

Snøbilen fra Canada

Tekst og foto: Asbjørn Rolseth

Mens skrekkehistoriene om "Den avskyelige snømann" florerte, var det bare godord å høre fra de som fikk sine transportproblemer løst med en snøbil. Snowmobile fra den kanadiske fabrikken L'Auto Nieve Bombardier er et kjøretøy som har satt mange beltespor etter seg i det norske høyfjellet. Fremdeles brukes disse farkosene til persontransport enkelte steder. Den gule Bombardier'en på disse bildene, en 1954-modell, tilhører i dag Norsk Kjøretøyhistorisk Museum på Lillehammer. Snøbilen var sist i bruk ved Øygardseter Fjellstue på Høvringen øverst i Gudbrandsdalen, men den ble opprinnelig innkjøpt av NVE (Norges Vassdrags- og Elektrisitetsvesen) og har også vært eid av Lesja Bulldozerlag i Lesja.

Bombardier brukte både Ford V8-motor og 6-sylindret Chrysler industrimotor på 251 cid / 115 hk. I snøbilen

som museet har overtatt sitter det en slik Chrysler-motor koblet til en standard Chrysler 3-trinns manuell girkasse. Bombardier brukte forskjellige bilkomponenter i sin konstruksjon. Rattet er for eksempel fra Plymouth, mens instrumentene er fra Ford. Med bensinmotor, bare tre girutvekslinger, en egenvekt på drøyt to tonn og den store motstanden fra beltedriften ble disse beltebilene dyre i drift. I flatt, jevnt terreng var forbruket ca. 5 liter per mil, men i terreng der det måtte kjøres på 1. og 2. gir økte forbruket fort til 8 liter per mil. Under gode forhold var topphastigheten 70 km/t. Importøren reklamerte med at snøbilen kunne holde en gjennomsnittshastighet på 45 km/t. Det gjaldt begge modellene som ble solgt i Norge. Den minste hadde plass for 12 passasjerer eller 900 kg last, den største tok 15 passasjerer eller 1150 kg last. Begge modellene var like lange (539 cm), men hadde forskjellig bredde (150 og 200 cm).

Fra 1947 og i ca. 10 år fremover ble det solgt rundt 130 "snøbiler" i Norge. De kom fra Bombardier i Canada og var utviklet for snøforhold som lignet mye på våre hjemlige. Mange hadde forsøkt å utvikle et brukbart beltekjøretøy for bruk på snø, men kanadieren Bombardiers Snowmobile var den første virkelig funksjonelle løsningen.

Styringen foregår med ratt og to ski foran. Undersiden av snøbilen er helt innkapslet og glatt, både for å gi en kjelkeeffekt i snøen og for å forhindre at drivverk og bremsesystem tettes til med snø og is. Fotbremsen virker på mellomakselen. Det er tilgang til chassiskomponentene innenfra ved å løfte opp deler av gulvet. Beltene drives av fire 16" gummi hjul på hver side, disse har uavhengig oppheng.

Importen startet i 1947

Det var Colbjørnsen & Co. i Oslo som hadde importen av Bombardier. Firmaet hadde importert FWD lastebiler siden 1919, og fikk kontrakt med Bombardier i 1947. I løpet av en periode på ca. 10 år ble det importert rundt 130 snøbiler.

Joseph-Armand Bombardier fikk sin første patent for

en "snowmobile" i 1937. Under 2. verdenskrig produserte Bombardier 1900 beltebiler for militært bruk. Etter krigen lanserte Bombardier flere versjoner av snøbilen han hadde utviklet. I 1949 lå årsproduksjonen på 1000 snøbiler, men dette økte snart til det dobbelte. Snøbilene ble brukt til ordinær persontransport, poststrømer, ambulanseskjøring og redningstjeneste. Den klassiske snøbiltypen var i produksjon helt til 1982 i forskjellige utgaver.

Bombardier kom etter hvert med flere beslektede produkter. I 1953 ble belteraktoren Muskeg lansert, i 1955 presenterte fabrikken en spesiell beltetraktor for skogbruksnæringen og i 1959 kom snøscooteren Ski-Doo. Dette navnet passet ikke helt hos oss, derfor ble disse snøscooterne solgt som Varg og Bamse på det norske markedet. I disse ulvetider hadde det neppe passet med

produktnavnet Varg heller!

Bombardier i dag

Bombardier er i dag et stort konsern med et allsidig engasjement på området transportmidler. Bombardier produserer snøscootere, motorer, hjulgående terrengkjøretøyer, små elektriske biler, båter, forskjellige typer skinnegående materiell og jetfly. Bombardier har hovedkvarter og størst aktivitet i Canada, men har også fabrikker i USA, Mexico, Kina, England, Finland, Tyskland, Sveits,

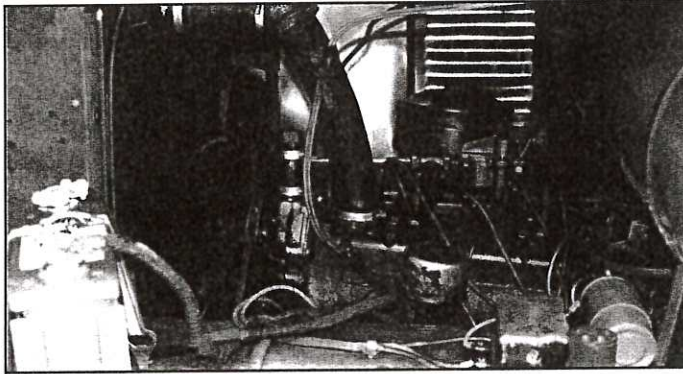
Østerrike, Belgia, Frankrike og Tsjekkia. På verdensbasis har Bombardier 56.000 ansatte. Bombardiens ekspansjon i de siste årene skyldes at selskapet har vært svært aktiv på oppkjøpssiden.

Et av de første oppkjøpene skjedde i 1970, da Bombardier overtok Lohner-werke i Østerrike og Lohners datterselskap Rotax. Rotax produserer motorer for blant annet snøscootere og motorsykler, mens Lohner var den første bilprodusenten i Østerrike. Dette skjedde i samarbeid med Porsche. Norsk Teknisk Mus-

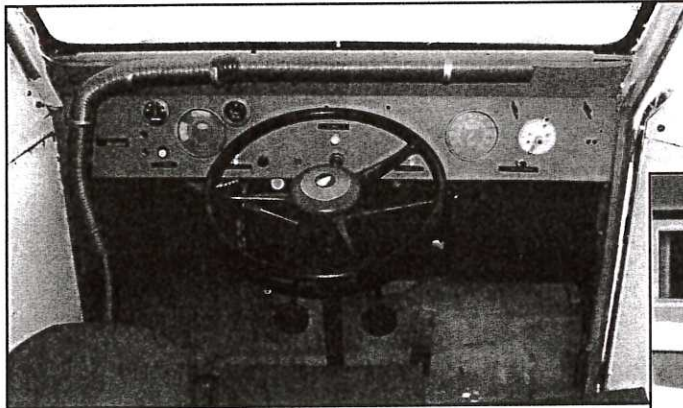
eum har forøvrig en elektrisk drevet Lohner-Porsche fra 1900.

Se også artikler om motorsleder, beltebiler og snøscootere i Norsk Motorveteran nr. 1/98 og 2/98. Dessuten anbefales Bjørn Ausjen Johannessens bok om Colbjørnsen & Co.: Familiefirmaet utenom allfarvei.

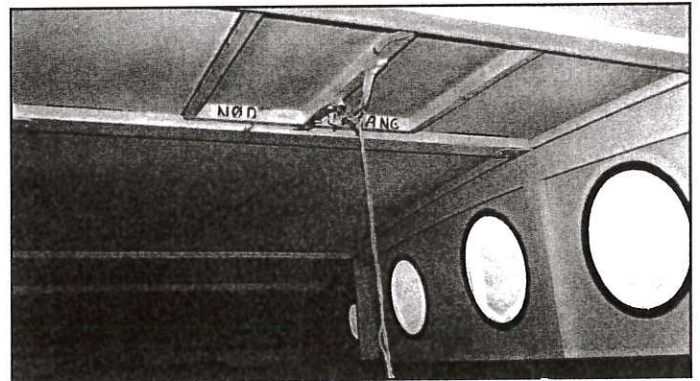
Slik ser snøbilen ut bakfra. Dette er den minste og smaleste typen.



Chrysler-sekseren kjenner vi, men her er den montert i hekken.

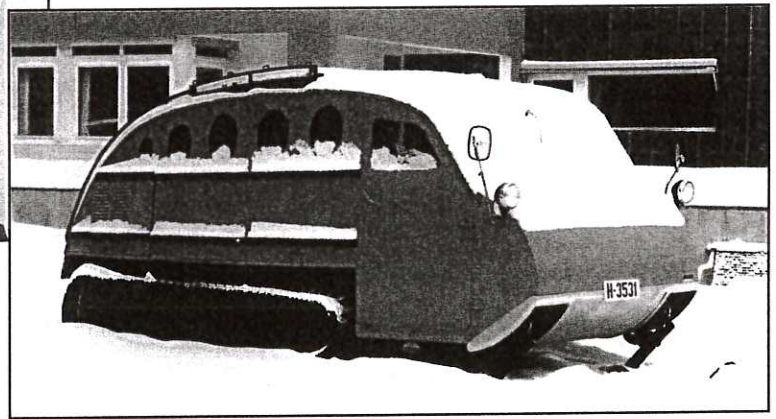


Norsk vegmuseum på Hunderfossen har en Bombardier av den største og bredeste utgaven. Den ble opprinnelig anskaffet av Vest-Telemark Billag og var senere i bruk ved Rondane Høyfjellshotell. Denne 1951 modellen har også 115 hk Chrysler-motor, Plymouth ratt og Ford instrumenter.



Interiøret er spartansk, men det er ihvertfall nødutgang i taket i tilfelle velt eller fastkjøring i ei skikkelig snøfonn.

Plymouth ratt og Ford instrumenter får en veteranbilentusiast til å føle seg hjemme i snøbilen Bombardier. Rattgir gir fritt gulv og plass for en passasjer på hver side av sjåføren.



Fra 1948-49 og i 10 år fremover var det flere snowmobileruter i Nord-Trøndelag, først og fremst i Lierne og Røyrvik der snøforholdene førte til at fjellbygdene ble isolert fordi det var umulig å holde veiene åpne. Fylkesbilene i Nord-Trøndelag hadde to snowmobiler i drift i dette området. Billaget Snowmo opererte også i Nord-Trøndelag, de hadde faktisk tre snøbiler, men vi vet ikke hvor disse ble brukt. Har noen av leserne nærmere opplysninger om Billaget Snowmo, er vi takknemlig for å høre om det. Snowmobilen på bildet, V-6734, ble anskaffet av Billaget Snowmo i 1952. Bildet er fra en brosjyre som importøren Colbjørnsen & Co. utga for å reklamere for årets nyhet: "Som man vil se er det foregått en stor forandring med disse nye typer, nemlig at det foruten ski også medleveres – som standard utstyr – 1 par fronthjul til innskifting på overgangsføre. Skiftingen tar omtrent 1 kvarter."

