

Om Volvo Penta bådmotorer.

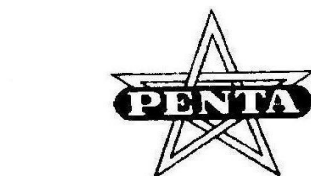
Af Povl Gade

Hvem kom først- Volvo eller Penta?

Når talen er om Volvo Penta motoren, kommer spørgsmålet ofte, hvad kom først? Volvo eller Penta. Svaret er, at ingen af de to nævnte var årsagen til navnet.

Det hele begyndte med Skövde-verken AB. Det skete omkring år 1900. Nu lavede Skövde værket mange andre støbte emner, men i 1903 blev den første 4-taksmotor konstrueret af den svenske ingeniør, hr. Edvard Hubendick. Derefter fik Skövda- verket navnet Penta-verket.

Motoren fik navnet Penta, med den femtakkede stjerne som logo. Hos Penta blev der sagt, at navnet oprindelse skyldtes, at "Vi var 5 personer, der afgjorde Pentas videre skæbne".



E. Hubendick.

*Professor Edvard
Hubendick (1875—1952),
den svenska förbrän-
ningsmotorteknikens
nestor, fotograferad i
Katrineholm 1938.*

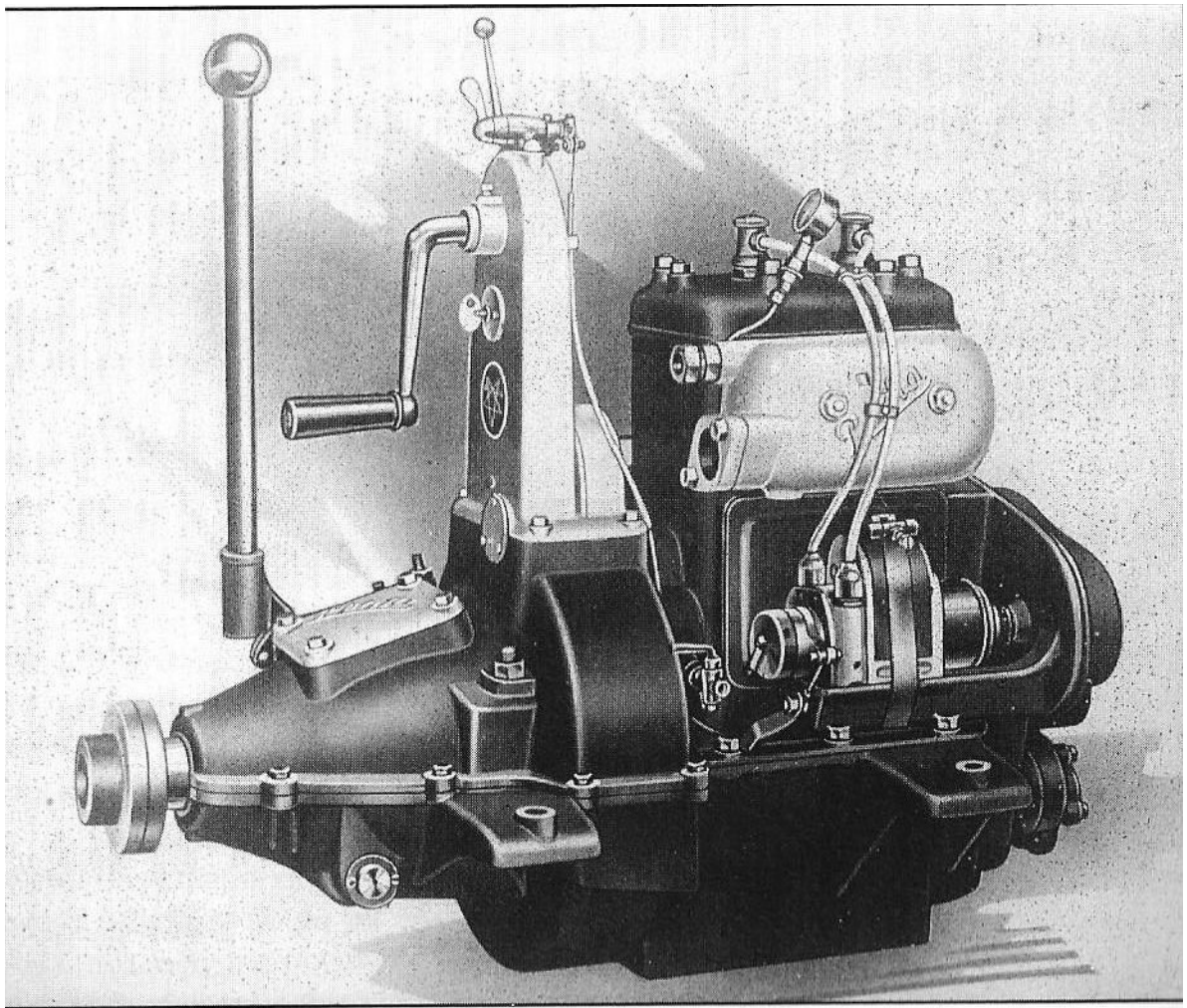


**VOLVO
PENTA**

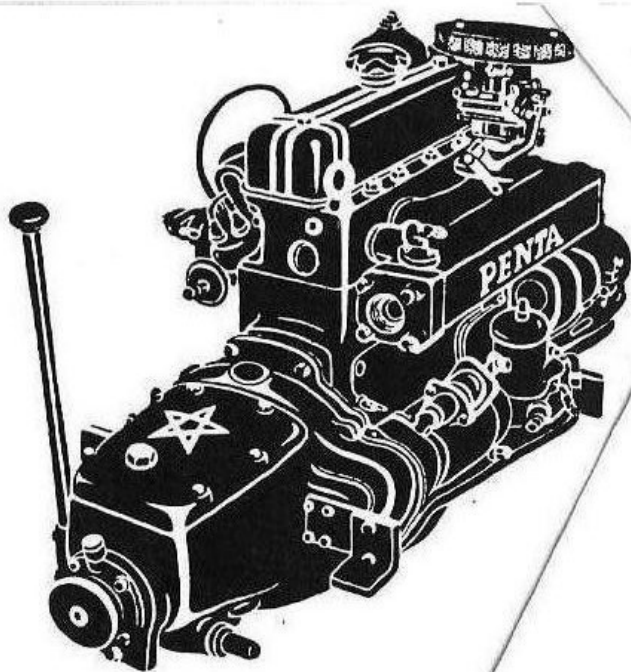
Siden gik det slag i slag, med såvel gode som mindre gode motorer. Penta, der altid har været meget ærlig, sigte selv, at i historiens løb har der været motorer, der har været så ringe, at de gik i skrotbunken, på grund af, at de ikke levede op til Pentas høje kvalitetskrav og krav til absolut driftsikkerhed.

Da Volvo omkring 1930 manglede en motor til deres nykonstruerede bil, så de mod Pentas L2 motor, som var en særdeles vellykket motor. Den blev valgt af Volvo som motoren til deres bil, dog som L4. Volvos første bil med Pentamotor fik for øvrigt kælenavnet Jacob. Af samme grund besluttede Volvo simpelthen at købe Penta-værket. Så var de sikre på, at have motorer klar til deres bilproduktion. Man beholdt Penta-navnet alene til marinemotorer helt frem til slutningen af 1950'erne. På det tidspunkt købte Volvo også Bolinder Munktell og deres motorer. De tunge 2, 3 og 4cyl. motorer, der oprindeligt sad i Bolinders traktorer, og i visse skovmaskiner. Derefter fik såvel Penta som Bolinder- motorerne fællesnavnet Volvo Penta. Deres logo blev ændret fra stjernen til Volvo-mærket.

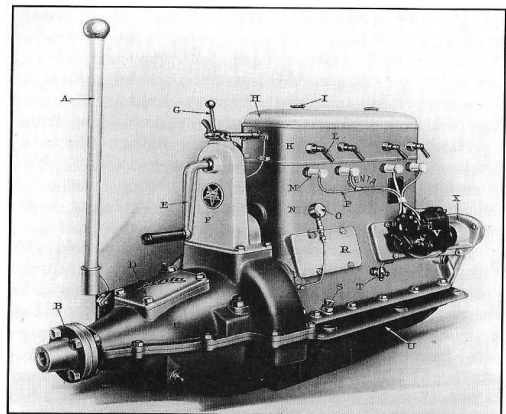
Derefter var det sådan, at Volvo Penta motorerne hovedsagelig var fra biler som 544 såvel som lastbilerne. Disse bilmotorer blev dog væsentligt reduceret i omdrejningstal og ydelse ved anvendelse maritimt.



Penta L 2, en mycket lyckad tvåcylindrig sidventilmotor på 5 hk, tillverkad 1930—35. L-seriens goda egenskaper var betydelsefulla för Volvos beslut att köpa Pentaverken.



Penta BB 41 och BB 50 A var båda baserade på Volvos personvagnsmotor B 4, som utvecklats för PV 444.



Pentas A-motorer karakteriserades av att de var helt inbyggda, hade toppventiler och svänghjulet bak. A 4 såldes mellan 1925 och slut tillverkningsåret 1936 i knappt 1 200 exemplar.

Et kuriosum kan i denne forbindelse nævnes. Næmlich at Bolinders dieselmotor, kendt for hårdførhed og driftsikkerhed, blev valgt af Volvo. Da Volvo skulle bruge en motor til deres Viking-lastbil, besluttede man at bruge Bolinders 3 cyl. motor, dog x2, således at man havde en 6cyl. med slagvolumen på 6,7 l; nemlig 1,12 l pr. cyl. Både Volvo og Titan havde jo velanskrevne lastbiler. Vedr. Volvos Titan motor på 9,6 l og 160 hk i lastbilen uden turbo, - en sådan motor sejlede jeg sammen med i mange år. Den udviklede 127 hk ved 1800 o/m. Motoren var kendte MD96, som blev vidt udbredt i Statens fartøjer.

Sidenhen har Volvo Penta brugt at marinisere deres bilmotorer til bådmotorer, og opbygget alt det maritime udstyr på en let tilgængelig og praktisk måde.

MD1 MD2 og MD 3, er dog fødte marinemotorer fra Volvo Penta.

I 60erne og 70erne blev der anvendt andre europæiske motorer, først Mercedes OM636, der normalt udvikler 42 hk ved 3000 o/m, men hos Volvo Penta blev den sat ned til max 25 hk ved 2500 o/m.

Her fik den navnet MD4.

Af andre kan nævnes de franske Peugeot-dieselmotorer i 4 og 6 cyl udførelse. Hos Volvo MD21 og MD32. Disse blev bl.a anvendt til Volvos Aquamatic –motorer og som hjælpemotor i større svenske motorsejlere, fra Hallberg Rassy og i Statens øvelsesfartøjer Thyra og Svanen.

I de sidste mange år har det været Perkins industrimotorer, fra 15 til 100 hk, der har været anvendt.

Til slut skal nævnes med hensyn til bilmotorer versus bådmotorer, at det altid har været Volvo Pentas filosofi, at når man har en velfungerende motor, siddende i traktor, i industrien eller i bil, som er færdigudviklet og masseproduceret, da vil det være hensigtsmæssigt at anvende en sådan motor også som marinemotor, efter den er bygget forsvarligt om til marinebrug. Det er også et stort plus mht reservedelsforsyningen.

Så hvad kom egentlig først Volvo eller Penta...? Nu ved vi, at uden Skovde verket ingen Penta, og hvis ingen Volvo ingen Volvo Penta. Nu i daglig tale er navnet jo nærmest kun Volvo...

Thy, marts 2018. Povl Gade

Kilde: Svenska Båtmotorer af Lars Biström Bo Sundin 1991 (BÅTDOKGRUPPEN).
Pentabladet (findes ikke mere).

Oven nævnte artikel har været bragt i medlemsbladet "MOTOR OG TRAKTORKLUBBEN JYLLAND" og efterfølgende stillet til rådighed for <http://malmkjærsvig.dk/>

Povl Gade skriver om sig selv:

Jeg købte faktisk min første motorbåd i Sejs. Navnet var PAW og året var 1959 og solgte den i 1964. Den var med en 4 cyl. Penta A.4. Er afbildet i min artikel. Sælgeren i Sejs kan jeg ikke huske navnet på, men en meget frisk ung mand på ca. 15-16 år stod for klargøring af motoren i PAW. Det kunne jo være, at du eller andre fra bådlaugene kan identificere ham.

Jeg er i dag 83 år.

Båden PAW kom oprindeligt fra Aarhus...en togfører vistnok, var første ejer? PAW havde været inspektionsfartøj ved Lillebæltsbroens bygning i 1935. (Mit fødselsår). Motoren var fra bådens bygning i 1930 ca. Bygget til DSB, en meget solid bygning i klink helt i Honduras-magholni. Båden var ca 8 m x 2,3 m, flot letløbende lille skib. Motoren Penta ydede 24 hk. ved kun 1200 omdrejninger

i minuttet. Ved blot 1000 omdrejninger/minut løb båden 11 knob og var faktisk halvplanende.

Jeg solgte båden i 1964 til en kender af kvalitet for lige det dobbelte af min købspris: 6.500 kr. Købt for 3.200 kr i 1959.

I dag har jeg en Ejvind 25 fods på 5.99 BRT, med en Volvo Penta MD21, 75 HK. Alt fra 1972. Jeg har nedbremset motoren til kun 45 HK ved 2200 omdrejninger/min. Min fart er 6 knob, som jeg opnår ved bare 1700 omdr/min. Båden er jo spidsgattet, nærmere rundgattet med krydserhæk. En tung og langsom båd...javel men en ualmindelig søstærk og meget sikker og rummelig turbåd. Vi bruger den nu mest som en husbåd, og den er placeret i Nyhavn, Thisted. Bådens navn er "Elviva". Båden er egentlig til salg, men vi nyder nu mange skønne stunder i Elviva i hyggelige Thisted.