

BILAR FÖRE 1920



SURAHAMMARBILEN

1897–1902 KONSTRUERAD OCH BYGGD AV GUSTAF ERIKSON VID SURAHAMMARS BRUK

Eriksons åkvagn är den äldsta kända svensktillverkade bilen med förbränningsmotor. Den konstruerades och bekostades av Vagnfabriks AB i Södertelge men byggdes och provkördes vid Surahammars bruk i Västmanland.

Vagnfabriks AB i Södertelge var ett närmast helägt dotterbolag till Surahammars bruk. Efterfrågan på järnvägsmateriel minskade under 1890-talets senare del. För att utöka produktområdet tog disponent Peter Pettersson vid bruket kontakt med Gustaf Erikson (1859–1922), då anställd som ingenjör vid Domnarvet.

SVERIGES FÖRSTA BILKONSTRUKTÖR

Erikson hade ett unikt motor- och bilintresse. Han anställdes 1896 vid 37 års ålder för att, som det heter i kontraktet, "uteslutande studera, konstruera och tillverka lämpliga automobilfordon och dertill hörande motorer" för Vagnfabriks AB:s räkning. Erikson hade hög produktivitet och kreativitet. 1897 gjorde han resor till Paris, Berlin, London och Bryssel för att studera biltillverkning.

Ritningsarbetet gjordes i huvudsak i Södertälje, medan tillverkningen skedde i Surahammar.

Arbetet påbörjades i juni 1897 men avstannade under sommaren 1898. Första motorn kan ha provkörts stationärt i september 1897 och monterad i bilen kring februari-mars 1898. Bilen demonterades våren 1899 och samma år kunde ytterligare en version presenteras. Denna var i bruk till mars 1900. I början av 1902 försågs bilen med den nuvarande 5 hk starka bensinmotorn. Bilen användes fram till till 1903. Den är alltså förbättrad ett antal gånger, en experimentbil använd under lång tid.

KAROSS OCH MOTOR AV EGEN KONSTRUKTION

Karossen specialbeställdes i september 1897 från vagnmakare C. A. Carlson & Söner i Stockholm för att passa den blivande

bilen. Karossen har förstärkningsjärn (en ram monterad i längdled nederst i träkarossen).

De flesta reglagen sitter samlade på en "styrkolonn" framför föraren. Bilen styrs med ett styre med handtag placerade så, att känslan av att hålla ett par tömmar finns kvar.

Den liggande motorn för bensen, som är den tredje versionen för bilen, är en tvåcylindrig, vattenkyld, fyrtaktsmotor. Den var tänkt att ge 5 hk. Tändning sker med tändrör som värms med blåslampa. Kraftöverföringen sker med kedja.

Bilen har två hastigheter framåt samt back med en planetväxel enligt Eriksons patent från 1902.

Hjulen är ritade av Erikson och är specialgjorda för bilen. Under 1900 eller 1901 tillverkades också medar som kan monteras i stället för framhjulen för att öka framkomligheten vintertid.

Bilen väger 600 kg varav motorvikten är ca 200 kg.

SERIETILLVERKNING TÄNKT

Planer på serietillverkning fanns. Ett pris på 3.000 kr st sattes 1897 vid en tänkt serie på 12 eller 24 st. Någon serietillverkning kom dock aldrig till stånd bland annat på grund av svagheter i motorernas konstruktion. Tiden var ännu inte mogen för svensk biltillverkning

Erikson fortsatte dock som konstruktör inom företaget som 1906 antog namnet VABIS.

KÄLLOR:

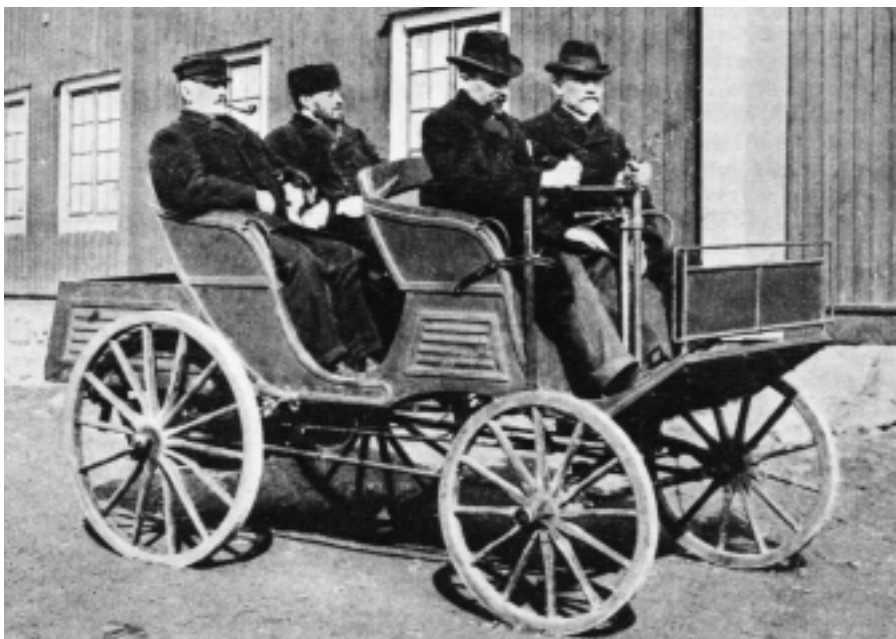
Ekström, Willy, Surahammarbilen 1985, ej publicerad.

Föremålsbilagor till TM 3.882 (Tekniska Museets arkiv).

VABIS räkenskapsböcker 1897–1900 (Scantias arkiv, Södertälje).

Sandell, Kaj, m.fl., Scania 100 år, Södertälje 1991, s 14–21.

TM 3.882



Gustaf Eriksons åkvagn vid en provtur i Surahammar 1898. Bromsen är ännu inte monterad! Styrstångens handtag påminner om greppet om tömmar, enkelt och beprövat.

LÉON-BOLLÉE

1897 AUTOMOBILES LÉON BOLLÉE, LE MANS, FRANKRIKE

Trehjuliga bilar var vanliga i flera länder. Léon Bollée var en låg bil av lätt konstruktion. Denna bil var en fungerande särling. Det var sällsynt med en liggande motor sammanbyggd med bilen i längdled.

Denna öppna bil kallades "voiturette" och har plats för en eller två passagerare framför föraren. Biltypen tillverkades 1895–1899 i "flera hundra" exemplar (exakt antal saknas). Den förekom även med en liten lastlåda fram.

På vänster sida intill bakhjulet finns den encylindriga, liggande motorn. 1897 års modell har en fyrtaksmotor med cylindervolymen 640 cc som ger cirka 2 hk vid 1200 varv/min. Tändningen skedde med glödrör av platina inskruvat i cylindertoppen. Röret värmdes med en brännare i den änden som sticker ut ur cylindertoppen.

Växellådan, med kullager, har tre växlar framåt men ingen backväxel. Kugghjulen förs i läge genom vridning på den enda reglerspaken placerad på vänster sida om föraren. Kraftöverföringen sker med en rem till bakhjulet. Bromsen verkar på bakhjulet, ge-

nom att bakhjulets remskiva förs framåt, med reglerspaken, mot en bromsklots av trä.

Toppfarten var 60 km/tim. Med en tankvolym på 9 liter räckte bensinen till 12–15 mils körning. Bilen väger 160 kg.

GAMMAL ÅNGVAGNSTILLVERKARE

Familjen Bollée var klockjutare och hade startat sitt företag i Le Mans 1839. På 1880-talet var gjuteriet ett av de mest välkända i Frankrike. Grundarens äldste son, Amedée (1844–1917) byggde ett antal ångvagnar av avancerad konstruktion från 1873 och framåt. Två av hans söner, Amedée (1867–1926) och Léon (1870–1913) hade var sitt företag för biltillverkning.

Léon Bollée deltog tillsammans med sin far och bror i 1895 års Paris-Bordeaux-Paris-tävling med sin ångvagn La Nouvelle som då redan var femton år gammal.

Léon Bollée var dock mest intresserad av motordrivna fordon. 1896 patenterade han denna bil, en "voiturette", som senare blev en beteckning för en lätt liten bil i Frankrike.

Den populära och driftsäkra bilen licensierades även i England av Coventry Motor Mills från 1896 till 1898 som Coventry Bollée eller Coventry Motette.

MUSEETS BIL HAR SVENSK HISTORIA

Denna bil kom till Sverige i samband med Allmänna Konst- och Industriutställningen 1897. Den köptes samma år för 2.800 kr av Henning Forslund, en då mycket känd stockholmsprofil.

Följande historia berättade Henning Forslund i en tidning:

"Det här hände 1900. Vi hade ätit supé på Riche och efteråt ville mina vänner åka Strandvägen fram i den ljumma juninatten. Gatan var tom och bilen gick för fullt. Det vill säga motorn hade bara två lägen, full fart eller motorstopp. Då kom polisen och påstod att jag körde för fort. Till historien hör att han sprang i kapp mig och stoppade bilen. Det fanns ingen lag om hastighet, men polisen ansåg att man inte fick köra "i sken". Skritt, 6 km/tim var tillåtet.

Rätten ansåg emellertid att det gått för fort "att annan därav skada tagit kunnat" och så blev det 15 kronors böter. Jag har stämningen kvar ännu och jag är säker om att det är de första böterna för fortkörning i Sverige."

KÄLLOR:

Bilagor till TM 6.831 (Tekniska Museets arkiv).

Lockert, Louis, Petroleum Motor Cars, London 1898, sid 80–84.

Science Museum katalog 1925, (inv.nr. 1921–42).

Cars Stora billexikon, Göteborg 1988, s1570, 1571.

TM 6.831



Henning Forslund med damer i Stockholm omkring 1900. Bilen kördes från det bakre sätet.

PARISIENNE "VICTORIA COMBINATION"

1899–1900 SOCIÉTÉ PARISIENNE,
E COUTURIER ET CIE, PARIS, FRANKRIKE

Denna lilla bil är tillverkad efter en beprövad princip med en dragande enhet fram, en "motorhäst", och en hästvagn i lätt utförande efter. Motorn på framaxeln är monterad till den lilla vagnen med en led.

Bilen har en De Dion-motor monterad över framaxeln och svängs med en styrspak. Motorns samtliga manöverreglage är placerade på styrspaken.

Bilen har troligen på 1910-talet fått en motorcykelcylinder monterad ovanpå den ursprungliga cylindern med gemensam vevstake och tätning mellan cylindrarna. Fläktkyllning behövdes nu för den nya två-cylindriga motorn som lätt blev överhettad. Magnettändning och ny förgasare tillkom också, likaså huven av plåt över motorn.

Bakhjulsbromsarna sköttes med höger fot.

GAMMAL FRANSK BILTILLVERKARE

Företaget tillverkade ursprungligen två- och trehjuliga cyklar. 1899 började tillverk-

ningen av denna bil baserad på De Dion-Boutonmotorn. Modellen utvecklades, och biltypen fick god reklam vid flera långdistanstävlingar som den deltog i. 1900 körde en Parisienne en 25 mil lång tävling med medelhastigheten 30 km/tim vilket var ett bra resultat. Inte minst förvånande är att den bräckliga konstruktionen höll.

Bilen byggdes i bara ca 400 ex under två år.

ÄGDES AV ÖREBROFABRIKÖR

Bilen användes som transportmedel i Örebro och i Örebrotrakten av de båda bröderna Alfred och Anton Hahn och registrerades 1908 som T 21.

Den mångsidige, initiativrike fabrikören Anton Hahn, var efter studiebesök i USA

verksam som symaskinsfabrikör. Dessutom drev han en verkstad för jordbruksmaskiner, var stadsfullmäktige, landstingsman och riksdagsman.

Fordonet skänktes till Tekniska Museet 1926 tillsammans med det äldsta i Sverige kända "tillståndet att framföra automobil" utfärdat i Örebro 1902 för Alfred Hahn och denna bil.

KÄLLOR:

Föremålsbilagor till TM 2.846 (Tekniska Museets arkiv).

Personhistoriska arkivet (Tekniska Museets arkiv).

Cars Stora Billexikon, Göteborg 1988 sid 2146.

Nerikes Allehanda 7/6 1993.

"Meddelanden ang. Automobiltrafik" 1908.

TM 2.846



Denna Victoria Combination har en tvåcylindrig "motorhäst" som drar ett ledat hästvagnsliknande lätt släp.

OLDSMOBILE CURVED DASH, MODEL R

1902 OLDS MOTOR WORKS, DETROIT, USA

Ransom Eli Olds (1864–1950) började biltillverkning 1887. Olds Motor Works bildades 1899. Modell R kom 1901, med en böjd "stänksplåt" fram, varför den fick tillnamnet Curved Dash. Bilens pris var 650 dollar utan stänkskärmar, som kostade 10 dollar extra. Serietillverkning i stor skala sattes igång med bilarna rullande fram på fabriksgolvet under monteringsarbetet.

Modell R tillverkades utan ändringar åren 1901–1904 med undantag av några få förbättringar.

STYRS MED SPAK

Bilen har en öppen kaross av trä och metallförstärkt träram. Motorn är placerad under sätet längst bak. Fyrtaktsmotorn med toppventiler har en cylindervolym på 1565 cc. Växellådan har två växlar framåt samt backväxel. Kraftöverföringen sker med en enkel kedja till bakaxeln. Fjädrarna ligger längs bilen och är av typ halvelliptiska bladfyjädrar. Bromsen verkar på kraftöverföringen.

Den encylindriga, lågvarviga liggande bensinmotorn på 4,5 hk vid 600 varv/min. startas med en vev som sitter på höger sida

under sätet. Toppfarten var ungefär 35 km/tim och bränsleförbrukningen 1 liter "gasolja" per mil.

Motorn var verkligen lågvarvig, "en explosion vid varje telefonstolpe" var ett talesätt.

BYGGDES I ETT STORT ANTAL

Oldsmobile var den största biltillverkaren i världen 1903-1905. Curved Dash tillverkades i ca 11.000 exemplar 1901–1909 i USA och därefter fortsatte tillverkningen i Tyskland.

För lokaltrafik var en liten, lätt bil med hög markfrigång lämplig i USA. Vid längre sträckor föredrog de resande tåg eller båt, trafiksystem som var väl utbyggda vid denna tid i USA.

Ett flertal Olds exporterades t.ex. till

Ryssland och Sverige eftersom biltypen var pålitlig och förhållandevis billig.

OLDS I SVERIGE

En Olds var inblandad i en olycka vid den första landsvägstävlingen för bilar i Sverige, Stockholm – Uppsala tur och retur 1904. Den körde av vägen. I en samtida tidning kunde man läsa: "Oldsmobilerna synas lämna sig för gatutrafik, men sämre för landsvägstrafik. Särskilt äro de, då hjulspår och ojämnheter finnas, svårstyrda. Enligt egna uppgifter måste förarna iakttaga yttersta försiktighet och hela tiden med kraft hålla styrcylindern i läge. Detta blir i längden tröttsamt och orsakade antagligen godsägaren Sandbergs felstyrning och den deraf följande olyckshändelsen. Oldsmobilerna kräpde under tiden mycket reparationer. En förare fick t. o. m. pris för gott reparationsarbete. F. n. äro Oldsmobilerna mycket efterfrågade."

I en Olds-broschyr från 1904 kan man läsa: "Den som kan sköta en symaskin, kan även lära sig skötseln av en Oldsmobile."

Prins Eugen, "målarprinsen", köpte en Olds som användes som "plattform och stativ", när prinsen åkte ut till lämpliga motiv. Att en prins ägde en bil vid denna tid, gav bilägandet status.

Museets exemplar skänktes 1925 av AB Bäckdal & Co, Stockholm. Den är i gott "bruksskick" och hör till den första generationen Olds som hade träckerhjul. Ursprungliga magnetändningen har ersatts med batteritändning.

KÄLLOR:

Cars Stora billexikon, Göteborg 1988, s 2029.

Borgenstam, Curt, Bilens historia, Hudiksvall 1992, s 32.

Ekström, Gert, Svenskarna och deras Automobiles, Hudiksvall 1983, s 85 och 90.

Samtida presentationsbroschyr JN 17 (Tekniska Museets arkiv).

TM 2.519



En Oldsmobile Curved Dash 1903, ägd av målarprinsen Eugén.

SCANIA

1901–1902 MASKINFABRIKS AB SCANIA, MALMÖ

Bilen är den enda av Scantias tre försöksbilar som blivit bevarad. På den första nordiska automobilutställningen i Köpenhamn 1902 visade Scania för första gången upp sin produktion representerad av en "promenadvagn", en av företagets experimentbilar.

Konstruktörer var ingenjör Reinhold Thorsin, tyske ingenjören Krause och verkmästare Müller. Dessa fick i uppdrag av verkstadschefen August Svensson att ta fram en personbil "lämpad för svenska förhållanden". Bilen var enligt uppgift från början målad i ljus gul färg och fick smeknamnet "Gula faran" eller på skånska helt enkelt "Gula Foran".

BYGGD EFTER UTLÄNSK FÖREBILD
Karossen är byggd av G. A. Jönssons Vagnfabrik AB i Malmö. Lyktor och klädsel köptes från Köpenhamn. Bilen har en vattenkyld, encylindrig, mittplacerad fyrtaktsmotor troligen tillverkad av Aster i Frankrike. Hästkraftsantalet låg omkring 4

till 6. Bilen har två växlar framåt. Kraften överförs till bakaxeln med både kedja och kardanaxlar. Tändning sker med batteri och induktionsspole.

Flera tidiga bilbyggare i Sverige som Tidaholm, Söderbloms m. fl. byggde bilar efter utländska förebilder, oftast tyska. Delar som motor, hjul, förgasare och kugghjul importerades.

SCANIA IMPORTERADE OCH TILLVERKADE CYKLAR
1896 bildade den engelska cykeltillverkaren Humber ett svenskt dotterbolag, Svenska Aktiebolaget Humber & Co i Malmö. 1900 övertogs verksamheten av ett nybildat svenskt företag, Maskinfabriks AB Sca-

nia. Det nya företaget breddade sin tillverkning till att omfatta även gummimaskiner, "dammsugningsaggregat", precisionskugghjul m.m. Inom kort upptogs även tillverkning av bilar.

Till skillnad från Vagnfabriks AB i Södertelges (senare VABIS) kostsamma inriktning på nykonstruktioner, kopierade Scania till en början utländska förebilder och satsade på sammansättning av inköpta komponenter.

Museets exemplar skänktes 1927 av AB Scania-Vabis. Bilen är nu varsamt renoverad av museet med bl. a. nytt tyg till sätena.

KÄLLOR:
Sandell, Kaj m.fl., Scania 100 år, Södertälje 1991, s 34–39.
Intervju med Harald Thorssin, Finspång.
Ritning "A1"(Scantias arkiv).

TM 3.868



"Scania-Automobil, lätt promenadvagn för fyra personer 6 hk. 2 hastigheter fram, 1 back" står det på ritningen från 1902. I mitten, längst ner syns motorn. Kraften överförs med kedjor till bakaxelns två kardanaxlar.

SCANIA-VABIS PERSONBIL

1912 AB SCANIA-VABIS, SÖDERTÄLJE

Scania är idag mest känt för lastbils- och busstillverkning. Men under nära tjugio år tillverkade Scania-Vabis mycket eleganta personbilar, en medveten satsning på lyxiga bilar för hovet och ledande personer.

1897 påbörjar Vagnfabriks AB i Södertälje (Vabis) byggandet av en bil i Surahammar (se s 2). Vabis, som tillverkade järnvägsmateriel, behövde utvidga tillverkningsprogrammet.

Maskinfabriks AB Scania (Skåne på latin), som låg i Malmö, importerade och tillverkade cyklar samt bl. a. gjutodsprodukter. 1901 började Scania bygga en bil med utländsk motor.

1911 slogs Scania och Vabis samman för att bli mer konkurrenskraftiga. Första tiden efter sammanslagningen tillverkades lastbilar i Malmö, personbilar och motorer i Södertälje. Personbilarna som byggdes var av lyxmodell för att möta konkurrensen från billigare, importerade modeller. Företaget kom senare att utvecklas mot tillverkning av tyngre fordon som lastbilar, brandbilar och bussar. Sista personbilen byggdes 1929.

Företaget dominerade svensk bilproduktion under 1910-talet. Den enda mindre konkurrenten var Tidaholms Bruk.

DIREKTIONSBI

Typen kallades Phaeton 3S och karossen är tillverkad av mahnogny på ekstomme. Den har fyra sittplatser samt två uppfällbara extrasäten bak.

Motorn är en fyrcylindrig, fyrtakts bensinmotor på 4,4 liter och 30–36 hk (effekten vid normalt varvtal resp. vid maximalt tillåtet varvtal). De fyra växlarna regleras i s.k. kulissväxel med spaken placerad utvändigt. Gasbelysningen får sitt bränsle från en tub på fotbrädan. Bilen har även två "elektriska ögon på torpeden" vid vindrutan, om gasen skulle ta slut.

Fotbromsen verkar på kardanaxeln och handbromsen på bakhjulen.

Denna modell tillverkades 1912 i 26 ex-

emplar med olika karosser: som öppen eller täckt personbil eller "varuvagn".

Detta exemplar såldes till AB Stockholms Bryggerier som direktionsbil och fick registreringsnummer A 66.

SCANIA-VABIS VAR DYRA

Utländska bilar, särskilt tyska, franska och amerikanska, importerades. De tillverkades i större serier och kunde därför hålla lägre pris. Bilen var fram till omkring 1912 i första hand ett transportmedel för en burgen överklass. Taxi utvecklades och var en relativt stor köpare, men vid samma tid kom den billiga, massproducerade T-Forden in i landet.

1912 fanns det dygt 2.000 bilar i Sverige. Samma år importerades 546 bilar. Den inhemska tillverkningen låg kring 50–70 personbilar.

KÄLLOR:

Scania-Vabis automobiler, Stockholm 1913, broschyr. (Scanias museum). Lindh, B-E, Scania Fordonshistoria, Södertälje 1991.

Scania 100 år, Södertälje 1991, s 50.

Bilregistret 1909, 1912.

Ekström, Gert, Alla våra Taxibilar, Stockholm 1982, s 24.

Ekström, Gert, Svenska Bilbyggare, Stockholm 1984, s 100.

TM 2.520



Företagen byggde slitstarka bilar. Denna deltog i en vintertävling 1907.



Interiör från en Scania-Vabis personbil från 1920-talets början.