



Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2022

Kirsten Flagstads 1937 Lincoln Model K Semi-Collapsible Cabriolet Town Car

AV ODD JARLE LØVOLD

Kirsten Flagstads 1937 Lincoln Model K Semi-Collapsible Cabriolet Town Car

AV ODD JARLE LØVOLD



Kirsten Flagstads 1937 Lincoln Model K Semi-Collapsible Cabriolet Town Car. Betegnelsen er imponerende, og det er også bilen som nå står lagret i Norsk vegmuseums magasin. (Foto: Morten Reiten)

Sommeren 2020 fikk Norsk vegmuseum tips om at «Flagstadbilen», en 1937 Lincoln Model K Semi-Collapsible Cabriolet Town Car, var til salgs i Nederland. Dette var bilen som operasangeren Kirsten Flagstad fikk i gave i 1937 etter å ha reddet The Metropolitan Opera i New York fra konkurs med sin fantastiske stemme. Hun tok bilen med seg til Norge og til Kristiansand, den skiftet eier i 1952 og ble solgt ut av landet i 1971, men etter 50 år kom den tilbake til Norge. Etter spesiell godkjenning fra Samferdselsdepartementet ble den i 2020 kjøpt inn av Norsk vegmuseum. Snart skal den stilles ut i museets kjøretøyhistoriske avdeling. Her forteller museets Odd Jarle Løvold historien om den unike bilen.

Kirsten Flagstad ble født i Strandstuen, rett nedenfor domkirken på Hamar i 1895. Hun vokste opp i Christiania. Begge hennes foreldre var musikere, og det ble derfor en naturlig vei å gå for også henne.

«ÅRHUNDRETS STEMME»

Med hennes store musikkinteresse begynte hun allerede i seksårsalderen å spille piano etter noter som lå i hjemmet hos musikerfamilien. Gjennom hennes ungdomsår fikk hun også sangtimer, og fortsatte å jobbe hardt, uvitende om at hun skulle bli en verdensstjerne.

Hun debuterte på Nationaltheatret den 12. desember 1913, i en mindre rolle i operaen «Lavlandet». Kong Haakon og dronning Maud var også til stede.

Sommeren 1919 giftet hun seg med Sigurd Hall (1893-1962), og den 17. mai 1920 ble datteren Else født. Etter noen måneders opphold, og med en usikker

Odd Jarle Løvold (f. 1965) er utdannet mekaniker, har stor personlig interesse for spesielt amerikanske veteranbiler, og har arbeidet ved Norsk vegmuseum som restaureringsmekaniker siden 2015. Han arbeider nå med samlingsforvaltning ved Norsk vegmuseum.



økonomi, fortsatte hun å jobbe hardt med konserter, revyer, og operaforestillinger i hovedstaden. Ekteskapet varte i nesten ti år.

Tilbake på Nationaltheatret i 1929 sang hun som «Elsa» i operaen «Lohengrin» for første gang. I salen satt Henry Johansen (1889-1946) som ble hennes nye livsledsager.



Kirsten Flagstad med bilen hun fikk som gave fra The Metropolitan Opera i 1937. Bilen var da lakkert kongeblå, og ble snart betegnet Flagstadbilen. (Foto fra Flagstadmuseet i Hamar)

THE METROPOLITAN OPERA

I Amerikas tyngste økonomiske krisetid på 30-tallet slet The Metropolitan Opera i New York med å holde dørene åpne. Dette ville snu seg etter at Kirsten Flagstad debuterte i en matiné, lørdag 2. februar 1935.

Hun hadde rollen som Sieglinde i Richard Wagners «Walkure». Forestillingen ble også overført på radio. Det skulle bli et gjennombrudd for den debuterende norske sopransangeren med et ukjent navn. Under første akt var det lite publikum til stede. Men så strømmet folk til billettluke, slik at da teppet gikk opp for andre akt, var salen fullsatt. Tilstrømningen fortsatte i dagene og ukene etterpå. Etter forestillingene kunne applausen vare opptil en halvtime!

Med fullsatte saler i resten av tiåret ble hun omtalt i media som «Århundrets stemme» og «Metropolitians magnet». Dette blir også omtalt som «Flagstadfeber».

Som en takk fra The Metropolitan Opera mottok hun i gave en kongeblå 1937 Lincoln Semi-Collapsible Cabriolet. Etter noen år i USA tok Flagstad med seg bilen til Norge og til vogngarasjen på Amalienborg i Kristiansand. Den ble første gang registrert her 29.11.1939 på kjennemerke K-39.

KRIGEN, EN MØRK PERIODE

Krigen skulle bli en tung og mørk periode i hennes liv. Hun ble enke i 1946. Ektemannens politiske syn skulle uforskyldt følge og hemme henne helt til hun igjen fikk opparbeidet suksess.

Hun var tidvis tilbake på The Metropolitan Opera i årene 1949-1952.

12. desember 1953 holdt hun sin avskjedsforestilling på Nationaltheatret, nøyaktig 40 år etter debuten på samme sted. Kirsten Flagstad var Den Norske Operas første sjef i 1958-60. Hun døde i 1962, 67 år gammel.

Hun er blitt hyllet blant annet med St. Olavs orden, og en stjerne på Hollywood Walk of Fame.

Utenfor det nye Operahuset i Oslo står hennes statue, som ble flyttet fra den gamle operaen.

På hennes fødested Strandstuen på Hamar kan du besøke Flagstad-museet. Det arrangeres også i byen en årlig festival til minne om damen «The Great Flagstad».

PÅ OPPDRAG FOR KONGEN

Rundt 1952 ble Lincoln solgt til vogngmann Kristian Hægeland i Kristiansand. Bilens kjennemerke var da først K-975 og fra 01.06.1955 K-21. Han var sjåfør for kongehuset ved flere anledninger, og bilen ble blant annet brukt til transport av Kong Olav ved åpningen av Varoddbrua i 1956, til kroningsferden i 1958, og under Landskytterstevnet i 1962.

Vogngmann Kristian Hægeland hadde mange kongelige kjøreoppdrag ved forskjellige anledninger i sørlandsområdet. Her går Kong Olav ut av Flagstadbilen. (Foto utlånt fra Agder Motorhistoriske Klubb)





Vognmann Kristian Hægerland fikk igjen det ærefulle oppdraget med å frakte Kong Olav til Landskytterstevnet i 1962. Dette er det eneste gamle fargebildet Norsk vegmuseum kjenner til av bilen. (Foto utlånt fra Agder Motorhistoriske Klubb)

Bilen ble i 1971 solgt til kjøretøymuseet Automuseum Drunen i Nederland som da var under oppbygging. Museet endret senere navn til Autotron Rosmalen. Rundt 1990 ble den solgt derfra.

Bilen var «glemt» i Norge inntil bilentusiaster i 2020 klarte å spore opp bilen igjen i Nederland, hos samleren Mari van Uden. Norsk Vegmuseum fikk da mulighet til å kjøpe bilen. I november 2020 ble den fraktet hjem til Norge. Meningen var at den skulle stilles ut første gang på den nye Operaen, men dette ble forhindret av covid-pandemien. En høytidelig avduking av bilen skjedde derfor på Oslo Motorshow 29. oktober 2021.

PRODUKSJONSHISTORIE

Etter depresjonsperioden ble mange luksusbilprodusenter borte. De som økonomisk tapte kampen på 30-tallet var merker som Duesenberg, Franklin, Peerless, Pierce, Cord, Auburn og Cunningham.

Lincoln fortsatte å produsere i de magre årene. Den mest vanlige utgaven i 1937 het Lincoln Zephyr V12 og ble laget i 29.997 eksemplarer. Av disse var det 977 K-utgaver, en modell produsert fra 1931-1939 og den siste levert i januar 1940. Disse ble levert i hele 21 forskjellige utgaver til karosserifabrikkere som LeBaron, Willoughby, Judkins og Brunn.

Brunn & Co i Buffalo i New York sto for produksjonen av karosseriet til «vår» bil. De bygde totalt 69 eksemplarer fordelt på fem karosserityper i 1937, 29 av disse lukkede biler og resterende cabrioletutgaver. Chassisene ble levert med 136 tommer (3454 mm) og 145 tommer (3683 mm) akselavstander, men Brunn benyttet bare den sistnevnte.

Semi-Collapsible Cabriolet ble produsert i syv eksemplarer, og en av disse er altså «Flagstadbilen» som ble levert med alt utstyr og kostet 6750 dollar. Flere av disse spesialutgavene eksisterer fortsatt.



Bilen ble lakkert hvit etter at den ble solgt til Nederland i 1971. Her er den tilbake i Norsk vegmuseums magasin 50 år senere. (Foto: Morten Reiten)

NYHETER PÅ 1937-UTGAVEN:

- Hydrauliske ventilløftere på motor.
- Motor/gir ble flyttet forover for bedre vektfordeling og kjørekomfort.
- Et mer strømlinjet karosseri og dråpeformede frontlamper som gir bilen et mer avrundet og glatt utseende. Dette var den siste store endringen før den siste K-seriebilen gikk av samlebåndet i januar 1940.

Karosseriet er 4-dørs og kalles Semi Collapsible Cabriolet, det vil si at tak kan åpnes foran og bak, mens midtre tak er fast. Bilen har ettermonterte retningsvisere av foldout-type. Reservehjul er nedfelt i forskjermene på begge sider.

Den berømte Greyhound-maskoten som pryder panseret ble introdusert i 1929 og symboliserer den høye farten - opp mot 90 mph, dvs. 145km/t.

Førerkupeen har åpningsbart frontvindu. Den har justerbar vacuumassistert bremseservo ved at det på rattstammen sitter en spak som justerer bremsepedaltrykket. Dashbordet er utstyrt med klokke, tank- oljetrykk- og temperaturmåler, amperemeter og speedometer som viser km/t. Det er også montert radio.

Bilen har sort skinnsofa i framre kupé, sannsynligvis i originalstand. Taket er avtagbart. Bilen har bare varmeapparat i fremre kupé.

Bakre kupé har nedsveivbart vindu mellom fremre og bakre kupé. Den har rullegardin, og det samme har vinduene i dørene for å bevare passasjerens privatliv.

Den dype og myktstoppede beige sofaen er meget komfortabel. Den har nedfellbart midtarmle, og bak det sitter justering for ryggputen. I forkant av arm-



Flagstadbil er like imponerende sett bakfra. (Foto: Morten Reiten)

lener på hver side er det askebeholder, sigarettenner og bryter for de tre justerbare interiørlampene.

På høyre side er det også Intercom til å kommunisere med sjåføren. Begge sider har stofftrekte håndreimer oppe på veggen. Dørene har lommer med fjærende øvre kant.

Vegger og tak er trukket med samme stoff som sofaen. Midtre takdel er fast, mens bakre del er nedfellbar som på en cabriolet.

Bilen har ikke bagasjelokk, så rommet bak setet er utilgjengelig om en ikke tar ut setet.

LITT OM DAGENS TILSTAND

Som ny var bilen kongeblå. Den ble lakkert sort, trolig før den ble benyttet til kongeoppdrag på 50-tallet. I Nederland har det vært utført noe restaurering, blant

annet er den lakkert hvit. Ved ankomst til museet ble det foretatt en oppretting og lakking av en skade i frontpartiet, og flekking av en del andre småskader. Da fikk vi også bekreftet fargene som bilen har hatt gjennom sin historie.

Det var originalt montert klappseter i bakre kupé, men disse ligger nå på lager inntil videre.

Bilen er ikke kjørbare da motoren sitter fast, men sylindrene er foreløpig fylt med rustløser.

Bilen var levert med en original Beals & Selkirk bagasjekoffert festet på bagasjebrettet bak på bilen. Denne og diverse andre deler som Dietz 510 gule ekstra tåkelys mangler dessverre i dag.

Det er foreløpig ingen planer om restaurering av bilen, men den blir i alle fall godt bevart og er hjemme på norsk jord igjen.

Flagstadbilene har også et flott interiør. (Foto: Morten Reiten)



Etter ankomst til vegmuseet rettet Odd Jarle Løvold en skade på frontpartiet. Under arbeidet fant han rester av den tidligere blå- og sortfargen. (Foto: Odd Jarle Løvold)



TEKNISK INFO:

Chassinummer: K7845

Motornummer: K7845

Motor:

- V12 på 6784cc/414cid, 67 graders vannavkjølt støpejernsblokk med aluminiumstoppløkk.
- 150hk ved 3800 omdreiningar.
- Boring: 80mm Slaglengde: 114 mm.
- Kamaksel med hydrauliske ventilløftere.
- Forgasser: Stromberg EE22 2-ports fallforgasser.

Girkasse: 3-trinns manuell.

Fjæring: semi-elliptiske blad fjærer foran

og bak med hydrauliske støtdempere på stive akslinger.

Bremser: vacuum servo assistert trommelbremse med dobbeltvirkende bremsesylindere på alle hjul.

Akselavstand: 145tommer (3683 mm).

Sporvidde: 1524 mm (foran og bak).

Bredde: 190 cm.

Lengde: 575 cm.

Høyde: 190 cm.

Vekt: 2560 kg.

Hjul: pressede 17" stålfelger med 17 x 7.50 dekk.

Referanser:

Carnut specs
Wikipedia
Digitalt museum