

## SHELL ECO-MARATHON 2009

Steinar Høles  
Gunnild C. Andreassen  
Christian N. Dimmen  
Einar M. Brenne  
Linn S. Waatvik  
Silje H. Bakken  
Kaiwan Hasani  
Ole Fjellvilt



Her er seks åttedeler av entusiastgjengen fra HIG. Fra venstre Christian N. Dimmen, Silje H. Bakken, Kaiwan Hasani, Ole Fjellvilt, Steinar Høles, og Einar Mjanger Brenne. Gunnild G. Andreassen, som er førstefører, og Linn S. Waatvik var begge og jobbet da vi besøkte dem.

# Entusiastene stiller

Nå har jeg fulgt byggingen av biler til Shell Eco Maraton så lenge vi har deltatt. Aldri har jeg møtt et lag som til de grader har bil i blodet.

Åtte tredje års studenter, alle fra linjen for IndustriDesign ved Høyskolen i Østfold har fått godkjent Shell Eco Marathon som hovedprosjekt til avgang. Bare det er oppsiktsvekkende. Vanligvis er fem personer max på et eksamensprosjekt.

Men disse åtte søkte om prosjektet allerede i mars i fjor – lenge før det nye skoleåret. Og fikk det faktisk godkjent allerede i april. –Vi så jo på dem som har vært foran oss, at de alltid fikk dårlig tid. Som regel kom det av at de kom seint i gang. Den fellen ville ikke vi gå i, sier Einar Mjanger Brenne, som er gruppens talsperson.

Dermed er de allerede nå, midt i november, kommet så langt at ikke bare har

de bestemt hvordan bilen skal se ut og være konstruert. Men mock'up'en er for lengst ferdig, den er scannet, den matematiske modellen er finpusset, og man er i god gang med å frese ut den nøyaktige formen som man senere skal støpe fra.

### Gode hjelpere

Og i år er samarbeidet videre enn noensinne. De fikk for eksempel budsjett fra skolen til å hente inn en virkelig proff både mentor og veileder, Victor C. Rosenvinge har tittel som Lead Engineering hos Bård Eker Industrial Design. Det betyr også at studentene kan bruke mye av det topp moderne utstyret de finner der (og det gjør sikkert ikke noe

at det står noen modeller av fremtidige Kongssegg-tanker spredt rundt i lokalene). Men i avdelingen for De-Gode-Hjelpere har de forresten også en elev fra første klasse som har vært et år i Kina og støpt karbonbåter. Det er godt å ha litt faglig støtte.

Men samtidig samarbeider de med det lokale biltilsynet – så se ikke bort fra at nå kommer de til å lage en bil som kan registreres som mopedsbil. –Ikke at vi har tenkt å kjøre den til banen i Tyskland når konkurransen starter i mai, sier Einar, men det er god disiplin og læring å ha tanken på eventuell produksjon i bakhodet.

### På sprit?

Bilen skal også denne gang konkurrere i klassen for Urban Concepts, med en vanlig forbrenningsmotor, men muligens skal den gå på 100 prosent Borregaard-sprit. Dette



Man var innom mange forslag før man kom frem til den endelige Karosseriformen.



er klassen der bilene skal ligne litt på bilene som går på gaten, men nå bruker Østfoldstudentene alt de kan av maks mål og bygger en bil som i proporsjoner ser ut som noen av oss faktisk kunne ønske seg.

«Grunnen til at det ikke har vært gjort i særlig grad før, er at størst mulig lengde betyr mer vekt og dermed høyere forbruk, enn de minste tillatte målene. Men vi satser faktisk mer på designprisen, enn på å krysse under de siste tusendeler drivstoff som skal til for å vinne» er den pragmatiske forklaringen. Man har imidlertid vært innom mer ekstreme økonomi-løsninger før den endelige formen ble valgt. Både en pølse-i-brød form og en Cheese-Car, for ikke å snakke om egg-

i-eggglass-bilen, har man lekt med før superskisseren Kaiwan Hasani klarste å samle gruppens ideer i et endelig utkast.

### Bilholder

Det er en streng både timeplan og budsjett på gang her, og de regner med å ha bilen klar til testing på Rudskogen før snøen har gått. Det med Rudskogen er ikke tilfeldig. Dette er en gjeng som er godt kjent med ting som går fort. For hva finner vi ikke blant disse åtte? En rekke drifting- og bane-biler, RX7, Aristo, Soarer – høyerrattet (så gjett på opprinnelseslandet), en nydelig, egenrestaurert BMW E 21 323, en Mini med Honda Vtec motor og karbon over alt blant mye

annet. For ikke å snakke om en ganske spesiell Ferrari TestaRossa som står i en forelder-garasje ikke langt unna.

Og for å nevne det, Ferrari (og Lamborghini) er heller ikke helt fremmed. I sommer arrangerte disse folkene studietur til disse superbilfabrikkene (pluss noen designskoler og andre designkontor) – til sammen 25 mennesker var med da, og en lang venteliste måtte bli igjen hjemme.

Vi kommer til å følge disse folkene og denne bilen fremover, men vi kan vel antyde allerede nå at tilsvarende entusiastgruppe har jeg aldri sett i denne konkurransen før.

Jon Winding-Sørensen  
jon@bilforlaget.no