

Verklighet och romantik kring en automobil.

Oryx Motoren Werke i Berlin, eller från början Berliner Motorwagenfabrik, etablerades något av seklets första år och nedlade de sista resterna av sin verksamhet 1922. Man tillverkade droskbilar och lätta personbilar, efter 1910 också tyngre, imposantare bilar. Hela produktionen har av allt att döma samvetsgrant utrotats så när som ett komplett chassi av typen K 3, som nu finns i Danmark, och det exemplar av typen K 2 1914, som jag äger i arv efter min far.

Data: Fyrcylindrig motor av L-typ, 21 hkr, med inkapslade sidventiler. Cylinderdiameter 78 mm, slaglängd 96 mm. Vevaxeln lagrad i fyra kullager. Termosifonkylning. Trycksmörjning med kolvpump i kombination med stänksmörjning. Magnettändning. Läderkonkoppling. Fyrväxlad låda med backväxel och kulisskifte. Kardan-drift. Handbroms på bakhjulen, fotbroms på kardan-knuten. Däck 760 x 90 (30 x 3½). Tjänstevikt 1350 kg.

Det var en ren tillfällighet att den undgick skrotningsfarsoten på tjugotalet, men eftersom försäljaren som kom med den nya Volvo-fyran - öppen förstås, lika vacker som den täckta varianten var full - inte ville ha den i byte, knuffades den undan och fick sin plats bland slädar och hästvagnar i en bod, där det händelsevis fanns några kvadratmeter lediga. Och där fick den bida sin tid, som ingen i sina mest osannolika fantasier kunde tänka sig som hedrad och prestationsmättad. Men den fick mogna tillräckligt länge där den stod för att en slakt skulle te sig som vandalism. När andra världskrigets spärrar var borta 1946 fick den sin renässans och blev för allt jag vet den första veteranbilen som rullade på de västsvenska vägarna.

Den kom till familjen en vardag 1920, fältgrå i färgen och med sex års hård tjänst bakom sig. Den hade gått som stabsbil i första världskriget och hörde nu till den stora kontingent begagnade bilar,

som tyska staten exporterade, inte minst till Sverige. Den var byggd samma år som krigsutbrottet, fabriken hade några år dessförinnan gått samman med Dürkopp-Werke i Bielefeld, och man gjorde bilar som under normala förhållanden i stor utsträckning såldes till England och Holland, där de gick vidare till kolonierna. Fabrikens rykte var gott, man gjorde pålitliga och slitstarka fordon men tycks aldrig ha satsat allvarligare på snabba eller avancerade modeller.

Grå var den, men den företedde inga synliga defekter trots den omisskännliga prägeln av krigsveteran. Mässingsdetaljerna var generöst utskiftade - strålkastare, sidolyktor, vindruta, två horn, bagagehållare, baklykta etc. Och skrapade man på det grå fick man fram en mörkblå färg på karossen (som ännu kan återfinnas om man lyfter på dagens lack på de rätta ställena). Allt varslade om att denna bil var tänkt för en helt annan tillvaro än bister militärtjänst.

Den nya färgen på karossen blev grön. Vilka överväganden som låg bakom det färgvalet vet jag inte, men alltsedan dess har den fått förbli grön. Underrede och skärmar tycks alltid ha varit svarta och där gjordes inga förändringar. En av bygdens skickliga yrkesmän tog på sig uppdraget, en tusenkonstnär som man med förtroende kunde vända sig till ^{med} allt från husbygge till målningsarbeten. Och en glad och talför man, som kunde släppa gäcken lös när han ville. Han kunde hålla igång vid kaffe halvorna i gårdarna, där han efter bästa förmåga stillade nyfikenheten över det jobb han höll på med. Jodå, han spacklade, målade och lackerade en bil som varit med i kriget, och var det någon som undrade så kunde han också berätta att han smetat igen många kulhål. Den skrönan bet sig fast och dyker upp den dag idag. Men hur man än letar finns det inga sår eller ärr i skrovet av den art att de skulle kunna härröra från några projektiler. Men han gjorde ett gott jobb med pensel, färg, pimpsten och klarlack.

Inför leveransen hade ~~den svenska~~ försäljaren gjort en viktig modifikation. Han hade bytt ut originalförgasaren, som uppgavs vara inställd för bensol, mot en Zenithförgasare av en typ som var ganska vanlig på tjugotalet. Förståndigt nog lämnade han originalet med vid leveransen, en tung mässingsklump, som bl a skulle ta in varmluft från ventilhuset och motorblockets undre delar. Och den fick ligga orörd genom åren och vara en oroande gåta tills den femtio år senare fick sin chans. Men till det skall jag återkomma.

Att köra bil på Bohusläns landsbygd på tjugotalet var ett äventyr för sig. Inom en mils omkrets fanns kanske ytterligare en eller

annan bil, och bensinstationer var en okänd nymodighet. Bensin och olja fick man skaffa själv och kanske då hämta med häst och vagn vid ångbåtsbryggan vid Göta Älv. Men hade man tur kunde man råka på någon framsynt lanthandlare, som hade ett fat i källaren. Risker för rostflagor var ett elände för sig, ty det fanns inget bränslefilter i bilen, och rätt vad det var kunde det sitta något i för-gasarspridaren, som man fick ställa sig att peta loss vid vägkan-ten, kanske till och med under försmädligheter från passerande foror. Med de smala hjulen var bilen redlös i vinterväder trots snökedjor, och efter några bärgningar med hästar fick den i fort-sättningen gå i ide vintertid, då andra beprövade fortskaffnings-medel återfick förtroendet.

Från de sex å sju år som bilen nu fick göra nytta och emellanåt också förströ kan jag berätta om hur det var att resa till Göteborg, att färdas med de gamla färjorna vid Svanesund och Skåpesund och om ringexplosioner i skogarna kring Uddevalla. Utan mankemang gick det inte alltid. Eisemannagneten var neurotisk och kunde på den tiden aldrig fås helt pålitlig. Bakaxelväxeln, en av de verkligt ömma punkterna på alla bilar av dessa årgångar, brast 1925, men kunde återställas eftersom det ännu fanns reservdelar hos Dürkopp-verken i Tyskland. Men också i fortsättningen fick man vara extra omtänksam, det var först efter en totalrenovering för drygt tio år sedan, som all oro för bakaxeln kunde skjutas åt sidan.

När dess första aktiva period slutade 1927 var bilen i hygglig kon-dition, i och för sig fullt brukbar. Men en ny tid kom med nya krav och med snabbare, behändigare bilar. Den gamles linjespel tyngdes obevekligt av åren, förkrigsmodellerna var överlag utrensade och en pensionering blev den klokaste lösningen.

Någon av de sista krigssomrarna började jag planera för att ge den då trettioåriga bilen en återuppståndelse. Arbetet blev den gången inte särskilt djuplodande, allt fungerade ju och det fick räcka med att glänta på lock och vevhus för en kontroll av slitage och allmän kondition. Lacken fick dock gås över rätt noggrant, men gasbelysningen lät sig villigt sättas i stånd. Så långt var allt oproblematiskt, men värre var det med däck och slangar. Alla försök att rota fram användbara dimensioner i vettigt skick var förgäves den gången och de gamla däcken var med något undantag uttjänta. Då kom jag plötsligt att bli vittne till hur en Essex 1928 skro-tades, och då tändes den drastiska tanken att jag skulle tillhandla mig dess träckerhjul med ty åtföljande ringutrustning och dra fast

dem på Oryxnaven. Operationen gick bra, och med den utstyrseln, som knappast var särskilt stilendig men i gengäld gjorde otadlig tjänst, fick bilen rulla till 1960, då originalhjuln kom till heders igen och försågs med passande högtrycksdäck.

Besiktningen 1946 var ett äventyr för sig. Det gällde att övervinna många fördomar hos de aktningvärda och ansvarsmedvetna tjänstemännen, men eftersom de inte lyckades dölja att de hade glimten i ögat och var mottagliga både för seriösa argument och livade kommentarer gick det till slut bra. Därmed blev det fritt fram att rulla på vägarna igen till förnöjelse både för åkande och medtrafikanter. Det kan tilläggas, att alla förhoppningar om driftsäkerhet och prestationsförmåga blev infriade.

Jag minns denna bil från dess första tid som en bruksbil, aktiv och nyttig och med den patina en sådan har. Någon nyskicksenovering har det därför aldrig blivit riktigt fråga om, men nog var den i ett glänsande skick, nästan i överkant, sedan den 1956-58 fått en genomgripande duvning med motorrenovering, överarbetning av chassiet och restaurering av karosseri och inredning. Då var det nog också sista chansen att få tag i hantverkare, som i sina dar jobbat med tidiga 1900-talsbilar och kunde hantera en träkaross. Deras glädje över att få pyssla med en gengångare från deras unga år kunde man inte ta miste på, dessutom kunde de underhålla mig med mängder av historier och fakta från bilismens första år i Göteborg.

Det är naturligt att jag gjorde ansträngningar att komma åt bilens ursprung. Ett och annat finns ju att läsa i uppslagsverk av skilda slag, men uppgifterna är inte alltid exakta. Ingen vet något närmare om Oryx Motoren Werke i Berlin, bara flyktiga data om tillkomst, fusion och nedläggning. Jag gjorde i början på 60-talet undersökningar i England - eftersom jag hade vissa uppgifter om exporten dit - och självfallet i Tyskland. Dürkopp-Werke i Bielfeld, som sedan 1909 var moderföretaget, skakade ointresserat på huvudet, när de fick mina frågor. En efterlysning i Das Schnaufferl, den tyska veteranbilstidningen, hade först till resultat en intressant brevväxling med Alfred Neubauer hos Daimler-Benz, som dock i sak inte gav så värst mycket. Men så damp det plötsligt ner ett brev från en gammal herre i Lindau vid Bodensjön, som hette Alfred Kunze och som uppgav sig ha varit konstruktionschef på Oryxverken 1911-1914 och ansvarig för alla modeller, som hade K i beteckning. Det var ju en fullträff! Kunze kunde ge många interiörer från sin verk-

samhet och skildrade idéerna bakom sitt arbete, men han hade inga ritningar eller sifferuppgifter kvar. Men det var mycket nog jag fick veta under vår täta brevväxling. Dessvärre kunde han inte säga något bestämt om det problem, som då mer och mer sysselsatte mig: den gamla förgasaren. Kunde man få den på plats igen skulle det betyda en fullständig återgång till originalutförandet.

Det var, som sagt, en stabil mässingspjäs med en spridare, men den såg klurig ut mitt i all enkelheten och kittlade envist nyfikenheten. Ovanpå spridaren satt en rörlig klaff, som kunde variera förhållandet luft/bränsle i relation till trottelläge och varvtal. Trotteln var konstruerad som en kikkrän. Vägen från spridare till cylindrar var oroväckande lång, operationen verkade äventyrlig minst sagt, men till slut fick alla betänkligheter vika. En vacker dag rev jag upp nymodigheterna kring Zenithförgasarens fäste och placerade originalet på sin plats, vilket mycket riktigt blev en ganska knepig uppgift, eftersom alla leder och förbindelser blivit till oigenkännlighet förvanskade. De första försöken var inte heller särskilt uppmuntrande. Efter oändliga mödor gick motorn dock till slut igång, men den var fullständigt orkeslös. Skälet kunde bara vara ett: spridaren var dimensionerad för annat bränsle än bensin. Det var lönlöst att tala den tillrätta med snålare lufttillförsel. Lösningen på problemet blev att borra upp munstycket från 0,55 till 0,95 mm. Det blev annat av, bilen blev pigg och energisk och rapp på vägarna. Lätt att starta var den inte längre, det blev nya rutiner med flödning av förgasaren och kanske också snapsning genom pyskranarna innan det blev snurr i maskinen. Och det krävdes en vältrimmad fysik hos den som skulle hantera startveven.

Jag har aldrig ångrat det bytet. Motoreffekten steg påtagligt, ända därhän att man började undra om det möjligtvis låg någon sanning i den gamla uppgiften, att bilens topphastighet låg vid 75 km/tim. Men det är inte för några fartprov man skall ligga på vägarna med en bil som denna. Marschfarten ligger någonstans strax under 45 km/tim, det är den hastighet som man känner att maskineriet trivs bra med på långturer, och där bör den få hållas. Det går att köra långsammare också, exempelvis i ett aftonlandskap med dofter av nyslagent hö eller genom skogsdungar med blanka vatten.