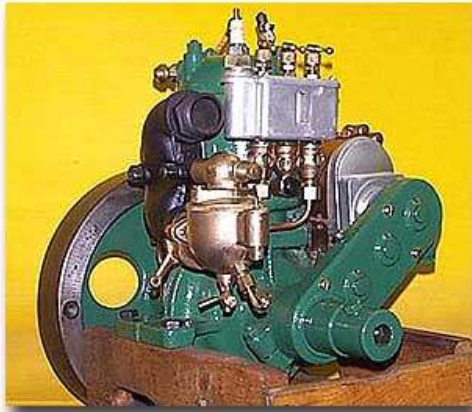


Historisk återblick

över

Solo - "den mäst sållda i Sverige"



Denna artikel är utdrag av valda delar ur :
Svenska Båtmotorer

med författarna Lars Biström och Bo Sundins medgivande.
För att läsa hela artikeln rekommenderas denna mycket intressanta bok,
som upptar hela Sveriges båthistoria. Utgiven av: Båtdokgruppen
ISBN 91-87360-05-5
Boken går även att beställa hos Göta Motor.
Tel. 0479 - 136 10 el. fax 0479 - 132 60

Bröderna Skoogs Motorfabrik i Borlänge, som under nära 60 år tillverkade SOLOMOTORN, var i sitt slag en av de största och mest framgångsrika i Norden. Motorernas enkla och servicevänliga uppbyggnad, pålitlighet, slitsyrka, höga kvalitet och behagliga gång banade väg för fabriken goda rykte. Solomotorn har i båtvärlden nära nog blivit själva definitionen av en fulländad bruksmotor. Mannen bakom Solomotorn var Aron Skoog som tillsammans med sin bror Erik ägde firman. Den 1 maj 1908 bildade de Bröderna Skoogs Mekaniska Verkstad. Parallellt med tillverkning av pakethållare och källkar samt diverse reparationsarbeten, utvecklade bröderna under de första kompanjonsåren 1908 en mindre stationär tvåtaktsmotor för bensen/fotogendrift. Året därpå konstruerades en marin version av motorn. De här första motorerna liknade många andra av dåtidens motorer och hade bl a batteritändning med induktionsrulle. Motorerna kännetecknades av att övre delen av cylindern var kopparmantlad. Att gjuta en cylinder med kylkanaler krävde avancerade gjuteritekniska kunskaper och resurser. Att försä cylindern med utvändigt kopparmantel var ett sätt att förenkla framställningen. Fram till 1913 tillverkades även en utombordsmotor som kallades Rapidmotorn. Det var en tvåtaktsare, i Evinrudes efterföljd, på två hk. När Erik Skoog började tillverka tändkulemotorer i Gävle återanvände han namnet, men modifierade det till Rapido. Från årsskiftet 1910 upptog bröderna Skoog en mer seriemässig produktion av inomhusmotorer, och i de första katalogerna kunde spekulanterna övertyga sig om motorernas förträfflighet genom att läsa intyg från de tidigaste kunderna; det äldsta är undertecknat Askersund den 7 juli 1910.

Något bestående förde åtminstone motorserien med sig; cylinderdiameter och slaglängd var samma som senare användes för den framgångsrika H-serien, nära 40 år. Typ 10-motorerna ersattes 1919 av den solida och löftesrika F-serien, som banade väg för framgångarna under 1920-talet.

Storhetstiden



Från mitten av 1920-talet vände konjunkturen. Den svenska verkstadsindustriens produktion blev

1924 för första gången högre än före första världskriget och tendensen verkade stadig.

Den fulländade H-serien

Den 15 september 1932 skickades ett cirkulärbrev ut från fabriken till alla försäljningsombud: "Denna säsong kan Ni erbjuda alla motorbehövande nya förbättrade typer av Sololättviktsmotorerna. Vi har nämligen lagt upp en ny typ, typ H. Denna typ ersätter förutvarande typ F och utgör en förbättring av denna typ."

Av de båtmotorer som överhuvudtaget har gjorts i Sverige, blev Solo typ H en av de mest sålda och uppskattade.

Sista serien

Exakt ett halvår innankrigsutbrottet 1939 alltså den 1 mars, gick Bröderna Skoogs Motorfabrik ut på marknaden med sin sista motorserie, typ

Solofabriken och den nya motorserien

1911-12 utvidgades verksamheten i Gräsberg och bröderna uppförde en mindre fabriksbyggnad. Samtidigt lancerades namnet Solo i en broschyr från 1912: "Solo-Special -- hvarje dag motor". Den sades vara "marknadens enda verkligt transportabla kraftmotor, försedd med modern, högt utvecklad elektromagnetisk tändning". Det senare är intressant eftersom just dessa motorer utrustades med de första svensktillverkade magnetapparaterna.

De nya Solomotorerna hade alla helgjuten, ej kopparmantlad cylinder. Tvåtaktarna fanns i två utföranden, Typ 1 och Typ 2. Den förstanämnda var försedd med avtagbart cylinderblock och utvecklade, beroende på cylindervolym, i encylindrigt utförande 2,5 eller 4 hk och det dubbla i tvåcylindrigt utförande. Typ 2, även kallad Solo-Junior, hade inte avtagbart cylinderlock och fanns till en början bara i en encylindrig version på 3,5 hk. Senare gjordes också en tvåcylindrig Solo-Junior. Sammantaget fanns fem olika tvåtaktsmotorer, från 2,5 till 8 hk, i produktion fram till 1918.

Den första fyrtaktsmotorn, den s.k. Expressmotorn, kom 1913, först i stationärt och transportabelt utförande och något senare även i en version för båtbruk, kallad Typ 3. Den tillverkades i tre olika cylinderdimensioner och i en en- eller tvåcylindrigt utförande från 5 till 16 hk. 1913 utträdde brodern Erik ur företaget. 1916 hade företaget flyttat till nya och större lokaler i Borlänge.

"Genom denna betydande utvidgning av vår fabrikation har det blivit oss möjligt att upptaga några flera storlekar och typer för fabrikation." Så inleds 1916 års katalog, som dels upptar de äldre tvåtaktarna Typ 1 och Typ 2, dels de nya fyrtaktarna, Typ 3. De encylindriga fyrtaktarna i Typ 3-serien fanns i tre storlekar på 5,6 och 8 hk. De tvåcylindriga, som utvecklade 10, 12 och 16 hk hade cylindervolymer mellan 2,9 och 7,7 liter. Något år senare kom också en fyrcylindrig motor på 24 hk.



Typ 3-motorerna kännetecknades av att ventilmekanismen var öppen och att magneten var placerad i rätt vinkel mot vevaxeln och drevs via en vinkelväxel från kamaxeln.

Tvåtaktsmotorerna tillverkades fram till 1918. Därefter producerades inga tvåtaktare förrän den första G-modellen kom 1921. 1918 släpptes ytterligare en ny fyrtaktsserie ut på marknaden, den s.k. Typ 10. Den hade sina brister vid introduktionen, den fanns i en-, två- och fyrcylindriga utföranden på 3,6 respektive 12 hk.

S. "Utmärkande för denna typ är bl.a. den kompakta byggnaden, vari genom motorn intager ringa plats."

Aron Skoog lämnar firman

Året är 1946, bränslerestriktionerna upphörde och landets gränser var åter öppna för handel. Vid årsskiftet 1946-47 lämnade Aron Skoog firman barnen fanns numera i företaget, aktierna överläts till barnen.

De sista modellerna

H-motorerna modifieras i två omgångar, först 1947 och sedan 1950.

Agenturen

1960 hade Bröderna Skoogs Motorfabrik omkring 40 anställda och tillverkade ca 1000 motorer per år. De senaste åren hade 30-60 procent av dessa gått på export.

Nedläggningen

Den sista större förändringen som vidtogs på H-modellerna skedde i november 1965. Trots att orderingången fortfarande var ganska god, hade luften gått ur företaget. 70 % av fabrikationen hade gått på export. Priser och moms hade förändrats och lönsamheten hade försvunnit. Tillverkningen upphörde definitivt julen 1966, och efter ett halvårs stillestånd såldes Bröderna Skoogs Motorfabrik och tillverkningsrätten för Solomotorerna till Osby Pumpindustri med Götamotor i Osby. Överlåtelsen skedde den 28 juni 1967. Totalt hade då omkring 45 000 motorer tillverkats vid fabriken i Borlänge.

OPIO-SOLO

Osby Pumpindustri (OPIO) hade köpt in Götamotorer, som tillverkade inombordsmotorer av tvåtakstyp (se Göta). Götamotorer blev då ett dotterbolag till OPIO. Företagets chef, Hugo Cato, ansåg att Solos fyrtaktsmotorer på ett utmärkt sätt skulle komplettera Götas tvåtaktare.

Under sommaren och hösten 1967 transporterades en del maskiner samt hela reservdelslagret från Borlänge till Osby.

De första Solomotorerna från Osbyfabriken var klara för leverans i november 1967. Den marknadsfördes under namnet Opio-Solo.

Produktionen omfattade enbart H-modellerna, eftersom Göta hade sina egna tvåtaktare. I verkstaden monterades en traversbana i taket för att rationalisera ihopsättningen, men tillverkningstakten blev ändå inte speciellt hög. Totalt framställdes endast något hundratal Solomotorer i Osby. 1970 gick OPIO-företaget i konkurs och tillverkningen av Solomotorerna upphörde för gott, men än i dag säljs [reservdelar till Solomotorerna](#) från Göta-motorer i Osby.

Överblick på Solo motor

Klicka på bilderna om du vill se dem större.



Solo Marinmotor G2
2 hk. Tillv. 1934



Solo motor G3
Stationär
2 hk. Tillv. 1934



Solo motor G 3
3 hk. Tillv. 1936



Solo motor F5
Stationär
5 hk. Tillv. 1928

TILBEKA

Senast uppdaterad november 27 1998 av [Webbateljen, Osby](#)