

Artikelsamling



**Steen Volmer Jensen, direktør
Whisper Electric Car Company**

Der forefindes avisudklip for perioden 1985-1989

BERLINGSKE

DET BERLINGSKE ARKIV

Bemærkninger:

Da Berlingske Tidende før 2006 blev udgivet på papir, der var større end det er i dag, er enkelte artikler så lange, at de ikke kan vises på en A4-side. For at det skal være muligt at skrive materialet ud på en standardprinter er artikler, der ikke kan være på en A4-side skannet fortløbende, således at for eksempel anden halvdel fremgår af den følgende side. Dette gælder dog sjældent, hvis materialet er bestilt digitaliseret i A3-format.

Til hver artikel er vedhæftet en seddel, der angiver datoen for artiklen offentliggørelse. Hvis ikke en sådan seddel fremgår af en artikel, er datoen for offentliggørelse den samme, som den seddel, der måtte kunne findes på en af de foregående sider. Hvor der ikke er angivet kilde, vil denne være Berlingske Tidende eller B.T. i visse tilfælde.

Da materialet i mange tilfælde er meget gammelt, kan der være artikler, der er svære at læse på grund af for eksempel revner i papiret eller manglende sværte.

Vilkår for anvendelse

Materiale må udelukkende anvendes til privat brug og må ikke anvendes i kommercielt øjemed. Materialet må ikke sælges, videregives, distribueres, gengives eller mangfoldiggøres uden særlig og skriftlig aftale med Berlingske Media.

Kontakt: research@berlingske.dk eller telefon 33 75 24 24.

Materiale må ikke gemmes i databaser med henblik på mangfoldiggørelse, som for eksempel elektroniske postsystemer, databaser, fælles netværk eller lignende.

Sensationel ny el-bil

Verdenspremiere for dansk elbil, der sætter helt nye normer for nær-transport

Af Finn Knudstrup

En danskbygget og køreklar halvanden persons elbil, som med rette kan betegnes som sensationel, bliver nok den største publikumsattraktion, når Biler i Bella 85 i morgen slår portene op på Amager for et bilshow, der vil vare i 10 dage og formentlig trække over 150.000 mennesker til.

Men den nye danske elbil, som ikke må forveksles med Hope Whisper, er kun én af over 20 biler, som for første gang kan ses herhjemme.

Den ny elbil er i hemmelighed udviklet af Dronningborg Maskinfabrik i Randers. Manden bag den er ingeniør Steen V. Jensen, som i søndags fik fjernseerne til at spør-

re øjenene op, da han kørte frem i sin fuldt færdig og aerodynamisk 1/2-personers minibil, som uden afgifter vil kunne sælges for godt 21.000 kr.

Køretejet præsterer en topfart på 50 km/t. og ruller 50-80 km. på en »tankfuld« ström. Dets energiforbrug er qua størrelse, vægt og ringe luftmodstand nede på noget, der svarer til 200 km på

literen. Vognen har kun to gear, frem og bak.

Adm. dir. Peter Leschley, Dronningborg Maskinfabrik, siger til BILLEN: »Bilen er køreklar og sløret kan løftes. Nu venter vi med spænding på reaktionerne, idet vi ikke har taget stilling til, om vi selv vil sætte bilen i produktion - eller om vi skal alliere os med investorer og med folk, der har erfaring i markedsføring af biler.«

Den nyeste elbil må ikke sammenlignes med Hope Whisper, som præ-

vede at placere sig tæt op af rigtige biler - uden held. Elbilen fra Dronningborg er kun baseret på nærtransport af en enkelt person, og den giver sig ikke ud for mere, end den er.

Og folkene bag den er realister. De ved, at et beløb omkring 20 millioner kr. er nødvendigt, før prototypen, U 36, kan blive til et serieeksemplar.

Morten Dam har talt med skaberen af U 36:

Side 18

Manden bag det danske »Udviklingsprojekt 36«: Ikke en bil, men et supplement

Topleder-information:

Ny Audi 100.

90 hk - 4 dørs sedan.



Komfort - Prestige - Køreglæde

kr. 198.321 excl. lev.



P i BP-HUSET

Rente 1,5% pr. måned

Poul Andersen

Poul Andersen & Søn Automobiler A/S
Gyldenløvesgade 17
Tlf.: 01-15 35 45

V-A-G

Biler i Bella 85

Af Morten Dam

Manden bag det sensationelle danske el-køretøj, U 36, er den 42-årige ingeniør og udviklingschef Steen Volmer Jensen, hos Dronningborg Maskinfabrik.

Allerede mens han læste til ingeniør, puslede han med biler og byggede selv en for den tid meget strømlineet og elegant karosse. Men med U 36 er han gået langt videre end med noget tidligere projekt, han har været beskæftiget med.

Steen Volmer Jensen har været tilknyttet virksomheder inden for bilindustri både i England og i Sverige.

»Ledetråden i projektet har været, om de to energikriser har ændret så radikalt på samfundets persontransport og økonomi, at der er skabt grundlag for en produktmæssig nytænkning.



Ingeniør Steen Volmer Jensen (i habit) med U 36, der bærer hans initialer SVJ. Med sig har han konstruktør Freddy Shov Jensen, Dronningborg Maskinfabrik.

Også fordi det politisk er accepteret som en kendsgerning, at en landsdækkende, tilfredsstillende og økonomisk kollektiv transport er utopi i en overskuelig fremtid, siger Steen Volmer Jensen til BILEN.

Ud fra den opfattelse, at persontransport er en nødvendighed har han søgt at forme projektet ud fra en ny synsvinkel, så miljømæssige hensyn samtidig tilgodeses.

Én i hver bil

En analyse af situationen gav følgende stikord: Langt den hyppigste persontransport foregår mellem hjem og arbejdsplads eller i forbindelse med lokaltransport, og det er overvejende enkeltpersoner, der transporteres, ligesom transporten foregår over relativt korte distancer.

»Med disse karakteristika in mente stod det klart, at løsningen må blive et transportmiddel noget forskelligt fra dem, vi kender i dag. Gennemsnitsdanskere har

omkring 8,2 km til arbejde, og 80 pct. har under 15 km. Men et køretøj som U 36 er ikke at betegne eller betragte som en bil eller et alternativ til denne, men derimod kan den tænkes som et supplement, tilføjer Steen Volmer Jensen.

Vejer kun 230 kg.

Resultatet af hans forskning og udvikling sammen med kolleger hos Dronningborg Maskinfabrik gennem nogle år blev U 36: Et 3-hjulet køretøj med et selvbærende glasfiberkarosseri med elektronisk drivsystem og styring.

Inklusive to batterier vejer bilen 230 kg, og den kan laste en voksen og et eller to børn - ialt 135 kg. Bilens maksimalhastighed er 40 km/t., og dens aktionsradius er omkring 50 km. Den måler knapt en meter i bredden. Den er på størrelse med tidligere tiders kabinescotere.

»Med den nuværende specifikation er energiforbruget

0,03 kr. pr. km i brændstof, og det svarer til 200 km/l. for en almindelig benzinbil.

Også vedligeholdelsesudgifter og driftsomkostninger er lave. Vægtafgiften er beskedent, og bilens koncept gør den uhyre driftssikker, og den vil formentlig kunne køre for omkring 15 øre pr. km. De faste udgifter vil også være forholdsvis begrænsede, så alt i alt vil de formentlig kunne holdes på omkring 5000 kr. årligt. Bilen vil kunne produceres og sælges for omkring 21.000 kr., siger Steen Volmer Jensen.

Oplagt til dansk industri

Han fastslår, at U 36 er et oplagt projekt til produktion i dansk regi. Skønsmæssigt vil færdigudvikling og produktionsmodning koste omkring 15 mio. kr., og dertil kommer omkostninger ved markedsføring i tilknytning til en egentlig serieproduktion.

DACIA

Dacia vinder i Tour d'Europe



Oktober måneds 5.800 km. lange udmattelseløb gennem 6 europæiske lande har vist, at Dacia kan tage



El-biler savner kontakter

Konstruktøren af den trehjulede el-bil »U-36«, ingeniør Steen V. Jensen, skifter job til Hope i Hadsund for at lede produktionen af »Whisper«. Hvis U-36 kommer i produktion, kan Whisper-projektet risikere at miste støtte efter jobskabelsesloven.

Af Jesper P. Jespersen og Henrik Grunnet

Når Steen V. Jensen om fjorten dage træder ind ad døren hos Hopedirektør Thure Barseø-Carnfeldt, er det ikke for at fortsætte den trehjulede el-bil, som han har designet og udarbejdet, mens han har været ingeniør i firmaet Dronningborg Maskinfabrik A/S.

Den trehjulede el-bil har fået meget ros, siden den havde sin debut på de skrå brædder i Bella Centeret først i denne måned. Men Steen V. Jensen skal i stedet beskæftige sig med det mest udskejelte projekt i el-bilens korte historie. Den firehjulede »Whisper«.

Mange troede, at »Whisper« endte sine dage med et brag, da el-bilen stødte ind i banden på seksdagesbanen i Forum under overværelse af prominente indbudte med statsministeren i spidsen i efteråret 1983. Men direktør Thure Barseø-Carnfeldt overlevede dette »attentatforsøg«. Men senere blev bilens designer Claus Fjeldgaard afskediget. Børsinformator Klaus Riskær Petersen trak sig ud af projektet, og senest har man med 28 mislykkede prototyper og en hidtidig udgift på 16 millioner kroner valgt at flytte hele udviklingen af »Whisper« til Vest-Berlin.

Af de 16 millioner kroner, som er bygget ind i de hidtige forsøg med el-bilen, er næsten ni millioner kommet fra den danske stat i form af otte millioner i jobskabelsesstøtte og knap en million kroner som direkte støtte til projektet.

En ny ansøgning om jobskabelsesstøtte fra Whisper Electric Car A/S har fået det blå stempel af amtsborgmester Søren Madsen og jobskabelsesudvalget i Nordjyl-

Maximum

Vind 15.000 kr. i dag
Ring, hvis De opnår
+23 Maximum-
point

Se Maximum-listen
side 23



Ing. Steen V. Jensen i sin 3-hjulede el-bil »U-36«, som ingen officielt har påtaget sig at financiere produktionen af - endnu.

Foto: Mini Wolff

lands Amt. Ansøgningen ligger nu i en stor stak i Arbejdsdirektoratet i København.

Know-how til Hope

Firmaet Carnfeldt of Denmark A/S i Hadsund har haft al den offentlige bevågenhed, som Steen V. Jensen ikke fik, da han udviklede sin trehjulede bil, »U 36«, der faktisk har stået klar flere år, før den fik premiere i denne måned.

»Min el-bil har været klar i flere år. Dronningborg Maskinfabrik ville bare ikke lancere nyheden på et tidspunkt, hvor det var småt med ordrer på det, fabrikken egentlig skulle producere, nemlig landbrugsmaskiner. De faste kunder kunne begynde at tro, vi var helt fra den ved at producere el-biler«, siger Steen V. Jensen.

Først da Dronningborg havde fået en stor ordre på mejetærskere, turde man slippe nyheden fri om »U 36«. Allerede på det tidspunkt havde Steen V. Jensen imidlertid sagt op i Dronningborg og meldt, at han ville skifte til Hope-koncernen på grund af sin store interesse for el-bilprojekter.

Dronningborg Maskinfabrik vil ikke selv finansiere produktionen, og man leder stadig efter interesserede investorer til »U-36«. Ifølge Steen V. Jensen kan Dronningborg ikke starte en produktion uden hans medvirken. Selv om Dronningborg har alle tegningerne til »U 36«, er Steen V. Jensen selv den eneste, som har nogen rimelig mulighed for at kunne stå for en produktion. »U36« er mit barn, siger ingeniøren.

Fra Thure Barseø-Carnfeldt indløb der imidlertid klar besked, samtidig med at Steen V. Jensen blev ansat til at lede projektet omkring »Whisper«:

»Vi har hverken tid, kapacitet eller råd til at producere »U-36« nu.

I Industrirådet oplyser man, at »Whisper« projektet ikke kan regne med fortsat jobskabelsesstøtte fra det øjeblik en anden el-bil bliver sat i produktion.

»Industrirådet er som høringspart berettiget til at gøre indsigelser overfor et projekt, som modtager jobstøtte, såsnart vi bliver anmodet om det fra et konkurrerende firma«, udtaler fuldmægtig Dines Bredø Petersen.

En produktion af »U 36« kan altså helt overflødigere den ansøgning om støtte, som i øjeblikket ligger i stakken hos Arbejdsdirektoratet. Det har altid været batteriet, som har været problemet for

de forskellige forsøg, man har gjort med el-biler. Laboratoriet for Energiforskning i Odense er med i forreste række på verdensplan, når det gælder om at udvikle nye former for batterier.

Her regner man dog ikke med, at nogen vil kunne udvikle et batteri i dette århundrede, der tilnærmelsesvis vil kunne få en el-bil til at komme på siden af en benzindreven bil, når det gælder prisbevidst og komformæssig udnyttelse af energien.

»Energimæssigt er »U36« en udmærket løsning, fordi den med sin form begrænser sig til bykørsel og så kan man nøjes med at køre de 60 kilometer, der er på et enkelt batteri«, siger Amdi Petersen

fra Laboratoriet i Odense.

Han mener, at »Whisper« vil få det meget sværere:

»Dens batterier vejer 400 kilo, og selvom man kan få opladningstiden ned på en halv time, er det stadig væk for lang tid for en travl forretningsmand. Jeg tror heller ikke på, at man bare kan skifte til friske batterier, for det vil svare til at løfte hele motoren ud af en benzibil, hver gang man skulle tanke op«, siger Amdi Petersen.

Journalister generer

Der bliver dog ikke tale om noget stramsvigt hos direktør Thure Barseø-Carnfeldt.

Han vil slå på tromme for, at »Whisper« skal være amerikanernes anden bil - ved siden af den benzindrevne.

»Whisper« eksisterer ifølge Thure Barseø-Carnfeldt nu i 8 eksemplarer, nemlig som prototyper produceret af en fabrik i Vesttyskland, hvor man i forvejen ved en del om fremstilling af specialbiler. Det forlyder, at de for eksempel har lavet en såkaldt Berliner-taxi for Folkevognsfabrikkerne.

Volks-Wagen i Wolfsburg oplyser, at de ikke står bag eller støtter et sådant taxi projekt, men at de dog ved, at det er et karosserifirma i Berlin, der eksperimenterer med et folkevognsgrubrad.

Det er ikke muligt at få oplyst navnet på den tyske fabrik, for som Thure Barseø-Carnfeldt udtrykker det: »Jeg vil ikke have, at verdens journalister ringer ned og generer firmaet«.

Aldrig har et dansk produkt været omgivet af så mange forbehold, hvis'er og måske'er. »Whisper« er ofte genstand for stor interesse og forhåbninger, som til tider afløses af skepsis og forvirring.

Naturligvis må man være glade for, at der udfoldes store anstrengelser for at bringe en el-bil på markedet. Men hvad skal offentligheden tro på, når det svirrer med optimistiske ordrer til England, Ghana, Sovjetunionen og USA, og beløbene vokser til milliarder af kroner.

En ledende person inden for den elektromekaniske branche udtrykker sin tiltro til el-bilpionererne således:

»Det er amatører, der render rundt og er smarte. Når først batteriproblemet er løst, står de store bilfabrikker parate til at producere el-biler i stor målestok«.



El-bilen Whisper kommer i en længere og sikrere version, for at den kan godkendes i USA. Foto: Henning Bagger

Dansk el-bil skal udvikles i Vesttyskland

Efter 28 prototyper erkender Hope-direktør Thure Barsøe-Carnfeldt, at danskere ikke er i stand til at udvikle en bil, som kan opfylde de amerikanske sikkerhedskrav. »Whisper« nummer 29 står nu i en fabriksal i Vestberlin

Af Jesper P. Jespersen og Henrik Grunnet

»Jeg har flyttet udviklingen af el-bilen »Whisper« til Vestberlin, for at bilen dér kan blive udviklet til salg i USA. De amerikanske myndigheder sætter så høje krav til bilens sikkerhed, at ingen i Danmark vil være i stand til at lave en bil, som kan klare kravene.»

Med denne erklæring fra Hope-direktør Thure Barsøe-Carnfeldt, dæmper hele udviklingsprojektet af Danmarks mest omtalte el-bil til Vestberlin i et forsøg på at

færdigudvikle bilen, så Barsøe-Carnfeldts omfattende eksportønsker til USA kan gå i opfyldelse.

Det er et universitet i Vestberlin, der ifølge Thure Barsøe-Carnfeldt, er i stand til at teste og udvikle bilens evne til at modstå kraftige kollisioner. El-bilen forlænges med 30 centimeter, netop af hensyn til sikkerheden.

»Den Whispermodel, som vi sendte til USA, var ikke sikker nok. Derfor vil vi nu vente med at sende en ny model afsted, indtil vi har den endeligt udviklet og gen-

nemprøvet. Det vil så blive prototype nr 29, som skulle opfylde alle sikkerhedskrav«, siger Thure Barsøe-Carnfeldt. Den endelige prototype skulle forlade fabrikken i Berlin til maj.

Thure Barsøe-Carnfeldt erklærer, at produktionen af Whisper vil starte til sommer og allerede i løbet af det første år vil man kunne producere 750 biler. Året efter stiger produktionen til 3000 eksemplarer.

Igangsættelsen af fabrikken og den overordnede projektstyring af Whisper står ingeniør Steen V. Jensen for.

Steen V. Jensen var idemanden bag U 36, den lille el-drevne trehjulede bil, som fornylig blev præsenteret i Bella Centeret. Mens U 36 allerede i sin nuværende form er klar til endelig brug som et bykøretøj, mener Steen V.

Jensen ikke Whisper i dag kan konkurrere med benzindrevne biler:

»Der vil gå 5-10 år, før man har fremstillet et batteri, som er i stand til at give Whisper den aktionsradius, der er nødvendig for at bilen kan fremstå på lige fod med de benzindrevne. Køberne må have andre motiver, siger Steen V. Jensen. Han mener især mulighederne er store på det amerikanske marked:

»Vi skal have fat i rige folk eller rige folks børn, der siger: »Sådan en må vi have« for eksempel fordi, den er anderledes end naboen eller fordi man vil have en lyd eller forureningsfri bil«, siger Steen V. Jensen.

Mere side 28

Manden bag ny el-bil chef for Hope Whisper

Af Finn Knudstrup
og Morten Dam

En danskbygget og køreklar halvanden persons el-bil er topattraktionen, når »Biler i Bella 85« i morgen slår portene op for et bilshow, der vil vare i 10 dage og formentlig trække over 150.000 mennesker til.

Den ny el-bil er i hemmelighed udviklet på Dronningborg Maskinfabrik i Randers. Manden bag den er ingeniør Steen V. Jensen, 42 år, som siger, at halvanden persons køretøjet uden afgifter vil kunne sælges for godt 21.000 kr.

3-hjuleren præsterer en topfart på 50 km/t. og ruller 50-80 km. på en »tankfuld« strøm. Dens energiforbrug er qua størrelse, vægt og ringe luftmodstand nede på noget, der svarer til 200 km på literen.

Steen Volmer Jensen forlader Dronningborg Maskinfabrik for til marts at tiltræde som adm. dir. for Hope's el-bilprojekt, Whisper Electric Car Company:

»Jeg vil gerne arbejde med el-biler - også med andre end mit eget projekt, og jeg tror, der er gode muligheder for at få noget fornuftigt ud af Hope-projektet«, siger Steen Volmer Jensen til Berlingske Tidende.

»Jeg har haft en række forhandlinger med Børsø Carnfeldt og tiltræder 1. marts som chef for den automotive afdeling i Hadsund«, tilføjer Steen Volmer Jensen.

Der er indledt et samarbejde mellem den danske virksomhed og det berlingske design- og udviklingsfirma, KKI om at fortsætte udviklingen af Whisper, som især tager sigte på afsætning i USA.

19-24 11 11 11
11 11 11 11

hvormod Steen Volmer
Jensen betragter sit eget
U36-projekt som oplagt til
produktion og salg i Dan-
mark.

ning til Hope Whisper
ikke er en bil, men et
supplement til biltran-
sport.

»U 36«, der i modsæt-

Bilen

Over 100 har ansøgt Tivoli om

Tre-hjulet el-bil

En tre-hjulet, dansk el-bil sættes i produktion om godt halvandet år, skriver ugebladet Ingeniøren.

Det er en såkaldt kabine-scooter med plads til en voksen og et barn, og køretøjet har rødder i et tidligere projekt - den såkaldte Mikrobil - fra midten af 70'erne. Den nye el-bil får en ræk-

kevidde på 35 km pr. opladning og en tophastighed på 40 km/t. Bilen har to batterier, der skal udskiftes for hver 6000 km til en pris af ca. 2.600 kr. Det nye køretøj med navnet U-36 er skabt af ingeniør Steen Volmer Jensen, og selskabet, der skal stå for produktionen, er allerede dannet. (RB)

3000 sikrer elbil-projekt

På fire uger har 3000 danske skudt 90 millioner kr. ind i en produktion af det lille, trehjulede el-køretøj Miniel.

Dermed er projektet sikret, siger en glad ingeniør Steen V. Jensen, konstruktør af den eldrevne asfaltboble og direktør for det nystiftede selskab El-trans i Randers, der skal producere køretøjet.

Størstedelen af investorerne er kronjyder, lokale folk, som bakker projektet op. Det er opmuntrende, at den slags kan lade sig gøre, uden at der er tale om skatte-spekulation, siger Steen V. Jensen til Aalborg Stiftstidende. Efter min mening skyldes det, at vi har et køretøj, som har appel til den menige dansker. Det har en børeplatform ikke, tilføjer han.

Forsøbig har El-trans til huse i plastfabrikken Joni i Randers. Her ventes opført en ny fabriksbygning til foråret, og i april 1987 ruller de første Miniel-er af samlebåndet. Efter tre-fire år ventes årsproduktionen at stige til 12.000, hvoraf 4000 skal afsættes i Danmark, 8000 i England. I dagens priser kan Miniel sælges herhjemme for ca. 22.000 kr., idet eldrevne køretøjer er fritaget for afgift. Miniel, der er byg-

get til nærtransport, har plads til en voksen og et barn eller lidt bagage i en elegant glasfiberkabine. Den har et minimalt elforbrug og kan køre ca. 50 km på en opladning.

BMW

-forretningen med det store udvalg informerer:

745 i aut
635 CS i
528 i &
732 i aut. 85
egen demovogn
omg. levering

OBS!
spar 2 kr. pr.
privat kørt km.
i skatteårene
1986 og 1987
ved levering
inden
15. nov. 1985



GLOSTRUP BIL-CENTER A/S
Vallensbækvej 37 39
Tlf. 02 - 45 99 33

3.000 sikrer el-bil

På fire uger har 3.000 danskere skudt 90 mill. kr. ind i en produktion af det lille, trehjulede el-køretøj Miniel. »Dermed er projektet sikret,« siger en glad ingeniør Steen V. Jensen, konstruktør af den eldrevne asfaltboble og direktør for det nystiftede selskab El-trans i Randers, der skal producere køretøjet. »Størstedelen af investorerne er kronjyder, lokale folk, som bakker projektet op. Det er opmuntrende, at den slags kan lade sig gøre, uden at der er tale om skattespekulation,« siger Steen V. Jensen til Aalborg Stiftstidende. »Efter min mening skyldes det, at vi har et køretøj, som har appel til den menige dansker,« tilføjer han. Foreløbig har El-trans til huse i plastfabrikken Joni i Randers. Her ventes opført en ny fabriksbygning til foråret, og i april 1987 ruller de første Miniel'er af samlebåndet.

M 5 P 3 -el M 5 E 1 min

Jensen, Steen V. fre 11 okt 1985 48

Ny dansk el-bil til 25.000 kr.

Køretøjet, som har været under konstruktion i flere år, skal være som et supplement til konventionelle biler. Mini-el får dansk premiere i dag og ventes allerede til april på gaden.

Af Philip Jørgensen

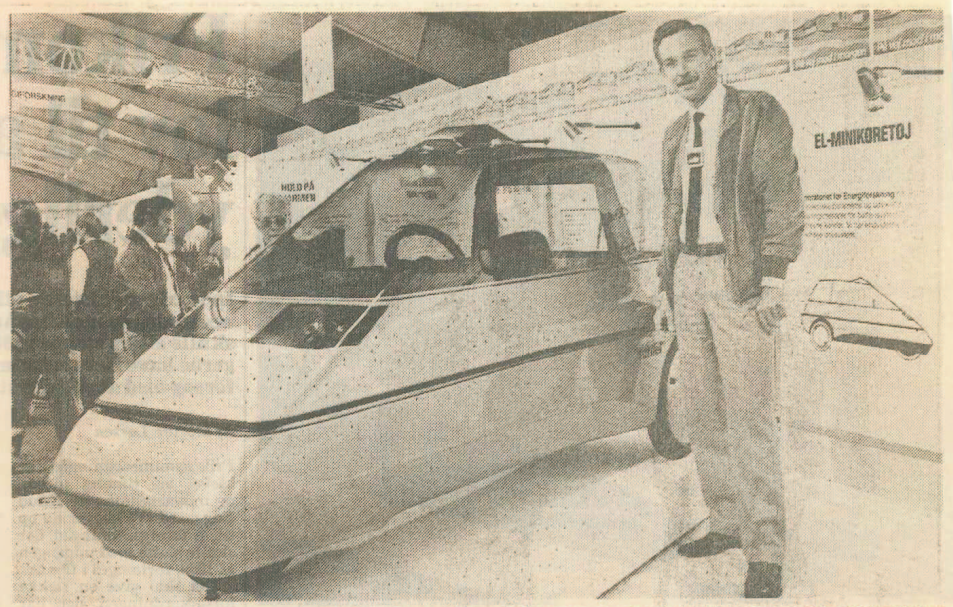
Endnu engang forsøger et dansk selskab at lancere en el-dreven bil. El-Trans I/S fra Randers præsenterer i dag de første tre prototyper af et trehjulet køretøj, der indregistreret som motorcykel forventes i handelen om

ca. et år til knap 25.000 kr. inklusive afgifter og moms.

Mini-el, som den hedder, kan køre mellem 50 og 80 km på en opladning og har en tophastighed på 40 km i timen. Hurtigere må den ikke køre uden at skulle indregistreres som bil - til en langt dyrere afgift.

Der er plads til én person samt bagage eller et barn. Mini-el vejer kun 265 kg inklusive batterier, og selv om den er blevet gjort lidt bredere over hækken end først planlagt - for at opfylde lovens krav - er den meget aerodynamisk.

Endnu er Mini-el ikke godkendt af Statens Biltilsyn, men det arbejder El-Trans i øjeblikket på. Sel-



De tre prototyper på »Mini-el« - her med konstruktøren Steen V. Jensen - sendes efter premieren i dag ud i trafikken med tophast på 40 km/t. Foto: Erik Jepsen.

skabet har sikret sig 90 millioner kr. som kapitalunderlag ved at udstede 4500 andele, som på bare fire uger er blevet tegnet af godt 3000 investorer. Disse har for-

købsret til de første 1000 køretøjer.

Planen er at fabrikere 1700 stk. i løbet af næste år, og de første 20 skulle være færdige til april næste år.

Karosseriet er af glasfiber, og der er kun to gear: Frem og bak.

Mini-el's »far«, civ. ing. Steen V. Jensen, betragter ikke sit køretøj som noget alternativ til den traditionelle bil, men som et supple-

ment til den. Aanalyser viser, at danskeren i gennemsnit kun bevæger sig 8,2 kilometer mellem hjem og arbejde. Det er i denne trafik, Steen V. Jensen især ser sin opfindelses muligheder.

»ELLERT«, EN DANSK SÆLLERT

Af Morten Dam

EL-TRANSDERS: Efter en lang og træls vandring kører ingeniør Steen V. Jensen nu derudad med sin nye sællert mini-el, hvormed han og kompagnonen Niels Kurup vil revolutionere nærtrafikken.

Mobiliseringen med en mini-el koster 27.450 kr. leveret på gaden. »Ellerten«, som køretøjet kaldes, er samtidig begyndelsen til et nyt dansk industrieventyr med spændende og meget vidtrækkende perspektiver.

Med levering af de første 20 el-drevne køretøjer blev massefabrikationen af »ellerten« sat i gang fredag.

To af bilerne blev leveret til Randers kommune, som har etableret om ikke verdens første, så Danmarks første offentlige ladestation med gratis strøm til de 3-hjulede køretøjer.

Steen V. Jensen og Niels Kurup understreger meget kraftigt, at mini-el ikke er en bil, men et alternativ og supplement til bilen.

Behov for transport over meget korte afstande og fortrinsvis af en enkelt person eventuelt med et barn eller lidt bagage vil kunne dækkes med »ellerten«.

For et mere blandet transportbehov vil den være et stærkt supplement til bilen i stedet for bil nummer to.

Steen V. Jensen præsenterede første gang sin ide for Familien Danmark på udstillingen »Biler i Bella 85«, hvor han fik mange tusinde og oplysende tilkendegivelser. U-36, som projektet dengang hed, er siden videreudviklet og produktionsmodnet, så han og Niels Kurup sammen med de 49 ansatte i El-Trans A/S i Randers nu kan gå i gang med opbygningen af et forhandlernet og få produk-

tionen op på fuld styrke. Men er danskerne parate til at acceptere og bruge det tilbud, som mini-el giver?

Det er El-Trans folkene helt sikre på. Steen V. Jensen siger hertil:

»Mini-el er en helt ny løsning på nærtransport og udspringer af den seneste energikrise. Desuden er den miljørigtig. Men det er ingen bil og har aldrig været tænkt som en sådan.«

20 »ellertes«, som blev leveret fredag, er de første i en serie på 70 solgte køretøjer. Erfaringerne fra den daglige brug af disse skal danne grundlag for den endelige afprøvning af det el-drevne alternativ.

El-Trans A/S regner med i løbet af 18 måneder at etablere et landsdækkende forhandlernet og i løbet af 1988 at nå det budgetterede produktionsmål: 5.000 »ellertes« om året.

Jensen, Steen V søn 24 apr 1988 4.I

M 5 E 1 ell

El-bil totalt udbændt

Efter brand fredag i en af de nye trehjulede el-kabine-scootere rekonstruerede fabrikken El-Trans i Randers i går hændelsesforløbet for at klarlægge årsagen. Formentlig er det farligt at efterlade bilen med gearvælgeren i kørestilling.

Af Sten Tolderlund

En af de nye ellertes - de små trehjulede elektriske kabine-scootere - er totalt udbændt, og nu melder spørgsmålet sig, om man lukker sig inde i en dødsfælde, når man tager plads i en ellert og lukker glaslåget over sit hoved?

Det var en af Legos tre nyhvervede køretøjer, som

på et øjeblik blev sat ud af spillet. Føreren havde forladt den, og fem-ti minutter senere blev man opmærksom på, at det røg fra højre bagende. Kort efter brændte det voldsomt, og køretøjet var omtrent udbændt, inden branden var slukket.

Ellerterne fremstilles på fabrikken El-Trans i Randers, der i går rekonstruerede

branden i et forsøg på at klarlægge årsagen.

Fabrikkens forklaring på uheldet er, at gearvælgeren har stået i kørestilling, og det var også udgangspunktet for rekonstruktionen:

»Da køretøjet er bremsset, bliver energien til varme, og efter otte minutters forløb var varmen så kraftig, at der kom røg ud af højre bagende, og efter yderligere seks minutter var der ild i plasten omkring den - altså præcist det beskrevne forløb,« siger køretøjets opfinder, Steen V. Jensen.

Han forsikrer, at der ikke på noget tidspunkt vil være

fare for føreren: »Røgudviklingen giver signal i god tid om, at der er noget galt. Og vi kan fastslå, at batterierne ikke var årsag til branden og heller ikke knaldgas fra disse.«

Steen V. Jensens bedste råd til ellert-kørerne er: »Vær helt sikker på, at gearvælgeren står i neutral position, når køretøjet efterlades.«

Både Justitsministeriets biltekniske kontor og ministeriets færdselssikkerhedsafdeling vil nu kikke nærmere på branden, der kan føre til krav om nye garantier for, at ellerten er sikker nok.

**Ellert. 1.500 el-køretøjer
summer afsted på de
danske veje. I dag
introduceres det jyske
køretøj i København. Man
skal stå i kø for at få lov at
købe.**

DET KOSTER en øl at kalde ellerten en bil. Med denne tommelfingerregel er det lykkedes ellertens »far«, Steen V. Jensen, 46, at slå budskabet fast: Ellerten er *ikke* en bil. Den har intet at gøre med *Hope Whisper* eller andre mislykkede forsøg på at lave en elektrisk bil. Ellerten er et helt nyt transportmiddel, et nyt *koncept*, som han kalder det.

I dag, fredag, får ellerten sin officielle debut i København. Der er ellert-optog fra Højbro Plads til Københavns Rådhus for at markere, at ellerten nu kan købes i hovedstadsområdet. Steen V. Jensen siger, at ellertens fremtid afgøres af, om københavnere tager den til sig.

I provinsen er det gået strygende. Der ligger stadig forudbestillinger og venter, ligesom mange firmaer har »smuglet« ellert udenfor de servicedækkede områder og udnyttet blikfangsværdien til at reklamere for sig selv. Rygterne går i Randers om ham, der tjente penge på at køre byen tynd i en ellert plastret til med reklamer. Der snakkes også om de talentfulde ynglinge, der opkøbte ellert i de »frigivne« områder, dem med service-muligheder, og solgte videre til overpris. Butiksprisen i dag er 33.000 kr. leveret på gaden.

Interessen fra udlandet har været enorm. Den lille Randers-fabrik har fået »et utak« af forespørgsler fra interesserede forhandlere og fra udenlandske fabrikker, der vil producere ellerten på licens.

Men først skal hjemmemarkedet på plads. Indtil videre har El-Trans derfor en mand ansat alene til at holde kontakten til udlandet vedlige.

Kollektiv trafik umulig

Konceptet er otte år gammelt. En aften i energikriseåret 1980 bragte TV-aktuelt et debatprogram om energikrise og offentlig transport. Det var den aften, det begyndte at rumle i hovedet på teknikumingeniøren i Randers. Den nat, ideen om *mini-el*, som ellerten korrekt betegnes, blev født.

»De snakkede kun problemer og havde ingen løsninger. Og det slog mig, at *alle* politikere, også venstrefløjens, var enige om, at et landsækkende net af kollektiv trafik var umuligt at gennemføre i dette århundrede,« fortæller Steen V. Jensen.

Han vidste, at de fleste danskere kører til og fra arbejde i hver deres bil, og at det typisk

var en meget kort strækning. Hans idé var derfor at konstruere et ultra-let en-persons køretøj med kort rækkevidde – netop de to kriterier, der muliggør el-drift. Og el-drift var en absolut nødvendighed, for, som han siger: »Jeg kendte loven godt nok til at vide, at el-drift var den eneste mulighed for at slippe for den høje registreringsafgift«.

Og det virkede. Folketinget fritog sidste år ellerten for den registreringsafgift, der ellers ville fordoble prisen på det lille, trehjulede påskeæg. En fritagelse, der ikke skulle give problemer med EF, fordi andre medlemslande, heriblandt England og Italien, har gjort det samme for andre elektriske køretøjer. Og en fritagelse, der betyder alt for ellertens chancer i konkurrencen med brugte biler.

Tilbage til den spæde begyndelse. Steen V. Jensen havde først og fremmest prøvet det før. I studietiden byggede han sin egen benzindrevne bil »SVJ 1000 GT« og han vidste, at der skulle mere end en opfindergarage til at virkeliggøre visionen.

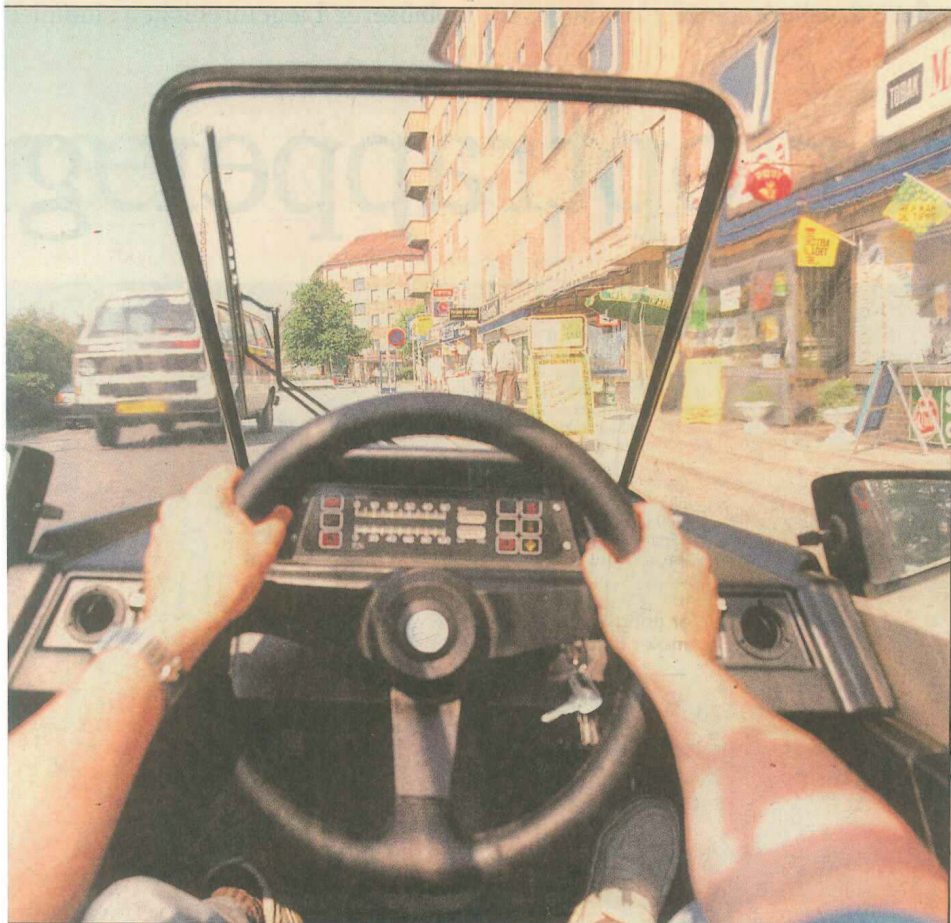
Mejetærskermafian

Ungkarlen var dengang udviklingschef på Dronningborg maskinfabrik i Randers. Dronningborg producerer mejetærskere, men i udviklingsafdelingen puslede arkitekterne desuden i et lille år med at udvikle en prototype, der virkeliggjorde visionen om et el-drevet enmandskøretøj. Med 40 pct. i statsstøtte og en professionel produktudvikling stod den første model klar i 1983. Køreengskaberne var i orden, og

Af CLAUS SØLVSTEEN

Bag rattet i en ellert har man bedre udsyn end i en bil. Når en advarselsslampe lyser på instrumenterbrættet, er det tid at søge stikkontakt...

Nej, det



er ikke en bil

Steen V. Jensen gik så småt i produktionstanker.

Men så sagde ledelsen stop.

Dronningborg ville ikke være med længere, og prototypen blev lagt på hylden. Der lå den knap to år, indtil den engelske tv-kanal BBC 1 bad Steen V. Jensen om at vise den frem i engelsk tv. To uger efter fulgte den danske tv-avis med. Så kørte ellerten sin tyste sejrstrøme gennem massemedierne.

Og hvad den »nålestribede finansiering« ikke ville investere i, stod danske avislæsere og tv-kiggere pludselig i kø for at skyde penge i. Trods en minimal skattefordel solgte interessentskabet El-Trans I/S 4.500 andele à 20.000 kr. på en måned. Interessentskabet ejer alle aktier i produktionsfirmaet El-trans A/S, der blev en realitet i 1983.

Steen V. Jensen forlod Dronningborg samme år, og han har siden trukket flere gamle kolleger med sig. Således både hans meddirektør i El-Trans A/S siden 1987, Niels Kurup, og landets første Ellert-forhandler, Tage Buchhave i Randers.

Ekspllosionerne

Ellerten har haft mange børnesygdomme. For mange, mener Steen V. Jensen. Selv om han brugte yderligere 1½ år på at produktionsmodne og færdigudvikle prototypen, mens fabrikken blev bygget, var der mange fejl i de første serieproducerede ellerten, der rullede ud fra fabrikken sidste sommer.

Motoren kørte alt for hurtigt varm, elektronikken drillede umådeholdent og endelig »eksploderede« flere af de små køretøjer.

»Der var nu ikke tale om eksplosioner,« forklarer Steen V. Jensen tålmodigt. »En elektrisk fejl satte ild i den gas, der udvikles i alle auto-batterier, og batterilåget hoppede af med et lille knald. Det var alt. En anden gik der ild i, fordi vi ikke havde forberedt den til at stå parkeret i gear med håndbremsen trukket. Og det gav selvfølgelig et ordentligt brag, da dækkene punkterede af varmen. Men det var altså en brand, der skyldtes en manglende sikring, og ikke en eksplosion. Og hvor mange biler gik der i øvrigt ild i den dag?«

I dag er modellen erklæret fri for børnesygdomme: De konstaterede fejl er rettet på nye og gamle ellerten; der er kommet nye sikringer, en bedre motor og elektronikken er gennemarbejdet.

Steen V. Jensen kan godt forstå, pressen har omtalt ulykkerne så grundigt. Ellerten er ny og følges med største opmærksomhed både herhjemme og i udlandet. Han beklager blot, at det skal ske, mens firmaet endnu er småt og har få ressourcer til at bekæmpe den skepsis, der følger af negativ presseomtale. »Men det må vi leve igennem,« siger han – og gruer for den dag, en ellert bliver dræbt i trafikken.

Ti om dagen

Fabrikken i Randers er principelt en samlefabrik, der modtager de enkelte dele fra underleverandører herhjemme og i udlandet.

Underdelen, »badekarret«, fremstilles i Randers, og det består af to skaller, der klistres sammen med et tykt lag polystyren skum. Skummet

sprøjtes ind med et tryk på 30 ton og gør karrosseriet utroligt stærkt, samtidig med at det isolerer.

Motoren kommer fra USA, elektronikken fra Danmark, og batterierne fra Korea. Det sidste kan synes underligt, fordi batterier produceres så rigeligt herhjemme. Men de danske fabrikanter ville ikke være med i det eventyr, de anså for tvivlsomt. Og så måtte El-Trans købe i udlandet, fortæller Steen V. Jensen.

Ti ellerten ruller dagligt ud fra samlehallen, og når erfaringerne bliver flere og produktionen glider bedre, regner de ca. 80 ansatte med at producere mindst det dobbelte.

Schweizerne skal maltes

Indtil videre kan den kun købes i Danmark. Eneste undtagelse er Schweiz, som ifølge Steen V. Jensen er »fuldstændig fanatisk« med de miljørigtige ellerten. Firmaet forbereder derfor et mindre salg af ellerten i Schweiz til en »abnorm« pris.

En egentlig eksportproduktion vil kræve en betydelig større kapital end den, Randers-fabrikken har klaret sig med til i dag, og selv om det ikke er urealistisk, er tiden langt fra inde endnu, mener den jyske fabrik.

»Firmamoralen er meget jysk,« understreger Steen V. Jensen: Ingen ellerten er blevet solgt til folk, der bor uden for et servicedækket område. Og forhandlernettet, med tilhørende specialuddannede mekanikere, er blevet opbygget stille og roligt gennem det sidste år. I dag mangler kun Bornholm.

Danmark er blevet erobret sindigt og uden de store armsving, og mændene omkring El-Trans gentager til stadighed Steen V. Jensens mandende ord: »Vi skal ikke tro, vi er verdensmestre. For det er vi nemlig ikke.«

Om de er danmarksmestre, bliver afgjort i hovedstaden: Københavnerne reagerer hurtigt, mener Steen V. Jensen: »Tommelfingeren går meget snart op eller ned. Det er enten ellert«. Og først når Østdanmark har vist fingerens retning, tør han spå om det kommende salg.

I følge Steen V. Jensen er succesens afhængig af, om københavnerne forstår konceptet. Udviklingen af det nye køretøj har krævet meget arbejde. Men det er et lige så stort arbejde at få holdningerne til transport ændret. At få danskerne til at forstå, at ellerten ikke er en bil, men et helt nyt køretøj.

Det koster en øl at tage fejl.

Prøvekørsel. Det lille, trehjulede køretøj bruger for fem flade øre strøm på kan parkeres uden P-skive og er en naturlig del af gadebilledet i flere danske

Som en lydløs go-kart

Af CLAUS SØLVSTEEN

Dette er ikke en bil. Læs instruktionen før du kører, står der på et stort skilt under rattet. Den sidste af de mange formaninger om at køre hensynsfuldt, helt ude i højre vejside og med speederen i bund forsvinder, da jeg klapper låget i og ser omverdenen let forvrænget gennem klar acryl.

Forruden er dog af glas og rattet helt almindeligt. Jeg drejer nøglen, vælger eneste fremadgående gear ... og intet sker.

Lyden kommer først, når speederen trædes i bund, nu farer den røde ellert frem med en pæn acceleration. En svag lyd af sporvogn, en lidt højere rumlen fra de smalle dæk mod asfalten - resten er stilhed.

Vel rundet det første hjørne krydser en solsort tillidsfuldt foran og under mig. Den slap med livet... jeg ved ikke om den så mig. Den hørte mig i hvert fald ikke.

Knap tre meter og 285 kg, ellerten er ikke så lille endda. Suget i maven udebliver, når lastbilerne overhaler på landevejen, og med lidt øvelse er det ikke svært at holde en

stabil retning, selv om styretøjet er meget direkte. »Som i en go-kart,« sagde forhandleren.

Rødt lys. Jeg slipper pedalen, sporvognslyden forsvinder straks, og så ruller jeg, længere end selv min bedste sæbekassebil nogensinde har formået. Den strømlinede form og de specialfremstillede dæk giver en utrolig lille modstand.

Efter ti minutter hilser jeg scenevant på en modkørende ellert. Det er slet ikke så svært, det her. Men indrømmet: Det er anderledes..

Fuld pedal frem

Udsynet er bedre end i en bil, til gengæld sidder man noget nærmere asfalten. Instrumentbrættet er fyldigt, men svært at aflæse. Her viser en energimåler, hvor meget strøm, der er i batterierne. Når man ned på 15 pct. viser en advarselsslampe, at det er tid at søge stikkontakt. En helt almindelig 220 volts er nok.

Bliver motoren for varm, viser en anden lampe, at det er tid at stoppe. Gør man det ikke, standser den snart efter af sig selv. Situationen

er sjælden, men kan opstå på meget lange, stejle bakker, og når sne og slud giver hjulene for stor modstand.

En ellert kører mellem 25 og 80 km på en opladning. Længst på lige vej og i varmt vejr, kortest i bakkede byer og i kulde. Sidste vinter var mild, så endnu mangler de specialbyggede batterier at bevise deres duellighed i hård frost. Mange stop og start tærrer også på strømmen, så når ikke trafikken kræver andet, skal ellerten køres for fuld pedal.

Flere steder i Randers, ellertens hjemby, er opstillet standere med gratis ellertstrøm. Det er nu sjældent en nødvendighed. De fleste klarer sig udmærket gennem dagen på en nats opladning, og selv om en time i stikkontakten giver 10 km. ekstra kørsel, er det sjældent nødvendigt.

En komplet opladning varer 10-12 timer og koster ca. 3,50 kr. Den indbyggede lader slår selv fra, når batterierne har fået nok.

Bor man på 5. sal i byen, kan opladningen klares ved at smide en forlængerledning ud gennem vinduet. Alternativt kan man få installeret en

udendørs stikkontakt ved fortovs-kanten. Det er ilt-sammen tilladt ifølge stærkstrømsreglementet, men endnu findes ikke kontakter, der sikrer mod pilfingre og sure opvågninger til fladt batteri.

Billig

En ellert er billig i drift. Strømmen koster fem øre kilometeren, og der er ingen udgifter til hverken olie, tændrør eller platin. Ellerten rustner ikke, og den består af langt færre bevægelige dele end en bil.

Mange forsikringsselskaber tilbyder specielt billige ansvars- og kaskoforsikringer, og vægtafgiften svarer til en motorcykels. I lovens forstand er det lille køretøj nemlig en trehjulet motorcykel, det skal indregistreres som sådan, og der kræves kørekort til enten bil eller motorcykel.

Ellerten kan også parkeres på både bil- og motorcykel P-pladser, og benyttes de sidste, kræves ingen P-skive. Man kan holde der lige så længe, man har lyst.

Politiet i Ålborg, Århus og Randers, tre byer, der har haft hver ca. 200 ellert på

å en kilometer,
te byer.



Opfinderen ved sit værk. Ingeniør Steen V. Jensen har givet sin el-lert en form, der reducerer vindmodstanden til det mindst mulige.

rere og motorcyklister. En elert kører kun 40 km/time og man kan vanskeligt fore stille sig, at dens bløde for kan dræbe ved så lav en hastighed.

gaden siden 1987, ser ingen problemer med det nye køretøj. Ingen lader sig tilsyneladende friste til at køre radiobil på cykelstier og i baggårde, de trehjulede generer ikke trafikken, og ulykker har politiet knap nok hørt om.

Tre hjul mod himlen

Med sine kun tre hjul kan el-lerten vælte. 40 km/t. er hurtigere, end man umiddelbart tror, og meget hurtigere end det føles i et så godt som lydøst køretøj. Et skarpt sving, en kantsten angrebet på skrå, kan tvinge de tre hjul mod himlen. Men der skal meget til. Og selv om det lave tungdepunkt giver en »tumlinge-effekt«, der snart får el-lerten på højkant igen, er det

sjældent en billig fornøjelse, advarer fabrikken.

I Randers er der væltet tre. Alle tre gange var føreren én, der »lige skulle prøve« en tur.

I skrivende stund har der været to uheld med personskader, men i begge tilfælde kom de uheldige hjem fra skadestuen samme dag.

Fabrikens direktør, Steen V. Jensen, anser el-lerten for betydeligt sikrere end motorcykler og knallerter, men erkender, at en større bil giver bedre beskyttelse end det lille acryl-æg.

Men han vender lynsnart problematikken om og spørger: »Hvor mange bliver slået ihjel af biler - og kan man forestille sig en ellert køre et menneske ihjel?«. Han svarer selv, at ca. 30 pct. af alle trafikdræbte er de såkaldt bløde trafikanter, dvs. fodgængere, cyklister, knallertkø-

Orientaliske Tæpper

Parkering i gården
Strandgade 30
23
Christianshavn

IRAN OG AFGHANISTAN
TÆPPE COMPAGNIET A/S
Strandg. 28-30, 1401 Kbh. K. 01 - 54 42 11

DANMARKS NATIONALBANK

Uddrag af balancen

	Ændringer i løbet af:		
	Pr. 31/7 1988	seneste måned	seneste 12 mdr.
	mill. kr.	mill. kr.	mill. kr.
AKTIVER			
Nettostilling over for udlandet	85.387	+ 5.360	+ 22.585
Udlån	1.659	- 180	- 12.956
Obligationer og aktier	24.166	- 15	- 68
PASSIVER			
Seddel- og møntomløb	22.573	- 627	+ 1.155
Indlån	4.295	- 3.453	+ 3.058
Indlånsbeviser	-	-	- 6.399
Særlige indskud	-	-	- 1.065
Nettomellemværende med staten	58.167	+ 7.893	+ 10.272
Pengeinstitutternes nettovaluta-stilling	4.698*	+ 7.409*	+ 7.994*
International likviditet i alt	90.085*	+ 12.769*	+ 30.579*

Anm.: Ændringstallene eksklusive kursreguleringer mv. for valutaposterne og for obligationer og aktier.

*Foreløbige tal

Penge til dansk el-køretøj på helt ny måde

Af Jens Trudso

En ny form for folkefinansiering forsøges nu af en kreds af erhvervsfolk i Randers, der er langt fremme med et stortstilet projekt for produktion af en dansk el-køretøj, der efter planerne skal sendes på markedet om halvandet år.

Det er en el-kabinescooter, »Miniel«, udviklet af ingeniør Steen Volmer Jensen, Randers, tidligere udviklingschef på Dronningborg Maskinfabrik. Han er direktør for El-Trans A/S, der skal stå for udviklingen af projektet. Den nye finansieringsform er et interessentskab med en kapital på 90 mill. kr., der skal skaffes ved tegning af 4.500 andele på hver 20.000 kr. Ved interessentskab hæfter hver enkelt deltager personligt og solidarisk med de øvrige interessenter for gælden.

Men denne ubegrænsede hæftelse for selskabets gæld er der mulighed for at tage højde for ved en garantiordning. For et gebyr på 125 kr. for hver 20.000 kr. andel vil Sparekassen for Randers By og Omegn garantere, at hæftelsen begrænses til de 20.000 kr.

Beregninger over investeringsforløbet for den enkelte investor viser, at der der vil være likviditetsoverskud i hele forløbet på 10 år.

»Der er ikke den store skattefordel ved dette projekt«, siger direktør Poul Emmert Andersen,

formand for DK-Benzin og tidligere folketingsmedlem for CD. Som folketingsmedlem var han med til at gennemføre stramning af afgangen til leasing.

Poul Emmert Andersen har været med til at udvikle den nye finansieringsmodel, der er baseret på at afskrivningerne forgår lineært, det vil sige over hele investeringsforløbet.

»Vi har ingen tradition for folkeaktier i Danmark, men med denne konstruktion bliver der virkelig tale om spredning«, siger Emmert Andersen, der oplyser, at der allerede lokalt er tegnet andele i projektet for 25 mill. kr. Han regner med at halvdelen af andelen er solgt ved denne uges udgang.

Sammenhængen mellem interessentskabet og det aktieselskab, der i dag ejer projektet og rettighederne er, at interessentskabet skal overtage alle rettigheder i 10 år, mens aktieselskabet forpligter sig til at sætte Miniel i produktion og aflevere en nærmere bestemt del af afudbyttet til interessentskabet.

Investorerne skal kontant indbetale 5.000 kr. af deres andel på 20.000 kr. over de næste fire år. Resten af interessentskabets kapital skal tilvejebringes ved lån og ved leverandørgæld til El-trans A/S.

El-Trans skal have professionel hjælp

En fortsat Ellert-produktion kræver hjælp fra professionelle investorer. Møde med stor-investor i næste uge. Alternativet er salg til udlandet.

Af Jesper Elle

El-Trans i Randers har brug for nogle af de tunge drenge i finansieringskredse og industri for at kunne fortsætte produktionen af Ellerten i den konkurs-truede virksomhed.

Virksomheden har kontakt til og skal i den kommende uge mødes med en af de store institutionelle investorer, der

er positivt interesseret, men ikke ønsker sit navn frem.

Men det er kun et af ledene i den redningsplan, virksomhedens ledelse i går fremlagde.

Det akutte behov for ny kapital er 30 mill. kr., og det vil ledelsen søge at skaffe via fire til seks blok-indskud hver på seks mill. kr.

»Foruden den ene store in-

stitutionelle investor er der fortsat forhandling og kontakt til andre store investorer, og der er etableret kontakt med en stor industriel investor, der er positivt interesseret. Og vi ser gerne flere industrielle investorer,« siger direktør Niels Kurup.

I redningsplanen indgår endvidere, at flere af de 2750 interessenter, der sidste år tegnede sig for 4500 andele af 20.000 kr., reagerer positivt på et tilbud om at tegne B-aktiekapital af »en folkelig størrelse« på ca. 5000 kr., som de modtager i dag og i

morgen. Desuden vil vi se at en del af de nuværende forhandlere landet om deltager i rednings-

El-Trans henvendte sig til i forsommeren. Ellert er blevet overtaget af Dansk Udviklings- og Investeringsselskab, men fik et afslag, da Ellerten ikke blev til denne investors. Også en anden stor investor har meldt på sig.

»Vi må erkende, at vi ikke har haft hjælp fra de tunge drenge. Egenkapitalen er på 100 mill. kr., men der er ikke et kædetal, hvis produktionen ikke kommer i gang igen,« siger Ellert.

Analyse. Ideen var god nok: verdens første masseproducerede el-køretøj. Alligevel kørte projektet på en klassisk nedtur.

Da Ellert-drømmen løb tør for strøm

AF LARS QVIST SKJØDE og SØS NOVELLA

HUSET og haven ligner en miniaturoidgave af et engelsk landsted. Her bor ingeniør Steen V. Jensen - Ellertens opfinder. Manden, der mere end nogen anden kan fortælle om det lille køretøj. Men i indkørslen holder en Honda.

Fibe, moustache - de første grå hår. En mand i sin bedste alder, til trods for de sidste hårde måneder. Kun godt et år efter, at den første Ellert forsigtigt trillede ud i trafikken, måtte ledelsen i Ellert Trans sænde, at de ikke magtede det store projekt. Kursen var uundgåelig.

I dag mener Steen V. Jensen, at ligegyldigt hvem, der Ellerten, havde projektet krævet mere tid - altså flere penge.

Problemerne begyndte for alvor i foråret 1988. Flere hundrede Ellertter kom tilbage med fejl. Den var gal med elektronikken. Det rygtedes, og salget sluttede brat.

Høje reparationsomkostninger. Færrer penge i kassen. To ting, der i forening alt for tydeligt viste, hvor Ellerten kørte henad. Tidligere salgsschef i Ell-Trans A/S, Louis Drewes, fortæller, at kunderne ofte ringede ti minutter efter, de havde forladt forretningen. Ellerten ville ikke betynde væge sig ud af stedet. En stor del af virksomhedens første tilba-

var blevet testet godt nok, før det blev sendt på markedet. - Det havde simpelt hen ikke noget med seriøs testning at gøre, konstaterer Louis Drewes. Og med ham mange andre.

I perioden fra oktober 1987 og frem til betalingsstandsningen ét år senere, måtte Ellert Trans A/S pumpe 10 millioner kroner ud på reparationer. Og det vejede tungt: den samlede omsætning var på kun 40 millioner kroner.

Svigtende salg

De tekniske problemer begyndte så småt at melde sig - men samtidig var efterspørgslen større end nogen sinde. Derfor valgte ledelsen at sætte produktionen i vejret.

De tekniske vanskeligheder voksede desværre hurtigt. Den forsømte testning vendte tilbage med yderst negativ virkning: forhandlerne begyndte at holde igen med salget. De frygtede for Ellertens rygte. Så røde og hvide plastic køretøjer hobe sig op uden for fabrikken.

Tidligere direktør Steen V. Jensen havde det tekniske ansvar. Han mener ikke, at det var teknikkens alene, der var skyld i det svigtende salg: - Der var stor nyhedsinteresse, men den var på det tidspunkt ved at være overstået. Nu var det en generel holdningsændring, der skulle til. Og sådan møder tæver lang tid.

mindst af Niels Brøchner, automobilforhandler i Århus - og en af de største Ellertforhandlere - har en anden mening:

- Det er helt forkert at tale om fejlsagte salg. Havde produktet været i orden, kunne vi have solgt mange flere. Uden de tekniske problemer havde et salgstal på 9000 i 1989 som budgetteret ikke været realistisk. Det svarer til ti procent af nyvognsmarkedet og to procent af brugt-vognsmarkedet. Og så koster den jo ikke mere i drift end et klippetkort til bybusserne.

Jagten på kapital

Ell-Trans A/S kunne ikke hoppe ubekymrede ind i 1988. Der kom for få penge i kassen. Og reparations- og garantiudgifterne voksede med stor hast frem mod foråret.

Allerede i 1987 havde firmaet fået Sparekassen Kronjylland til at købe for 10 millioner kroner aktier. Men da det nu gik galt i foråret 1988, smækkede sparekassen pengesøkket i. Det var nødvendigt at rette blikket udad efter risikovillig kapital.

Direktionen i Ell-Trans A/S - med økonomidirektør Niels Kurup i spidsen - begyndte en sand maratontur gennem dansk erhvervsliv. Men uden held.

Også forhandlinger med to lønmodtagerforeninger - Dansk Erhvervsinvestering og Lønmodtagernes Dyrtidsfond - endte med afslag. De stillede begge krav om, at et såkaldt

forh
den
den
til o
forh



FOTO: NORRPHOTO

Indtil videre triller der ikke nye Ellertter fra fabrikken og ud i trafikken. Konkursen har været en løstrestreg.

store erhvervsrisikobeholdning - på markedet alt for tidligt - for den var færdigudviklet. Med ledelse og en stor tegnebog. Ingeniør Henning Bitsch kan også nævne eksempler på, at ledelsen tacklede pro-

blev tvunget til at sende Ellertten på markedet alt for tidligt - for den var færdigudviklet. Ingeniør Henning Bitsch kan også nævne eksempler på, at ledelsen tacklede pro-

Trans A/S kunne have sparet 98 procent af det millionbeløb, de brugte på reparationer, hvis de havde satset på at få tingene i orden før de sendte Ellertten på gaden. Men lire så stor ville, som

- En god, sund forretning skal bestå af 25 procent idealisme og 75 procent økonomisk sans. Med Ellert-projektet var det lige omvendt, siger Niels Brøchner.

Derfor blev projektet presset igennem for billigt og for hurtigt. I første omgang. Selv da makterparret Kurup og Jensen var ved at miste herredømmet over projektet,

International Sales Manager

Vor klient, der er en af Danmarks nye dynamiske virksomheder inden for datakommunikation, er inde i en kraftig ekspansion på det internationale marked.

Til en nyoprettet stilling søges en leder i salgsafdelingen der med ledelsesansvar for de regionale salgsschefer bliver ansvarlig for udvikling og styring af salgskvotienterne, specielt på internationalt niveau.

Du får endvidere det overordnede ansvar for kontakt med OEM-kunder, danske og udenlandske distributører samt nye eksportmarkeder.

Den ideelle kandidat er ca. 40 år og har en god international erfaring med dokumenterede salgsresultater samt en baggrund inden for databranchen, gerne med basis i en ingeniøruddannelse, E-I-line.

Af personlige egenskaber vil der blive lagt vægt på, at du er resultatorienteret og engageret, kan samarbejde på tværs i organisationen. Hertil kommer, at du skal have ledelseserfaring.

Stillingen stiller store faglige og personlige krav. Der tilbydes attraktive udviklingsmuligheder og ansættelsesvilkår samt præstationsbettinget aflønning og biltilskud.

Hvis du ønsker yderligere oplysninger om stillingen, er du velkommen til at kontakte Jørgen Arnholt eller Christian Enghave på telefon 39 27 12 32.

Ansøgning mfrk. »International Sales Manager« bedes snarest muligt sendt til:

Price Waterhouse/IKO
Vernundsgade 38
2100 København Ø
Telefon 39 27 12 32



Price Waterhouse/IKO

Management konsulenter

Lyrtrøstøen, siger:
- Vores samlede vurdering gik på, at der var for mange usikkerhedsmomenter ved projektet. Og et stort minus ved ledelsen.

Men også en anden faktor gjorde El-Trans A/S til en stiv partner. For at skaffe kapital havde virksomheden tidligere solgt nogle af sine retigheder til et interessentskab. Det blev nu en klods om bennet.

- Vi vil ikke deltage i aftaler med et interessentskab, oprettet af skattebesparelseshensyn, konstaterer han. Gennem hele sommeren 1988 søgte ledelsen i aktieselskabet videre efter kapital. Men nej.

Tiggergangen endte i december. Virksomheden blev erklæret konkurs.

I bakspejlet

Men problemerne kom ikke af sig selv.

Når folkene omkring Ellert-projektet i dag kikker tilbage, er der adskillige steder, hvor de kan »sætte fingre».

Ellert-forhandler Stefan G. Rasmussen har sit eget bud på, hvor projektet har haltet: - Det er vigtigt, at iværksætteren kan se produktionsforløb, når han skraber penge sammen. Hvis han ikke har styr på udviklingsforløbet, skaffer han for lidt kapital. Det var af den grund, at ledelse i El-Trans A/S blev

Steen V. Jensen havde fået Ellerten i produktion - lige så bredt kunne han være senere i forløbet.

- De forsøgte at lave soltag af det samme plex-glas, som de skar ud af Ellertens tag, siger Ellert- og salgsscheferne Erwin H. Hartung.

- I tre år påtålte vi det forkerte i at vælge et soltag af plexglas frem for et af glas. Men Steen V. Jensen fastholdt, at vores idé var for dyr.

Og de kom af med en utrolig masse penge ved at eksportere og reparere i stedet for at anvende glas. Og man kan jo ikke sælge dem udtætte. Der er ingen, der vil sætte sig ind i et sjæstvådt badekar, siger Erwin H. Hartung.

- Jeg stoppede leverancerne, når køretøjene stod fulde af vand, siger tidligere salgsschef Louis Drewed. Ironisk distance.

I dag har Ellerten soltag af glas.

Penge, teknik - og den tredje årsag

Økonomien og teknikken er to klare grunde til, at Ellert-projektet gik galt. Men det er kun den halve sandhed. Den bagvedliggende faktor er menneskene, som vogtede pengeslanken og styrede slagets gang i fabrikken - ledelsen.

Der er både skuffelse og vrede hos folkene, der var tilknyttet projektet - ikke mindst blandt investorerne i interessentskabet, der tabte 35 millioner kroner.

- Det var forkert med to sideordnede direktører. Der skulle have været en overordnet ledelse, siger Jørn Loft, interessentskabets direktør.

Investor Clement Hjørnt, Helsingør, er skarper:

- Ganske enkelt en romantisk og blåøjet ledelse. Steen V. Jensen har ikke et kuk forstand på økonomi. Og Niels Kurup opførte sig som en glad spejlerdreng. Han blev ved med sin evindelige optimisme.

Ingen af de to tidligere direktører har overrørdede stillinger i det nye El-Trans 89 A/S. Det her til gengæld Åge Uth, tidligere bestyrelsesformand i MAN B&W Diesel.

Det var autoforhandler Niels Brøchner, Århus, der opfordrede Uth til at retablere

- Jeg tror godt, de vidste, at der var noget galt. Men de var så strædige. De skulle have lavet det ordentligt fra starten. Stort set alle forhandlere har reageret på de mange tekniske fejl, fortæller Niels Brøchner videre.

En anden forhandler, Erwin H. Hartung, har sit eget billede af Steen V. Jensens »jæge-alene-vide-holdning« - efter parollen: Hvis det er et faktum, benægter jeg faktum.

- Steen V. Jensen lå med begge skuldre i madrassen og råbte: »Jeg vandt, jeg vandt! Og så folk, som har arbejdet inden for murene, har en skarp vurdering af dets tidligere overrørdede. Således kender tidligere salgsschefer

Louis Drewes Steen V. Jensens en dygtig tekniker - blot for realitetsans. Om Niels Kurup siger Louis Drewed: Han er en patologisk optimist.

- Selvfølgelig kommer det an på, hvem der føler problemet til daglig. Hvis ikke ledelsen - beslutningstagerne mener, ja, så er det jo medarbejderne, der er nogle kværulanter, siger han.

Det langsomme strømvigt

Problem eller ej: Kurup og Jensen havde deres helt eget indblik om el-drevet køretøj. Men de store vanskeligheder, som Ellerten kørte sur i, er desværre alt for genkendelige for andre idé-mænd.

Mange ideer når aldrig længere end til tegnebordet. Og mellem 50 og 60 procent af nystartede virksomheder inden for fremstillingsbranchen må pakke sammen inden fem år er gået.

Jysk Teknologisk og Iværksættercentret inden for Industri- og handelsreisen er enige om årsagerne. Danske investorer er midtest talt forsigtige, når det gælder kapital til langsigtede projekter.

Samtidig spænder en stor del af idemændene ben for sig selv, fordi de vil overkomme på ideen og overlade ansvar til andre. Gode råd er dyre - men billigst i længden. Lige fra startten manglende Ellert-projektet langsigtet planlægning. Og der var ikke økonomisk dækning for det tidsmålsom en professionel planlægning ville være nået frem til.

nægtede de at slå dremsens i. De glømte at stoppe op og lytte til ekspertise, så snart det blev tydeligt, at kassen selv om det var små beløb i forhold til millionregningen, der lappede Ellerten for den sidste strøm.

I gang igen

Men nu bliver der atter skruet og målt i Randers. Et nyt selskab - El-Trans 89 A/S - har ved hjælp af en række større investorer skaffet sig en aktiekapital på 25 millioner kroner.

Indtil videre har de foreløbig femten ansatte på fabrikantravet med at få hold på de tekniske problemer, som Ellerten har døjet så meget med.

Samtidig skal der ydes service til de cirka 1600 el-køretøjer, der allerede triller rundt i det danske landskab - og til de 300, som blev solgt til Tyskland, da konkursboet skulle realiseres.

Niels Kurup, der var økonomidirektør i det heden-gangne El-Trans, fungerer i dag som koordinator på kontoret i Randers. Men det er først og fremmest bestyrelsesformand Åge Uth, som dirigerer slagets gang i det kronjyske.

Og det var ikke mindst Uths gode navn, der trak kapital ind i det nye selskab. Indtil videre triller der ikke nye Ellert-er ud i trafikken. Konkursen har været en lærestreg.

Først omkring maj 1990 regner ledelsen med at være klar til at producere og sælge den første 100 procent fejlfri Ellert.

Der har været talt om eksport til Los Angeles og licensaftaler i udlandet. Men Kurup understreger, at hjemmemarkedet kommer i første række. Senere vil de nok udvide samarbejdet med Tyskland og Schweiz. Stille og roligt - et par tusinde solgte Ellert-er i 1990, regner han med.

Men verdens eneste masseproducerede el-køretøj forbliver på danske hænder.

Ingeniør Steen V. Jensen er helt koblet af det nye Ellert-projekt. Fra sin nye direktørstilling i Århus siger han:

- Uanset, hvad der er sket, mener jeg stadig, at vi har skrevet transporthistorie på verdensplan.