

Typ 30 HK

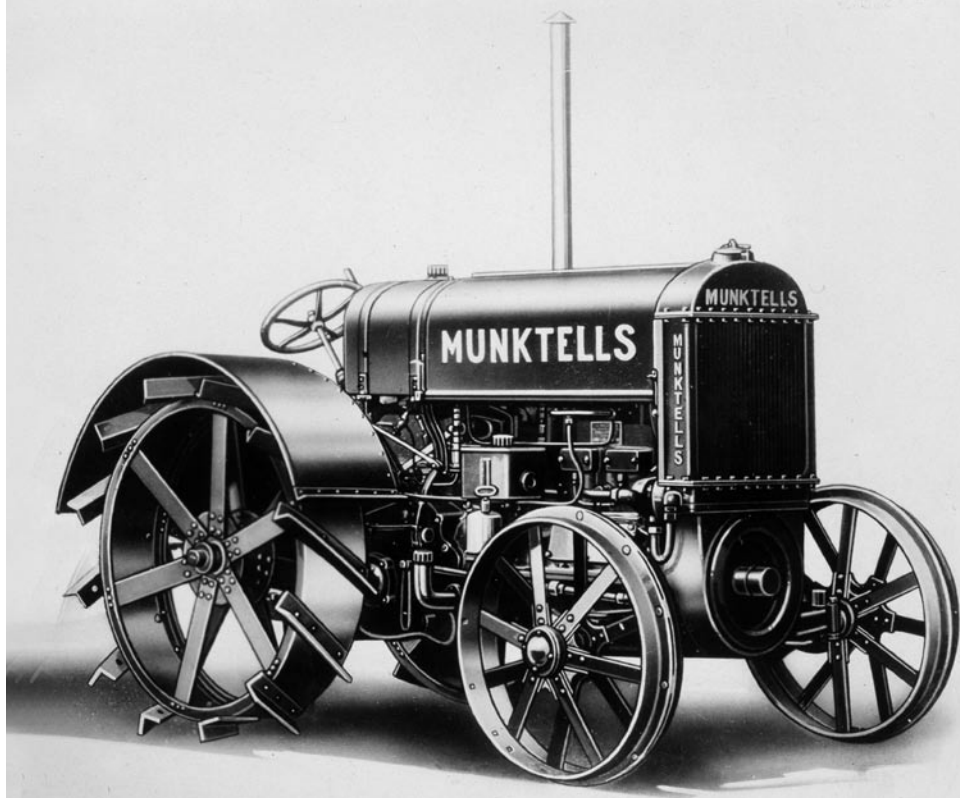
Den nya Typ 30, som den kom att kallas, var minst ett nummer större än Typ 22. Detta är märkligt nog svårt att upptäcka om de inte de båda står intill varandra, så att det går att göra direkta storleksjämförelser.

Den nya Typ 30 kom i marknaden 1927, under en tid då Munktells traktorförsäljning åter började gå riktigt bra. Företaget började därför tänka på att expandera och passade då på 1929 att köpa upp sin tidigare värste konkurrent Avance-motor i Nacka. Detta företag hade ett gediget traktorkunnande, men hade under 1920-talet aldrig på allvar lyckats komma upp i Munktells produktionssiffror, kanske på grund av för höga priser på sina produkter. Dessutom hade man kommit på efterkälken med utvecklingen av sina marinmotorer.

Naturligtvis hade bankerna även här sina fingrar med i spelet kring förvärvet då både Avance-motor och Munktells tillhörde sfären kring Svenska Handelsbanken. Än mer aktiv blev banken när den stora 30-talskrisen slog till. Åren 1931–32 hade Munktells usla försäljningssiffror, särskilt för exportaffärerna.

Denna gång fanns det en bättre lösning i sikte än likvidation – det blev istället ett samgående. Det hade börjat med att den gamle direktören på Bolinders Verkstäder i Stockholm, Erik A. Bolinder, hade avlidit på nyåret 1930 och ingen av arvingarna var villiga att driva företaget vidare. Bolinders var känt för sina goda produkter och hade en stor utländsk försäljningsorganisation, men verkstäderna på Kungsholmen i Stockholm var gamla och fabriksområdet skulle bebyggas med bostäder. Nu kläcktes idén att föra samman Bolinders och Munktells i ett nytt bolag. I all hemlighet startades förhandlingar mellan de bägge företagen, med banken som pådrivare, och snart därefter blev det klart med en fusion. Denna kunde ske i oktober 1932.

Ombyggnadsarbetena för den sammanslagna produktionen star-



tade snart därefter och redan året därefter kunde de nyinredda verkstäderna tas i drift. Hela flyttlasset från Stockholm, både från Bolinders och från Avance, uppgick till 6 000 ton gods. Även om många verktygsmaskiner såldes i Stockholm så fordrade ändå 120 järnvägsvagnar för att flytta det resterande.

Munktells, Avance och Bolinders var alla tillverkare av tändkulemotorer. Det var Bolinders motorer som ansågs vara de modernaste och man beslutade därför att typerna W3 och W7 skulle

”flyttlasset – 6 000 ton – 120 järnvägs-vagnar”

fortsätta att tillverkas i det nya bolaget, medan de andra två bolagens motortyper skulle läggas ned. I Eskilstuna togs de första verktygsmaskinerna i bruk i början av 1934 för tillverkningen av den nya Typ 25-traktorn med sin nyutvecklade W5-motor och en ny traktorepok inleddes därmed, medan den gamla Typ 22-epoken långsamt närmade sig sitt slut.

Det blir lätt komplicerat när man försöker få grepp om hur många traktorer av typerna 22 och 30 som verkligen tillverkades och när produktionen av dem upphörde. Det beror på att Munktells, och senare även Bolinder-Munktells, använde sig av ett

speciellt system med så kallade upplägg. Beslutade man sig för att tillverka 50 traktorer av en viss modell tog man först ut en serie tillverkningsnummer för dessa. Därpå tillverkades komponenterna som sedan monterades samman till traktorer som slutligen såldes.

Systemet med upplägg

gör att det kan vara svårt att så här i efterhand ge exakta besked om antalet tillverkade traktorer av de olika modellerna, eftersom bl.a. väghyvlar och stationära motorer ingick i samma nummerserie. Efter ett upplägg med Typ 22 kunde det komma ett med Typ 30. Det finns även ett antal serienummer där det inte är känt vad som tillverkades, kanske en serie vägvältar som var av en modell som var oförändrad ända från 1914, och som var försedd med samma motortyp som satt i den gamla traktormodellen Typ 20–24.

Studerar man uppläggen för Typ 22 så finner man att man under de första åren fram till 1924, endast la upp tillverkningen för något hundratal traktorer. Det verkar som det var först därefter som produktionen sköt verklig fart och toppåret, åtminstone att döma av antalet upplagda serienummer, var 1929 med 500 st. Det sista upplägget av denna modell gjordes som nämnts 1933.

För den större modellen

Typ 30, gjordes det första upplägget 1927. Därefter kom en lucka under åren 1929–31, medan man sedan fort-

satte från 1932 och fram till det sista som gjordes 1935.

Den sammanlagda tillverkningen av Typ 22 och Typ 30 torde ha rört sig om cirka 2 200 stycken, varav Typ 30 tillverkades i ungefär 500 exemplar.

Systemet med upplägg gör det även är svårt att få fram det exakta tillverkningsåret på en enskild traktor. Från den dag man gjorde upplägget fram till levererad produkt kunde det gå flera år, särskilt om tiderna var dåliga och marknaden därför var trög. Ett exempel på detta är en broschyr som gavs ut av Bolinder-Munktell 1935 fortfarande gör reklam för Typ 22, trots att det sista upplägget av denna modell alltså gjorts två år tidigare.

Även Typ 30 kan ha tillverkats och saluförts under lång tid efter det sista upplägget för traktorn gjor-

des 1935. Det finns källor som påstår att dessa kom att tillverkas ända fram till 1940, då kanske som basmaskiner för väghyvlar. Detta är inte otroligt då Typ 30-motorn, trots att den då hade hunnit bli gammalmodig, fortfarande

”Typ 22 och Typ 30 är de modeller som tillverkades under längst tid”

var den starkaste som BM hade i sin arsenal vid denna tid.

Det kan i alla fall konstateras att Typ 22 och Typ 30 är de modeller som tillverkades under längst tid hos Munktells och Bolinder-Munktells. Liknande traktorer kom sedan att produceras hos

Basfakta

	Type 22 hk	Type 30 hk
Motor	Munktells	Munktells
Antal cylindrar	2	2
Cylinderkapacitet	7,3 L	10,2 L
Motoreffekt	26 hk	36 hk
Växlar fram/back	3/1	3/1
Hjulbas	1680 mm	1780 mm
Vikt	2580 kg	3150 kg
Antal tillverkade	1579	442
Produktionsår	1921–1934	1927–1935

Avance-motor, Bofors, June och Nohab. Det är alltså denna konstruktion som blev trendsetter för de svenska traktortillverkarna under hela mellankrigstiden och som faktiskt kan symbolisera en hel epok. 🛠️

Per Thunström

