originaloveraller så har du säkert läst om Kalle med overallen i förra numret av tidningen. Det är samma Kalle. Som du minns så närde han redan som liten grabb två önskningar – att en dag få chansen att skaffa sig en egen traktorröd 350 samt att få dra på sig den vackra gröna BM-overallen som han så ofta sett sin granne bära. Att han nu på äldre dagar fått en egen overall i absolut garanterat originalskick vet vi alla men hur det gick med traktorn berättar vi om här.

Kalle är inte den som håller inne med sina önskningar för vänner och bekanta. Vad vore då lämpligare än en vindflöjel med en 350 gjord i plåt som present på Kalles 60-årsdag. Tydligt ett gott tecken ty bara några få år därefter fick Kalle



*Kalle ber till traktorgudarna.*



*Takluckan plomberad.*



*Ett nyrenoverat tak.*



*Vindflöjeln som Kalle fick av sin sambo på 60-årsdagen.*

nys om en 350 i Håbo utanför Uppsala. Köpet genomfördes och han lånade en lastbil på firman och hämtade hem den. Maskinen visade sig vara i mycket gott skick, smutsig men allting var helt och inga svetsar.

Det visade sig att taket var helt slut och liknade mest en utsatt knäckebrödsskiva. Sannolikt var traktorn så full av damm beroende på de torra tunga leriga fälten som den arbetat på i Uppland.

Maskinen fick sig en rejäl tvätt och målades därefter för hand med pensel. Allt utom huven, skärmar och inuti. Instrumentpanelen sprayades med svart krymplack.



*En lycklig Kalle och en just hemkommen 350.*



*Nymålade delar till lyften.*



*Den handmålade motorn med svart text.*





Kalle med uppfräschad front.



Traktorn nyrenoverad o grann hemma i Habo.

sons verkstad under överinseende av Curt själv.

Nu har vi maskinen stående i all sin prakt hemma hos Kalle i Ebbarp, Habo och utanför det nybyggda garaget. Observera BM märket i gult på den stiliga blå garageporten.

Traktorn har varit en trogen besökare på en rad maskinträffar som Målilla, Trädet, Karlstad osv. och vunnit stor uppskattning. En verkligt god representant för Svenska BM-klubben.

Slutligen vill vi passa på att önska Kalle ett riktigt stort grattis till att han har fått sina livsmål infrjade. Samtidigt ser vi fram mot nya spännande mål som vi kan komma tillbaka till längre fram. 🇸🇪



Maskinen som reklampelare för BM-klubben.



Nyrenoverad framför nybyggt garage med BM-märkt blå port.



Kalle med sin favorit på traktorrally i Småland.

Berättelse och bilder: Kalle Augustsson  
Text: Lennart Öknegård.

## Volvo 145 Pickup

Fick syn på denna Volvo 145 i en Volvo-tidning. Blev nyfiken så jag kontaktade ägaren och frågade varför den var försedd med BM-märken. ”Jo, jag har tjugo traktorer så jag behöver en servicebil”, berättar Sven-Åke från Leksand. Bilen är en 145 från 1970 som redan under början av 70-talet byggdes om till pickup och har rullat under många år i Leksand. Den blev också omregistrerad till lätt lastbil. Sven-Åke köpte den 2013 men då var den i mycket dåligt skick. Renoveringen tog 4 år och var nys färdig. Sven-Åke tycker det är en mycket praktisk bil och kommer att använda den som bruksbil vid bra väder.

Bilder: Per-Inge Mill  
Text: Björn Cagner



Registreringsnumret är informativt ifall någon inte skulle förstå att det är en bil. Stolarna kommer från en Volvo 340.



Lastgallret kommer från en VW Taro och flaköverdraget från en VW Caddy.

## Traktorauktion på Alaröds Gård

I september 2020 var det en stor traktorauktion hos Carl-Erik Ringblom på Alaröds Gård som jag skrev om i BM-bladet Nr4 2020. Då såldes nära 60 traktorer och en del utrustning. Hur har det gått sen?

Jag gjorde i somras ett återbesök för att höra efter. Möttes av en lika pigg och positiv Carl-Eric som alltid. Saknaden av traktorerna tog han med jämnmot men han var glad att BM 36 som hans far köpt ny 1952 blev kvar.

Den vårdar han ömt och det är med stolthet han sätter sig bakom raten för en tur i grannskapet.

Text och bild: Åke Björkhem





LM 845.



## BM-VOLVO

### VAGHYVEL VHK 312

Stärkere, tyngre vagnhyvel för hårda byggnadsarbeten och underhåll — ny stark motor, högre arbetsvikt och större dragkraft

BM-VOLVO VHK 312 — en välutvecklad av den väl beprövade VHK 310. Kraftigare konstruktion och ny stark motor ger VHK 312 högre arbetsvikt och större dragkraft för hårda och effektivare arbeten. Hydraulsystemet och leverans och kort färdväg gör VHK 312 ett utmärkt val för alla typer av arbetsområden. Gummipneus för bättre grip och stabilitet. Hydraulisk styrning för lättare arbete.

BM-VOLVO VHK 312 — en välutvecklad av den väl beprövade VHK 310. Kraftigare konstruktion och ny stark motor ger VHK 312 högre arbetsvikt och större dragkraft för hårda och effektivare arbeten. Hydraulsystemet och leverans och kort färdväg gör VHK 312 ett utmärkt val för alla typer av arbetsområden. Gummipneus för bättre grip och stabilitet. Hydraulisk styrning för lättare arbete.

# Vad hände 1971 inom BM

Bland nyheterna av produkter fanns den första egenkonstruerade lastmaskinen LM 845. Det var en fyrhjuldriven ramstyrd allround maskin som kännetecknade företagets ambitioner, nämligen; stor kapacitet, mångsidighet, smidighet och driftsäkerhet var några av fördelarna som fanns på maskinen.

Kraftkällan i LM 845 var den välkända Volvo D50B motorn på 110 hk. Växellådan var den mycket väl beprövade HT 65 lådan som finns i andra produkter i BM-Volvo familjen som till exempel DR 860. Axlarna köptes in från det tyska företaget ZF AG. Däckdimensionen fram var 18.4-34/14 och bak 16.9-30/14. Gällande lastaggregatet kan man bara nämna att maximal lyfthöjd under tippad skopa är 2,95 meter och tipplasten var 5 900 kg.

I samband med framtagandet av LM 845 togs även en ny uppsättning redskap fram som skulle underlätta för föraren i hans arbete.

Vid konstruktionen av maskinen lades stor vikt vid en bra komfort samt att säkerheten skulle följa de nya normer som skulle träda i kraft under 1979. För en förbättrad komfort utvecklades en helt ny hytt med en välvd vindruta som gav en mycket god sikt. Ljudisoleringen förbättrades också.

En annan nyhet som kanske inte alla uppmärksamade om man inte var i branschen var nämligen de två nya väghyvlarna VHK 118 och VHK 312. Vad som



## VOLVO BM

### VAGHYVEL 118

Driftsäker och ekonomisk vagnhyvel med hög kapacitet. Nu med ny motor, högre arbetsvikt och större dragkraft.

VOLVO BM 118 — driftsäker, smidig och lättmanövrerad. Kavel som är tvillingdriven dimensionerad för framhjulsdrivet VHK 118. Högre arbetsvikt och stark motor (D70B) för ökad kapacitet och stabilitet. Paracombi™ med växelväxlar möjliggör två och i alla riktningar. Hjulbrida stäl med högt ryckkraft. God vikt och vinst. Gummipneus för god grip och stabilitet.

Hydraulisk styrning av hyvelblad. Medel pådrivningar på konventionella gearer. Hydraulisk styrning av hydrauliska skivorna. Kort avstånd utrustningar för olika arbeten — frontladd, frams, bak, utrustningar. Hydraulisk styrning av vagnens och utrustningens arbete.



främst skiljde dessa från sina föregångare: större, starkare och bättre utrustade.

VHK 312 hade en arbetsvikt på 13,1 t medan VHK 118 stannade på 12,1 t. VHK 312 är som sin föregångare försedd med den nya D70B motorn som i den större maskinen ger 160 hk vid 2 400 r/min medan den i den mindre ger 135 hk vid 1 900 r/min. Precis som sina företrädare var VHK 312 utrustad med en hydraulisk växellåda med 3 växlar fram och bak medan den mindre 118 hade en mekanisk växellåda med 8 växlar fram och 2 bakåt. Vidare hade hyvlarna försetts med en ny och kraftigare bakre tvärbalk och nya tandemlådor. Även på dessa maskiner

hade man satsat på förarens arbetsmiljö och bekvämlighet.

MK 692 Mobilkran presenterades som en ersättare till MK 691. Den största skillnaden var den byggdes på T 650 industrichassi. Den utrustades med den nya D42-motorn vilket gav en högre medelhastighet. Andra nyheter var den nya hytten som gav bättre komfort tack vare bättre utrymme, plant golv, bredare dörr, hydraulisk styrning med ställbar ratt, lägre ljudnivå, bättre värme och defrosteranläggning samt bättre sikt vid kranarbete. MK 692 utrustades också med större drivhjul vilket gav bättre bärighet och längre livslängd. Kranen hade en räckvidd 11,2 m och klarade då 1,1 ton. Övrigt som kan nämnas är: diffspärr för bättre terrängframkomlighet, ökad spårvidd samt en ny ljuddämpare som gav lägre ljudnivå.

### MK 692.





SM 462.

SM 462, efterföljare till Timmer-Kalle kom under året i full produktion. När man planerade maskinen fanns ett antal kriterier man satte upp som mål: den skulle ha stor framkomlighet även på svaga marker och ha hög kapacitet i förhållande till storleken. En god förartrivsel var man noga med. Driftsäkerheten skulle vara hög och det skulle vara lätt att göra service. SM 462 skulle också vara anpassningsbar för olika virkeslängder. Maskinen var uppbyggd på T 430 traktorns chassie vilket innebar 47 hk som standard. Den utrustades med ÖSA:s kran 340 P. Lastförmågan var 6 ton eller lastvolym 10 m<sup>3</sup> (vid 3 meters massaved). Transmissionen var densamma som på T 430 nämligen 2x8 växlar fram och 2x2 back genom Trac Trol funktionen. Bakaxeln var däremot köpt från annan tillverkare.

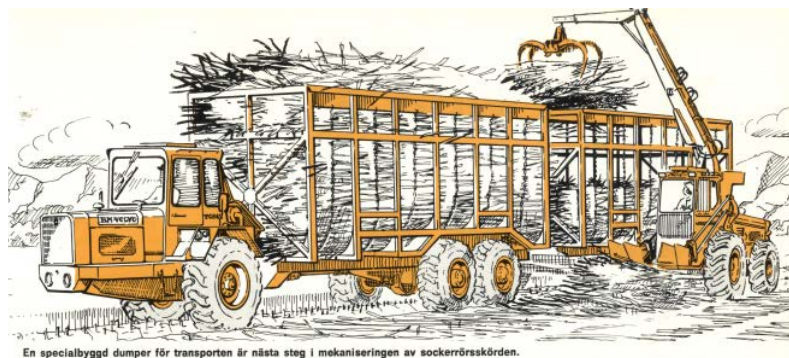
#### LM 641 Sockerrörslastaren

En exotisk maskin på sydamerikanska marker var den sockerrörslastare som BM tog fram. Den byggde på LM 641 Baklastare – men hade en takmonterad kran med en gripklo som var byggd för höga lyft. Den byggde på exakt samma princip som en skotarkran på skogsmaskiner. Med denna lyfte den över 5 meter högt. Den arbetade lika bra till höger som vänster och hade en utomordentlig kapacitet. Då samordningen av redskap var hög innebar det att sockerrörslastaren kunde sättas in på andra uppgifter när den inte plockade sockerrör för vidare bearbetning. I redskapsfästet på maskinen fanns ett verktyg som föste ihop sockerrören.

**Turbo på dumpern – TD 50B.** Även dumpern DR 860 fick en ordentlig uppdatering detta år genom att man satte ett turboaggregat på motorn. Det var inte enbart för att få högre effekt som ökade från 112 till 150 hk, utan även bättre förbränning av bränslemängden som gör

motorn effektivare. Härigenom blir resultatet högre effekt, lägre bränsleförbrukning och renare avgaser.

**BVB 51-Boomer 131.** Detta är en maskin som få hört talas om. Maskinen var ursprungligen en SM 870 skotare där en extern firma, Atlas Copco, köpt upp maskinen och monterat på ett tunneldrivningsaggregat som kallades Boomer 131. Maskinen kallades då BVB 51 och hade en påbyggnad av 3 stycken hydraulbommar för bergborrning, vardera försedd med en kraftig tryckluftbormmaskin. Basen i denna maskin består av motor, fördelningsväxellåda och axlar från SM 870.



LM 641 Sockerrörslastaren.

Den har även försetts med växellåda av fram-back-typ. I detta fall 4 x 4 fram växlar fram och back. Detta för att klara av den stora totalvikten på 23 ton och som krävde 1400-24/10 däck av bergstyp. Bromskraven uppfylldes med lätthet med 4 stycken dubbelskiviga bromsar av samma typ som på LM 840. Den bakre ramdelen av denna maskin, som hade fästena för hydraulbommarna och stödbenen, var helt nykonstruerad medan den främre ramen kom från BM:s skogsmaskin SM 870 som genom modifiering kunnat anpassats till det nya ändamålet. 🛠️

Jörgen Forsrup

## Bolinder-Munktell först igen!

Utanför Tanumshede, på vägen mot Grebbestad i norra Bohuslän fanns en gammal, smal bro över järnvägen. Den kallades Suckarnas Bro för den var så smal att bilar inte kunde mötas. Men för några år sedan beslöt äntligen vägverket att bygga en ny bro över järnvägen. Arbetet påbörjades för drygt ett år sedan men då den nya bron skulle byggas på samma ställe så var man tvungen att stänga av vägen under byggtiden. Det medförde långa och kostsamma omvägar för de boende. Så, äntligen, ett år senare kom dagen då bron var färdig. Det var planerat en ståtlig invigning men på grund av pandemin blev den inställd. Detta kunde inte de närboende acceptera utan bestämde sig för en egen invigning. Sagt och gjort, en flaska Champagne och band inhandlades och det bestämdes att en traktor skulle vara först över bron och så blev det. Dessutom en BM-traktor! Bakom ratten sitter Dick Johansson som hade med sin mekaniker, Notarius Publicus och trogna vittnen. Från vänster Jerker Norlander, Martin Johansson, Bo Nilsson, Roger Hansson, Alf Olsson och Gunvor Hansson.

**Bild:**  
Dick Johansson  
**Text:**  
Björn Cagner



Observera att Bo och Dick har för tillfället mycket passande klädsel.



Urbans varpbåt med en BM 1051 motor. Även backslaget är tillverkat av Munktells.



En gammal batteriladdare. Elmotorn driver en generator som laddar batteriet.

# Urban "Tändkulan" Sondell

Urban är född i Växjö men uppvuxen på Ekerö utanför Stockholm. Han tillbringade mycket tid i Småland hos sin morfar i Ingatorp mellan Eksjö och Mariannelund med närhet till Silverån och dess övre lopp. Som liten var Urban mest naturintresserad men intresset skiftade till teknik, kanske beroende på att Urbans morfar tog honom med ut och besökte gamla mekaniska lämningar från förr som kvarnar och sågar utefter Silverån. Det var här Urban blev mycket intresserad av gammal teknik och hur den fungerade. I en kvarn, som han senare på egen hand besökte fick han nästan som en uppenbarelse när han fick syn på en Beijer 35/40 hk tändkulemotor. Urban bestämde sig ganska snabbt där och då för att han skulle intressera sig för dessa tingestar.



Här kan man prata om patinerat skick.

Idag bor Urban i Ängesgårdarna vid Dalälven strax uppströms Borlänge. Där har han byggt upp en imponerande samling av inte bara tändkulemotorer utan också av traktorer, vägvältrar, lokomobiler och båtar samt stenkrossar som är ett annat intresse. I trädgården finns dessutom en 55 m lång järnväg med ett mindre dieseldrivet lok på. Tråden i samlingen handlar om att det ska vara svenska maskiner, eller om de är utländska, att de verkat inom landet, och att de helst ska vara i originalskick och fungerande.

Ett av Urbans tidiga projekt var att montera in en motor i ett varpbåts-skrov. Det var en tändkulemotor tillverkad av Olsson Motor AB i Södertälje på 10 hk. Det fungerade sådär då den var av stationär typ och hade den egenheten att vibrera väldigt mycket. Därför byttes motorn snart ut till en 15 hk marin Säffle. Efter 25 år så såldes båten och ett nytt varpbåts-skrov införskaffades och där monterades en "halv Victor-motor", alltså en BM 1051. Den ger 11,5 hk vid 1 500 r/min. och har endast handstart. Båten ligger förtöjd nedanför huset och Urban tar ofta turer med båten på älven.

I stora hallen står det ett antal diesel- och tändkulemotorer. Största dieselmotorn är en tvåcylindrig, tvåtakts 100 hk Alpha med tryckluftstart. Den kommer från Åsö gymnasium på Södermalm där

den stod som labb-motor. Urban har själv kört den i skolan när han gick där som elev. Tändkulemotorerna trängs här, både mobila och stationära. Den mest unika motorn är kanske den äldsta i dag kända tändkulemotorn som Munktells tillverkat, troligen kring 1905–1908. Den är på 7,5 hk och har tillverkningsnummer 356 och var i drift på en torvströfabrik i Toftbyn norr om Falun. Tyvärr är alla mässingsdelar borta, men den är ändå ett fantastiskt tidsdokument då den har en så kallad trappkolv och öppen vev. Totalt finns det nog här ett 30-tal tändkulemotorer i varierande storlekar och i olika utföranden.

Längre in i hallen stod flera Munktells-traktorer som typ 22, 25, BM-20 och BM-10, alla fungerande i patinerat originalskick.

I det öppna lidret intill hallen stod en Munktells H10 lokomobil, som tyvärr inte är hans egen som han själv uttryckte det.

På gårdsplanen stod det flera stenkrossar. En av dem var kopplad till en Victor så Urban kunde demonstrera hur stenkrossen fungerade. Det var en Svedala av typen 3521 från 30-talet.

Från sin första varpbåt hade Urban kvar en reservmotor, en 15 hk Säffle Marin. För denna fick Urban en ide. Bolinder-Munktell har aldrig tillverkat en



Urban med en av Munktells äldsta tändkulemotorer. I bakgrunden skymtar några av traktorerna.



Urban demonstrerar sin Svedala stenkross. Som kraftkälla används en BM Victor.



Tändkylor i långa rader.

traktor med en en-cylindrig tändkulemotor. Alltså bytte Urban ut motorn i en T 24 till sin Säffle tändkulemotor. Läs mer om detta i BM-bladet nr. 4, 2015. Den finns att läsa på klubbens hemsida. 🚗

Text och bild:  
Björn Cagner



Urbans järnväg.

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

## Curt Karlsson med sin BM 36

Här står Curt Karlsson vid sin BM 36 som han haft i ungefär 25 år. Till den har Curt en hemmabyggt timmerkärra av det kraftigare slaget. Med denna kombination har Curt släpat ut 100-tals kubikmeter virke över bergknallar och surhål ur sin skog utanför Norrtälje. Det har för det mesta gått bra men Curt minns ett tillfälle när han fick punktering på

ena bakdäcket på traktorn. Då fick han först hämta verktyg och domkraft, ta loss hjulet och sedan rulla det 600 m genom skogen. Efter lagning fick Curt rulla tillbaka hjulet och montera det på traktorn. Det var kända tyckte Curt som i alla fall slapp bära tillbaka verktygen och domkraften.

Text och bild: Björn Cagner





Pelle berättar om sin "semesterboxer" vid en paus längs vägen.



Kulturstopp vid 1000-årseken i Södra Kvill med sin enda gröna gren. Vilket tidsperspektiv!



Hur man klarar bränslestopp i Björkfors. – Jo, man ringer mackägaren Siewert Jonsson som avstod lördagsölen för att prata med oss om vi skrev i gästboken.



Siewert i sin svärfars nostalgimack från 1955. Att Siewert fick överta rörelsen berodde på att ägarens dotter föll för Siewerts nya moped med blänkande tank – så kan det gå till.



Johan, en levande reklambild för BM-Klubben, klar för avfärd.

# Semesterresa med Boxer

Mina vänner Pelle och Johan har ofta berättat om sina utfärder med traktor med husvagn och denna sommar skulle jag få vara med som Prao-elev. Kravet var att jag kom med förslag om färdväg och lämpliga besöksmål som först skulle godkännas av dessa "globetrotters". Min ambition var att vi skulle besöka traktorsamlare, museer och däremellan historiska eller kulturella platser. Variationer ger ju mångfald. Jag fick resplanen beviljad med tillägget att den kanske måste revideras.

Så bar det iväg. Först åkte Johan, en gammal rallyförare med kunskap om kartläsning, med sin Boxer-cabriolet och var därför i behov av "armblinkers" (kan det heta så?). Därefter följde Pelle på sin semester-Boxer, även han utan hytt, men med kaffe-veranda med vaxduk och blomma så att vi skulle kunna njuta av kaffe på ett "ståndsmässigt sätt". Bakom denna sittplats var hans husvagn påkoppad med en LGF påskruvad över nummerplåten.

Efter dessa båda erfarna vägens riddare kom då jag med husvagn dragen av en helt vanligt Boxer med Klippanhytt utrustad med elektrisk vindrutetorkare, vilket skulle visa sig skönt då jag inte, som de andra, behövde torka regndropparna ur ögonen. När solen sen sken hade jag dock mycket varmare, men det är sådant man håller tyst om när regnet har upphört och man inte behöver ta av sig en våt regnkappa.

Resan gick från mellersta Östergötland till norra Småland och tillbaka igen. Av trafiktekniska skäl hade vi valt att undvika större vägar, då dessa oftast är de minst intressanta, utan valde mindre som slingrade sig mellan byarna och överallt stod man och vinkade. Det måste ha berott på att det genuina boxerljudet var inlagrat i minnescellerna som fick innevanarna att stanna upp och vinka glatt. Stannade vi till, så hade vi snart flera veterantraktorintresserade omkring oss.

Om ni som läser detta tror att vi bara var ute på "gubbsemester", medelåldern på oss är ca 70 med var sin krämpa, så tror ni helt fel. Nej – vi kom snarare att bli en ambulerande reklampelare för BM-klubben i våra BM-kepsar. Flera nya medlemmar tillkom på så sätt.

Om någon nu undrar om vi kom hem "helskinnade" så kan ja avslöja att allt avlöpte väl.

Johan, som brukar ha förklaringar till det mesta, avslöjade vid hemkomsten för mig att det nog berodde på att han hade smusslat med både en fläkttrem och en ny vattenpump i reserv varvid jag kontrade med att jag hade en bogserlina i ett hemligt förråd. Detta vågade vi inte berätta för Pelle som då bara hade skrattat åt oss. 🙄

Text och foto: Olof Irander

Ps. Skribenten av dessa rader klarade provet och är numera kvalificerad för semesterresa med Boxer.



Här har locket ovanpå huset lossats. Nu syns metallfiltret och skruvarna som håller de yttre hävarmarna i den inre hävarmen. Glöm inte att knacka en ny packning.



Här får hävarmarna vila mot en pall. Då ligger de kvar i sitt översta läge.

## Mekartips

# Byte av o-ringar i hydraulisk lyft till BM 425

Detta mekartips avser den tidigare modellen av hydraulisk lyft, inte den senare som benämns Terra-Trol. Benämningarna på de olika delarna följer benämningarna i reservdelsförteckningen.

Först måste hydrauloljan tappas ur tanken och den hydrauliska lyften. Därefter lossas returledningen vid locket ovanpå den hydrauliska lyften. Därefter tas locket bort. I locket sitter ett metallfil-

ter som nu kan lossas och rengöras. Med locket borta och de yttre hävarmarna i sitt översta läge syns stoppskruvarna med muttrar som håller fast de yttre hävarmarna i den inre hävarmen. Muttrarna är låsta med en vikbricka. Lossas muttrarna och stoppskruvarna så går det att dra ut hävarmarna. Notera dessas läge i inre hävarmen. Bästa sättet kan vara att dra ur en hävarm i taget och montera tillbaka den innan den andra tas ur. Med hävarmen lös är det enkelt att byta o-ringarna.

Att byta o-ringen till spärrtappen är lite svårare. Först måste stoppskruven och muttern som håller den i läge tas bort. Stoppskruven sitter i huset under spärrtappen. Därefter kan den dras ut men se upp för innanför stoppskruven i samma hål men på andra sidan av den sitter en kula och fjäder. Denna fjäder och kula far ut när spärrtappen dras ur. Nu är det enkelt att byta o-ringen som tätar den. Monteringen kan vålla problem då både fjäder och kula måste hållas på plats när spärrtappen trycks tillbaka i sitt hål. När den är på plats så kan stoppskruven monteras tillbaka. Tänk på att stoppskruven ska träffa sitt spår i spärrtappen. Dra inte åt stoppskruven för hårt för då går det inte att dra spärrtappen fram och tillbaka.

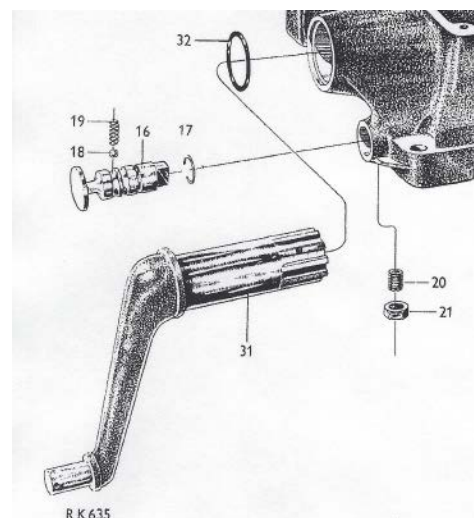
Skulle även o-ringen som tätar reglerstängens läcka så är den också lätt att byta. Börja med att ta bort länkbulten som håller spaken till fästsegmentet. Därefter tas de tre skruvarna bort som håller fäst-

segmentet på plats. Nu kommer man åt länkbulten som håller länkgaffeln på plats mot reglerkolven. När reglergaffeln är borttagen så lossas hela locket som sitter med ytterligare två skruvar mot cylindergaveln. På insidan locket sitter en rund hållare med två skruvar som håller reglerstängens. Lossa hållaren så går det att dra ut reglerstängens. Då syns o-ringen. 🛠️

Text och bild: Björn Cagner



Längst upp i bilden och i mitten till vänster syns delarna till reglerstängens. Ovanför den vita plastformen syns spärrtappen, fjäder och kula samt stoppskrub med mutter. Längst ned till vänster syns returljefiltret och locket som det är monterat i.



I bilden syns spärrtappen. Ovanför syns fjäder och kula. Snett ned till höger syns stoppskrub och mutter. Det är nr. 18 och 19, kula och fjäder, som hoppar ut när spärrtappen dras ur.



Alla färger på traktorer ska vara välkomna på våra utfärder.



Mästerplöjaren Johan Gustafsson med sonen Axel åkte nyrenoverad BM 36.



Vår ordförande Guy besökte oss och hälsar på Pelle Johansson och hans tre bröder.



Karl Olov Westman dagen till ära med en original Jöhncke-keps.

# Vad händer i Östergötland

Redan i maj kom de första förfrågningarna när vi skulle ordna en utfärd med traktorer. Janne Jonsson och jag, som skriver dessa rader är områdesansvariga för Östergötland, tvekade med tanke på de restriktioner som då rådde och beslöt därför att avvakta. Men så släppte restriktionerna något så att vi till slut vågade ordna en traktortur i Linköpingstrakten lördagen den 19 juni. Den effektiva djungeltelegrafan aktiverades. Alla var hjärtligt välkomna oberoende av traktorfärg och de som hade långt att åka var välkomna med bil. Mötesplatsen var "Jöhnckes i Vikingstad" och sedan bar det av söderut på småvägar med Johan Svensson som "föråkare" ner mot Brokind där Ulf Andersson i Arnebo tog emot oss. För att även de bilburna skulle hitta rätt, några var långväga ifrån, utdelades även kartor då de fick åka en mera bilvänlig väg.



Harald Nilsson läser en dikt för oss i traktorgänget.



Ulf's händig medhjälpare Edward Bielec som restaurerat denna 400 från att vara en rosthög till nyskick. Fantastiskt skickligt gjort.





Korven räckte till alla och Anders Häll, i tidsenlig BM-tröja kämpar med ketchupflaskan. Fick han allt eller inget?



Värden själv Ulf Andersson, med sin fint renoverade 814. I bakgrunden hans fars Viktor som var upphovet till samlandet av BM-traktorer.

Syftet med dagen var att få åka på små obekanta vägar, lära oss eller se något intressant och dessutom ha trevligt. Vi hade tur med vädret även om temperaturen var i varmaste laget, minst 30 grader. De flesta föredrog därför att ta skydd i skuggan när de fick lyssna till hur försäljningen av BM

en gång gick till och dessutom lösa kluriga frågor för att vinna priser. Flera f.d. anställda i Jöhnces maskin AB hade följt med tillsammans några långväga gäster och alla fick avnjuta korv med bröd som den emment kocken och till lika Bm klubbmedlemmen Tomas Davidsson ansvarade för.

Tack vare att värden Ulf Andersson och hans medhjälpare Edward Bielec hade förberett allt så väl i Arnebo, så blev dagen verkligen lyckad. Några frågade t.o.m innan vi skildes åt – När blir nästa tur? Svaret var givet; troligen i höst. 🍷

Text och foto: Olof Irander

## 10 TRAKTOR NYTT 1961

# GODA FRUÄMNINGEN KÖR TRAKTOR

### Läsvärt från förr



Ratten nr 5-7, 1946.



Traktor-nytt nr 2, 1957.



Traktor-nytt nr 4, 1953.

Traktorn		
Årskostnader.	7.500 - 1.000	433:-
Amortering	15	
Ränta	7.500 + 1.000 . 5	213:-
	2	100
Förvaring och försäkring		175:-
Reparationer 300 . 0,30		150:-
Bensin 300 . 4 . 0,60		720:-
Smörjmedel 300 . 0,10 . 1,70		51:-
	Sum	1.742:-
	Avgår bensinrestitution	325:-
		1.417:-
Per timme		4,72
Hästen		
Årskostnad		1.500:-
ÅRSKOSTNAD VID HÄSTRIFT RESP. TRAKTORDRIFT		
A) Hästrift.		
I häst		1.500:-
Maskiner och redskap (inkl. avgift för lånade maskiner)		800:-
Arbete, 450 tim. à 3,50 kr		1.575:-
	Summa	3.875:-
B) Traktordrift.		
Traktor, 300 tim. à 4,72		1.417:-
Maskiner och redskap		1.400:-
Arbete 300 tim. à 3,50		1.050:-
	Summa	3.867:-

Traktor-nytt nr 4, 1956.

**Ekedalens Maskin AB**

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

Telefon 0502-42348

- Service
- Reparation
- Köper
- Säljer
- Byter

## MASKINSERVICE

Benny Andersson  
Brånstorp, 575 91 Eksjö  
Tel 0380-810 34

# BEGAGNADE TRAKTORDELAR

Nya startmotorer och gener.  
Även andra nya delar.

# Traktor Volvo BM T 650

## – en historisk leverans...

En april dag för 45 år sedan skedde en historisk traktorleverans till Medelpad.

Det var då lantbrukare Ingvar Alkestål fick hem sin nya traktor T 650 till sin gård i Fränsta utanför Ånge och detta firades naturligtvis högtidligt med blommor och fotografering. Anledningen till att detta uppmärksammades lite extra var att hans traktor var den 20 000:de tillverkade Volvo BM T 650 som rullade ut från fabriken i Eskilstuna.

Det var NNP Maskin AB i Sundsvall som fick nöjet att leverera traktorn till

Ingvar som driver jordbruk på sin gård Tirsta i Fränsta. På gården fanns förutom hans nykomling T 650 också en skogsmaskin och en nyare inköpt skördetröska av Volvo BM:s fabrikat. Nästan samtidigt som denna 20 000:de T 650 lämnade Volvo BM:s nya fabriksanläggningar i Hällby lämnade också den första T 700 traktorn fabriken. 🇸🇪

Av Marie Nilsson.  
Ur AB Bolinder-Munktells arkiv hos  
Arkiv Sörmland



20 000:de traktorn T 650 körs ut från fabriken och lastas för leverans till sin nya ägare.



Högtidligt överlämnande i Fränsta utanför Ånge. Lantbrukare Ingvar Alkestål mottager sin nya traktor Volvo BM T 650.

MASKINTYP T 650	TILLV-NR 20000	MOTORTYP 29587	TILLV-NR
ÅGARENS NAMN Ingvar Alkestål		UTDELNINGSDRESS Tirsta	
POSTADRESS 840 12 FRÄNSTA		TELE	LEVERANS DAG 14/4-76
FÖRE LEVERANS AV OVANSTÄENDE MASKIN HAR FÖRESKRIVEN LEVERANSINSPEKTION UTFÖRTS		FÖR VOLVO BM NOTERINGAR	
ORT Sundsvall	DATUM den 14/4-76		
AF (STÄMPEL) NNP-MASKIN AB	SIGN. <i>[Signature]</i>		
ÅGARENS SIGN.			
VOLVO BM RAPPORTKORT FRÅN GARANTIBOK NR B 38445		REKLAMATIONER BEHANDLAS ENDAST OM DETTA KORT OMEDELBART EFTER LEVERANSEN INSÄNDS TILL VOLVO BM AB, SERVICE, 631 85 ESKILSTUNA	

Rapportkort på traktor T 650 med tillverkningsnummer 20 000.

## Söker du information om din BM-traktor?

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



Lena Grahn



## Välkommen till oss!



Arkiv Sörmland  
Kribsensgatan 4, 632 20 Eskilstuna  
Telefontider: helgfri mån-fre kl. 13.00-15.00  
Telefon: 076-319 67 53  
Kontakt: info@arkivsormland.se  
www.arkivsormland.se

# Renovering av LM 218

## motorn del 4

Nu har vi kommit till det näst sista avsnittet i redogörelsen för Jan Hedhs noggranna totalrenovering av en LM 218. Vi skall titta närmare på Jans erfarenheter av hur skicket är på en gammal motor som fortfarande fungerar tillfredsställande åtminstone som den verkar och låter. Ganska ingrodd med olja och smuts men den går.

Renoveringen skedde hos Curt Axelson i hans verkstad. För detta ändamål hade det rests ett tält som fungerade bl.a. som målarbox och vind- och regnskydd.



Motorn lyftes ut ur ramen med Curts lastmaskin och placerades på verkstaden.

Ventilkåpan lossades och lyftes av. Ventilerna kollades utan anmärkning. Oljeträget togs bort, tömdes och rengjordes för att mäta åtdragningsmomenten för att kontrollera den förre ägarens påstående att vevaxeln tidigare bytts p.g.a. axelbrott. Det visades sig att detta var helt riktigt.

Insprutningspumpen läckte vid ingående axel för pumpdrivningen. Axeln rengjordes och tätades om. I samband med detta så bestämde man att plombera dieselpumpen, reglerstängen och bränslefilter dvs så som man en gång i tiden gjorde på verkstäderna. Nu är mo-



torn klar och målad. Bolinder-Munktellmärkningen handmålades i svart färg.

Svinghjulsåpan rengjordes och svinghjulet sattes tillbaka tillsammans med lameller och tryckplattor. Dessutom monterades bränslefilterbehållarna. Därefter lackerades rambalkarna och skruvades fast på motorn. Den lyftes sedan på plats i det färdiglackerade ramverket med hjälp av Curts lastmaskin.

Vid lackering av oljetanken visade det sig att skylten för rekommenderad olja satt kvar varför denna bibehölls och inte målades över.

I sista avsnittet skall vi koncentrera oss på hopmonteringen av maskinen. Dessutom redogör vi för en föregående reklamation som faller tillbaka på Jan själv. 🛠️

Berättat och fotat av Jan Hedh  
Text: Lennart Öknegård



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

# Posttidning B



## Pressrelease – ÖSA Nostalgi 2021

Ett samarbete mellan ÖSA Historiska Förening och Besökscenter Hälsingegård Ol-Anders.

Boka in ÖSA Nostalgi fredag den 1 okt kl 12.00 - 16.00 och lördag den 2 okt kl 9.00 - 16.00. På grund av pandemin blev vi tvingade att flytta fram arrangemanget ett år men hoppas att det nu kan genomföras utan problem.

Traditionsenligt kommer ett stort antal unika ÖSA-tillverkade veteran-skogsmaskiner att visas upp men också nya moderna maskiner med den senaste tekniken.

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

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

Servering av Kaffe med bröd - smörgåsar - korv. Kolbullar vid eldpallkojan. Passa på att besöka ÖSA-Museet, Emigrant-museet och det nyöppnade Hälge-museet vid Ol-Anders.

Arrangör: ÖSA Historiska Förening i samarbete med Besökscenter Hälsingegård Ol-Anders.

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

**VÄLKOMNA!**



## Traktordag på Bjärnums museum

Lördagen den 23/7 var det en traktordag på Bjärnums museum. Då kom det 24 traktorer till museet efter en runda på några mil. Det är något visst när man hör karavanen komma genom bokskogen för att avsluta sin runda på museet.

Det var många BM och Volvo men även övriga fabrikat fanns med. Det som tilldrog sig mest uppmärksamhet var en Kirovec 700 med V8-motor och vrålande turbo. Den var importerad från Polen.

Även museet har en del att visa i maskinväg. Bland annat en lokomobil av märket Munktell typ H8. Där finns också en del traktorer i samlingen.

Mer om Bjärnums museum se: <https://bjnumuseum.se/>

Text och bild: Åke Björkhem



**Dags för en ny  
ljuddämpare?**

**Vill du ha original?**

**BM-klubben har originalljuddämpare  
med originalljudet!**



Finns till T-24, BM-55/470, BM-230  
och BM-350/35/36

Beställ på 070-977 99 90 eller kontakt@bmklubben.se  
Pris: 1 300,-/st.



Svenska BM-klubben

**BM-klubben växer  
– gå med du också!**

Svenska BM-klubben är en ideell sammanslutning för alla som gillar äldre maskiner och redskap från Munktells, Volvo, Bolinder-Munktell och Volvo BM.

Hos BM-klubben får du kontakt med andra entusiaster och kan vara med på aktiviteter och träffar som ordnas runt om i landet. Du får

nya möjligheter att fixa reservdelar – och klubben har dessutom sex BM-experters som gärna hjälper till med tekniska frågor.

Som medlem har du tillgång till allt på vår hemsida och till vår gemenskap på Facebook. Du får även tidningen BM-bladet med fyra nummer per år. Välkommen!

**KONTAKTA OSS  
OCH BLI MEDLEM:**

[www.bmklubben.se](http://www.bmklubben.se)  
Tel: 070-977 99 90  
E-post: kontakt@bmklubben.se

