

En hyllest til bil- innovatørene

HÅKON AURLIEN

En hyllest til bil- innovatørene

HÅKON AURLIEN

Gjennom historien har det blitt gjort mange forsøk på å få i gang bilproduksjon i Norge. Et titall produsenter har forsøkt seg, men det var først produksjonen av de elektriske Think- og Buddy-kjøretøyene mot slutten av 1990-tallet som førte til produksjonstall av betydning. I oktober ble innovatørene hedret ved en frimerkelansering og fagdag på Norsk vegmuseum.

– Vi har all grunn til å feire innovatørene, de som fikk til nyskaping og utvikling, understreket vegdirektør Terje Moe Gustavsen under arrangementet.

Posten Norge hadde valgt ut de fire bilene til frimerkeserien i samarbeid med Norsk vegmuseum, og kriteriet var nettopp innovasjon.

Den første, industrimannen Clarin Mustads «Giganten» fra 1917, finnes det bare en av, og den er i stor grad bygd for å vise frem nye løsninger Mustad selv hadde konstruert.

De to neste, Bjæring laget i 1922 i Gjøvik og Troll i 1956 i Lunde i Telemark, ble begge laget fremtidsrettet med nye materialer og løsninger, og endte begge med seks ferdige eksemplarer.

Think Classic er den bilen det er bygd flest av i Norge. 1006 eksemplarer var laget ved fabrikken i Aurskog, og omlagt halvparten solgt i Norge, da fabrikken stanset produksjonen våren 2002.

– Når Norge i dag er verdensledende på bruk av elektriske kjøretøyer, er det



Jan-Otto Ringdal avduket frimerket som viser hans Think Classic, utviklet i 1998. (Foto: Øivind Skar, bladet Bil)

nettopp takket være engasjementet fra et norsk industrielt bilmiljø. Uten det hadde vi rett og slett ikke hatt mulighet til å være der vi er i dag, sa vegdirektøren direkte rettet til Think-gründer Jan-Otto Ringdal.

– Innovasjon er krevende, det er ingen tvil om det. Vi ville bygge en miljøvennlig bil med full personbilsikkerhet, og er glade for hva vi fikk til. Du verden så morsomt det var å være med på prosessen, sa Ringdal etter at han avduket



Gjennom en ny frimerkeserie fra Posten, lansert på Norsk vegmuseum i oktober 2017, er den norske bilhistorien løftet frem. «Den norske bildraumen» er en hyllest til alle de som hadde pågangsmot og kunnskap nok til å prøve å bygge en ny norsk industri. (Frimerkedesign: Enzo Finger)



Norsk bilutvikling var tema for (fra venstre) amcar- og elbilist John Asphjell, Think-gründer Jan-Otto Ringdal, ordstyrer og museumsdirektør Geir Atle Stormbringer, vegdirektør Terje Moe Gustavsen, og biljournalist/gründer Jon Winding-Sørensen. (Foto: Håkon Aurlien)

THINK

Historien om Think er knyttet til far og sønn Ringdal, oppfinneren Lars som sto bak Bakelittfabrikken og Pionerbåtene, og sønnen Jan-

Otto. Allerede i 1972 tenkte Lars frem et bybilkonsept, og fikk laget to prototyper. Ideen var å lage en norsk elbil bygd rundt et rotasjonsstøpt plastkarosseri og en aluminiumsramme.

Dette førte ikke frem da, men på 80-tallet hentet Jan-Otto Ringdal frem planene igjen, laget en mulighetsstudie og fikk i 1990 statlige utviklingsmidler. Nye prototyper ble laget, den andre serien (omtalt som PIV2) i 16 eksemplarer, som ble kjørt rundt i Lillehammer sentrum under OL i 1994.

120 biler ble i 1995-96 laget av etterfølgeren PIV3 for testing i Norge og i USA. Bilene fikk veldig mye oppmerksomhet, men selskapet slet med finansiering og likviditet. Gjennombruddet kom i 1999, da Fords toppsjef Jacques Nasser ble så imponert over utviklingen at selskapet kjøpte 51 pro-

sent av aksjene. Dette var begrunnet i lovgivning i USA som påla produsentene å ha nullutslippsbiler i modellutvalget. I oktober 1999 kom han og Kong Harald til Aurskog for å åpne den nye fabrikken. Nasser monterte selv den siste delen, en hjulkapsel, på den første røde Thinken.

Denne modellen ble bygd frem til våren 2002, da produksjonen stanset for å bygge om fabrikken til fremstilling av en nyere modell basert på Fords egne deler. Det skulle vise seg å bli en skjebnesvanger stans, for uten salgsinntekter ble det nye økonomiske vanskeligheter. En lovendring i USA gjorde at Ford ikke lenger trengte Think, og de trakk seg ut.

Det skulle gå fire år frem til den nye Think City kom i produksjon i 2006. Etter at det var bygd 460 biler i Aurskog, ble sammensetningen flyttet til Finland. I 2011 var det definitivt slutt. Et spennende bilprosjekt var historie, men Norge var befestet som elbilland.

Bjering-bilen ble bygd i Gjøvik. (Foto: Ole A. Flatmark)

Bilen ble konstruert av Hans Christian Bjering på Gjøvik med tanke på bruk på smale vinterveger og i sledespor. Bredden er bare én meter, og bilen er en to seter med ett sete foran og ett bak. Føreren satt bak-erst over drivhjulene.

Fire biler ble bygd med karosseri i tre av firmaet A/S Autoslæde i 1920-1921. Motoren var en luftkjølt V4 på 2010 ccm plassert mellom setene. Bilen kunne utstyres med en snøplog av tre, og framhjulene kunne byttes ut med meier.

I 1923-1925 ble ytterligere to biler bygd ved Raufoss Patronfabrik for For-



svarsdepartementet med tanke på innkjøp til hæren. Disse hadde bakmontert rekkemotor og var bygd i aluminium.

Men samtidig ble det utviklet bedre snøploger. De gjorde etter hvert vintervegene framkommelige for vanlige biler, behovet for en smal bil falt bort, og serieproduksjon kom aldri i gang.

Én bil er bevart fra hver av de to seriene. Bilen som nå står på vegmuseet havnet i Fluberg og hadde en tid en vintertopp i finér foran føreren. Det fortelles også at bilen ble satt bort i en garasje og at barna til lensmannen lekte i den. Bilen ble gitt til Norsk Teknisk museum i 1951.

TROLL 1956
Bilen Troll ble bygd av Troll Plastkarosseri og Bilindustri i Lunde i Telemark mellom 1956 og 1958. Bilen var basert på en tysk Troll ble bygd i Lunde. (Foto: Ole A. Flatmark)

TROLL 1956
Bilen Troll ble bygd av Troll Plastkarosseri og Bilindustri i Lunde i Telemark mellom 1956 og 1958. Bilen var basert på en tysk Troll ble bygd i Lunde. (Foto: Ole A. Flatmark)

TROLL 1956
Bilen Troll ble bygd av Troll Plastkarosseri og Bilindustri i Lunde i Telemark mellom 1956 og 1958. Bilen var basert på en tysk Troll ble bygd i Lunde. (Foto: Ole A. Flatmark)

Troll ble bygd i Lunde. (Foto: Ole A. Flatmark)



Jan-Otto Ringdal med Vegmuseets Odd Jarle Løvold (t.v) og Mass Haugen ved en av de 120 Pivco-prototypene fra 1995, kjøpt av Vegvesenet i Østfold. (Foto: Håkon Aurlien)

Jan-Otto Ringdal med Vegmuseets Odd Jarle Løvold (t.v) og Mass Haugen ved en av de 120 Pivco-prototypene fra 1995, kjøpt av Vegvesenet i Østfold. (Foto: Håkon Aurlien)

konstruksjon utført av Hanns Trippel, som ble tilpasset etter at initiativtakeren, ingeniør Per Kohl-Larsen, bestemte seg for å bygge karosseriet i glassfiberarmert plast for å forenkle oppstarten.

Bilen har en Gutbrod totaktsmotor på 700cm³, og en effekt på 30 HK.

Målet var å produsere en lett og driftssikker bil for både det norske og det utenlandske markedet, men handelsavtaler med bl.a. Sovjetunionen gjorde at det kun ble gitt tillatelse til produksjon og salg av 15 biler, med vage løfter om større produksjonskvote senere. Fabrikken slet økonomisk, og det hele endte med konkurs i 1958. Det ble kun produsert fem biler på fabrikken, mens en sjettede bil ble satt sammen av deler som var igjen.

I dag finnes fem Troll-biler, og den utstilte bilen er produksjonsnummer 1. Bilen ble solgt på tvangsauksjon etter konkurser, og havnet i USA som en del av et flyttelass. Der ble den kjørt i stykker og ble funnet hos en skraphandler. Bilen er restaurert ved Norsk kjøretøystorhistorisk museum.

MUSTAD

I 1915-16 bestemte industrimannen Clarin Mustad seg for bygge en bil med seks hjul, trekk og bremses på alle fire bakhjulene og sving på de to fremste bakhjulene.



Giganten med det opprinnelige karosseriet fra 1917. (Foto fra familiealbum)

Chassiset ble bygd i verkstedet til Mustad & Søn i Oslo (Kristiania den gang) og karosseriet hos O. Sørensens Værksteder i Oslo. Bilen sto ferdig i 1917 og ble brukt til ferieturer i Frankrike, og ble blant annet vist på en bilutstilling i Paris i 1922, der den vakte stor oppsikt.

Bilen ble bygget om i 1927 til dagens utseende. Det ble satt inn en 7-liters seks-sylindret motor, ny girkasse og karosseriet ble ombygd/nybygd slik at det ble plass til 12 personer. Bilen fikk bremses på framhjulene og et omfattende hydraulikk-anlegg. Dette kunne jekke opp bilen for hjulskift.

– Bestefar var veldig bilinteressert, men fremforalt konstruktør og utvikler. Jeg kan veldig godt tenke meg at han bygde om bilen nettopp fordi han hadde nye tekniske løsninger han ville ha vist frem, sier barnebarnet Axel Mustad i Larvik. Sammen med søster Anne og bror Hans Clarin ser han gjennom gamle familiealbum som viser kjøreturer med «Giganten», ofte med bilen full av folk.

Axel, Anne og Hans Clarin er barnebarn av Clarin Mustad og husker «Giganten» godt fra oppvekstdagene på Sjøholmen i Bærum. (Foto: Håkon Aurlien)

– Han bygde nok bilen for å få med hele familien på tur. Familien var stor, han hadde jo åtte barn, forteller Anne Løvenskiold. – Han var veldig glad i familien sin, mange vil si avhengig av å ha familie i nærheten hele tiden, sier hun.

– Samtidig var han konstruktør og utvikler hele tiden, hadde tekniske løsninger i hodet konstant. Fikk han en idé måtte han følge opp ideen straks, forteller broren Hans Clarin.

Mustadfamilien drev ved starten av 1900-tallet en av de største industrivirksomhetene i Norge, og hadde i tillegg fabrikker i nær sagt alle europeiske land. Der ble det laget jernvarer av mange slag, det meste basert på avanserte tekniske produksjonsløsninger. Patenter tok man ikke, for de ville jo gå ut etter en tid. I stedet forpliktet man ansatte på hemmelighet, og holdt all styring innen familien.

Clarin Mustad var en av fem brødre i fjerde generasjon, og ble sendt til Frankrike, der han først fikk sin konstruktørutdannelse. Deretter ledet han familiens fabrikk for produksjon av hesteskosøm i byen Duclair.

Som konstruktør var han veldig interessert i bilteknisk utvikling, og kjøpte sin første bil 1902. I 1906 kjørte han bil i Norge, fra Kristiansand til Kristiania. Han fant ut at biler trengte en enklere start enn sveiv, og oppfant en selvstarter. I 1909 konstruerte han en sleideventilmo-



tor, en konstruksjon han solgte til Renault. Denne motoren ble produsert i stort antall men ble ikke en kommersiell suksess.

Mustad kom stadig med nye idéer innen bilkonstruksjon. – Han foreslo å bygge en bilfabrikk, men fikk ikke familien med på idéen, forteller Hans Clarin. Men han og en nevø bygde flere biler. Best kjent er enseteren «Egoisten».

I 1912 kjøpte han eiendommen Sjøholmen i Bærum, og engasjerte datidens store arkitekt Arnstein Arneberg til å bygge om hovedhuset der, slik at familien etterhvert kunne flytte hjem, noe den gjorde i 1918. Der sto Giganten til eiendommen ble solgt i 1967. Bilen ble da gitt til Teknisk museum, og ble siden utstilt på Kjøretøyteknisk museum i Lillehammer.

Mustadfamilien på tur. (Foto fra familiealbum)

