

Classic motor nr 11 november 2002

Nr 11 november 2002

Classic

MOTOR MAGASIN

Prishöjt!



Bättre begagnad

FERRARI

275 GTB



ESSO I TANKARNA

Svårt att undgå med den uppsjö av reklamprylar som spreds



SUNBEAM

Sex timmar kostade den sex år tog det att renovera



SCANIA

Björn Nilsson byggde kopia av pappans gamla åkeribil

124

Sidor! Massor med läsning!



MULTIPLA

Plats för hela den italienska storfamiljen. Eller?



'CUDA!

Den tropiska jättegäddan i ny kostym för 1970



Ungersk motorcykel med politisk kommentar på sadeln



I 82 år har familjen ägt en
Ovanlig
Oryx

Urmodig och ovanlig – det är det minsta man kan säga om Bengt Wallerius bil. Hemma i hans garage i Göteborg finns ett av världens få rullande exemplar av märket Oryx, och den har funnits i familjens ägo i 82 år. Just hans bil var med i första världskriget som stabsbil innan den så småningom hamnade i Sverige.

Text: Robert Gustavsson. Foto: Björn Tiedemann



Vi struntar i veven och startar den i nerförsbacken, föreslår Bengt. Med hjälp av handkraft rullas bilen fram till backen och när tändning och växelspak är kontrollerade trycker Bengt ner kopplingen och låter bilen rulla. Utan protester morrar den igång och innan backen är slut går motorn jämnt och fint.

Bengt Wallerius far, kyrkoherde Adolf Wallerius, behövde en bil. Han gjorde slag i

saken och köpte en begagnad Oryx 1920, då Bengt bara var ett år gammal.

Att den hamnade i Sverige har sin egen historia. Efter kriget sålde tyskarna en stor del av sin överblivna vagnpark för att få in utländsk valuta. Många sådana bilar kom till Sverige i slutet av 1910-talet, och de kämpade tappert på vägarna innan de efter 8-10 år blev hopplöst urmodiga.

- Då gick de ofta skrotningsdöden till mötes, även om de fungerade.

- När den här var ny var den mörkröd, med blå hjul och skärmar. Jag vet inte om den hann levereras till sin första ägare innan den inkallades i krigstjänst.

Såvitt Bengt vet gick bilen som stabsbil i tyska armén och kördes mellan öst- och västfronten.

- Förmodligen körde den mellan fronterna ganska många gånger för den var väldigt sliten i mekaniken.

När kyrkoherde Wallerius köpte bilen var den lackerad i en fältgrå kulör. Den målades om av en av bygdens skickliga hantverkare som var van vid vagnsmålning, det vill säga färg och klarlack. Då blev den "vagnsgrön", man använde inte tju-sigare fantasinamn på färgerna på den tiden.

- Men den var som sagt sliten, men inte värre än att den fungerade. Bakaxlarna var ett ständigt problem på bilarna av de här årgångarna och efter fem års körning var det dags för renovering.

Motorn var i god kondition och växellådan har aldrig någonsin krånglat.

- Men det har krävts en del ingripande i knuten och bakaxeln. Det var pinjongen som inte höll. Då vi öppnade bakaxeln såg vi att kronhjulet hade varit skadat och man hade lagt det genom att svetsa dit ett par nya kuggar.

- Sentida verkstadsfolk var förvånade över dåtidens svetsteknik. Kuggarna höll bra, även om det knäppte lite i skrovet när man accade.

Under sätena sitter bensintanken och bensinen rinner fram till motorn med hjälp av självtryck. På torpeden sitter en bränsletrycksmätare som Bengt hela tiden håller ögonen på.

- När det blir kraftig stigning kommer bensinen inte fram, berättar han.

- Då måste jag pumpa upp trycket för hand med pumphandtaget på durken.

- Den större Oryxmodellen, G1, hade tanken där bak. Tanken sattes under tryck med hjälp av avgaserna och på så sätt slapp man besväret att pumpa fram bensinen själv vid uppförslut.

Belysningen är fascinerande med stora vackra framlyktor. De är gasdrivna och att tända dem är en omfattande procedur i jämförelse med moderna bilar. Man öppnar lådan på ena fotsteget, öppnar kranen på gastuben och går sedan runt med en tändsticka och tänder dem ett efter ett.

Bilen har ingen annan el än motorns tändsystem. Dock har Bengt varit tvungen att montera bromsljus och blinkers för att klara de första årens besiktning.

Historien om Oryx går att spåra tillbaka ända till år 1900. Då började Berliner Motorwagen-Fabrik Gottschalk & Co KG i Berlin att tillverka små personbilar under märket Gottschalk. Firman tillverkade även små lastbilar.

1901 ändrades namnet till BMF (Berliner Motorwagen-Fabrik) och de små lastbilarna tog

överhanden helt och hållet. Bland annat var postverket en stor kund då företaget tillverkade speciella postbilar. 1904 tog man åter upp tillverkningen av personbilar och de hade friktionsdrift.

1907 såldes personbilarna under namnet Oryx och man återgick till konventionell drivning. Tillverkningen av små lastbilar fortsatte under namnet Eryx.

Två år senare övertogs fabriken av Dürkopp men Oryx fortsatte att tillverkas fram till första världskriget. Efter kriget fortsatte biltillverkningen i Dürkops regi till och med 1922 då personbiltillverkningen upphörde.

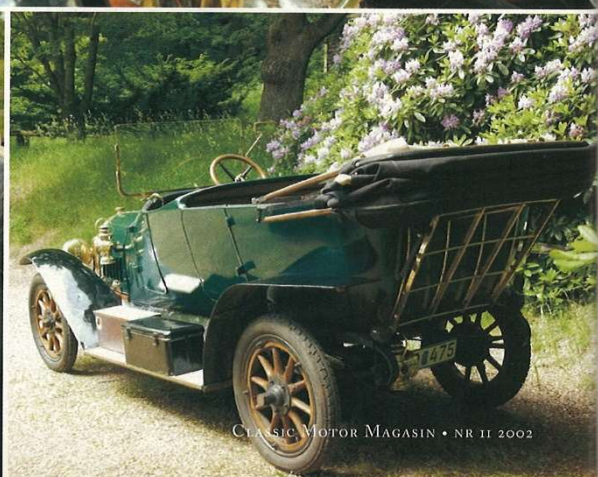
- 1925 stängde de igen reservdelsavdelningen och sedan dess har det varit väldigt svårt att få tag i reservdelar till bilen.

Oryx Motoren Werke Berlin tillverkade flera modeller. Typ G var större än Bengts K2 och hade en fyra med magnettändning. Hjulbasen var 2,7 meter och spårvidden 1,25 meter. Bredden över sitsarna låg på 1,1 meter och hela ekipaget kostade 5 950 Reichsmark 1914.

- Under 1910-talet tog Oryx hem många priser på tävlingsbanorna, bland annat på Brookland 1910 och 1911.

Oryx såldes mycket på export och de största marknaderna var England, Holland och Spanien.

- Men vad jag vet finns det inga kvar där. Alla





Den enda instrumenteringen som finns är bensintycksmätare. När trycket är för lågt måste föraren pumpa upp det för hand. Bilen har gasbelysning och gastuben förvaras i låda på vänster fotsteg.



tre var ju stora kolonialmakter och det är möjligt att det finns någon eller några exemplar i de forna kolonierna.

I reklamen framhöll man gärna att bilen var populär i just kolonierna bland militärer och "sportfolk".

- Enligt fabriken s broschyrer köpte kungen av Siam många Oryxbilar och Lord Kitchener finns till och med på bild i en av broschyerna där han poserar i sin Oryx.

Kungen av Siam var en ofta sedd deltagare i dåtidens biltävlingar. Han deltog gärna med bilar som lackerats i landets färger - blått och gult. Lord Kitchener var fältmarskalk i den engelska armén och slog ner mahdistupproret i Sudan 1898, blev senare överbefälhavare i Boerkriget och till slut Englands krigsminister 1914. Sämre referenser än så kunde man ha i reklamen på 1910-talet.

Skandinavien var inte lika stor marknad för Oryx. I broschyren för 1914 års modeller nämns att huvudmannen för Skandinavien, Marius Alfang, Silkeborg Söndergade i Köpenhamn, hade sålt lite mer än 100 vagnar runt om i Skandinavien mellan 1910 och 1913.

Men åter till Bengt Wallerius Oryx. Bilen ställdes undan 1927 då Bengts far köpte en Volvo.

- Han var fäst vid Oryxen och ville inte skrota den. Så den rullades in i ett skjul och stod där

till 1946 då jag tog hand om den, och sedan dess har det inte varit tal om att skrota den.

Till att börja med ställde han bara i ordning den så att den gick att köra med och behöll den i samma skick ända till 1957.

- Jo, jag hade den inlämnad till en karossmakare under några månader det året för att han skulle se över träet i bilen. Han missförstod en del och gjorde en del bra, konstaterar Bengt.

Hjulen ska vara målade, men på 1950-talet var det vanligt att man tog fram träet istället och Bengt har behållit hjulen i det skicket. Likaså var bilen från början utrustad med extra sitsar därbak, men de fanns inte när bilen kom till Sverige.

- Omkring 1960 började jag rota i historien om Oryx. Men det var svårt eftersom det nästan inte fanns några kvar då heller.

- Jag lyckades i alla fall få kontakt med chefskonstruktören Alfred Kunze och han hjälpte mig med lite av historien och en del tryckt material. K i modellnamnen K1 och K2 står förresten för Kunze efter honom.

En sak som Kunze berättade var att Oryx i princip gjorde alla delar själv, med några få undantag. Frankonia var en stor underleverantör av bland annat skärmar och lyktor och de försåg fler tillverkare än Oryx med dessa delar.

- Efter att ha haft kontakt med en tysk motortidning fick jag ytterligare information från män-

niskor som varit med på den tiden, bland annat Alfred Neubauer som hade hand om Mercedes tävlingsverksamhet. Han hade även varit inblandad i slutskedet av Oryx historia.

En hel del tryckt material har Bengt också hunnit samla på sig som till exempel reservdelskataloger och prospekt. Där står det bland annat att läsa att K1 drog omkring 1,0 liter per mil, K2 1,2 liter/mil och stora vagnen G hela 1,8 liter/mil.

Ramen består av u-balkar och karossen är uppbyggd av trä och belimmad med kraftig linne-duk. Skillnaden mellan K1 och K2 var främst mekaniska.

Motorn i K1 är en rak fyra med 5,95 skattehästkrafter. Det motsvarar 18 vanliga hästkrafter. Motsvarande siffror för K2 var 7 respektive 21.

- Sedan hade K1 mindre växellåda men även den var fyrväxlad som på K2.

- Motorn är förresten riktigt intressant. Den räknas som en av de allra första högvarviga motorerna. Slaglängden kontra borrhningen är 75 gånger 96 millimeter vilket gjorde att motorn kunde köra på betydligt högre varvtal än de flesta andra motorer från den här tiden.

Förgasaren är en stigförgasare och av Oryx egen konstruktion.

- Kanske har jag den enda fungerande förgasaren av den typen. Det finns en annan



TEKNISK SPECIFIKATION

Oryx K2 1914

Motor Fyrcylindrig vätskekyld fyrtakts radmotor. Slagvolym: 1 830 kubikcentimeter. Sidventiler. Kamaxel: Enkel, placerad i blocket. Bormning/slaglängd: 78 mm/96 mm Bränslesystem: Stigförgasare av Oryx egen konstruktion, med förvärmning av inluften. Effekt: 21 hästkrafter. Tändsystem: Magnettändning. Elsystem: Saknas utöver tändsystemet.

Kraftöverföring

Osynkroniserad fyrväxlad låda. Bakhjulsdrift. Växelspak placerad utanför sittbrunnen.

Chassie & Kaross

Lådrum av u-balkar. Karosstomme av trä som belämnats av kraftig linnebruk. Antal passagerare: Fem (inklusive förare). Hjulupphängning fram: Halvelliptiska bladfrjädrar, stel axel. Hjulupphängning bak: Trekvartselliptiska bladfrjädrar, stel axel.

Bromsar Mekaniska bromsar bak som påverkas av handbromsen. Mekaniska bromsar på kardan som påverkas av fotpedalen. Framhjulen saknar helt bromsar.

Mått & vikt

Längd: 4 150 mm. Bredd: 1 700 mm. Höjd: 2 100 mm (med uppfälld sufflett). Axelavstånd: 2 920 mm. Spårvidd fram: 1 390 mm. Spårvidd bak: 1 350 mm. Tomvikt: 1 210 kilo.

Prestanda

Toppfart: ca 75 km/timmen enligt fabriken 1914.

Oryxägare som har en G1 i Tyskland som vill låna min förgasare för att göra en likadan till sin bil, eftersom han inte har lyckats hitta en originalförgasare. Men det går att använda en Zenithförgasare från samma tidsperiod till en Oryx. Vi har haft en del kontakt och han har bland annat byggt en kaross med utgångspunkt från min.

- Vad jag vet finns det bara två Oryxbilar till i hela världen. G1:an finns i Bayern, och den rullade tidigare i Köpenhamn, och en K3 som ska finnas någonstans i södra Tyskland. K3 var en utveckling av K2 och är i princip likadan förutom att motorn har omkring 30 hästkrafter istället för Bengts K2 som har cirka 20.

- Att det finns så få beror nog på den stora "skrotbilsfebern" som rådde i slutet på 1920-talet då mängder av fina gamla bilar skrotades ner. Att det finns så få i Tyskland kan bero på att de behövde allt järn de kunde komma över till sin krigsindustri.

Kopplingen är en så kallad konkoppling och har läderklädd kona. Som sig bör på en bil från 1910-talet är växellådan helt osynkroniserad och att få i växlar utan att dubbeltrampa är inte att tänka på. Växelspaken sitter naturligtvis utanför karossen bredvid handbromsen.

- Handbromsen verkar på bakhjulen och fotbromsen på kardan. Fram saknas bromsar helt och hållet.

Topp hastigheten var enligt fabriken ouppnåeliga(?) 75 km/timmen.

- En rimlig marschfart är omkring 45 km/timmen. 43 km/timmen har jag mätt upp, verkligen mätt - för bilen saknar både hastighets- och vägmätare, vid långfärd och det är då grejerna verkar "må" bäst.

- Under årens lopp har jag gjort flera långresor med den, och deltagit i rallyn både i Danmark och till Norge. Det tar sin tid, men det brukar gå utan missöde. Men numera blir det inte av att jag tar ut den så ofta. ■■



Har man en av tre kända exemplar gäller det att värda den. Bengt Wallerius kan konsten, både att köra och att värda den.

Det här är en helt annan Oryx, troligen en G1 1913. Resterna av bilen finns hos första ägarens sonson, Erik Hougsrud i Begna, Norge.

