

Bolinder-Munktells första dieselgeneration

I slutet av 1940-talet började Bolinder-Munktell att känna av motståndet mot de ålderstigna 2-takts tändkulemotorerna som varit drivkälla i traktorerna under en lång tid.

Man började sonika att sondera terrängen för en ersättningsmotor av något slag. Då BM och Volvo var konkurrenter på traktorsidan ville man inte följa dom i deras fotspår när det gällde motorer även om visst komponentsamarbete fanns där redan.

Man började prova olika varianter på motorer bl a den danska Bukh-motorn för att lära sig mer om dieselmotorn. Efter många diskussioner på högsta nivå inom företaget så kom man fram till att börja samarbeta med Volvos lastbilsdivision då dessa kommit med sin första dieselmotor 1946. Den motor BM inriktade sig på var Volvos

VDC motor (Volvo diesel generation C) – en 6,13 liters toppventilars med direktinsprutning på 100 hästkrafter. Tanken från BM var att göra mindre varianter på denna motor för eget bruk men med denna som grundstomme i utvecklingsarbetet. Planerna var från 1 cyl. upp till 4 cylindrig motor för eget bruk och även sälja motorer/chassier till andra för påbyggnader.

På vårvintern 1952 var den första traktorn i den nya 105-motorserien BM 35/36, med 1053-motorn, färdig för presentation. Detta var en mellanmodell som marknaden saknade i denna storleksklass från BM. Från tändkuletiden fanns dock BM 21 och BM 10 kvar som skulle få hänga med ett tag till. Bakpartiet med växellåda och bakaxel var i stort sett identiskt med Volvos mellanstora traktor – då företagen även om de var konkurrenter hade samarbete just gällande dessa delar så föll

det sig naturligt att dessa skulle ingå i den nya traktorn. Den stora nyheten var motorn som var lätt att starta och köra, hade fin segdragning och den var stark. Man kan säga att den motorn var en ½ Volvo VDC motor (som senare uppgraderades och fick namnet D67 och återfanns i BM:s väghyvel).

På utrustningssidan för 35/36-an var det sparsamt då både kraftuttag och hydraulisk lyft fick beställas som tillval. Men då dessa saker låg i tiden så utrustades en stor del av de levererade maskinerna med dessa. BM 35/36 blev inom kort en succè. Ett exempel på detta är marknadsföringen av den nya traktorn och försäljningskanalen genom Lantmännen.

Tidigt 1953 var det dags för nästa presentation – nämligen stortraktorn BM 55/T 55. Den var utrustad med en 4-cylindrig motor som hade samma fina egenskaper som sin mindre 3-cylindriga kollega. Det var samma motor som i den men med en cylinder extra. BM 55/T 55 var den naturliga ersättaren för BM 20/21.

1954 presenteras den första riktiga anläggningsmaskinen från Bolinder-Munktell. Väghyveln VHK 55. Den



BM 230 i tandemutförande.



BM 55.



Den första BM 35 lämnar fabriken.

var utrustad med grundstommen till det som blev 105-serien nämligen Volvos VDC motor. Denna maskin gjordes i 36 ex och ersätts året efter av VHK 85 som har den uppgraderade motorn D67.

1955 kommer minstingen i traktorfamiljen nämligen BM 230 Viktor, som var den maskin som direkt ersatte BM 10. Den hade samma goda egenskaper som sina större traktorsyskon. Även om de ingående delarna kom från Volvos T 24 kan man säga att det var en helt ny traktor, då motorn 1052 var en del av det koncept som lanserades 1952.

Det togs även fram en 1-cylindrig motor 1051 vilken användes mest i stationärt bruk och för båtar.



Trecylindrig diesel 1053

Dieselutvecklingen 1943 och framåt

1943–1944 startades utvecklingen av T 41 (Hade identisk bakdel som BM 20). T 41 hade 2/3 dels FAH motor – resten var helt nytt på traktorn. Motorn var på 4,48 liter. (Ursprungsmotorn FA – kom 1937)

1944: VDA motorn presenteras (omkonstruerad/förbättrad FA motor för dieseldrift)

1945: VDA – ny version

1946: T 21 traktorserien

1947: VDA dieseln på 6,13 liter – 95 hk fanns i bl a lastbilen L15 VDB dieseln på 8,6 liter – 130 hk fanns i bl a bussen B53

1948: Traktor 10 000 tillverkas i Göteborg 1948-07-08

1949: Traktor 30-serien presenteras med D 4 motorn

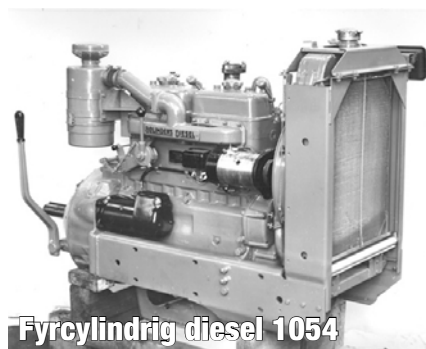
1950: BMs program för detta år var den kända BM 10 och BM 20. (BM 10 byggdes på samma bakkropp som T2 – serien och BM 20 är i princip identisk med T4-serien, men med annat framparti och tändkulemotor med sidoinnsprutning av bränslet.).

Gällande påbyggnader kan nämnas för BM 230 Viktor att den idag närmast kultförklarade skogsmaskinen Bamse gjorde i samarbete med ÖSA i Alfa i 732 ex.

Även de andra motorerna användes för påbyggnader för BM:s egna produkter i samarbete med andra aktörer ex H-10 som tillverkades hos Bröderna Lundbergs i Skellefteå. Denna maskin hade även både 3 och 4 cylindriga motorer. Externa leverantörer inköpte även chassien ex Carmen och KBK.

1959 ersätts denna motorserie av 111-serien som återfinns i bl a BM 350 och BM 470.

Jörgen Forsrup



Fyrcylindrig diesel 1054

1951: BM 20 blir BM 21 med toppinsprutad motor – annars oförändrad.

1951: VDC dieseln på 6,13 liter gav i detta utförande 100 hk. Företrädaren till D67→D70-motorn

1952: BM 35/36 och systemmaskinen T 35/36 presenteras. Den har en "1/2 D67-motor" – f d VDC-motorn.

1953: BM 55/T 55 presenteras. Den har "2/3-dels D67-motor" – samma som 35/36 med 1 cylinder extra. BM 200 (ersätter BM 10) som nästan helt är konstruerad ur T 20-serien men med Austinmotor.

1954: VHK 55 presenteras med VDC-motorn som ersätts året efter av VHK 85 med D67-motor.

1954: VDF dieseln på 9,6 liter gav i detta utförande 150 hk. Företrädaren till D96 →D100-motorn

1955: BM 230 visas (de ingående delarna kom från T24. Motorn var ersatt med den 2 cylindriga versionen av T 35/36 motorn – då 1052 motorn är en ½ BM 55 dieselmotor)

1959 ersätts "105-seriens motorer" av "111 – serien" i efterträdarna BM 350 (f d 35/36) och BM 470 (f d BM 55)

Jörgen Forsrup



Prototypbamsen från 1956.



BM 55 Drabant.

Encylindrig diesel 1051



Tvåcylindrig diesel 1052