

[HJEM](#)[OM OSS](#)[SPESIFIKASJONER](#)[PRISER](#)[TA KONTAKT](#)[FACEBOOK](#)[ENGLISH](#)

Fra KEWET til Buddy, forord og del 1

Forord:

Fra produksjonen av Kewet og deretter Buddy startet opp i Norge har jeg fått følge denne lille artige elbilen, først som styreformann, så som styremedlem og deretter i forskjellige andre roller som aksjonær, rådgiver, kritiker, medlem av heilagjeng og altmuligmann.

Jeg har eid og kjørt de forskjellige utgaver av bilen og vært medlem av styret i Elbilforeningen (Norstart den gangen).

Dette er mine personlige nedtegnelser og opplevelser fordelt på flere år og derfor er det blitt flere korte kapitler.

Dette er ikke noen offisiell historie. Noen kan sikkert ha andre syn og ville skrevet det annerledes. Flott, derfor kan de som måtte ønske det "lime seg på" og komme med egne innlegg og fremstillinger.

HA EN GOD ELKJØRETUR

Øyvind Ursin Kavåg

Oslo, november 2012.

Del 1:

KEWET i Danmark og Tyskland.

Av Øyvind Ursin Kavåg

For meg begynte det hele en dag i 1999. Jeg hadde kjøpt en litt eldre Jaguar av Petter Skram som jeg kjente fra den gang jeg over mange år hadde kjørt Citroen. Han og Viggo Vargum og et par andre drev Kollega Bil AS som importerte den danske el-bilen KEWET. I et svakt øyeblikk hadde jeg tilbudt Petter å hjelpe firmaet, ved å være styremedlem. Jeg hadde inntil nylig vært styreformann i Sparebanken Bie i Oslo og hadde mer enn en liten mavefølelse av at den kombinerte elbilimportør og bilverksted, kunne trenge litt hjelp på dette området.

Så en dag ringte Petter som både var styreformannen og daglig leder i Kollega bil og spurte om jeg kunne overta som styreformann. Mitt svar var at det var styremedlem jeg hadde foreslått, ikke å stupe inn i vervet som styreformann, men skitt la gå. Jeg sa ja.

Da først fortalte Petter meg at de ikke lenger var importør, de hadde kjøpt hele KEWET fabrikk. "Vi er elbilfabrikk" sa Petter. Dermed var jeg plutselig blitt styreformann i en norsk bilfabrikk. Det var i alle fall en ny utfordring som ikke så mange har møtt.

Men, det begynte flere år før dette i Danmark.

I 1971 hadde den danske oppfinner og altmuligmann Knud Erik Westergaard i Hadsund i Danmark startet KEWET Industri. Han utviklet og produserte høytrykkspykere av ypperste kvalitet og det gikk meget bra. I 1988 solgte han bedriften og begynte med elbilen KEWET. Det skulle nok bli mer utfordrende enn han trodde.

I 1988 begynte produksjonen av KEWET Citi Jet 1 (varemerket ble faktisk skrevet med "i" og ikke "y" som hadde vært korrekt på engelsk). I prinsippet var det mye av samme konstruksjonen som dagens Buddy, men mye enklere. Det var varmgalvanisert stålramme som i dag, med en el-motor bak, batterier under setene og foran. Først var det manuell gearkasse, men man gikk snart over til dagens prinsipp som opptrer som en automatisk gearkasse, selv om det egentlig bare er en differensial med fast utveksling slik at det er motorens turtall som ene og alene avgjør bilens hastighet.

Økonomisk, sikker, miljøvenlig

CITY-JET og EL-JET... fremtidens transportmiddel

Fordelskarakteristikker:



CITY-JET

City-Jet er en håndrikket bil med en topphastighet på 110 km/t, og en benzinekonomi på 30 km/l blyfri bensin.

City-Jet er montert med luftkyling, og en 2-cyl. 480 cm³ hullkølet motor på 12 kW (16 Hk). Gearkassen har 4 fremadgående gear og 4t bakgear. Tankkapasiteten er 25 l. Samlet egenvekt utgjør 375 kg. City-Jet er forhjulstøkket.

Forenlige tekniske data:

City-Jet 1: 18 Hk motor, 480 cm³ 2-cyl. hullkølet motor, 4 fremadgående gear og 4t bakgear.

CITY-JET EL-JET

Forste brosjyren som vi har - legg merke til den lille bensinmotoren på side 2.

I den første danske KEWET el-bil brosjyre som vi har, opplyses det om "en topphastighet på 70 km/t. El-motoren yder 5,5 KW (7hk). El-Jet er montert med en gearkasse med 3 fremadgående gir og et bakgear." Bilen hadde et 48 volts system. Det samme var tilfellet for serie 2. I brosjyren for EL-Jet serie 3 er effekten oppgitt til 7,5 kW og nå er det 2 trinns fullt elektronisk gearsystem". Fortsatt er det et 48 volts system, i serie 4 er det et 60 volts system og en 10 kW's motor. I brosjyren for Citi-Jet 5 oppgis effekten til 12 kW. I denne brosjyren er også varebilen presentert og nå er det et 72 volts system. Til sammenligning har Buddy Classic og den nye Buddy M9 en motor på 13 kW med et 72 volts system.

En liten kuriositet i denne sammenheng er at det også faktisk ble utviklet en første variant med en liten bensinmotor før man skiftet over til el-motor. I den opprinnelige brosjyren er både bensin og el-varianten med. KEWET en begynte etter det jeg er blitt fortalt med denne lille luftavkjølte bensinmotoren på 2 sylindere og på 16 Hk. Bilen var attpåtil forhjulsdriven. Den bråkte imidlertid etter sigende noe fryktelig (som en dansk knallert?), så dette prosjektet ble raskt skrinlagt. På eldre KEWET'er vil man

Andre Nyheter

Hvor langt kan man reise med elbil?

FBI på NRK valgte å bruke en Buddy for å få svar på s

Fra KEWET til Buddy del 5

Del 5 Ny BUDDY M9 Av Øyvind Ursin Kavåg

Improves the environment

Studentfilm som ikke akkurat inneholder det du forventer.

Fra KEWET til Buddy del 4

Del 4 Ny "ordentlig" fabrikk på Økern Av Øyvind Ursin

Buddy bygges for Bellona

Se filmen som viser produksjonen av Bellonas Buddy.

Få ord beskriver Buddy godt

Disse 3 små ordene har vi alltid likt å kalle oss. Også f

bak døren på høyre side finne noe som minner mistenkelig om et bensinpåfyllingsrør. Det er jo ikke noe man ventet å finne på en el-bil. Det er minner fra denne første konstruksjonen og "hang ved" KEWET karosseriene i en del år. Senere ble det samme punktet i karosseriet benyttet til ladekontakt.

En annen "spesialitet" med gamle KEWET biler fra de tidligere år er setene. De hadde et vanlig lite fører sete, men et bredere, nærmest et "business klasse" for passasjerene. Forklaringen var at man hadde håpet å få registrert bilen som treseter i Danmark. Det fikk han ikke til, men også denne seteløsningen ble ved i en del år.

Det var dog el-bilen det ble satset på og det er som el-kjøretøy at KEWET er blitt kjent.



Jorden-rundt-bilen

For å få blest om bilen ble det arrangert en kjøretur rundt hele jorden med en hvit KEWET. Ja det er sant og det lar seg dokumentere. Bilen eksiterer fortsatt i dag i "original stand" i Norge, dvs. den er ikke restaurert og det må innrømmes at den ser mer enn litt slitt ut.

Det var geografen Robert Mohr (født i Latvia) som i 1993 fortok turen rundt jorden. Riktignok ikke på en lading, og med båt over havene.

På YouTube ligger det en [film](#) om litt av denne turen.

Buddy Electric har også nylig skrevet en [artikkel](#) om dette.

Omtalen (på tysk) finnes på de tyske KEWET entusiastenes [hjemmeside](#).

Det fulgte så nye varianter av KEWET. De ble betegnet som serie 1 - 5, senere også serie 6.

KEWET CITI-VAN



KEWET 

EL-VEHICULOS
S.L.
C/ ALFONSO DE BOURBON, 10
28014 MADRID, ESPAÑA
Tel: (34) 91 541 12 12 Fax: (34) 91 541 12 13

KEWET Citi-van

Lysten til å ekspandere var stor og et resultat av det ble blant annet utviklingen av en varebil KEWET Citi van. Den var noe lenger enn personbilen og ble produsert i 11 til 12 eksemplarer. Flere av disse eksisterer også i dag, blant annet i Norge. Et eksemplar som aldri ble helt ferdigbygget, dannet i 2012 litt av grunnlaget for den første prototypen av Buddy Flexi van som egentlig er en pickup. Mer om det senere.

KEWET ble nå eksportert i mindre antall, nærmest på forsøksbasis til flere land. Noen av de bilene som ble eksportert til USA ruller fortsatt der: ([Link1](#), [Link2](#))

I følge [YouTube](#) er det også en i Mexico.



KEWET crash-test

I denne utviklingen bestod også KEWET en crash test (se den tyske KEWET entusiast [hjemmeside](#))

I Tyskland opplevde Westergaard at det også var interesse. Blant annet skulle det tyske postverket være interessert i varebilen.

Resultatet ble at det i 1995 ble startet produksjon i Nordhausen i det tidligere Østtyskland. Det samme året begynte importen til Norge. Det varte imidlertid ikke lenge før virksomheten i Tyskland gikk konkurs. Men KEWET har satt spor etter seg i Tyskland. Det finnes en liten flokk av KEWET entusiaster og det finnes en egen [hjemmeside](#).

På nytt ble det startet opp igjen i Hadsund i Danmark, men heller ikke dette ble langvarig og på nytt ble det konkurs.

Kollega Bil AS i Oslo som hadde overtatt importen kjøpte nå opp det danske konkursboet, med alt "som var deri" og ganske snart kom en liten produksjon i gang i Oslo. Det var på dette tidspunkt jeg kom inn i bildet.

Etter dette forsøkte faktisk Westergaard seg en gang til. Han utviklet en ny variant, KEWET 2000. Denne hadde rundere former, litium batterier, to motorer og aluminiumskarosseri. Rekkevidden skulle bli 250 km. Det ene eksemplaret ble sendt til USA som ledd i jakten på investorer. Den nødvendige kapitalen fikk han imidlertid ikke og bilen ble returnert til Danmark. Det ene eksemplaret havnet så på [bilmuseet](#) på Egerskov Slott på Fyn.



Forfatteren med hvit KEWET på vinterføre.

Buddy Electric AS. Telefon: +47 22 22 39 22. Epost

Bruk tekst og bilder til videreformidling ved å følge Creative Commons og oppgi kilde Buddy Electric AS.

[HJEM](#)[OM OSS](#)[SPESIFIKASJONER](#)[PRISER](#)[TA KONTAKT](#)[FACEBOOK](#)[ENGLISH](#)

Fra KEWET til Buddy del 2

Del 2,
KEWET gjenfodes i Norge.
Av Øyvind Ursin Kavåg

Vi er nå kommet til 1999 og Kollega Bil som det het den gangen holdt til i en liten avstikker til Marcus Thranes gate 2a i Oslo, rett ved Akerselven. Det nabolaget skulle vi bli nærmere kjent med.



Fra den første norske KEWET-fabrikken

Den første bilen vi satte sammen hadde dansk chassis nummer og ble eksportert for å innfri et salg som Westergaard hadde foretatt før konkursen. Det var litt spennende om vi skulle makte å skru den sammen og få den til å virke. Men det gikk. Det må nok innrømmes at de siste Kewetene som vi importerte, hadde en blandet kvalitet og det satset vi mye på å gjøre bedre. Støynivået inne i bilen var blant annet noe vi ønsket å få ned med både forbedrede foringer og mer og nyere støysolierende materiale.

Da vi prøvokjørte denne første bilen før vi satte på glassfiberkarosseriet, trodde vi nok at vi hadde løst problemet. Bilen gikk stille og rolig. Det var en fryd, men den ble ikke langvarig. Da karosseriet også kom på føltes det som å sitte midt inne i en ustemt fiolin. Litt etter litt skulle dette dog bli bedre, men det tok tid.

De to første norskproduserte KEWET skal eksistere enda og befinne seg i Oslo. Den tilhørte i flere år styremedlem Bjørn Henriksen inntil han byttet den inn i den nye M9. En av de aller første KEWET'ene som ble importert til Norge tilhører Rune Håland som tidligere var nr. 2 i Bellona. Denne bilen har manuelt gear.

Andre Nyheter

Hvor langt kan man reise med elbil?

FBI på NRK valgte å bruke en Buddy for å få svar på s

Fra KEWET til Buddy del 5

Del 5 Ny BUDDY M9 Av Øyvind Ursin Kavåg

Improves the environment

Studentfilm som ikke akkurat inneholder det du forventer.

Fra KEWET til Buddy del 4

Del 4 Ny "ordentlig" fabrikk på Økern Av Øyvind Ursin

Buddy bygges for Bellona

Se filmen som viser produksjonen av Bellonas Buddy.

Få ord beskriver Buddy godt

Disse 3 små ordene har vi alltid likt å kalle oss. Også f



En "norsk" KEWET van under montering med Petter Skram

Overtagelsen av konkursboet bod på noen små, men viktige utfordringer. Kontrakten var ganske generelt utformet og jeg var noe i tvil om hva som egentlig fulgte med. Men noen runder med en meget samarbeidsvillig dansk advokat på telefonen løste dette.

Rammene ble fortsatt sveiset i Danmark, mens produksjonen av glassfiberkarosseriene ble flyttet til Latvia ettersom den danske produsenten hadde flyttet det meste av sin produksjon dit. Jeg var der og besøkte produksjonslokalet en gang. Det lå utenfor Riga i retning av Kurland. Menneskene, herunder den danske eieren og hans latviske kompanjong av et eller annet slag, møtte velvillig opp og kjørte foran oss til langt ute på "bondelandet" hvor de holdt til, på noe som må ha vært nettopp en bondegård.

Det som gjorde meg litt usikker var at våre støpeformer var lagret nokså "hulter i bulter" utendørs. Selv om vi kunne kommunisere godt på dansk og engelsk, hjalp det bra å ha med en venn av meg fra Riga som er latvier, men har gått på gymnas i Norge og snakker flytende norsk, russisk, engelsk og naturligvis latvisk.

For å lære mer om elbiler dro en av de andre aksjonærene, Bjørn Henriksen, og jeg til en el- bilutstilling (EVS) med tilhørende seminarer i Beijing, Jeg skulle lære elbilbransjen intravenøst, komprimert og med hurtigtogsfart.

Bortsett fra det faglige på selve EVS'en hadde Bjørn gjennom forbindelser i det daværende norske eksportråd sørget for at vi kom rundt med en av ambassadens biler og fikk besøke blant annet "forskningsavdelingen" til en kinesisk bilfabrikk som også hadde forsøkt seg på å utvikle en liten elbil. Men de hadde nok innsett to ting: Tok man utgangspunktet i en vanlig stålbil, selv om den var liten, ble det hele fort for tungt. I alle fall med den tids batteriteknologi. Det andre de hadde erfart var at det nok var bedre for fabrikkene å konsentrere seg om det de kunne, å produsere små røde taxier til bruk i kinesiske byer. Forskningsavdelingen fikk vi inntrykk av at primært jobbet med å løse praktiske problemer, muligens som følge av reklamasjoner.

Et annet møte ble bokstavelig talt så spennende at svetten piplet frem. Tidligere hadde Bjørn vært i Kina i forbindelse med at Think også hadde lukket på dette enorme landet og mulighetene der. Av forskjellige grunner ble ikke det noe av, med den gamle nå pensjonerte administrerende direktoren for en av Kinas største lastebilfabrikker, dukket opp en dag på utstillingen og spurte etter Bjørn. De hadde møttes tidligere i Think sammenheng.

Nå var "den gamle" for lengst blitt el-bil entusiast. Han så klart potensialet for avanserte el-biler i et Kina med forurensningsproblemer og store, store byer. Han var heller ikke hvem som helst. Han skulle også ha vært viseguvernør i en av de store provinsene. Det må vel ha vært i Maotiden antar jeg. Han gikk da også i Maodress (en av de få som gjorden det) og lignet faktisk ikke så rent lite på Mao.

Vi hadde et møte hvor han antydte en prøveproduksjon på 5.000 KEWET'er. Vi fikk det ned til 500, mer hadde vi ikke tro på at vi ville makte å samarbeide om i første omgang.

Etter møtet ble vi invitert til middag i fabrikkens representasjonslokaler i Beijing. Bjørn var i ferd med å antyde at det ikke passet så godt ettersom det skulle være en stor bankett på EVS'en samme kveld. Jeg ga Bjørn et spark på leggen og takker samtidig ja til invitasjonen. For de som nå feilaktig måtte tro at jeg behersker kinesisk, skal jeg opplyse at vi hadde to tolker med oss.

Middagen var uforglemmelig, med førsteklasses kinesisk mat, inklusive karpe og tilsvarende første klasses kinesisk rødviner. Den gamle serverte både Bjørn og meg med store pinner, vi spiste så selv med små pinner.

"Den gamle" hadde med seg et lite følge av medarbeidere, i alle fall var det to professorer i det vi vel kan betegne som bilteknikk.

I baksetet i den kinesisk bygde representasjonsbilen på vei hjem etterpå, begynte jeg å få et lite inntrykk av at mye av opplegget kunne være av høflighet til "den gamle" som fabrikkens avgåtte store høvding og til vår ære. Professoren fortalte meg forsiktig og meget høflig på sitt engelsk at det var Think de egentlig hadde vært interessert i og at de nok følte at KEWET var noe enklere.

Det var interessant og hyggelig, men noe mer kom aldri ut av opplevelsen.



Viggo Vargum monterer en tidlig norsk KEWET.

Tilbake i Norge møtte vi hverdagen. Vi trengte mer penger for å komme videre. Hafslund hadde mer enn antydning at de kunne skyte inn kapital. De var interessert ut fra et markedsføringsmessig synspunkt. I de første møtene som vi hadde på vår "fabrikk" deltok det to fra Hafslund. En av disse var en ung medarbeider i finansavdelingen, Christian Berg. Noen år senere skulle han bli finansdirektør i Hafslund og deretter konsernsjef. Han skulle komme til å bidra meget positivt i tiden fremover.

Imidlertid skjedde det en endring akkurat på dette tidspunktet i Hafslunds ledelse. Dermed trakk investeringen derfra noe ut.

Hjelpen kom derfor i første omgang fra et annet hold. Vi hadde en kunde som hadde kjørt KEWET i flere år. Hun heter Kari Lene Selvaag og er datter en den langt fra ukjente boligbyggeren (og utbygger av langt mer) Olav Selvaag.

Kari Lene ble klar over at vi trengte mer kapital for å komme videre og nærmest over bordet bladet hun opp en million. Da synes også hennes søster Cecilie Nustad at hun ikke ville være dårligere og ble også med. Det samme gjorde senere også en annen slektning, skipsreder Tharald Brøvig. Nustad familien er faktisk med også i det nye Buddy Electric AS. Alle disse viste stor entusiasme, følte at de ville være med i en god sak og har høye idealistiske og etiske prinsipper.



Utvidet lastekapasitet.

En dag steg floden ved siden av oss. Jeg er blitt fortalt at slikt skjer fra tid til annen. Det gjelder også Akerelven.

"Fabrikken lavere regioner", dvs. kjeller og smøregrav hvor div. deler var lagret fikk føle vannet med derav følgende skader. Det ordnet forsikringsselskapet raskt opp i. Imidlertid hadde gårdeieren ymtet om at vedkommende trengte lokalene selv i forbindelse med en større ombygning. Vår leiekontrakt løp en tid fremover og vi ble derfor tilbudt nye lokaler i det samme komplekset. Vi kom til at disse ikke var helt ideelle og resultatet ble at gårdeieren kjøpte oss ut av kontrakten. I mellomtiden hadde vi funnet nye og større lokaler litt lenger opp ved Akerelven, i Sandakerveien nr. 110 C (som ikke lå til Sandakerveien, men rett ved den samme Akerelven. Senere byttet denne veien derfor navn til Fernanda Nissens vei. Vi fryktet nok Akerelvens naboskap, men det var vesentlig varmere saker som skulle avslutte leieforholdet i de nye lokalene noen år senere: BRANN.

Før vi rakk å flytte oppover langs Akerelven opplevde vi at en KEWET "Sølvreven" ble stjålet. Men den kom ikke så langt, til det var batteriene for dårlige. Videre hadde vi lagret utendørs noen KEWET glassfiberkarosserier som hadde en produksjonsfeil. Faktisk

forsøkte noen å stjele disse, og de greide det på en måte også. Et av karosseriene fant vi igjen nede ved elven. Der er i dag "trillebårgarasje" på en hytte jeg har ved Drammensfjorden.



Gult er kult.

*Buddy Electric AS. Telefon: +47 22 22 39 22. Epost
Bruk tekst og bilder til videreformidling ved å følge Creative Commons og oppgi kilde Buddy Electric AS.*

[HJEM](#)[OM OSS](#)[SPESIFIKASJONER](#)[PRISER](#)[TA KONTAKT](#)[FACEBOOK](#)[ENGLISH](#)

Fra KEWET til Buddy del 3

Del 3

Fra den første Buddy fødes og til fabrikken brenner.

Av Øyvind Ursin Kavåg

De nye lokalene lenger opp langs Akerselven var en stor forbedring. Selv om det kan være litt vel flott å kalle det for "fabrikk", var det i alle fall et relativt stort verkstedlokale hvor det var mulig å sette opp en produksjonslinje. Alle forhold tatt i betraktning, fungerte det relativt bra. Så godt at produksjonen ble godkjent av VEHICLE CERTIFICATION AGENCY (VCA) og produksjonen kunne økes betraktelig fra de gamle lokalene og bilens kvalitet forbedres ytterligere. I denne perioden byttet vi også navn fra Kollega Bil AS til det langt mer egnende ELBil Norge AS.



Den nye produksjonslinjen i fabrikk 2 ved Akerselven.

Innenfor produksjonslokalet fikk vi kontor og møterom. Rett ved døren inn til kontorene fikk vi over tid også det vi meget forsiktig kan kalle en form for utviklingsavdeling for design. Her ble det "klippet og limt" forslag på et par KEWET karosserier. Skritt for skritt mot den nye KEWET Buddy.



Utviklingsarbeid.

Det var imidlertid noen skyer i horisonten. Godkjenningen av den opprinnelige KEWET som personbil var i ferd med å gå ut. For å få fornyet den måtte vi gjøre et valg. Skulle vi søke fornyet EU godkjenning som bil, måtte vi tilfredsstillte de nye kravene som var kommet siden den siste godkjenningen. Spesielt var kravene til crash test endret, slik at den testen som allerede var foretatt ikke ville ha gyldighet.

Den andre muligheten var å søke om nasjonal godkjenning, nærmest en form for nasjonal dispensasjon. Da ville norske myndigheter kunne stille de krav de fant nødvendige i dette konkrete tilfellet. Selv om det nok ikke ville vært noe problem i et land som Danmark, fikk vi ingen respons på det hos norske myndigheter, for å si det svært mildt.

Andre Nyheter



Hvor langt kan man reise med elbil?

FBI på NRK valgte å bruke en Buddy for å få svar på s



Fra KEWET til Buddy del 5

Del 5 Ny BUDDY M9 Av Øyvind Ursin Kavåg



Improves the environment

Studentfilm som ikke akkurat inneholder det du forventer.



Fra KEWET til Buddy del 4

Del 4 Ny "ordentlig" fabrikk på Økern Av Øyvind Ursin



Buddy bygges for Bellona

Se filmen som viser produksjonen av Bellonas Buddy.



Få ord beskriver Buddy godt

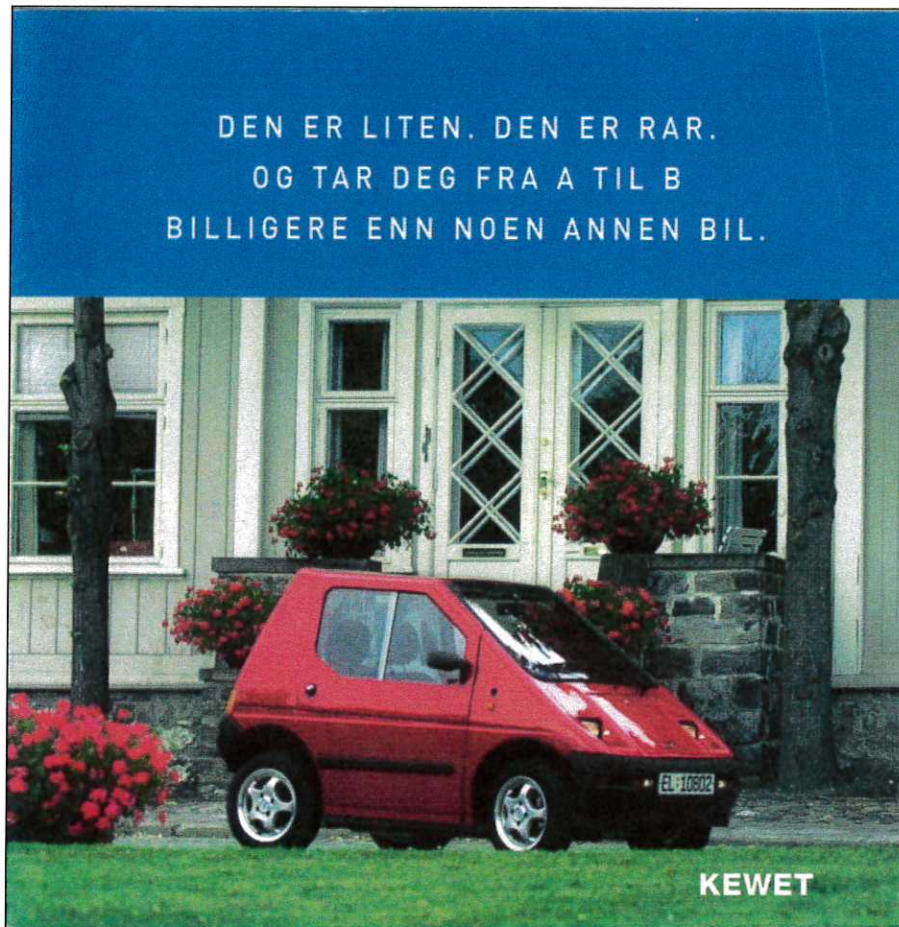
Disse 3 små ordene har vi alltid likt å kalle oss. Også f



KEWET-forsøk med 2 motorer. De var for svake og ble for varme. Motivasjonen var å oppnå bedre fremkommelighet på vinterføre samt bli kvitt oljen og støyen fra differensialen.

I denne forbindelse må man være klar over at det EU-direktivet som lå til grunn for godkjenning som bil, dekket så vel små lette som store tunge personbiler, herunder biler som skulle frakte langt flere personer med mye større hastighet og som skulle ferdes mer på landeveier og motorveier enn vår KEWET. Noe eget direktiv for elbiler fantes ikke, selv om det hadde vært snakket meget om at noe slikt kunne, skulle, og burde komme.

Personlig opplevde jeg den gangen at det var holdninger til stede i det offentlige veibyråkrati av typen: Ikke liker vi el-biler, ikke er de "ordentlige" biler med bensin eller diesel og bilproduksjon er ikke noe vi bør ha i Norge. Jeg vet at jeg nå er subjektiv og den andre siden har sikkert andre oppfatninger og erindringer. Men jeg skriver om mine opplevelser slik jeg følte det. I en telefonsamtale med veibyråkratene den gangen oppfattet Petter det som han direkte ble advart mot å drive med elbilproduksjon i Norge, ettersom det hele tiden ville komme nye krav som vi ikke ville kunne makte å innfri. Jeg kommenterte dette senere i ganske kraftige ordelag i et innlegg på Norstarts, dvs. El-bilforeningens hjemmeide.



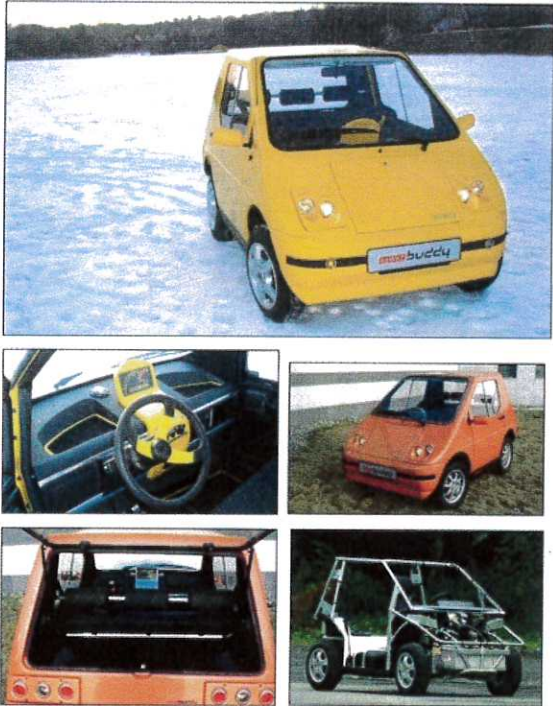
Norsk KEWET brosjyre.


Hva gjorde vi så? I mangel av et elbildektiv som muligens ville kunne løst meget av dette, tok vi en titt på andre kjøretøysdirektiv fra EU.

Det viste seg at det fantes direktiv for 4-hjuls motorsykler, herunder elektriske. Her var det regler for i alle fall to varianter, "personbil" og "varebil".

I dette landskapet passet vi bedre inn, selv om vekten bød på utfordringer. Dette ble startskuddet for den første Buddy. KEWET'en var uansett moden for en gjennomgang og modernisering og vekten måtte ned med ca 80 kg. Det var en stor utfordring med et lite kjøretøy.

Resultatet ble en gjennomgående teknisk oppdatering. Karosseriet i glassfiber beholdt vi, men ved å skifte ut både for- og baklysene med runde lykter som ble montert inn i nye "rammer" fikk bilen en meget etterlengtet "facelift". Interiøret ble helt endret med speedometer og instrumentene for batterikapasiteten samlet midt på instrumentbordet. Dermed kunne det samme oppsettet benyttes for biler med både høyre- og venstreratt.



elbilNORGE 

EiBil Norge AS, Fernanda Nissensgate 7, N-0484 Oslo Telefon: +47 22 22 39 22 Telefaks: +47 22 22 39 21
E-post: post@elbilnorge.no www.elbilnorge.no

Norsk KEWET-Buddy brosjyre.

Vi hadde nå også fått en egen designer: Jo Espen Bjerk som gjorde en uvurderlig innsats ved utformingen av så vel den første KEWET Buddy. Den så dagens lys i 2004 og ble formelt sett introdusert på elbil messen i Monaco i 2005. Mer om det nedenfor. Espen skulle noe senere videreføre denne til neste modell av Buddy, en rundere og mer moderne utgave som i ettertid har fått navnet Buddy Classic.



Den første KEWET-Buddy under godkjenning. Fra venstre: Petter Skram, Jo Espen Bjerk, Hans Håvard Kvisle og Dave Picker.

Også på den forretningsmessige siden skjedde det endringer. Oppgavene var nå blitt såpass omfattende at vi trengte mer tid og kapasitet til å lede og utvikle det hele. Petter Skram hadde vært daglig leder side oppstarten i Norge og tatt seg av alt fra den formelle ledelse, teknisk utvikling, økonomi, service og ikke minst salg, samt stått for kapitalisering av selskapet. I tillegg kom alle de store og små oppgaver og utfordringer som alltid dukker opp i små grunderbedrifter, noen ganger som lynets elektriske blaff.

Etter å ha lett litt omkring kom vi over en kunde som kjørte KEWET og som inntil ganske nylig hadde vært leder for en annen miljøbedrift. Resultatet ble at vi ansatte Hans Håvard Kvisle som i de neste årene skulle lede firmaet og ha en sterk hånd om

produktutviklingen. Han gikk på den nye oppgaven i august 2003 og skulle helt frem til mars 2008 lede bedriften som en virvelvind. Det var også han som skulle lede oppstarten av den kommende fabrikk på Økern. Hans skulle dog om ikke så alt for lenge møte noe han og vi andre var uforberedt på: Brann.

Aksjekapitalen ble på nytt utvidet, delvis ved at nye investorer kom inn, delvis ved at tidligere investorer gikk tynge inn. Gamle aksjonærer som Petter Skram og Viggo Vargum fortsatte, andre slik som Hafslund, Kari Lene Selvaag og Nustadfamilien økte sin innsats. Det samme gjorde blant annet Bjørn Henriksen og undertegnede. Nyere aksjonærer av forskjellig størrelse som blant annet Tharald Brøvig og hans kone Inger Brøvig ble med, videre Jan Chr. G. Sundt, Jens P. Heyerdal med flere.

I denne utviklingen fant jeg også at tiden var inne for å få en ny styreleder, gjerne en som kunne representere blant annet de aksjonærene som nå var kommet inn eller blitt større. Min hovedjobb var tross alt et annet sted, som direktør for Næringslivets Servicekontor for Markedsrett. Samtidig hadde jeg mange forelesninger på forskjellige handelshøyskoler, spesielt på en rekke BI høyskoler omkring i Norge.

Gjennom Nustad familiens forskjellige engasjement kom vi i kontakt med Peter Daae som overtok etter meg som styreformann. Han drev et eget konsulentfirma. Jeg fortsatte noen år til i styret, før jeg gikk ut av også den rollen.



Avtroppende styreformann Øyvind Ursin Kavåg til venstre og påtroppende Peter Daae til høyre.

Hans Kviste og Petter Daae gikk umiddelbart i gang med å legge opp nye rutiner for økonomi og regnskap, og denne forbindelse måtte vi også gjøre et annet valg.

Ettersom KEWET opprinnelig hadde vært dansk, fantes det såpass mange slike biler i Danmark at vi hadde opprettholdt et serviceverksted utenfor Hadsund på Jylland, like ved der KEWET ble født.



Verksted og servicelokaler utenfor Hadsund på Jylland.

Dette ble imidlertid over tid for kostbart i forhold til oppdragene og det ble mer og mer uhensiktsmessig å drive på to forskjellige steder i to land. Flemming Andreassen som hadde jobbet sammen med Westergaard nærmest fra tidenes morgen, flyttet til Norge og pakket ned virksomheten i Danmark. Han kunne KEWET ut inn som få andre.

I denne perioden hadde vi laget en gul (gult er kult) KEWET med canvas sammenbrettbart soltak. Den befinner seg fortsatt på fabrikk på Økern når dette skrives. En dag hvor den gjennomgikk noen justeringer og både Flemming og Viggo arbeidet med den, fant bilen ut at den ville ta en rask tur på egenhånd. Den fikk en elektrisk "hikke" og på tross av 2 åpne bildører tok den et stort sprang bakover, vrent nærmest av bilens dører og pløyde gjennom fabrikkens kjøreport for deretter å stanse ute på gårdsplassen i en vanlig "blikkbil" som var parkert der. Hadde ikke den stått der, hadde den truffet en lagerbygning i blikk, og hadde "gult er kult" gått klar av denne også, hadde et bad i Akerselven vært det neste. De som hadde holdt på å jobbe med den ble "lettere skadet".



Gult er Kult med soltak vises frem til Norstart (Elbilforeningens medlemmer).

I 2005 var det som nevnt en stor Elbil utstilling i Monaco og her skulle vi være med. To Buddy'er ble gjort klare og sendt nedover. Vi ble viet stor interesse og Petter mente at vi var "Best in Show". Knut Moberg hadde to strålende omtaler av dette i april og mai 2005. Det skjedde imidlertid noe annet mens vår gjeng var der nede. Særlig Hans kom i kontakt med noen entusiastiske portugisere og denne kontakten førte oss videre til det portugisiske selskapet CEIIA. Det var her den nye modellen Buddy M 9 senere skulle bli utviklet.



Hans Kvisle og Buddy i Monaco.



Buddy leder.

Think hadde i mellomtiden gått konkurs, noen ansatte hadde kjøpt opp selskapet og maktet å selge det til Ford. Men også Ford ga opp da de måtte innskrenke og ville derfor vrake de produserte Thinkene som befant seg i USA. Miljøbevegelsen i Norge, herunder elbilforeningen involverte seg sterkt med blant annet Rune Haaland som fanebærer og vi, dvs. ElBil Norge var så rause at vi i et brev tilbød Bill Ford å kjøpe disse Thinkene for 1 million US dollars. I ettertid var nok flere glade for at vi ikke fikk det tilslaget, men et gedigent medieoppslag ble det.



KEWET i Viking-rally.



Forfatteren og Runde Haaland før og etter Elbilløp.

Så kom vi til Pinsen 2005. Jeg var på vei tilbake til Oslo med bil (ikke e-bil) og da jeg passerte Kristiansand ringte Petter. Budskapet var klart og dramatisk. Vår elbilfabrikk hadde brent.

Det som hadde skjedd var at en helt ny bil som skulle leveres til Hafslund en tid senere, var under montering. Den hadde en for oss ny batteriteknologi som skulle prøves ut, en tidlig generasjon Lithium batterier.

**Brann!**

Fredag den 13. mai ble den forsiktig ladet som en del av oppbyggingen av bilen med tilhørende målinger og justeringer. Den siste medarbeideren som var til stede skulle slå av all lading før han forlot lokalet. Det glemte han i første omgang, men kom på det da han var kommet hjem. Han reiste straks tilbake til fabrikk, men da han ankom var allerede brannvesenet der og ødeleggelsen var nærmest total. Noen biler brant nærmest helt opp, bortsett fra rammene. De biler som var under montering på produksjonslinjen var dekket av sot og svært mange andre deler var angrepet av branngasser og syrer. Midt inne i lokalet stod det et par biler, herunder en som jeg hadde bestilt. De brant ikke opp, men det tok svært lang tid før var "støvsuget og vasket", demontert og satt sammen igjen og kunne leveres.

[HJEM](#)[OM OSS](#)[SPESIFIKASJONER](#)[PRISER](#)[TA KONTAKT](#)[FACEBOOK](#)[ENGLISH](#)

Fra KEWET til Buddy del 4

Del 4

Ny "ordentlig" fabrikk på Økern

Av Øyvind Ursin Kavåg

Da vi flyttet litt lenger opp langs Akerseleven opplevde vi som jeg nevnte i forrige kapittel, en betydelig forbedring. Da vi så sommeren 2005 flyttet videre til Spireaveien på Økern var endringene mer enn revolusjonerende.

Her var det et "kjemp stort" fabrikklokale. En enorm kontrast til den lille Buddy'en hvis den ble plassert midt i lokalet.

Den nye herligheten ligger noen få stenkast fra der Petter bor. Han kan hjemmefra se over til Buddyfabrikken og konstatere om lyset er slukket på kvelden og når "personalet" kommer og går. Det siste var ikke så aktuelt for Petter var ofte, en av de første som kom på morgenen og en av de siste som gikk på kvelden. Det er ikke et så ukjent fenomen i dag heller.

Det aller meste av produksjonsutstyr og verktøy måtte kjøpes nytt. Det var lite som kunne brukes etter brannen. Vi begynte med å legge ut nyinnkjøpte karosserideler utover den store gulvflaten, men fortsatt virket lokalet enormt.



Buddy på samleband.

Så kom det opp rekker med hyller til deler. Det skulle være lett å finne frem til de forskjellige komponentene ettersom Buddy'ene "rullet" nedover "samlebandet".

Den første generalforsamlingen etter flyttingen ble avholdt i den nye fabrikk, men det var stort sett bare noen hyller og litt utstyr som var på plass. På bilder fra dette møtet ser vi de fremtømte aksjonærer med et hav av gulvplass bak seg.

Vi fikk også et kombinert kontor, møterom og showrom. Det var så vidt vi kunne få inn en Buddy hvis vi demonterte speilene. Dørens bredde, eller, mangel på bredde, inviterte ikke til at man gjentok denne operasjonen for ofte.

Hans Kvisle i egenskap av daglig leder, fabrikkorganisasør og superselger installerte seg bak et stort skrivebord med utsyn rett mot inngangsdøren, slik at potensielle kunder som måtte forville seg inn, raskt og effektivt kunne gripes og bakes inn i en Buddy som deretter kunne rulle ut igjen med innmontert ny eier.



Skrytevegg.

På en skillevegg ble det hengt opp A-4 farvebilder av nybakte Buddyeiere. Bak all den herligheten hadde vi så et "styrerom", eller nærmere og mer pressist; et avlukke med et motebord til div. bruk.



Andre Nyheter

[Hvor langt kan man reise med elbil?](#)

FBI på NRK valgte å bruke en Buddy for å få svar på s

[Fra KEWET til Buddy del 5](#)

Del 5 Ny BUDDY M9 Av Øyvind Ursin Kavåg

[Improves the environment](#)

Studentfilm som ikke akkurat inneholder det du forventer.

[Fra KEWET til Buddy del 4](#)

Del 4 Ny "ordentlig" fabrikk på Økern Av Øyvind Ursin

[Buddy bygges for Bellona](#)

Se filmen som viser produksjonen av Bellonas Buddy.

[Få ord beskriver Buddy godt](#)

Disse 3 små ordene har vi alltid likt å kalle oss. Også f

Nye karosserier til montering

Ute i fabrikklokalet kunne det legges opp til en langt mer industriell produksjon enn tidligere. Rammene ble lastet inn nord i hallen og satt på små vogner eller traller. Deretter ble disse flyttet fremover og så fulgte montering av motor, ledningssett, karosseri og interiør. Til slutt kom en ferdig og stolt Buddy ut i den andre enden.

Det var imidlertid behov for ytterligere forbedringer i form av en face-lift, tross alt var det fortsatt det gamle KEWET karosseriet som dannet "skallet".



Speedy Gonzales

Vår designer, Jo Espen Bjerk, sammen med resten av teamet, utviklet nå det som jeg likte å kalle Buddy II, men som egentlig bare het Buddy (mot den forrige modellen som het KEWET Buddy). Lanseringen av denne skjedde i 2006. Litt senere fikk vi designbeskyttet denne modellen. Denne ble omdøpt til "Buddy Classic" da det nye "regimet" i Pure Mobility-tiden lanserte M9 i 2009. Kjært barn har mange navn.



Designet endres. Provemontering av gamle (til venstre) og nye lykter (til høyre).

Fronten ble nå mer avrundet, men det mest karakteristiske forfra var at de fire små runde lyktene nå ble montert rett inn i karosseriet, mens de "små runde" på forgjengeren var montert inn i to kassetter som igjen passet inn der Kewet hadde firkantede lykter. Videre ble luken foran endret slik at også denne fikk en mer avrundet form som passet til den nye fronten. Akter ble også tilsvarende kassetter med runde lykter erstattet med en utforming som medførte at også her ble de runde lyktene montert direkte rett inn i det nye karosseriet.

Underveis foregikk det også mindre endringer ettersom det meldte seg behov for forskjellige tekniske forbedringer. Eksteriormessig kan de mest ivrige og detaljorienterte Buddy-entusiaster legge merke til at fordypningen til skiltet foran forsvant. Ettersom Buddy er registrert som 4 hjuls (elektrisk) motorsykkel, trengs det ikke noe skilt foran i Norge.



Buddy Cab under utvikling

Med den nye Buddy i 2006 lå mulighetene til rette for noe vi i flere år hadde drøftet. En åpen utgave av Buddy'en. Hvis man ser på bilder av Keweten som jeg har døpt "Gult er kult", så legger man merke til at den har et kalesjetak som kan brettes sammen bakover. Ser man på arkivbilder fra produktutviklingen den gangen, vil man registrere at det allerede i den siste fabrikk ved Akerselven, ble "lekt med" en åpen utgave. Det finnes også flere skisser for en slik Kewet eller Buddy. Jeg hadde sans for en idé med å benytte stårammen slik den er, men å polstre rørene med skumgummi med et skinnlignende materiale ytterst. Ikke ulikt det man har sett på Jeep Wrangler. Dette ville imidlertid kreve en noe mer omfattende løsning for å sitte tørt i regnvær. Kalesjen på den Jeep Wrangler jeg på den tiden hadde, var heller ikke helt enkel å betjene i fart.

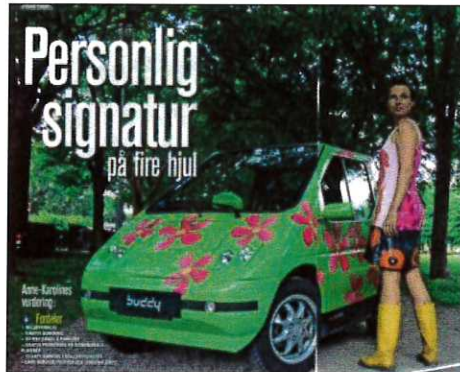
Den løsning man valgte på Buddy Cab, som ble modellbetegnelsen, var i prinsippet den samme som på "Gult er kult". Det er et soltak i form av en kalesje som kan trekkes bakover og gi frisk, svalende luft og kjøling på varme sommerdager. Andre Buddy'er fikk et soltak i gjennomsiktig plast som kunne åpnes i bakkant for å slippe varm luft ut. Min blå "hummer og kanari" KEWET Half Buddy, hadde en slik løsning.

Buddy Cab ble meget pop.



Buddy "Glasroof" ble det ikke noe av den gang.

Jeg husker at man på denne tiden også lekte litt med en Buddy med et stort glasstak. Det var vel egentlig en Buddy frontrute som ble montert på som tak. Idéen kom ikke lenger enn at glasset ble montert inn på et løst karosseri uten ramme. Det ble med den leken. Den ville garantert gitt flott lysinnfall, men også blitt ganske varm under en stikkende sol på brennende sommerdager.



Buddy foliert med samme mønster som kundens nattbordslampe.

Kundeønsker kunne bestå av så mangt. Forskjellig dekor i form av foliering ble mer og mer vanlig, særlig for firmakunder, men også for kreative privatkunder.



Buddy i farven "homserosa".

Hans Kvisle strakk seg langt for å innfri kundenes ønsker og han minnes spesielt en kvinnelig kunde som fikk bilens eksteriør dekorert med samme mønster og farve som sin nattbordslampe. For ikke å glemme to jenter som ville ha Buddy'en i farven: "homserosa".

Vi var nå inne i en periode med ikke bare utvidelser, men i en periode hvor det nok også utviklet seg litt forskjellige syn på fremtiden. Mens jeg fortsatt satt i styret på Økern drøftet man mulig satsing i utlandet og en ny modell. Det var nok mer usikkerhet om hvordan man skulle gå fremover, enn direkte uenighet. Det kom besøk fra utlandet, herunder Hong Kong. Kina ble gjentatte ganger nevnt som et av flere interessante områder for produksjon. Flere land i Midtøsten var inne i bildet.

Andre forhold skulle nok avsløre mer uenighet. I forbindelse med (flere) utvidelser av aksjekapitalen over tid, meldte naturligvis spørsmålet om styrerepresentasjon seg og hvor stort styret i en slik bedrift burde være. Herunder om man skulle ha vararepresentanter til styret, noe man ikke hadde og heller ikke fikk. Noen av de spørsmål som kom opp kunne nok vært løst noe mer elegant ved en slik løsning.



Nye Buddy'er klare for levering.

Jeg foreslo også en utvidet krets i form av en støtte- og diskusjonsgruppe, "Buddy's venner". Vi lette imidlertid litt etter en god sak å starte opp med. Ettersom vi planla å delta på en EVS, litt forenklet sagt en elbilmesse i Japan, kunne beretningen om det bli en god start. Av forskjellige grunner ble det ikke noe av vår deltagelse i Japan og dermed mistet vi det påtenkte "åpningstema". Jeg møtte forståelse og interesse for mitt forslag om Buddy's venner, men i ettertid må jeg nok innrømme at jeg skulle stått mer på når det gjaldt den saken.

Enden på dette ble etter jevnlig reiser til Portugal at utviklingskontrakten for den nye Buddy M9 ble signert med CEIIA og vi fikk Manuel Vasconcelos som konsulent og samarbeidspartner. Han bruker vi fortsatt når det gjelder leveranser fra Portugal.

I denne perioden ble Willy Wiik som hadde vært styremedlem, ny styreformann. Jeg og senere Petter Skram gikk ut av styret og på et senere tidspunkt sluttet også Hans Kvisle som daglig leder. Willy Wiik gikk da midlertidig inn som daglig leder.

Det er ikke tvil om at det på flere måter gikk et skille her. Hans stod for stor kreativitet, enorm arbeidskapasitet og ikke så rent lite stahet. Han stod heller ikke tilbake for å ta et krafttak i bedriften, uansett hva det gjaldt og sto heller ikke tilbake for å si mening "load and clear".

I tiden fremover med utviklingen av den nye Buddy M9 i Portugal og i Norge, vokser bedriften i antall ansatte, ikke bare i produksjonen men også av teknikere og ingeniører. Administrasjonen vokser også.

Men det hører neste kapittel til.



Sjur Stampe selger Buddy Classic for den nye M9-modellen kommer.

Buddy Electric AS. Telefon: +47 22 22 39 22. Epost

Bruk tekst og bilder til videreformidling ved å følge Creative Commons og oppgi kilde Buddy Electric AS.

Fra KEWET til Buddy del 5

Del 5

Ny BUDDY M9

Av Øyvind Ursin Kavåg

En ettermiddag på høsten 2008 ringte Petter Skram meg og lurte på om jeg kunne komme innom fabrikken på Økern. I et avlukke, skjernet for innsyn, stod det to røde modeller av to noe forskjellige utkast til en ny Buddy. Den ene var ganske rund i formene, den andre mer "firkantet" eller noe "skarper" i kantene. Den runde utgaven var tegnet av Lars Kjærulf, samme personen som i sin tid hadde designet den opprinnelige KEWET for Knud Erik Westergaard i Danmark.



Hvilken velger vi?

Den mer kantete utgaven var en videreføring av den Buddy som da var i produksjon. Dette utkastet var laget av vår "husdesigner", Espen Bjerk, i samarbeid med et team hos utviklingselskapet CEIIA i Porto i Portugal.

Petter spør: Hvilken er å foretrekke?

Umiddelbart falt jeg for den med de runde formene, men etter å ha sett nøyer på modellene skiftet jeg mening over til den andre. Den "runde" hadde etter min mening for mye fellespreg med andre avrundede eller "dråpeformede" småbiler. Enden på det hele ble at det var den mer "kantete" utgaven som skulle danne grunnlaget for den nye Buddy.



Buddy M9 (M for "modell" og 9 for 2009) ble således et resultat av et norsk/portugisisk samarbeid. Det ble mange reiser mellom de to landene og vi fikk i tillegg Manuel Vasconcelos som konsulent og samarbeidspartner i Portugal.

I begynnelsen hadde det vært noe forskjellig syn på hvor omfattende endringene fra den gamle til den nye Buddy skulle være. Minst mulig utover kvalitetsforbedring med et delvis nytt utseende, var en tanke. Det ville bli billigst. En annen tanke som vant frem, var en mer grunnleggende nyskaping, dog basert på de opprinnelige prinsippene: Sveiset stålramme, el-motor bak, batterier under setet og foran.



Utkast til den første reklamen

Når det gjaldt batterier ble det til at man primært satset på NiMh-batterier (nikkel-metallhydrid). Det ble også laget et forsøksseksemplar med en rimeligere utgave med en mindre batteripakke, men det ble med forsøket. Videre ville man levere den nye Buddy både med blybatterier som en billigere utgave og en mer avansert utgave med de nye NiMh-batteriene. Det var

Andre Nyheter

[Hvor langt kan man reise med elbil?](#)

FBI på NRK valgte å bruke en Buddy for å få svar på s

[Fra KEWET til Buddy del 5](#)

Del 5 Ny BUDDY M9 Av Øyvind Ursin Kavåg

[Improves the environment](#)

Studentfilm som ikke akkurat inneholder det du forventer.

[Fra KEWET til Buddy del 4](#)

Del 4 Ny "ordentlig" fabrikk på Økern Av Øyvind Ursin

[Buddy bygges for Bellona](#)

Se filmen som viser produksjonen av Bellonas Buddy.

[Få ord beskriver Buddy godt](#)

Disse 3 små ordene har vi alltid likt å kalle oss. Også f

opprinnelig planer om å produsere halvparten av bilene med blybatterier og resten med den nye batteriteknologien, men det tok ikke så lang tid før det viste seg at kundene foretrakk den nye typen batterier på tross av høyere pris.



Gul prototype med lakkert ramme

Litt tilbake til andre endringer. Det var også forskjellig syn på om man skulle fortsette med den noe mer kostbare løsning med ramme av varmgalvaniserte stålrør, eller om man skulle velge en billigere løsning som var en form for lakkering (kataforese behandling). Her var nok uenigheten større og Petter satte mer enn foten ned mot forslaget om å gå bort fra den velutprøvde galvaniserte løsningen. På tross av dette ble det laget noen prototyper i Portugal med lakkerte rammer. Det var de første eksemplarene av Buddy M9 som ble vist frem her i Norge. I ettertid skal man være lykkelig for at man ikke fortsatte med de lakkerte rammene. Flere av disse opprinnelige prototypene ble ved årsskiftet 2012/2013 demontert. De lakkerte rammene var klart anløpt av rust, noe man ikke ser på selv eldre KEWET og Buddy'er med varmgalvaniserte rammer.



M9 prototype

Av andre forskjeller fra de opprinnelige prototypene til de "masseproduserte" eksemplarene, er detaljer i interiøret. Setene var på de opprinnelige i kunstskinn, noen muligens i ekte skinn. De nyere har vanligvis stofftrekk, enten helt sorte eller med noe lysere midtfelt.

Dashbordet skiller seg også noe ut fra prototypene. De første av disse var laget av mørk hardplast, men det laget ulyd og ble derfor erstattet med dashbord trukket med mørkt stoff.

Under utviklingsprosessen ble sporvidden utvidet noe og kvaliteten ellers forbedret på en rekke områder.

Aksjonærene ble i denne perioden invitert til et møte hvor de første bildene av Buddy Metro (som det i første omgang var meningen at bilen skulle hete) ble vist. De første bildene var av en "mockup", dvs. modell i full størrelse. Jeg må innrømme at den virket flott da jeg så den første gang. Vår designer Espen Bjerk hadde utvilsomt gjort en god jobb.

Etter ytterligere arbeid og tid kom også de første prototypene til Norge. Disse ble bygget i Portugal av CEIIA. Et lite uhell hadde vi, et gult eksemplar ble skadet under lossing og fikk en liten "bøy" i rammen. Den ble så demontert og skrudd sammen igjen for å øve på montering og service arbeide.



Liv Signe Navarsete testkjører Buddy Classic

Da prototypene var kommet til Norge, ble det avholdt et møte med et annet tema på fabrikken. Her var også daværende samferdselsminister Liv Signe Navarsete til stede. Dermed ble det også anledning til å vise henne både Buddy Classic og den nye M9. Den gule prototypen som hadde fått en transportskade var nå demontert og dermed fikk vi også vist statsrådens oppbyggingen av Buddy M9.



Vær-Siri presenterer den nye Buddyen for pressen under EVS i Stavanger

I mai 2009 ble det arrangert en elbilmesse/utstilling EVS i Stavanger. På en måte ble dette den formelle introduksjonen av Buddy M9. Her kunne interesserte både besku og prøvekjøre Buddy M9 og andre nye elbiler. Blant annet kunne vår nye modell presenteres for Kronprinsen. På denne messen traff jeg den nye styrelederen, Terje Nakstad. Det skulle vise seg at vi hadde møttes mange år tidligere. Han hadde vært student/kursdeltager på en markedsføringsskole hvor jeg foreleste. Aksjonærene var invitert ned til Stavanger og blant annet presenterte utviklingsteamet fra Porto sitt arbeid med den nye modellen.

I forbindelse med dette ble det arrangert et rally for miljøbiler fra Oslo til Stavanger. (Viking Rally, senere omdøpt til Zero Rally) Vi deltok med en spesialbygget Buddy Classic med dobbel Lithium batteripakke som var god for over 200km på en lading. Den hadde også to ladere. Bilen ble bygget og kjørt av vår spesialist Trond Tveitan og den ivrige KEWET og Buddy entusiast Magne Storebø. Bilen hadde vi lånt av vår tidligere sjef Hans Håvard Kvisle. Vi oppnådde bra resultater - og det hadde vært pallplass om ikke en av de andre deltagerne hadde vært "elektrisk dopet".

Produksjonen av den nye modellen kom nå i gang, men det meldte seg snart noen tekniske utfordringer. Blant annet virket håndbremsen meget dårlig. Alt tydet på at det måtte være noen orsmå avvik fra spesifikasjonene på noen deler fra Kina. Avvikene var så små at man hadde problemer med å lokalisere de. Etter omhyggelige målinger ble imidlertid avvikene funnet og nye måtte anskaffes. Dette medførte (ytterligere) forsinkelser.



Man hadde nå inngått et samarbeid med ordinære bilforhandlere på landsbasis gjennom kjeden "Autogruppen". Pga. forsinkelsen i produksjonen ble det sendt noen prototyper eller "0-serier", dvs. tidligere eksemplarer av produksjonen i Oslo, til forhandlerne. Disse hadde i første omgang ikke god nok kvalitet og det skapte ikke noe godt inntrykk ute hos forhandlerne. Dermed hadde den nye Buddy brakt med seg ytterligere utfordringer.

Nå meldte også behovet seg for mer kontorplass. Det ble byttet litt om med andre leietakere, administrasjonslokale kom nærmere kundeinngangen. Etter en tid rakk heller ikke dette og administrasjonen flyttet opp en etasje hvor det også ble en stor kantine samt moterom. Terje Nakstad som nå var blitt administrerende direktør og Kjell Støm som var blitt fabrikkdirektør flyttet opp i andre etasje. Ingeniører og innleide konsulenter ble delvis sittende i kontorene "bak inngangen" samt i andre etasje.



Her ser vi produksjonsoppstart av M9

Selv om fabrikkens hadde en kapasitet på opp til 500 Buddy'er pr. år, viste det seg vanskelig å få dette til i praksis. Dermed ble det også vanskelig å nå de økonomiske målene.

Ettersom man skulle ha et nett av forhandlere på landsbasis, ville direkte salg fra fabrikk på Økern opphøre. Service skulle også flyttes ut fra fabrikk og over til forhandlerne. Det ble det i alle fall en del negativ brumming av, fra så vel gamle kunder og Buddy venner - og fra aksjonærer som kjørte Buddy. Den siste flyttingen ble også bare delvis gjennomført. Det skal ikke stor fantasi til for å forstå at det også internt var protester mot slike endringer.

Jeg var i egenskap av gammel aksjonær, kunde og tidligere "styreguru" ofte på fabrikk, men kanskje ikke så ofte som jeg burde ha vært innom. Selv om jeg fra forskjellig hold hørte om uenighet, ble jeg alltid godt mottatt og hadde aldri problem med å få samtaler på tomannshånd med Terje Nakstad som daglig leder, Kjell Støm som fabrikkdirektør, Petter Skram og alle de andre. Også med Erik Engebretsen som var styreformann og som jeg kjente fra mange på tilbake. I enkelte reklamasjonssaker ble jeg også trukket inn som rådgiver.

Jeg hadde i alle år tatt meg en stor frihet, som ble tolerert også etter at det ble nedlagt fotoforbud i fabrikk. Jeg opptrådte som selvopnevnt husfotograf. Derfor har jeg (og Petter som også har vært flinkt til å forevige KEWET og Buddy) en ganske betydelig samling av bilder fra hele historien. Jeg husker godt da Kjell Støm på en generalforsamling fortalte at det var blitt fotoforbud. Han så på meg og mente at jeg nok skulle få spesialtillatelse.

Jeg sørget til gjengjeld for å utstyre fabrikk med bilder, jeg laget to nesten like sett med fotoalbum, ett hadde jeg privat det andre settet stod på fabrikk nesten helt frem til konkurransen.



Buddy på messe i Berlin, ett kommende marked for små urbane kjøretøy.

Det var særlig Terje Nakstad og markedsdirektør Jan Svaheim som arbeidet med eksport og andre former for internasjonalisering, men det viste seg svært vanskelig og tidkrevende å få det til, selv om det var mange lovende kontakter og planer. Finanskrisen gjorde det naturligvis enda vanskeligere.

Å produsere Buddy i Norge for å så eksportere den til utlandet var så godt som umulig. Buddy ble for dyr i forhold til hva småbiler ellers kostet i land uten like høye bilavgifter som i Norge. Selv om vi i Norge hadde fordelene av fritak fra avgifter, skulle produksjon og salg i Norge vært større for å få det til å gå rundt.

I stedet ble det gjentatte utvidelser av aksjekapitalen og det ble lånt betydelige summer fra aksjonærene, primært de store og tunge. Dette skjedde i flere omganger.



Buddy M9 har også vært utstilt i Beijing, Kina. På bildet ser vi Buddyen til den tidligere statsministeren i Portugal.

Det ble jaktet på samarbeidspartnere i utlandet, særlig i Kina. Selskap som kunne tenkes å ville gå inn med kapital ble lett etter, og besøkt. Ledelsen var på flere reiser til Kina. På møter ble vi aksjonærer fortalt at de arbeidet med flere spor, men at de av "forståelige grunner" ikke kunne gå i detalj. De fleste aksjonærer som møtte opp, lyttet. Noen spurte mer krast enn andre. En var så direkte at det nærmest sprakk for styrets formann.

I mai 2011 kjøpte jeg en rød Buddy M9 med Nikkel Metall batterier som har fungert utmerket til mitt bruk.

I august 2011 legges det ut en [artikkel](#) på elbilforeningens hjemmeside.

Forfatteren er Hans Kvisle. I denne artikkel vises det til en artikkel i Finansavisen: "I forrige uke var det i Finansavisen et negativt oppslag om Pure Mobility (tidligere ElBil Norge). Hvordan går det egentlig nå med Buddy? Den eneste gjenværende av de norske elbildrommene. Finansavisen påsto i overskriften at det er «Flatt batteri for Buddy». Det er dramatiske ord for oss som er vant til å kjøre elbil. Artikkelt teksten var noe mer nyansert. Men det hevdes at lanseringen av elbiler fra de store bilprodusentene har gjort det toft for Buddy. Produksjonsstans, permitteringer og flytting til utlandet er siste utvei for selskapet.

Hans hadde også fått tak i en redegjørelse som skal ha vært skrevet i juli da permitteringsvarsel ble gitt til mange av de ansatte. Denne meldingen ble imidlertid ikke sendt ut til media, men Hans Kvisle offentliggjør den så i august på elbil.no.

Innledningsvis heter det her at Pure Mobility søker en industriell partner som kan videreutvikle teknologien og ta selskapets Buddy-modell ut i et internasjonalt marked.

Dette var noe som jeg hadde inntrykk av at de hadde arbeidet med over lang tid. Faktisk ga jeg selv klar beskjed om behovet for en slik "industriell partner" mange år tidligere, da jeg var styreformann i selskapet. Men jeg må innrømme at det er mye lettere å si slikt, ønske det, enn virkelig måtte å gjennomføre det.

Tiden går så litt videre utover høsten. Det viste seg at det ikke var lett å finne en slik løsning.

Helt mot slutten av oktober blir aksjonærene innkalt til en ny ekstraordinær generalforsamling. Den blir avholdt den 28.10.2011. Stemningen er dyster. Styrets formann måtte meddele: Styret har kommet til at selskapet må melde oppbud. Senere samme dag leveres boet til skifteretten.

Jeg veksler noen lavmelte ord med ledelsen og andre ansatte. Jeg drar fra møtet, men oppdager at jeg muligens har glemt noe på møterommet. Jeg vender derfor tilbake igjen. Stemningen er nå enda mer dyster. Bobestyrer registrerer de ansattes personalia og kontaktopplysninger. En annen utenifra begynner å registrere boets aktiva, hva som er tilstede av biler, deler, verktøy og annet. Petter følger han rundt. Jeg veksler ytterligere noen ord med gamle kjente og venner. Jeg føler nå hvor sterkt personlig forhold jeg har til Buddy og alt rundt det lille el-kjøretøyet.

[HJEM](#)[OM OSS](#)[SPESIFIKASJONER](#)[PRISER](#)[TA KONTAKT](#)[FACEBOOK](#)[ENGLISH](#)

Fra KEWET til Buddy del 6

Del 6

Buddy born again

Av: Øyvind Ursin Kavåg

Vi rydder og starter opp igjen.

Kort tid etter at Pure Mobility AS gikk konkurs ble boet lagt ut for salg. Samtidig var det "noen som snakket sammen". Entusiastiske og positive personer blant de gamle aksjonærene møttes og vurderte om de skulle legge inn et bud på boet. Disse var Petter Skram, Jan Chr. Sundt, Tharald Mustad, Bjørn Henriksen og Trond Tveitan. Konklusjonen ble "ja" og kapital ble skaffet frem. Alt måtte skje raskt på grunn av korte frister. Budet ble så lagt inn i navnet til et selskap Jan Sundt allerede hadde. Dermed sparte man tid og formalitetene ble enklere. Dette selskapet ble deretter omdøpt til Buddy Electric AS. Jeg ble også trukket inn, i første rekke av Petter, men hadde kort tid etterpå møte med de nevnte aksjonærer, regnskapsfører og revisor.

Dermed var vi i gang igjen. Petter hadde fått nøkler utlevert av bobestyreren og en dag låste Petter og jeg oss inn i lokalene. Petter hadde allerede vært der inne. For meg var dette første gang etter overtagelsen.



Det ga en rar følelse å gå igjennom så vel fabrikk, verksted som kontorer hvor alt var tilnærmet "frosset". Petter fikk tak i noen nøkkelpersoner blant tidligere ansatte som var villige til å være med på laget. Deretter måtte vi skaffe oversikt over de biler som stod i produksjonshallen og kartlegge hva vi hadde av deler og hva som måtte skaffes. Underleverandører måtte kontaktes så snart som mulig. Samtidig måtte vi ta for oss følgende helt presserende utfordringer: Komme i gang med service- og reparasjonsarbeid så det kunne komme penger inn i klassen, og forhindre at eksisterende KEWET og Buddy eiere ble rådville og usikre. Deretter måtte vi umiddelbart gå i gang med å rydde de lokaler vi etter en meget streng vurdering ikke trengte og få leid ut så mye som mulig for å spare kostnader.

Kunder banket på døren nærmest umiddelbart og ga uttrykk for at de var lykkelige over at vi var i gang igjen slik at de nå var sikret service og reparasjoner. En kom med tulipaner i et antall tilsvarende de millionene familiselskapet tapte på konkursen i Pure Mobility.

Bruktbiler i forsjellig stand måtte vurderes og klargjøres for salg, så langt det var mulig og økonomisk interessant. Nye biler som ikke var helt fullførte, måtte monteres ferdig og klargjøres for salg.



Jeg gikk løs på en oppgave som Petter virkelig hadde gruet seg til, å rydde i kontorlokalene i annen etasje. Det skulle vise seg å bli en omfattende oppgave. Deretter begynte arbeidet med å finne leietakere. Det ble først sjåførskolen LEARN. Deretter gikk vi løs på kontorene i første etasje og her fikk vi leid ut til det finske selskapet EUROPRESS. De tok også over lokalene til serviceavdelingen etter at vi flyttet den inn i fabrikkhallen. Dermed flyttet også jeg ned fra mine midlertidige kontorer i annen etasje.

Noen biler ble relativt raskt solgt. Et mindre antall M9 leasingbiler ble kjøpt tilbake fra leasingsselskapet og satt i stand - og deretter solgt. Det gikk raskt i svingene, men biler gikk unna og vi kom i gang igjen.

Mens Pure Mobility hadde satt ut servicen til andre, tok vi den "hjem" igjen. Mens PM hadde bygget ned produksjonen og ikke satset på fornyet godkjenning av produksjonslokalene, gjorde vi det motsatte og fikk relativt raskt den godkjenningen i orden. Selskapets tidligere sjef Hans Kvisle som hadde vært igjennom dette en gang tidligere, ble hyret inn som konsulent. Flere tidligere ansatte som nå hadde fått nye jobber bidro også i arbeidet med å gjenreise selskapet. Takket være deres innsats var det mulig å komme raskt i gang.

Andre Nyheter



Hvor langt kan man reise med elbil?

FBI på NRK valgte å bruke en Buddy for å få svar på s



Fra KEWET til Buddy del 6

Del 6 Buddy born again Av: Øyvind Ursin Kavåg



Improves the environment

Studentfilm som ikke akkurat inneholder det du forventer.



Fra KEWET til Buddy del 5

Del 5 Ny Buddy M9 Av Øyvind Ursin Kavåg



Buddy bygges for Bellona

Se filmen som viser produksjonen av Bellonas Buddy.



Fra KEWET til Buddy del 4

Del 4 Ny "ordentlig" fabrikk på Økern Av Øyvind Urs



Vi gikk også i gang med litt "produktutvikling". Sykkel- og skistativ ble innkjøpt og dermed kunne vi vise frem Buddy i en mer fleksibel utgave.

Enda viktigere var det at vi nå også fikk levert Buddy i noen "nye" friske farger.

Men større ting var på gang omtrent fra første dag.

Ny prototype: Buddy Flexivan.

Som jeg har nevnt tidligere var det opprinnelig produsert et mindre antall av en KEWET varebil (se del 1 og 2). Disse var delvis tiltenkt det tyske postvesenet, men det ble ikke noe av kundeforholdet til det tyske vesen. Flere av disse varebilene havnet imidlertid i Norge. Blant annet hadde Braathens SAFE en som kjørte omkring på Gardermoen. Ullevål sykehus hadde to som spesielt utførte miljøvennlig transport innenfor sykehusområdet.



Både Petter og jeg hadde flere ganger både tenkt og drøftet hvordan vi eventuelt kunne føre denne idéen videre. Et bittelite steg i den retning var blitt tatt litt tidligere da den ene vare bilen på sykehuset ble delvis oppgradert til Buddy (Classic) standard. Jeg hadde også overfor styreformannen i Pure Mobility minnet om muligheten som det allerede var lagt et grunnlag for. Andre prioriteringer hadde imidlertid medført at prosjektet hadde blitt liggende.

Nå skulle det endres. Allerede fra dag 1. arbeidet Petter med å skaffe oversikt over hva som allerede fantes i datasystemet av tegninger og teknisk dokumentasjon om vare bilen. Samtidig passet jeg meget nøye på at alt jeg kom over av papirbasert dokumentasjon, herunder skisser og tegninger ble funnet frem og systematisert.

Så satte vi oss ned og begynte å konkretisere det hele. Varebil var en ting. Pickup er mer fleksibelt tenkte Petter, den kan man dessuten sette forskjellige overbygninger på. Slik kan man få flere varianter.



På fabrikkens på Økern hadde vi fortsatt en ramme og et glassfiberkarosseri til en slik varebil, men det eksemplaret var aldri blitt fullført.

På grunnlag av den ovenfor nevnte "varebil dokumentasjonen" og de mer håndfaste elementer fra den ikke fullførte vare bilen, ble så nye planer og skisser utarbeidet, herunder nøye oppmåling av dimensjoner, samt styrkeberegning. Den gamle vare bilen og den nye Buddy M9 skulle samles til ett kjøretøy. Mye entusiasme, energi og dugnadsånd var nå etablert. Det ble arbeidet både kvelder og netter samt helger med det nye konseptet. Vi ville så gjerne få dette til, men på dette tidspunktet hadde vi verken ingeniører eller designere på vår lønnsliste.

Å utvikle en ny bilmodell er alltid tidkrevende og kostbart. Vi hadde begrenset med tid og ressurser så grunnlagsarbeidet måtte vi i første omgang gjøre selv. Det måtte foregå samtidig med mye annet og i første omgang på en slik måte at minst mulig lekket ut.



Da skissene var rimelig klare og målene stort sett fastlagt, kunne vi gå videre. En rød M9 Buddy ble demontert. Deretter ble KEWET varebilen delt og det ble sveiset inn en forlengelse. Nå kunne man kle på fronten med M9 delene, montere deler av en M9 akterende og så for hånd omstendelig bygge opp resten med Telen plastdeler. Ledningsnett og bremseser ble tilpasset det nye lengre kjøretøyet. Deretter kunne vi en dag for første gang prøvekjøre den nye skapningen inne på fabrikk og så på plassen utenfor. Karosseriet ble bearbeidet videre med ekstern hjelp. Det ble blant annet sparklet og helt til slutt ble det hele foliert med svart matt plastduk. Når så dette var ferdig kunne vi henge på prøveskiltet og ta de første forsiktige skritt, for ikke å si hjulomdreininger i den umiddelbare nærhet.



Det tok ikke langt tid før vi hadde lyst på en lengre prøvetur. Petter og jeg dro ut til Fornebu. Vi kunne ikke unngå å legge merke til at det var mange som kikket og forbausset så på den nye doningen med et vennlig smil. Da vi kom frem til Fornebu og stanset for å ta noen bilder, kom det opp en bil bak oss. Han kjente godt Buddy, men denne utgaven hadde han ikke sett før han kom til Smestadkrysset. Deretter la han seg på hjul med oss for å få inspirert det hele mer inngående.



I tiden som fulgte fikk Buddy Flexivan som vi valgte å kalle den, ytterligere oppgraderinger.

Alle som har sett den er blitt begeistret og en ville gjerne gi en betydelig sum for prototypen hvis vi lovet å ikke lage flere enn dette ene eksemplaret.



En dag fikk vi invitasjon til en KEWET / Buddy samling i Hadsund i Danmark, hvor KEWET ble født. Like før hadde NRK med Forbrukerinspektørene kontaktet oss får å prøve ut hvordan det ville være å reise på ferie med en Buddy. En liten campingvogn ble anskaffet og dermed dro TV- teamet avgårde til Hadsund. Du kan se klipet [her](#).



Faktisk gikk det meget bra. Det eneste kjøretøyet som brøt sammen var en bensinbil som skulle følge med "for sikkerhets skyld." Vi tok også sjansen på å ta med prototypen "Flexivan". Dermed fikk den legge ut på sin første noe lengre testtur. Den grøide turen fint og fikk mye god omtale og beundring.



Etter dette tok Petter kontakt med den kjente norske designeren Bård Eker og hans firma Eker Design AS. De videre designet prototypen og utarbeidet en rekke forskjellige varianter, fra pickup til varebil og "snowmobil". Disse er avbildet i Buddy kalenderen for 2013.

Virksomheten videre.

Pga. kostnadsnivået i Norge må også vi innse at det ikke vil være mulig å bygge Buddy over tid i noe større antall i Norge og selge de til flere enn et begrenset og dedikert antall norske kunder. Skal volumet økes må også salg i andre land inn i bildet og dermed er vi tilbake til større produksjon i andre land. Til det trenger man også samarbeidspartnere som kan være med og løfte Buddy videre. Det har derfor over tid vært arbeidet systematisk med å finne frem til slike.

Vi gikk igjennom våre underleverandører og undersøkte hvem som kunne levere til en akseptabel pris og eventuelt hvem som måtte byttes ut. Dette har både med kostnader, kvalitet og geografi å gjøre.

Videre er det også viktig å se på flere potensielle inntektsmuligheter. Samtidig som vi produserer noen nye Buddy'er har vi også kjøpt inn et antall for oppgradering og salg.

Produktutvikling er også viktig. Selv om vi ikke planlegger større endringer av den vanlige 3-seteren, må vi hele tiden følge med på hva som skjer innenfor så vel batteriteknologi, elektronikk og drivlinjer. Vi vil hele tiden være åpne for forskjellige former for "facelift".

Buddy Electric AS. Telefon: +47 22 22 39 22. Epost

Bruk tekst og bilder til videreformidling ved å følge Creative Commons og oppgi kilde Buddy Electric AS.