



Motorkonstruktören Karl-Erik Lindblad, 82 år, i sin segelbåt på sjön Mjörn. Motorn monterad i Karl-Eriks båt.

Unik båtmotor som aldrig kom i produktion

Det kom ett brev med önskan om att brevskrivarens svenske svärfar, som konstruerat en unik båtmotor, borde få lite uppmärksamhet. Båtliv begav sig till Alingsås och lyssnade. Text & foto: Lars Afzelius

MAMMA SA ATT Karl-Erik skulle bli bagare för då fanns det alltid mat på bordet. Han bakade bröd i nio år, men hade en stark teknisk ådra och resultatet blev en egen mekanisk verkstad.

I verkstaden tillverkades bland annat komponenter till Autoliv i Vårgårda som hade utvecklat säkerhetsbälten som tillhör till dåtidens personbilar. Ägare till Autoliv var Karl-Eriks två bröder, som startade företaget 1953. Så småningom anslöt sig även tvillingbrodern Sven-Olof till den mekaniska verkstaden. Sålunda fyra bröder Lindblad med enastående teknisk förmåga och stort intresse för utveckling av nya produkter.

För Karl-Erik innebar det många år med mycket funderande i sin ambition att konstruera och utveckla en ny förbränningsmotor, Kesolmotorn (initialerna i brödernas förnamn plus efternamn), med bara hälften så många delar jämfört med då-

tidens jämförbara motorer.

Motorn skiljer sig från konventionella motorer främst genom att vevrörelsen har ersatts av en elliptiskt formad kam. Kolvrörelsen genereras genom rotation av cylinderblocket varvid kolvarna rör sig fram och tillbaka i radiell led. Genom den uppbyggnaden genomgår varje cylinder fyra takter under ett vevaxelvarv.

MOTORN ÄR FYRCYLINDRIG och därmed blir antalet kraftpulser fyra per varv, det vill säga lika många som hos en åttacylindrig konventionell fyrtaktsmotor. Tack vare symmetrin arbetar motorn mycket jämt och vibrationsfritt. Den är försedd med en inlopps- och en utloppskanal och dessa kanaler förbinds med de olika cylindrarna genom att hela cylinderpaketet roterar. Det finns två utvecklade modeller på 6 respektive 13 hk.

Institutet för verkstadstekniska forskning (IVF) gjorde också

en jämförelse med en vanlig tvåcyldrig fyrtaktsmotor och Kesolmotorn, som är fyrcylindrig. De kom fram till att den tvåcyldriga vanliga fyrtaktaren skulle kosta dubbelt så mycket att producera som den framtagna Kesolmotorn.

MOTORN PRESENTERADES i början på 80-talet för flera stora motorproducenter, bland andra Volvo, Honda och Husqvarna. Det blev stort intresse för motorn och flera besök gjordes hemma hos Karl-Erik för att testa och prova motorn på sjön Mjörn. Det togs patent på motorn, men av ekonomiska skäl bara i ett fåtal länder. Kostnader som det lilla företaget skulle betala innan en enda motor hade tillverkats och sålts.

Alla stora företag förstod dock att det skulle ta tid att introducera motorn på världsmarknaden i konkurrens med redan befintliga tillverkare av dåtidens välkända motorer. Därför blev intresset för att satsa på det lilla företaget

svalt och på 80-talet var riskkapitalisterna rädda för kvartalsrapporter med röda siffror.

DET HELA SLUTADE med att Karl-Erik och Sven-Olof monterade in en motor i sina båda båtar. Karl-Eriks motor monterades in för 24 år sedan och har sedan dess fungerat utan några som helst problem. Under vinterhalvåret plockas motorn ur båten med några enkla handgrepp och förvaras hemma i bostaden.

Båtliv tog en provtur. Vi konstaterar att motorn startade direkt, var välbalanserad, inga vibrationer och gick jämnt och tyst. Den var värd ett bättre öde. Ett exemplar borde hamna på Tekniska Museet i Stockholm för att visa på de innovativa förmoder som dyker upp tid efter annan. Den finns givetvis också möjlighet att besöka Alingsås Segelsällskaps hemmahamn i sjön Mjörn utanför Göteborg och om Karl-Erik så tillåter, anhölla om en provtur med motorn... ☺