

GRØN AGENDA OG GLOBAL INSPIRATION

Jens Martin Skibsteds design spænder vidt og bredt – fra ekstraordinære kreationer som den flyvende bil *Terrafugia Transition* til finurlige gimmicks som cykelslips og -butterfly med reflekterende grå striber, der ifølge produktbeskrivelsen er velegnet til såvel cykelstien som dansegulvet. Bæredygtighed er omdrejningspunktet i alle hans aktiviteter, og han har vundet et utal af priser, stiftet flere designfirmaer og er nu partner i det globale designbureau *Manyone*.

Jens Martin har de sidste godt 20 år gjort forretninger og rejst i Kina, og jeg tog en snak med ham for at blive klogere på, hvordan han har oplevet Kinas udvikling samt samspillet mellem vestlig og kinesisk tilgang til design.

I centrum af Jens Martins produktportefølje står den verdenskendte *Biomega-cykel* parkeret. Køretøjet, der med stilren æstetik og et letgenkendeligt stel skiller sig ud i Københavns pumpende cyklistpuls, indkapsler Jens Martins mangeårige arbejde med industrielt design og brændende interesse for fremtidens mobilitet. En passion, der har taget ham verden rundt, bl.a. som den første dansker til at holde en af de anerkendte TED-talks, og som den første danske Young Global Leader af World Economic Forum.

Det globale aftryk er også at finde på Biomega-cyklen, hvis modeller er opkaldt efter storbyer som New York og ikke mindst Peking – en ladcykel, der trods sine kun to hjul giver associationer til de kvikke godstransporterende køretøjer, der hyppigt suser forbi i det kinesiske gadebillede.

Det er dog ikke i den kinesiske hovedstad, at Jens Martins Kina-relation har sit udspring. Miljø og bæredygtighed har altid haft betydning for ham. Som ung stemte han på De Grønne, og det var også med en grøn naivitet i bagagen, at han i 1998 satte sig på et fly med kurs mod verdens cykelproduktionsmekka, Taiwan. Det efterfølgende år blev Biomega-cyklen lanceret.



Biomegas stand i 2018 på CIIE, The China International Import Expo, i Shanghai. Kinas første importmesse blev arrangeret for at bidrage til at formindske handelsoverskuddet. CIIE var et forslag fra Xi Jinping, der deltog i messen.

Foruden en trykkende varme, frodige landskaber, varme kilder og en ubetinget gæstfrihed blev han mødt af en fremmed måde at tænke mobilitet og byplanlægning på. I Europa og Vesten generelt kan vi lide at tænke i hierarkier – måske fordi vores byer er konstrueret med udgangspunkt i en borg i bymidten, der skulle beskytte konge og borgere – men Taiwan var anderledes, fortæller Jens Martin. Et bycenter er ikke et fast koncept, og Taiwan bar præg af, at alt lå placeret først og fremmest afhængigt af praktisk tilgængelighed.

Ligeledes var der en anden tilgang til design. Kvantitet var i højsædet, og idéen om

en cykel som mere end funktionel og masseproducerbar resulterede i rynken i de taiwanesiske pander, når han bevægede sig rundt på messer i jagt efter de rette cykeldele og leverandører.

Årene gik, Jens Martins ture mellem Danmark og Taiwan blev flere og flere, og Biomega-cyklen blev udbredt til markeder verden over. Et tæt venskab til en lokal producent fik ham dybere ind under huden på den kinesiske kultur, og Fastlandskinas fremstormende økonomi op gennem 00'erne skulle vise sig kun at gøre Jens Martins Kina-relation tættere. Et Kina med galoperende appetit og en smag for Vesten.

Shenzhen rimer i dag på tech, entreprenørskab og innovation. Kinas svar på Silicon Valley er i centrum for landets teknologiske fremstød både nationalt og globalt. En af Kinas hurtigst voksende byer, der tilbage ved årtusindskiftet befandt sig i en brydningstid i et Kina med åbne grænser og vestlig indflydelse. Biler var ikke længere et sjældent syn i gaderne. Tværtimod, det var ikke længere cyklen, der fyldte i gadebilledet, og der blev kørt råddent, for et godt ord, af chauffører, der næppe havde mange års erfaring bag rattet, fortæller Jens Martin.

Ikke fordi heftig trafik var et ukendt fænomen for ham – selv tilbage i 'The Bicycle Kingdom' var storbyer som Taipei kendt for allestedsnærværende motordrevne køretøjer. I Kina bar situationen imidlertid præg af, at biler var et nyligt statussymbol importeret fra Vesten, der signalerede en helt anden klasse end cyklen.

Og det var vel at mærke et statussymbol, man som vesterlænding ikke skulle sætte spørgsmålstegn ved. Luftede man idéen om, at byer med fordel kunne designes for cyklister, så man kunne undgå at anskaffe sig en bil, virkede det næsten som en provokation. Hvorfor skulle de ikke have lov til endelig at nyde den økonomiske velstands frugter, som vi i så mange år havde gjort det i Vesten? I Shanghai, fortæller Jens Martin, kom man sågar med den lettere radikale udmelding, at gaderne i 2010 ville være tømt for cykler som en manifestation af den projekterede økonomiske velstand.



Jens Martin Skibsted med sine yngste børn i Shanghais gamle bydel.

En anerkendelse af fordelene ved en begrænset biltrafik virkede altså fjern, men det gjorde ikke Kina mindre interessant at operere i for en cykel-entreprenør. Med et prædikat som 'verdens fabrik' havde landet en produktionskapacitet, som intet andet sted kom i nærheden af at matche, selv ikke Taiwan.

Mens vestlig livsstil ivrigt forsøgtes efterlignet, havde den kommunistiske arbejdsmentalitet stadig et godt tag i kineserne. Man løb ikke efter tingene, og de mest driftige entreprenører kom derfor ofte udefra, i mange tilfælde fra Taiwan, fortæller Jens Martin. Innovation og kreativitet var ikke just i højsædet, og den berygtede kinesiske kopimaskine havde sine velmagtsdage. Mange kinesere havde sågar et ønske om helt at forlade Kina og søge mod Vesten.

Det skulle dog vise sig ikke at være ved, og over tid begyndte man at finde tilbage til sine rødder, både hvad angik kulturel identitet såvel som imødekommethed over for cykler.

Skruer vi tiden frem til 2010, havde den kinesiske nations selvsikkerhed nået et punkt, hvor man med store armbevægelser var parat til at vise sig frem på den internationale scene. Man var vært for verdensudstillingen Expo 2010 i Shanghai, kun to år efter Beijing havde afviklet OL.

Temaet for udstillingen var "Better City, Better Life", og i tråd med det bar den danske pavillon overskriften "Welfairytales". Den Lille Havfrue sad ikke længere på sin sten på Langelinie men var hentet til den kinesiske metropol for at indtage ærespladsen i hjertet af Danmarks stand.

Den ikoniske skulptur var omgivet af en spiralformet struktur med indbygget cykelsti, der gjorde det muligt at cykle gennem hele standens udstillingen, og som bl.a. skulle minde folk om glæden ved at suse gennem byen på cykel. Jens Martin selv var med til at designe den elegante træstol *Shanghai*, der gav besøgende på standen mulighed for i ro og mag at suge danske værdier til sig.

Med verdensudstillingen viste kineserne nok engang deres villighed til at omfavne indflydelse udefra men denne gang på kinesiske præmisser – det kan også siges om cyklens tilbagevenden til de kinesiske storbyer.

Om cyklens genopblomstring er kommet til ved hjælp af dansk indflydelse, er nok svært at påvise, men Kina har i alle fald gjort alvor af forhåbningen om bedre og mere beboelige byer og gjort det med kinesiske

karaktistika, uden sidestykke andet sted i verden.

I dag er det svært at forestille sig Kinas storbyer uden de farverige hære af delecycler, der står spredt på gader og stræder. Cyklerne gjorde for alvor deres indtog i Kina tilbage i 2015, samme år som Kina søsatte sin ambitiøse "Made in China 2025" – den nationale strategiske plan, som skal transformere Kina fra fabrik til innovator. Delecycler, lige så vel som førerløse biler og andre produkter, der er muliggjort af moderne teknologiske fremskridt, skabes fra et kinesisk udgangspunkt. Kina henter i høj grad stadig inspiration fra udlandet, men mere end nogensinde før er man bevidst om sit eget værd.

Det udenlandske er ikke længere noget, man ser op til, bemærker Jens Martin, der som designer fra Vesten ikke desto mindre stadig er relevant for kineserne. Når f.eks. fremtidens bæredygtige byer skal formes i Kina, vil det også ske med hjælp udefra, hvad enten der er tale om kreative måder at tænke urban mobilitet eller højteknologiske produkter.

Selv har Jens Martin tidligere været i kontakt med Kinas svar på Uber, Didi, angående et elcykel-projekt. Ligeledes er en af de mulige samarbejdspartnere for hans næste store projekt, Biomega EV, Kinas første bilfabrikant, FAW. FAW producerede luksus bilen Røde Fane (红旗; *Hóngqí*) til de øverste kadrer i partsystemet og derfor naturligvis til formand Mao. Præsident Xi Jinping har også haft fornøjelsen af nyere modeller.

Ifølge Jens Martin kan design og kreativitet være drivkraften bag løsninger til verdens udfordringer. Kina fylder uægtelig meget på den globale scene, og intet tyder på, at det vil ændre sig i fremtiden – også for Jens Martin Skibsteds aktiviteter.

Hvad der kommer til at ske i takt med, at den amerikanske drøm udskiftes med en kinesisk drøm, må tiden vise, men vigtigt er det at huske, at både Danmark og Kina næppe før har haft så meget at lære af hinanden som nu.

Søren Glensholm er cand.mag. i Globale Områdestudier fra Aarhus Universitet. Hans interesseområder inkluderer teknologi og innovation samt international uddannelse. Han er aktiv i foreningen Nordic-China Startup Forum.