

Av Kent Olsson

Den som börjar intressera sig för automobilens historia, stöter ofelbart på namnet Carl Benz.

C Benz och Gottlieb Daimler fick båda två ett explosionsmotordrivet bensinfordon att röra sig av egen kraft 1885. Båda hade då i många år sysslat med gasmotorer, men trots att de inte bodde så väldigt långt från varandra, kom de aldrig att träffas. Båda kom att gå vidare som tillverkare av bensinmotorer, och deras huvudsakliga användning i början var mer för båtar och stationärt bruk — produktionen av självgående landfordon sågs med största skepsis av omgivningen.

Benz, vars produkter vi skall hålla oss till här, blev ledande på den lilla marknad som fanns — dvs mer som leksak åt äventyrlige rike män, än något annat. Fram till slutet på 90-talet hade Benz produkter ett alldeles ypperligt anseende, men medan utvecklingen gick starkt framåt hos konkurrenterna, som lade mycket arbete på att få bättre vägegenskaper, hastighet, bromsar och komfort, var Benz ganska övertygad att hans produkter hade nått sin fulländning. Människan var ändå ej skapad att färdas fortare än hon klarade bakom en häst, varför de 15-25 km/tim som Benz-vagnarna då klarade var ganska så lagom — föga anade att bilar med hans namn bara 10 år senare skulle gå 10 gånger så fort. Året 1894 tillverkade Benz 67 bilar, 1899 blev 572 bilar till, år 1900 rekordproduktionen med 603 tillverkade bilar — Benz var då världens största bilfabrik med denna produktion. Sedan kom en period av kräftgång...

Nya tider

Med det nya seklets intåg, följde en stor entusiasm inför teknikens utveckling, och de människor som köpte automobil, tjusades ej längre av möjligheten att hackigt och mödosamt förflytta sin kropp i ett mekaniskt fordon — nu drömde man om att flyga upp för backarna, om att snabbt som pilen ila fram över landskapet. Här tog gamle konkurrenten Daimler nu ledningen med sina nyutvecklade »Mercedes«-bilar, och Benz försäljning sjönk alltmer. Carl Benz blev petad från flera

1912 BENZ

14/30 PS Sportphaetong



ansvarsfulla poster inom sitt företag, då dess direktion insåg att han ej längre följde med i utvecklingen. 1903 lämnade han i vredesmod företaget, för att senare starta om på nytt med Firma C Benz & Söhne i Ladenburg. Detta företag kom att tillverka bilar, men i betydligt blygsammare omfattning än det ursprungliga bolaget, fram till 1926. Detta nu om Carl Benz — den verkliga pionjären. Som »brukligt« är i uppfinnarsammanhang blev han ej rik, men äran har han för evigt.

BENZ — Kejsarnas bil

Inom det ursprungliga bolaget satte man till alla klutar för att återfå sin rang, då Carl Benz lämnade företaget. Framgångsrika konstruktörer, bland dem Marius Barbarou från Frankrike anställdes, och på bara några år var man åter på toppen av Världens biltillverkare. Från 1904 var BENZ bilen på modet bland Europas Furstehus och finansmän, liksom även i många andra delar av världen. Prins Heinrich av Preussen (berömd för att han lånade sitt namn åt de stora biltävlingarna i Tyskland) höll sig utslutande till BENZ-bilar, och även den svenska kunga-familjen höll sig med ett flertal BENZ, av vilka åtminstone en, en stor 40 Hkr kedjedriven vagn fortfarande finns bevarad.

Den snabba tekniska utvecklingen hos BENZ, och det nyvaknade intensiva intresset för de stora biltävlingarna, kom att leda till några av bilhistoriens mest berömda racervagnar...

Från 1905 utvecklade man tävlingsversio-

ner, mer eller mindre specialiserade ur de standardvagnar som fanns i produktion. Otaliga varianter med de mest skiftande cylinderdimensioner såg dagens ljus, och så småningom utvecklades speciella racerbilar — bl a vann BENZ övertygande Frankrikes Grand Prix 1908 med en bjässe på 150 Hkr, givetvis kedjedriven, då man med den tidens material i metaller och oljor hade svårt att få fram bakaxlar med kardandrift som höll för dessa effekter.

Av de olika racervagnar som utvecklades, slogs dock alla rekord — i dubbel mening — av den gigant som utvecklades från 1908 års racervagn. Denna överdådliga maskin fick en 4-cylindrig motor om 180×200 mm, vilket resulterade i en slagvolym om inte mindre än 21,5 liter och en effekt av 200 Hkr vid 1600 rpm. Motorn var färdig 1909, och gick då in i en liten produktion — 3 chassi-längder framställdes, en kort racervagn, ett sportchassie, samt ett längre för »touringbilar«. En av dessa senare lär enligt trovärdiga källor ha funnits i Fam. Axelson-Johnssons ägo. Den som har bilder eller andra tips om denna bil, ombedes kontakta författaren — den bilen skall vi med glädje skriva historien om.

Odödlighet vann racervagnarna, då Bob Burman i USA körde 228 km/tim år 1911. En svindlande hastighet med smala vulstäck som enda kontaktpunkt med moder Jord, och små runda skyddsglas framför ögonen som enda skydd mot fartvinden. Tala om heroiska racerförare...

Bilen fick smeknamnet »Blitzen-Benz«.

och BENZ kunde i sin reklam sammanfatta storheten av det hela i en enda mening: »Endast en kula har färdats snabbare«. En »Blitzen-Benz« gick alltså mer än dubbelt så fort som någon flygmaskin då klarade, och hastighetsrekordet stod sig över ett decennium. Ljudet från en »Blitzen-Benz« har liknats vid dånet i en artilleriduell — detta är säkert och korrekt, då varje tändning i motorn bringar 5 ½ liter komprimerad bensingas att explodera...

Vi kan bara ana, vilket intryck allt detta gjorde på folket i en värld, som fortfarande till största delen utgjordes av en enkel jordbrukande befolkning, med mycket låg utbildning.

När vi nu alltså kommit in i 10-talets allra första år, ser vi BENZ-fabriken på höjden av sin styrka, med ett perfekt rykte, och stort tekniskt kunnande. På denna tid hade man en väl fungerande produktion, och ett stort antal chassie- och motorstorlekar tillverkades, den minsta på 8/18 PS (ca 2 liter) upp till »Blitzens« 21 ½ liter.

Bland de mer normalstora vagnarna var den typ 14/30 PS vi ser på bilderna (se nästa uppslag), motorstorlek 3 ½ liter. Detta var en av de mest uppskattade modellerna BENZ tillverkade, gick i produktion från 1909 till ca 1921, och var välbalanserad och harmonisk modell som såldes i betydande antal.

Ett bevis på variationerna på bilarna vid denna tid — då det verkligen var köparen som beställde, och bestämde, är det faktum att det fanns 4 olika chassie-längder att få, dels ett drosk-chassie med hjulbas 2920 mm, därefter 2 olika normal-chassier med hjulbas 3000 resp 3150 mm, och slutligen så ett sportchassie om 2928 mm. Den här visade vagnen är något så ovanligt som en sådan sportvagn — och någon mera sådan är ej känd någonstans enligt de källor vi kontaktat, levererad ny hos Automobil & Flugzeugbetrieb Fritz Nehl, Berlin-Halensee, enligt en skylt på torpedvagnen.

Äventyr & tumult

Just denna bil önskar man kunde tala, och berätta om de äventyr den varit med om. Några bitar av dess historia är känd, en del rykten om bilen finnes — och sedan kan vi bara gissa resten, hur den har överlevt 70 år och 2 världskrig.

Känt är att chassie-detaljerna är stämplade AG12 — Benz interna typbeteckning på 14/30 PS är AG, byggserie nr 12, som tillverkades (av slump) just året 1912 enl Mercedes-Benz-museet, och detta stämmer även med motornumret 7882, som skall ligga i serie 1912. Bilen har alltså originalmotorn kvar.

Ryktet säger att Generalfältmarschalken August von Mackensen (mannen med dödskalitrupperna, se din historiebok) skulle varit förste ägare till bilen, men detta har ej säkert kunnat beläggas. Klart är dock, att bilen efter första världskriget karosserades om av då nystartade firman Voll & Ruhrbeck, Berlin — de startade sin verksamhet 1918, och kom att bli kända för sina avancerade specialkarosser ända fram till andra världskriget, då även detta företag stöp.

Detta att karossera om en bil var mycket

vanligt efter 1:a världskriget. Bristen på material, yrkesfolk, lokaler och maskiner gjorde att man hade svårt att få igång en bilproduktion igen, varför ett kvalitetschassie typ BENZ ofta fick en ordentlig översyn/renovering, ofta till vad fabriken i sina fakturor kallade »nyskick«. Då man i princip fortsatte efter kriget med sina bästa förkrigsmodeller — till nytveckling fanns nästan inga resurser alls, det gällde då mer att bygga upp fabriken — så fick en kund med ett bra förkrigs-chassie en helt modern vagn genom en sådan omkarossering.

Denna BENZ-vagn kom sedan tidigt till Norge, där bruksägaren Alf Narverud året 1921 fick sig tilldelat reg nr F 33. 1925 registrerades vagnen på Chr. Hans Narverud, Dahlen i N Eiker, och samme ägare noterades i bilregistret år 1930. Så småningom kom bilen att bli degraderad från herrefolksvagn till mulåsa...

Mulåsan

När karosseriet kapades i bitar vet vi inte — kanske kan någon av våra norska läsare hjälpa till med upplysningar? Klart är, att när en ingenjör Neve så småningom, någon gång efter kriget fann bilen, och bevarade den för eftervärlden, var den ohyggligt sliten, sönderbruten och förstörd. Karosseriet var avskapat 10 cm bakom brandskottet, och denna del inkl framsätet till mitt under bakkörrarna var helt borta. Till all lycka hittades dock åtskilliga viktiga delar till karossen på en loge, bl a de 3 dörrarna, vindrutan samt karosseribakdelen inkl inbyggd suflett. Ratt och styrsnäcka var ersatt med en Chevrolet-styrning ca 1925 — denna kortare rattstång gjorde att det blev plats för ett längre lastflak. I detta misshandlade skick kom bilen till Sverige i början på 70-talet.

Visionären

Då Hasse Winberg i Skara för 10 år sedan bestämde sig för att köpa detta vrak till bil, var han den store visionären. De allra

flesta människor ansåg bilen vara på gränsen till vad som var möjligt att renovera, men Hasse såg framför sig hur bilen skulle kunna bli, med sina extrema karosserilinjer, mycket mässings-beslag, i blankaste vitt med en yppig skinnklädsel.

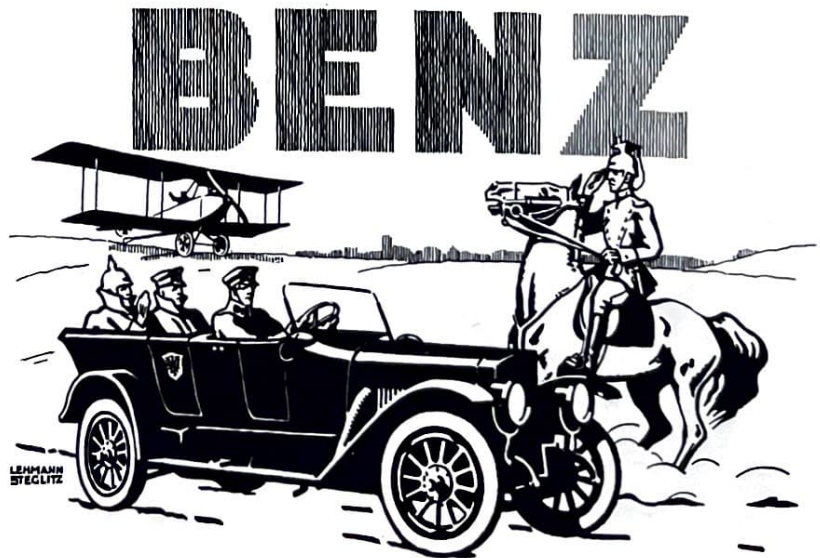
De praktiska bekymmer Hasse och hans utvalda medhjälpare ställdes inför, fick ibland drömmarna att försvinna i dimmans töcken, så det är till stor ära för alla inblandade att vi får se denna unika bil i det här skicket. Vid årets »Mässings-rally« i Hässleholm fick bilen fullt rättmätigt pris för årets bästa renovering.

Renoverings-möder

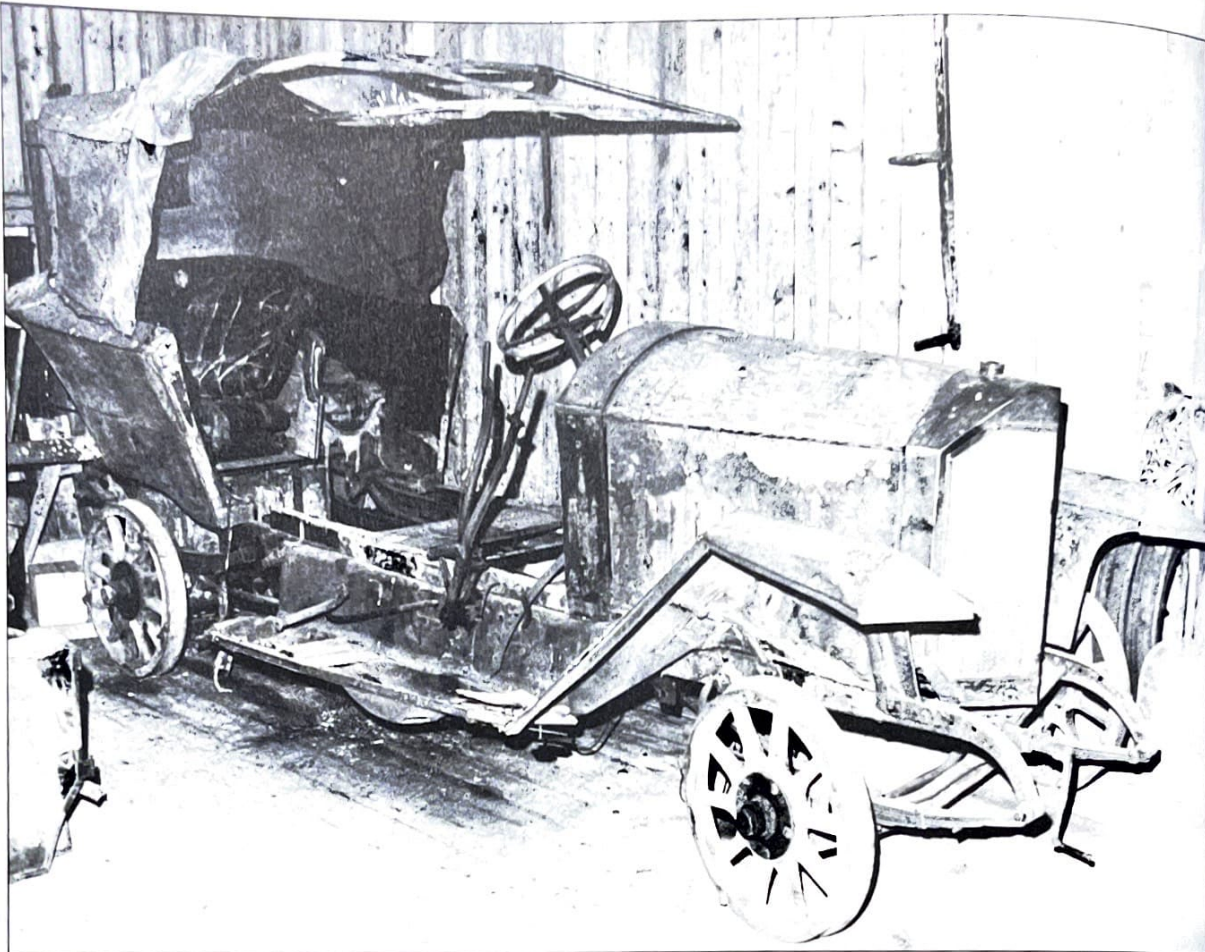
Till att börja med försökte man få loss motorn. Det visade sig finnas så mycket rost inne i cylindrarna, att man med skavstål fick avlägsna denna, innan man kunde få ut kolvarna, att kamaxeln var så nerkörd, att en helt ny måste tillverkas (SKF-stål kvalitet 145A, som härdar till ett djup av 1,0-1,2 mm). 3 av motorns 4 fästöron var helt avbrutna p g a vridningarna i ramen på de usla fjällvägarna. Att svetsa ihop dessa gamla aluminiumdelar är inget för nybörjare — men man fann rätt man för jobbet, som vågade anta utmaningen.

Magneten fattades, men på en loppmarknad fanns »rätt« magnet-typ, med rätt tillverkningsnummer från 1912 — dock med fel rotationsriktning. Dennis från Kvänum klarade den ombyggnaden, som så mycket annat på bilen. Gustavsons Bilelektriska i Lidköping hade en man i Stockholm, som lindade om ankaret — det började under de första provkörningarna att spöka genom invändiga elektriska överlag. Av värmen i överlag smälter då den gamla shell-lack isoleringen, och magneten beakar snart ihop. Nu startar motorn med lätthet på veven.

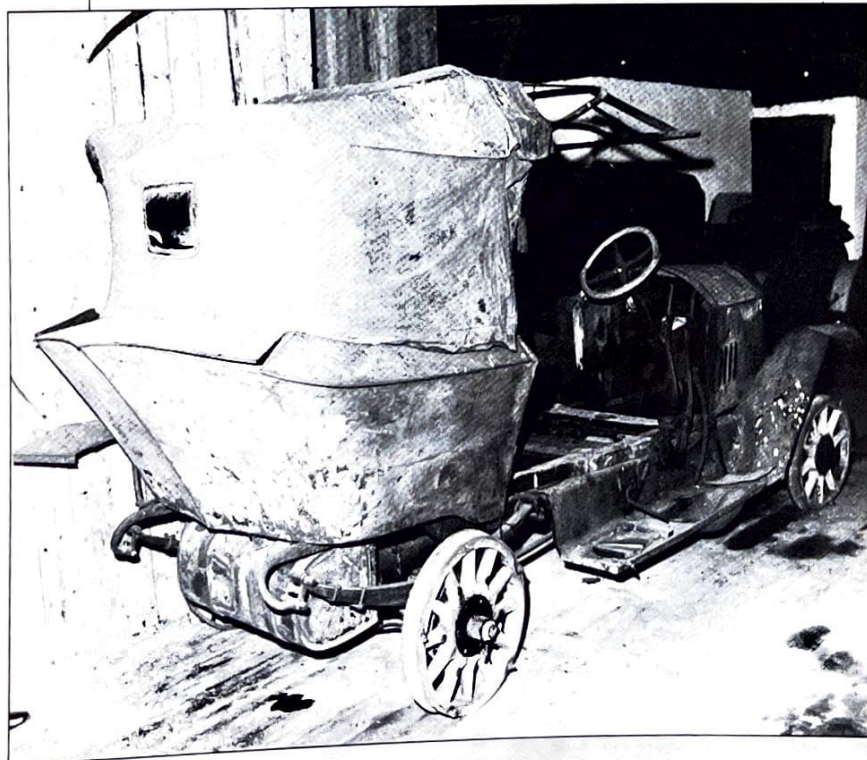
Chassiet gav än mer arbete — åtskilliga nitar i ramen hade börjat spela upp och var halvt genomslitna av ram-rörelserna. Ramen blåstrades, nitades om, riktades, målades. Växellådan fick de flesta av sina drev och lager nytillverkade (rakskurna



AUTOMOBILE u. FLUGMOTOREN



Benz 14/30 PS 1912 i fyndskicket. Här krävdes en mycket omfattande renovering av nära nog proffs.



Endast baddelen av karossen var någolunda intakt.

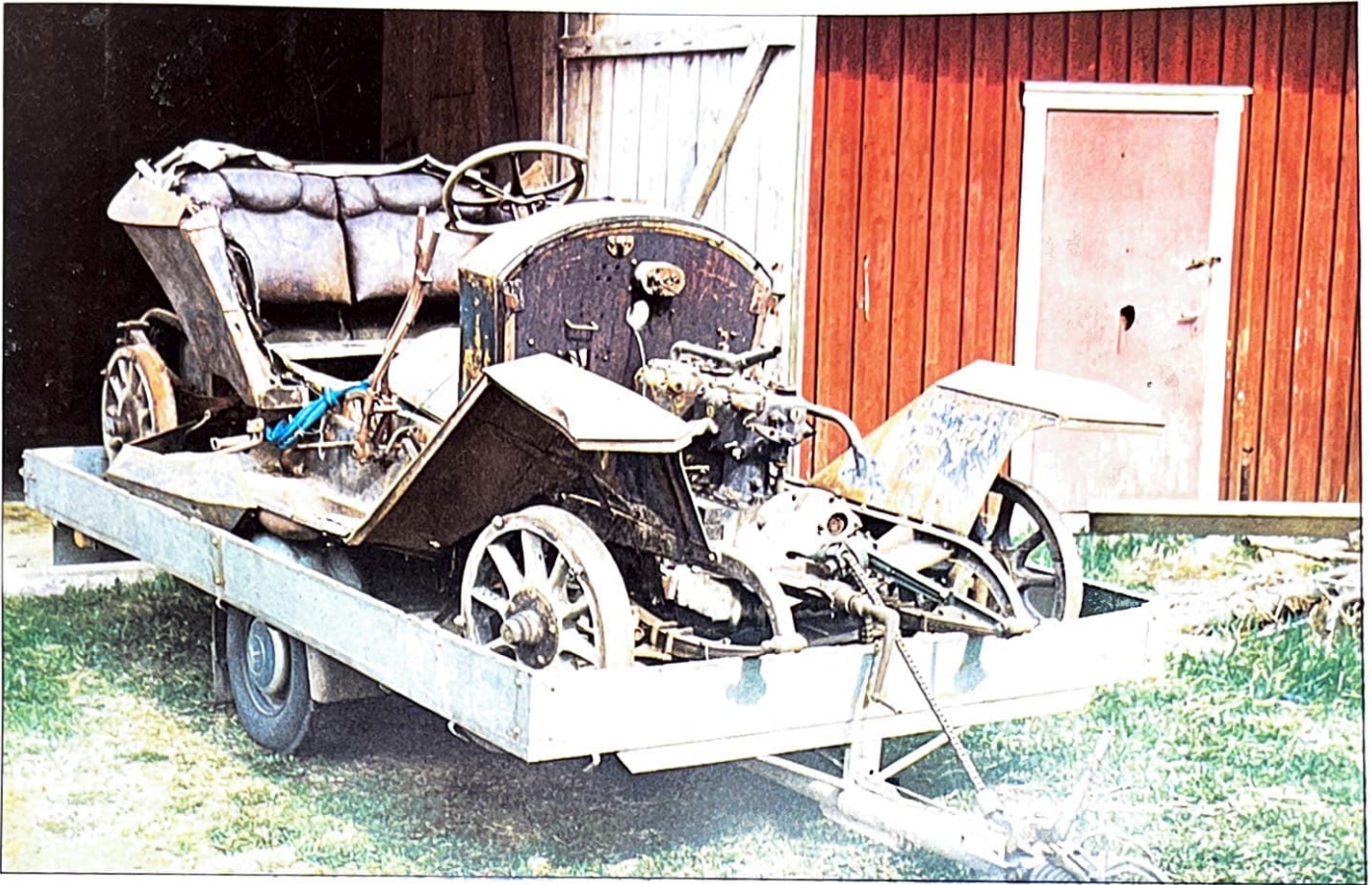
drev är ej särskilt svåra att tillverka), och sedan passades motorn in, justerades upp exakt i linje med växellådsaxeln, då det är en stum mekanisk förbindelse. Den stora kardanknuten med gammaldags mäsingsglidblock var totalt utsliten. F n är den ersatt med en modern kardanknut inbyggd i det gamla höljet.

En original BENZ styrsnäcka återfanns, undrens tid var då ännu ej förbi, hos allas vår »Tage i Paradiset» (Svenljunga) i hans lagergömmor. Dennis konstruerade alla leder, hävarmar osv från snäcka till motor (handgas, tändningsreglage) efter gamla foton och mycket eget tankearbete.

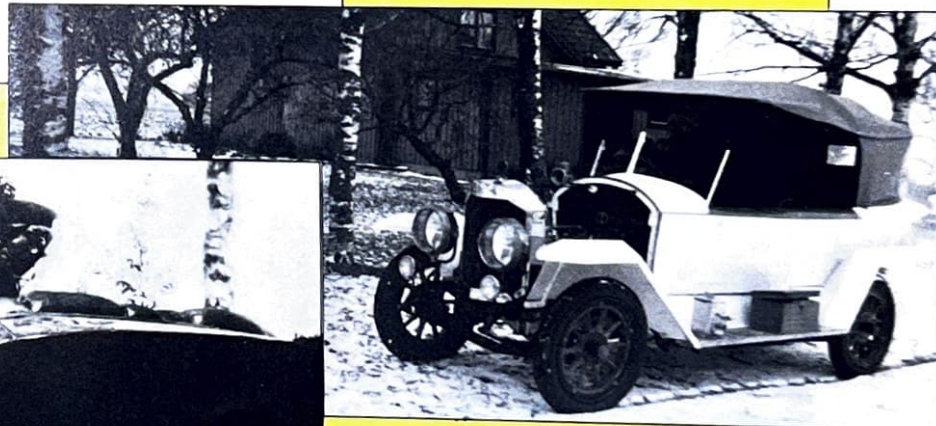
Fjädrar, hjul, upphängningar, bakaxel renoverades och passades in – så efter några års arbete fanns så ett rullande chassie.

Uppbyggnaden av karosseriet blev ett jättearbete. Hur många gånger nya träbitar tillverkades, passades in, fick kasseras, nya tillverkas osv är alldeles omöjligt att räkna ut. Det är »svåra» former i denna kaross, formerna växer fram underifrån och uppåt, framifrån och bakåt, inifrån och utåt. Efter många timmar passade åter originaldörrarna i sina nya ramar, och ny plåt kunde börja handdrivas över stommen. Efter mycket knackande, värmande, filande blev det dags för lack – och »givetvis» valde Hasse den klassiska vita färg, som varit i Herberts färgprogram sedan 1901 (om vi nu skall våga tro på försäljaren...). Annars återfanns faktiskt stora delar med originalfärg (1918) på karossen. Bilen var då en mycket speciell och sober mörkt blågrön skönhet...

Läderklädseln är ett mästerverk, noggrant kopierad med alla fickor, mönster



Hemkomsten...



Första provkörningen.



Bilen under 1920-talet i Norge.

och häftningar efter de rester av originalklädsel som fanns kvar i bakpartiet. Här valde Hasse en lugn, harmonisk mellanbrun skinnfärg.

Med sina många mässingsbeslag, stora lampor, spetsiga skärmar, vindruta, kylare och båtstjärt (kanske skulle man döpa den till »spitzen-Benz«, om vi nu vågar vitsa) och övriga extrema karossformer är bilen inte bara »ful-snygg«, den är alldeles bestämt en av landets allra finaste automobiler — en imponerande vagn Hasse och hans medhjälpare kan vara mycket stolta över att ha renoverat så väl.

Att köra

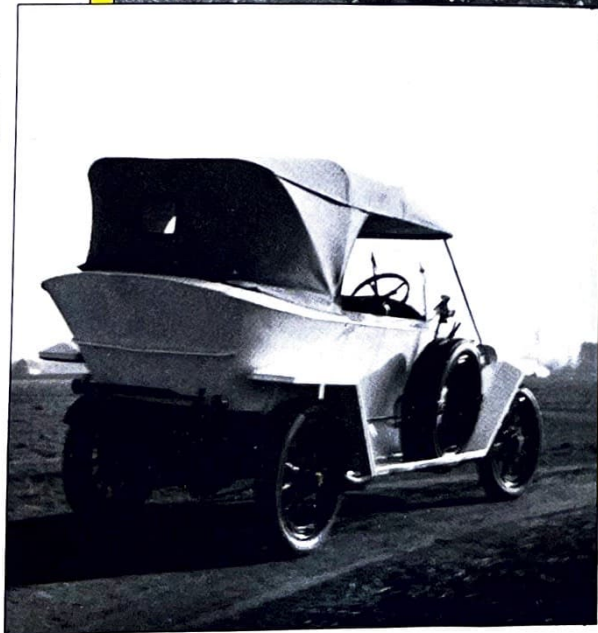
Vi börjar givetvis körningen av en sådan



Benzen färdig för besiktning.



Klart för utfärd med flaggan i topp.



Här ser vi karossens bakmars form.

här vagn, med att kontrollera att allting är väl smort, och framförallt att olja är påfylld i motorns smörjapparat (härför pumpas oljan ut i små doser till ramlager m m, stänker sedan av farten runt inne i vevhuset och smörjer genom stänkmotorn cylinderväggar osv för att sedan rinna ner i vevhuset. Överflödiga olja cirkuleras ej tillbaka i motorn, utan droppar ut i det fria via ramlagren. Miljövännerna må vrida sig som oljeindränkta maskar vid tanken.)

Efter detta ser man till att förgasaren har gott om bensin, och gärna flödar över litegranna, drar runt motorn några varv med kortsloten magnet, så att den drar in bensingaserna utan att man behöver tänka på baktändningar. Aktivera tändningen, ställ handspaken på lågtändning, och med handgasen uppjusterad några snäpp på sitt reglage, väcker man denna stora fyra till liv med ett snärtigt halv-varv på veven.

Man frapperas över hur mekaniskt tyst motorn går — och det stora svänghjulet sörjer för en mycket mjuk, lugn gång — ett kvalitetsarbete.

Kopplingen är en rejäl konkoppling med läderbeläggning, och den bör behandlas med viss respekt, ty den biter rejält då den tar.

Växellådan är fyrväxlad plus back, och givetvis helt osynkroniserad, med raskurna drev. Dessa har en betydligt högre ljudnivå än den moderne bilföraren skulle tolerera, men för den som vet vad det är som orsakar ljudet, är det fullt jämförbart med god klassisk musik.

Ettans växel är så låg, att den nu inte behöver användas i moderna förhållanden på Västgötaslätta, tvåan duger alldeles lagom att starta på. Växellådan är lätt att växla efter lite övning, och motorn segdrar tyst och ryckfritt som en



ångmaskin, så behovet att växla är ej heller så stort.

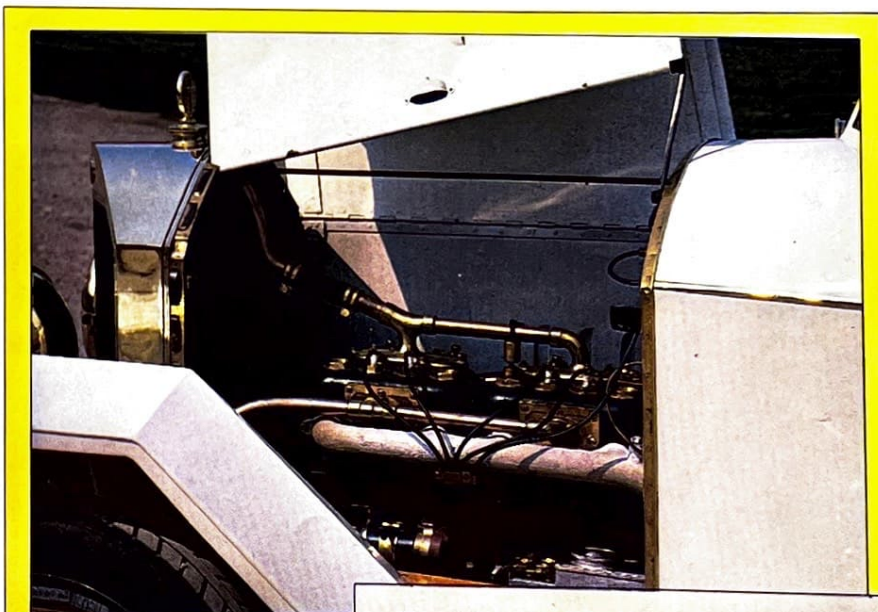
Vägnätet på tioalet var både knöligt, gropigt, krokigt och backigt, så bilarna var i allmänhet utväxlade för att gå 40-60 km/tim på högsta växeln, och i detta fartområde trivs BENZ-en utomordentligt. Toppfarten anges till 85 km/tim.

En automobil från denna tidsperiod, är knappast vad vi i dagens mening kallar sportig, vad beträffar fart och bromsar. Däremot är det en underbar »sport» att köra den, om man uppskattar precision och känslan för ett maskineri på hjul. Känslan kan vara helt berusande, att resa genom dag och natt, över berg och dal, känna dofterna, höra ljuden, känna vinden mot skinnrocken...

Tack Hasse, Dennis etc för att ni återgav oss denna härliga automobil...

Kent Olsson

Benzen i passande miljö – Maltesholm slott i Skåne.



Under den vackra vita motorhuvu döljer sig en 3,5 liters rak 4:a i 2 block.

Tekniska data

Motor: Rak 4-cyl, 4-takt, 2 block.

Cyl. dim: 90 x 140 mm, 3564 cc.

Effekt: 33 Hkr vid 1600 rpm.

3-lagrad vevaxel, smörjn. med excenterpump. Sidventiler.

Växellåda: 4 växlar framåt, rakskurna drev.

Hjulbas: 2928 mm.

Spårvidd: 1300 mm.

Vikt: 1590 kg (tjänstevikt).

Tankvolym: 66 liter.

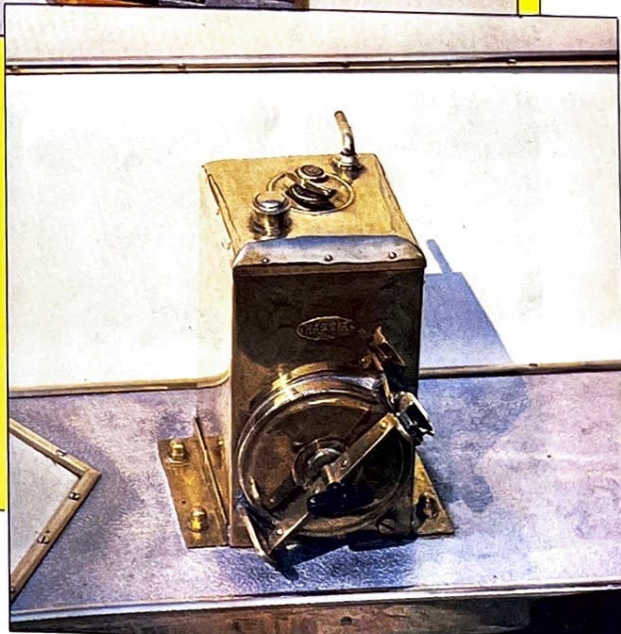
Hjul: Avtagbara Continental-fälgar, träartillerihjul.

Däck: 820 x 120 vulst.

Längd: 442 cm.

Bredd: 170 cm.

Gasbehållaren för belysningen är monterad på vänster fotsteg.



Benz 1912 14/30 PS Sportphaetong

Agne: Hase Winberg
Foto: Hase Carlsson



Här fotograferad på bergvägen till andra
Mälaren skott utändor i Götarp i trakten om
vecker och varm augustidag 1912. Benz
automobilen väcker naturligvis beundran
var den där fram. Hase Winberg kan häroa
sig stolt över sitt äga en sådan bil — den
enda i sitt slag — i alla fall med denna ka-
ross.

Motorbild

Aven motorn och dess komponenter är väl
renoverade. Motorn är rak 4 cyl 2 liter,
3040 cc x 140 mm 33 hk vid 1600 rpm.

