

Kjøretøyene i det nye Norsk kjøretøyhistorisk museum

AV MORTEN O. REITEN



Den norske Think OX ble utviklet med hjelp fra Porsche Design, og har linjer som gjør at den antakelig fortsatt ville kunne ha konkurrert i nybilmarkedet. Dessverre kom bilen aldri i produksjon. Det ble kun laget én bil som ble presentert ved Geneveutstillingen i 2008, og denne står nå på en rotunde i det nye museet. (Foto: Morten Reiten)

Kjøretøyene i det nye Norsk kjøretøyhistorisk museum

AV MORTEN O. REITEN

9. juli 2019 åpnet det nye Norsk kjøretøyhistorisk museum i et nybygg ved Norsk vegmuseum. Utstillingen gir de besøkende et innblikk i hvordan den norske kjøretøyhistorien har utviklet seg fra slutten av 1800-tallet og frem mot våre dager. Utstillingen er basert på gjenstander (kjøretøy) som vegmuseet har lånt, kjøpt eller har overtatt fra museet med samme navn som eksisterte som privat stiftelse på Lillehammer i perioden 1983-2015. Det nye museet inneholder ved starten ca 170 kjøretøyer, derav 60 sykler som mange vil huske fra egen tid. Utstillingen har to hovedlinjer. Det ene er hva som har vært typisk og betegnende for den norske kjøretøyparken. Den andre linjen følger forsøkene på en norsk kjøretøyproduksjon, fra Fossum og Norsk Automobil og Vognfabrik i 1907/1909 til Think på 2000-tallet.

Denne andre delen av utstillingen er helt unik, det finnes ingen andre museer i hverken inn- eller utland som klarer, ved genuine kjøretøy, å gi en såpass komplett innføring i det vi kan kalle norsk kjøretøyproduksjon.

Utstillingen inneholder også noen rariteter, men disse er i klart mindretall. Det samme gjelder statusbiler, showbiler og rene samlerobjekter. Vårt hovedfokus er kjøretøyene som har preget norske veier i daglig bruk de siste 100 årene.

Prosjektleder for etableringen av det nye museet har vært Anja Aaboen Sletten. Åsmund Johannes Sletten var hovedansvarlig for gjenstander mens undertegnede var hovedansvarlig for tekst, bilder og film. Som kildemateriale har vi brukt tilgjengelig litteratur, snakket med eiere eller tidligere eiere av kjøretøy i utstillingen, innhentet opplysninger fra (det tidligere) Norsk kjøretøyhistorisk museum (1983-2015) og fått opplysninger fra andre

Morten Reiten (44) har bakgrunn som fotograf og er utdannet innen historie- og kulturformidling. Denne artikkelen er utdrag av et guidemanus han samlet med bidrag fra medlemmer av ressursgruppa.



som har hatt god kjennskap til de enkelte kjøretøy eller bruken av disse. Vi har også hatt særs viktig hjelp av ressursgruppa vi opprettet i 2018, bestående av fagpersoner fra ulike deler av kjøretøymiljøene. Denne har, i tillegg til museets egen stab, bestått av Tor Ivar Volla, Øystein Asphjell, Hilberg Ove Johansen, Jon Winding-Sørensen, Vidar Haugen, Jan Petter Brennsund, Trygve Krogsæter, Espen Andersson, Børre Skiaker, Tor Inge Ramstad, Stein Christian Husby, Bjørn Arne Branden og Arne Bjørn Hoel.



VW Bobla ble solgt i 150.000 eksemplarer i Norge og ble den store folkebil. Denne 1950-modellen ble importert i deler til Norge i 1960. (Foto: Morten Reiten)

KJØRETØY PÅ NORSKE VEIER.

En rute gjennom museet for å se hva som gikk på norske veier, kan omfatte:

1904 Oldsmobile var Lillehammers første bil. Små, enkle og åpne biler, nærmest en hestevogn med motor.

1910 Apollo forteller om biler i rutetrafikk. Typiske 7-setere fraktet både turister og by og bygdefolk som hadde råd.

1922 Harley Davidson motorsykkel på vinterføre. Motorsykkelen som vanlig fremkomstmiddel og hadde tilpasninger til norske forhold, særlig vinterkjøring.

1926 Ford modell T Den første utbredte bilen, som sammen med Harley-Davidson virkelig fikk Norge på hjul i 1920-årene.

1930 Ford AA Knottbil er et utgangspunkt for å snakke om krigen og hva den betydde for den norske kjøretøyparken.

1957 langbane motorsykkel forteller om

norsk motorsport, Basse Hveem og utøvernes «popstjerne-status» på 1950- og 1960-tallet.

1950 VW Boble Bilen begynner å bli tilgjengelig for folk flest, tema er deleimport fra Sverige og kjøpetillatelse.

1957 Pobeda dreier seg om import av biler fra Østeuropa pga handelsavtaler.

1953 Tempo Standard illustrerer både fremveksten og utbredelsen av de lette mc-ene og mopedene på 1950-60-tallet, og om Øglænd og Tempo spesielt.

1959 Volvo PV innebar økt fokus på sikkerhet, en populær bil også til rally.

1961 Renault Dauphin. En bil for «folk flest». Nå er nybilsalget frigitt, og mange norske familier kjøper sin første bil.

1974 Toyota Corolla. Japanerne kommer

1972 Honda CB100 motorsykkel

1977 Volvo 240. Folkebil med stadig økt sikkerhet.



1907 Fossum, bygd av Markus Hansen Fossum på hans motor- og sykkelverksted i bakgården til Akersgata 49 i Kristiania (Foto: Morten Reiten)

NORSK KJØRETØYPRODUKSJON

En tilsvarende rute mer fokusert på de 16 - 17 forsøkene med å få til bilproduksjon i Norge, kan omfatte:

1907 Fossum og

1909 Norsk Automobil og vognfabrik.

Dette er snakk om «bakgårdsverksteder» som lagde svært få kjøretøy. De er ulike fra bil til bil, og baserer seg i stor grad på ferdige komponenter kjøpt fra andre fabrikkene. Disse små fabrikkene hadde gjerne utspring fra mekaniske verksteder og smier, eller produsenter av hestekjøretøy (vognmakere).

1917 Mustad «Giganten». Denne bilen med seks hjul var ingeniøren Clarin Mustads kombinasjon av å konstruere et brukskjøretøy og å prøve ut ulike ideer og tekniske løsninger i praksis.

1922 Bjerling. Bilen representerer en kultur i Hedmark og Oppland hvor små

verksteder jobbet med å utvikle og tilpasse løsninger som økte fremkommeligheten på norsk vinterføre. Bjerling kalte sin bil for motorslede, og den må ses på som like mye en spesialdesignet vinterfarkost som en ordinær bil.

1922 Staværn. Et tidlig forsøk på norsk bilproduksjon, med egen fabrikk og egne lastebilmodeller tilpasset tidens behov og etterspørsel. De første bilene var elektriske, og produksjonen må sees i sammenheng med mangel på fossilt drivstoff like etter 1. verdenskrig.

1929/1930 «Ruggen» er et eksempel på ferdig Chassis (Dodge) med norskbygget karosseri. Norge har hatt ca 280 karosserifabrikkene, som har bygd karosseri til i hovedsak busser og lastebiler, men også spesialkjøretøy som tankvogner og brannbiler. Chassiene (understell med motor, girkasse og ratt) ble kjøpt ferdig –

gjerne fra Scania, Volvo, Dodge, Ford og andre kjente produsenter.

1936 Dodge og 1939 Adler: Ved siden av de norske karosserifabrikkene og Think var montering av utenlandske merker ved Strømmen (Dodge) og Kambo (Plymouth, Adler, Chrysler og Fargo) den klart mest omfattende industrien som kan relateres til bilproduksjon i Norge.

1949 Tempo Villiers. Denne mopeden forteller Øglænd og Tempo-historikk.

1957 Troll: Ubetydelig produksjonsantall, men likevel legendarisk på grunn av ukuelig optimisme og pågangsvilje.

Think: Den eneste bilprodusent som har oppnådd produksjonsantall av betydning. Til sammen ble ca 3500 biler bygd, om lag halvparten i Norge, frem til virksomheten sluttet med konkurs i 2011.

DE FØRSTE BILENE

Franskmannen Nicholas-Joseph Cugnot bygde den første bil, drevet av damp i 1769. Den hadde tre hjul og klarte 6 km/t. Denne regnes som opphav til den moderne bilen.

I 1871 ble landeveislokomotivet Herkules prøvekjørt i Gudbrandsdalen. En skolemester i Kvam ville sitte på til Øyer, en strekning på 7,7 mil. Han manglet 8 skilling til billetten, og valgte å løpe etter kjøretøyet den tredjedelen av turen han ikke hadde råd til.

I 1885 bygde Gottlieb Daimler den første bensindrevne motorsykkelen. Året etter ferdigstilte Carl Benz sin bil, med en bensinmotor plassert i en enkel vogn. Denne regnes ofte som verdens første bil med forbrenningsmotor.

I 1895 ble det det første bensindrevne kjøretøy i Norge bygd av Hans Torgersen

Vestby. Dette var en lukket vogn for fire passasjerer, mens sjåføren satt ute foran som på en diligens.

Paul og Jacob Irgens i Bergen bygde rundt 1898 det som med stor sannsynlighet er den andre fungerende bil bygd i Norge. I 1899 ferdigstilte Irgens og Irgens den dampdrevne bussen «Alpha» med forhjulsdrift og plass til 18 passasjerer, sjåfør og hjelpegutt. Bussen skulle egentlig gå i rutetrafikk i Stavanger, men kontrakten ble annullert da ferdigstillingen halte ut. Deretter ble bussen prøvekjørt og forsøkt solgt til Trondheim, men her fikk man forbud mot å kjøre et såpass tungt kjøretøy. Dermed ble bussen stående ved Nygårdsgaten 94 før den mange år senere ble solgt som skrapmetall.

I 1888 ble Flocken Elektrowagen produsert i Tyskland. Dette er en fullt fungerende elektrisk bil med fire hjul og to sitteplasser. Allerede i 1881 ble flere elektriske kjøretøy vist frem, blant annet Gustave Trouvés trehjulskjøretøy i Paris.

PIONERPERIODEN (1895-1919)

Det ble importert et fåtall biler og motorsykler til Norge på slutten av 1800-tallet, og noen få ble bygd i Norge.

Først i 1903 var antall registrerte biler tosifret. Veiene var av varierende kvalitet, og det var søknadsplikt for å kjøre motorkjøretøy på mange av de offentlige veiene. Bilen var først og fremst et nyttekjøretøy, og de første drosjer og rutebiler etableres.

Etter ca. 1910 ble bilene såpass bruksvennlige at stadig flere så nytten ved dem, men de var i stor grad brukt av velstående og av transportører. Motstanden mot biler var fortsatt sterk.



1904 Oldsmobile Curved Dash, den første biltypen som fikk litt utbredelse i Norge. Dette var en av verdens første serieproduserte biler med forbrenningsmotor. Bak vises bilen fra Norsk Automobil og vognfabrikk. (Foto: Håkon Aurlien)

Den første Motorvognloven kom i 1913, og opphevet amtmennenes myndighet til å nekte motorvognferdsel på hovedveiene i sitt eget distrikt. I 1914 nådde den norske bilbestanden et firesifret antall, og et nettverk av bensinutsalg, bilverksteder og dekkforhandlere vokste fram.

1904 Oldsmobile Curved Dash er den første biltypen som fikk litt utbredelse i Norge. Et titalls biler ble solgt via den norske importøren Gjestvang. Dette var en av verdens første serieproduserte biler med forbrenningsmotor. Motoren var 1-sylindret og ga «et forbrenningsslag for hver telefonstolpe» og toppfarten var 40 km/t. Den utstilte bilen var i bruk frem til 1919, og ble da gitt til Teknisk museum.

Anders Skar fra Lillehammer kjøpte sin Oldsmobile i Kristiania i 1905, og ble

en av de første privatbileierne i Mjøsregionen. Samtidig kjøpte Wilhem Henie (far til Sonja) også en bil av samme type, og kjøpet ble feiret i fellesskap på Grand Cafe. Bilen kostet 3800 kroner.

Skar hadde planlagt å kjøre bilen fra Kristiania til Lillehammer, men fikk nei av samtlige tre amtmenn på strekningen. Amtmannen i Hedemark begrunnet avslaget med at bilen og dens forbrenningsmotor representerte en betydelig brannfare over Stangebrua, som var laget av tre. Skars Oldsmobile ble derfor fraktet med tog fra hovedstaden og hjem til Lillehammer, en liten strek i regningen for handelsmannen som hadde planlagt innfart for egen maskin på selveste 17. mai.

Apollo 1910. Apollo er et godt eksempel på at bilene ble større tidlig på 1900-tallet.



Apollo er et godt eksempel på at bilene ble større tidlig på 1900-tallet. I takt med tidens krav til ytelse ble bilen produsert med 4-sylindret motor. Denne bilen har luftavkjølt motor som var relativt uvanlig. (Foto: Morten Reiten)

I takt med tidens krav til ytelse ble bilen produsert med 4-sylindret motor. Den utstilte bilen ble kjøpt brukt av Ole Heimlund i 1912. Han forlenget kjøretøyet til en 7-seter og frem til 1915 kjørte han drosjetrafikk til hotellene i Holmenkollåsen. Senere gikk bilen over i privat bruk. Den ble funnet igjen under en låve i 1969 med kun ramme, hjul, skjermer og ratt igjen. Bilen ble så restaurert og er i dag tilbake i Heimlund-familiens eie.

DE FØRSTE DROSJER OG TURISTKJØRING

De første drosjene i Norge begynte å kjøre i Kristiania i 1908. Byene var i vekst, og bilen hadde på få år etablert seg som et effektivt transportmiddel. Siden få hadde råd til egen bil, var leiekjøring et naturlig marked og en videreføring av persontrafikk med hest og vogn. I perioden 1915-

1920 etableres drosjetilbud i mange byer og bygder rundt om i landet.

Cadillac modell 30 lanseres i 1912 med selvstarter og elektriske frontlykter. Den moderne bensinbil konkurrerte ut tidlige forsøk med damp og elektrisitet, med et lite tilbakefall under første verdenskrigs mangel på bensin som drivstoff.

Motstanden mot biltrafikk stilnet noe da selveste Kong Haakon begynte å ta kjøretimer og skaffet seg to flotte, belgiske Minerva-biler i 1913.

Kjøpene ble gjennomført etter råd fra Norsk Automobilklubb, som etter dette fikk kongens beskyttelse og byttet navn til Kongelig Norsk Automobilklubb (KNA).

Kongen fremsto som en gentleman-sjåfør som alltid tok hensyn og overholdt trafikkreglene.



I 1921 laget Hans Christian Bjering på Gjøvik den første av seks biler bygd for smale norske vinterveier. Fire ble bygd med trekarosseri og senere ble det bygd to til i aluminium. (Foto: Morten Reiten)

MOTORISERINGEN AV NORGE 1920-1939

En stadig større bilpark la press på veimyndighetene. Antallet motorsykler økte nå dramatisk fra 417 i 1914 til 5530 i 1921. Amerikanske merker dominerte perioden med T-Ford og Harley-Davidson. Disse var robuste, kraftige og fungerte godt på rufsete veier. I tillegg hadde de et godt forhandlernetverk med fungerende serviceapparat.

Norsk bilproduksjon fortsatte i småskala med Staværn lastebiler og Geijer personbiler. Etter hvert ble montering av merker som Plymouth, Dodge og Adler etablert på Strømmen og Kambo.

1920 H.C.S kan i størrelse og form stå som representant for de dyrere og kraftige amerikanske bilene som kom til landet i årene før og etter 1. verdenskrig.

H.C.S produserte totalt ca. 3000 biler mellom 1920 og 1926. Det var ingen importør av H.C.S i Norge, og den utstilte bilen kom til landet med et flyttelass 1925.

1922 Bjering. På Gjøvik dukket det opp mange kreative forsøk på å tilpasse motorkjøretøy til vinterføre. I 1921 prøvekjørt Hans Christian Bjering den første av i alt seks ferdige biler. De fire første hadde karosseri og mye av konstruksjonen i tre, de to neste i aluminium.

Bilen veier 300 kilo og motoren er plassert mellom passasjer og sjåfør. Sjåførens plassering over bakakslingen bidro til god fremdrift med vekt over drivhjulene. Bilen kunne utstyres med meier foran til vinterbruk, og bakhjulene ble da utstyrt med kjettinger.

Den utstilte bilen eies av Norsk Teknisk Museum.



Stavern-lastebilen, den eneste igjenværende av bilene fra norsk lastebilproduksjon i Vestfold fra 1919 - 1924. (Foto: Håkon Aurlien)

I Stavern ble det bygd en moderne bilfabrikk på 1200 kvadratmeter for å bygge elektriske lastebiler. Den første lastebilen rullet ut av fabrikkens i 1919. De kompakte gummihjulene og batteriene kom fra Amerika, mens stål kom fra Drammen Jernstøperi og motor fra Sola Elektriske Maskinfabrikk ved Larvik.

Motoren var på 7 hestekrefter og rekkevidden var begrenset. Batteriene var både tunge og plasskrevende og etter 10 produserte el-lastebiler gikk man over til å produsere lastebiler med amerikanske Continental bensinmotorer. Dessverre gikk det dårlig økonomisk og i 1924 ble virksomheten innstilt etter at det var bygd 40 lastebiler.

Den utstilte lastebilen er den eneste som finnes i dag og har bensinmotor. Den

ble funnet i Vestfold og hentet til Norsk kjøretøyhistorisk museum på Lillehammer på 1980-tallet og der satt under grundig restaurering. Under andre verdenskrig var bilen blitt ombygd på et verksted i Vestfold. Rammen var forlenget og bilen hadde fått nytt førerhus, nye skjermer og ny motor. Nå ble den tilbakerestaurert til opprinnelig utseende.

1910 Unic – ombygd til traktor ca. 1920
Unic var et fransk merke som solgte bra i Norge tidlig på 1900-tallet. Både landets første rutebil og første postbil var av merket Unic. Biler var en stor investering for de fleste, og vi kjenner mange eksempler på både nyttig og kreativ gjenbruk av biler. Denne ble ombygd til traktor og brukt på Bekkelaget i Oslo



Dette er en av de siste store, åpne bussene som ble bygget her i landet, levert ca 1930 og kjørt som en av de første sightseeingbussene i Oslo. (Foto: Håkon Aurlien)

Det var skomaker Birger Oliver som stod for ombyggingen av denne Unic'en i perioden 1918-1920. Dette ble gjort i skomakerverkstedet i Tøyengata 39. Da traktoren var ferdig, ble den demontert, fraktet til Olivers eiendom Sæterhøi på Bekkelaget, og satt sammen igjen der.

Bilen hadde opprinnelig gått som drosje med tilhold på Egertorget i Oslo, men skulle nå få nytt liv med veiarbeid, pløying og vaktmesterarbeid.

Tidlig rutebiltrafikk

De første bilrutene ble etablert i 1908. Allerede i 1909 var det 23 bilruter som til sammen betjente en strekning på 859 kilometer i Norge.

Det skulle gå ganske mange år før man så noe som kunne minne om en buss på norske veier. Personbiler i rutetraffikk

var det vanligste synet de første årene.

Etter hvert ble lastebiler, ofte med enkle trebenker satt i rutetraffikk. På midten av 1920-tallet dukket de første bussene opp. På denne tiden hadde rutebilene også brøyteansvar om vinteren.

Dodge buss, ca. 1930. En av de siste store, åpne bussene som ble bygget her i landet. Bussen, også kalt Ruggen, ble bygd hos H. M. Kristiansens Automobilbyrå. Den gikk som en av de første sightseeingbussene i Oslo. Under krigen ble den brukt til tropettransport, før den endte opp som russebus.

På 1980-tallet ble bussen restaurert av Norsk Kjøretøyhistorisk Museum på Lillehammer. Bussen er lakkert og ytterligere restaurert av H.M.K. i forkant av åpningen av Kjøretøymuseet i 2019.



1929 Overland Whippet, 1928 Hanomag "Kommisbrot" på veggen og 1926 T-Ford. (Foto: Morten Reiten)

1929 Overland Whippet Med denne bilen ser vi tydelig konturene av det vi i dag regner som en moderne familiebil. Det er en 4-dørs lukket sedan med fem seter og bensinmotor.

Den firesylindrede motoren er god for 40 hestekrefter, og bilen solgte godt også i Norge. Whippet var en relativt rimelig bil, som også kunne leveres som cabriolet. Det skal totalt ha blitt produsert over en halv million Whippet-modeller.

Den utstilte bilen ble funnet på en låve på 1980-tallet. Første eier var Gunhild Berntzen i Oslo, og kanskje har dette sammenheng med at 1929-modellen introduserte nye finesser spesielt beregnet på kvinner. Dette gjaldt detaljer som at horn, starter og lys kunne betjenes fra rattet.

1928 Hanomag 2/10 PS Bilen er en underlig kombinasjon av gammel teknologi og et moderne strømlinjeformet karosseri.

Den 1-sylindrede hekkmotoren med kjedeoverføring til bakaksel uten differensial, var som hentet fra 1890-tallet, men både framfjæring, plattformramme

og linjene pekte mot fremtiden. Bilen har snorstart som en gressklipper.

Modellen fikk tilnavnet «Kommisbrot» da den lignet datidens tyske soldatbrød med flate sider og buet topp. Den utstilte bilen er utlånt av Norsk Teknisk Museum

1926 Ford modell T. T-Ford var verdens og Norges mest solgte bil på 20-tallet, og kom i mange ulike karosserivarianter. Utlånt av Gulbrand Eng

Helt frem til etter 2. verdenskrig var det vanlig at biler ble brukt til både vare- og persontransport, da husstanden sjelden hadde mer enn én bil. Noen karosserifabriker kunne også levere vekselpåbygg hvor lasteplanet ble byttet ut med sitteplasser ved behov.

Ford Model T var i produksjon fra 1908 til 1927. Bilen er legendarisk på mange områder, både i produksjon på samlebånd og som den første virkelige folkebil. Godt over 15 millioner biler av denne typen ble produsert, og et betydelig antall kom også til Norge.



1930 Ford A flankert av en Norton og en Harley Davidson motorsykkel. (Foto: Morten Reiten)

1930 Ford modell A Fords modell A etterfulgte bestselgeren T Ford på det norske markedet. Den ble raskt en populær bil, og den hadde et mer konvensjonelt pedaloppsett enn sin forgjenger, med clutch, gass og brems.

Denne bilen ble sannsynligvis levert som en varebil for så å bli ombygd her i landet til stasjonsvogn med sideruter og baksete. Bilen er utlånt av Nils Oddvar Sagahaugen.

Varebiler er en viktig del av norsk kjøretøyhistorie, men de har hatt lav samlerstatus og relativt få har blitt tatt vare på.

Denne Ford Model A er typisk for overgangstiden mellom 1920- og 30-tallet. I utgangspunktet hadde disse ikke vinduer bak førerens sideruter, men det var vanlig at det ble tatt hull på karosseriet og satt inn vinduer ved import til Norge.

Ford A Delivery ble montert i Danmark, og i dag er det uvanlig å se det opprinnelige varebilkarosseriet.

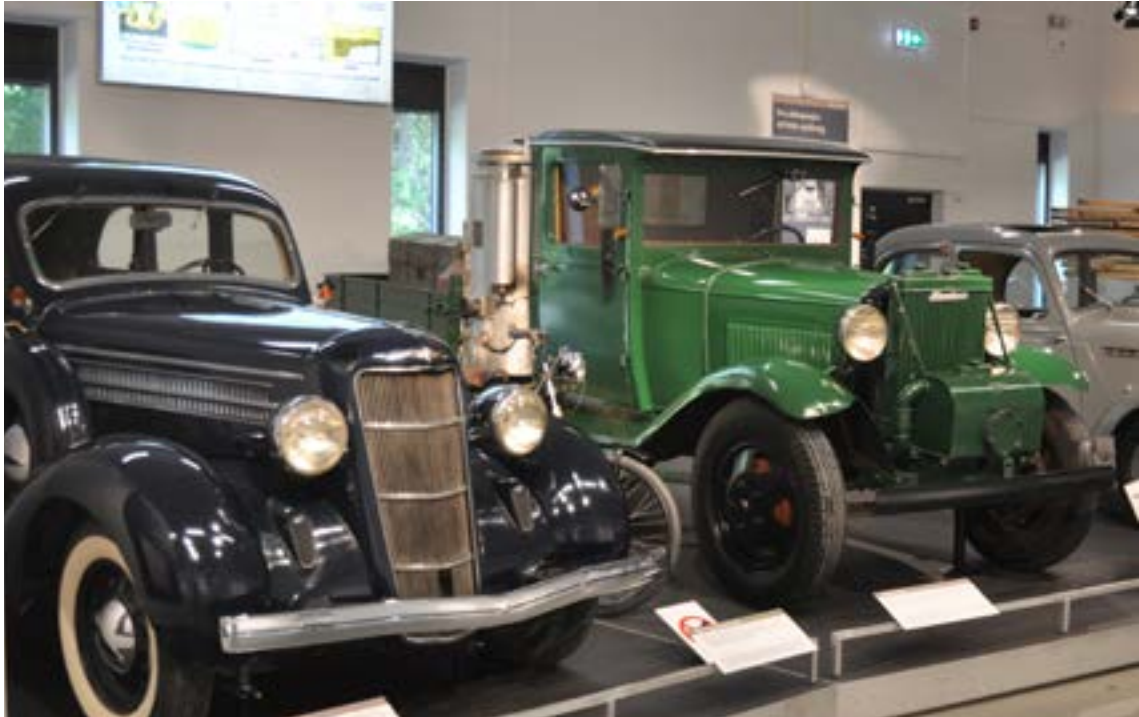
Det viktigste kjennetegnet på at dette er en varebil blir derfor bakdøren som kan åpnes.

Med motorsykkel på vinterføre

I 1916 ble det importert mange amerikanske motorsykler til Norge, men på grunn av første verdenskrig ble det en sterkt redusert import til krigen var over. I denne krigsperioden var det bensinrasjonering og bruksbegrensninger i Norge, men fra 1919 ble det igjen fart på importen av store motorsykler fra USA.

Vinterstid var veiene preget av bruk av hest og slede med tydelige spor i snøen av hesten og sledemeiene. Med motorsykkel kunne man kjøre mellom sledesporene, med et tau surret rundt bakhjulet eller kjettinger klarte motorsyklene å komme seg fram på snø og is.

Som et resultat av manglende fremkommelighet oppsto det mange interessante tekniske løsninger for å kunne kjøre med motorsykkel på nedsnødde vinterveier. Det ble utviklet et utall lokale varianter av sleder og sinnrike innretninger med meier eller ski som kunne monteres på eller henge etter motorsykkelen. De fleste av konstruktørene bodde i Hedmark og Oppland



Dodge 1935 modell fra Strømmen, og Ford AA med gassgenerator (Foto: Håkon Aurlien)

1935 Dodge DU Sedan Amerikanske biler kunne nok oppleves som store, men motorer med kraftig bunndrag fungerte godt i motbakker. Denne bilen er satt sammen på Strømmens Værksted og representerer en viktig del av norsk bilhistorie. Dodge var populære i Norge selv om rimeligere europeiske utfordrere ble stadig flere og bedre.

Fra USA mottok man komplette byggesett til bilene. Ved Strømmen arbeidet det ca 500 mann ved inngangen til 30-tallet, som stod klare til å ta i mot de store forsendelsene fra Amerika. Strømmen utviklet også en egen drosje, hvor chassiset ble forlenget med ca 30 cm for å gi plass til to klappseter.

Strømmendrosjen med plass til sju kan ha blitt produsert i så mye som 200 eksemplarer.

Små lastebiler ble et vanlig syn på norske veier etter første verdenskrig. **Ford AA** lastebil var basert på person- og varebilen A, men med kraftigere rammeutførelse. Den utstilte bilen ble solgt ny på Hamar og gikk på Furnes og i Folldal.

Bilen har påmontert knottgenerator, et utbredt og nødvendig tiltak under krigen med stor knapphet og strenge rasjoneringer på bensin og olje. Alternative drivstoffløsninger kom raskt på markedet. Vedgassgeneratorer som gikk på såkalt knott ble mest utbredt.

Knott var ved som var 5-6 cm lang og kløvd til firkantede biter. Harde løvtreslag ga mest effekt. For å erstatte 1 liter bensin måtte man ha 2,5 kg tørr knott. Gassen fra generatoren ble ledet til forgasseren og blandet med luft slik at den fungerte som drivstoff.



1935 BMW med sidevogn, og 1936 Chevrolet med Isachsen tilhenger. (Foto: Håkon Aurlien)

Det var betydelig dårligere effekt av generatorgass enn av bensin, så det gikk tungt i motbakkene. Ved jevne mellomrom måtte sjåføren eller en hjelpegutt ut for å etterfylle knott.

1935 Tempo Standard. I januar 1931 kom Jonas B. Øglænd hjem til Norge etter 15 år i USA fordi faren mente at det var på tide at sønnen kom hjem for å bistå i sykkel-fabrikken. I begynnelsen av 1931 hadde firmaets tyske forbindelse Fichtel & Sachs AG lansert den senere så kjente Sachs motoren, og Jonas Øglænd var rask med å sikre seg eneretten til salg i Norge. Det var denne avtalen som ble starten på firmaets suksess med produksjon av mopeder og motorsykler.

Den utstilte lettvektmotorsykkelen forteller tre ulike historier. For det før-

ste at sykkelprodusenten Jonas Øglænd i Sandnes ble den største industrielle suksess i norsk motorkjøretøyhistorie, deretter at merkenavnet Tempo ble et hverdagsbegrep i det norske språk. Den er også et tidlig eksempel på at ungdom fra fylte 16 år kunne få kjøre lett motorsykkel.

1936 Chevrolet med Isachsen tilhenger

I løpet av mellomkrigstiden ble lastebilen uunnværlig. Chevrolet var enkel og kurant, og med toppventilert rekkesekser som ga kraft fullt på høyde med en V-8.

Fra 1933 og ut tiåret var Chevrolet det mest solgte lastebilmerket i Norge. Understell og front ble montert på GMs samlefabrikk i København. Førerhusene var ofte norskbygde, og på dette eksemplaret skal førerhuset ha blitt bygd lokalt i Larvik i 1936.



Motorsportens utvikling i Norge er omtalt i en utstilling i regi av KNA og NMK. (Foto: Morten Reiten)

Bilen har en tilhenger fra Isachsen i Larvik, produsert i 1937. Tilhengeren hadde styring på akslingen slik at den fulgte i samme spor som lastebilen istedenfor å «kutte» svingene. Dette var en stor sikkerhetsfordel på datidens smale, norske veier. Oppfinnelsen ble en suksess. Isachsens enakslede henger og lasteapparat kan stå som et av flere vellykkede eksempler på småskala industrihistorie knyttet til utvikling og forbedring av kjøretøy Norge.

MOTORSPORTENS UTVIKLING

Motorsporten har en egen avdeling i det nye museet. Forløperen til KNA, Norsk Automobilklubb, ble stiftet i 1907. Klubben ble sentral i det meste som førte til motoriseringen av Norge de første tiårene med biler og motorsykler.

KNA produserte bilkart og opprettet bensindepoter, forgjengeren til den moderne bensinstasjonen. Klubben var også en viktig samarbeidspartner i å sette opp informasjons- og varselskilt

over store deler av landet, lenge før Statens vegvesen overtok dette ansvaret. Siden har bilsport vært en sentral del av KNAs virksomhet.

Norsk Motor Klubb (NMK) stod bak de store billøpene på Gardermoen i 1947, 49 og 50. Første året hadde hele 40.000 mennesker møtt opp for å se både biler og motorsykler konkurrere i høy fart. På 1960-tallet var det stor variasjon i det norske bilsportmiljøet, og man kjørte både rally, baneløp på eksempelvis travbaner og israce.

I 1971 ble det etter en ulykke innført et forbud mot rally som skulle vare til 1984, og derfor konkurrerte mange norske førere utenlands. Den utstilte 1972 Saab 96 ble kjørt i internasjonalt rally av Petter Løken fra 1972 og noen år videre.

Senere ble dragracing kjent gjennom førerne Ludvig Bjørnstad (1980-tallet) og Liv Berstad (1990-tallet), og bilcross/rally via brødrene Henning og Petter Solberg på 2000 tallet. Dennis Olsen har vært et sterkt navn innen formelkjøring,



På denne veggen vil mange besøkende finne igjen sykler som de husker fra egen barndom. Veggen inneholder ca 60 sykler samlet av legenden Einar Støp-Bowitz. (Foto: Morten Reiten)

og Fredric Aasbø har gjort seg internasjonalt bemerket i den nyere grenen Drifting/Formula D. En utstilt 1957 langbanesykkel har tilhørt Egil Bratvold og ble i flere år benyttet på baner i Norden.

SYKKELHISTORIE

En sykkelvegg viser et 60-tall sykler og mange besøkende vil finne igjen den sykkeltypen de selv brukte som barn og unge. Veggmuseet har overtatt en stor samling sykler etter Einar Støp-Bowitz, en sykkelens mann som drev sykkelverkstedet Den Rustne Eike i Oslo i 36 år, et mekka for sykkelentusiaster.

Allerede tidlig på 1800-tallet dukket det opp enkle, sykkellignende konstruksjoner ute i Europa. Allerede fra 1890-årene ser vi moderne sykler, med to like hjul, pedaler og kjededrift på bakhjulet. Luftfylte dekk økte komforten og driftssikkerheten på humpete veier.

Syklisten kunne de første årene skremme både hester og fotgjengere. Det kom forslag om lovreguleringer, og det

var motstand fra enkelte hold mot kvinnelige syklistene.

Etter hvert vokste det også frem en egen sykkelindustri i Norge. Sykler var fortsatt dyre og forbeholdt de få, men etterspørselen økte utover på 1910- og 20-tallet. Mange små produsenter spredt over hele landet produserte 45.000 sykler bare i 1939. Norge har hatt over 300 sykkelprodusenter og 1300 ulike sykkelmerker.

Mange små sykkelprodusenter forsvant etter hvert i konkurranse med de store. Jonas Øglænd AS i Sandnes var størst med DBS. Samlet er det produsert 20 millioner sykler i Norge.

Sykkelen fortsatte å være et viktig transportmiddel etter 2. Verdenskrig, også ved frislipp av bilsalget. Mye av lokal varetransport ble gjort med spesiallagde varesykler. Prisene på sykler sank, og egne sykler for barn og unge ble vanlig. Sykkelen har i dag fått sin renessanse og stadig flere bruker sykkel i stedet for bil.



Gresvig Folkescooter ble produsert på Mustads svenske fabrikk, men det ble solgte bare noen få eksemplarer og planer om montering i Norge ble ikke noe av. (Foto: Morten Reiten)

MOPEDER OG MOTORSYKLER

Ingen tohjuling har fått mer fart på Norge enn Tempo mopeder og motorsykler. Merket ble produsert i Sandnes av Jonas Øglænd AS. Tidlig i 1930-årene startet firmaet produksjon av enkle motorsykler under navnet The World. Fra 1935 ble navnet Tempo tatt i bruk og ble et symbol på kvalitet og driftssikkerhet.

Ungdomskulturen tok også til seg Tempo og modeller som Cross, Sport og Swing ble populære lettvektere. Mopeden Corvette, som ble produsert fra 1960 til 1994, er for mange nordmenn selve mopedsymbolet.

Fabrikken i Sandnes produserte over 300.000 motoriserte to- og trehjulinger før produksjonen opphørte på 1980-tallet.

Nilox AS begynte å importere Viktoria motorsykler fra Vest-Tyskland, men fikk så agenturet på mopeden Viktoria og ble fra 1956-57 en av de største mopedimportørene i Norge. På agentbasis leverte de 12.000 Viktoria mopeder satt sammen av monteringsfabrikken Termolux Fabrikker i Skien.

Termoped/Victoriamopedene ble solgt via Samvirkelagene, og enkelte storbedrifter kjøpte inn mopeder for videresalg til de ansatte, som for eksempel Borregaard Fabrikker i Sarpsborg. De ansatte betalte mopeden med 30 kroner trukket fra lønnen hver måned. Termopeden fikk derfor tilnavnet «Trekktredve» i Østfold. I 1959 gikk Victoriafabrikken konkurs og det satte sluttstrek for montering av Termoped.



1953 NSU Konsul 500 og 1939 Hanomag Einheits-PKW. Den terrenggående bilen med unik firehjulstyring kom til Norge med de tyske okkupasjonsstyrker og ble senere bygd om. (Foto: Håkon Aurlien)

1953 NSU Konsul 500. NSU var på midten av 1950-tallet verdens største motorsykkelprodusent med flere modeller på programmet.

Konsul er basert på førkrigsmodellen 501 OSL og har en ensylindret 4-taktsmotor på 22 hester og en firetrinns girkasse. Modellen ble produsert mellom 1951 og 1954.

1939 Hanomag Einheits-PKW

Dette er et terrenggående tysk personellkjøretøy med trekk og styring på alle fire hjul. Disse bilene ble oftest benyttet til persontransport, service/vedlikehold og radiovogner.

Biltypen ble midtveis i krigen faset ut da de var for dyre å bygge og komplekse å vedlikeholde. Etter Tysklands

kapitulasjon ble all fast eiendom, kjøretøy, aksjer, kontanter og annet av verdi forvaltet av Direktoratet for fiendtlig eiendom. Det praktiske salget av kjøretøy var det gjerne lokale bilforhandlere som stod bak. Den utstilte bilen ble solgt på Lillehammer og bygd om på et snekerverksted til sivil bruk. Den eies i dag av Arne Kråbøl.

ETTERKRIGSÅRENE

Krigen påvirket kjøretøybildet gjennom hele 40-tallet, med kreative reparasjoner og knapphet på nye produkter. Utover på 50-tallet ble scootere og mopeder mer og mer synlig i trafikkbildet. I 1950 løsnest det noe, men man måtte fortsatt ha kjøpetillatelse for å få skaffet seg en ny bil. Det gikk mye østeuropeisk på norske



Drømmen og realiteten: Studebaker Champion Regal Deluxe Starlight Coupe 1948 og Skoda 1200 fra 1955. (Foto: Håkon Aurlien)

veier som en følge av handelsavtaler med østblokklandene. Drømmen var amerikanske, store biler, realiteten var ofte noe annet. På slutten av tiåret begynte man å se en interesse for bevaring av eldre kjøretøy. Camping og bilferie blir en populær ferieform, dette bidro til et presset bruktbilmarked.

Studebaker Champion Regal Deluxe Starlight Coupe 1948 er eksempel på ny bildesign etter andre verdenskrig. Den oppleves som lavere og mer strømlinjeformet enn sine forgjengere fra 30-tallet, og fremstår som en nøktern bil, særlig sett i lys av det som skulle komme fra USA på 50-tallet. Her er det likevel spennende detaljer og futuristisk design, som den brede bakruten og de integrerte forskjer-

mene. Bilen har vært i Norge siden den var ny, er registrert første gang i Tønsberg, og er utlånt av Asbjørn Rolseth

IMPORT AV BILER FRA ØST-EUROPA

Bare biler fra landene i det sovjetkontrollerte Øst-Europa kunne kjøpes fritt i Norge. Dette som en følge av en handelsavtale fra 1954, der biler ble byttet primært mot fisk. Dermed ble bilmerker som Volga, Moskvitch, Gaz, Skoda, Wartburg og IFA et vanlig syn på norske veier.

Bilene fra øst hadde nok et varierende rykte, og vestlige bilprodusenter kom nå med nye modeller som viste seg å være ganske overlegne på teknikk og design. Selv om vestlige, og etter hvert japanske biler tok større markedsandeler, fortsatte importen av østblokkbiler



IFA P70 1957 og Pobeda, en populær drosjebil gjennom 50-tallet. (Foto: Håkon Aurlien)

som Lada og Skoda gjennom hele 1970- og 80-tallet.

1955 Skoda 1200. Tsjekkerne har en stolt biltradisjon som teknologisk var blant verdens ledende i årene før 2. verdenskrig. Skoda 1200 scorer høyt på design, som en elegant representant for europeiske 50-tallsbiler. Skoda hadde et godt rykte i Norge til ut på 60-tallet.

1957 IFA P70. Denne øst-tyske bilmодellen, som er en forgjenger til Trabant, ble lansert i 1955. Bilen har en 2-sylindret 2-taktsmotor på 700 ccm og karoseri av trespanter kledd med et komposittmateriale laget av destillert brunkull og bomull. På grunn av konstruksjonen med bomullsmaterialet, hendte det av og

til at det begynte å spire i karosseriskjøtene på biler som hadde stått ute i fuktig vær.

Det ble tatt inn flere hundre eksemplarer gjennom DKW- og senere Audi-importør With & Wessel. Den utstilte bilen er kanskje den eneste kjente overlevende i Norge. Den har gått i Oslo og Skien, og har hatt kun én eierfamilie fra 1957 til 2013. Den er utlånt av Jul-Sverre Haugerud.

1956 Pobeda (som betyr seier på russisk) ble produsert fra 1946 til 1958 av GAZ-konsernet. I Norge ble dette en populær bil for drosjeeiere gjennom hele 50-tallet. Rundt 300 Pobedaer ble registrert som drosjer i Norge. Bilen på bildet har gått i Valdres.



Den norske bilen Troll ble bygd i bare fire eksemplarer men ble likevel legendarisk (Foto: Håkon Aurlien)

1957 Troll 700 sportscoupe. Med glassfiberkarosseri og sportslig design og med motor fra tyske Gutbrod skulle Troll bidra til både industri og biler i det bilfattige Norge. Fabrikken i Lunde i Telemark rakk bare å produsere fire biler før fabrikken stengte i 1958.

Troll ble skapt av ingeniøren Per Kohl-Larsen som på slutten av 1940-tallet vendte tilbake til Norge etter mange år i utlandet. Den store mangelen på biler inspirerte han til å starte planlegging av nybilproduksjon i leide lokaler på Kambo i Østfold. Støpeform ble kjøpt av tyskeren Hanns Trippel, og understell med motor skulle bli levert av Gutbrod, også fra Tyskland. Han ville lage 500 biler men Handelsdepartementet ga kun gitt tillatelse til 15.

Da Kohl-Larsen måtte finne nye lokaler, så han at Lunde kommune annonserte etter næringslivsaktører med lovnad om både tilrettelegging og støtte. Dermed endte produksjonen opp i Telemark. I desember 1956 stod den første

bilen ferdig, med glassfiberkarosseri og totaktsmotor på 700 ccm. Bilen veide 700 kg. Dårlig økonomistyring og liten interesse for investeringer i prosjektet førte til at det gikk over ende.

Den utstilte bilen er den første prototypen, og ble i 1963 tatt med til USA. Der ble den på 90-tallet funnet igjen hos en skraphandler, fraktet til Lillehammer og restaurert av ildsjelene ved kjøretøyhistorisk museum.

VEKST- OG VELFERD (1960-79)

I 1960 ble nybilsalget frigitt. Små og mellomstore biler dominerte, og 60-tallets trafikkbilde var en fornøylig palett av lyd-, lukt- og synsintrykk. Stasjonsvognene kom, og bilen var først og fremst en nyttig og praktisk anskaffelse. På 60-tallet ble britiske og østeuropeiske merker mer og mer faset ut, og japanerne kom inn. Både bil og MC ble ungdomskultur. Utover på 70-tallet økte velstanden, og dermed også en bredere entusiasme for bil som hobby.



Mange nikker gjenkjennende av disse bilene fra 1960 og 1970-tallet (Foto: Morten Reiten)

1961 Renault Dauphine var en av de mest solgte modellene her i landet da bilsalget ble frigitt først på 1960-tallet. Den har fire sitteplasser, vannavkjølt motor og fire dører. På grunn av motorens plassering over drivhjulene hadde den god fremkommelighet på vinterføre. Den utstilte bilen ble solgt av Mesna bensinstasjon i Lillehammer som var byens Renaultforhandler.

1967 Austin Seven 850 varebil var den første kompakte småbilen i Europa med tverrstilt motor og girkasse under motoren. I sitt design ble den en banebrytende trendsetter for alle senere småbiler. Varebilversjonen ble populær til små forretninger og innenbys transport. Den innvendige plassen var bedre enn man skulle tro, og kjøreegenskapene overraskende gode. Mini står i dag som et ikon på linje med T Ford og folkevogn.

1972 BMW 1800. BMW produserte sin første bil i 1932 og ble raskt et populært

merke. Gjennom 1960-tallet ble BMW et mer sportslig alternativ til Mercedes-Benz, og fremsto som mer ungdommelig i det visuelle uttrykket. BMW hadde stor suksess med modellen 1800 i klassen for sportssedaner.

1974 Toyota Corolla. Datsuns suksess med Bluebird-modellen ble lagt merke til hos konkurrenten Toyota, som svarte med en enda mer kompakt familiebil, Corolla ble en større suksess, og er produsert i 37 millioner eksemplarer på en rekke modeller. Den utstilte bilen har hatt hele ni eiere og i hovedsak gått i Vestfold og Telemark.

1977 Volvo 242. Historien om Volvo er på mange måter historien om en ny modell som selger enda bedre enn forgjengeren pga innovative løsninger og god ytelse. Volvo 240, lansert i 1975 hadde alt dette. På 19 år solgte den nesten 95.000 eksemplarer, og det er ikke rart at «alle» nordmenn over 30 år har sittet i en Volvo 240.



1987 Ford Sierra, 1989 Audi 100, 1985 Suzuki SJ410 og 1988 Harley Davidson representerer 1980-årene. (Foto: Morten Reiten)

JAPPETID OG VELSTANDSSAMFUNN

Fra 1980 ble bilen et allemannseie. Nye tekniske løsninger med sensorteknologi gjorde bilene mer kompliserte og styrket spesialiseringen i verkstedbransjen. Dieslbiler ble vanlige, og bilenes fargepalett skrumpet kraftig inn, mot slutten av perioden skulle det være svart, hvitt og grått.

Jappetiden vises også i store og dyre biler, gjerne kraftige terrengbiler midt i byen. Ungdom stilet bilene mer sofistikert, bilstereo ble et eget fag. De første flerbruksbilene kom, og amcar og veteranklubber var i stor vekst. Automatiske vaskehaller ble etablert mange steder.

1987 Ford Sierra Etter mange år der design og avrundede former hadde måttet vike for skarpe linjer og rette vinkler, kom Ford Sierra som et friskt pust og et ærlig forsøk på å la gjennomsnittsbilisten få gleden av linjelekre og mykere omgivelser igjen. Modellen slo an, godt

hjulpet av lav luftmotstand og god drivstofføkonomi, mens stilen pekte mot bilmoten langt inn i det neste tiåret. Thomas Finstad i Oslo kjøpte den utstilte bilen i 1987. De første 15 årene ble den i hovedsak bare brukt om sommeren og på ferieturer til Italia.

1989 Audi 100 En påkostet bil med 2,3 liters bensinmotor og strømlinjeformet ytre. Lav front, avrundede hjørner, vinduer og håndtak i flukt med karosseriet og fravær av takrenner bidro til en stilren bil. Bilen hadde i tillegg firehjulstrekk, noe som var uvanlig for personbiler på den tiden. Som Audi selv sa på 80-tallet: «Forspranget ligger i teknologien».

1985 Suzuki SJ410 Terrenggående luksusbiler, eller «børstraktorer», som Range Rover og Mercedes Geländewagen ble populære statussymboler på 1980-tallet, helst godt synlig midt i bybildet.

Selv om SJ410 er et mer nøkternt alternativ, ble også denne firehjulstrekk-



Kong Olavs Cadillac Limousine fra 1951, flott restaurert av Amcar Norge. (Foto: Morten Reiten)

keren populær. Modellen hadde noen kjente svakheter i at den lett kunne velte, var en kald bil, og rustet mye. Den utstilte bilen er utlånt av Anton Komarov.

1988 Harley Davidson FLST 1340

Harley Davidson klarte konkurransen mot japanske motorsykler godt. Filmklassikeren Easy Rider med Dennis Hopper og Peter Fonda kom i 1969 og etablerte Harley-Davidson som selve frihetssymbolet i 1960-tallets USA. Samtidig ble den også de lovløses jernhest i mange MC-miljøer. Vårt utstilte eksemplar har klassiske linjer og sterke farger, og hadde hele 13 eiere før den havnet på museum.

Den permanente utstillingen, med unntak av Think (som må sees på som en utstilling i utstillingen og beskrives i et eget årbokkapittel), avgrenses ved 30-årsregelen for veterankjøretøy på biler og motorsykler. Det betyr at nyeste kjøretøy er en 1989-modell.

Temporærområdet er nå fylt med biler som har tilhørt eller vært brukt av kongehuset. Sentralt står en **1951 Cadillac Limousine**, kjøpt av daværende Kronprins Olav i 1951.

Bilen ble brukt under kongens signingsferd i 1958. Den havnet igjen i USA etter at Kongehuset ga den til finansiering av International Disability Centre. Bilen ble senere lagret på Vesterheim Museum i Decorah, USA hvor den ble gjenoppdaget i 2012. Den eies av Amcar Norge, som restaurerte den i USA før den igjen ble sendt tilbake til Norge.

En **1988 Cadillac Brougham** ble spesialbestilt som skuddsikker bil av den amerikanske ambassaden i Oslo. Bilen var i ambassadens eie til 1994 da den ble kjøpt av Det Kongelige Hoff for én dollar. Ved slottet har bilen blitt benyttet som kortesjebil. Den ble gitt til museet i 2011.

En **1970 Dodge Dart Swinger** var Kong Olav sin privatbil frem til 1971. Bilen gikk sist som raggabil i Brumunddal frem til den ble avregistrert i 1987.