

# De historie van BM Volvo.

## Munktell



De firma Bolinder Munktell is ontstaan uit een fusie tussen twee partners, Munktell en Bolinder. De geschiedenis van Munktell gaat terug tot het jaar 1832. In dat jaar begon Johan Theofron Munktell, de zoon van een dominee uit Eskilstuna in Zweden een eigen machine fabriekje. Jaren



1913 Munktells ME 30-40

later maakte hij locomotieven en nog veel later locomobielen en dorskasten. Tussen 1853 en 1921 zijn er in totaal tussen de 6 á 7000 locomobielen gebouwd. Ook begon Munktell met een ontwikkeling van een eigen ruwoliemotor. In 1893 werd de eerste motor getoond met een inwendige verbranding. In 1913 verscheen de eerste landbouwtrekker met een gewicht van 8200 kg. Dit type de ME 30-40 had een 2-cil tweetakt watergekoelde Bolinder gloeikopmotor met een vermogen van 30 à 40 pk. Na deze tractor kwamen er nog verschillende uitvoeringen o.a. de Munktells 20-24 gemaakt van 1916 tot 1920. Deze was voorzien van een 1 cil gloeikopmotor. Hoewel de tractor kleiner was dan het eerste type, woog hij toch nog 4000 kg. De eerste Munktells trekker, het type 22 met staande gloeikop motor kwam uit in 1921 met een vermogen van 22 en 30 pk. Het gewicht van de tractor was slechts 2100 kg en bleef tot 1934 in productie. In 1930 verscheen een grotere uitvoering het type 20-30. Van al deze tractoren werden de motoren betrokken van de gebroeders Bolinder.



Munktell-22

## **Bolinder**

Jean en Carl Bolinder, fabrikanten van onder andere houtmachine hadden vanaf 1844 een werkplaats in Stockholm. De gebroeders waren al vanaf 1890 intensief bezig om verbeteringen aan te brengen aan de toen reeds bekende benzine- en dieselmotoren. Zij meenden die gevonden te hebben in een tweetakt gloeikopmotor. Vooral in de scheepvaart werd deze motor zeer gewaardeerd om zijn betrouwbaarheid. De firma Bolinder had hierdoor in 1920 een marktaandeel van 80% over de hele wereld. Tijdens de crisis rond 1930 stortte de gehele markt in. Dit was onder meer de aanleiding voor een nauwere samenwerking van de firma's Bolinder en Munktells.

Zo ontstond in 1932 AB Bolinder-Munktell met als afkorting BM. Wat mij opvalt is, dat na de fusie en zeker tot de 2<sup>e</sup> wereldoorlog op de tractors alleen maar Munktells stond. Waarschijnlijk was dat omdat Munktell in die tijd een goede naam verworven had.



Het type BM-25 kwam uit in 1934 en werd in 1939 gewijzigd in BM-2. De krachtbron was een 2-cilinder 2 takt

Bolinder gloeikopmotor met een volume van 5303 cm<sup>3</sup> en een vermogen van 28 tot 32 pk. Min of meer gelijk aan deze tractors is de BM-3. In 1941 kwam de eerste BM met een Volvo motor op de markt. Deze BM-4 had een 6 cilinder Volvo motor uit een Volvo vrachtwagen van die tijd. Vanwege gebrek aan vloeibare brandstoffen kon de BM-4 uitgerust worden met een houtgenerator. Deze kon gestookt worden op hout of kolen. De BM-20 was in productie van 1944 tot 1950. Er zijn er een kleine 4000 van gemaakt. Deze had een BM gloeikop motor van 40 pk en in verband met de brandstof schaarste werden er in het begin van de productie zo'n 500 à 600 uitgerust met een houtgenerator. Die uitvoering werd aangeduid als GBMV-1 en leverde een vermogen van 36 pk. Na de tweede wereldoorlog werden de eerste BM trekkers door de importeur Kuiken naar Nederland gehaald. Vanaf 1951 werd het type BM-20 vervangen door de BM-21. Dit type had dezelfde motor als de BM-2 en de BM-20 maar met iets meer vermogen n.l. 45 pk. De onderlinge verschillen tussen de BM-20 en De BM-21 zaten in het aantal luchtspleten in de grill, respectievelijk 9 x 2 en 19 x 2. Verder had de BM-21 grotere achterwielen waardoor



*Munktells BM-25 ---BM-2*



*BM-20*



*BM-21*

de snelheden zo'n 4% hoger lagen. Beide typen konden worden uitgerust met een 24-volts elektrische startmotor van Bosch en een Hesselman dynamo. In deze uitvoering werden vier 6 volts accu's in serie geschakeld. Ook konden ze met een luchtstartinstallatie worden geleverd. In dat geval was er een lucht-ketel met een pomp aangebracht en slechts één 6 volts accu. In plaats van de zware Hesselman dynamo hadden deze trekkers een 6 volts dynamo van Bosch. In beide uitvoeringen moest men voor het starten de cilinderkoppen verhitten.

**Dit kon met één brander gebeuren, die centraal op beide koppen kon worden geplaatst. Deze procedure nam 5 à 6 minuten in beslag voor men met het starten kon beginnen. Een kleinere tractor die in 1947 op de markt kwam was de BM-10. Ook die had een verticale watergekoelde 2-cilinder tweetakt**



*BM-10*

**gloeikopmotor met een volume van 2715 cm<sup>3</sup> en een vermogen van 23 pk bij 1200 omw/min. De trekker was erg smal gebouwd, de motorkap was slechts 28 cm breed hierdoor had men goed zicht op het werk. De BM-10 bleef in productie tot 1952. Vanaf het begin van de 2<sup>e</sup> wereldoorlog werd er al nauw samengewerkt met Volvo en deze samenwerking heeft uiteindelijk geleid tot de overname van Bolinder Munktell door Volvo in 1950. Het vreemde was dat Volvo en Bolinder Munktell**

**ieder als afzonderlijk merk bleven voortbestaan tot in het begin van de jaren 60. BM trekkers uit de jaren 50 waren altijd groen met een oranje motor en de Volvo was altijd rood met een groene motor. In 1952 werden de gloeikoppen vervangen door motoren met directe inspuiting. Alle trekkers waren verkrijgbaar als BM en als**

**Volvo. In Nederland was het meestal zo, dat de trekkers met een dieselmotor het plaatje BM hadden terwijl de petroleum trekkers als Volvo verkocht werden. Een uitzondering hierop was De BM-210 Teddy, voorzien van een 4-cil Austin petroleummotor van 30 pk. De eerste serie trekkers met de Bolinder voldiesel met directe inspuiting werden gepresenteerd in 1952. Dit type de BM-35/36**



*BM-36*

**had een 3-cil dieselmotor met een volume van 3336 cm<sup>3</sup> en een vermogen van 42 pk bij 1800 omw/min. Het verschil tussen de BM-35 en de BM-36 was de bandenmaat. De BM-35 had een bandenmaat van 13x30 en bij de BM-36 was de bandenmaat 11x36. Het zwaarste type de BM-55 had een 4-cil Bolinder motor, type 1054 met een cilinderinhoud van 4488 cm<sup>3</sup> en een vermogen van 55 pk bij**



*BM-55*

**1800 toeren. In 1956 kwam de BM-230 op de markt. De tractor, ook wel Victor genoemd was voorzien van een 2-cil Bolinder dieselmotor type 1052. Deze motor had een volume van 2244 cm<sup>3</sup> en een vermogen van 31 pk bij 2000 toeren per min. De BM Victor had normaal vijf versnellingen vanaf 5,2 km per uur tot 26,8 km per uur. Met een extra tussenbak kon dit aantal verdubbeld worden tot 10 waarbij de snelheden bijna werden gehalveerd.**

**In het brandstofsysteem was een aparte voedingspomp aangebracht die de brandstof vanuit de tank via een filter naar de injectiepomp stuwde.**

Op basis van de **BM Victor (BM Bamse)** is in de jaren 50 een lichte rupstrekker voor slappe grond en sneeuw gemaakt. Deze was uitgerust met 6 bijna even grote luchtbanden waar rupskettingen op gemonteerd waren. Van deze rupsen waren 2 uitvoeringen, de zogenaamde zomerrupsen van 37 cm breed en de winterrupsen van 50 cm breed. Deze leverden een bodemdruk van respectievelijk 0,17 en 0,13 kg/cm<sup>2</sup>. Verder nog voorzien van lieren en takels en een dikke plaat onder de achterbrug en onder de motor, was de trekker met deze uitrusting zeer geschikt voor de Scandinavische bossen. Ook op drassige grond kon deze tractor goed uit de voeten. Ons land, met name de Rijksdienst IJselmeerpolders heeft aan het eind van de vijftiger jaren zo'n 15 Bamses ingezet bij de ontginning van de Flevopolder. Vanaf 1959 zijn de **BM-35/36, BM-55 en de BM- 230 Victor** vervangen door de **BM-350 Boxer, BM-470 Bison en de BM-320 Buster**. Met deze trekkers verdween de groen met rode kleur en werden ze geleverd in de rood met groene Volvo kleur. Stond er op de eerste nog Bolinder Munktell, op de latere verscheen de naam **BM Volvo**.



*BM-230 Victor*



**De Zweden Assar Gaggbrìelsson en Gustaf Larson beginnen aan het verwezenlijken van hun gemeenschappelijke droom: een Zweedse auto. Op 14 April 1927 is het zover: Volvo, dit is het latijnse woord voor 'ik rol'. Nadat de eerste auto van de band rolde duurde het niet lang meer voordat ook de eerste vrachtwagen van de band afrolde. Door de tweede wereldoorlog komt er een verbod op het produceren van 'luxe' goederen, waaronder dus ook de auto en ging Volvo zich in 1942 bezig houden met de productie van de broodnodige landbouwtractoren. Hiervoor besloot Volvo een sterke partner met ervaring op te zoeken en vond die in Bolinder Munktell. Tot een fusie kwam het pas**



*Volvo model T-42 / T-43*

**in 1950, maar vóór die tijd werd er al nauw samengewerkt door beide bedrijven. Een voorbeeld hiervan is de BM-4 uit 1941 met zijn 6 cilinder Volvo motor. De eerste Volvo trekker de T-41 kwam uit in 1943 met een hout generator, maar had in tegenstelling tot de Bolinder Munktell een 4-cilinder motor van 40 pk. Het model was gelijk aan dat van de BM-21 maar dan in de rode kleur. Omdat er na de oorlog geen houtgenerator meer nodig was, werd de T-41 in 1946 verder gebouwd als de T-42 met een 4-cilinder petroleum motor van 48 pk en als T-43 met een Hesselman motor van eveneens 48 pk. Deze motor is een Zweedse uitvinding.**

Ing. Jonas Hesselman die zijn sporen al had verdiend in de pioniertijd van de dieselmotor zocht naar een goedkoper en lichter alternatief voor diezelfde dieselmotor. Zo ontstond de Hesselman motor. De compressieverhouding van de Hesselman motor is hetzelfde of iets hoger dan bij een vergelijkbare motor op benzine. De ontsteking geschiedt met een vonk, maar de motor heeft een brandstofpomp en verstuivers, net als bij een dieselmotor. Tijdens het starten word er benzine met een pomp in de brandstofpomp gespoten. Vandaar dat men een vonk nodig had om het mengsel van benzine en diesel tot ontbranding te krijgen. Het is eigenlijk een soort hybride motor, een tussenvorm van een benzine- en een dieselmotor. De voordelen zijn: een goedkopere en lichtere bouw. Nadeel is wel dat het brandstof verbruik aanzienlijk hoger uitviel dan bij een gewone dieselmotor. Nog een nadeel was dat de Hesselman-motor altijd gloeiend moest worden gehouden. Omdat het niet meevalt om bij een motor de temperatuur bij lichte en ongelijkmatige belasting hoog te houden, was inwendige vervuiling en zware rook-ontwikkeling het gevolg. De Hesselman-motor werd ook in Volvo en Scania-Vabis vrachtauto's gebruikt en bij trekkers werd hij, behalve bij de Volvo T-43 ook toegepast bij de Case LAH en de Allis-Chalmers rups-trekkers K-O en L-O. Een groot succes was het niet en de productie van de T-43 werd in 1950 gestaakt. Er zijn er in totaal 1600 stuks van gemaakt. In 1946 komt Volvo met een geheel nieuwe trekker, de T-21 met een petroleum kopklepmotor van 22,5 pk. De tractor had maar vier versnellingen vooruit en een topsnelheid van 13 km per uur. Zijn opvolgers de T-22 en de T-23 kwamen uit in 1948 en hadden vijf versnellingen vooruit met een top snelheid van 25 km per uur. De T-22 had dezelfde petroleummotor als de T-21 maar de T-23 heeft een benzinemotor van 28,5 pk. Vanaf 1949 wordt de serie uitgebreid met de T-31 met een petroleummotor van 38 pk en de T-32 met een benzine-motor van 51 pk. Met dezelfde motor met een vermogen van 38 en 51 pk, zijn er



ook de T-33 en de T-34. Het verschil zat in de achterbandenmaat, respectievelijk 13 x 30 en 11 x 38. De laatste twee zijn min of meer row-crop trekkers. De T-31, T-32, T-33 en de T-34 bleven in productie tot 1958. In 1953 werden de T-21 en de T-22 vervangen door de T-24 met een petroleummotor van 27,5 pk en de T-25 met een benzinemotor van 31 pk. Daar onder kwam nog een kleiner model, de T-15 Krabat, uitgerust met dezelfde motor als in de Volvo PV 444 (Kattenrug) personenauto met een vermogen van 27 pk bij 2500 omw/min.



## Volvo T-serie



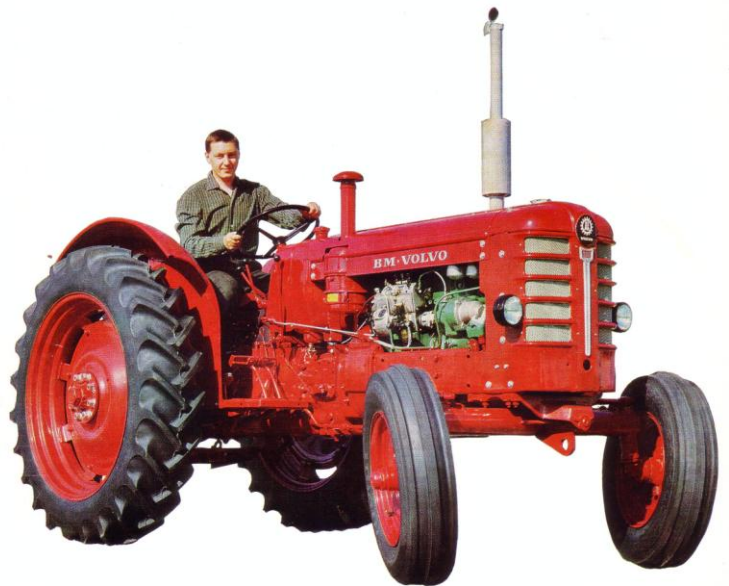
Volvo T-24 --- T-25

Hoewel de meeste Volvo's een benzine- of een petroleummotor hadden, werden er toch ook diesels gebouwd. Vanaf 1952 de T-35 en de T-36 en vanaf 1953 de T-230 en de T-55. Het waren alle vier BM's, echter in de rode kleur. Het was in Nederland meestal zo, dat de dieseltrekkers onder de naam Bolinder Munktell werden geïmporteerd en de petroleum- en de benzine versie onder de naam Volvo. Vandaar dat deze diesels zelden in Nederland voorkwamen. In 1959 ging men over op een geheel nieuwe serie. Enkel de T-230 bleef in productie tot 1961 en de vanaf 1956 geïntroduceerde T-425 Terrier met een 4 cilinder benzine-motor van 32 pk bleef tot 1962 in productie. Van deze laatste zijn er 11.193 stuks gemaakt. De meeste zijn verkocht in de Scandinavische landen en Denemarken. In Nederland zag je de Terrier nauwelijks.



Vanaf 1959 kwamen er drie nieuwe types in de kleur van Volvo, rood met een groene motor. Eerst verving men in 1959 de types BM 35-36 door een nieuw type BM-350 Boxer, in het buitenland ook leverbaar als Volvo T-350. De hier in geplaatste 3-cil Bolinder-diesel type 1113 TR had een groter volume van 3780 cm<sup>3</sup> en een vermogen van 56 pk bij 1800 omw/min. De grootste kracht van de BM-350 was zijn versnellingsbak.

Deze heeft namelijk al 10 versnellingen vooruit en 2 achteruit. De meeste trekkers uit die tijd moesten het doen met 5 of hooguit 6 versnellingen. De Boxer was al voorzien van een doordraaiende aftakas die evenredig met de rijsnelheid was te schakelen. Tijdens de productie, die duurde van 1959 tot 1967 vonden verschillende veranderingen plaats. In de loop der jaren (ik dacht 1964) werd de merknaam veranderd van Bolinder Munktell in BM Volvo. Het kleine



*BM Volvo 350 Boxer*



*Met toerenteller en snelheidsmeter*

**merklijk goedkoper. Ook als oldtimer doet de 350 het goed.**

dashboard werd vervangen door een groter met toerenteller en een snelheidsmeter. De BM Volvo-350 was een behoorlijk robuuste trekker die gemakkelijk te bedienen was en alles was logisch geplaatst. Hij was populair bij de boeren en loonwerkers. Een nadeel was het gepeperde prijskaartje dat er aanhing. De concurrenten zoals Fiat Som 50 en Fordson Super Major - beiden stonden ook bekend als goede trekkers - waren aan-

**Met zijn prachtig geluid en opmerkelijke verschijning roept deze trekker veel nostalgie op. Dat de Boxer een groot succes was bewijst het productieaantal**



*BM Volvo-470 Bison*

**n.l. 28.039 stuks, de meest verkochte Volvo tot nu toe. Hij werd in 1967 opgevolgd door de BM Volvo-600. Het type BM-55 werd in 1960 voorzien van een nieuwe 4-cil Bolinder dieselmotor, type 1114 TR en uitgebracht als BM-470 met een volume van 5040 cm<sup>3</sup> en een vermogen van 70 pk bij 1800 omw/min. Uiterlijk was dit type vrijwel gelijk aan de BM-350. Door het hogere toerental van de motor lagen de versnellingen net iets hoger**

**dan bij de Boxer. Deze tractors konden naar wens met vierwielaandrijving worden geleverd. Van het type BM-470 Bison zijn er in ons land maar enkele verkocht. Waarschijnlijk was men nog niet aan trekkers van dit formaat toe. De BM-470 als zowel de BM-350 werden veel in het Zweedse leger gebruikt, meest-**

**al met een lier maar zonder hefinrichting. In 1961 werden de benzine- en de petroleum- en dieseltrekkers in de pk klasse van 30 tot 40 pk vervangen door het type BM-320**

**Buster. Deze tractor was voorzien van een doordraaiende aftakas een hydraulische hefinrichting met zgn. Terra-Trol waarbij werkdiepte en hefkracht gelijktijdig regelbaar waren. De motor was - in tegenstelling tot alle andere BM's uit die tijd - een water-**

**gekoelde Perkins P3.152 dieselmotor met directe inspuiting van 37 pk bij 2000 toeren/min. Diezelfde motor kwam men ook tegen bij Massey-Ferguson en Ford. Het gewicht van deze wendbare handige trekker was 1570 kg en werd bij veel boeren als tweede tractor gebruikt voor de lichtere werkzaamheden zoals zaaien en wieden.**



*Buster BM-320*



*BM Volvo-400 Buster*



*BM Volvo-600*

**De BM 320 werd in 1964 opgevolgd door de BM Volvo 400. Deze had dezelfde Perkins motor maar leverde bij een toerental van 2250 omw/min 42,5 DIN pk. Er**



**hebben wat wijzigingen plaatsgevonden, zoals bijvoorbeeld het netjes wegwerken van de brandstoftank onder de beplating en in plaats van 5 versnellingen vooruit en 1 achteruit kreeg de BM 400 8 versnellingen vooruit en 2 achteruit. Voor de rest bleef het vrijwel dezelfde trekker. In 1967 kwam de opvolger van de legendarische BM Volvo 350, de BM 600. De meeste veranderingen betroffen de vormgeving onder andere een geheel nieuw dashboard en een vierkante neus. Ook was het toerental wat**

**opgeschroefd van 1800 omw/min naar 1950 omw/min met een vermogen van 62 pk. Het zal in 1968 geweest zijn toen de BM Volvo 800 op de markt kwam Deze robuuste trekker had een 6 cilinder Volvo dieselmotor van 100 pk Wat het uiterlijk betreft leek hij wel wat op de BM Volvo 600, alleen was hij groter en de schelpspatborden waren vervangen door een vierkant exemplaar.**

*BM Volvo-800*



*BM Volvo-800*



*BM Volvo-810*



*BM Volvo-814*

**In 1969 wordt de serie uitgebreid naar boven met de BM Volvo 810 en de BM Volvo 814 van 128 pk. Beide voorzien van 6-cilinder Volvo motoren met turbo. 814 staat voor vierwielaandrijving. De 800 en de 810/814 worden vanaf die tijd standaard geleverd met een verwarmde veiligheidscabine. In 1970 wordt het model BM Volvo 400 vervangen door de BM Volvo 430. Deze had eveneens een driecilinder Perkinsmotor van 42,5 pk maar dan een iets ander type. De tractor heeft dezelfde vierkante neus gekregen als de 600 en de 800. De 430 is ook leverbaar met Trac-Trol. Dit is een hydraulische snelkiezer voor de versnellingen. De Trac-Trol maakt het mogelijk om met een gemakkelijk te bedienen keuzehandle elke versnelling tijdens het rijden in een in een verlaagde stand te zetten.**



*BM Volvo-430*



**Bij het overschakelen van directe op verlaagde stand neemt de trekkracht met 27% toe bij hetzelfde toerental. In 1971 werd de serie uitgebreid met de BM Volvo 650 met een vier cilinder Volvo motor van 76 pk. Opvallend is wel dat na de 600 alle trekkers zijn uitgerust met 8 versnelingen vooruit in plaats van 10. In 1973 verandert de naam BM-Volvo in**

## **Volvo BM**



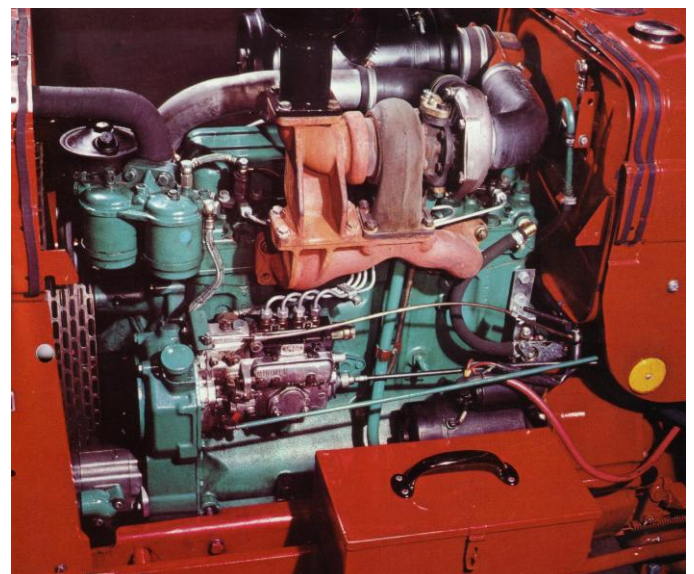
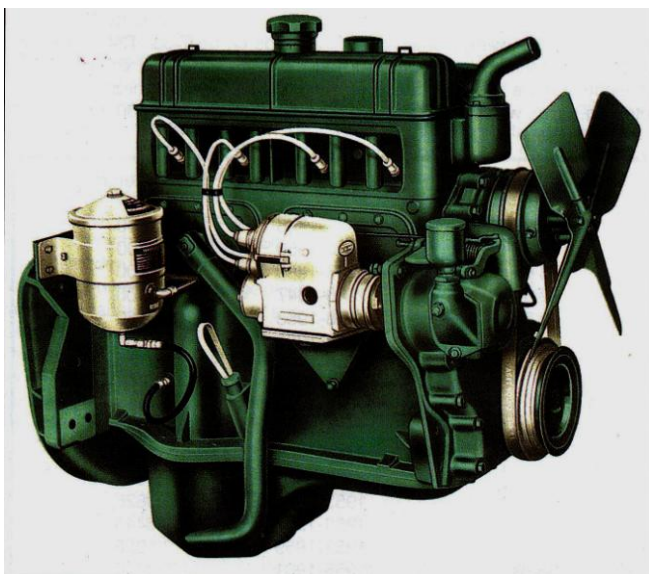
*BM Volvo-650*

**Vanaf 1975 staat er bij de meeste types weer een T voor de type aanduiding zoals bij Volvo destijds het gebruik was. In**



*Volvo BM T-500*

**1975 verschijnt de Volvo-BM T-500 met een 4-cilinder Perkins motor van 61 pk bij een toerental van 2200 omw/min. De samenwerking met IHC die verschillende onderdelen leverde voor o.a. de Volvo BM T-500 werd uitgebreid in 1977. Hierbij ging IHC steeds meer onderdelen leveren voor de tractoren onder de 75 pk. Perkins leverde de motoren van deze trekkers. Volvo concentreert zich meer op de zwaardere modellen. In 1978 komt BM uit met een 90 pk trekker, de Volvo BM T-700 Turbo.**



**Naarmate de jaren verstrijken verandert de boer; zijn trekker ook. Van een eenvoudige Volvo benzine/petroleum motor van 27.5 pk uit een Volvo T-24 van 1953 naar een Volvo TD-42 dieselmotor met turbo van 90 pk uit een Volvo BM T-700 uit 1978.**

**In 1979 werden de Volvo BM-430 en de Volvo BM-500 vervangen; de serie werd uitgebreid met de volgende types:**



***Volvo BM-2200 van 56 pk.***



***Volvo BM-2250 van 68 pk.***



***Volvo BM-2254 van 68 pk met vierwiel aandrijving.***



***Volvo BM-2650 van 128 pk.***



***Volvo BM-2650 van 128 pk met vierwiel aandrijving.***

**De Volvo BM-650, de Volvo BM T-700 turbo en de T-800 serie waren ook nog leverbaar. Na de overname in 1979 door het Finse bedrijf Valmet werd de productie in 1985 gestaakt en ging men verder onder de naam Volvo BM Valmet.**



*Volvo BM 650 van 78 pk.*



*Volvo BM T-700 Turbo van 98 pk*



*Volvo BM 800 serie van respectievelijk 106 en 135 pk*

**De Volvo BM-2200 en de 2250/54 zijn voorzien van een 4-cilinder Perkinsmotor. De Volvo BM-650 en de T-700 hebben allebei een 4-cilinder Volvomotor. De BM-800 serie en de 2650/54 hebben een 6-cilinder Volvomotor als krachtbron.**

## Bolinder Munktells



*Bolinder Munktells S-1000*

een groene kleur. Om enkele types te noemen: de S-1000 A en de S 950. In de jaren 70 was Volvo ook actief in het ontwikkelen van bietenrooiers. Wat ik mij er nog van kan herinneren is een zelfrijdende vrij lage gele zesrijige machine die de bieten kopte, rooide en op een rij gooide. Deze moesten weer met een andere machine worden opgeraapt. Een succes was het overigens niet. De machine scheen nogal problemen met de kopafstelling te hebben. Toen er betere machines door andere merken ontwikkeld werden, waren de Volvo bietenrooiers vrij snel verdwenen.

Dat BM Volvo zich in de jaren 50-60 niet alleen bezig hield met tractoren blijkt uit het feit over het aantal maaidorsers dat in ons land verkocht is. Het waren hoofdzakelijk loonwerkers die in die tijd een maaidorser kochten. De Bolinder Munktells combines waren blauw. Een bekend type was de S-1000, een maaidorser met een motor van 92 pk en een maaibreedte van wel 12 voet. Waarom er op combines Bolinder Munktells staat en op de trekkers Bolinder Munktell is mij niet duidelijk. In 1964 toen de naam Bolinder Munktells in BM Volvo veranderde kregen de combines



*BM Volvo S-1000 A*



*BM Volvo S-950*

**Valmet**

De Finse wapenfabriek, Valmet (Valtion Metaliteaat) die zich in de tweede wereldoorlog bezig hield met het maken van oorlogstuig, begon in 1949 in de voormalige kanonnenfabriek in Tykkihdas met het ontwikkelen van een tractor. De eerst drie prototypes werden



*Valmet T-20*

bij boeren in de buurt in bruikleen gegeven en toen dat een succes bleek, werd in 1952 besloten om er 75 stuks te produceren. Hiervoor moest men verhuizen naar een grotere ruimte in Jyväskylä. De tractors kregen de naam Valmet. Na een moeizame start verliet



*Valmet 33D*

de 3.000e in 1955 pas de fabriek. In 1989 waren dat er ruim 330.000. De eerste Valmets kregen aanvankelijk een één-cilinder motor van 12 tot 15 pk, gevolgd door een met een viercilinder benzine-motor (Valmet -20) van 23 pk met een volume van 1500 cm<sup>3</sup>. Deze waren al in 1949 ontworpen maar werden pas in 1953



*Valmet 565*

in productie genomen. In 1956 komt het type 33D, een driecilinder diesel-motor van 2700 cm<sup>3</sup> met een vermogen van 37 pk op de markt. De 33D is in 1959 opgevolgd door de 359D. Brazilië kocht in 1960 1000 Valmets en Valmet opende in 1962 een fabriek in dit land, waar de tractors werden voorzien van in licentie gebouwde



*Valmet 700*

MWM motoren. De 20.000e Braziliaanse Valmet rolde in juni 1971 van de band en in 1978 het 100.000e exemplaar. De Braziliaanse tak werd marktleider in de klasse boven de 100 pk en maakte alcoholgestookte motoren tot een succes.



*Valmet 500*

**type 500 en 700. De importeur werd Lindeteves Jacoberg uit Amsterdam. In 1976 komen de types 502 en 602 met een 3-cil motor van 49 en 58 pk in productie, gevolgd door de 700 serie met een 4-cil motor van 76 pk bestaande uit de types 702, 703 en 703-4, de 803 en 803-4 met een 4-cil motor van 82 pk en tot slot de 903 en 903-4 met een 4-cil motor van 97 pk. De 4 staat voor vierwielaandrijving. Bij de fusie in 1979 van Valmet en Volvo BM verkrijgt Kuiken uit Emmeloord naast Volvo BM ook het importeurschap van Valmet. In 1981 worden de types 502 en 602 vervangen door de 504 en 604, beide met een 3-cil van res-**



*Valmet 504*

**In 1964 deed de nieuwe Valmet 565 zijn intrede met een op Case gefabriceerde versnellingsbak, zes vooruit en twee achteruit. In 1967 lanceerde zij een nieuwe tractor serie, de 500, 700, 900, en de 1100, van respectievelijk 50, 70, 85 en 105 pk. Het waren eigenzinnige modellen en waren gespoten in een gele kleur. Vanaf 1970 werden voor het eerst Valmet tractoren in ons land geïmporteerd. De introductie vond plaats tijdens de Landbouw Rai, hoofdzakelijk van het**



*Valmet 602*

**pectievelijk 50 en 61 pk. De 604 was ook leverbaar met vierwiel aandrijving en hadden net als vroeger de rode kleur. In 1985 verschijnt de nieuwe 05 serie met o.a. de 505 en de 605 met een 3-cil motor van 68 en 75 pk. De 705 en de 805 kregen een 4-cil van 83 en 95 pk en de 905, de 2005 en de 2105 van respectievelijk 105 pk, 140 pk en 163 pk, allen voorzien van een 6-cil motor. Na een tijdje wordt de serie naar beneden uitgebreid met de 305 en de 405 met een 3-cil motor van 53 en 61 pk.**



Valmet 305

Allen leverbaar met vierwielaandrijving. Op de zijkant van de motorkap komt de naam Volvo BM Valmet te staan. Nog tijdens de productie van de 05 serie verdwijnt in 1987 de naam Volvo BM op de trekkers, toen Valmet alle Volvo BM aandelen opkocht. Volvo, Bolinder en Munktell, namen die bij velen van ons goede herinneringen oproept, namen waar we met weemoed aan terugdenken. Als in 1994 de Finse staat haar aandelen verkoopt aan Sisu Corporation verschijnt op de Valmet

tractoren de naam

**Sisu Valmet**

In 1997 wordt Sisu overgenomen door multinational Partrek die de bedrijfsnaam verandert in Valtra. Vandaar dat er in 1998 Valtra-Valmet op de tractors staat. Echter, Partrek had bij de overname al besloten dat de tractornaam Valtra-Valmet niet lang gebruikt zou worden. Tijdens het 50-jarige jubileum in januari 2001 wordt de nieuwe tractor naam onthuld.



Valmet 2005

Valtra



Adrie Mol

*Toen 1953 een Volvo T-24 en nu 2009 een Valtra T-190*