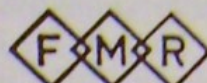


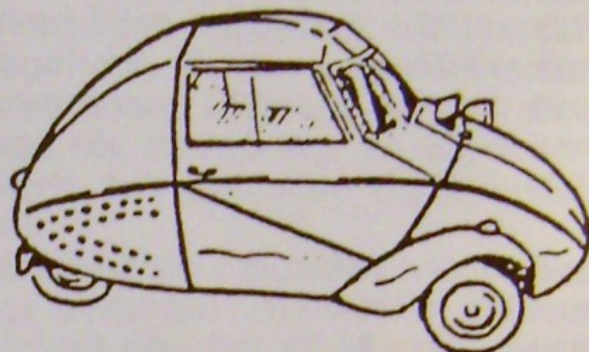
MESSERSCHMITT

Sveriges första mc-bil

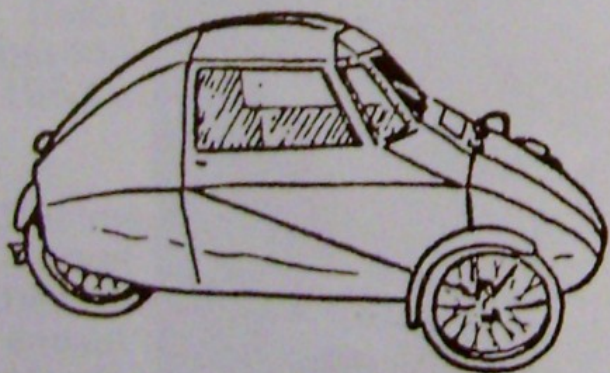
Av Göran Hellsin, teckningar av Sjoerd Ter Burg, Holland



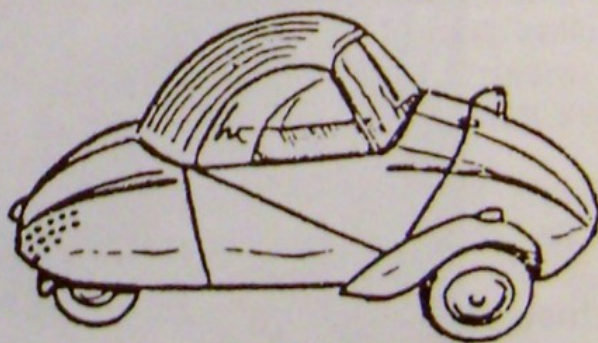
Det hela började 1948, då flygplans-
teknikern Fritz M. Fend konstruerade
sin första trehjuliga invalidvagn. Pro-
totypen hade ett hjul framtill och två
bak. Framåt kom man genom att
skjuta styret fram och tillbaka.



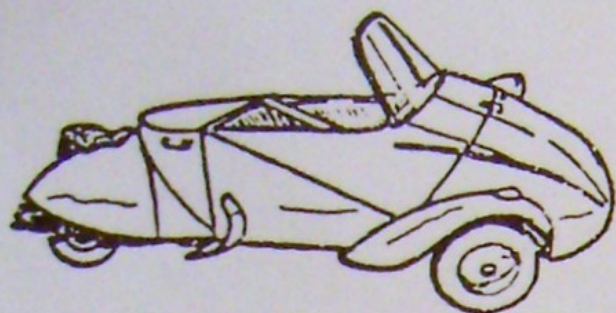
Flitzern förbättrades efterhand. De
stora cykelhjulen ersattes med skott-
kärrehjul. Motorn byttes först till en
Fichtel & Sachs på 100 cm², och
senare till en Riedel-Imme på 100
cm².



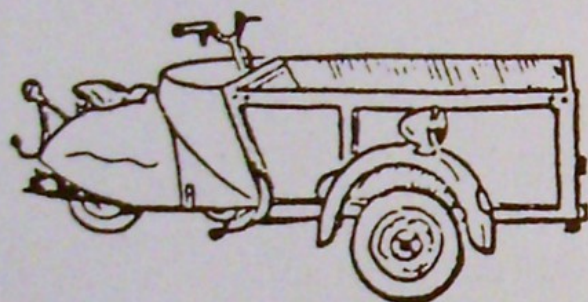
På den första produktionsmodellen
hade man redan ändrat till ett hjul bak
och två framtill. Fend Flitzer, som
skapelsen kallades, levererades till att
börja med endast med handdrivning.
Senare kunde man välja att få Flitzern
med en 38 cm² Victoria-motor. Cock-
piten öppnades framåt.



Nu har vi kommit till 1951. Skott-
kärrehjulen har bytts mot riktiga små-
bilsdäck och en öppen roadsterversion
står också på programmet. Som tillbe-
hör finns ett uppblåsbart tak. Efter ett
tag var det dags för motorbyte igen.
Det blev Fichtel & Sachs igen, men
nu på 150 cm².



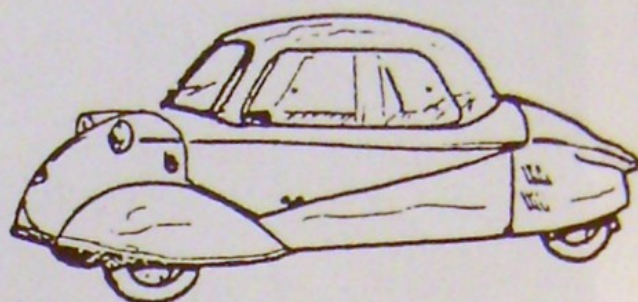
Förutom standardmodellerna gjordes också några specialbyggen. Efterfrågan på ett passagerarsäte resulterade i den här komiska konstruktionen med sadel baktill.



Lastscootern var en vidareutveckling av passagerarmodellen. Styret flyttades tillbaka och framsätet gjordes om till lastutrymme.



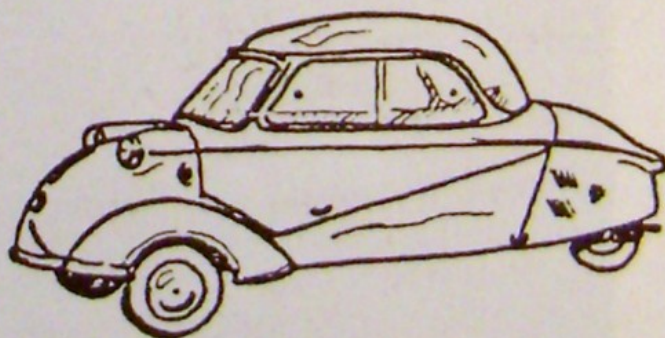
Roligast var nog "Rikshan" med en fåtölj för två personer framtill. Den var tänkt för export till Asien.



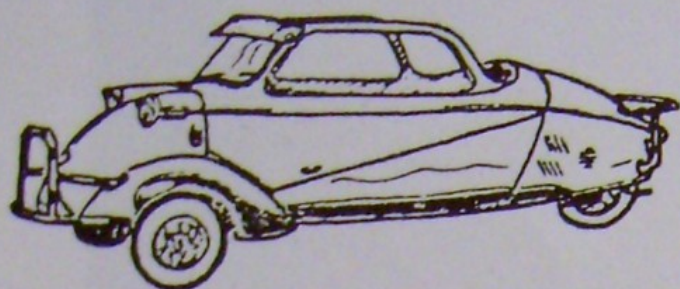
Fend lyckades intressera ex-flygplansfabrikanten MESSERSCHMITT för sina nya planer med ett tvåsitsigt täckt fordon, som var en korsning mellan ett flygplan, en scooter och en bil. Fends egna produktionsutrymmen i Rosenheim, där man byggt runt 250 Flitzers, var alldeles för små.

Den nya trehjulingen döptes till Messerschmitt Kabinenroller 175. (KR= Kabinenroller) och byggdes i Messerschmitts f d flygplansfabrik i Regensburg. Den såldes från 1953.

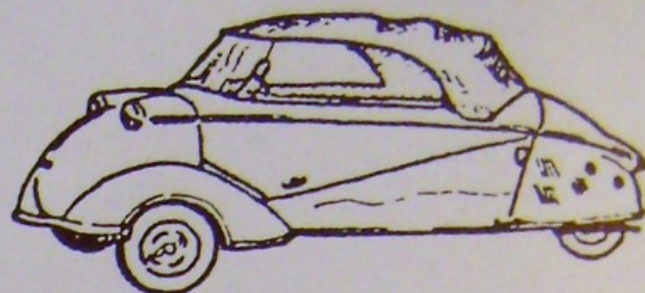
Fend hade stor framgång med sin täckta scooter. Under två års tid byggdes den i drygt 10.000 ex. De sista hade elektrisk start och en backanordning (ett s k backslag).



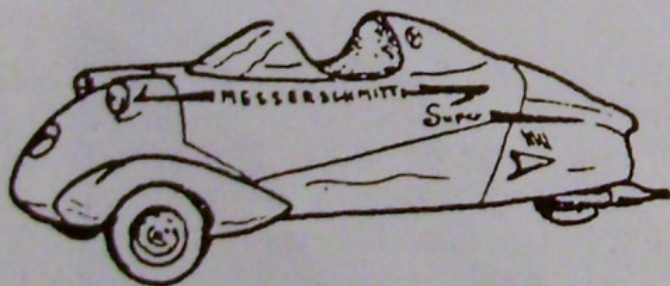
Förbättringar på diverse svaga punkter resulterade i KR 200, som avlöste KR 175 i början på 1955.



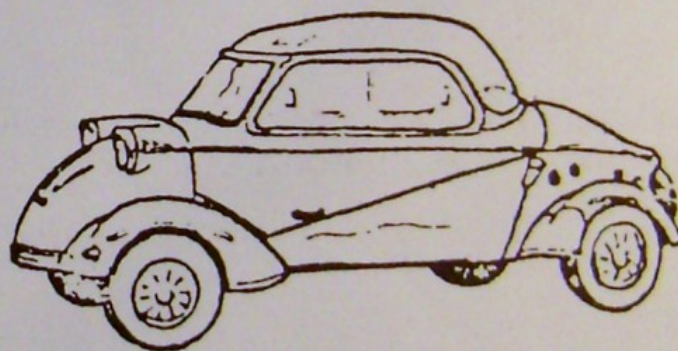
Den här modellen blev verkligen en succé. Den exporterades till många länder. T o m till USA och Japan, där den försågs med specialstötfångare.



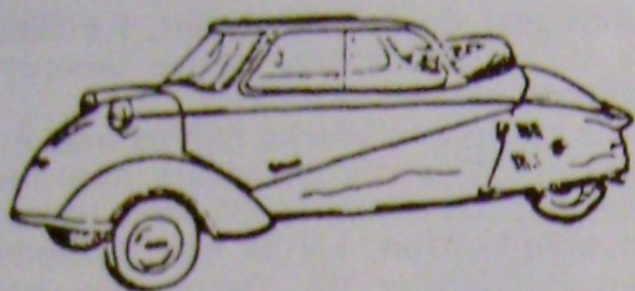
1956 drog sig Messerschmitt (som nu fick bygga flygplan igen) ur kabin-scooterproduktionen. Fritz Fend och en underleverantör som hette Valentin Knott, grundade själva en ny firma: Fahrzeug und Maschinenbau, Regensburg, (förkortat FMR). En ny modell, som Fend utvecklade i sin nya firma, var FMR KR 201 Roadster. Messerschmitt-namnet fick man tillstånd att behålla för KR 200-modellerna.



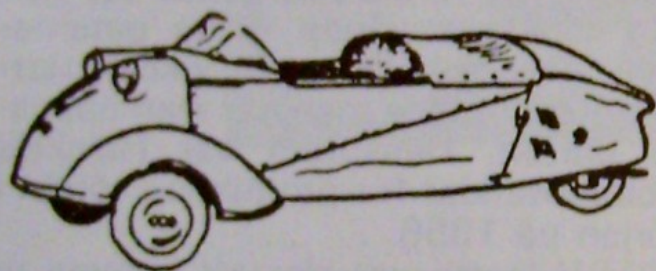
Mycket uppmärksamhet väckte det lyckade 24-timmars rekordförsöket på Hockenheim-ring, hösten 1955. Den specialbyggda KR 200:an som var trimmad från 10 till 14 hk slog 25 världsrekord. Genomsnittshastigheten för de 24 timmarna var 103 km/tim och topphastigheten låg runt 130 km/tim.



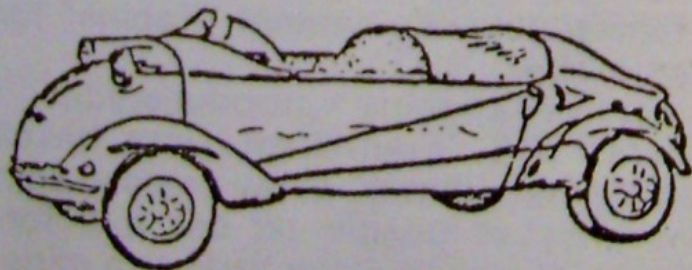
Efter de lyckade världsrekorden gick det många rykten om att en super-messerschmitt var på gång. Resultatet blev den fyrhjuliga FMR Tg 500. Det ursprungliga och mycket passande namnet "Tiger", fick man inte använda eftersom Krupps lastbilmärke "Südwerke" hade patent på alla djurnamn. Men i allmänt språkbruk har Tg 500 aldrig blivit kallad något annat än "Tiger". FMR Tg 500 fick inte heller heta Messerschmitt, eftersom det var en ny modell.



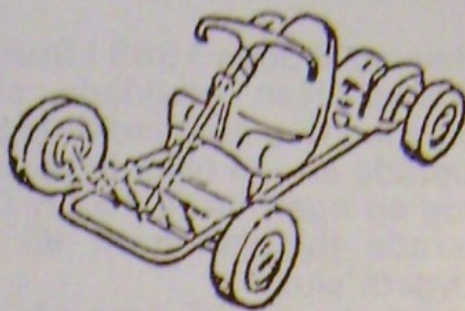
Under 1959 och 1960 kom två nya karosserimodeller för såväl KR 200 som Tg 500. Den första var en cabriolet, där sufletten lätt kunde bytas ut mot ett plasttak.



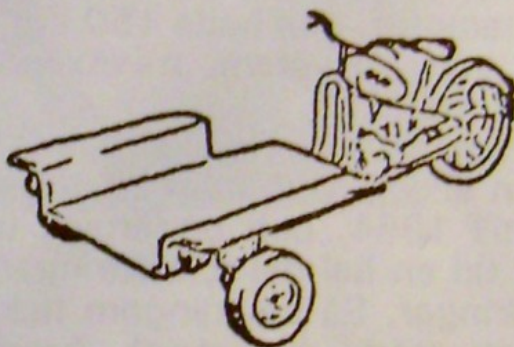
Den andra var en öppen sportmodell med extremt låg vindruta.



Den här sporthuven var som standard fastskruvad i karossen och gick ej att öppna. Men fästen fanns ditsatta för att vintertid göra det möjligt att montera på en vanlig plexiglastopp.



En mindre bekant FMR-fyrhjuling var Go-Karten. Många delar på den kom från KR 200 eller Tg 500.



1961 dog Tigern, medan KR 200 överlevde till början av 1964. Totalt byggdes drygt 40.000 trehjulingar. Antalet Tigrar blev bara några hundra.

Lastmopeden Mokuli (efter 1956: FMR-Mokuli), som byggdes parallellt med Flitzern, KR 175, KR 200/201 och Tg 500, blev längst i produktion. Den föddes 1949 och dog 1970.

* * *

På mittuppslaget, sid 24-25, syns sju Messerschmitt KR 175 med förare posera för fotografen. Året är 1954.

HUR VANLIG VAR MC-BILEN?

Av Bo Nylander

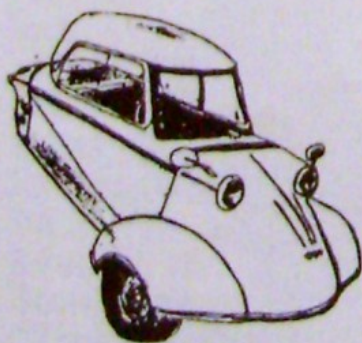
I det följande ska jag göra ett försök till utredning om hur vanliga mc-bilar-na var och även försöka göra några jämförelser med de mindre person-bilarna.

Man kan säga att efter andra världskrigets slut fanns ett stort behov av transportmedel. Den optimism som frodades efter krigsslutet, medverkade till att många konstruktioner fick se dagens ljus.

Hembyggen av olika slag blev vanliga. I hobbytidningar fanns annonser på ritningar till bilar, motorcykelbilar och även cykelbilar. Det var säkert många som köpte sig en ritning, men troligen var det endast ett litet fåtal som lyckades med konststycket att förverkliga sin dröm. Dessa fordon hade inte någon lång livslängd. Idag torde bara något enstaka exemplar finnas kvar.



Den första riktiga mc-bilen, som kom till Sverige var Messerschmitt KR 175. Den presenterades 1953 och såldes mellan 1953 och 1954 i uppskattningsvis 450 exemplar. Jag uppskattar det kända antalet kvarvarande fordon till ett 20-30 tal.

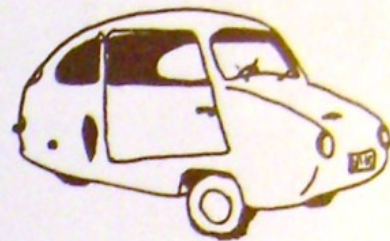


När Messerschmitt 1955 presenterade KR 200-modellen, ökade försäljningen snabbt. Jag uppskattar att det under 1955 såldes ca 700 fordon och under 1956 ca 350 st. Un-

der åren 1957-64 låg försäljningen tillsammans på ca 600 fordon. Av den totala försäljningen på ca 1.700 fordon återstår idag troligen ca 300 st.

Under sommaren 1954 introducerades Fuldamobil på marknaden. Den såg ut som en riktig bil (jämför SAAB 92) och blev snabbt mycket populär.

Den såldes här mellan 1954 och 1956 i ca 650 exemplar. Uppskattningsvis ett 50-tal finns bevarade.



Fuldamobils efterträdare kom 1957 i form av den i Sverige licenstillverkade Fram-King-Fulda (FKF).

Den hade plastkaross. På grund av namnlikhet med SKF (Svenska Kullagerfabriken) kallades 1959 års modell endast för King. Mellan 1957 och 1962 tillverkades totalt 411 fordon. Så gott som samtliga såldes i Sverige. Det återstår idag ca 200 st, dvs ungefär hälften finns fortfarande bevarade.



Nästa fabrikat på den svenska marknaden var BMW Isetta. Den var fyrhjulig och enligt svenska regler måste den registreras



som bil. Detta medförde högre accis och fordonsskatt samt dessutom bilkörkort. Under åren 1955-59 registrerades ca 275 fyrhjuliga Isettor. Högst ett 20-tal torde finnas kvar idag.



1959 presenterade BMW en trehjulig version. Den tillverkades i Tyskland från 1959 till 1962 och i England, då endast under namnet Isetta, fram till 1964. I Sverige såldes ca 300 fordon från respektive tillverkningsland. Ett 100-tal fordon från respektive tillverkarland finns kvar.



Det fordon som konkurrerade ut Messerschmitt som marknadsledare var Heinkel. Kabine presenterades 1956. 1957 hade man två tredjedelar av den svenska marknaden. 1958 blev ett dåligt år, eftersom tillverkningen flyttade till Irland. 1959 kom försäljningen igång igen och Kabine blev snabbt marknadsetta. När tillverkningen 1961 än en gång flyttades, nu till England, kom fordonet att heta Trojan. Den tysktillverkade Kabine såldes i ca 900 exemplar, den irländstillverkade i ca 600 och den engelsktillverkade i ca 900 st.

Totalt såldes alltså mellan 1956 och 1965 ca 2.400 Heinkel. Uppskattningsvis finns det ca 7-800 fordon kvar.

Det finns även några andra trehjulingsfabrikat i Sverige. Engelska Bond såldes i något 10-tal exemplar under 50-talet, varav en handfull finns bevarade.

En större version tillverkades i bör-

jan av 70-talet under beteckningen Bond Bug. Ett 30-talexemplar letade sig till Sverige.

Nästan alla finns bevarade.

Ett annat engelskt märke var Reliant. Den har också letat sig hit i enstaka exemplar från början av 50-talet till dags dato. Av de äldre finns endast något enstaka fordon kvar.

Sammantaget har mellan 1953 och 1965 ca 6.400 mc-bilar sålts. Av dessa finns troligen ca 1.600 kvar. Det innebär att var fjärde mc-bil finns bevarad i någon form.

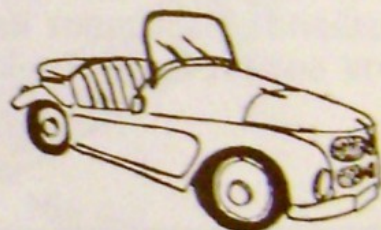
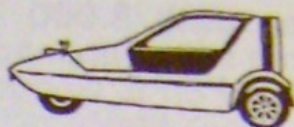
Jag skall i denna sifferpresentation även beröra några mini- och småbilar. Den första riktiga minibilen som kom till Sverige var den franska Rovin. Den såldes i ett 30-tal exemplar under åren 1948-51, varav ca 5 stycken finns kvar.

Kleinschnittger såldes i ett 10-tal exemplar under mitten av 50-talet.

Andra minibilar som man kunde köpa i Sverige var t ex Vespa 400, Spatz, Victoria, Zündapp Janus, Messerschmitt TG 500 (alias Tiger) och BMW 600. Dessa fordon såldes endast i några få exemplar, förutom Vespa och BMW som lyckades sälja något 30-tal vardera.

Gränsen för vad som är småbilar är svår att dra. Jag sätter här en gräns på uppskattningsvis 20 hk, motor ca 600 cc, plats för två personer och ett nödsäte bak. I denna grupp återfinns vi märken som Lloyd, Goggomobil, Champion, Maico, Gutbrod, IFA FB (kopia DKW "Spänkorg"), Fiat 500-600, för att nämna de vanligaste.

Försäljningen för flera av dessa var tämligen stor. Under Lloyds livstid



sålades över 8.000 fordon. Ungefär samma siffror uppnådde Fiat 500/600 och IFA F8/F9, Goggomobil ca 1.200, Champion, Maico och Gutbrod nådde vardera knappt 100 fordon.

Det finns idag mycket få kända exemplar kvar av dessa fordon, av Lloyd ett knappt 100-tal, Goggomobil ett 10-20-tal, av Champion, Maico och Gutbrod endast något exemplar. För Fiat och IFA är det svårare att göra en någorlunda riktig uppskattning, eftersom de också har flera större modeller. IFA fick dock inte något större förtroende av marknaden, varför dess återstående bestånd rimligtvis bör vara ganska litet.

Jämför vi försäljningen av uppräknade småbilar med mc-bilar, så har de förra sålts ungefär fyra gånger så mycket, men endast ca 1% finns bevarade. Av mc-bilarna finns ca 25% kvar. Det verkar som om mc-bilägarna behöll sina fordon i stället för att lämna dem som inbytesobjekt.

En annan orsak till det stora återstående beståndet kan vara att ägarerna endast hade mc-körkort och såle-

des inte kunde "byta upp sig", då det inte fanns några nya fordon att tillgå på marknaden. Det gällde då att försöka hålla liv i sin mc-bil så länge som möjligt. För att jämföra med den totala marknaden i Sverige, så såldes under perioden 1955-1964 totalt ca 85.000 motorcyklar och ca 1.800.000 personbilar. Man kan med stöd av ovanstående siffror inte påstå att mc-bilen med sina ca 6.400 sålda fordon blev någon större succé i Sverige.

Källor till ovanstående sifferuppgifter har bl a varit samtida motortidningar, tillgänglig registreringsstatistik, uppgifter från Statistiska Centralbyråns årsböcker och arkiv samt Bilregistret. Exakta uppgifter har i många fall varit omöjliga att spåra, men jag hoppas och tror att ovanstående uppgifter ligger mycket nära de verkliga.

Det är min förhoppning att Du som läsare av denna statistiska summering, med Din fantasi skall kunna förflytta Dig 30 år tillbaka och då möta dessa fordon i trafiken.

* * *