

# Sjarmtroll på hjul



Tekst og foto: Reidar Bakke

Erik Gjermundsen og hans bedre halvdel Mary-Ann er hekta på bitte små kjøretøyer, og da er det rette valget i følge deres mening Messerschmitt Kabinroller og BMW Isetta. Uansett hvor og når de kommer kjørende i disse sjarmtrollene er det garantert at de vekker oppsikt.

## 1959 BMW Isetta 300

Etter å ha hatt mange eiere, spesielt i Oslo-området, kjøpte Erik bilen tidlig på 1990-tallet.

ETTER EN GRUNDIG totalrestaurering foretatt av ham selv, ble den registrert 21. april 1995. Etter den tid har det blitt mange og hyggelige turer i et kjøretøy som vekker berettiget oppsikt.

LIKHEIT MED mange andre bil- og mc-produserter var det tøft for BMW å starte opp på nytt i 1945. Frem til 1952 ble det kun produsert motorsykler,

men da produksjonen av biler ble gjenopptatt var det modellen 501 (1952-1958) med 6-sylindret motor og 502 (1954-64) med 8-sylindret motor som ble tilbudt. Det var store og dyre biler som folk flest i tidlige etterkrigsår knapt hadde råd til å kjøpe. Salget av motorsykler var heller ikke noe å rope hurra for. Situasjonen for BMW ble kritisk.

REDNINGEN BLE MINIBILEN italienske ISO Autokarabine 250 (245 ccm), produsert fra 1954. I 1955 fikk BMW i stand en avtale om tysk lisensproduksjon. Noe av det første BMW gjorde

var å erstatte en støyende 2-taktsmotor med deres egen mer stillegående 4-takts mc-motor R25. I 1956 ble motorvolumet øket til 298 ccm og med det fikk Isetta'en modellnummer 300. Samtidig ble det foretatt flere forbedringer.

PRISEN FOR EN Isetta 300 var DM 2.920 i 1956, mens du måtte punge ut med hele DM 11.500 for en 501 samme år. Det ble bare produsert 3736 BMW 501/502 og hele 31.700 Isetta'er. Produksjonskostnadene for Isetta var minimale, og et enkelt regnestykke forteller oss at denne lille tassen ble red-

ningsplanken for en kort men til dels dramatisk økonomisk epoke for BMW. Fra 1955 til 1962 havnet totalproduksjonen på hele 161.360 eksemplarer, inklusive lisensproduksjon i England, Frankrike og Brasil.

I NORGE BLE Isetta importert og solgt fra 1954 av Bertel O. Steen. Da var det fortsatt bilrasjonering i Norge. Salget av de dyre og store BMW'ene var minimalt, og det ble lille Isetta som sto for mesteparten av salget, ialt nesten 400 eksemplarer fra 1954 til 1960.



1959 BMW Isetta  
1956 Messerschmitt KR 200  
1959 Messerschmitt KR 200

## Messerschmitt KR 200 Kabinroller

Den røde Kabinroller kjøpte Erik i Sverige i 2006 og er således den første norske eier.

DET VAR ET totalvrak i smådeler som i utgangspunktet så ganske håpløst ut, men det hindret ikke Erik i å gå på med krum hals. Hele karosseriet måtte blant annet bygges opp på nytt. Alt arbeidet, bortsett fra lakkeringen har han gjort selv, og som vi ser: Et førsteklasses resultat.

Den gule kjøpte Ole Birger Gjevre i 1989 av en svensk overlege som arbeidet i Trondheim.

FOR Å FÅ orden i papirmølla måtte Kabinroller'en en tur innom svenske myndigheter, deretter ble den fraktet til Norge og tolet inn på Gjøvik 7.6.1989. Den var da mørk grønn.

OLE BIRGER FIKK motoren overhaldt, og sammen med sin kone Gerd hadde de mange hyggelige turer i løpet av en 15-årsperiode. I 2004, nærmere bestemt 1. mai, ble den solgt til en kar på Rau-

foss. Vedkom-mende hadde planer om å foreta en restaurering og plukket den ned i småbiter. Grunnet sykdom ble det ingen restaurering og den ble liggende helt til november 2009 da Erik kjøpte den.

HAN HADDE FÅTT smaken på disse små og artige minibilene og hadde ingen betenkeligheter med å kjøpe et kjøretøy "i bærepøser". Resultatet av restaureringsprosessen ble akkurat som for "den røde": Førsteklasses! Den knallgule fargen kler den også godt.

Opprinnelsen til Kabinroller var et hånddrevet kjøretøy for folk som hadde amputert beina.

DET VAR FLYINGEVØREN Fritz M. Fendt som startet det hele i 1948. Året etter ble det satt inn en 38 ccm Victoria-motor som noe senere ble erstattet av en 98 ccm Sachs-motor. Selv om den knapt kunne kjøre fortere enn ca. 60 km/t fikk den navnet Fendt Flitzer. Ordet Flitzer kan oversettes med: en som beveger seg lynsnart - piler avgårde! Bare 280 eksemplarer ble solgt.

I 1952 LANSETE Fendt en ny og forbedret modell med plass til to personer (tandem) og året etter innledet Fendt samarbeid med den kjente flykonstruktøren professor Willy Messerschmitt som på grunn av sin bakgrunn fra krigen ikke hadde tillatelse fra de allierte til å bygge fly. Sammen videreutviklet de Fendts "racer" som fikk navnet Messerschmitt Kabinroller KR 175 (motor 173 ccm). Deres bakgrunn fra flyindustrien satte sitt preg på utseendet: KR 175 lignet på en cockpit.

KABINROLLER'EN VAR i realiteten en innelukket motorsykel med tre små hjul, to foran og ett bak. Det var en ganske sparsk utstyrt doning med dårlige kjøreegenskaper sammenlignet med en tradisjonell 2-hjuls motorsykel. Den hadde ikke selvstarter, men kickstart, ingen revers og bare hånddrevet vinduspuser. Fjering var også dårlig slik at det var en tvilsom fornyelse å kjøre den, spesielt på hullete og dumpete veier. På tross av dette var det mange som lot seg friste av dette "eventyret på hjul"

FORBEDRINGER MÅTTE BARE komme og understell med fjering ble kraftig forbedret, revers kom på plass samt elektrisk start. Dette gjorde underverker på salget og i perioden 1953 til 1955 ble det solgt 19.666 eksemplarer.

I 1955 LANSETE Frits M. Fendt en helt ny og kraftig forbedret Kabinroller som fikk betegnelsen KR 200. 2-taktsmotoren fra Fichtel & Sachs, nå med dynastart, ble fortsatt benyttet, men volumet ble øket til 191 ccm. I motsetning til for eksempel BMWs Isetta hadde

KR 200 fortsatt bare ett bakhjul og således ingen differensial. Den hadde ikke styresnekke og ratt, men direkte styring som på en vanlig motorsykel.

MANGE FORBEDRINGER, men fortsatt uten revers, ga Kabinroller gode kjøreegenskaper, noe Erik kan bekrefte. Den ligger klistret på veien som et frimerke. Erik forteller også at flere barn lurer på om han har betalt 200 kroner for den! (KR 200)

I 1956 SKILTE Willy Messerschmitt og Frits M. Fendt lag. Messerschmitt fikk igjen lov til å konstruere fly. Fendt på sin side grunnla firmaet Fahrzeug- und Maschinen GmbH, Regensburg, forkortet til FMR, og førte produksjonen av Kabinroller videre. Selv om den beholdt Messerschmitt-navnet finner vi fra og med 1957 til produksjonen opphørte i 1964 FMR i fronten.

DET BLE I tidsrommet 1953-1955 produsert 19.666 KR 175 og 46.190 KR 200 fra 1955-1964, i alt 65.856 og måtte se seg grundig slått av konkurrenten BMW Isetta. Selv om Messerschmitt var betydelig billigere enn Isetta syntes nok folk flest at sistnevnte var mer "ørnli bil" og det kan være en av årsakene til den store forskjellen i salget.

FLERE, BLANT ANDRE tyske Heinkel, Zündapp (Janus), Fulda-Mobil og Hoffmann, prøvde seg i dette spesielle markedet uten å lykkes noe særlig. Bedre tider, med mer penger blant folk og ønske om mer plass og bedre komfort, gjorde at disse svært spesielle (og morsomme) minibilene etter hvert utspilte sin rolle.



Ikke ratt, men styre i Messerschmitt.

Brudeparet Nils og Evelyn Bakke syntes det var stor stas å få kjøre en lekker gul Kabinroller. Der hvor det er hjerterom er det også "husrom".



Spesifikasjoner	BMW Isetta 300	Messerschmitt KR 200
Motor	BMW R-25 4-takt	Fichtel & Sachs 2-takt
Antall sylindre	1	1
Boring/slaglengde	72 x 73 mm	65 x 58 mm
Slagvolum	295 ccm	191 ccm
Ant. HK	13 HK	10,2 HK v/ 5200 o/min
Kompresjon	1:7,0	1: 6,3
Dekk	4,80 x 10"	4,40 x 8"
Akselavstand	150 cm	203 cm
Sporvidde	120/52 cm	108 cm foran (1 hjul bak)
Lengde	235 cm	282 cm
Bredde	138 cm	122 cm
Egenvekt	370 kg	240 kg
Nyttelast	230 kg	190 kg
Topp hastighet	85 km/t	90 km/t
Bensinforbruk l	0,39 liter/mil	0,45 liter/mil



Mary-Ann er blitt Kabinroller-entusiast på sin hals. Sammen med Erik har det blitt mange lange og fine turer. Vil hun ha enda mere fart og luft i håret kjører hun gjerne en av sine 1983 Honda motorsykler.



Spesielle på hver sin måte

Mens Isetta (øverst) hadde døren foran og to personer satt ved siden av hverandre, satt passasjerer i Messerschmitt bak føreren. For å komme inn i cockpit ble hele toppen og del av siden løftet opp og lagt ned på siden.



1.



3.



2.



4.

1: Heinkel (1956-1958) var en blanding av BMW Isetta og Messerschmitt og produsert i 11.975 eksemplarer.  
2: Zündapp, mest kjent for motorsykler, bidro med 4-hjulingen Janus (1957-1958). 6.902 eksemplarer ble produsert.  
3: Hoffmann Auto-Kabine (1954-1955), også med mange likhetstrekk med Isetta ble en fi-ska, med bare 113 produserte eksemplarer.  
4: Fulda-Mobil (1950-1969) med lang produksjonsperiode, men bare ca. 2900 eksemplarer ble produsert.



Isetta var tydelig tilstede i det tyske bybildet på 1950- og på begynnelsen av 1960-tallet.



En rekke Messerschmitt klar for innsats i trafikken. Legg merke til at det også ble produsert en del kabrioletversjoner.