

Internationella automobil- och motorbåtsutställningen i Stockholm 19-30 apr...

Håkansson, Harald



National Library
of Sweden

HÅKANSON

Utst
Su.
Ry
Fal.

1905. STHLM

Aftryck ur Teknisk Tidskrift, 1905, N:o 17.

Internationella Automobil- och Motorbåtsutställningen i Stockholm

19—30 April 1905.

Mac Mahons välbekanta utrop »j'y suis et j'y reste» skulle man numera med fog äfven kunna tillämpa på automobilismen i Sverige. Denna planta från sydligare länder har trots svenskarnes omhuldande af nya ideer

kräft ett helt decennium för att blifva aklimatiserad i vårt land. Den har tydligen ursprungligen varit för svag för vårt sträfva klimat, våra dåliga stadsgator och våra synnerligen primitiva landsvägar.

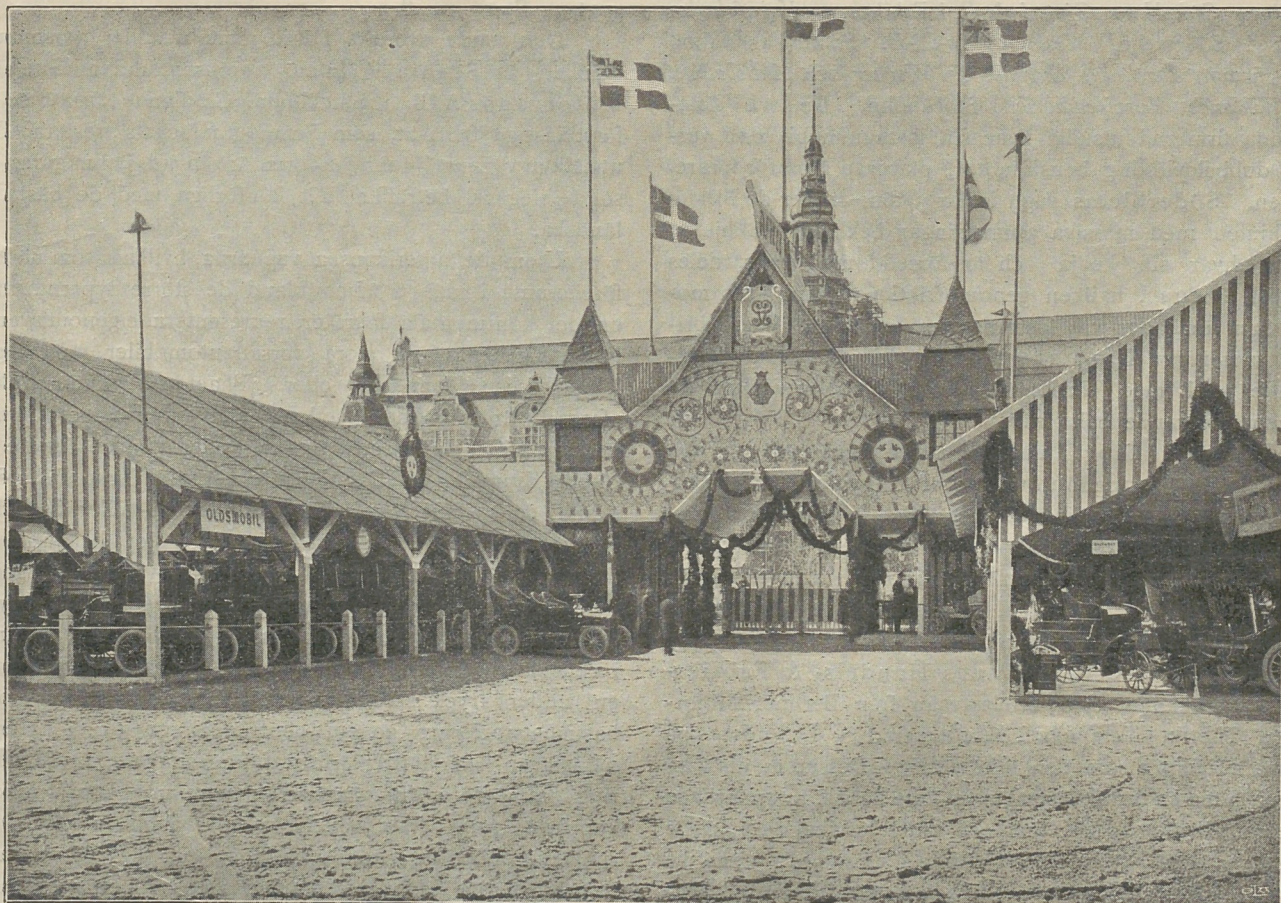


Fig. 1. Entréen till automobil- och motorbåtsutställningen i Stockholm 1905.



Med åren har den emellertid vuxit sig stark tack vare våra industridkares ihärdiga odlingsförsök samt våra affärsmäns vakna blick.

Liksom velocipedens utveckling har varit en direkt följd af segrar och nederlag på kontinentens velodromer, så utgöra våra moderna automobilers konstruktiva element resultaten af erfarenheter, samlade under de årligen återkommande hastighets- och uthållighetstävlingarne i de stora kulturländerna.

Hvarje detalj har genomgått former, hvilkas beskrifning skulle fylla volymer.

Ifrån att hafva sökt målet på olika vägar börja konstruktörerna likväl numera samla sig omkring gemensamma hufvudlinjer, så att det mången gång endast är en mindre detalj, som skiljer det ena fabrikatet från det andra.

Utvecklingen har gått raskt och är märkbar ej blott för fackmän.

Den sedan den 19 dennes pågående, af Svenska Automobilklubben arrangerade automobil- och motorbåtsutställningen på Djurgården i Stockholm ger en ganska god föreställning om automobilteknikens nuvarande ståndpunkt i allmänhet. Nästan alla slag af motorvagnar och motorbåtar äro här exponerade med undantag af sådana lyxpjeser, som ej kunna påräknas få någon afsättning i vårt land. Det skulle föra för långt, att här ingå uti någon mera detaljerad beskrifning af de utställda föremålen, men vi skola i stället granska dem gruppvis med afseende på deras olika användningsslag.

Utställningen är internationell, och man skulle i stort sedt kunna säga, att motorbåtsafdelningen är inhemsk men allt det öfriga utländskt. De svenska fabriker, som utställa automobiler af egen tillverkning, äro endast fem: nämligen *Söderbloms Gjuteri-A.-B.* i Eskilstuna, *Vagnfabriks-A.-B.* i Södertelje, *Maskinfabriks-A.-B. Scania* i Malmö samt firman *Bertheau, Engvall & Wagner* och *Aktiebolaget A. Wiklunds Velocipedfabrik* i Stockholm. De två förstnämnda firmorna utställa hvar sin lastautomobil med vertikal dubbelcylindrig bensinmotor, placerad framför förareplatsen. *Söderbloms* vagn lastar 3 ton, drifver de liksom framhjulen med massiva gummiringar beklädda bakhjulen genom hvar sin kedja och är försedd med en särdeles praktisk lyftkran, hvilken genom friktionsväxling från motorn kan användas vid lastning och lossning. *Vagnfabriks* motorvagn lastar $2\frac{1}{2}$ ton och drifves genom långsgående axel med cardanlänkar och konisk utväxling till vagnens roterande bakaxel.

Wiklunds fabrik utställer jämte annat en $2\frac{1}{2}$ ton »N. A. G.» lastvagn, tillverkad af Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft i Berlin. Understället, som hvilar å gummiklädda hjul, är väl byggt och ansluter sig väsentligt till den välbepröfvade *Daimler*konstruktionen med undantag af utväxlingen till bakhjulen, hvilken här sker med kedjor för att erhålla mera elastisk gång.

Firman *G. C. Gjestvangs Handels- & Fabriks-A.-B.* i Stockholm visar en lastvagn från *Berliner Motorwagen Fabrik, Tempelhof*, konstruerad i hufvudsak på samma principer som den sistnämnda. Dessutom utställer samma firma en fransk lastvagn, »system Latil», af synnerligen intressant konstruktion, helt och hållet afvikande från de öfriga. Denna lastautomobil hvilar å fyra hjul, af hvilka de två främre äro gummibeklädda samt drifvande. Bensinmotorn om 12—14 hkr är tvåcylindrig, horisontal, samt är jämte utväxlingsanordningen anbragt öfver den främre

vagnsaxeln och bildar med denna ett slags förspann, som kan placeras under olika vagnar. Drifkraften öfverföres från växellådan medelst cardanlänkar och dref till de på korta styrtappar sittande kugghjulskransade framhjulen. Bakom förareplatsen liknar vagnen en vanlig flakvagn. Enligt uppgift lär denna typ med godt resultat hafva användts vid franska armétransporter.

Öfvergå vi till personautomobilerna, så finna vi de lätta amerikanska typerna i stort antal representerade.

Dessa kännetecknas af en encylindrig horisontal bensinmotor om 6 å 7 hkr, arbetande med långt slag och en hastighet af 600—800 hvarv pr min. Motorn är placerad i en låda bakom den för två personer afsedda sit-sen. Utväxlingen sker på planet-hjulsprincipen med bromsning af det ena eller det andra kugghjulssystemet. Vid full fart utkopplas planetväxeln, och motorn drifver den bakre vagnsaxeln direkt med kedja.

Dylika automobiler utställas af *Gjestvangs* (»Oldsmobil»), *Bertheau* (»Cadillac») och *A.-B. Södertelje Verkstäder* (»Norden») m. fl. Dessa typer, hvilka tillverkas i tusental i Amerika och säljas öfver hela världen, likna hvarandra som bär, äro billiga, lättskötta och kraftiga samt därför omtyckta och synas vara predestinerade till den stora allmänhetens normalautomobil.

Vid tiden för den förra automobilutställningen i Stockholm för två år sedan existerade den s. k. *voituretten* med »spindelväfs»hjul och hastigt gående motor, placerad framtill under en huf, som samtidigt användes till baksits. Denna typ har numera försvunnit och ersatts af den förutnämnda amerikanska.

En och annan afkomma i enklare men kraftigare gestalt påträffas dock här och hvar, såsom t. ex. »Bébé Peugeot», »Star» m. fl.

Den enda svenska fabrik, som utställer personautomobiler, är *Scania* i Malmö, representerad af Svenska Motorvagns-A.-B. i Stockholm. Glädjande är att se det förstklassiga fabrikat, som *Scania* nu lyckats prestera. Dess utställda vagnar i tonneau-form äro hvad jämn gång och solid elegans beträffar fullt jämförliga med de bästa utländska.

Utom de amerikanska vagnarna, hvilka såsom nämndt förekomma i mängd äfven bland de större typerna, hafva en del kontinentala fabriker, representerade genom svenska importfirmor, sändt stora personautomobiler med vagnskorgar å la »Tonneau» eller »Phaeton». I konstruktivt afseende är skillnaden mellan de olika fabrikaten i allmänhet ej stor; de ansluta sig mer eller mindre till de berömda dragen hos »Daimler-Mercédes». I nio fall af tio skulle en specifikation lyda sålunda: två- eller fyrcylindrig motor placerad främst på understället, helgjutna cylindrar två och två, mekaniskt styrda ventiler, förgasare med automatisk reglering, magnetelektrisk tändning, cylinderkyllning med pumpcirkulerande vatten och återkyllning i cellkondensator med fläkt, automatisk centralsmörjning från en under tryck stående oljebehållare, automatisk motorhastighetsreglering genom centrifugalregulator i förening med stryp- och luftreglering af förgasningen, kraftöfverföring från motor till växellåda genom uttryckbar friktionskoppling, samt från växellåda till bakhjulen genom två rullkedjor eller ock från växellådan till vagnens roterande bakaxel genom långdgående cardanaxel i förening med konisk växel, 3 å 4 hastighetsförändringar samt backgång genom inskjutning af kugghjul med olika utväxlingsförhål-



landen, alla för kontinuerlig nötning utsatta axlar löpande i kullager, ram af prässad stålplåt, bromsar å motoraxelns förlängning samt å bakhjulen, styrning stötfri medelst ratt och skrufväxel samt lika stora hjul af trä med stål-naf, stålföljare och pneumatiska gummiringar.

Bland firmor, som utställa större personautomobiler märka vi Wiklunds Velocipedfabrik med tvenne 4-cylindriga »star»-vagnar samt ett 20—24 hkr 4-cylindrigt underställ, typ »N. A. G.», kanske det bäst utförda på hela expositionen. AB. Sjöexpress visar en 24 hkr tonneau »Darracq» samt en 30 hkr »Pope Toledo», utställningens clou med afseende på största hästkraftantal. Södertelje Verkstäder exponerar en 12—14 hkr »Michigan tonneau» samt en 16—18 hkr »turistautomobil Norden». En »Ford tonneau» utställas af A. Östberg & C:o, »Cadillac»- och »Clément»-automobiler af Bertheau, Engvall & Wagner samt »Olds-tonneaus» i olika storlekar af Gjestvangs H. & F. A.-B. Sistnämnda firma utställer äfven en särdeles elegant »Benz Dubbel Phaeton» med sidoingång, ett prima nummer.

Heland & Selin i Örebro framföra vagnar af system »Maurer-Union» med kontinuerlig hastighetsförändring genom friktionsskifutväxling.

Varu- och reklamautomobiler finnas i flera former; de flesta af dem utgöras af mindre personvagnar, hvilka fått sig ett skåp placeradt på bakstäfven. Anmärkningsvärd är den Cadillac-postvagn, som man under några månader dagligen har sett kila omkring mellan hufvudstadens postkontor.

Af trehjulingar finner man endast trenne, en person- och en varu-»cyklonett» af AB. Bröderna Langborg samt en »Rexette», gemenligen kallad »Skalbaggen», utställd af AB. Sjöexpress.

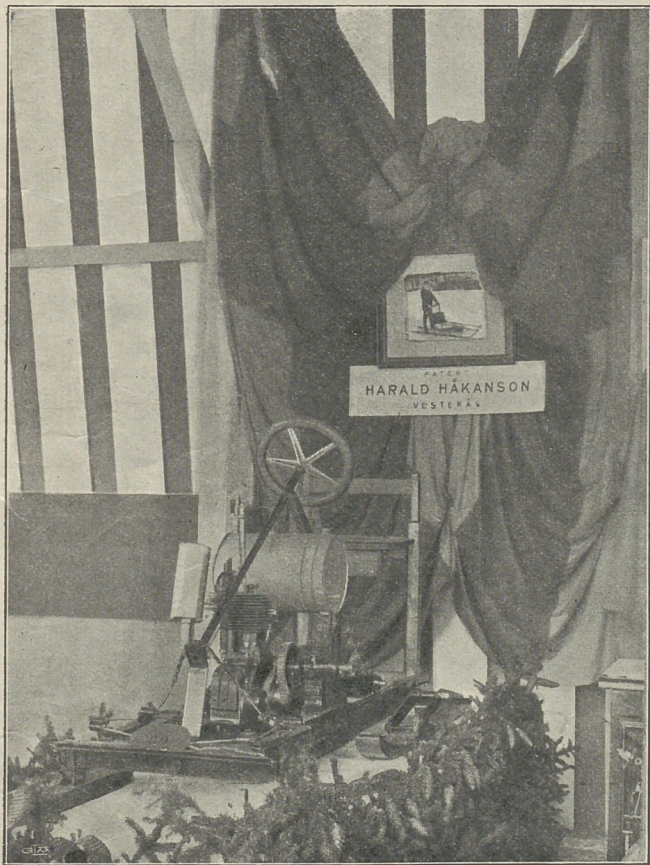


Fig. 2. Håkansons motorsläde.



Fig. 3. Utställda motorbåtar.

Motorcyklar med $2\frac{3}{4}$ å 3 hkr motorer utställa AB. Amerikansk Cycle-Import, Wiklunds Velocipedfabrik samt Bröderna Langborg.

Å den förra automobilutställningen i Stockholm funnos tre svenska motordressiner; å den nuvarande upptäcker man endast en svensk, tillverkad vid Hults Bruk enligt Bertheau's konstruktion samt en amerikansk, system »Olds».

Slutligen utställer undertecknad en motorsläda (se fig. 2), hvilken, försedd med en $2\frac{3}{4}$ hkr cykelmotor, vid godt slädföre kan framföra en å två personer med en hastighet af 30—35 km. i timmen. I sin nuvarande form har denna motorsläda endast varit afsedd för experiment.

I det ofvanstående hafva vi granskat nästan samtliga de automobiler, hvilka drifvas af explosionsmotorer. Ångautomobiler finnas ej alls, och endast fyra elektriska vagnar drifna med ackumulatorer äro representerade på utställningen. Dessa äro en kupé med inre förareplats, tvänne lätta vagnar typ »Pope-Waverley» för två personer samt en större personvagn från Alfred Dinin, Paris. Samtliga elektromobiler utställas af Gjestvangs H. & F. A.-B.

Utom motorbåtar och dess tillbehör omfattar den ifrågavarande utställningen, hvilken är den största i sitt slag af de hittills i Skandinavien hållna, en mängd andra föremål, hvilkas blotta uppräknande skulle alltför mycket inkräkta på det disponibla textutrymmet. Vi vilja dock framhålla gummiringar från Dunlop och Continental, Bramp-ton kedjor, Riemanns och Ducelliers lyktor, Bosch's magnetiska tändapparater, Hellesens torrelement, beklädnadsartiklar m. m.

Samtliga ofvannämnda utställningsföremål äro installe-rade i det å Kaptensudden speciellt för ändamålet uppförda paviljonkomplexet, hvilket omsluter en yta af 60×60 m².

Motorbåtsutställningen omfattar dels båtmotorer, propellrar, ritningar och modeller m. m., inrangerade i paviljongerna, och dels färdigmonterade motorbåtar, hvilka ligga förtöjda vid pontonbryggan i Djurgårdsbrunnsviken. Från en detaljerad beskrifning af denna utställning, hvilken möjligen kommer att behandlas af skeppsbyggeriafdelningen, kunna vi så mycket bättre afstå, som de förnämsta båtmotorerna helt nyligen varit utförligt beskrifna i denna tidskrift (se T. T. n:o 2 i år), och vi skola därför endast i korthet omnämna några af de utställande firmorna. A.-B. Sjöexpress visar en 27 fot lång racerbåt med 12

hkr dubbelcylindrig »Dion Bouton»-motor samt dessutom vid pontonbryggan 5 st. olika båtar, varierande i pris från 1 200—6 000 kr.

Bertheau utställer sin bekanta fotogenmotor dels ensam och dels monterad i en större, däckad båt.

En välbyggd bensinmotor med en sinnrikt omkastbar 3-bladig propeller finner man hos Halldin & C:o från Örebro, hvilka äfven hafva några trefliga båtar liggande vid pontonbryggan.

Bolinders nya fotogenmotor, system Rundlöf, och Motoraktiebolaget Reversators motorer med omkastbar rörelseriktning förtjäna den allmänna beundran deras så omsorgsfullt byggda maskiner uppväcka.

Bland andra af de 35 anmälda motorbåtarna finna vi representanter från Svenssons Automobilfabrik (Avance), Amerikansk Cycle-Import med en ameri-

kansk Lozier motor, Ortala Maskinfabrik, Rudéns motorbåtsvarf, Lidingö, Svenska Motorvagns-AB. samt Vagnfabriks-AB. i Södertelje.

1905 års automobilutställning har gifvit en god föreställning om motorvagns- och motorbåsteknikens nuvarande ståndpunkt. Den har konstaterat, att allmänhetens intresse och köplust är i stigande. Den har visat oss, att en kraftig båtmotorindustri har uppstått i vårt land, hvilken ger löfte om ett snart realiserande af den stora allmänhetens förhoppning: hvarje familj sin egen motorbåt. Men den har också tillfullo bevisat, att vi åtminstone med afseende på de mindre automobiltyperna ännu äro fullt beroende af utländsk produktion. Männe ej det vore värdt beakta denna lösen: uppfinn mindre, konstruera mera, men framför allt tillverka omsorgsfullare.

Harald Håkanson.

