

1961 Moskvitch Pilot 407

Nybilfølelse med 201 mil på telleren

Sverre og Hjørdis Haakenstad ønsket seg inderlig en bil, mest for å komme seg noen turer til hytta på Totenåsen. Håpet var at noen ville kjøre dem, for ingen av dem hadde førekort. Året var 1961 og bilsalget var endelig blitt fritt. Allikevel falt valget på en russisk Moskvitch 407 Pilot.

Tekst og foto: Dag Skoglund

Vi hadde hørt og fantasert om en Moskvitchen som skulle være nesten ubrukt opp gjennom årene. Bilen som etter sigende skulle være nesten ubrukt. I fjor høst hadde vi endelig gleden av å se nærmere på den. Det var ekteparets niese som hadde overtatt både bil og eiendom.

Veldig godt bevart

Bilen sto trygt parkert i den samme garasjen som den alltid hadde gjort. Etter at noen tykke hestedekken i ull var fjernet, fant vi en tilsynelatende fin Moskvitch Pilot 407, som var kjørt bare 2014 kilometer siden den ble hentet ny hos Gjøvik Bilsalg, Nyjordet & Co A/S, som i følge vår sikre kilde Tore H. Bratlie solgte dette bilmerket på Gjøvik i perioden 1957 til 1963. Det fargeavstemte interiøret i stoff og skai, som fortsatt var dekket med klar plast var like fint og den kledelige, 2-fargede lakken så temmelig bra ut fortsatt. Også de mange, blanke listene og detaljene så ut til å ha klart seg bra.

De nye eierne ønsket å få sett over bilen, slik at den kunne kjøres litt når de ferierer på Toten. På spørsmål om vi visste om noen som kunne hjelpe henne, var Stefan Solberg den første vi kom til å tenke på. "Reodor" fra Lena kunne helt sikkert bistå henne med å få sving på bilen igjen.

Fikk god hjelp

Stefan stilte velvillig opp. Første post på programmet var å demontere toppen og fylle olje i sylindrene, slik at motoren skulle "løsne" fram mot at han skulle sette i gang for ordentlig til våren, forteller han. - Det gjorde nok godt, tror den entusiastiske reparatøren,

Da våren kom, fylte han luft i de 55 år gamle diagonaldekkene, før han tauet bilen med seg hjem. Han skiftet olje og plugg, justerte ventiler og gikk over alt som har med bremses å gjøre.

Ledningsnettets trengte også litt jobb, da det var blitt temmelig mye irr ved brytere og kontaktpunkter. Målet var å bevare bilen så original som mulig. Tenningslåsen er vel det eneste som er blitt byttet ut, for bilnøklene var blitt borte.

Stefan ville ikke ta sjansen på å sende noen av gårde med de gamle dekkene som satt der, så han valgte å sette på nye. - Med radialdekk ble den litt bedre å kjøre også. I hvert fall litt, humrer han. Moskvitch ikke var kjent for å ha supre kjøreegenskaper, men Stefan påstår at bilen slett ikke er verst å kjøre.

Bil til folket

I årene etter andre verdenskrig var det om kjent valutarestriksjoner på import av biler til Norge. For kjøp av amerikanske og europeiske modeller måtte en ha kjøpetillatelse, noe som var vanskelig å oppnå for folk flest.

Da regjeringen formaliserte en bilateral avtale i 1954, der biler fra Øst-Europa og Israel ble importert i bytte mot for eksempel trelast og fisk, kunne biler fra Warszawapaktlandene selges uten krav om kjøpetillatelse.

Skraphandler Ragnar Andresen opprettet raskt importselskapet Siraco i Klingenberggata i Oslo og det sies at den første båtlasten med Moskvitch ankom Norge det samme året. På denne tiden var Moskvitch en gammeldags bil, nærmest en kopi av førkrigs Opel Kadett. Etterspørselen etter biler var imidlertid stor og det sies at Andresen selv var på plass på kaia og solgte flere av bilene kontant ved lossing.

Solgte bra i Norge

I toppåret 1955 endte Moskvitch faktisk på en fjerdeplass på nybilstatistikken. Av uvisse årsaker overtok Oskar Mathisen A/S, et firma som var etablert av den da avdøde, kjente skøyteløperen importen i 1957.

Fra 1958 ble bilene fra Moskvitch litt mer sportslige og moderne. Pilot 407 hadde 1360 ccm toppventilert motor, 4 gir og en toppfart på 115 km/t. Alle eksportbiler ble, slik vi forstår det levert 2-farget, med spreke fargekombinasjoner i stil med samtidige amerikanske biler.

Da bilsalget ble friggitt høsten 1960, valgte importøren å markedsføre bilen som velutstyrte til god pris. Faktisk klarte Moskvitch å holde seg på topp-10 lista av solgte biler også i 1961, med en markedsandel på 2,9 %.

I 1962 kom den nye Pilot 403, som utseendemessig kunne virke litt som en sparemodell av forgjengeren, men allikevel med modernisert teknikk. Salget av Moskvitch nærmest stupte i Norge med denne nye modellen.

Samlet veteranbiler

Ragnar Andresen, som altså hadde suksess med import av Moskvitch fra 1954, likte selv å kalle seg skipsreder, i stedet for bilimportør og skraphandler. Bakgrunnen for dette var at investerte noe av overskuddet av bilimporten i båter. I 1954 overtok han Hamar-Kapp fergen, som var blitt sjøsatt på Mjøsa tre år tidligere.

Som bilimportør i etterkrigsårene tok han selvsagt mange gamle og utrangerte biler i bytte. Skraphandleren i Andresen tok vare på mange av disse bilene, som senere skulle vise seg å bli ettertraktede veteranbiler. Disse ble restaurert og utgjorde i en årrekke grunnstammen på Kjøretøyhistorisk museum på Lillehammer.

Dette museet er som kjent blitt nedlagt og flere av bilene er blitt solgt. Stefan Solberg har god kjennskap til denne historien, for han har nemlig selv kjøpt en av dem selv, en gammel Citroën ble utgangspunktet for et av hans egne bilprosjekter.

Avslutningsvis kan vi fortelle at Moskvitchen var klar til levering til bileier da vi besøkte Stefan Solberg, men det virker som om entusiastene er klar for å fortsette sin fadderrolle for den unike bilen.



Populær bil: Moskvitch 407 var en bilmodell som markerte seg på topp 10 både i 1960 og 1961, til tross for at det høsten 1960 ble fritt fram for kjøp av vestlige bilmodeller i Norge. Denne modellen er etter vår mening den peneste Moskvitch som er blitt produsert.



Som nytt: Instrumenteringen omfatter speedometer med kilometerteller, amperemeter, bensinmåler, oljetrykksmåler og termur. Varme og defrosteranlegg er også standardutstyr. Førerplassen kan reguleres og ryggstøttene legges ned, slik at det blir en bekvem soveplass for to, het det i reklamen. Motorolje er selvsagt blitt skiftet, men servicelappen som fortsatt sitter på dashbordet viser at neste oljeskift først skulle vært på 2944 kilometer!



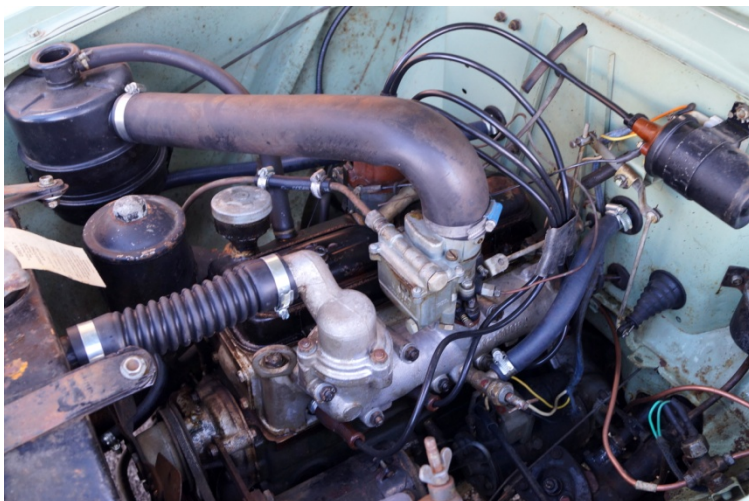
Nostalgi i baksetet: Da folk fikk oppfylt drømmen om bil, oftest etter at bilsalget ble frigitt i 1960, var det vanlig at fruen fikk jobben med å brodere pute med bilens registreringsnummer. Plasten som skulle beskytte setene da bilen ble levert ny i 1961, sitter der fortsatt.



Fantastisk eksemplar: Bilen har i hvert fall holdt seg imponerende godt, kanskje bortsett fra den bakre støtfangeren som er blitt litt stygg, etter å ha stått udekket mot en gisten garasjeport i over 55 år. Bilen har nå fått tilbake det opprinnelige registreringsnummeret som bilen hadde fram til bilen ble parkert for godt, ved Sverres død i 1972.



Utkvittring av bil: På undersiden av koffertlokket sitter det en lapp, som Stefan er blitt fortalt skulle vise hvem som sto ansvarlig for nettopp denne bilen på fabrikken. Panser og bagasjelokk åpnes fra innsiden. Dette betyr ekstra sikkerhet, het det i markedsføringen.



Ingen racerbil: 45 hester og en toppfart på 115 km/t imponerer neppe noen. At man trengte 3,9 sekunder for å komme opp i 100 km/t, kan man nesten ikke begripe. Bensinforbruket var testet til gjennomsnittlig 0,65 liter pr.mil. På bilens radiator henger fortsatt lappen som viser at kjøleveske ble kontrollert hos Skoglund & Sørli på Gjøvik den 10.november 1968.



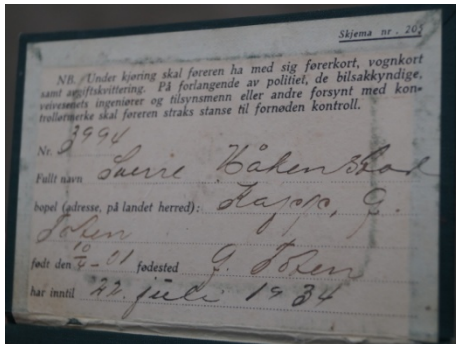
Til god hjelp: Stefan Solberg har gått over hele bilen og sørget for at den er i sikker og forskriftsmessig stand. Kjenner vi entusiastene rett, vil han stille opp også i framtida om eier skulle trenge bistand.



Emblem på panseret: ZMA, Zavod Malolitratsjnij Avtomobilij, eller montasjefabrikk for små biler på norsk, var i skjoldet på panseret på vår bil blitt til MZMA. En ekstra M for Moskva.



Avdukingen: Spenningen var stor da vi høsten 2015 fikk anledning til å ta en titt på bilen. Under tykke ulltepper fant vi en særdeles jomfruelig Moskvitch. Det var egentlig bare den bakre støtfangeren som var blitt litt rusten og stygg, noe som antakelig skyldtes at det var kommet litt fukt gjennom den gistne garasjedøra.



Fornytt ikke: Den opprinnelige eier tok førerkort allerede i 1924. Økonomien tilsa antakelig ikke at det ble fornytt da gyldighet utløp 10 år senere. Derfor måtte ekteparet ha folk til å kjøre bilen for seg.

1961 Moskvitch 407 Pilot

Lengde: 405 cm

Bredde: 154 cm

Egenvekt: 990 kg

Motor: Toppventilert, 4.sylindere i rekke

Volum: 1360 ccm

Effekt: 45 hk

Antall gir: 4

Trekk: Bakhjul

Toppfart: 115 km/t

Akselerasjon 0-100 km/t: 35,9 sek

/////////Ekstrabilde

