

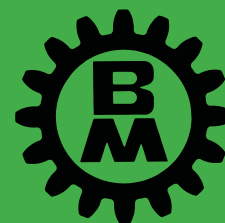
BM-bladet

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

Årgång 13

Nr 2

Juni 2022



Svenska BM-klubben



**Tävling:
Värva
medlemmar**

Tema: Museer



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

Redaktion
Björn Cagner, redaktör. bm-bladet@bmklubben.se
Björn Cagner, teknisk redaktör,
bm-bladet.teknik@bmklubben.se

Medarbetare: Jörgen Forsrup
Controller: Per-Arne Pettersson

Medlemsavgifter
Enskild person 300 kr | Hel familj 450 kr
Org. nummer: 802449-7169
Bankgiro: 482-0759
Hemsida: www.bmklubben.se kansli@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
Håkan Nordström 070-578 00 33
Hannu Olsson 070-370 35 00
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
Västra Götaland: Morgan Lundqvist 070-533 35 33
Norrland: Leif Andersson 070-223 91 18
Per Rignér 0642-700 61, Anders Boström 070-515 02 31
Jönköpings län: Kjell Rehnström 070-585 00 44
Östergötland: Olof Irander 070-671 71 76
Dalarna, Gävleborg och Västmanland: Evald Karlsson
0730-53 71 98
Värmland och Örebro: Håkan Nordström 070-578 00 33
Hannu Olsson 070-370 35 00

I detta nummer

Från redaktionen	2
Styrelsen har ordet	3
Avtackning av BM-bladets grundare	3
Nya styrelsen	3
Årsmöte i BM-klubben	4
Gå på museum!	9
Viksta Traktormuseum	8
Danmarks äldsta traktormuseum	10
Torben S. Larsen	12
Museum voor Nostalgie en Techniek, Langenboom, Holland	14
Dalslands Traktormuseum	16
Munktellmuseet	17
Lantmännens maskinvisning i Uddevalla 18 och 19 mars	18
T 810 återfunnen!	19
Modellfordonsmässan på Munktellmuseet	20
En Munktell BM-20 i Schweiz	21
Det kom ett brev	22
Hej. Lillen här. Jag tänkte berätta mitt livs historia	23
Örebro Agenturaffär	24
På farfars tid	25
Skulle ju bara byta vevaxeltätning	26
Nedslag i historien 1977	27
Mekartips. Rostbortagning på smådetaljer	29
Mekartips. Reparation av förgasare	30
Munktells Domkraft	31
Läsvärt från förr	31
Värva medlemmar	32

Från redaktionen

Det märks att covidrekommendationerna är borta för nu kommer en ström av meddelanden om veterandagar, marknader och andra träffar. Varenda helg kan man åka på flera olika event.

I detta nummer av BM-bladet har vi lagt fokus på museer och då framför allt våra fina arbetslivsmuseer som nästan uteslutande drivs av ideella krafter. Tänk så många människor det finns i vårt avlånga land som utan ersättning är villiga att lägga sin tid och kraft på att hjälpa till att bevara vårt kulturarv. Skulle tro att drivkraften hos dessa människor är att känna att de gör en insats för bevarandet av kulturarvet och sedan glädjen av att få visa upp det för andra intresserade människor.

Så gör det! Sök upp ett arbetslivsmuseum i din närhet vars verksamhet intresserar dig och åk dit och få en upplevelse eller en ny lärdom. Kanske du själv blir inspirerad och vill hjälpa till. I alla fall genom ditt besök och intresse så inspirerar du de som jobbar på museet till att vilja jobba vidare. 🙌

Björn Cagner

Skribenter i detta nummer

Åke Björkhem
Björn Cagner
Jörgen Forsrup
Patrick Jaehn

Håkan Johansson
Håkan Nordström
Jannicke Serneberg
Niklas Larsson

Varmt tack alla bidragsgivare!

Framsidan: Volvo T 35. Ägare och renoverare Karl-Erik Svensson.

Artikelförfattaren ansvarar för innehållet i artikeln.
För mer information kontakta redaktionen.



Dessa surhåll!

Styrelsen har ordet

Några reflektioner maj 2022

Funderar lite runt vad som är trygghet respektive otrygghet i dagens märkliga värld.

Trygghet i det lilla kan vara att ha sin BM 350, som inte är beroende av att vara uppkopplad.

Inga uppdateringar av någon dator, som inte vill samarbeta, inga halvledare som saknas, vilket gör att traktorn blir stående i veckor.

För mig klaras det av genom att vara med i Svenska BM-klubben och med hjälp av BM-experten klara av det mesta genom ett telefonsamtal.

Jag tror det kallas medlemsnytta att få hjälp.
Må så gott i väntan på regn. 🇸🇪



Styrelseledamot Sören Kihlberg med sin BM 350 Boxer från 1965.

Rättelse



I förra numret av BM-bladet angavs fel författare till artikeln om Strömsholmens Mekaniska Verkstad. Rätt författare till denna otroligt utförliga artikel är Ola Korsfeldt. Förutom sin forskning om tidiga tillverkare sysslar också Ola med modelltraktorer. På bilden syns Ola med ett par av sina modeller som han ställde ut på Modellmässan härföreliden. Redaktionen ber om ursäkt för felet.



Längst till vänster klubbens ordförande, Guy Larsson. Till höger Lennart Öknegård med fru Anita Öknegård.

Avtackning av BM-bladets grundare

I samband med Modellmässan på Munkteilmuseet den 12 mars så skedde avtackning av BM-bladets första redaktion som lämnat sitt uppdrag. Teamet som grundade BM-bladet bestod av Lennart Öknegård som redaktör, Anita Öknegård som korrekturläsare och Per-Arne "Papen" Pettersson som layoutare och sakkunnig. På grund av hälsoskäl kunde inte Papen närvara vid ceremonin. Efter ceremonin intogs en gemensam lunch på en närbelägen taverna. 🇸🇪

Text och bild Björn Cagner

Nya styrelsen



Nya styrelsen vid ordinarie årsmöte 2022-05-14. Från vänster i bild: Leif Anväg, Urban Sondell, Sören Kihlberg, Lisbet Larsson, Guy Larsson, Lars-Erik Björkström och Björn Cagner. Saknas gör Leif Johansson och Christer Ekström.

Årsmöte i BM-klubben



Klubbens ordförande, Guy Larsson, hälsade medlemmarna välkomna.



Drygt 50 medlemmar hade infunnit sig till årsmötet.



Paul Isacsson var mötets ordförande och Björn Cagner sekreterare.



Efter mötet intogs en gemensam lunch (bild från 2021).

Lördagen den 14 maj var det årsmöte i BM-klubben. Det var det första ordinarie årsmötet efter pandemin och avhölls på Munktellemuseet. Egentligen föreskriver stadgarna att årsmötet ska hållas innan sista april men då museet varit fullbokat med Volvos tjänsteårsfester fanns det ingen möjlighet att hålla det tidigare.

Drygt 50 medlemmar hade anmält sig till årsmötet vilket var betydligt fler än till förra årsmötet. Redan vid elvtiden började medlemmar anlända. Många kom tidigt för att hinna med en runda på museet och en fika innan mötet skulle börja.

Mötet inleddes med att klubbens ordförande, Guy Larsson, hälsade medlemmarna välkomna. Till mötesordförande valdes Paul Isacsson och till mötessekrete-

re Björn Cagner. Paul körde igång direkt med de formella punkterna i dagordningen. Guy läste upp verksamhetsberättelsen. Sedan tog klubbens kanslist, Stephanie, vid och gick igenom balans- och resultaträkning. Klubbens revisor, Hans Rosenqvist, läste upp revisionsberättelsen. Samtliga handlingar godkändes av mötet. I år hade det kommit in en motion som innehöll ett förslag till medlemsvärning vilken mötet godkände. Läs mer på baksidan av tidningen. Leif Anväg läste upp budgeten för 2022 vilken antogs av mötet. Medlemsavgifterna förblir oförändrade. Därefter hölls val till styrelsen och valberedning. Nya styrelsen och valberedning framgår av protokoll. Ett nytt system för återrapportering av BM-experterna presenterades

av styrelsen. Under övriga frågor tog Olof Irander till orda och pratade om hur viktigt språket och kvaliteten på bilder är för BM-bladet. Rasmus Javalds förslag att företag som säljer reservdelar skulle erbjudas gratisprenumerationer av BM-bladet. Efter detta inlägg avslutades mötet.

Efter att mötet var slut intogs en gemensam lunch i museets lokaler. Det serverades en Wallenbergare med potatismos, ärtor och lingon som var mycket god. Därefter blev det kaffe. Under maten gick diskussionerna höga. Många skratt hördes också så det berättades säkert en och annan historia. 🍴

Text och bild: Björn Cagner

Protokoll fört vid Svenska BM-klubbens årsmöte den 14 maj 2022 på Munktellemuseet i Eskilstuna.

- § 1 Ordförande Guy Larsson öppnade årsmötet och hälsade alla välkomna.
- § 2 Till ordförande för mötet valdes Paul Isaksson och till sekreterare Björn Cagner
- § 3 Till att justera protokollet tillika rösträknare valdes Urban Sondell och Leif Anväg.
- § 4 Som röstlängd fastställdes närvarolistan. Det fanns inga fullmakter.
- § 5 Beslut att mötet blivit utlyst i behörig ordning. Kallelse fanns inför i BM-bladet 1, 2022 samt på hemsidan.
- § 6 Dagordningen för mötet fastställdes.
- § 7 Guy Larsson föredrog verksamhetsberättelsen.
- § 8 Årsredovisningen föredrogs av Stephanie Segerström.
- § 9 Hans Rosenqvist föredrog revisionsberättelsen.
- § 10 Mötet fastställde resultat- och balansräkning.
- § 11 Mötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet.
- § 12 Mötet godkände den inkomna motionen om medlemsvärvning.
- § 13 Budget för 2022 fördrogs av Leif Anväg och godkändes av mötet.
- § 14 Medlemsavgifterna föreslogs bli oförändrade för 2022. 300 kr för enskild person och 450 kr för familj. För boende utanför Sverige 350 kr resp. 500 kr.
- § 15 Val av ordförande för ett år: Omval av Guy Larsson.
- Val av ordinarie ledamöter för 2 år: Lars-Erik Björkström(omval), Sören Kihlberg(omval) och Leif Johansson(nyval).
- Ledamöter som kvarstår ett år: Leif Anväg, Urban Sondell och Lisbet Larsson.
- Val av suppleanter för ett år: Björn Cagner(omval) och Christer Ekström(nyval).
- Val av revisor för ett år: Hans Rosenqvist
- Val av revisorssuppleant för ett år: Björn Jacobsson
- § 16 Val av valberedning för ett år: Tomas Sandberg(sammankallande), Andreas Redlund och Håkan Nordström. Omval av samtliga.
- § 17 Styrelsen informerade om system för återrapportering av BM-experterna.
- § 18 Övriga frågor: Olof Irlander tog upp fråga om hur viktigt språket och upplösning på bilderna är för BM-bladet. Rasmus Javalds tog upp fråga om gratisprenumerationer till firmor som säljer reservdelar.
- § 19 Mötets avslutades av Guy Larson.

Verksamhetsberättelse Svenska BM-klubben 2021

Styrelsen för Svenska BM-klubben med org.nr: 802449-7169 får härmed avge sin redovisning för verksamheten under räkenskapsåret 2021-01-01-2021-12-31

Föreningens 12:e verksamhetsår.

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

Medlemsantalet den 31 december 2021 var 1794.

Styrelsen har under året hållit 4 protokollförda styrelsemöten, varav 1 digitalt, ett regionmöte och årsmötet med konstituerande möte.

Regionombuden har representerat klubben på ett antal platser runt om i landet.

De har även ordnat egna aktiviteter.

Styrelsen har medverkat vid Bosarpdagen, SM i Tystberga, ÖSA i Alftha och SM i Sevala.

Klubben har 10 BM-expert, som svarar på medlemmarnas frågor.

Styrelsen har bestått av:

Guy Larsson, ordförande

Ledamöter:

Leif Anväg, Lars Berglind, Lars-Erik Björkström, Sören Kihlberg, Lisbeth Larsson och Urban Sondell

Suppleanter: Curt Axelsson och Björn Cagner

Valberedning:

Tomas Sandberg (sammankallande), Andreas Redlund och Håkan Nordström

Revisor:

Hans Rosenqvist och Björn Jakobsson (suppl.)

Regionombud:

Norrland: Leif Andersson, Anders Boström och Per Ringné

Värmland: Håkan Nordström och Hannu Olsson

Dalarna- Gävleborgs län: Evald Karlsson

Uppland, Västmanland: Tomas Sandberg

Stockholm: Andreas Redlund

Östergötland: Olof Irander

Västra Götaland: Morgan Lundqvist

Jönköpings län: Kjell Rehnström

Skåne: Anders Johansson

BM-expert:

Anläggnings- och skogsmaskiner: Curt Axelsson och Leif Karlsson

Traktorer: Yngve Hammarlund, Leif Andersson, Guy Larsson, Kjell Rehnström, Kenneth Johansson, Håkan Nordström, Hannu Olsson

Reservdelar: Leif Andersson

Allmänt: Janne Jonsson

Björkvik 2022-04-25

Guy Larsson

Lisbeth Larsson

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

**BEGAGNADE
TRAKTORDELAR**

**Nya startmotorer och gener.
Även andra nya delar.**

Säljes

Växellåda, slutväxlar och drivaxlar,
båda sidor till BM 230 Victor
tidigare variant. Pris 3000:-

1 st vevaxel, nyslipad inkl. lager
senare variant till BM 230 Victor
Pris 7000:-

1 st vevaxel ej slipad tidigare variant
till BM 230 Victor. Pris 3000:-

Lennart Engdahl Tel: 0702-46 48 88

Det här kan man kalla auktion!

Den här auktionen ägde rum i mars i USA och pågick i 6 dagar. Den omfattade mer än 1 300 reservdelstaraktorer av märket John Deere. Mer än 15 trailers lastade med reservdelar skulle också auktioneras ut tillsammans med 1 000-tals pall med begagnade delar.

NEW PARIS TRACTOR PARTS COMPLETE LIQUIDATION AUCTION
6 DAYS OF BIDDING! EVERYTHING GOES! ABSOLUTE AUCTION!
Over 30+ years of INVENTORY!
OVER 1300 PARTS TRACTORS and 1000s of 1000s of PARTS!!
LOCATION: NEW PARIS TRACTOR PARTS
ADDRESS: 19828 US HWY 6 - NEW PARIS, IN 46551
DATE: MARCH 8-13, 2022
TIME STARTS @ 8:30am EST SHARP! EACH DAY
EVERYTHING SELLS!
PLEASE NOTE: NEW PARIS TRACTOR PARTS WILL CONTINUE TO CONDUCT DAY-TO-DAY SALES UNTIL DECEMBER 31st, 2021!
NOTE: ALL PARKING WILL BE AT POLK AUCTION COMPANY LOCATED ON THE NORTHWEST CORNER OF THE INTERSECTION OF US 6 & STATE RD 16.
ALL ITEMS MUST BE REMOVED BY APRIL 9, 2022. NO EXCEPTIONS!
www.polkauktion.com



Gå på museum!

Arbetets museum ligger i Norrköping. Här finns arkivet över arbetslivsmuseerna. Även samarbetsrådet, Arbetsam, finns här.

I Sverige finns det ungefär 1 500 arbetslivsmuseer. Men, vad är ett arbetslivsmuseum? Enligt Riksantikvarieämbetet är ett arbetslivsmuseum där ”sådan verksamhet som har till syfte att bevara och gestalta en arbetsplats kulturhistoriska värden, såväl fysiska som immateriella, inom privat eller offentlig sektor och som avses att bli tillgänglig för allmänheten”. Ett arbetslivsmuseum behöver inte vara en fast arbetsplats utan kan lika gärna vara ett flygplan, ett tåg eller ett fartyg. Den stora skillnaden mot ett vanligt museum är att det visas praktiskt hur arbetsplatsen fungerat istället för att det handlar om utställda föremål. De många gånger ideellt arbetande medlemmarna levandegör på så sätt historien och bevarar den för framtiden.

För att hitta ett speciellt arbetslivsmuseum eller ett nära dig så gå in på arbets-

livsmuseer.se/sok-i-databas/. Där kan du söka med hjälp av fritext för att hitta ett arbetslivsmuseum som passar ditt intresse. Det går också att söka via Svenska Industri minnesföreningens hemsida sim.se/fran-norr-till-soder/ Där kan man söka via länkar. Har man en smart-phone så finns det en app att ladda ner ”Museiguide arbetslivsmuseer”. Denna app är dock lite begränsad till antalet arbetslivsmuseer då den är utgiven av Arbetsam och omfattar endast deras medlemmar.

Har man inte tillgång till ovanstående så uppsök närmaste turistkontor. Där finns kataloger över arbetslivsmuseer i din region. Många kataloger är just utgivna av Sveriges olika regioner. Till exempel i Västra Götaland heter föreningen NAV – Industrihistoria och arbetslivsmuseer i Väst. Bara den katalogen upptar ungefär

150 arbetslivsmuseer i Västra Götalandsregionen med en liten text om museet och kontaktuppgifter. Dessutom finns en karta som visar var museet finns.

Arbetsam, Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd, ger årligen ut en katalog, både i pappersform och digitalt, över arbetslivsmuseer i hela landet som är medlemmar i samarbetsrådet. För närvarande ungefär 500 stycken. 📖

Text: Björn Cagner
Bilder: Arbetets Museer



Arbetslivsmuseer visar arbetsplatser. Därför kan det lika gärna vara flygplan, fartyg och tåg som fabriker.

Hitta ut med MUSEIGUIDE

Missa inte att skaffa Museiguide, gratisappen som visar vägen till hundratals arbetslivsmuseer runt om i Sverige!

De allra flesta svenskar bor mindre än en mil från sitt närmsta arbetslivsmuseum. Men hur hittar man dit? Jo, man kollar i appen Museiguide förstås! Appen heter "Museiguide Arbetslivsmuseer", du hittar den i App Store och på Google Play. Finns även som broschyr och som PDF.

Läs mer på www.arbetsam.com

ArbetSam
Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd

ARBETETS MUSEUM

Information om appen för arbetslivsmuseer.



Flygbild över Traktormuseet. Entrén till museet är i huset med solpaneler på taket. De långa hallarna är fyllda med traktorer. Brandstationen är i längan längst till vänster innanför aluminiumporten. Gula huset till höger är den gamla mangårdsbyggnaden som också tillhör stiftelsen. Fältet i förgrunden används som marknadsplats.

Viksta Traktormuseum



Turner 4V från England med V4 diesel-motor.



En KBK baklastare. Bakom står en tysk Normag Zorge.

Viksta Traktormuseum ligger i Rångsta by som är belägen ungefär 30 kilometer norr om Uppsala. Grundaren till museet var Valter Anstrén som 1987 överlämnade sin samling av motorredskap, flera av dem unika, som en gåva till hembygdssamfundet. För att trygga museets framtid testamenterade Valter och hans syster Astrid sin jordbruksfastighet med fastigheter och lösöre till en stiftelse som sedan 2009 ägs och förvaltas av Hembygdssamfundet. Då hade jordbruksfastigheten varit i släktens ägo sedan 1840-talet.

Syskonens far var en mycket framsynt jordbrukare som gärna provade branschens nymodigheter. Han blev socknens första traktorägare när han redan 1920 inhandlade den enligt dåtida mått mycket avancerade Moline Universal kallad "Järnhästen".

1923 konstruerade fadern med sönernas hjälp ett mobilt mjölkkningsaggregat på ett uttjänt slättermaskinschassi som var hästdraget. Själva mjölkkningsaggregatet var av fabrikat Manus från Norrköping och som kraftkälla användes en bilmotor.

Nästa nymodighet installerades 1935. Det var maskinell utgödsling av fabrikat Odin från Nyköping. Delar av installationen med räls i taket, växel och tunna finns bevarad i museet.

1936 var det dags igen. Då installerades hiss och transportanordningar för spannmål och hö i ladnan. Men för att få det som fadern och sönerna ville ha det så byggde man om det med flera sinnrika lösningar.

1953 byggdes en spannmålstork med rejäl elevator och silos. Allt efter egna idé-



En lång rad med Munktells-traktorer av olika slag.



På andra sida en lång rad BM-Volvo.



Vid receptionen finns flera utställningsmontrar, bland annat med modelltraktorer, och en cafeteria



En inte helt vanlig BM 24.



Fordson med band från Åbjörn Andersson i Svedala. Banden tog så mycket kraft i anspråk att traktorn inte orkade med några tillbehör.

er. Innan bygget startade så byggdes modeller för att se så allt fungerade. Vissa av dessa modeller finns bevarade på museet.

När åkermarken utarrenderades 1969 fick Valter tid över att ägna sig åt sitt intresse för veterantraktorer. Den första inköptes samma år och följdes av fler inköp. När Valter överlämnade sin samling bestod den av cirka 30 st där större delen var körbara. En del var till och med grundligt renoverade.

Idag omfattar samlingarna ungefär 150 traktorer varav flera unika, olika maskiner, en brandstation med brandbil och brandsprutor, stationära motorer, modelltraktorer och andra äldre föremål. Där finns till och med föremål som egentligen inte finns. Man försöker också samla in så mycket dokumentation som möjligt om traktorerna och övriga föremål, speciellt om de föremål som finns men ändå inte finns. Själva museet har byggts ut med fler hallar för att kunna rymma alla samlingar. I entrén finns ett café och modelltraktorutställningen. De flesta modellerna är tillverkade för hand av Rolf Persson. Bredvid caféet, i samma byggnad, finns en verkstad där traktorer och maskiner renoveras till ursprungligt skick. I en angränsande byggnad finns i bottenvåningen en västuga och på övre plan kök och konferenslokal. Museet arrangerar också flera återkommande arrangemang som veteranmarknad och veterantraktordag. Mellan 10 och 15 000 besökare brukar komma på marknaden. På veterantraktordagen tas flera av traktorerna ut och körs med. Ett annat återkommande arrangemang är veteranplöjningen

Den äldsta traktorn i samlingen är en Avance från 1916 och den yngsta en Volvo BM 814. En av de mest unika är ändå en Moline Universal, Järnhästen kallad, från 1919. Inte nog med att den i sig är unik utan att den även har en märklig historia. Den blev nämligen ombyggd till en konventionell traktor, det vill säga att den vändes på så de stora hjulen kom bak och förseddes med framhjul och axel från en Ford. Det var ett ansenligt arbete att återställa den till ursprungligt skick. Bland andra unika traktorer kan nämnas International "Titan" från 1919, Munktells Typ 22 och Typ 25, Munktells motorvält 1913-20, Fordson med band från Åbjörn Andersson i Svedala. En annan unik traktor är en Turner Tractor 4V 95 från 1951. Den har en V4 dieselmotor. Det är värt att poängtera att samtliga traktorer är körbara. Museet tar fortfarande emot traktorer men de ska vara unika.

Museet har rönt stor internationell uppmärksamhet och har haft besök från



Renoveringsverkstaden som har två olika verktygstavlor, en med mm-verktyg och en med tum-verktyg. Framför tavlan vår guide, Ulf Carlén.



En vattenkyld Husqvarnamotor. Motorn som inte finns!



Vid entrén står en Munktells motorvält som är fullt körbar och används vid olika arrangemang.

flera länder. Inte bara från Europa utan även från Australien och USA. En grupp från John Deere-fabriken i Tyskland var på besök och fick se en John Deere modell de aldrig sett förut.

Så museet är värt ett besök! 🇫🇮

Text och bild: Björn Cagner och Viksta Traktormuseum



Samtliga danska märken av traktorer finns också på museet.



Denna Rola är precis helrenoverad.

Danmarks äldsta traktormuseum



En bild på det unika drivsystemet på en Heider 12-20.



Hans S. Larsen framför sin första traktor till samlingen. En Normag Kornett från 1956.

Morsö Traktormuseum, som håller öppet hela sommaren, ligger på ön Mors i Limfjorden. Limfjorden är den fjord som skär tvärs igenom Jyllands norra del. Grundaren av museet som öppnade 1980 heter Hans Söndergård Larsen. Från början var Hans med sin fru Anne Mary bönder med spannmålsodling och svinuppfödning som sysselsättning. Gården såldes dock och Hans kunde ägna sig på heltid åt sin favoritsysselsättning att samla och renovera traktorer. Men kravet på traktorerna var att de ska vara ovanliga och unika. Idag finns cirka 130 traktorer i utställningen. Samtliga är körbara. Sedan finns ytterligare 50 traktorer på andra ställen eller under renovering. Ungefär hälften av traktorerna har Hans hittat i Danmark. Resten är importerade

från övriga Europa, Canada och USA. Totalt 90 märken finns representerade. Den äldsta är en amerikansk Heider från 1917 och den nyaste en Fiat från 1960. Många amerikanska märken finns på museet. Detta beror främst på att efter andra världskriget importerades många traktorer från USA under den så kallade Marshallhjälpen. Självklart finns det också BM traktorer. En bit innanför ingången står det en av varje T 43, BM-25, BM-20 och BM-10. Snart kommer det två till. En T 41 med gengasaggregat och en BM-25 som håller på att konverteras till en GBMV-2, alltså med gengasutrustning. Till hjälp med renoveringarna har Hans sonen Torben. Se separat artikel.

Museet omfattar 1400 m² fördelat på sju sammanbyggda hallar som omgärdar

en gård med kafeteria. Här finns också konferensutrymme. Till museet hör också en verkstad där reparationer och renoveringar görs.

De många märkena av olika årgångar gör museet mycket intressant då man kan följa traktorns utveckling från de allra första av mer udda konstruktion till de mer konventionella från sextiotalet. Inte bara utvecklingen från rambyggt till sammanbyggt av gjutna delar utan många andra konstruktionslösningar gällande motorer, växellådor, framdrivning, styrning och delar. Se bara amerikanska Moline Universal och Alis-Chalmers så kallade järnhästar där tanken var att man skulle kunna använda sina gamla hästdragna redskap. Amerikanska Heider hade en unik framdrivning där svänghjulet var



På denna tavla kan man praktiskt jämföra skillnaden mellan olika oljors viskositet.



Självklart fanns det BM och Volvo representerade på museet. Dessutom är fler på väg in.



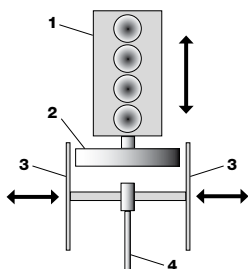
Ett ovanligt tillbehör. En "högtryckstvätt" som anslöts till avgasröret och gav varmvatten och högre tryck.

försett med ett friktionsband som drev en av två drivskivor. Den ena för fram och den andra för back. Hastigheten varierades genom att hela motorn förflyttades i längsled och på så sett ändrades ingreppet mellan svänghjul och drivskiva. Se faktaruta härintill. En traktor hade en unik styrning. Ett koniskt kugghjul fäst på rattstångens ytterända påverkade ett

Drivsystem på Heider 12–20, 1917

1. Motor skjutbar i längsled.
2. Svänghjul utvändigt försett med friktionsband.
3. 2 st. Drivskivor. En på varje sida om svänghjulet. Skjutbara.
4. Drivning till bakhjulen

Motorn har ett svänghjul som utvändigt är försett med ett friktionsband. När någon av de två drivskivorna förs mot svänghjulet börjar traktorn röra sig. Den ena drivskivan får traktorn att gå framåt och den andra traktorn att gå bakåt. Motorn kan flyttas i längsled vilket gör att om svänghjulet ligger an nära drivskivans ytterkant går traktorn långsamt. Förs motorn bakåt så svänghjulet kommer nära centrum av drivskivan så går traktorn snabbare då diametern på drivskivan där svänghjulet ligger an blir mindre. Dessa funktioner reglerades med en spak med fasta lägen som gav traktorn 7 hastigheter framåt och lika många bakåt. Detta system ersatte konventionell växellåda.



Ändlösa rader med traktorer. Till höger ett par "Järnhästar", Allis-Chalmers och Moline Universal. I taket hänger intressanta bilder från förr med beskrivande texter.

halvrunt kugghjul fäst på hjulspindeln. Enkelt, istället för styrsnäcka men hur bra det fungerade framgick inte. Det är i alla fall ingen konstruktion som levde kvar.

Här fanns också chans att jämföra europeiska traktorer med amerikanska. De amerikanska hade genomgående bensinmotorer medan de europiska hade större variation med bensin, tändkulor och diesel.

Hans har verkligen lyckats att skapa ett museum med stor variation av traktorer vilket ger en annan dimension av begreppet traktorer. Ett bevis på att Hans lyckats är att han tilldelats Kungliga Danska Hushållningssällskapets stora silvermedalj för sina insatser. Hans är en av få som fått denna medalj och den enda utanför lantbruket som fått den. Men inte nog med det! Förra året vann Hans det danska mästerskapet i veterranplöjning vilket innebär att han får

representera Danmark i den europeiska tävlingen som i år sker på Nordirland. Hans kör en Fordson E27N med bogserad Ransom Elit plog. Dessutom är Hans författare. Han har bland annat givit ut en bok om den lilla och märkliga danska traktorn Danhorse. Fler intressanta böcker är planerade. Hans är också ordförande i Motor- och Traktorklubben "Jylland" som den 4 och 5 juni deltar i en stor träff i Kongensbro i Danmark. Temat för klubben är svenska traktorer. Hans gläder sig mycket åt att kunna visa den bästa utställningen någonsin av svenska traktorer i Danmark. Bland traktorerna kan nämnas Munktells 20-24, Munktells 25 med band, T 41 med gengasaggregat, Volvo BM 700 med 4WD, BM 471, Avance, Swed-Track, Rola, GMW, GBMV-2 för att nämna några. 🇩🇰

Text: Björn Cagner

Bilder: Hans Larsen och Björn Cagner



Torben med sin T 41.



En BM 25 och en T 41 som bägge byggs om till gengasdrift.

Torben S. Larsen

Torben bor strax utanför Horsens i Danmark. Han är son till Hans Larsen som driver Morsö Traktormuseum. Torben som är utbildad maskiningenjör har hela tiden arbetat med lantbruksmaskiner, främst tröskor, över hela Europa med försäljning och framtagning av manualer. Idag är Torben ansvarig för försäljningen av Samson och Pichon gödselspridare samt Güllevagne i stora delar av världen.

På Torbens gård finns två stora hallar fyllda med unika traktorer och maskiner som ska renoveras. I änden av ena hallen finns en stor verkstad utrustad med maskiner för plåt- och metallbearbetning. Inget är främmande för honom att reparera. Allt från att tillverka en ny bränsletank eller motorhuv till att renovera en

motor eller växellåda. Just nu håller han på att montera gengas på en Volvo T 41. Traktorn har efter kriget blivit ombyggd till en T 43 med dieseldrift. Detta betyder att traktorn nu blir ombyggd till originalskick, alltså så som den en gång blev såld. Detta arbete ska vara färdigt till den stora veterantraktorträffen i Kongensbro i Danmark den 4 och 5 juni då man planerar att köra med den. Efter besöket hos Torben har arbetet fortsatt och den är nu utrustad med järnhjul.

Bredvid T 41 står en BM 25 som också ska konverteras till gengasdrift. Här har dock Torben stött på lite problem då det saknas delar till ombyggnaden. Motorn ska vara utrustad med blåslampa och glödstift och ha tryckluftstart på



Inget jobb är främmande för Torben. Här har han tillverkat en tank på en egenhändigt byggd mall.



Fordson förvandlad till vägvält.



En amerikansk Rumely 15-25. Ovanlig i Europa.

motorns vänstra sida. Dessa delar saknas. Om det finns någon som har dessa delar eller har information om de ska se ut så vill Torben gärna ha kontakt för köp av delar eller för att kunna tillverka själv. Hör av dig till redaktionen eller kontakta Torben direkt på telefon 004520711403.

I hallarna står både europeiska och amerikanska traktorer av olika fabrikat som till exempel Rumely 15-25, Samson modell M, John Deere D Unstyled och IHC W14. Även ombyggda traktorer finns som en Fordson F, 1921, som



T 41 nästan klar för start. Nu har den även fått järnhjul.



En mycket liten del av lagret.

någon gång blev av med bakhjulen. Istället hängdes det på en vägvält i bakaxeln. Drivningen sker med kedjor från bakaxeln till välten. Ombyggnaden gjordes av den danska firman Rimas. I hallen finns också kvarnar och en stor traktordriven kompressor som väntar på renovering.

När renoveringarna är klara eller det bara återstår mindre jobb så flyttas traktorn till museet på Morsö där Hans Larsen tar vid och avslutar jobbet. Hans brukar också sköta om lackeringen. 🛠️

Text: Björn Cagner

Bilder: Hans Larsen och Björn Cagner

Efterlysning

Torben söker delar och information till konverteringen av BM 25 till GBMV-2

Ser du på bilden vad som saknas och har dessa delar eller vet var man kan få tag på dessa så kontakta Torben på telefon 004520711403 eller på mail mors@traktormuseum.net Det går också bra att kontakta redaktionen så förmedlar vi kontakten. Hör även om dig om du har beskrivning, ritningar eller annan information om konverteringssatsen.





Fritt fram att klättra på maskinerna!
Barn är under vårdnadshavares ansvar och uppsikt!

Svensk industrihistoria möter framtiden

HÄR FINNS NÅGONTING FÖR ALLA!
Uppliv 190 år av svensk industrihistoria och vår nya interaktiva framtidsutställning med Volvo Construction Equipment. Dessutom en bättre butik och ett större café.

MUNKTELLMUSEET
ESKILSTUNA

Öppet: mån-fre 10-16 • lör 11-16 • sön stängt
munktellmuseet.com






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

Telefon 0502-42348

- Service
- Reparation
- Köper
- Säljer
- Byter





Några unika amerikanska traktorer. Närmast Waterloo Boy som är föregångaren till John Deere.



Howard, en mycket ovanlig australiensisk traktor.



Frans van Schayik med sin mamma Joke som idag driver museet. Bilden tagen i museets cafeteria.

Museum voor Nostalgie en Techniek, Langenboom, Holland



Museum för Nostalgi och Teknik ligger i Langenboom i södra Holland. Regionen heter Brabant och är en utpräglad lantbruksbygd. Grundaren av museet var Wim van Schayik som tillsammans med sin hustru Joke öppnade 15 april 1998. Tyvärr avled Wim för ett par år sedan men museet drivs vidare som en stiftelse. Ledare är Wims son Frans som tillsammans med sin mamma, ett par anställda och ungefär 50 volontärer driver museet. Det är öppet mellan 1 april och 31 oktober och besök kan göras efter överenskommelse.

Wim som grundade museet kommer från en hundratals år gammal smedsläkt. Wims pappa, som förutom att arbeta som smed, hade också en cykelaffär. Tyvärr gick pappan bort 1947 när Wim bara var 11 år men Wim som redan då börjat sam-

la på saker bestämde sig att bli smed han också. Det var genom praktiskt arbete vid stället som Wim lärde sig yrket samtidigt som han på kvällarna gick kurser för att lära sig hovslageri och rörläggeri. Wims mamma som var affärsbegåvad startade vid denna tid försäljning av vissa maskiner för lantbruket. Det blev Wims uppgift att montera ihop maskinerna innan leverans till kund.

När Wim 1958 gifte sig med Joke Loeffen gjorde han sig samtidigt självständig och startade egen firma. Det var vid denna tid som mekaniseringen av lantbruket på allvar kom igång i Holland och Wim och Jokes firma växte snabbt. Tiden räckte inte till att hinna sko hästar på dagtid utan det fick bli på kvällar och nätter. Det gjorde inte Wim något för han tyckte "att sova är ett slöseri med tid". Samlandet

växte också när Wim levererade maskiner till kunder tog han med sig skroten tillbaka och detta blev början till museet. Firman drivs idag av Wims son Frans och bedriver import och distribution av lantbruksmaskiner. Bland annat är firman holländsk distributör av Ålö Quicke.

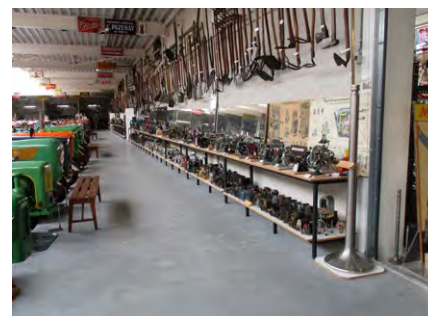
Museet, som egentligen är "60 museer i ett" är inrymt i två stora hallar om sammanlagt 5 400 m². I första hallen finns 100 traktorer, de flesta unika, som samtliga är helrenoverade och i körbart skick. Traktorerna glänsar i ljuset från takfönstren. Inte ett dammkorn syns på dem och det gäller faktiskt hela museet. Temat är ovanliga traktorer. Här finns en av de första Ferguson-Brown Modell A med trepunktslyft. Namnet kommer av samarbetet mellan Harry Ferguson och David Brown. Ferguson sålde traktorerna



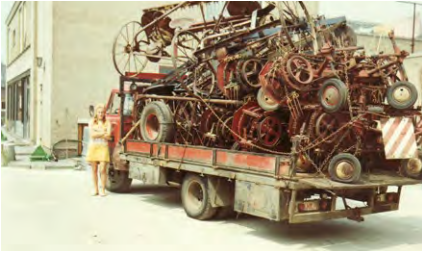
Traktorer i långa rader. Alla i samma renoverade skick. Till vänster i bild syns några av de många uppbyggda miljöerna.



En av de första serieproducerade förbränningsmotorerna. Ursprunget var en ångmaskin som försetts med annat topplock.



Redskap, insprutningspumpar, tändmagnetar och andra motordelar.



Firman levererade nya maskiner och redskap men tog samtidigt med sig skrotet tillbaka. En del till samlingarna.



Vy över nästa hall. På ovanvåningen finns miljöer uppbyggda.



En mångårig medarbetare på både företaget och museet är Frans Muller. Frans är också en perfekt guide som besitter en enorm kunskap. Här står Frans i utställningen om stationära motorer.

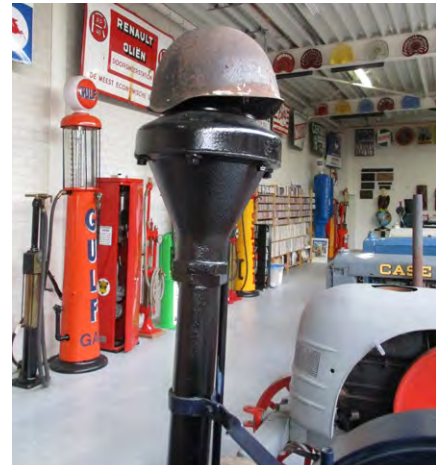
medans David Brown tillverkade. Eller vad sägs om en australiensisk traktor, en holländsk traktor, flera unika amerikanska traktorer. Främst står en Waterloo Boy som var föregångaren till John Deere. Bredvid en Avery med en fyrcylindrig boxermotor där bara motorn väger 1,2 ton. Hela traktorn närmare 10 ton. Traktorn saknar frikoppling så att växla mellan de två växlar var en utmaning i sig. Nästa traktor är Rumely OilPull. Kylmedlet är olja som kyls med hjälp av avgaserna på så sätt att avgaserna leds in i mitten av kyltornet och skapade en luftström som drog med sig friskluft som på så sätt kyler oljan. Här står en Lanz som hittades efter 40 år i en skog i Polen. Som hatt på avgasröret satt en krigshjälm från första världskriget! Tur var det för tack vare att avgasröret var täckt så gick motorn runt och traktorn kunde renoveras till nästan nyskick. Hjälmen renoverades inte men finns kvar än idag på avgasröret! Säkert världens tyngsta David Brown står här. Skärmarna är gjorda av 10 mm tjock plåt. Man ville att den skulle bli tung för den användes till att dra flygplan. En mycket fint renoverad BM 350 står här också. Utefter ena långsidan står bensinpumpar av olika slag och fabrikat som också är helrenoverade. I taket finns hundratals sitsar i olika färger upp hängda. Utefter andra långsidan är olika miljöer uppbyggda som slaktare, bageri, frisör, livsmedelsaffär, smedja, leksaksaffär, träskottillverkning, sadelmakeri, elektriker, rörlägeri, plåtslageri, bryggeri,

apotek, tandläkare och andra. Miljöerna är levande och beskrivande. Vem visste att frisören, i alla fall i Holland, utförde mindre kirurgiska ingrepp!

Utställningen i en miljö handlade om vägning och mätning. Där beskrivs hur nästan varje stad eller by i Europa hade sitt egna mät- och viktsystem vilket våldade problem då man inte kunde beställa något för man visste inte hur leverantören mätte eller vägde. När så Napoleon kring 1800 införde det metriska systemet med meter, liter och kilo innebar det att man nu kunde tillverka efter ritning och producera större serier.

I rummet bredvid finns nästan 100 stationära motorer, samtliga helrenoverade och glänsande. Här står även en av de första serieproducerade förbränningsmotorerna. Det är egentligen en ångmaskin där topplocket bytts ut till ett lock med en enkel förgasare och avgasventil. Bredvid stod en förbränningsmotor tillverkad i Pakistan. En hel glasmonter var fylld med olika tändstift.

I nästa hall finns på bottenvåningen cykel, moped och motorcykelsamling. Där står också två polisutrustade Porsche som polisen i Holland använt. Längre in finns tryckerimaskiner utställda. På andra våningen finns samlingar av olika saker. En avdelning med radioapparater, nästa med dammsugare, sedan strykjärn, där efter kameror, filmutrustning, urmakeri, tvättmaskiner och så vidare tills man gått varvet runt. När man kommit dit så är man trött och törstig. Då tar man trap-



Hjälmen från första världskriget som täckte avgasröret på Lanz-traktorn när den hittades finns fortfarande kvar på avgasröret. Utefter långsidan på hallen står olika renoverade bensinpumpar. Förutom alla skyltar som hänger i taket hänger där också 432 stycken blåstrände och nylackerade sitsar från traktorer och andra redskap.



Två unika traktorer. Till vänster en holländsktillverkad Ge-De med luftkyld motor. Till höger en tysk HELA Diesel från 1959.

pan ned och gå ut till samlingsalen som har en cafeteria. På vägen dit passerar man ett rum med bara Meccano. Både färdiga modeller och byggsatser i kartong.

Nu börjar man också inse omfattningen av museet. Totalt finns här mer än 300 000 föremål. Och allt i perfekt skick! 🇳🇱

Text: Björn Cagner.
Bild Museum Langenboom och Björn Cagner



På gårdsplanen fanns många andra traktorer och maskiner att se på.

Dalslands Traktormuseum

Lördagen den 7 maj var det dags för invigning av Dalslands Traktormuseum. Museet är 1 av 25 traktormuseer i Sverige och det enda i Dalsland. Museet är inrymt i de tidigare djurstallarna på gården Rödjan som ligger mycket naturskönt på Dalbosläätten strax söder om Mellerud. Det är Traktorklubben Dotorp med sina 120 medlemmar som helt ideellt byggt upp museet. Och inte bara det! Från ide har det bara tagit ett år att färdigställa museet. Här har medlemmarna samlat 40 traktorer, flera maskiner och redskap i de nymålade lokalerna. Till varje traktor finns också information om vad det är

för modell, varifrån traktorn kommer och ibland en liten anekdot. På museets trevliga och utförliga hemsida, dalslandstraktormuseum.se, finns varje traktor med tillhörande information listad. Innanför entrén till museet finns ett café med läsk, glass, kakor och smörgåsar. Det finns också en verkstad där reparationer och renoveringar kan utföras.

Det var en perfekt dag för en invigning. Solen sken från en klarblå himmel och folk började redan innan utsatt tid att samlas. På en gång när man svängde av från landsvägen såg man en rad med veteranbilar uppställda på gräset vid gården.

På gårdsplanen kunde man skymta flera traktorer. Väl framme hördes ett muller i fjärran. Det var en kolonn med gamla traktorer som svängde in och ställde upp sig på gårdsplanen.

Så var det dags för själva invigningen. Nu var det trångt på gårdsplanen med allt folk som infunnit sig. Framför ingången till museet var en nyrenoverad Volvo T 35 med vagn uppställd. På vagnen stod Traktorklubben Dotorps ordförande Karl-Erik Svensson tillsammans med gårdens ägare, Gunnar Karlsson, och hälsade alla välkomna. Invigningstalade gjorde Melleruds kommunchef Karl-Olof Peterson.



Inne på museet fanns 40 traktorer av många olika fabrikat, flera maskiner och redskap. Närmast i bild en Lanz och en Oliver.



En stor och vacker skylt gjorde det lätt att hitta till museet.



Klubbens ordförande, Karl-Erik Svensson, hälsade alla välkomna.



Det finns också en lekplats för barnen.



Lätt att se skillnaden i storlek när de står bredvid varann, BM 350 och BM 470.

Därefter blev det salut med kanonskott och museet förklarades för öppnat. Folk strömmade in i museet och det var stundtals nästintill omöjligt att ta sig fram.

På gårdsplanen demonstrerades olika maskiner och traktorer. Där fanns också andra företag och sponsorer som visade produkter och tjänster. BM-klubben fanns där med information om klubben omgärdad av fyra BM-traktorer: T 814,

T 810, T 800 och T 700. T 814 inköptes för fyra år sedan av Gunnar Karlssons bror Ingvar för 295 000. Då var det många som hade synpunkter men idag så är det annorlunda.

Många intresserade kom fram till BM-klubbens bord och ville ha både en pratstund och information om klubben. Säkert kommer några att bli medlemmar i klubben. En som kom vägen förbi var

författaren Jean Christer Olsson som skrivit flera böcker för Volvo. Vem har inte läst "Landsvägens Riddare"? Jean Christer är numer också medlem i BM-klubben.

Sammantaget blev det en trevlig dag. Det vackra vädret kanske gjorde sitt till men det var ett lyckat arrangemang och ett intressant besök på ett fint museum. 🇸🇪

Text och bild: Björn Cagner

MUNKTELLMUSEET

ESKILSTUNA

Nu när pandemin är slut så har det blivit hektiska dagar och veckor på museet. Fokus just nu är ju Volvo Days som sparkas i gång 31 maj och pågår fram till 22 juni. Det är första gången vi kör Volvo Days sedan 2018, så det är väldigt spännande att se det ta form. Munktellmuseet kommer självklart vara värd för middagar kopplade till besök från hela världen. Inför Volvo Days pågår en renovering och uppfräschning i den stora eventhallen som ska vara klar inför starten i slutet av maj.

Allmänhetens dag är i år lördagen den 18 juni ute på Customer Center, vårt demonstrationsområde.

Sedan är det väldigt många andra aktiviteter på museet med guideade visningar, gruppbokningar, konferenser, skolor, middagar och mycket annat.

4-6 maj har det varit en tändkulekurs i samarbete med Arbetssam Museer på Munktellmuseet. Agenda och program för detta har tagits fram av vår kollega Tomas Lindberg.



Det var kul att BM-klubben kom och höll sitt årsmöte på museet den 14 maj. Alltid ett trevligt besök!

Sommaren närmar sig med stormsteg och vi är förberedda för en sommar med massor av härliga besök från vårt avlånga land. Förra sommaren hade vi besöksre-

kord, så vi hoppas ju självfallet att vi skall vara minst lika populära den här sommaren.

Det pågår också många diskussioner med SVT gällande planeringen av inspelningen av Antikrundan som kommer äga rum i slutet av augusti.

Hoppas att få se er på museet!

Text: Jannicke Serneberg



I den hårda vinden var tältet säkert förankrat i travarna med stolpar.



En traktor med tändkula väcker alltid uppmärksamhet när den ska startas.



Tältet var omgivet av 10 veterantraktorer.



Det är inte ofta man ser en BM-20 bredvid en BM 2 annat än på museum.

Lantmännens maskinvisning i Uddevalla 18 och 19 mars

Den 18 och 19 mars hade Lantmännen Maskin i Uddevalla maskinvisning. Svenska BM-klubben var inbjuden att deltaga vilket regionombudet för Bohuslän, Morgan Lundqvist, tackade ja till. Då Morgan inte fick tag på någon assistent så hängde vi, Björn Cagner med fru Elisabet, på.

På fredag förmiddag strålade vi samman och inredde tältet som var rest på utsidan, tyvärr i skuggan. Tältet hade Morgan redan rest och surrat fast i ett par buntar med trästolpar för det blåste kraftigt. Blåsten var riktigt kall trots att solen sken från klarblå himmel.

Det kom en hel del besökare men då vi stod lite på baksidan så var det inte många som hittade till oss men lite grejor

gick det dock iväg. På kvällen var det mat och underhållning för inbjudna.

På lördagen så sken solen återigen från en klarblå himmel. Då deltog även Mats Torstensson från BM-klubben med sina kunskaper. Blåsten hade minskat så det kändes som det skulle bli en bra dag. Lite kaffe i tältet förbättrade känslan. Plötsligt hördes ett muller och in genom grinden kom ett gäng veterantraktorer från Orust. En del körde själva och en del fick bogseras. Traktorerna parkerades på bägge sidor om tältet och några tändkulor lämnades på tomgång så tältet fick nog några nya svarta prickar.

Men traktorerna drog folk så nu blev det att göra. Både att prata och sälja. Sälja var enkelt men att besvara alla frågor var

inte lika enkelt men gemensamt lyckades vi nog. Morgan värvade även en del nya medlemmar. Det var dock ganska trötande och det kändes att det varit en lång dag när det var dags att packa ihop. Tur var att bilen stod så det inte var långt att gå. Väl framme vid bilen som stod i vindriktningen märktes det att tändkulorna lyckats märka in revir ända dit. 🛠️

Text och bild: Björn Cagner



Nyast av veterantraktorerna var en 2654.



Plöjning hösten 1983 med T 810.

T 810 återfunnen!

Hösten 1983 satt jag och plöjde med min fars BM-Volvo T 810 från 1970. När det var segt gick framhjulena i luften och oljan i växellådan värmdes golvet i hytten mycket bra. Turbostrycket sjönk sällan. Det var max. arbetskapacitet som önskades om allt skulle vara klart till vintern. 150 liter diesel i tanken räckte inte för en full arbetsdag. Traktorn hade moderniserats en aning med hyttventilator och till sist lackades den också om. Framför två Gisebo-vagnar med max last på 20 ton blev det ett tjugigt ekipage när spannmålen skulle köras in till stan. Spannmålen skulle lämnas tidigt på morgonen och när ekipaget kom tillbaka var arbetet med mjölkorna klart. Efter en matrast kunde tröskningen börja igen. Tre generationer Larsson hjälptes åt i arbetet. Tröskorna var två stycken BM-Volvo S 900.

Men så kom min far en dag och frågade mig om ett köp. Var det bäst att köpa en ny 2650 Special, de var ju på kampanj från Drabant-Maskiner, eller var det bättre att köpa en begagnad, ett år gammal 2650? Jag röstade på den begagnade för snabbväxeln och de elektriska funktionerna, och så blev det. Det blev ett stort lyft både i komfort och effekt. Den femskäriga Kvernelandsplojen gick lite lättare att dra och höstkvallarna blev ljusare med all belysning som fanns under hyttaket.

Hösten 2020 sökte jag reda på var 810:an fanns i dag. Det visade sig att den stod på en firma norr om Stockholm. Vi åkte dit med min kamrat Bengt Johansson, som har god insyn i hur en BM-traktors teknik ska fungera. Han följde glatt med. Efter mycket provkörning, fotande och filmande, var vi nöjda. Trots att det

var 36 år sedan jag körde 810:an så hittade jag tillbaka till körstilen ganska fort.

Arkiv Sörmland hjälpte till med historiken och det visade sig att den första gården var Hagbyberga Säteri i sörländska Björkvik. Som jag minns det så köptes 810:an av en JD-återförsäljare i Stigtomta omkring 1977. Under perioden efter att jag körde traktorn fram tills nu har den varit snöröjare och harvtraktor på en speedwaybana, med minst två olika ägare. Men bakdäcken och vissa dekalerna var kvar sen min far ägde traktorn i början av 1980-talet. En omlackering hade gjorts för några år sedan. Det var en väl använd slitvarg som mötte oss. Motorn gick bra även om ljudet inte var detsamma längre med ett rakt rör. Ingen riktig skönhet men ändå användbar. Precis som när den var en arbetsmaskin i jordbruket.

Det finns ett filmklipp med 810:an på YouTube, på kanalen Traktor Nytt om någon blir intresserad. Sök då på "Lär känna din BM-Volvo traktor" på den kanalen.

Stort tack till Arkiv Sörmland för suverän hjälp med historiken! 🇸🇪

Text och bild: Niklas Larsson



T 810 iordninggjord efter återkomsten.



Niklas vid den återfunna T 810.



Roland Parmfelt demonstrerar de olika funktionerna på dragbilen. Släpet fick inte plats på bordet.



Varför inte köpa en mössa, en T-tröja eller ett par kalsonger med trevligt motiv.



En BM-20 med plog. Stenutlösningen fungerade på plogen.



Det var trångt mellan montrarna och besökarna.



Det fanns oändligt med modeller att titta på.



Martin Carlbinder visade innehållet i verktygslådan till T 43.

Modellfordons- mässan på Munktellsmuseet

Den 12 mars var det dags för årets Modellfordonsmessa på Munktellsmuseet. Det var många utställare på plats, säkert fler än förra gången. Blandningen var dock lika stor. Allt ifrån mycket naturtrogna modeller som gamla fordon och traktorer till nya modeller av moderna radiostyrda lastbilar, dumprar och grävmaskiner. Det fanns också möjlighet att köpa mössor, T-tröjor och kalsonger med olika motiv.

Föreningen Stockholm RC Trucks hade byggt upp ett landskap i sin monter. Förutom att föreningen körde omkring med sina egna radiostyrda fordon så kunde den som ville hyra in sig och köra omkring med sitt egna radiostyrda fordon. Kassören i föreningen, Roland Parmfelt, berättade om sin modell av en 24 meters DHL-tra-

dare med åtta axlar, 3 på bilen och 5 på släpet. Han ville inte berätta hur lång tid bygget hade tagit men det var "ett antal år" till en kostnad över 40 000. Bilen styrs med hjälp av en 8 kanalers radio där det gick att få ut fler funktioner genom knapptryck. Bland funktionerna kan nämnas förutom drivning, styrning både på framaxel och bakaxel, boggielyft, blinkers, bromsljus, hel- och halvljus. Imponerande var den lilla Michelinfiguren, ca 10 mm hög med inbyggd belysning. DHL-märket på bakdörrarna bestod av 64 lysdioder!

En monter man absolut inte kan gå förbi är där Bengt Carlbinder ställer ut sina modeller. Trots att man sett dem flera gånger så är de lika häpnadsväckande varje gång med sin autenticitet och detaljrikedom. Det blev en pratstund med sonen

Martin som visade upp innehållet i verktygslådan till T 43. Verktygen var verkligen naturtrogna. På fettsprutan kunde röret till och med röra sig fram och tillbaka.

Längre in i museet stod montrarna tätt och ibland var det inte lätt att röra sig då det var så många besökare. Av dialekterna kunde man förstå att en del åkt långt för att besöka mässan. Det verkade vara en hel del kommers. Tydligt köpte många nya eller begagnade modeller till sina samlingar eller för att de hade en riktig och vill också ha en modell av den. Eller som en sa: "jag köper en modell, tar med den hem och bygger om den. Sen kanske den monteras i en passande modell av en miljö från lantbruket eller industrin". Ja, på mässan fanns det något för alla smaker. 🍷

Text och bild: Björn Cagner



Traktorn helt färdig. En invigningsfest är planerad till den 21 maj.

Den nya handtillverkade fronten provas.

En Munktell BM-20 i Schweiz

2016 besökte jag Lastbilmässan i Jönköping. På veteranavdelningen frågade jag folk om de kände någon som hade en T 43 till salu. Jag hade redan en T 25 som jag restaurerat och sökte nu en större traktor att ha tillsammans med T 25.

Under mitt sökande på veteranavdelningen träffade jag på Birger Gröndahl som hänvisade till Bo Abrahamsson som också fanns på mässan. Med Bo kunde jag göra mig förstådd på engelska. Bo berättade att han hade en T 43 men som han inte ville skiljas från. Men han hade en BM-20 som han kunde tänka sig att sälja.

När jag kommit tillbaka till Schweiz fick jag som lovat av Bo flera bilder och tekniska uppgifter om hans BM-20. Efter

mycket betänkande bestämde jag mig till slut för att köpa traktorn.

Under påskhelgen 2017 åkte jag tillsammans med en kollega till Sverige för att



Patrick, tillsammans med en kollega, hämtade själv traktorn i Sverige och transporterade den till Schweiz.

hämta traktorn som stod i Oskarshamn.

På den stora internationella traktorträffen i Möriken, Schweiz, visade jag upp den då orenoverade BM-20 för första gången för en intresserad publik. Under hösten 2017 påbörjade jag renoveringen av BM-20.

Som alltid började renoveringen med isärtagning och noggrann kontroll av alla delar. Framaxeln behövde en fullständig renovering. Alla lager och bussningar behövde bytas ut. Även framfålgarna fick delvis bytas ut. Motorn som läckte både olja och vatten fick tas isär för att kunna byta packningar. I vattenpumpen fick både lager och tätning bytas ut. I kylaren fick elementet bytas mot nytt. Flera av oljeledningarna från oljepumpen till smörjställena fick jag



Köpet görs upp med Bo Abrahamsson.



Traktorn hemma i Schweiz och en grundlig undersökning har inletts av hela traktorn för att se vad som behöver repareras.



Traktorn hämtas efter blästring och zinkprimad.

göra nya. Ledningar som kunde återanvändas rengjordes och lackerades. Insprutarna fick bytas ut till renoverade. I kopplingen fick både lamell och tryckplatta bytas ut. Avgasröret som när jag köpte traktorn gick ut bakåt byggde jag om så det istället går uppåt med en ny ljuddämpare tillverkad av rostfri plåt. Urtrampningslagret fick jag renovera på grund av missljud. Den tjocka gegga som avlagrat sig i växellådan under årtionden fick jag tvätta ur med bensin. Även här i växellådan fick jag byta ut en del kullager. Självklart var jag tvungen att byta band på bromsbackarna och trummorna svarvades ur för att passa.

Fronten gick inte att rätta. Att låta tillverka en ny skulle visa sig bli mycket svårt och kostnadskrävande. En karosserimekaniker i närheten kom till min hjälp. Han hade en idé om att tillverka en matris av trä och med hjälp av den pressa kylaröppningarna i fronten. Det första försöket misslyckades då träet var för mjukt. Matrisen var tillverkad av gran så en ny tillverkades hårdträ och då fungerade det. Bakskärmarna kunde jag själv räkta och slå ut bucklorna.



Färdiglackerad och klar för slutmontering.

När allt mekaniskt arbete var färdigt körde jag iväg traktorn och alla delar för blästring. Efter blästring grundades traktorn och alla delar med zinkfärg. Hemma igen så lackerades traktorn och alla delar med EP-grundfärg. Jag var tvungen att handslipa grundfärgen innan jag slutligen kunde lackera traktorn och delarna med 2k-lack. Det var en utmaning att hitta rätt kulör!

Innan jag började med slutmonteringen av plåtdelarna försökte jag starta motorn. Efter flera försök gick den igång.



En första provtur görs.

Lycklig körde jag ett par varv runt gårdsplanen till motorn nått arbetstemperatur. Efter ett par mindre justeringar fick jag färdigt BM-20.

På traktorräffen i Möriken 2021 där 800 utställare deltog fick jag visa upp min nya gamla BM-20. Döm om min förvåning när det fanns ytterligare en utställare med en BM-traktor. Det var en BM-36. 📍

Berättat av Patrick Jaehn, som också tagit bilderna, för Björn Cagner som översatt och redigerat texten

Det kom ett brev

Till redaktionen för BM-bladet.

Kan det här kortet vara av intresse? Eventuellt för BM-bladet. Kortet visar när min far Allan Fälth bytte bort sin första traktor som var en Volvo T 22 1948 års modell, till en BM Buster 320. Traktorerna står uppställda framför Bryggarhuset på gården Berg i Malmbäck socken F-län.

Med de bästa hälsningar från medlem 174 Torvald Fälth, Berg 10, 571 69 Malmbäck. 📍



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



Så här såg jag ut när jag kom hem igen.



Det fick bli en redig tvätt för att få bort all smuts och olja.



Den nya generatorm monterad inuti kylfläkten. Syns inte.



En första provtur efter renovering.



Se så fin jag blev!

Hej. Lillen här. Jag tänkte berätta mitt livs historia

Jag föddes 1951 hos Bolinder-Munktell i Eskilstuna och är en BM-10 med chassi nummer 15006. Jag levererades den 4 april till en gård utanför Eskilstuna endast 5–6 km från fabriken. Där döpte barnen i familjen mig till Lillen. Jag var enda traktorn på gården i 2–3 år tills det kom en kompis, BM-20 som döptes till Puppelmunkaren. Då blev livet lite lättare. Mycket var jag med om. På höstarna var min och sonens jobb att plöja alla små lätta åkrar. När det var klart och det fanns större leråkrar kvar att plöja så kopplade far och son en kätting mellan BM-20 med järnhjul och över till mig för jag slirade bara. Mitt på kedjan hade dom satt ett bildäck som ryckutjämnare. När jag fick stenulösning och måste backa så hade de ett snöre runt farsans arm och över till mig som sonen ryckte i. Klurigt, va!

Åren gick och 1961 blev BM-20 ersatt av en BM 350. Den byttes 1966 till en BM 350 med Terra Trol. Tyvärr så tyckte bonden det var lite knöligt med min tändkulemotor så en bit in på 70 talet kom han över en Teddy med trasig motor så billigt att det gick inte ens att pruta. Yngste sonen bytte motorn till en Perkins diesel. Det var

inte så bra för mig. Jag blev helt enkelt överflödig och i mitten på 70 talet sålde bonden mig till en samlare som en donations traktor (reservdels). Vissa delar som passade på Teddyn behöll han. Jag grät när detta hände.

Hos samlaren blev jag stående i ca 45 år. Rostade ganska mycket. Dess bättre så togs inga vitala delar från mig. Men så en dag 2021 på sommaren hände något. Yngste sonen som hade kommit på att han ville köpa tillbaka mig till gården hade lyckats övertala samlaren att få göra detta. En dag kom en bil med släpkärra in på gården och backade mot mig. Jippi! De kommer för att hämta mig, hann jag tänka. Jag fick hjälp att komma upp på släpet. Resan hem gick bra. Väl hemma blev jag omhändertagen på bästa sätt. Först döptes jag i rostolja. Sedan blev det en grundlig kontroll av skicket. Alla vitala delar funkade faktiskt och motorn gick runt tack vare att samlaren skyddat skorstenen mot regn. Hesselman startmotorn var dålig och byttes mot en ny. Mina spridare inspekterades och befanns vara dåliga. De skickades till en expert uppe i Avesta. När de kom tillbaka gjordes en provstart av motorn och kan

man tänka sig den gick igång utan några problem. Kopplingen och bromsarna funkade perfekt, otroligt nog. Skärmar, golven och sitsen var så rostsskadade att dom skrotades. Ersättningsdelar köptes från en samlare i Småland. Han tillverkar också nya glödspiraler som också köptes. Målet med renoveringen var att jag skulle kunna startas med glödspiraler precis som när jag föddes. Runt årsskiftet 2021–22 fanns alla delar som behövdes och jag demonterades så mycket som krävdes. Det togs en bild när jag skall in i tvätthallen och då ser jag ut som en slaktad gris på en slaktbänk. Jag fick ny färg och nya bakdäck. Framhjulen fanns kvar på gården. Min Hesselman generator såg dålig ut och har väl aldrig funkat så bra. Sonen lyckades få dit en liten generator från stor gräsklippare i kylfläktens hålighet. Se bild. Enligt uppgift skall den ge ca 20 A mot originalets 6–7 A. Verkar funka bra just nu men frågan är hur länge. Nu efter renoveringen så ser jag nästan ut som när jag föddes. Jätteroligt och hoppas att jag kan få leva länge. 🍷

Berättat av Lillen för
Håkan Johansson som även nedtecknat
och tagit bilderna



Till vänster gummidelar och elartiklar. Till höger bult och mer elartiklar.



Gummilist i långa banor.



Clips och plåtmutter i alla dess former.

Örebro Agenturaffär

Örebro Agenturaffär ligger inte i Örebro som namnet antyder. Affären låg en gång i Örebro men sedan mars 2020 ligger den i Holmestad utanför Götene. Anledningen till flytten är att i mars 2020 efter ett snabbt beslut så övertog Anders och Camilla Johansson Örebro Agenturaffär som då var till salu. Då de bor i Holmestad så flyttades affären dit. Kanske var det inte bästa tidpunkt för ett köp med tanke på pandemin som just brutit ut men de fick tid att flytta hela lagret till Holmestad där de också inrett en butik. Även hemsidan behövde uppdateras, både med kontaktuppgifter och produkter.



Här är ännu mera lister. Tygomspunna och dammtätninglister.



Tygomspunnen tändkabel.

Anders hade tidigare ett plåtslageri specialiserat på tak och ventilation. Han hann också med en tid i anläggningsmaskinbranschen. Anders har dock alltid haft ett intresse för bilar och då främst amerikanska. Några traktorer har också hunnits med, bland annat har Anders helrenoverat en BM T 15 och en Ferguson T 35. Alltså passade Örebro Agenturaffär hans intressen.

Men, vad säljer då Örebro Agenturaffär? Jo, gummilister, fästdetaljer, inredning, elkabel, elartiklar, kromdetaljer, reservdelar till amerikanare och biltillbehör. Kanske låter det inte så märkvärdigt men läser man noggrannare så blir man förvånad! I lager finns närmare 200 olika sorters gummilister i olika kvaliteter och utform-

ning som fönsterlister och tätninglister. Här finns till och med tygomspunna lister! Dessutom finns här en gummilist till BM 400 passande mellan tank och hytt.

När det gäller inredning till bilar finns både vinyl, tyger och mattor i olika mönster och färger. Även material för ljuddämpning.

Fästdetaljer omfattar mycket, inte bara skruv och mutter som här finns i både milimeter och tum, utan också plåtmutter, korgmutter och clips i alla möjliga former. Till suffletter och kapell finns alla typer av fästen och vred. Ja, säkert finns det här 100-tals olika clips.

Elsidan omfattar allt som rör bilelektriskt. Glödlampor, både 6 och 12 volts, strömbrytare i olika utföranden och till och med fotomkopplare. Även vridströmbrytare passande traktorer. Självklart säkringsmaterial i olika utföranden som säkringsdosor, porslinssäkringar, glassäkringar och kopplingsplintar. Här finns även 6 volts tändspolar. Elkabel finns både plastisolerad och tygomspunnen. För den som vill ha sin veterantraktor riktigt original så finns det tygomspunnen tändkabel i olika färger. Självklart finns också gammaldags kabelstrumpor i olika utföranden.

Att här räkna upp allt som finns är omöjligt. Gå istället in på hemsidan eller besök butiken och grotta ned dig bland alla godsaker. Innan du besöker butiken så se efter på hemsidan att den inte är stängd. Anders och Camilla åker nämligen på många marknader. Kalendern finns på deras hemsida och har du tur så kanske de kommer till en marknad nära dig. 📍

Text och bild: Björn Cagner



Här står Håkan Johansson utanför sin butik.



BM 55 är ganska ovanliga. I alla fall i så här fint skick.



Munktells 20-24 i mycket fint skick.



Det var mycket annat att se på än bara traktorer.



Fredrik Zackow framför sin lokomobil tillverkad av Nichols & Shepard i USA.

På farfars tid

Äntligen var det dags för Lantliv på farfars tid efter ett avbrott förra året på grund av rådande omständigheter.

Det är Fredrik Zackow med familj och vänner som ordnar detta välbesökta evenemang på sitt museum utanför Jonstorp i Skåne. Detta var den 22 gången, bara det är imponerande. I år blev det publikrekord.

Han har själv en anseilig samling traktorer, lokomobiler och andra maskiner men denna helg kommer det även många andra samlare för att visa sina klenoder.

Allt är välplanerat och som maskintokig så går man omkring för att se, höra och lukta. Det mullrar och ryker överallt.

Tröskverk, sågverk, stenkross, motorsåg, kvarnar ja allt är igång som på farfars tid.

Den stora Nichols & Shepard lokomobil körs lite pysande och fräsande omkring på området. Den är imponerande i sin storlek och renoverade skick. Här syns även en Munktell 20-24 i ett fantastiskt skick och en Munktell vägvält, de ser man inte ofta. 🇫🇮

Text och bild: Åke Björkhem



McCormick-Deering WD 40 Diesel tillverkades mellan 1935 och 1940 i USA. Den heter "Diesel" men på bilden syns tydligt både förgasare och magnet. Motorn kom från IH och är av typ Hesselman, alltså startas på bensin och slås över till diesel när den blivit varm.

Denna artikel skulle ha varit med i nummer 4 förra året men beroende på en miss i kommunikationen kom den inte med. Reds anm.



Före ingrepp. Traktorn lutar bakåt.



Efter ingrepp. Under insprutningspumpen syns centralen för smörjning av styrning och pendlning.

Skulle ju bara byta vevaxeltätning

I detta nya projekt vad gäller Volvo BM traktor som barn-barnen Sebastian och nu även lillasyster Michaela är inblandade i, så är objektet en T 650 av de senaste årgångarna.

Denna T 650 som inte hade varit igång på ca 10 år fick vi dock igång ganska enkelt med ett friskt batteri, men oj så illa den gick i motorn. Vi hade tömt tanken på de få liter som fanns av bränsle. Fyllde upp med ny diesel blandad med lite 2-taktsolja.

Till en början gick den på 2–3 cylindrar, men den fick stå och gå, för koll av oljetryck i motorn mm. Nu börjar den efter några minuter att spotta allt mindre, och till slut var alla cylinder med.

Vid en ordentlig varmkörning så visades sig ett flertal läckage. Kom att tänka på ett uttryck från tiden det begav sig:

”En Volvo BM är alltid röd och läcker”.

Det kraftigaste läckaget kom från främre vevaxeltätningen, så det blev beslut att den skall vi byta först och främst. Men nu kommer tanken, vi skall fixa det här, och det här, när vi ändå plockat isär, och varför inte måla lite.

Vevaxeltätningen har det berättats om i ett tidigare nummer, liksom även bränsleslangar.

Styrkolvätning med slangar:

När kylare med front nu var borta så kunde det också skönjas läckage från styrkolven. En tätningssats införskaffades från OIE och monterades. I detta sammanhang så skruvades hela rambalken på den högra sidan bort, och nu framkom det även att det var ganska glappt mellan länklagen

och själva sprinten för kolvens båda ändar. Det var själva sprinten som var mest sargad. En ny sprint kostar hos OIE 500 kr. Tycker det är ganska dyrt, men visst en sprint vid nytillverkning har många arbetsmoment inkl. härdning. Vi resonerade som så att denna traktor inte kommer att få så väldigt många timmar framöver så vi hittade 2 st. längre M20 bult som kapades till rätt längd. Vi fick även säga ned på bultskallen så att den skulle få plats under slangen. Här kan man tycka att 1 000 kr sparades ganska enkelt.

I detta skede när rambalken var nere, så passade vi på att svetsa fast de muttrar som sitter på insidan och håller fast bryggan för frontvikterna

När vi höll på i denna del av traktorn så fick vi för oss att ordna så att smörjningen av framvagnen kunde ske på ett enklare vis. Själva styr cylinderns smörjkoppar är ju inte helt enkla att komma åt för smörjning. Då det fanns tillgång till detaljer för en central smörjning så lade vi ner lite tid på detta också, som då har 5 st. smörjkoppar: 2 st. för styrkolven, och 2 st. för den stående tappen för styrarmen, och 1 st. för framvagnens pendlning. Denna central sitter nu under insprutningspumpen.

Tidigare så talade vi om att traktorn gick illa vid uppstarten. Beslut togs att provtrycka spridarnas öppningstryck. Den testapparat vi hade för detta klarar 300 bar, men den orkade ej öppna spridarna. Traktorn gick ju med dessa spridare, men oj vilken påfrestning det måste varit på insprutningspumpen som klarade av att öppna dessa insprutare. Samtliga inspruta-



Styrkolv med ny sprint och slang. Undre slangen för centralsmörjningen av sprinten.



Modifierad M20 bult som sprint till styrkolv.



Som ny efter ingrepp och med nya bakhjul.

re byttes ut och då kunde det konstateras hur mycket de gamla kärvade.

Bilder visar att denna T 650 hade ett något bakåtlutande utseende som berodde på för små bakdäck. Vi fick tag på ett gammalt dubbelmontage i dim. 16/9 x 38.

Som nu kan ses har detta gett denna

traktor ett helt annat stuk.

Det nämndes ju, med viss ironi, att en Volvo BM alltid var röd och läcker.

Vi kan konstatera att detta fortfarande stämmer för efter första provkörningen kan vi konstatera att ett läckage återstår i form av röd olja från orbitrolen. Vi får väl

tro att vi kan hinna med även detta inför kommande höbärgning. Denna kommande höbärgning kommer att bli avhjälpd med 3 st. Volvo BM av modell T 400, T 650 och T 800. 📌

Text och bild: Håkan Nordström



Den första i en ny generation moderna ramstyrda hjullastare, Volvo BM 4300.



Nedslag i historien 1977

1977 var ett innehållsrikt år för Volvo BM med många mycket intressanta nyheter som skulle presenteras för fackfolk och användare ute på olika marknader. Men detta år fanns också två jubilarer och två mindre kända nyheter. Här kommer ett litet axplock av detta.

Den 3 oktober tillverkades den 250 000 traktorn sedan start. Det blev en T 700. En annan jubilar var baklastaren 621/641 då den 10 000:e levererades till kund strax före semestern.

Volvo BM 4300 började projekteras redan under 1973 för att bli den maskin som skulle efterträda den stela lastaren LM 841. Maskinens förutsättningar var en ramstyrd maskin med en maskinvikt på ca 8,5 t, skopvolym 1,1 eller 1,3 m³. Motorn skulle vara den av företaget framtagna TD 42 kopplad till en transmission ur det nya transmissionsprogrammet där axlarna var anpassade direkt till projektet. Däcken skulle vara 17,5x25 som standard och alternativt som extra till-

behör 15,5x25, 16,9x30, 16,00x24 eller 20,5x25. Man hade på ritbordet även en enklare variant av denna maskin men den fullbordades aldrig. De tänkta skillnaderna skulle då vara minskad maskinvikt med 500 kg, 1,1 m³ skopa som standard och inga motvikter. Hjulutrustningen skulle vara 16,9x30 som standard, motor D 42 som är utan turbo, inga stänkskärmar och med belysning monterad på särskilda konsoler. I planeringen av denna lastmaskin fanns också ett nykonstruerat revolutionerande lastaggregat som var kraftigt och snabbt med ordentliga skopvinklar samt stor räckvidd och lyfthöjd. Här infördes den svarta färgen för minskade reflexer på lastaggregatet. Ett särskilt prioriterat område var hyttkomfort och säkerhet. Andra områden som var viktiga var en stark och ekonomisk turbomotor, välanpassad Powershift växellåda med alla 3 växlar i rad och bra acceleration. Bullernivån skulle utvändigt vara låg genom ett välisolerat motorrum, tystgående fläkt

och stor ljuddämpare för att 4300 skulle kunna arbeta i tätbebyggda områden utan att störa.

Detta år begåvades marknaden med en ny väghyvel i 14 tons klassen, Volvo BM 3500. I denna nya väghyvel återfanns mycket väl utprovade Volvokomponenter som kombinerats med specifika finesser som till exempel boggistyrning och tandemdrift. Detta gav hyveln 7,5 m vändradie då maskinen var 8 m lång. Hyveln var helt uppbyggd kring förarens arbetsplats gällande säkerhet och logisk placering av alla reglage. Den nya hytten var en säkerhetshytt som var ljudisolerad och konstruerad enligt ROPS bestämmelserna för överrullningsskydd. Ljudnivån låg under 79 dBa vilket med marginal klarade de svenska bestämmelserna som föreskrev högst 85 dBa. De färgade glasrutorna som minskade instrålningen med 30 % gav föraren en behaglig arbetsmiljö även om solen låg på. Även rattens lutning kunde ändras för att anpassas till alla förare. Mo-



Grävlastare Volvo BM 646 försedd med asfaltsskärare.



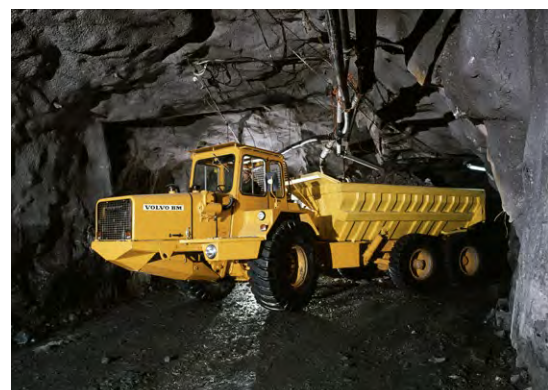
Den lite enklare skotaren Volvo BM 9110.



Volvo BM 9111 med kugghjuldriven boggi.



Hjullastaren Volvo BM 1641 U med lågbyggd hytt.



Dumper Volvo BM 860 U i underjordsutförande.

torn var en Volvo TD 70 som i detta utförande utvecklade 185 hk. Den var kopplad till en Volvotransmission som borgade för mycket lång livslängd. I denna version var transmissionen kopplad till en momentomvandlare (converter) med "Lock-up funktion" för direkt drift. I och urkoppling skedde automatiskt vid vissa varvtal.

Volvo BM 646 var en ny fyrhjuldriven traktorgrävare som byggde på den välkända 616B. 646 hade samma grundchassi, grävaggregat och frontlastare som 616B. Skillnaden bestod i att framaxeln också var driven. Chassiet i denna maskin var en utvecklad version av chassiet till 641. Motorn var den välkända D 42 motorn på 84 hk kopplad till Volvos egenutvecklade Powershift-växellåda. Många nya redskap togs även fram för 646 utöver de som redan fanns på marknaden.

Bland de mindre kända nyheterna detta år var att dumpern 860S presenterades för fackfolk i en underjordsvariant, 860 U. Skillnaden mot den vanliga dumpern var att den var utrustad med en avgasemissionsutrustad TD 60B motor med luftkyld laddluftkylare vilket gjorde att maskinen även kunde användas på högre höjder. Dessutom skiljde den sig mot standardver-

sionen med att den hade en förluftrenare av oljebadstyp, avgassystem med avgasbehandling, fällbart påkörningskydd i fronten och lastkorg i gruvutförande där avgaserna leddes in i centrum på främre gaveln. Hytten konstruerades för att möta kraven i ROPS (överrullningsskydd) och FOPS (skydd mot fallande föremål). Hytten hade också sidomonterad hyttventilator för höjstens skull. Hela 860 var lågbyggd i denna version vilket var gynnsamt i trånga gruvpassager. Trots detta var lastkapaciteten stor i förhållande till ort eller tunnelarea. Maskinen kunde lätt demonteras för att kunna tas ner i små hissar. I övrigt hade den samma utmärkta egenskaper som standardmaskinen.

Även lastarna fick detta år en underjordsversion genom 1641 U. Kraften i denna maskin kom från Volvos lågemissionsmotor TD 100 som utvecklade 240 hk. Axlar och transmission var desamma som till standardmaskinen. Den hade smidig ramstyrning, god sikt och kraftigt lastaggregat vilket betydde god kapacitet. Alla de fördelar som en förare kunde hitta på standardmaskinen återfanns också i underjordsutförandet. Den största skillnaden mellan denna och standard-

maskinen var att den kunde utrustas i 3 olika versioner, nämligen; standardhytt, lågbyggd hytt eller lågbyggd hytt med dubbelkommando.

En värdig efterträdare till skotarna 958 och 958E presenterades detta år i två versioner, 9110 och 9111. Den största skillnaden mellan 9110 och 9111 var att 9110 hade mekaniska drivrullar till boggin medan boggin på 9111 var kugghjuldriven. Boggin i 9111 var samma som den som fanns i skotaren 969 vilket borgade för god kvalitet och lång livslängd. Kugghjulsboggin gav stor frigångshöjd samt god dragkraft som tillsammans med de breda däcken gav 9111 lågt marktryck, bra grepp och god framkomlighet. Däckdimensionerna och bromsarna skiljde sig också åt mellan modellerna. Motorn var den välkända Volvo BM D 42 på 80 hk. Drivlinan härstammade från T 650. Båda skotarna hade en helt nykonstruerad hytt med låg ljudnivå, förbättrad sikt och ergonomiskt riktigt placerade reglage och ratt. Skotarna låg i 12 tons klassen med lastvolym på 10 m³ för 3 m ved. Viktigt vid planeringen av maskinerna var att de fick god ekonomi och bra ergonomi. 🛠️

Text och bild: Jörgen Forsrup

Rostborttagning på smådetaljer



Blandning 1. Skruvar och fästen med rost, färg och olja.



Blandning 1 efter 24 timmar. Mycket av rosten borta. Färgen har också börjat släppa.



Blandning 1 efter 48 h. All rost, färg och olja borta. Gångorna i "nyskick".



Blandning 2. Motorfäste, dragkula och gängstång med rost, färg och olja.



Blandning 2 efter 24 h. En del rost borta. All färg och olja kvar.



Blandning 2 efter 48 h. Rosten borta men mycket av färgen kvar.

Att få bort rost på smådetaljer kan vara svårt då det inte är lätt att hålla dem när man slipar eller så kommer man inte åt. Ett bättre sätt kan vara att använda någon form av rostborttagningsmedel som det finns många av i handeln men tyvärr oftast till mycket höga priser och oklar effekt. Flera av dessa medel kan också vara hälsovådliga och miljöfarliga.

Blästring är oftast den mest effektiva rostborttagningsmetoden då man kommer åt nästan överallt. Dock bör man vara försiktig vid blästring av tunnplåt då tunn plåt kan deformeras på grund av den sträckning blästring kan ge på tunn plåt. Vissa blästermedel kan också lämna en tunn hinna på den blästrade delen som kan påverka vidhäftningen av färg. Ett annat problem, kanske det största, är att det är ett manuellt arbete att blästra vilket medför att det är tidskrävande.

Ett billigt medel som också är hyfsat effektivt, sköter sig självt och inte är så vådligt är citronsyra, $C_6H_8O_7$. Gör en blandning, lägg i delarna och rostborttagningen sköter sig självt. Titta till det då och då och

ta upp delarna när rosten är borta. Syran angriper även metallen så låt inte delarna ligga i längre än nödvändigt. Fjädrar och härdade delar kan skadas vid rostborttagningen då det kan utvecklas väte som kan tas upp av metallen och göra den spröd. Det är inte alla metaller som lämpar sig för rengöring med syra.

Även om citronsyran inte är så vådlig så är det ändå en syra när den blandats med vatten. Förvara därför syran på ett säkert sätt. Använd också skyddsutrustning som handskar och glasögon. Sörj för god luftväxling på grund av risken för vätegasutveckling och skydda ömtåliga föremål och ytor.

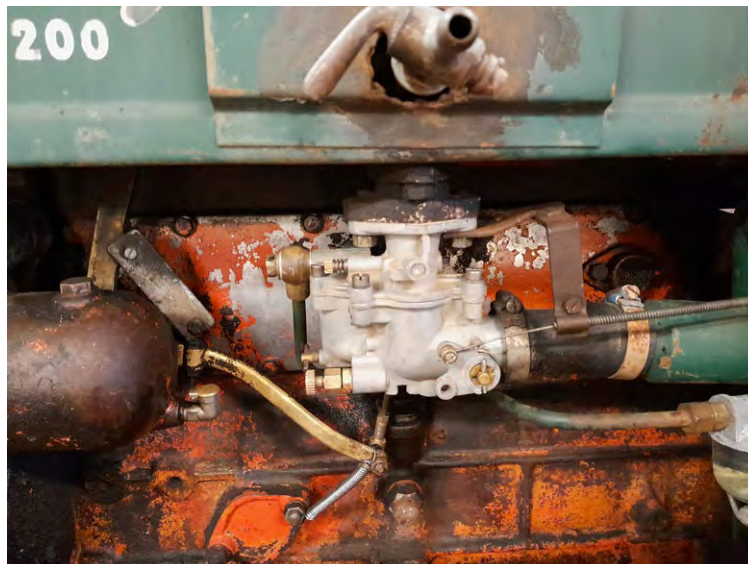
Efter syrabadet är det viktigt att tvätta delarna och även att neutralisera ytan på delarna. Annars rostar de snabbt igen.

Neutraliseringen kan göras med ett basiskt tvättmedel som till exempel maskindiskmedel.

Vi gjorde några test för att få fram lämplig koncentration av citronsyra. Efter några försök gjordes ytterligare två test. Det ena, blandning 1, med 32 gram till en liter vatten och den andra, blandning 2, 32 gram till 1,5 liter vatten. 32 gram är just vad en påse från affären innehåller. Diverse rostiga delar lades i respektive blandning och kontroll gjordes efter 12, 24, 36 och 48 timmar. Den blandning som gav bäst resultat var blandning 1. Redan efter 24 timmar var nästan all rost borta och efter 48 timmar var även färgresterna borta. Blandning 2 fungerade bra på rost men inte på färg. Inte heller där det fanns olja. Kanske hade resultatet blivit bättre om delarna i blandning 2 fått ligga i längre. Se resultatet i bilderna.

32 gram är alltså vad det finns i en påse hos den lokala butiken. Det går att handla betydligt billigare på nätet där kilopriset är under 100 kronor. 📦

Text och bild: Björn Cagner



Förgasaren isärtagen och redo för tvätt. Här syns tydligt att packningen inte har hållit tätt.

Förgasaren tillbaka på traktorn och alla anslutningar är gjorda. Får nog bli en motortvätt också.

Här syns tydligt att locket på flottören är konkavt istället för konvext.

Mekartips

Reparation av förgasare

Motorn på Teddyn gick ryckigt och dåligt och röken ur ljuddämparen var svart. Ibland droppade det bensin från förgasaren. Choken fick man inte röra, inte ens vid kallt väder för då blev motorn sur. Alltså var det dag att gå igenom förgasaren. Förgasaren är en Zenith 24T2, vilket är samma som sitter på Ferguson. Det finns dock en skillnad och det är reglerstängan mellan chokespjället och gasspjället. Förgasaren på Teddyn har inte denna reglerstäng.

Förgasaren demonterades från traktorn, togs isär och rengjordes noggrant. Det var gott om fel: Packningen defekt vilket man försökt åtgärda med silikon. Chocken var felmonterad på så sätt att den alltid "chokade". Ett munstycke i förgasaren saknades. Flottören var hoptryckt, både på över- och undersida, vilket gjorde att flottören inte kunnat stänga till nålventilen. Antagligen har detta uppstått på grund av att det funnits vatten i flottörhuset som frusit och då tryckt flottören så hårt mot nålventilen att den tryckt in ovansidan av flottören. För att rikta flottören provades först att koka den på samma sätt som man alltid gjorde med buckliga bordtennisbollar. Tyvärr var det en liten läcka i lödskarven så det fungerade inte. Finns ny flottör att köpa så gör det istället för att reparera den.

Till denna förgasare hittade vi ingen

ny flottör. Alltså fick flottören lödas isär. Använd elkolv och inte öppen låga då explosionsrisk finns. Kontrollera först att det inte finns någon bensin inuti flottören genom att skaka på och höra om det låter. Löd därefter bort det tenn som täcker det lilla hålet på undersidan av flottören. Kontrollera igen så det inte finns bensin i



Flottören isärtagen. Notera trådningen i botten som tjänstgör som vikt.



Förgasaren klar för montering.

flottören. Löd först därefter isär flottören. Det gäller att vara mycket försiktig vid hanteringen av flottören för materialjockleken på mässingen är endast 0,2 mm. Alltså behövs väldigt lite värme. När locket lossat går det att mycket försiktigt för hand trycka tillbaka bucklorna. Mässing blir väldigt skör när den åldras och självspricker uppstår lätt. Löd först tillbaka locket och löd därefter igen hålet i botten av flottören. Omvänd ordning kan medföra att lödskarven i locket inte blir tät.

Sedan monterades förgasaren ihop med nyttillverkade packningar och justerad choke. Därefter monterades förgasaren tillbaka på traktorn. Alla anslutningar gjordes och traktorn startades. På en gång gick den bättre och efter varmkörning justerades munstyckena in. Det blev faktiskt som en ny traktor och även snabbare. Troligen kommer också bränsleförbrukningen att gå ned vilket inte gör något med dagens priser. 🛠️

Text och bild: Björn Cagner

Varning!

Om flottören är skadad men det går att köpa ny så gör det. Både säkrare och hållbarare. Då flottören kan innehålla bensin så finns det en explosionsrisk. Måste flottören lödas isär så använd skyddsutrustning. Använd aldrig öppen låga. Kontrollera att det inte finns någon bensin eller ånga kvar i flottören. Jobba helst utomhus. Ha en eldsläckare till hands.

Munktells Domkraft

Efterlysningen i förra numret av BM-bladet medförde att flera läsare hörde av sig. Olov Hedell mailade och skrev "dom-

kraften finns avbildad i Munktellmuseets bok på sidan 123". Jörgen Forsrup skickade en bild på den



Bild från museet. Domkraften användes för att rikta upp tröskverk.

domkraft som står på museet.

Domkraften finns även med i Munktells katalog nr 31.

Domkraften användes vid uppställning och uppriktning av tröskverk.

Tack till alla som hörde av sig med information.

MUNKTELLS MEK. VERKSTADS AKTIEBOLAG, ESKILSTUNA. 47

Domkraften "Munktells".

Lyftkraft 2000 kg.
Vikt 25 ..
Pris pr st. Kr. 25:-

Tubrännare.

Borstens diameter	millimeter	38	44	51	57	63	70	76	83	89	95	102
Ängelika tunn	1 1/2	2	2 1/2	2 3/4	2 3/4	3	3 1/4	3 1/2	3 3/4	4		
Ängelika tät	1 1/2	1 3/4	1 3/4	1 3/4	1 3/4	1 3/4	1 3/4	1 3/4	1 3/4	1 3/4	1 3/4	1 3/4
Ängelika tät	1 1/2	1 3/4	1 3/4	1 3/4	1 3/4	1 3/4	1 3/4	1 3/4	1 3/4	1 3/4	1 3/4	1 3/4

Körnduk

af fyrkantig ståltråd.

För tröskverk	2 1/2"	2 3/4"	3"	3 1/4"	4"	4 1/2"	5"
Kronor per st.	12	12	12	12	12	13	14

Tröskverksslagor

af stål med refflorna åt höger o. vänster.

Slagornas bredd	millimeter	44 mm. (= 1 1/2 ängelika tunn).						
Längder som färas i lagor	500	685	762	920	1070	1220	1372	1520
Ängelika tät	2	2 1/2	2 3/4	3	3 1/4	4	4 1/2	5

Pris pr st. Kr. 1.75 2.- 2.20 2.40 2.60 2.80 3.- 3.20

Börning per slaga extra Kr. 40

Skruvar med muttrar för slagor per st. 0.15

Här en sida ur Munktells katalog.

MUNKTELLMUSEET
ESKILSTUNA

DOMKRAFT

Benämning/typ Munktell's domkraft
Introduktionsår senare delen av 1800-talet
Vikt 25 kg
Lyftkraft 2 000 kg
Pris enl katalog nr 31, 1913 25 kr

Beskrivning
Munktells domkraft är ett rejält, stabilt och säkert lyft-
hjälpmedel vid alla tyngre lyft. Den är speciellt användbar vid
uppställning av t. ex. tröskverk och för dess uppriktning till
horisontell nivå. Motsvarande gäller vid uppriktning av
lokomobil eller motorvagn för intrimning av remdriften till
tröskverk etc.

Historik
Denna domkraft användes sannolikt i verksamheten vid
Munktells för lyft av lokomobiler m. m. Vid jordningsställande
av C-hallen i museet, hittades och räddades den från
förgånglighet ur en skrotlag.

Domkraften visas nedan placerad för lyft av
tröskverket.

Här är museets text till domkraften.

Läsvärt från förr

Ur Traktornytt oktober 1954. Det börjades tidigt.

12 TRAKTOR nytt

Traktorn dirigeras med kortvågssändning

Intressanta försök på Frielsbergs gods

LIDKÖPING (TN). Från det gamla förmäliga corps de logi på Frielsbergs gods reser sig en smacker radiomast. Den är så finurligt placerad att den döljs av vädrådr och annan parkvegetation. Men den som går med nissan i vädrat blir snart stillbländningen varse, utan att dock checkas alltför svårt. Masten står inte. Men den kan kanske så småningom ge förklaringen till att man nyss såg en figur som sat på en traktor och pratade i telefon.

Nu må först som sist erkännas att reportern inte nyssjade upp sambandet äldries själv. Förklaringen kom först sedan besikaren tumlats om av den hjärtlighet, som endast kan mötas i form av godsägaren Jonas Kjellberg, vorsteh'n Fruis och taxarna Piff, Puff och Puff, om de nu hette så. Den trivsamma hallen fylldes plötsligt av en spökröst, vars spökighet dock helt förtogs av den trygg, i bästa bemärkelse jordbundna, väschötdialekten: — Hallå. Frielsberg. Kom. Godsägaren skyndade in på kontoret: — Hallå. Frielsberg. Kom. — Hallå. 42. Här just justerat tröskan. Vetet ser torr och bra ut. Vi sätter igång nu. Kom. — Det var bra det. Slut.

Vi hade knappt hunnit få-



Godsägare Jonas Kjellberg har från sitt gårdskontor kontaktat station 42, d. v. s. den kortvågsmottagare som monterats på T 42.

skördetröskor bogserades fram av två verkliga Volvo-veteranerna — en T 41 och en T 42 om vilka vi skall berätta mera sedan. Tröskorna sänkades inte spännmälen, utan vetet samlades upp i tankar, som med jämna mellanrum tömdes i en vagn, som med en T 24 som dragare gick i skyttelstråk mellan fältet och spännmällegasinet. Det var från detta rekordligt vackra vete-fält, i Falköping eller i Mariestad, via ultrakortvågsgredion har han kontakt med gården.

Kortvågssändningen är ett försök som beskrivs i AGA:s regi. Godsägaren ha-



Frielsbergs vackra mangårdsbyggnad. Radiomasten stör inte helhetsintrycket.

TRAKTOR nytt 13



Godsägare Kjellberg framför husdörrarna, som är belägna på gårdskontoret.

de länge funderat över, som inte kortvågen vore något som de större lantbrukarna borde kunna ta i sin tjänst. Även på gårdar, som är så väl arrangerade som Frielsbergs vallar avståndet mellan arbetslag och arbetaledning



Så här ter sig innandömet hos en PV 444, som förvandlats till radiobil.

mycken spållid. Kör en maskin sönder läse på en svålsset belägen utåga, går många dyrbara timmar till spillo bara med att skaffa undsättning.

Godsägare Kjellberg framlade sin idé för AGA, som sin vana trogen inte tvekat att experimentera.

Har experimentet slagit väl ut? Vad säger de anställda? Vi lämnar ordet åt rättaren Harry Fritz, som för dagen rattar T 24:an.

— Ingen tvekan om att det här har framlidit för sig säger herr Fritz. Arbetet idag tycker jag per ett strålande exempel på hur fin kortvågen är. Under de kilometerlänga transporterna mellan fältet och spännmällegasinet står jag i ständigt kontakt med manarna vid skördetröskorna. Jag sen i lugn och ro ge mannen vid spännmällegasinet ett handtag. När trös-

köerna är färdiga för tömning får jag larm och kan vara på plats inom några få minuter. Jag får säga att vi stortrivs om, står också en milkröfn till hennes förfogande.

Nils Persson vid T 42 nickar instämmande.

— Man ställa ju ideligen inför situationer där godsägaren måste ha avserändrat. Då är det en välsignad sak att kunna få ögonblickliga

Sändningen sker på ultrakortvåg — på 4,5 meter — och kan alltså inte tas in med vanliga radioapparater.

På Frielsberg har man alltid varit mån om att vara tiden i fölle. Godsägare Kjellberg, som representerar den sjätte generationen på gården — den sjunde ligger i vagn, har minnsann inte vansläktats.

Frielsberg är en av de mest genommekaniserade gårdar man kan finna i detta land. Dyrker en nyhet upp på marknaden och visar sig bra har den sin plats säkrad på denna gård. En nyligen avslutad täckdikning, som troligt bort alla öppna kanaler har väl bidrott för maskinerna.

Mokaniseringsträvandena går igen överallt. Ett gammalt spännmällegasinet har efter genomgripande förändring kommit till heders igen. När transportvagnen rullar in från fältet stjälpes lasten i en ficka, varifrån spännmellen med hjälp av elevatorer passerar tork och rensat och slutligen via olika trummor hamnar i sidsiebängarna av traditionellt snitt. På ett ögonblick kan spännmellen flyttas från en bunge till en

Alla försenningar rapporteras nämligen via kökets egen högtalare. Och är det något Fröken Johansson vill spörja om, står också en milkröfn till hennes förfogande.

Sändningen sker på ultrakortvåg — på 4,5 meter — och kan alltså inte tas in med vanliga radioapparater.

På Frielsberg har man alltid varit mån om att vara tiden i fölle. Godsägare Kjellberg, som representerar den sjätte generationen på gården — den sjunde ligger i vagn, har minnsann inte vansläktats.

Frielsberg är en av de mest genommekaniserade gårdar man kan finna i detta land. Dyrker en nyhet upp på marknaden och visar sig bra har den sin plats säkrad på denna gård. En nyligen avslutad täckdikning, som troligt bort alla öppna kanaler har väl bidrott för maskinerna.

Mokaniseringsträvandena går igen överallt. Ett gammalt spännmällegasinet har efter genomgripande förändring kommit till heders igen. När transportvagnen rullar in från fältet stjälpes lasten i en ficka, varifrån spännmellen med hjälp av elevatorer passerar tork och rensat och slutligen via olika trummor hamnar i sidsiebängarna av traditionellt snitt. På ett ögonblick kan spännmellen flyttas från en bunge till en

Fröken Gunhild Johansson får tips om när det är dags att sätta på potatisen.



Fröken Gunhild Johansson får tips om när det är dags att sätta på potatisen.

annan både vertikalt och horisontalt. Det där har godsägare Kjellberg själv hittat på. Sedan mjölkproduktionen upphörde för något år sedan, har ladugården förvandlats till ett ultramodert svinstall med en luftkonditionering så effektiv, att den vämjligt söta svinödnerna praktiskt taget försvunnit. All dåligt lutt fläktas ut. Den friska luften uppvärms av grisarnas egen värmeutstrålning. Så sker

Fortz. på sista sidan



Rättaren Harry Fritz i förrunden samtalar med Nils Persson vid den metallska skördetröskan.



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

Posttidning B

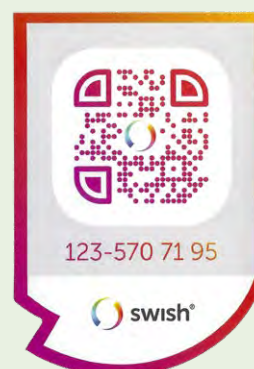
Värva medlemmar. Få en T-shirt och delta samtidigt i en tävling!

BM-klubben behöver fler medlemmar för att utöka verksamheten. Som medlem har du alla gånger vänner och bekanta med samma intresse som säkert vill bli medlemmar. Värva dessa och få en T-shirt när tävlingen är slut med ett tryck som visar hur många medlemmar du värvat under året. Samtidigt deltar du i en tävling där den som under året värvat flest medlemmar får pris. Priset bestäms av antalet medlemmar du värvat.

Så fort du värvat en medlem så meddelar du klubbens kansli vem du är och den nya medlemmens namn. Den nya medlemmen registreras som värvad av dig. Kansliet nås per mail kansli@bmklubben.se eller per telefon 070-977 99 90 (mån-fre kl. 10-14). Tävlingen börjar nu och pågår fram till årets slut. Då sammanställs antalet värvade medlemmar och vinnaren utses. Vinnaren presenteras i BM-bladet nr 1-2023.

Medlemsavgiften för den nya medlemmen betalas enklast med Swish. Skanna QR-koden eller ange nr. 123 570 71 95. Som meddelande anges den nya medlemmens namn och "ny medlem".

Det går lika bra att betala till bankgiro 482-0759.



Glöm inte att ange den nya medlemmens namn och "ny medlem".

Samtidigt skickar den nya medlemmen ett mail med namn och adress till kansli@bmklubben.se eller fyller i formuläret på hemsidan. Det går också att ringa till klubben på 070-977 99 90 (mån-fre kl. 10-14).

Så snart betalningen registrerats så skickas medlemskortet.

Lycka till med värvningen!

Svenska BM-klubben



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-expert 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
Tel: 070-977 99 90
E-post: kontakt@bmklubben.se



**Dags för en ny
ljuddämpare?
Vill du ha original?
BM-klubben har originalljuddämpare
med originaljudet!**

Just nu rabatt på ljuddämpare till T 20-serien



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

Beställ på 070-977 99 90 eller kontakt@bmklubben.se