

Reportasje:  
Petter R. Iversen

# Kjører Staten EL-BILEN i grøfta?



Den norsk-producerte Elbilen har fått en dårlig start. Det første eksemplaret ble offisielt overlevert Oslo Lysverker 3. november ifjor, men den dag idag har ikke Elbi-

len vist seg i nærheten av de kommunale stikk-kontakter.

Er det strømstans i a/s Elbil?



El-bilen har klar, god oversikt og lett å kjøre. Instrumentbordet ankel og liketil. På bensinstasjonen fyller den bare luft og pussar vinduer.



Bensin-ekspeditøren på Strømmen (1) like utenfor Oslo regnet nok med at den svære, grå varebilen skulle ha full tank, så han gikk bort til skjefven og spurte hva han kunne hjelpe til med.

Men bensin er det siste direktør Einar Kjelland-Fosterud i Elbil a/s vil ha på «tankens». Varebilen er Norges første Elbil, med batterier i stedet for bensintank.

Bensinstasjonen er ikke det rette stedet for en Elbil. Det er ikke stort annet å gjøre enn å sjekke lufttrykket og pusse rutene...

I stedet kjørte vi hjem til stikk-kontakten på Strømmens Mekaniske Verksted.

Det var her den første Elbilen (og den eneste foreløpig) ble overlevert Oslo Lysverker, med presse, kringkasting og de nødvendige celebriteter på plass, for tre og en halv måned siden. Siden har ikke Lysverket sett smurten av den eksotiske dosingen.

For sikkerhets skyld slo Elbilen seg vrang og trussig som en småunge på selve overrekkelsesdagen — og stanset midt foran gjestene.

«Oslo Lysverker må vel begynne å bli utålmodig nå, direktør Einar Kjelland-Fosterud?

Han er ikke så sikker på det. «Oslo Lysverker har vist stor forståelse for våre problemer», svarer han.

Elbil-direktøren (som også er maskiningeniør og har deltatt i konstruksjonsarbeidet) mener at bilen kun har hatt en del småfeil siden D-dagen 3. november. Det skyldes en feiloverraske i regulatoren, forklarer direktør Kjelland-Fosterud. En

komponent var dimensjonert for svakt.

«De salttrødde velene ble for sterke for isolasjonen på noen ledninger. Ladeapparatet har ødelagt batteriene, men det er også stort sett alt», forklarer Elbil-direktøren.

«Hva sierav de bilskryndige på mangellappen?»

«Vi fikk beskjed om å komme tilbake når vi hadde forbedret skiltlyset bak. For bilen kom så langt, hadde vi samarbeidet med Veitredirektoratet og alle mulige ekspertar, så vi hadde ikke ventet noen lang feil-liste hos de bilskryndige.»

## HVA KOSTER DEN:

Kostnadsseksempl:	ELBIL	Bil med forbrenningsmotor
Faste kostn. kr./år		
Innkjøpspris ex. moms	70 000	56 000
Batteri	8000	
7 % rente	2730	1960
Avskrivning o. 7 år		8000
Avskrivning o. 14 år	5000	
Sum faste kostnader	7730	9960
øre/km		
Avskrivning	2,3	6,8
Brensel		10,0
0,24 l/km 42 w/1		
0,7 kWh 3 a/kWh	2,1	
Smørstoff (motorolje)	0,0	2,0
Batteriforl. og co.	10,0	0,0
Gummier	6,0	6,0
Vedlikehold	12,0	24,0
Kilometeravgift	8,0	7,0
Sum øre/km	40,4	55,8

Jeg spurte Kjelland-Fosterud om han ikke er redd Elbilen skal bli en gjenstande av 60-årenes «Troll», som skulle bli Norges svar på Folkevognen.

«Nett, det tror jeg ikke. De to prosjektene kan knapt sammenlignes. «Troll» skulle bli en allemansbil, i konkurranse med f. eks. Volkswagen.

Jeg tror ikke Norge noen gang kan konkurrere med utlandet på personbilsektoren. Det er enkelte som tror at vi vil lage et norsk «Wolfsburg» i Førde når Elbil-fabrikken der kommer i drift, men det er fullstendig gal. Vi håper heller med tid og stunder å bli et slags norsk Skania, på et mye mindre marked enn Volkswagens personbiler. Det dreier seg om buss, varebil- og lastebilmarkedet, som utgjør 6–10% av alle kjøretøy i landet. Hvorfor skal vi ikke kunne hevde oss på et så begrenset marked?»

«Men utenlandske verdenskonserner har arbeidet med stibler (fiere år nå. De har kapital nok og ekspertise. Kan norske Elbil overleve slik konkurranse?»

«Jeg er ikke redd for utenlandsk konkurranse. Vi vil ikke møte konkurranse før markedet begynner å bli mettet, og det er lenge til. Dessuten er vår elbil bedre enn de andre. Jeg har selv prøvokjørt de fleste typene.»

Kritikken fra Norges Billimpørers forening vil han helst ikke polemisere mot. Mener at de vil beskytte sine interesser.

Et område hvor Elbil a/s regner med å få mange kunder er blant trafikkselskapene. Mini-busser vil om noen år trolig bli et supplement til f. eks. Oslos busspark, og kommunalråd Erik Mør har uttalt at

mini-bussene med tid og stunder skal drives med elektrisitet. Det er imidlertid bare snakk om transport over korte avstander. Rekkevidden idag ligger et sted mellom 30 og 100 kilometer, avhengig av batteritype. Ekssotri og miljøvennlig transport i tett by-trafikk hvor det ikke er for langt mellom stikk-kontaktene. Idag er motoren på langt nær lydløs, men det er et problem som snart vil bli eliminert.

Batteriene kan lades opp, eller ganske enkelt skiftes ut. De ligger i lange kasser mellom for- og bakhjulene på hver side, og skiftingen foregår hurtig med hjelp av jekk-trailer.

Full batteriladning tar 8 timer, mens de får igjen 80% av maksimal styrke etter 3 timer i stikk-kontakt.

Med spesielle ladeapparater kan batteriene full-lades på 1 time, mens 80% bare tar 15 minutter.

Noc fartsvinduer er Elbilen ikke. Toppfart på flatmark ligger i underkant av 40 km/t. I nedoverbakke på motorvei har den vært opp i 75 km/t, men i slike hastigheter blir det et el-motorene kjøpet ut.

■ Nå fikk prøve El-bilen i varevognutgave. Den er ikke vanneligere å kjøre enn en tilsvarende bensindrevet varebil av samme størrelse; kanskje heller lettere. Sjåføren har to pedaler å håndtere: «Gasspedal» og brems, begge med høyrehånd. En spak på høyre side under rattet stykker om man skal kjøre forover eller bakover. Gasspedalen, som er ganske bred, er kombinert med en motorbremse. Farten øker når man trår på den høyre delen av pedalen, mens den venstre sørger for å brem-

se med motoren, samtidig som batteriene lades opp. Det gjelder å være ste på foten...

«Elbilen skulle tilfredsstille de sikkerhetskrav som ventes å bli obligatoriske i 1974», hevder produsenten i salgsbrojyren.

Svingdiametere er overraskende liten for en bil som er 5,7 meter lang og 2,16 meter bred. Tre det eller ei, men en Peugeot 304 bruker like stor plass på å svinge!

Fjøringen er myk og behagelig, selv med bare sjåfør og en passasjer ombord. Gulvet er så lavt at barnevogner kan trilles rett inn fra fortauskanten uten å løftes. En utmerket egenskap for en minibus i hektisk trafikk. Dechredren er dimensjonert slik at rullestoler går like greit inn. I bussversjonen av Elbilen er det opptil 19 sitteplasser og 7 stiplasser. Batteriene gjør sitt til at tyngdepunktet blir lavt og kjøreegenskapene gode. Bussen legger seg knapt over i svingene.

Pinshen innvendig på den første prototypen er mildt sagt slendig. Taket og veggene minner om bunnen i en billig plastfolie, mens det er lite å innvende på eksteriøret. Slike ting blir naturligvis forbedret før Elbilen kommer i produksjon.

Hvis den gjør det.

Direktør Einar Kjelland-Fosterud i Elbil a/s kan ikke love at den kommer i produksjon. Årsaken er aksjeselskapets dårlige økonomi. Budsjettet er godt og vel overskredet. Inkludert Stortingets bevilgninger i 1969 hadde Elbil a/s 3 millioner kroner, men selskapet forsto snart at 4 millioner ville vært en riktigere sum. I desember ifjor gikk direktør Kjell-

and-Fosterud til Industridepartementet og ba om at de siste 250 000 kronene av bevilgningene derfra på 1 1/2 million måtte bli frigitt. I så fall var aksjonærene (som er norske storbedrifter og finansinstitusjoner) skyte inn ytterligere 1,2 million. Den 10. februar hadde Elbil-direktøren ennå ikke fått svar.

Han sier til NÅ: «Elbil a/s er i en alvorlig økonomisk situasjon. Det var ganske umulig å si på forhånd hva utviklingen av en slik prototyp vil koste. Man må delvis basere seg på antakelser. Alle, inkludert Industridepartementet er enig i at prosjektet er vellykket, siden prototypen nå er ferdig, men vi trenger mer penger.»

Planen var å bygge 4 biler, hvorav den siste skulle brukes til utprøving. På grunn av økonomien må vi nå bruke den første bilen til videreutvikling.

I mellomtiden utprøver vi bilen for å samle flest mulig erfaringer. Til nå har den gått 900 kilometer.

Hvis vi ikke får pengene, tilfaller hele prosjektet Industridepartementet...

To nye biler er så godt som ferdig og vi skulle ha laget enda flere, men det stanser på økonomien. Foreløpig må vi konsultere at den første Elbilen har kostet 3 millioner kroner. Norges dyreste bil.

Jeg har fortsatt tro på at Elbilen er en riktig ting å satse på, men det er usikkert om det vil lykkes. Noe primitivt prosjekt er Elbilen ikke. Hvis det ikke går, tror jeg årsaken er at vi ikke har en tilfredsstillende utviklet industripolitikk her i landet.» avslutter Elbil-direktør Kjelland-Fosterud.

**B**ilene A/S ble etablert 11. september 1988, og registrert i Norge. Begge og Pjertens, Midtstetig, utvillingsselskapet Egger i Oslo.

Nå har begge registeret sin eidehen fra det gamle bogningsse. Den gang ble bedriftene Svare Munk A/S i Bergen — samt Sæmnessens Verksted og Ragna Skarstrands A/S inn-

I dag står flere selskaper vedt for som aksjonærer.

Blant andre Viking Kjøretøi A/S, Bergens Driftsindustri, Jønsen Ogaard, og Novera A/S.

I mai 1988 fikk selskapet utviklingskontrakt med Industripartnerskapet for utvikling av et batteridrevet kjøretøy.

I et selskap ble levera NRE, Postverket og Oslo Lufthavn for transport i laget av kom-

Departementet betaler 50 % av utviklingskostene — Sagen er oppgjort til 1,3 millioner kroner.

De tre bedriftene har samarbeidet i å utvikle en el-bil som skal brukes til transport av passasjerer.

De siste 7 månedene har de utviklet en el-bil som skal brukes til transport av passasjerer.

Byråfirmaet i Oslo A/S er ledet av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Ing E. Kjelland-Petersen.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.



Nå Lasse Rieboen har prøvet seg som kusk på sprotypen. — Ennå ingen bil, men et rullende laboratorium.

# NÅ PRØVER EL-BILEN

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

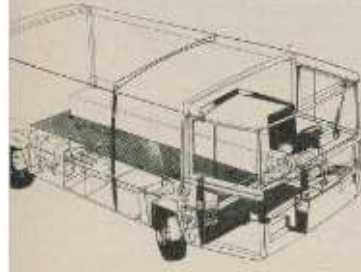
Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.

Byråfirmaet er etablert av Per Erik Munk.



- DATA:**
- Lengde 5,30 meter
  - Bredde 2,10 meter
  - Høyde 2,40 meter
  - Innvendig høyde 1,90 meter
  - Hjulens radialdykk som kan pigges
  - Totalvekt lastet 4400 kilo
  - Vektfordeling: 50 % F, 50 % B
  - Nyttelast 1000—2000 kilo
  - Motorer: 2 stk, 13 kW kontinuerlig
  - Toppfart 55 km/t
  - Max akselerasjon 0—40 km/t 8 sek
  - Stigningsveve 20 %
  - Røkkevidde 40—100 km



Der det skjer

# NÅ

Nr. 7. 17. feb. 1973 - Pris kr. 3.—



UNIVERSITETSBIBLIOTEKET I OSLO

Aviskantores

## Kjører Staten

### EL-BILEN i grøfta?



### Gi oss heltene tilbake



### Eneste hane i TV-kurven



### Han som ble født med ski på bena



### Han vil ta livet av Morgan Kane

Foto: Tom Sandberg

## Nå er det to av dem

Ingerid Vårdund  
med datter  
i «Jentespranget»

