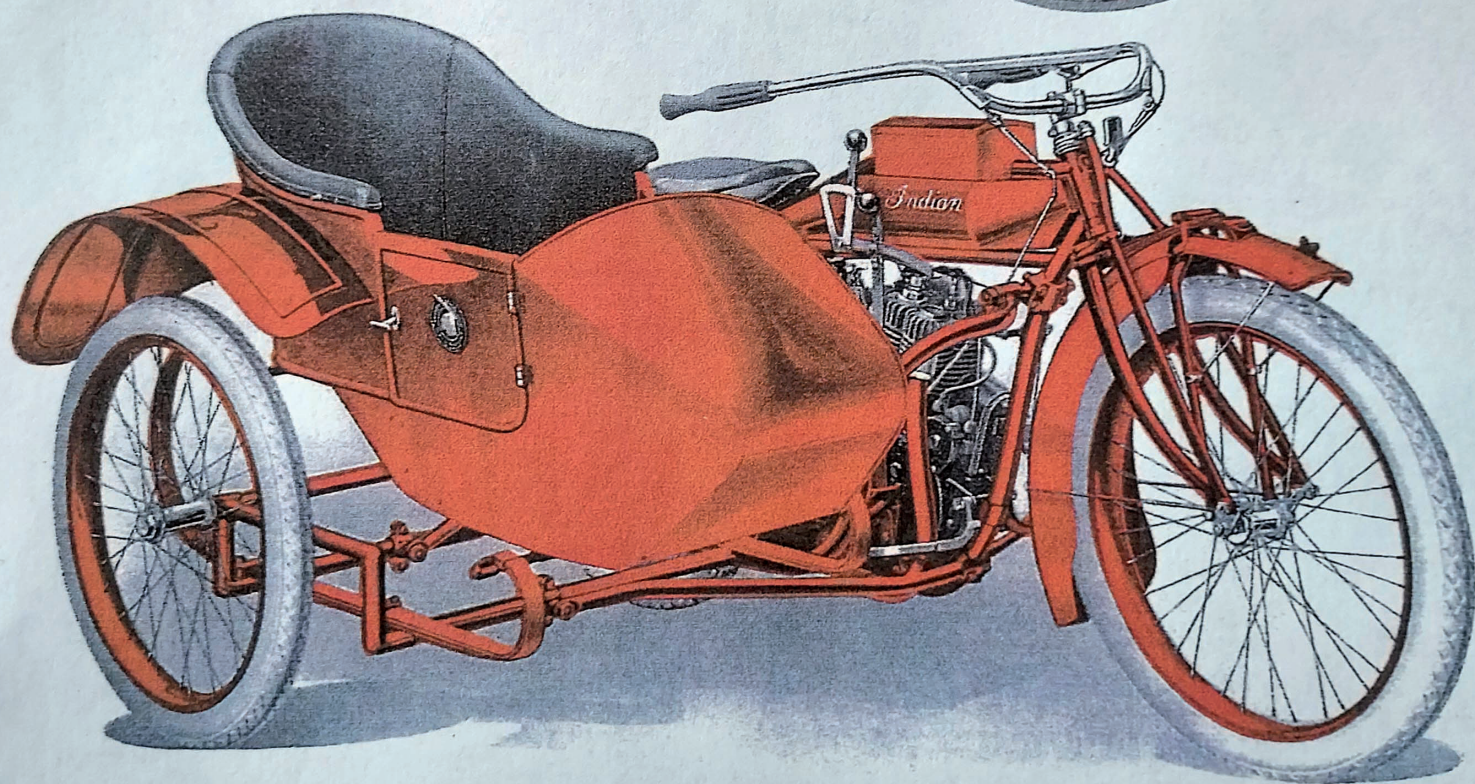
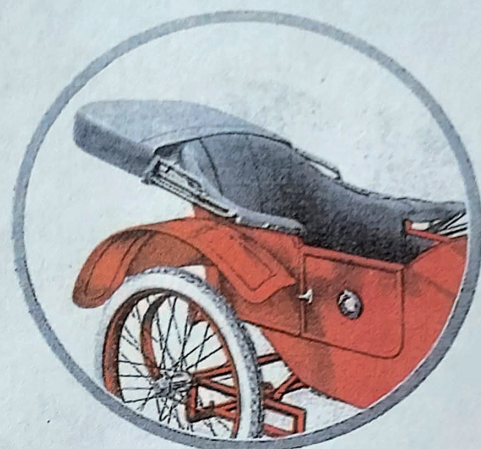


NORSK
Indian
KLUBB



Historien om en Indian motorsykel fra Haugesund

Endelig har Norsk kjøretøyhistorisk museum fått en amerikansk **Indian motorsykel** inn i kjøretøysamlingen. At museet nå kan vise fram en Indian Powerplus 1916 med sidevogn i hovedutstillingen er et resultat av et samarbeide mellom **Norsk Indian Klubb** og **Norsk vegmuseum**. Sykkelen har fått en sentral plass i utstillingen, og vi håper at historien om Indian motorsykler, og historien om denne sykkelen vil engasjere publikum til å stoppe opp og se nærmere på de tekniske detaljene.



**Norsk
vegmuseum**
vegmuseum.no

Historien om en Indian fra Haugesund.

Erik Kongshavn som bodde i Haugesund kjøpte i august 1916 en helt ny Indian Powerplus motorsykkel, men han var innblandet i en bilulykke og døde allerede av skadene 3. september 1916. Erik Kongshavn var passasjer i en bil (Martini 1916) som kjørte inn i en stabbestein og Erik ble kastet ut av bilen og fikk alvorlige hodeskader med døden til følge. Eriks bror Halvor overtok motorsykkelen, og i 1917 satte han på en original Indian sidevogn på sykkelen. Denne sidevogna var utstyrt med en kalesje som kun var standard i 1916. Halvor Sæter Kongshavn eide sykkelen fram til 1927 da den ble solgt.

Motorsykkelen ble registrert på reg.nummer L-143 den 21.08.1916, og den beholdt dette registreringsnummeret fram til den ble avskiltet i mai 1927.

Neste eier i 1927 var blikkenslager *Thomas Hægland* som allerede hadde en Henderson Four motorsykkel med sidevogn. Henderson'en med 4 sylindere og 1300 kubikk ble mye mer brukt enn den nyinnkjøpte Indian fra 1916, og Indian'en ble etter hvert lagret på familiens landsted på Eikje ved Førresfjorden der den med jevne mellomrom ble tatt ut og kjørt små turer i nærområdet.

I 1969 fikk *Torbjørn Staalesen* tips om at det sto en Indian med sidevogn til salgs i et dødsbo, og han var ikke sein med å ta turen ut til Eikje. Det var broren til Thomas Hægland som bestyrte boet etter Thomas, og Staalesen fikk komme ned i kjelleren på landstedet. Sykkelen var helt komplett, men den var av en eller annen grunn overmalt med rød låvemaling. Jacob Hægland som sto for salget var rimelig tydelig på at motorsykkelen ikke skulle selges ut av distriktet, og etter at Staalesen hadde akseptert betingelsen kjøpte han den for Kr. 500,-.

Staalesen fikk sykkelen fraktet hjem til sin egen kjellerbod i Haugesund, og etter noen få år begynte han restaureringen med å sandblåse og grunne delene med primer. I den kjelleren ble den stående i ro til høsten 2006 da Staalesen bestemte seg for at den skulle være kjøpreklar innen den var 100 år.

Arbeidet med å restaurere sykkelen ble i 2006 overlatt til en kar fra Karmøy, og det ble avtalt en fast pris på arbeidet og avtalt en ferdigdato for jobben. Sykkelen ble plukket helt fra hverandre, men det var det eneste

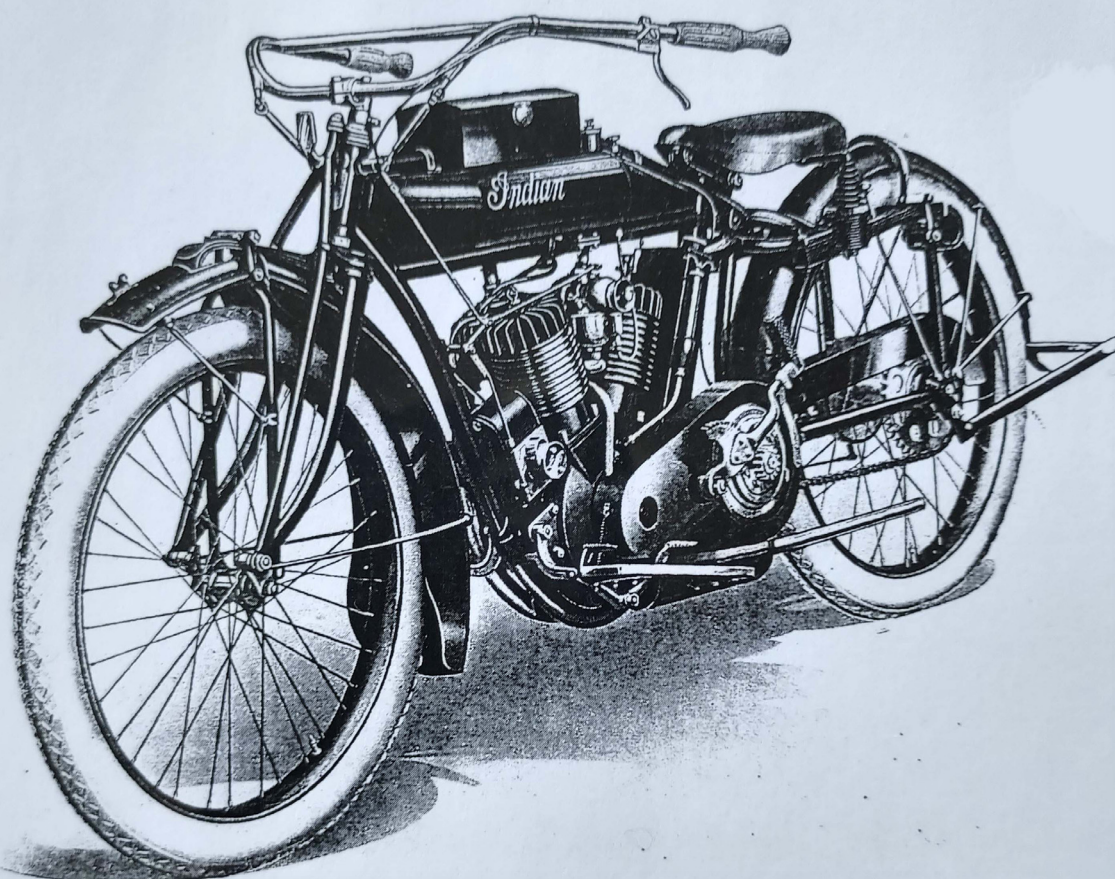
som skjedde. Ved det avtalte leveransetidspunktet var dessverre lite eller ikke noe arbeid utført på sykkelen. Staalesen purret og purret gjentatte ganger for å få arbeidet slutført, men til ingen nytte. Sykkelen ble derfor hentet hjem fra Skudesneshavn i juni 2012, og til stor fortvilelse viste det seg at det manglet vitale deler som både bakhjul og magnet. Jakten på deler begynte via medlemmene i Norsk Indian Klubb, og sammen med vennen *Einar Stokka* tok de selv fatt på arbeidet. Både Torbjørn og Einar var begge i ferd med å avslutte yrkeskarrieren og som pensjonister fikk de begge tid til et felles prosjekt.

I 2015 var sykkelen ferdig og ble registrert på reg. nummer L – 940. Registreringsnummeret L- 143 var dessverre allerede benyttet på et annet kjøretøy. Staalesen og Stokka debuterte i 2016 med sykkelen ved å delta på Norsk Indian Klubbs *INDIAN SUMMER MEET*, og sykkelen ble vist fram for publikum på Skiferplassen i Fagernes sentrum og på utstillingen på Valdres Folkemuseum. Haugesunds Avis laget en artikkel om sykkelen i august 2016 der Erik Kongshavn stolt kunne sitte på sykkelen hans far hadde eiet fra 1916 til 1927.

Målet var nådd i 2016 men da både Stokka og Staalesen hadde andre og mere lettkjorte veteranmotorsykler bestuttet Staalesen i 2021 at han ville selge sykkelen. Først henvendte han seg til familien Kongshavn som var de første eierene av sykkelen, men de var dessverre ikke interessert. Staalesen husket godt lovnaden om ikke å selge den ut av Haugalandet, men det var ingen interesse å spore lokalt. Så henvendte han seg til Norsk Indian Klubb og informerte om at han vurderte å selge 1916 modellen sin. *Arne Bjørn Hoel* i Norsk Indian Klubb henvendte seg umiddelbart til Ger Stormbringer ved Norsk vegmuseum om at en Indian skulle selges, og de var interessert da de ikke hadde noen Indian motorsykkel i samlingen. Da det ikke kom noen rask nok tilbakemelding fra museet til Staalesen om kjøp av sykkelen så la han den ut for salg på FINN.no. Tidlig en mandag morgen tok Arne Bjørn Hoel kontakt med Norsk vegmuseum, og etter 20 minutter kunne Knut Baar melde tilbake at de ville kjøpe sykkelen for den oppgitte prisen på FINN.no. Staalesen innrømmet en museumsrabatt og var meget fornøyd med at sykkelen skulle få plass i utstillingen på Norsk kjøretøyhistorisk museum.

Etter at Indian'en kom til museet ble Arne Bjørn Hoel invitert til en befaring, og på befaringen hadde han med seg Rolf Vold. Etter en gjennomgang ble man enige om noen kosmetiske endringer, og Norsk Indian Klubb sa seg villige til å utføre jobben bare de fikk dekket de faktiske kostnadene til deler.

Indian Powerplus



Indian motorsykler ble startet produsert i 1901 i Springfield, Massachusetts, USA etter at *Carl Oscar Hedstrøm* og *George M. Hendee* gikk sammen om å serieprodusere motorsykler. Begge hadde de erfaring fra sykkel sport og utvikling av motorsykler for å gi syklistene ekstra drahjelp. Harley-Davidson startet produksjonen først i 1903, og da Indian avsluttet produksjonen i USA i 1953 overlevde Harley-Davidson som den siste av de amerikanske produsentene. I 1910 var det hele 125 forskjellige motorsykelprodusenter i USA. Den ene etter den andre gikk etter hvert konkurs eller fusjonerte, men Indian klarte seg meget bra og i 1913 produsert de hele 30 000 motorsykler og var verdens største motorsykelprodusent.

De første Indian motorsykler var blå, men så valgte fabrikken å satse på røde motorsykler med gull staffering i kombinasjon med nikkell og sorte detaljer. Karakteristisk for Indian modellene var at de hadde en bladfjær i gaffelen, og de tidlige modellene og Indian Powerplus modellene hadde også bakfjærer i bakramma. En Indian Powerplus har utrolig mange små deler som alle er forniklet, og det er all grunn til å påstå at en Indian Powerplus motorsykel med alle sine detaljer er meget staslig.

I 1914 ble de første Indian motorsykler importert til Norge og solgt av firmaet *C. E. Sontum & Co* i Christiania. Sontum solgte og produserte opprinnelig tråsykler, men som mange andre sykkelforhandlere begynte de også med salg av motorsykler. Da den nye Indian modellen «Powerplus» kom i 1916 ble det fort fart i salget av Indian, og i 1919 slo salget i Norge alle rekorder. Årsaken var at i forbindelse med 1. verdenskrig var det produsert et stort antall tiltenkt forsvaret, men da krigen brått ble avsluttet i 1918 var det amerikanske markedet plutselig stappfullt av både sivile og militære motorsykler.

Å selge overskuddet av motorsykler til Europa var løsningen, og i 1919 la *C. E. Sontum & Co* eksempelvis inn en enkelt ordre på hele 100 Powerplus motorsykler. Tidligere var det små europeiske motorsykler som ble solgt i Norge, men fra 1914 ble det norske markedet dominert av store amerikanske motorsykler av merkene Indian, Harley-Davidson, Excelsior og Henderson.

Indian

Kort informasjon om tekniske detaljer:

Sidevogn.

Hadde man ikke råd til å kjøpe bil så var en motorsykkkel med sidevogn et godt og billigere alternativ. Det er typisk at man kjøpte motorsykkelen først, og så etter et par år så hadde man råd til å kjøpe sidevogn. Indian leverte sidevogner allerede i 1913, og sidevognsbaljene ble lavere, lengre og bredere år for år fram til 1919. Mange firmaer benyttet motorsykler med sidevogn med varekasser, og det medførte ofte tunge lass. Den utstilte sykkelen har en sidevognskjerm som er montert på rammen mens den på de første modellene var skjermen montert på selve sidevognsbalja. Problemet var da at hjulet lett kunne subbe i skjermen ved tungt lass, store hull i veien eller med tunge passasjerer i sidevogna. Denne sidevognsbalja var levert med en kalesje, men problemet var at den ikke fungerte i praksis og kalesjen ble derfor bare levert som ekstrautstyr i 1916.

Registreringsskilt.

Fra 1913 skulle alle motorsykler i Norge ha et tverrstilt registreringskilt foran på sykkelen. Det var ikke pålegg om å ha registreringsskilt bak på sykkelen, men var den påmontert sidevogn skulle sidevogna ha et registreringsskilt i «bilskilt-format» bak på sidevogna.

Hvite dekk.

De første motorsykkeldekkene var hvite før gummiblandingen ble styrket og dekkene ble sorte. De hvite dekkene er lite slitesterke, men på tross av det valgte mange motorsyklister av estetiske grunner å benytte hvite dekk selv etter at de sorte dekkene ble lansert. Dekkene er såkalte vulstdekk som låser seg til felgkanten på vulstfelgene ved at det benyttes høyt lufttrykk.

Karbidlykt.

Lysanlegget på denne sykkelen består av karbidlykter pluss et «karbidkjøkken» der vann drypper ned på karbidpulver. En kjemisk prosess danner acetylgass som transporteres i slanger fram til lyktene. Gassen i lyktebrennerne må påtennes med åpen ild og den antente gassen gir et meget hvittlysende lys i lyktene. Et alternativ til «karbidkjøkken» var bruk av ferdig fylte gassbeholdere.

Enkel mekanikk.

Et mekanisk horn var enten plassert på styret eller oppe på tanken, og med et enket slag med hånden ga dette en avskrekkende lyd. Denne sykkelen er dessverre ikke utstyrt med speedometer som var ekstrautstyr. Speedometer klokken ble plassert på tankel med en kabel som gikk til et bakelittedrev som hadde kontakt med en ettermontert tannkrans på bakhjulet.

Komplisert mekanikk.

Indian valgte innledningsvis ikke å benytte en wire for overføring fra håndtakene for gass og tenning på styret. Wireteknikken var patentbeskyttet fram til 1918, og Indian ønsket ikke å betale royalties til patenthaverne. Indian benyttet seg av mekaniske stag istedenfor bruk av wire, og det medførte at det fra gasshåndtak til forgasser eller magnet var brukt nær 40 bevegelige deler for overføringen. Bruk av wirre var et fremskritt på Indianmodellene fra 1918.

