

# Tilbake til fremtiden

**Hvor skal man lete for å finne Porsches røtter?  
Svaret er nærmere enn du tror.**

– Denne bilen er vi utrolig stolte av. Den er unik i verdensammenheng, og vi er ganske sikre på at de aller fleste delene er originale. Det er et smykke i samlingen. Avdelingsleder Joel Boaz stryker de hvite hanskene varsomt over den krakelerte lakken på treverket. Vi står foran en elektrisk Lohner-Porsche fra rundt 1905. Bilen er like gammel som Norges uavhengighet, og slet brosteinen i Kristianias gater lenge før første verdenskrig. Det er en av verdens eldste Porscher, et klenodium, og den står her, på Teknisk museum, på Kjelsås i Oslo.

## **Porsches DNA**

Bilen på Kjelsås er nøkkelen til å forstå Porsche. Lohner-Porsche var den første Ferdinand Porsche var med å utvikle. Porsche var 18 år gammel da han fikk jobb ved Lohner-Werke i Wien. Uten formell ingeniørutdannelse fikk han ansvar for å utvikle elektromotoren med motor i hvert forhjul, og etter hvert en hybridmotor hvor en bensinmotor genererte elektrisk kraft. Det var verdens første hybrid av bensin og el. Han utviklet også en bil med motor i alle fire hjul, som ble populær blant Wiens taxisjåfører og er en av de første bilene med firehjulsdriфт. Lohner-Porschen ble vist frem på verdensutstillingen i Paris i 1900, og vakte internasjonal oppsikt. Ferdinand Porsche utviklet i tillegg en racingutgave som oppnådde 60 km/t, sikret seieren i en rekke racingløp, og tittelen som landets beste motoringeniør. Sagaen om Porsche startet her. En miks av ingeniørkunst, innovasjon og kjærligheten til racing ligger i selskapets DNA. Uten erfaringen fra Lohner ville Ferdinand Porsche neppe fått jobb hos Daimler-Benz i 1906, og uten årene der ville han neppe vært i stand til å etablere selskapet «Dr.ing. h. c. F. Porsche GmbH» i 1931, eller produsere den første Volkswagen i 1936. Slik sett er Lohner-Porsche alle Porschers mor, og stamfaren for en hel tysk bilindustri. Intet mindre.

TEKST: AUDUN AAGRE

FOTO: TOM-EGIL JENSEN

STED: TEKNISK MUSEUM, OSLO





#### UTROLIG HISTORIE

At en Lohner-Porsche fra 1905 står i Oslo er utrolig. Historien om den er enda mer utrolig. Bilen er en hybrid, og er like gammel som Norge har vært en selvstendig nasjon. Nå venter den på restaurering.

## INTET NYTT

Elbil var på vei opp i Norge på begynnelsen av 1900-tallet. Arthur Bjerke kjøpte Lohner-Porschen for å studere teknologien.

N. T. M. 145  
1930.

TELEFONER:  
KONTORET: 72571  
VERKSTEDET: 72373

# Arthur Bjerke's

Oslo, Meyersgate 9

Oslo, Norway den 14. august 1930.

ELEKTRISKE TRANSPORTMIDLER  
AKKUMULATORER  
LADESTATION  
AUTOMOBILVERKSTED

Norsk Teknisk Museum,

OSLO.  
Kronprinsensgt. 10.

I henhold til konferance med Deres sekretær, ingeniør Pedersen og ingeniør Lund den 8. ds., har jeg herved fornøielsen at meddele Dem at jeg er villig til at forevise en elektrisk bil til Deres museum.

Denne elektriske bil er en av de første som er kommet her til landet og ganske sikkert den første elektriske bil som er kommet og endnu er bevart.

Jeg kjøpte bilen i 1912 og brukte den i flere aar som en studiebil og ervervet mig gjennom denne adskillige erfaringer i konstruktion og praksis med elektriske biler. Bilen er antagelig kommet her til landet i 1908.

Den er lavet av østerrikske Daimler-fabrik og er det mig fortalt at mange av denne type elektriske biler er anvendt som drachebiler i Wien.

Bilen er av en særegen og meget interesant konstruktion da den har 2 motorer hver paa 4 hk. Motorene er bygget ind i forhjulene og danner en del av disse. Det er saaledes ingen udveksling paa bilen. Strømmen føres direkte fra batteriet til motorene som danner bilens forhjul. Disse motorer er derfor konstruert for et meget lavt omdreiningstal som tilsvarende bilens hastighet ved 5 forskjellige kontrollerstillinger forover og 3 i revers. Motorenes kommutatorer er meget store og med vertikale lameller opdelt i segmenter som peker ind mot motoraksens center. Børstene er horisontale og ligger fjærende an mot de vertikale kommutatorer. Begge motorer er konstruert med bevegelige fester til vognens forhjulsaksel og svinger motorene paa tapper ytterst paa foraksen for vognens styring.

I teknisk henseende maa denne vogn være meget interessant da dette er den eneste type av vogn som har direkte overføring av strømmen fra batteriet uten utveksling. Motorene er av den grund konstruert meget langsomtgaende, fra 30 - 300 omdreininger pr. min.

Det er ogsaa bemerkelsesværdig at motorene er konstruert helt indkapslet i aluminiumkapsler, meget pent utført. Det er derfor interessant at iaktage aluminiumens anvendelse allerede paa det tidspunkt, jeg antar omkring aar 1900 da denne vogn blev lavet.

Jeg vedlegger 3 fotografier av vognen og er det anledning til at faa med et koblingsskema over den elektriske funktion av vognen optat av mig selv i 1914.

Angaaende denne vogns øvrige bemerkelsesværdigheter vil jeg pointere at driften ligger i forhjulene, nettop et system som i den senere tid er optat paa helt moderne biler. Videre vil jeg bemærke at den bakre del av coupeen er nedslagbar, hvilket nu igjen er optat paa de senere typer av biler.

Med høiltsel

Arthur Bjerke

Bilag: fotografier.

## En gave

Teknisk museum fikk bilen som gave i 1930. Etter flere års utlån kom den tilbake til museet for fem år siden. Lohner-Porschen står litt bortgjemt i et mørkt hjørne, mellom en Bugatti 30, en Milburn og Kong Olavs elektriske lekebil (Cadillac). Årsaken er at bilen må skånes for lys og nysgjerrige hender. Konservatorene ønsker å fordype seg i bilens historie, og forsøker å finne midler til en restaurering, og få bilen frem i rampelyset, der den hører hjemme. De er usikre på om det er modell 34 eller 38.

– Kraftoverføringen er spesiell, og det er noe vi gleder oss til å studere nærmere, sier førstekonservator Frode Weium.

– Bilen består hovedsakelig av tre, med metall i understell og fjæring. Vi trenger å finne ut hva som er originalt, og hva som er byttet ut. Jeg håper vi kan komme i gang ganske snart, sier gjenstandskonservator Endre Fodstad.

La oss ta en titt under panseret, eller rettere sagt bak hjulkapslene. Bilen hadde to motorer som var bygget inn i forhjulene, med fire hestekrefter i hver, drevet av et batteri med 44 celler og en vekt på rundt 570 kilo. Batteriet var plassert foran rattet. Salgsbrosjyrene lovte en rekkevidde på 85-100 kilometer, men i realiteten var bilen god for knappe 50 kilometer, som til tross for overdrivelsen er imponerende hundre år før elbilens comeback.

## Arthur Bjerke

Historien er lineær, men noen ganger biter den seg i halen, eller gjør et par u-svinger og en *donut* før den fortsetter. Slik er det med elektro-motoren. På begynnelsen av 1900-tallet var det ikke gitt at fossilt drivstoff skulle bli dominerende de neste hundre årene. Elektriske hestekrefter erstattet hestene, og

Lohner-Porsche ligner en hestevogn uten hest, før man oppdaget at man kunne senke karosseriet i fravær av trekkdyr. I USA bygde man ut et stort nett av ladestasjoner. I Norge var elbilen på full fart inn i markedet. Elbilen fra Lohner-Porsche er godt over hundre år gammel, og ble kun produsert i tre hundre eksemplarer. Hvordan bilen på Teknisk museum kom til Norge er uvisst, men Arthur Bjerke kjøpte den i 1912 for å studere teknologien.



– Bjerke er en interessant skikkelse, og blant datidens fremste norske talspersoner for elbil. Det er tydelig at han var engasjert i elbiler i en lang tidsperiode. I 1916 etablerte han selskapet AS Elektrobil, som importerte et hundretalls Walker Electric lastebiler fra USA. Han var en pioner, sier Frode Weium. Bjerke var ikke alene. I 1917 ble Stavern elektromotorfabrikk etablert, som produserte elektriske lastebiler. I Bergen startet Sverre Munch selskapet Elbil. Noen kilder viser til 440 elbiler i Norge i 1921. Bilboken for Norge

(1922) oppgir 280 biler. De fleste var lastebiler. I 1907 var den ferske Kong Håkon klar for en bil, men utsatte kjøpet i frykt for å kjøre på en landsmann. På den tiden var Lohner-Porschen allerede på veien. Det går en linje fra Lohner-Porsche fra 1905 til Taycan i 2018. Teknisk museum jakter med lys og lykter etter midler til restaurering. Dersom de finner ut at bilen består av originale deler, finnes det knapt en tilsvarende modell i verden.

– Vi har hatt vårt Saving Oseberg. Vi trenger nå et Saving Lohner-Porsche, og håper på bidrag fra offentlige og private aktører. Og det haster. Joel Boaz tar av seg de hvite hanskene, klar for å kjempe for en bil som er et lite stykke verdenshistorie. 