



Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2021

Drømmen fra Drammen, og andre fargerike forsøk på å unngå bilavgifter

AV PAAL KVAMME



Drammensbilen fra 1972 ble et mareritt for gründeren Lars Harald Heggen, men han tok vare på prototypene hjemme i hagen. I juni 2020 ble to av dem hentet til Norsk vegmuseum. (Foto: Åsmund Johannes Sletten)

Drømmen fra Drammen, og andre fargerike forsøk på å unngå bilavgifter

AV PAAL KVAMME

Den norske bilen skulle gruse Volvo 740, og var skreddersydd for å utnytte norske avgifter. I stedet ble det et mareritt for bilgründeren. - Den bilen har vært hele livet mitt. På en måte er jeg glad i den, sier Lars Harald Heggen om bilen som nå er tatt vare på av Norsk vegmuseum. Gjennom sommeren sto den utstilt i kjøretøymuseet som en av flere norske bilrariteter.

Sivilingeniøren sitter i en enebolig utenfor Drammen og forteller om planene for å lage en norsk glassfiberbil. Den svære bilen skulle gruse Volvo 740 og andre konkurrenter på både pris, plass og ytelse.

- Hele poenget var å utnytte avgiftsreglene, sier Heggen.

- Men det hele utviklet seg til et mareritt.

Paal Kvamme er frilansjournalist med trafikk som spesialområde. Han bidro i Norsk vegmuseums årbok 2020 til en artikkel basert på hans dokumentar-bok «Drømmen om Troll».



ET BARN AV 1980-TALLET

Høye bilavgifter på 1980-tallet skapte en flom av kreativitet blant norske bilentusiaster. Noen sparte enorme summer på å importere Porsche 944 og 928 som varebiler. Andre skrudde inn klappseter i Mercedes Geländewagen og fikk de dyre bilene registrert som avgiftsfrie minibusser. Flotte stasjonsvogner skal ha blitt importert som avgiftsfrie begravellesbiler, med korset på taket skjult av et hull i skiboksen.

Samme kreativitet var også utgangspunkt for Heggens inntreden i bilbransjen. Han ble bitt av motorbasillen alle-

rede som liten, men nøyde seg snart ikke med lekebiler.

- Det sies at jeg lærte å kjøre bil før jeg lærte å gå. Min far ga meg min første bil da jeg var 11 år, humrer Heggen.

FRI FLYT AV PENGER

I 1986 var han midt i 20-årene og utdannet sivilingeniør ved NTH, med forbrenningsmotorer som spesialfelt. Sammen med Rune Bjørkevik og Stein Holo saumfarte han avgiftsreglene for å finne smutthull.



- Bilen har ennå ikke kjørt mer enn noen hundre kilometer, sier Lars Harald Heggen. Her avbildet i egen hage, der bilen sto i en årrekke. (Privat foto)

Norsk Bilproduksjon AS ble etablert, og forretningsideen var å skreddersy en bil etter det pussige norske fenomen «kombinert varebil». Så lenge bagasjerommet fylte visse krav, kunne man helt lovlig ha bakseter i vare bilen – og slippe det meste av avgifter.

Penger var null problem. Norge glødet av optimisme og svømte i lånte penger.

- Høsten 1987 ville en banksjef i Drammen gi oss 50 millioner kroner over bordet. Ønsket vi mer, måtte han formelt ta det opp med styret først, humrer Heggen.

Omtrent før de rakk å svare, kollapset verdens børser. Men gutta lot seg ikke stanse av børskrakk.

FJERN SLEKTNING AV ROMFERGEN
Ideen var å bruke velkjent teknikk i et norskprodusert skall av glassfiber og aluminium. Trekløveret mente at Chrysler

Voyager var et godt utgangspunkt.

Heggen dro til bilshowet i Frankfurt, men fant at Chryslers høye herrer knapt gadd å hilse på den unge nordmannen.

Et tilfeldig møte med en annen amerikaner var langt mer fruktbart. Mannen ledet en underavdeling av Chrysler, som solgte teknologi til andre bilprodusenter. Da Heggen sa at han var norsk, ble direktøren svært entusiastisk. Besteforeldrene hans kom nemlig fra Bergen. Snart var flunkende nye drivverk, seter, styring, hjuloppheng og andre Voyager-deler på vei fra USA. Frontlyktene kom fra Chrysler Saratoga, mens frontruten ble skjært ut fra en Volvo lastebil.

Et aluminiumschassis ble utviklet sammen med Alcoa i Pittsburgh, en aluminiumspionér som hadde bidratt til både brødrene Wrights første fly, NASAs romferger og Audi A8. Den digre, nesten 5,2 meter lange stasjonsvognen skulle



Lars Harald Heggen fotografert den gang bilen var bortimot ferdig. (Privat foto)

opprinnelig kunne selges for 160.000 kroner.

- Vi kunne selge en bil som var større enn Volvo 740, og som hadde bedre ytelser, for halve prisen, sier Heggen.

SMÅFREKK MANØVER

For å kunne utvikle bilen, som altså skulle utnytte smutthullene i statens regelverk, søkte de støtte – fra staten.

Finansdepartementet sa nei. Blant annet var designet for personbilpreget, syntes byråkratene.

- Vi satt på kontoret til Finansdepartementets statssekretær og tegnet om bilen for å få den godkjent, forteller Heggen.

Våren 1989 fikk NBP svaret de håpet på: Bilen kunne registreres som kombi-nertbil.

- Hvis folk sjikanerte designet, sa vi at det var verdens beste design. Det var nemlig det vi fikk godkjent.

- HELT KONGE Å KJØRE!

Drammensbilen var aldri det offisielle navnet. Bilen ble bare kalt NBP Modell 1. Snart ble driften flyttet til Sorgenfri i Fredrikstad, der de overtok konkursboet etter et glassfiberstøperi. Arbeidskontoret betalte husleie, strøm og andre utgifter – inkludert å kurse arbeidsledige østfoldinger i glassfiberstøping. På det meste var 12 mennesker tilknyttet NBP.

I 1992 var to prototyper laget, en femseter og en varebil. For Heggen var det en stor opplevelse å få kjøre bildrømmen. - Det var helt konge, gliser han.

Bilen hadde gode kapteinsstoler og god oversikt. Aluminium og glassfiber gjorde bilen et halvt tonn lettere enn tilsvarende biler, så den gikk som et uvær.

Hjuloppheng var tilpasset langt tyngre biler, så den var stiv og lå klistret til veien. På gode veier var den som en veldig stor gokart. På dårlige norske veier var den altfor hard.



Produksjonen ble flyttet til bydelen Sorgenfri i Fredrikstad. Her ble to og en halv bil ferdig. (Privat foto)

SAKSØKTE STATEN

- En hvit, norsk glassfiberbil, laget av importerte deler, som fikk både ja og nei fra staten og ble laget i noen få eksemplarer før alt kollapset... Det er en blåkopi av 1950-tallsfiaskoen Troll?

- Javisst. Bortsett fra én ting: At vi saksøkte staten, sier han.

Etter noe tid ga Industrifondet NBP tilsagn om et lån på tre millioner kroner.

- Vi brukte pengene, men utbetalingen kom aldri. Myndighetene ville nok heller satse på en liten elbil, sier Heggen, uten å nevne Th!nk med navn.

Trekløveret saksøkte staten, men gikk konkurs før saken kom opp i retten. I ettertid inngikk myndighetene likevel et forlik og betalte ut pengene.

30 MILLIONER KRONER

I årevis sto bilene parkert i Heggens hage. Hver gang han tittet ut kjøkkenvinduet,

sto de store, hvite bilene der og minnet ham på drømmen som havarerte.

- Lenge var det smertefullt å se bilene. Jeg tenkte flere ganger på å kaste dem. Men det er fælt å kaste noe som har vært en så stor del av livet mitt. Som har kostet så mye penger.

- Hvor mye penger gikk tapt?

- Totalt svei vi av over 30 millioner, i 1990-kroner. Jeg måtte flytte hjem til far en periode, men forliket gjorde at vi fikk dekket mye gjeld.

- 22 PROSENT NORSK

- Hvor norsk var egentlig bilen?

- Veldig lite. Staten mente at bilen hadde lite norske deler, og det er jo riktig. For å kunne kalle bilen «Made in Norway» måtte 20 prosent være norsk. Det klarte vi akkurat, takket være glass, tepper og noen interiørdetaljer – og ikke minst arbeidet, sier Heggen.

Dette er den såkalte pluggen, som karosseriformene ble støpt på. (Privat foto)



Det var til og med planer om en elektrisk versjon. Sintef var ute etter et karosseri de kunne bruke som basis for en elektrisk bil. Det ville Heggen & co. gjerne hjelpe med.

- Bilen vår var både stor og lett og kunne lastes med mye batterier, sier Heggen.

TIL NORSK VEGMUSEUM

Over 30 år etter at drømmen i Drammen ble født, skal bilene restaureres og bevares.

Femseteren er nemlig overtatt av Motorhistorisk Klubb Drammen, som håper å få registrert bilen – for første gang.

Den andre bilen, en ren varebil, er sikret evig liv på Norsk vegmuseum utenfor Lillehammer.

- Det blir veldig fint å få den hit, sa Åsmund Johannes Sletten, rådgiver ved museet, da det var klart for henting våren 2021.

- Først og fremst skal den reddes fra mange år i Heggens bringebæråker. Vi skal hindre ytterligere forfall og sikre his-

torien og dokumentasjonen, sa Sletten.

- Kunne prosjektet ha lyktes?

- Kanskje. Det var stor interesse for kombibiler den gang. Bilen hadde nok ikke vunnet noen designpris, men det var et ærlig forsøk. Det er en bil som har vært litt gjemt og glemt, men den er absolutt en viktig brikke i det lille som kalles norsk bilproduksjon, kommenterte Sletten.

- IKKE OVERMOT

Heggen syntes at det er moro at bilene nå kom ut av hagen og inn i varmen.

- For meg har det vært så mange vonde minner at jeg ikke har orket å gjøre noe med bilene. Men det er fint at noen vil ta vare på bilene, sa bilgründeren.

- Var det hele et tilfelle av ungdommelig overmot?

- Nei. Det var ikke overmot, det var åttitallet. Det var en helt spesiell tid med en helt spesiell ånd. Du må ha opplevd 80-tallet for å skjønne det.

- Hva burde dere gjort annerledes?

- Vår største feil var ikke å takke ja til banksjefens 50 millioner!



Drammensbilene ble sommeren og høsten 2021 vist frem som en del av utstillingen *Norske rariteter* i Norsk Kjøretøymuseum. (Foto: Morten Reiten)

FLERE FARGERIKE FORSØK

Drammensbilene er slett ikke alene når det gjelder å tilpasse seg det norske regelverket.

- Det er typisk norsk å være god, sa tidligere statsminister Gro Harlem Brundtland i en nyttårstale på 1990-tallet.

Det er lett å være enig – ikke minst når det gjelder nordmenns kreativitet til å finne smutthull og sno seg unna norske bilavgifter. Nordmannens evige tørst etter smutthull i bilavgiftene er en lang tradisjon. Der det er hindringer, ligger det muligheter. Og nordmenns kreative forsøk på å skaffe seg digge biler til en rimelig penge, har gitt mange bisarre resultater.

PORSCHE TIL RØVERPRIS

Et av dem må ha fått Ferdinand Porsche til å vri seg i graven.

Tidlig på 1980-tallet var det et lyst hode som fant ut man kunne ta inn flunkende nye Porsche 924, 944 eller 928 – for under halvparten av listepris. Ved å sette inn en pleksiglassvegg bak fremsetene, og ofre et uansett ubrukelig baksete, kunne bilene registreres som pickup/varebil.

Ved registrering skal den store glassbakluken ha blitt fjernet, slik at varerommet kun hadde himmelen som tak. I hvert fall helt til den nybakte Porsche-eier kom hjem igjen, med en formue spart. Dette var før staten innførte helliggrønne skilte på varebiler, så straks glassluken var skrudd på igjen, var det knapt mulig å se forskjell.

Noen avgiftsakrobater dro til Tyskland væpnet med finérplate, stikksag, pleksiglass og silikontuber. Var bilforhandleren medgjørlig, fikk nordmennene



9. mars 1984 oppdaget et titalls nye Porsche-eiere plutselig at bilene ikke var i samsvar med forskriftene slik at de kunne fortolles som varebiler før fristen gikk ut neste dag. I panikk raste bileierne avgårde til verkstedene for å få foretatt utbedringer. (Foto: Arild Brunvand, Halden Arbeiderblad)

låne lokaler, og snekret varebil utover kvelden og natten. Andre fikk bygget om bilene av hoderystende tyske verksteder, og det er påstått at mang en svensk telefonkiosk ble ribbet for pleksiglassvegger før Porschene ankom Svinesund.

Mens en ny Porsche 944 hadde listepris på ca. 450.000 kroner – ikke småpenger i 1984 – kunne man få samme bil som pickup til 180.000 kroner. Hundrevis av pickupperscher kom til Norge før staten satte ned foten.

KAOS PÅ SVINESUND

10. mars 1984, dagen etter at nye regler satte foten ned for denne importen,

Et titalls nye Porsche-eiere får beskjeden av bil-sakkyndige Terje Carlsen og tollør Johan Ingerød. Var ikke bilene i tråd med forskriftene før fristen gikk ut 10. mars 1984, måtte de ut med 100.000 til 200.000 mer i toll og avgifter. (Foto: Arild Brunvand, Halden Arbeiderblad)





Kaos på Svinesund: 200 luksusbiler kom seg gjennom på den siste dagen før reglene ble endret. (Faksimile fra Buskeruds Blad, 10. mars 1984)

Også andre sportbiler led den skjebne å bli bygd om til varebiler, blant dem Chevrolet Camaro Z28, her til salgs som pick-up.



kunne Buskeruds Blad fortelle om komplett Porsche-kaos ved Svinesund. Nærmere 200 pickup-varianter av Porsche 924, 944 og 928 hadde blitt tollklarert.

Ikke alle var like heldige. Da det ble kjent at smutthullet skulle tettes, ilte fem herrer fra Østfold til Tyskland og kjøpte hver sin Porsche. På vei hjem kjørte en av karene seg vill i Malmø, og forsinkelsen gjorde at han kom 20 minutter for sent til å få inn bilen til røverpris.

Også andre bilmodeller led samme skjebne, blant dem Chevrolet Camaro Z28.

Det kanskje tristeste eksempelet var en Ferrari 308, der noen etter sigende popnaglet en hytte av ubehandlet blikk på den italienske sportsbilens bakpart. Påbygget var allerede rødt av rust da Ferrarien ankom Svinesund.

I et ullent forsøk på å stoppe dem som utnyttet smutthullene, innførte myndighetene en regel om at man ikke fikk registrere doningen som varebil hvis den var "personbilliknende" - det var altså basert på skjønn og humør hos den enkelte kontrollør hos biltilsynet.



Da "statskassen" ikke fikk plass i den typegodkjente Touran varebilen, bestemte Egil Nordengen, stasjonssjef i Fredrikstad, på nyåret i 2007 at bilen skulle bygges om til personbil med innbetaling av avgiftsmellomlegget. -Vi har klar beskjed om at regelverket skal praktiseres konsekvent og likt for alle. Vi har måttet si nei til en bil som manglet noen millimeter under taket. Da kan vi ikke selv bruke en bil som mangler flere centimeter, sa han til Vegvesnets etatsavis. (Foto: Håkon Aurlien).

DA STATEN KJØRTE ULOVLIG

En vei til billig nybil var å skaffe seg varebil i stedet for personbil, der baksetene var fjernet og skillevegg satt inn. Et krav for å få bilen godkjent som varebil, var at det skulle være plass til "statskassen", en teoretisk kasse med målene 140x90x105 cm.

Stålbur med nevnte dimensjon ble sendt til ulike biltilsyn, som enkelt skulle kunne stappe statskassen inn bak og avgjøre om lasterommet var en varebil verdig. Blant annet var VW Touran veldig pop som varebil - i hvert fall helt til det ble oppdaget av 3000-4000 slike biler likevel manglet en centimeter i høyden for å få inn statskassen.

Blant de mange som hadde kjøpt Touran varebil nettopp for å spare penger, og som altså kjørte rundt ulovlig

frem til bilene var omregistrert, var Statens vegvesen...

PRESANG FRA AMERIKA

Is i magen lønner seg. På 1980-tallet skulle søsteren til en bekjent flytte til USA for noen år. Etter å ha vinket søster vel avgårde, fløy vår bekjente til Tyskland, kjøpte et råskinn av en tysk sportsbil på eksportskilter og kjørte bilen rett inn på nærmeste båt til USA. Der ble den stående i en garasje i noen år, før søster flyttet hjem igjen og bilen ble med som flyttegods - ubrukt, og mer eller mindre gratis.

CAMPINGENTUSIASTENE

På 2000-tallet ble mange nordmenn plutselig bobilentusiaster - i hvert fall de som hadde lyst på en Chrysler Voyager. Det



Mercedes Geländewagen var i mange år utsatt for kreative løsninger og ombygginger. Denne forlengete versjonen fikk plass til 11 seter og var "ekte" buss. (Foto fra Autocenteret Fjeldstad)

var en praktisk og populær bil før i tiden, spesielt da en eller annen smarting fant ut at det var flere hundre tusen kroner i spare på å registrerer den som bobil.

Sjusetereens bakre seter ble røsket ut, og det ble installert et slags hevetak, en mikroskopisk vask og en teoretisk kokemulighet. Med fire ubehagelig sengeplasser og bobil-stempel i vognkortet, sank prisen fra 550.000 til rundt 300.000 kroner.

BØRSTRAKTOR I BUSSFELTET

Holmestrand, et tettsted ved Oslofjorden, har i snart fire tiår vært et episenter innen kreativ regeltolkning.

I 1981 skrudde Autocenteret Fjeldstad fast tre klappseter bak i en Mercedes Geländewagen, og registrerte den grise-dyre bilen som avgiftsfri minibuss.

Dette lot seg gjøre fordi Forsvaret hadde fått dispensasjon for å gjøre det

sine Geländewagen. Her var det enormt med penger å spare, og etterspørselen eksploderte. Å få minibussertifikat var en formalitet, bilene var billige å forsikre og det var ingen årsavgift – og i tillegg kunne man selvsagt kjøre i kollektivfeltet.

I fire år støvsuget bilbutikken Tyskland for nesten nye Geländewagen, før staten satte ned foten. Heretter skulle man ha fullt bussertifikat for å kjøre slike biler.

Bilbutikken hadde ingen planer om å skru igjen pengekransen, og startet et samarbeid med en kjøreskole der man kunne ta busslappen i løpet av en langhelg. Dermed fortsatte suksessen, helt til myndighetene trakk tilbake den opprinnelige dispensasjonen.

Men Autocenteret ga seg ikke. Nå fikk de forlenget børstraktorene, slik at det var plass til 11 seter, og kjøperne

kunne fortsatt kjøre billigluksus i bussfeltet. Etter noe tid ble avgiftsfritaket, som var hele bærebjelken i affæren, fjernet. Men heller ikke nå ga holmestrendingene opp.

Dette var rundt 1992, og de første minibuss-mercene hadde blitt så gamle at de kunne trenge en makeover. Etter å ha fått godkjent karosseribytte på de aldrende minibussene, ble alt unntatt selve rammen erstattet med deler fra nye biler fra Tyskland – i praksis flunkende nye biler.

Deretter fulgte en periode der bilene ble tatt inn som varebiler, og ikke minst en kreativ ordning som også skulle bli populær blant amcarfolket: å få hevet bilens totalvekt til over 3,5 tonn. Da kunne luksusbilene bli registrert som lett lastebil – også dette bortimot avgiftsfritt.

OPP MED VEKTEN

En sær, norsk løsning var å få svære amerikanske personbiler, f.eks. Chevrolet Tahoe, til å bli godkjent med høyere totalvekt enn det som var oppgitt fra produsenten. Klarte man å få totalvekten til å bikke en magisk 3,5-tonnsgrense, kunne de i Norge kostbare bilene registreres som lett lastebil.

Baksetene måtte ut og skillevegg inn – kanskje måtte også bladfjærer skiftes til en tøffere type. Men det syntes mange var vel verdt innsatsen når man kunne spare langt over en halv million kroner i avgifter. At noen av bilene ikke hadde lasteplan, var intet hinder.

Dette syntes staten var ugreit, så de justerte opp grensen til fem og deretter seks tonn. Nå startet en gråmarkedsim-

port, der biler fra ikke minst Dodge og Chevrolet ble sendt til Norge via Canada. Der ble bilene utstyrt med helt andre navn, som Truckmaster og Tri-Star, og fikk dokumentasjon som passet perfekt til det norske avgiftssystemet.

KORS I SKIBOKSEN

Det finnes mange rykter om folk som har importert begravelsebiler – som har vært unntatt engangsavgift – og satt kors på taket, før den helt nye bilen ble parkert i garasjen. Etter tre år var det nemlig fritt frem for å sette inn baksetene og omregistrere bilen til personbil, og man hadde en staselig, ubrukt bil til en billig penge (selv om fargeutvalget var noe begrenset).

Det finnes til og med påstander om at begravelsebiler ble brukt som hverdagsbil, med korset stukket opp i og derfor skjult av en takboks. Så langt har vi ikke funnet troverdige kilder for dette.

Men det har uansett ikke stått på oppfinnsomheten. Selv i dag finnes det muligheter til å ta inn biler uten å betale særlige avgifter – for eksempel der biler er innført som arvegods unntatt engangsavgift.

Det aller enkleste er nok å stikke innom nærmeste bilforhandler og kjøpe en elbil som er helt fri for avgifter og ypperlig for miljøet – også i lommeboken.

Kilder:

Drammens Tidende og Buskerud Blad, Fremover, Motorhistorisk Klubb Drammen, Fredriksstad Blad, Lars Harald Heggen, nb.no, Oppland Arbeiderblad, broom.no, yrkesbil.no, Veggen og vi, Drammens byleksikon, Aftenposten, Motorhistorisk Klubb Drammen, Norsk Vegmuseum