



Denne artikkelen er gjengitt i  
Norsk vegmuseums årbok for 2020

# Bileventyret Troll - om bilen, dens pappa og to eiere

AV MASS HAUGEN, PAAL KVAMME OG HÅKON AURLIEN



Her er to Trollbiler ferdig bygd og klare til å vises frem i Lunde i 1957. Etter at to biler til var bygd, gikk produsenten over ende. Men en femte bil ble bygd av lokale ildsjeler, og i moderne tid er det også bygd en etterligning. (Foto: Per Kohl-Larsen)

# Bileventyret Troll - om bilen, dens pappa og to eiere

AV MASS HAUGEN, PAAL KVAMME OG HÅKON AURLIEN

Den norske bilen Troll er til tross for en svært beskjeden produksjon blitt legenda-risk. Bare fire biler ble laget, og så en bil fra gjenværende deler. Mye kan skyldes at historien om bilens utvikling og produksjon, og ikke minst om drivkraften bak, Per Kohl-Larsen, har vært omfattet av betydelig mystikk. I det senere er mye hittil ukjent historie kommet frem. Her er tre fortellinger om bilen og prototypen som står utstilt i Vegmuseets kjøretøyutstilling, om Per Kohl Larsens bakgrunn og hans utrettelige grundervirksomhet, og om hvordan to eiere fikk sine Trollbiler.

## Historien bak Trollbilen

Troll er en norsk bil produsert av Troll Plastkarosseri- & Bilindustri i Lunde i Telemark mellom 1956 og 1957. Bilen ble basert på en konstruksjon utført av tyske Hanns Trippel.

Ingeniør Trippel ble på 1930-tallet medlem i det tyske nazipartiet NSDAP, og med sin interesse og kunnskap om bygging av kjøretøyer var han en mann det tredje riket hadde bruk for. En tid ledet han den tidligere Bugatti-fabrikken i Frankrike, nå kalt Trippelwerke GmbH, som produserte militære kjøretøyer for Tyskland. Etter å ha sonet fengselstraffen han fikk for sine krigsforbrytelser startet han opp igjen med bilproduksjon. Han ble aldri noen stor bilbygger, men fikk produsert noen biltyper i beskjeden målestokk. En av disse var Trippel SK10, som man kan kalle Troll-bilens bestefar. Midt på 1950-tallet lagde han Trippel 750, bilen hadde glassfiber-karosseri og ble kun lagd i to eksemplarer.

Per Kohl-Larsen hadde norsk mor

*Mass Haugen er rådgiver ved Norsk vegmuseum og selv engasjert veteranbileier. (Foto: Morten Reiten)*



og tysk far, og han hadde bodd med sine foreldre i Norge fra sin fødsel i 1914 til familien flyttet til Tyskland i 1927. Kohl-Larsen tjenestegjorde for Tyskland i andre verdenskrig, og han var medlem av samme parti som Trippel. Sitt tyske kontaktnett fikk Kohl-Larsen senere god bruk for, da han skulle realisere sine drømmer om å starte bilproduksjon.

Høsten 1948 var Kohl-Larsen tilbake i Oslo. Tyskland lå i ruiner, og Norge var hans håp for en bedre framtid for seg og familien. I Tyskland ventet kone og fire barn. Norsk statsborgerskap fikk Kohl-Larsen ordnet ved ikke å fortelle den hele og fulle sannhet om sin fortid til myndighetene. På slutten av 1949 kom kone og barn til Oslo, og i 1951 kjøpte familien



Den norske bilen Troll ble bygd i bare fire eksemplarer i 1956 og 1957, men ble likevel legendarisk. Dette er den først bygde, som er utstilt i Norsk kjøretøymuseum. (Foto: Håkon Aurlien)

et hus på Nesodden. Kohl-Larsen var en driftig arbeidskar, han jobbet som bryggesjauer og deretter hos industribedriften Romo Fabrikker. Han snakket nærmest perfekt norsk, det gjorde livet lettere for ham da tyskere ikke var særlig populære like etter krigen. Drømmen om å starte bilproduksjon i Norge bar han med seg. I lille Norge var ikke bilsalg fritt, og blant folk flest var det et stort ønske om å kunne kjøpe seg egen bil - en som var produsert i den vestlige verden.

I 1954 startet Kohl-Larsen med å realisere sine planer. Staten måtte bli med på laget, og det skulle vise seg å bli en vanskelig affære. Fra innledende samtaler med Einar Gerhardsen til lisensproduksjon av biler var veien lang og hindrene mange. Byråkratiet var stort og langsomt, men Kohl-Larsen hadde et voldsomt pågangsmot. I januar 1955 reiste han til Trippel i Stuttgart og fikk undertegnet en intensjonsavtale om lisensproduksjon i Norge

av en noe oppdatert Trippel 750, samt rettigheter for salg i Norden. Romo Fabrikker stod bak søknaden til myndighetene, men etter et snaut år var svaret nei. Kohl-Larsen ga ikke opp, og fikk senere Industridepartementet til å anbefale fritt salg av 500 kjøretøyer i året. Handelsdepartementet satte en stopper for bilsalg, da Norge hadde en handelsavtale som gikk ut på at vi skulle kjøpe biler fra østblokklandene.

Til tross for sviktende samarbeid med Trippel, og problemer med norske myndigheter, var planen om å bygge biler høyst levende. I 1956 fikk han en tillatelse til å bygge en serie på 15 biler. Samarbeidet med Trippel hadde kollapset, og med det forsvant også planene om å lage en hekkmotorisert bil. Kohl-Larsen skiftet nå konsept til Gutbrod chassis med frontmotor. Den tyske Gutbrod-fabrikken hadde lagt ned bilproduksjonen to år tidligere, men hadde en mengde usolgte deler liggende på lager.



Byggingen av glassfiberkarosseriene i Lunde gikk sakte, for ingen i Lunde hadde erfaring med materialet. (Foto: Per Kohl-Larsen)

#### FØRST MOSS OG SÅ LUNDE

På Kambo ved Moss hadde Kohl-Larsen leid lokaler, og man satte i gang med å forandre de støpeformene som hadde kommet fra Trippel samt egen produksjon av nye karosserideler. Nå hadde de jo ikke lenger Trippel-chassiset karosseridelenes skulle monteres på.

En av Trippels menn, ingeniør Bruno Falck, kom til Norge for å bli teknisk leder for Troll-produksjonen. Men ikke lenge etter de hadde mottatt de første delene fra Gutbrod, ble Kohl-Larsen & co kastet ut av lokalene i Moss.

Deretter havnet bilproduksjonen i telemarksbygden Lunde, som var svært interessert i nye arbeidsplasser. Troll Plastkarosseri- & Bilindustri ble stiftet i august 1956 og flyttet inn i ledige lokaler. Arbeidere ble ansatt, og man kom så smått i gang. Finansiering var et stadig tilbakevendende problem. Selve arbeidet gikk sakte, det var ingen i teamet som

hadde noe særlig erfaring med glassfiber, så det ble mye prøving og feiling.

I oktober 1956 kunne endelig Kohl-Larsen vise fram en kjørbare og komplett Troll Sportcupé 700. Året etter ble ytterligere tre biler ferdige, før det hele stoppet opp av økonomiske årsaker. I mai 1958 gikk familiens hus på Nesodden på tvangsauksjon og Kohl-Larsen hadde en gjeld på flere hundre tusen kroner. En bil ble i ettertid satt sammen av en privatperson som kjøpte deler fra fabrikkens tvangsauksjon i 1959.

Kohl-Larsen startet senere Lista Plast, før han ble fabrikkbestyrer for skumplastbedriften Mafas i Mandal. Han jobbet også i skumplastbransjen i Kuwait, India, Nigeria og Saudi-Arabia, men noe mer bilproduksjon ble det ikke. Per Kohl-Larsen døde 12. april 2001.

Men la oss kikke nærmere på verdens aller første Troll-bil, som Kohl-Larsen kjørte med i noen år. Bilen eies i dag

av Norsk vegmuseum, og kan beskues i utstillingen på Norsk kjøretøyhistorisk museum på Hunderfossen.

### VERDENS FØRSTE TROLLBIL

Men tilbake til 1956, hvordan klarte Kohl-Larsen å få til en fiks ferdig kjørbil bare snaut to måneder etter at han hadde vist pressen et uferdig karosseri som var stablet opp på murstein? Svaret er det vi kan kalle en donorbil. Kohl-Larsen kjøpte en 1953-modell Gutbrod Superior i Stuttgart tidligere i 1956, og benyttet den som bruksbil i Norge. I flere måneder kjørte han på tyske skilter, før den fikk norsk identitet med C-71333.

At valget falt på en Gutbrod som bruksbil var naturlig, da Troll skulle bygges på et Gutbrod-chassis. Ved å demontere karosseriet på denne bruksbilen og sette på et Troll-karosseri skapte man den første Troll. Dette har Paal Kvamme, forfatter av «Drømmen om Troll», funnet bevis på i et brev fra Kohl-Larsen til politimesteren i Telemark. I brevet skriver bilgründeren at C-71333 er avmontert, bilen er ombygget til Troll og ruller videre på prøveskilt H-14.

Kohl-Larsen brukte bilen som sin privatbil, hele tiden på prøveskilt, til den havnet på tvangsauksjon i Farsund den 21. august 1958. Bitte Kalleberg kjøpte bilen for 5000 kroner, hun var den eneste som la inn bud. Ifølge Kalleberg var det ingen andre som ville ha en bil der motoren hørtes ut som en gressklipper. Ideen var å selge bilen tilbake til Kohl-Larsen straks hans økonomi hadde bedret seg, men slik gikk det ikke. I november 1958 fikk bilen kjennemerke K-12576, og chassisnummer 01-56 i papirene hos Statens

Bilsakkyndige. Det er litt merkelig, ettersom donorbilen allerede var registrert med chassisnummer 71515E. Det nummeret burde man kanskje funnet, men på den annen side så var det ikke krav til et synlig chassisnummer på den tiden.

Ikke lenge etter bilkjøpet flyttet Bitte Kalleberg og sønnene til Amerika, der Bittes ektemann Kornelius allerede hadde jobbet som snekker i 3 år. Kohl-Larsen fikk da lånt bilen, og han brukte den blant annet på ferie med familien til Tyskland i 1959. Det kan virke som bilen ble pusset opp og noe endret av Kohl-Larsen på den tiden, men alt dette er noe uklart. Ettersom ekteparets sønn Alf trengte en bil for å kjøre til skolen, ble bilen eksportert til Amerika i 1963.

En dag Alf kjørte med bilen falt den ene døren av. Et lokalt verksted skulle se på skaden, men bilen ble bare stående utenfor verkstedet uten at det skjedde noe. Etter hvert som tiden gikk, glemte familien bilen. Kalleberg junior syntes det var flaut å bruke den lille norske bilen, og det gjorde nok sitt til at den var lett å fortrenge fra minnet. På den tiden var det store amerikanske biler med brummende V8 motorer som var i vinden.

### FUNNET IGJEN SOM VRAK

Tre tiår senere fikk bilentusiast Ole Birger Gjevre på Fagernes tips om at det stod et Troll-vrak i New Jersey. Bilsamler Donald Touw hadde kjøpt en bilsamling, og Troll-bilen hadde fulgt med på kjøpet. I 1995 var bilen tilbake i Norge, og ble restaurert hos Norsk kjøretøyhistorisk museum på Lillehammer før den havnet i deres utstilling. Ildsjelene bak restaureringen var Roar Torgersen, Andreas Sag-



Den første prototypen på prøveskilt H-14. De fire bilene fra fabrikken i Lunde hadde alle bakoverhengslede dører. (Foto: Per Kohl-Larsen)

bakken og Alf Haugen. Etter det vi vet ble det ikke lett etter chassisnummeret under restaureringen.

Etter at bilen kom til Norsk vegmuseum ble det gjort forsøk på å finne chassisnummeret, men uten hell. Bilen burde jo ha to ulike chassisnummer, men så langt hadde ingen funnet noe som helst. Etter at boken «Drømmen om Troll» (2019) kastet nytt lys over både Troll-historien og bilen vår, ble det større fokus på å finne det manglende chassisnummeret. Museet samarbeidet med Kvamme og Troll-entusiast Dagfinn Dahlen om å komme til bunns i mysteriet.

Da Kvamme sendte et foto som viste eksakt hvor rammenummeret på en Gutbrod Superior skulle finnes, ble sammenhengen klar: Rammen på vår bil hadde blitt påsveiset et ekstra langsgående rør på begge sider lengst fram, og chassisnummeret var altså skjult bak denne ombyggingen, kunne det se ut som. Men vi var ikke tilfreds med manglende resul-

tater, så ytterligere undersøkelser ble foretatt.

I november 2019 kom gjennombruddet. Vår mekaniker Odd Jarle Løvold hadde da demontert dynamoen og rengjort øvre del av ramma, altså akkurat det området som til vanlig ble skjult av dynamoen. Her kom rammenummeret frem i lyset, men det var verken donorbilens 71515E eller 01-56. Nummeret som

Et nytt og ukjent chassisnummer 71692 kom for dagen i november 2019. (Foto: Odd Jarle Løvold)





Ole Christian Simonsen har sin Trollbil i utstilling på bilmuseet på Klepp utenfor Stavanger. (Foto: Håkon Aurlien)

### De fem Trollbilene

Bil 1 eies av Norsk vegmuseum.

Bil 2 har understellnummer VDN 1165 og regnr E 106, og eies av Johan Benhard Ugland, Grimstad.

Bil 3 har understellnummer 71693 og eies av Norsk Teknisk Museum. Den er den eneste med rød lakk og har også forhøyet tak over baksetet.

Bil 4 har understellnummer 71694 og regnr H 28794, og eies av Ole Christian Simonsen, Sandnes.

Bil 5 har understellnummer 71695 og regnr H-65674. Den eies av Street Cars Lunde v. Bjørn Røraas, Nome, og er den eneste med forhengslede dører.

Den femte Troll-bilen står i et utstillingsvindu i sentrum i Lunde i Telemark. (Foto: Håkon Aurlien)



har ligget godt gjemt i mange tiår, var et til da ukjent Gutbrod-nummer: 71692. Samme bil har altså hatt tre ulike chassis-numre.

Hva har skjedd, og hvorfor har ramma dette nummeret? 71692 er det laveste kjente nummeret i rekken av Gutbrod-rammer som Kohl-Larsen importerte i 1956. En mulighet er at man ved et tidspunkt slo inn dette nummeret for at bilen skulle fremstå som en totalt ny bil ved et eventuelt salg, og ikke en bil som egentlig var en aldrende 1953-modell. En mer troverdig teori er at donorbilens gamle ramme på et tidspunkt har blitt byttet med en ny ramme som Kohl-Larsen hadde liggende.

Dette understøttes i at bilen var innblandet i flere kollisjoner, og karosseriet har flere ganger vært utsatt for omfattende reparasjoner. Det er ikke utenkelig at ikke bare karosseriet, men også rammen ble så skadet at denne ble byttet.

Det hører med til historien at Kohl-Larsen tok med seg ulike Troll-deler da han flyttet til Sørlandet i 1958. Et halvferdig, ubrukt Troll-karosseri dukket opp på en låve på Sørlandet i 2018, og innehaveren kunne fortelle at han tidligere også hadde et chassis som ble kastet grunnet rust. Kan det være chassiset med nummer 71515E, altså det første kjente på vår bil? Det får vi nok aldri vite. Flere svar kan man kanskje få ved å skjære opp sveisen og fjerne det ekstra rammerøret? Bak der kan det skjule seg flere bevis. Men bilen er en museumsgjenstand, så slike tiltak er nok ikke aktuelle for dette eksemplaret av norsk bilhistorie.

Kilder: Paal Kvammes "Drømmen om Troll", Dagfinn Dahlen, Håkon Aurlien



Paal Kvamme er forfatter av dokumentarboken «Drømmen om Troll» (2019).

## Trollets pappa

Da Troll kom ut i daglyset midt på 1950-tallet, var det en sensasjon. Avisene brukte både forsider og atskillige spaltmeter på den norske bilen. Men hvem mannen bak det ambisiøse bilprosjektet var, ble det skrevet lite om. Det ble sagt at Per Kohl-Larsen var ingeniør, hadde jobbet som kaffedyrker i Afrika, og særlig mer enn det var ikke kjent.

Å finne ut mer om Per Kohl-Larsen var helt sentralt da undertegnede gjorde research til dokumentarboken «Drømmen om Troll». Først mellom hyllene i tyske krigsarkiver begynte Per Kohl-Larsens fortid å bli tydelig.

### LIVET I AFRIKA

Per Kohl-Larsen ble født i Kristiania i 1914, som sønn av Ludwig Kohl og Margit Larsen, som begge senere tok etternavnet Kohl-Larsen. Ludwig var tysk lege og forsker, mens Margit var datter av den norske hvalfangstpionéren C.A. Larsen. Familien flyttet mye, blant annet

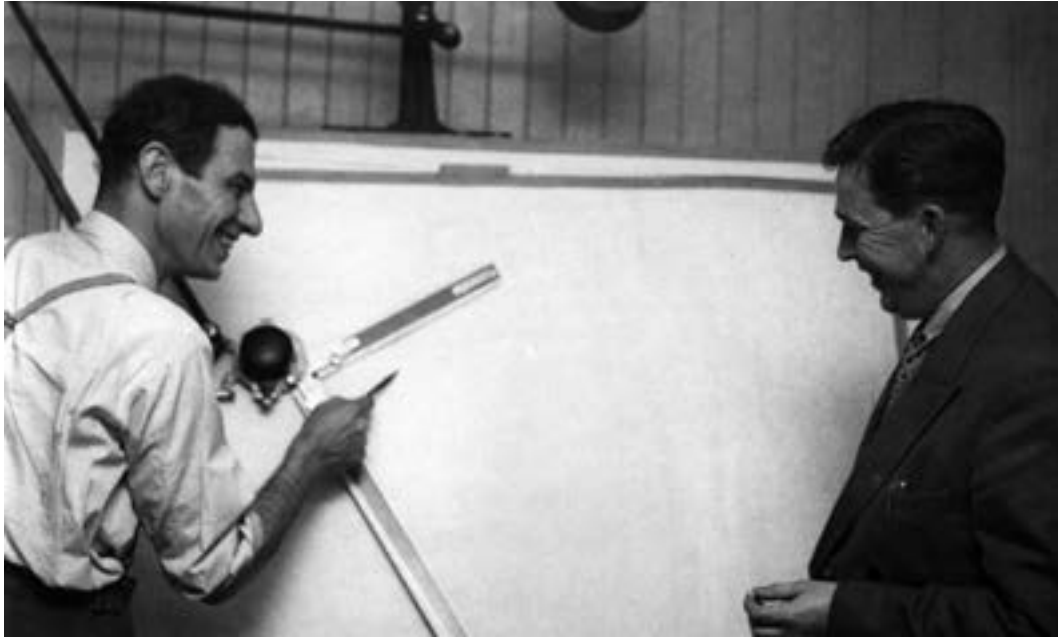


Per Kohl-Larsen ble født i Kristiania i 1914, vokste opp dels i Norge, Tyskland og Tanzania, og kom til Norge i 1948 etter å ha fortalt en skrone om egen innsats under krigen. (Foto: ukjent)

var Ludwig distriktslege i Finnmark, og rundt 1930 flyttet Pers foreldrene til Afrika for å drive nye forskningsprosjekter. Per vokste opp hos slektninger i Norge og Tyskland, der han ble syk og mistet hørselen på det ene øret. I 1933 flyttet han etter foreldrene til deres kaffeplantasje i det som i dag er Tanzania.

Faren, som var avhengig av statlig støtte til sine forskningsprosjekter, meldte seg tidlig inn i Hitlers nazi-parti. Også Per meldte seg inn i NSDAP. Han giftet seg med kjæresten Gretel, og sammen fikk de fire barn i Afrika.

I 1939, da annen verdenskrig kom stadig nærmere, returnerte familiene til Tyskland. Her skal Pers noe særpregete



Per Kohl-Larsen viser frem tekniske tegninger til Lunde-ordfører Olav Haugane. (Foto: ukjent)

sjåførstil ha ført til at han ble stoppet av en nokså sinna trafikkpoliti.

– Hvor i all verden er det du har lært å kjøre? I Afrika, spurte politimannen hissig.

– Det stemmer, svarte Kohl-Larsen før han kjørte videre.

#### TATT TIL FANGE I TUNISIA

Som ung mann, og mangeårig medlem av nazipartiet, ble Per Kohl-Larsen raskt innrullert i Wehrmacht. Det må ha vært en rar situasjon: hans ene hjemland var i krig med hans andre. Kohl-Larsen tjenes-tegjorde både i Berlin, Polen og Praha, og i 1942 ble han sendt til Tunisia for å kjempe i det som skulle bli et av de store vendepunktene under annen verdenskrig: slaget om Nord-Afrika. Her ble Kohl-Larsen tatt til fange, og resten av krigen satt han som britisk krigsfange.

Etter krigen var han igjen fri, men i et

Tyskland som var bombet sønder og sammen. For å gi sin sultende familie en bedre fremtid, ville han tilbake til Norge. Det klarte han først i 1948, da han ifølge egne notater rømte i en kano fra Tyskland til Danmark. Her ble han arrestert, men fikk snart dra videre til sitt fødeland.

I Oslo fortalte han en skråne om at han hadde vært hemmelig agent for de allierte under krigen, noe byråkratene tok for god fisk. Han løy for myndighetene, men han gjorde det for å sikre sin egen familie.

Snart var også Gretel og ungene på plass i Norge, og etter noen strøjobber satset Per Kohl-Larsen alt på å skape det han så at folk virkelig sultet etter: muligheten til å kjøpe sin egen bil midt under bilrasjoneringen. Og var det ikke lov å importere bil, så kunne man vel lage den i Norge?

Per Kohl-Larsen foran verkstedet i Lunde i Telemark i 1956. I bakgrunnen står Gutbrod-bilen som ble brukt som donorbil til den første prototypen. (Foto: ukjent)



#### OLYMPISK PÅGANGSMOT

Kohl-Larsens iherdige innsats med å få norske myndigheter med på prosjektet, er intet mindre enn forbløffende. I årevis tråkket han

opp og ned i maktens korridorer, med avslag etter avslag som resultat. Fikk han ja fra ett kontor, fikk han nei fra det neste. Likevel fortsatte han sitt utrettelige forsøk på å få i gang en norsk bilindustri, og etter flere års hvileløst arbeid begynte det å løsne.

Kohl-Larsen måtte flere ganger skrinlegge gamle planer og legge nye. Han var både sjarmerende og oppfinnsom, han var flink til å formulere seg, og hadde et helt ufattelig pågangsmot. Dessuten SKULLE han skape en norsk bil. Siden det ikke var noe forbud mot at private kjøpte bildeler fra utlandet, ville Kohl-Larsen starte et selvbyggerlag, der private offisielt importerte egne deler gjennom Kohl-Larsens firma. Snart ble denne muligheten stoppet av staten. Men Kohl-Larsen ga ikke opp.

#### TRIPPEL-TRØBBEL

Han fikk likevel dispensasjon fra det nye forbudet, og tillatelse til å bygge en prøveserie på 15 biler. Tanken var å lisensprodusere Trippel 750 i Norge. Dette var en liten glassfiberbil konstruert av Hanns Trippel, en bekjent av Kohl-Larsens far - og definitivt en mann med broket fortid.

Samarbeidet med Trippel raknet, og med det forsvant delene som Kohl-Larsen skulle bygge bil av. Kohl-Larsen dro til Tyskland og sikret seg nye avtaler med den nedlagte bilfabrikken Gutbrod. Det betydde en stor omveltning av planene. Trippels bil var hekkmotorisert, men Gutbrod-delene var til en frontmotorisert bil. Hele bilen måtte dermed bygges om, og tilpasses de få støpeformene som hadde kommet til Norge. Men Kohl-Larsen ga ikke opp.



Kazimiers Gruszewski sliper taket i Lunde. Bak han står Gudleik Halland og Birger Gundersen. (Foto: Per Kohl-Larsen)

### OPTIMIST

Bil ble det. Fire Trollbiler ble laget i telemarksbygden Lunde fra høsten 1956 og til Troll Plastkarosseri- og Bilindustri krasjlandet ett år etter. Selv om Kohl-Larsen var populær blant de arbeidsledige telemarkingene som skulle bygge Troll-bilen, var han mer optimist enn realist.

Økonomien i prosjektet var elendig. Uten tillatelse til fritt salg av Troll var det vanskelig å få investorer. Uten penger fikk de ikke deler til å lage biler, og uten biler å selge ble det ikke inntekter. Noen stor bedriftsleder var Kohl-Larsen kanskje ikke. Troll er kanskje verdens eneste bilfabrikk som ikke førte regnskap, og skatter og avgifter ble ikke betalt, ble det sagt etterpå. Kreditorerne freste, og snart kom lensmannen på døren og tok pant i eiendeler. Eksterne konsulenter som ble

hyret inn for å analysere bedriften, rapporterte at Kohl-Larsen «har så vidt en kan forstå for sterk tendens til å overse vanskeligheter».

### OVER ENDE

Til tross for nye forsøk på å starte opp, både i Nordland og i Danmark, var det snart kroken på døren. Høsten 1957 hadde drømmen blitt et mareritt. Kohl-Larsen hadde lånt penger i øst og vest, alt for å holde liv i bildrømmen til produksjonen fikk opp farten. Familien var så bankerott som det er mulig å bli. De hadde mistet alt, inkludert huset, og Kohl-Larsen hadde til og med lånt sønnens sparepenger for å få Troll til å overleve.

Familien, som nå talte seks barn, tok med seg et halvferdig Troll-karosseri og



Kohl-Larsen brukte den første prototypen som privatbil. Her er han på tur til Sørlandet med en kjøkkenvask surret på taket. (Foto: Per Kohl-Larsen)

flyttet til Sørlandet. Her fikk Per jobb i et firma som laget kjøkkenbenker i glassfiber. Også dette selskapet gikk snart over ende, men Kohl-Larsen ga ikke opp troen på plast og glassfiber. Tvert imot - selv etter å ha mistet alt, var Kohl-Larsen snart klar for å gå i gang med å bygge en ny norsk glassfiberbil.

– Etter alle personlige slag er min tillit til denne oppgave så stor at jeg på ingen måte kan gi opp, skrev han i et brev til en mulig investor mot slutten av 1958.

Slik skulle det ikke gå. På Sørlandet laget han derimot både glassfiberbåter og designmøbler. Noen år etter Troll-kollapsen laget han en spesiell redningsstige for å redde folk som hadde gått gjennom isen. Han fant også opp en énmanns redningskapsel til bruk for skibbrudne - også denne i glassfiber.

### EN BITTER MANN

I mange år var Troll noe man aldri snakket om i familien. Etter Troll-havariet ble Per Kohl-Larsen anmeldt for bedrageri av bilimportør Armin Skotvedt, som aldri fikk bilen han hadde betalt for. Kohl-Larsen ble frifunnet i retten, men var i mange år bitter på staten etter å ha tapt alt i forsøket på å gjøre Norge til bilprodusent.

Per Kohl-Larsen fortsatte å jobbe med plastprodukter, ikke minst skummimadrasser, både i Norge og utlandet. Han døde i 2001, uten å ha lykkes i forsøket på å gjøre Norge til en bilproduserende nasjon.

Paal Kvammes dokumentarbok «Drømmen om Troll» kan kjøpes på Norsk vegmuseum.



Inger-Lise og Tor Harald Korpås på tur til Hvaler med sin da Haldens-registrerte Troll, trolig i juni 1962. (Privat foto)

-Vi har prøvd å samle det vi husker fra tiden vi var Trolleiere, men det er jo tross alt over 50 år siden. Selv om Troll selvsagt var en meget spesiell bil, er det sannelig ikke lett å komme med helt eksakt informasjon, sier Tor Harald Korpås.

Han og kona kjøpte bilen i mars 1961 mens de studerte i Oslo, og tok den med videre til Fetsund 1963/64. -Vi fant den i en annonse i Aftenposten og selgeren var snekker Karl Erik Johnsen, Sandvika utenfor Oslo. Vi solgte en Ford V8 cabriolet 1936 for kr 500, brukte penger vi hadde tjent i ferien pluss noe av studielånet, og betalte kr 3000 for den, minnes han.

*Sammefattet av Håkon Aurlien*

## Kjørte Troll fra 1961

-Vi synes det er vemodig å tenke på at vi har eid en av ytterst få norskproduserte personbiler, sier Tor Harald Korpås i Halden. Han og kona eide den tredje bygde Trollbilen i tiden fra 1961-64. Det var etter at den fikk høyt tak bak, men mens den fortsatt var hvit. Nå står bilen på Teknisk museum i Oslo.

-Trollbilen hadde etter vår mening potensiale til å bli videreutviklet i Norge. Vårt land skulle snart, takket være oljen, oppleve en økonomisk fremgang som gjorde det mulig for de fleste som ønsket det å eie egen bil, sier Korpås.

### ALLEREDE OMBYGD

-Bilen var da allerede ombygd, taket var hevet noe bak, og det var satt inn et annet bakvindu i stedet for originalen. Jeg tror han sa at han gjorde det for å kunne bruke bilen som varebil, sier Tor Harald Korpås.

Han har et artig minne fra da han registrerte bilen i Halden i april 1961 som B 50789, og fikk overlevert registreringskortet fra daværende bilsakkyndig i Halden, Odd Edwardsen.

-Jeg gjorde han oppmerksom på at det sto tre i stedet for to sylindre blant tekniske data. Jeg mente det kunne føre til trøbbel med tollen på Svine-

Inger-Lise og Tor Harald Korpås har hatt mange biler, og kjører 58 år senere en Volvo (Privat foto)



sund. Vi var jo ofte i Sverige den gangen også, mest på badeturer om sommeren. Edwardsen åpnet panseret, telte til tre ved å peke, først på tennpluggene 1 og 2 og deretter på innsprøyningsenheten og sa «dette sier du er nr 3, tollereren har likevel ikke noe peiling på motoren i denne bilen skjønner du».

-Det var den gangen, kommer det med en god latter fra Tor Harald Korpås.

### SMÅ PROBLEMER

-Vi hadde en del små og et par større problemer med bilen. Det som skapte mest besvær, men også mange hyggelige opplevelser på veiene mellom Oslo (studentbyen Sogn) - Halden - Fetsund (også en ferietur til København) var toppakningen som stadig røk, forteller han.

-Vi hadde alltid med pakningsmateriell og verktøy (hammer, meisler samt diverse skiftenøkler). Bilen hadde for vane å stoppe på veien, først så begynte det å ryke damp av eksosen, så stoppet motoren. Så var det å gli inn til siden, sette seg ned i veigrøften eller skogsbrynet i indre Østfold, og hakke ut og lage ny pakning med hjelp av pakningssement. Det var jo ikke mulig å få tak i originaldeler nei.

-En annen gang røk den ene forakselen, men da hadde vi en dyktig smed i Fetsund hvis motto var «ingenting er umulig for Gud eller en god smed». Han sveiset den sammen og den holdt i hvert fall den tiden vi hadde bilen.

-Gasspedalen var også noe uberegnelig, husker godt en gang i Karl Johans-

gate da den hengte seg opp, og vi måtte kjøre med full gass til hybelen på Sogn kun med kløtsj og brems. Da gikk det unna!

### STOLTE EIERE

-Men det var også mye positivt med Trollbilen, vi var stolte av å vise frem motoren til venner og forklare hvorfor den ikke hadde forgasser. Den hadde jo direkte bensininnspøytning som få hadde hørt om på den tiden.

Den hadde også separat smøring fra egen oljetank for totaktsolje, også en nyhet den gangen. Dette tiltrakk seg stor oppmerksomhet i studentmiljøet på Blindern og i forskermiljøene på Institutt for energiteknikk og Forsvarets forskningsinstitutt og FFI Kjeller.

-Vinteren 1963/64 bodde vi på Fetsund, det var en kald vinter, ofte temperaturer rundt - 20 grader, men likevel var den lett å starte, da vi hadde en





Bil tre var malt rød da den ble gitt til Teknisk museum, og i 1983 lånt ut til det da nye kjøretøymuseet i Lillehammer (Foto fra Jan Tolfsbys samling ved Østfoldmuseene / Halden historiske Samlinger)

sprayflaske med bensin som vi brukte til å gi luftinntaket til motoren noen dusjer før start. Vi hadde også datidens motorvarmer, en kokeplate montert på to-hjuls trillevogn som vi trillet under bilen og trykket plata i kontakt med motorens bunnpanne.

-Det var stadig folk som kom bort til oss og beundret bilen, og vi husker at en gang den var til smøreservice hos Mercedes (Cederwall Larsen og Patt) ved Ullevål stadion, ble det skrevet Porsche på kvitteringen. Det syntes vi var stor stas og rettet ikke på det!

-Vi hørte aldri noe om at vår bil var lotterigevinsten. Vi spurte Teknisk museum om de var interessert i Trollet vårt, men de tok kun imot donasjoner, og vi hadde ikke råd til å gi den bort den gangen. Vi solgte den for ca kr 2000.

-Hvem som kjøpte bilen, kan vi ikke huske, heller ikke eksakt når, men vi tror det kan ha vært våren 1964, vi bodde jo på Romerike den gangen, så det kan vel være da vi eide den at den ble sett der.

I 1962 rygget en ukjent på Trollet slik at den fikk en skade på venstre forskjerm. Den reparerte Tor Harald med stålplast, slipte, pusset og sprøytelakkerte den med kremgul Bengallakk ved hjelp av en støvsuger. -Vi ble lei oss da vi for mange år siden så den igjen som rød-lakkert på Norsk kjøretøymuseum i Lillehammer, forteller Tor Harald Korpås.

## Kjøpte Troll i 1977

-Jeg hadde en DBS-sykkel og Tempo moped som var laget på Sandnes, og visste at det var laget bil i Norge. En norsk bil kunne vært artig å ha i en liten samling. Slik forklarer Ole Christian Simonsen at han kjøpte sin Trollbil for 45 år siden. Nå er den utstilt på Rogaland Bilmuseum i regi av Gammelbilens Venner.

I 1975 hadde Simonsen hørt at det skulle befinne seg en bil i deler i Skien, og fikk god hjelp av en slektning av kona til å finne verkstedet. -Vi satte oss da i bilen vi hadde, en 1955 MB 190 SL, og kjørte

-Som utstillingsobjekt er den gild å ha! Er ikke så veldig god å kjøre, forteller Ole Chr. Simonsen om Trollbilen han har utstilt på Rogaland Bilmuseum. (Foto: Håkon Aurlien)

til Skien for å beskuet et Troll. Bilen var sort, og selvfølgelig ikke for salg. Eierne skulle som i mange andre slike tilfeller restaurere den til vinteren eller neste år en gang. Men de likte at vi kom så langveisfra i en gild femtitalsbil for å beskuet Trollet, forteller han.

Det gikk et år til før han ringte igjen. Fortsatt var det ikke snakk om salg, selv om ingen ting var gjort med den. Men i 1977 ble den avertert til salgs. -Jeg ringte selger, som husket en bilsyk kar fra Sandnes som hadde kommet langveis i en 50-talls MB. Etter noe frem og tilbake ble det heldigvis handel, minnes han.

Da han hadde hentet bilen, viste det seg at den var dårligere enn han trodde. For- og bakruter var demontert, sideruter manglet, og en dør var ødelagt. Motor og gear var demontert, drivaksler helt borte sammen med mange andre deler. -Jeg hadde kjøpt et ukurant objekt i bøtter og spann, forteller han.

Sammen med venner begynte han så smått å montere deler for å se om det kunne bli et kjøretøy på ny. Nye drivaksler ble laget. De hadde ingen ting å se etter, så dette ble en stor oppgave. Nye vinduer måtte lages. Hjulcapsler og mye annet ble skaffet. I 1979 ble det så bestemt at Gammelbilens Venner skulle vi ha sin første utstilling, og at Trollbilen skulle være et trekkplaster.

-Den ble da lakkert hvit igjen, fargen som Per Kohl-Larsen sa at alle burde ha da jeg besøkte han i Mandal, forteller han.



-Motoren var litt vanskelig å få til å gå. Jeg kjøpte en Gutbrod motor i Sverige, 600ccm. Den passet ikke, skulle nok vært en original 700. En venn mente at en Saab motor muligens kunne passe, men nei. Etter mye spekulasjoner satte vi igang fiksing av originalmotoren. Bosch innsprøytning ble overhaldt. Toppakning ble laget med matpapir som mal, deretter utstanset på et oljeservicefirma lokalt. Begge deler virker fortsatt, forteller han.

Ved registrering fikk han beskjed om at han måtte skaffe frem tollpapirene for å få skilte på bilen. Det hjalp ikke at bilen var laget i Norge og ikke hadde vært utenlands. -Heldigvis var det en bil-sakkyndig som overhørte samtalen. Han hadde vært med å reparert bilen og gikk god for at alt var i orden, minnes han.

-Bilen er original så langt det har latt seg gjøre, er registrert, kjørbart og er kjørt 29000 km. Som utstillingsobjekt er den gild å ha, men ikke så veldig god å kjøre, forteller Ole Chr. Simonsen.