

alle menn

NR. 13

27. MARS 1973

KR. 3.-

inkl. moms

STRANDEN SCORPIONE

—Norges svar på Lamborghini
se side 2!



**Idretts-
portrettet
Oddvar Brå**

Ukens deiligste:
Bodil
Se midtsiden!

Scorpione med «utslåtte vinger». Dørene åpnes automatisk utenfra og er hydraulisk opererte.



STRANDEN SCORPIONE

Sunnmøres svar på Lamborghini

Norges lekreste sportsvogn er hjemmesnekret, og snekkermeisteren er fra Sunnmøre...

■■■ Det finnes kun ett eksemplar av Stranden Scorpione. Man finner den i Oslos gater som et skinnende rødt uhyre, med anstrøk av italiensk formgivning og temperament. Men tro det eller ei: Bilen er bygget i en falleferdig låve på Sunnmøre av en 22 år gammel student.

Einar Stranden heter mannen bak verket. I fire år har han slitt for å få realisert mange gutters store drøm: å bygge sin egen bil akkurat slik som man selv ønsker den. Til gjengjeld

er det blitt et fantastisk kjøretøy.

Man setter seg ikke inn i en Scorpione, man trer den på seg. Dørene åpnes oppover som på Mercedes-Benz sportsbiler for noen år tilbake. Når man har glidd over den høye dørkarmen, faller man med største velbehag ned i tykke polstrede «bøttestoler», som Einar Stranden selv har konstruert på bakgrunn av anatomiske studier. I nakkestøttene er montert stereohøytalere, og hele kupeen er innvendig trukket med tykke gulvtepper. I taket og på sideveggene er fargen svart, mens en lun og varm oransjefarve dekker gulvet.

Dashbordet er en hel avhandling for seg, med et oppbud av instrumenter og brytere som kunne få selv en jagerflyver til å gni seg i øynene. Stranden Scorpione er desidert en to-seter, å oppholde seg i rommet bak forsetene i mer enn få minutter frarådes, dertil er plassen for liten. Men for to personer er

bilen en drøm. Et fartøy som med stor appetitt grafer i seg kilometer etter kilometer og som etterlater forbigående med store øyne og et kraftig brøl hengende i ørerne. Sportsbiler skal som kjent ikke være lydløse.

ADVARSLER

Men det har vært et langt lerret å bleke for den unge bilfabrikanten. 18 år gammel var han da han begynte å pusle med tanken om å bygge egen bil. En tanke flere enn han har hatt i årenes løp. Advarslene begynte for alvor å strømme inn da han satte seg til ved tegnebordet og startet med å konstruere et glassfiberkarosseri. Det var utrolig hvor mange forståelse-påere som skulle forklare hvor håpløst hele prosjektet var. Men Einar var sta, og etter at han hadde gjennomarbeidet hele konstruksjonen fra ende til annen, var han blitt sikker på at det skulle lykkes. Advarslene

For Alle Menn av Tellef Lie-Andreassen jr.

måtte bare finne seg i å bli forkastet.

Å få tegnet selve bilkonstruksjonen tok to måneder, og karakterboken fra 2. realgym-klasse ved gymnaset i Ålesund viser at Einar befattet seg mer med biltegnning enn med skolepensum i denne tiden. Etter tegnearbeidet var det byggingen av selve karosseriet som sto for tur. Masseproduksjon var ikke den unge bilskapers formål. Så han fant det lettest å bygge en positiv form for glassfiberstøpningen. En modell av karosseriet i full størrelse ble så skapt i treverk, avrettingsmasse, papp, papir og et utall andre materialer. Da dette var ferdig, kunne han starte med å dekke «prototypen» med glassfibermatter som ble påført polyester sammen med herder, som etter endt tørketid danner et kraftig skall — Scorpionens karosseri.

Sikkerhet var et viktig moment for Einar under byggingen. En-



styropor. Da formen var ferdig, satte Einar seg godt til rette — og satt der en hel dag for å kjenne om man ble trett av sittestillingen. Konklusjonen ble at stillingen var god, også etter 12 timer. Det kan man ikke si om alle biler som idag ruller på norske veier. Først nå kunne han støpe to stoler, for deretter å stoppe dem omhyggelig og trekke dem med ekte, sort hud. Øverst oppe i nakkestøttene, en sportsbil har selvfølgelig høye nakkestøtter, ligger to stereohøytalere gjemt. De gir en herlig musikkopplevelse på turen.

ARBEIDET TOK FIRE ÅR

All sin fritid brukte Einar ute i sin fars garasje, og hele tiden var det skepsis å møte fra mange hold. Men ettersom bilen fikk mer og mer fasong, og delene møyssommelig ble satt på plass, var det nok en og annen som forsto at det ville bli en Stranden Scorpione allikevel.

Dashbordet var lenge et smertens barn. Hvordan skulle man få plassert de 56 instrumentene, bryterne og kontrollampene som skulle være med før bilen var komplett? Det tok to år å finne frem til de instrumentene Einar ville ha, og finne en løsning som ga brukbar design på bordet. Foran rattet ville han ha to store klokker for speedometer og tur-teller. På et mykt panel midt på dashbordet ble det plass for oljetrykksmåler, målere for oljtemperatur, amperemeter, volt-meter, camvinkelmåler, vacuum-meter, bensintank og ur. Både til venstre og høyre for føreren er dashbordet stappfullt med brytere, og foran de ærede gjester, som måtte få være med på en flytur i lav høyde, står radio og stereospiller, som sender musikk ut i flere høytalersystemer. Radioantennen er forøvrig elektrisk. Et lite trykk på en bryter får den til å vandre opp og ned. Det er ikke jåleri med instrumenter, det er trygt alltid å vite hvordan det står til med kjøretøyet. Men føreren må kunne bruke instrumentene riktig.

IMPONERTE PROFESJONISTENE

Rykter har en tendens til å spre seg fort og langt. Etter at bilen var ferdigbygget ble Einar invitert til VW-verket i Wolfsburg. Der fikk han en mottagelse som han aldri i sin vildeste fantasi hadde drømt om. Før han reiste syslet han med tanken om verket hadde en motor som hadde vært benyttet på prøvebenker, som han kunne få kjøpt billig. Men da Einar kom til Wolfsburg, gikk det ikke likere enn at reklameavdelingen ved verket møtte opp med pressefolk og stor ståhei for å hylle den norske bilkonstruktør. Overraskelsen var stor da verkets ledelse fortalte at de ville spandere en fabrikkny folkevognmotor av meget sterk modell, med komplett gearkasse, spesialutstyrt og ferdig ombygd

Over til side 51

Setene er utformet på bakgrunn av anatomiske studier, og gir perfekt kjørestilling — iallfall for konstruktøren, Erling Stranden. Dashbordet inneholder 56 instrumenter.

Her får man overblikk over bilens dristige linjespill. De vannrette spilene holder bakruten fri for regn, sne og støv, og fungerer ikke bare som en utstyrsdetalj.

da Einar flyttet over i familiens garasje. Men til gjengjeld måtte foreldrenes Ford finne seg i å bli stående utendørs og pådra seg rustskader. Som utgangspunkt for understellet kjøpte Einar en kollisjonsskadet VW komplett med motor og gearkasse og monterte karosseriet på dette. Karosseriet var nå nærmest ferdig med utskjæringer til dørene, eller riktigere er det nok å kalle dem vinger, vinduer og interior.

Pussingen av glassfiberkroppen var et møyssommelig og tungt arbeide, men resultatene viste seg sakte, men sikkert. Nå hadde Stranden Scorpione fått karosseri, motor og gearkasse. Og en endeløs jakt på deler som passet akkurat inn i Einar puslespill — bilen — tok til. Deler av understellet tok han fra Porsche og folkevogn, lykker tok han fra en italiensk bil, mens utstyrsdetaljer fant han på lagre til mange forskjellige bilfirmaer. Dekkene kom fra USA etter at Goodyears norske forhandler hadde vist interesse for Norges nyeste sportsmodell. Setene tok Einar hånd om selv. Etter en razzia halve Europa rundt for å finne frem til det riktige setet, kom han til at skulle de bli slik han ønsket, måtte han konstruere dem selv. Han satte seg grundig inn i den utforming setene i Formel-vognene har. På bakgrunn av anatomiske studier begynte han så å lage setene i



kelte steder, blant annet i bilens sidepartier, er det opptil 20 lag med glassfiber og polyester, og den kjemiske fabrikken Klaus W. Voss i Tyskland har beregnet at bilen ved sidekollisjon skal kunne tåle et trykk på 2 700 kilo pr. centimeter! Veltebøyler er bilen utstyrt med både på tvers og på langs!

GJENNOM GULVET

Det var ikke rare verkstedet

Einar bygget glassfiberkarosseriet i. En gammel falleferdig låve måtte gjøre tjeneste, og gulvet var så råttent at bilkonstruktøren personlig tre ganger raste ned i kjelleren, heldigvis uten å pådra seg vesentlige skader. Når det blåste som verst, sto trekken godt inn gjennom sprekene i veggen. Det var ikke få forkjølelser Einar pådro seg under byggearbeidet. Heldigvis bedret arbeidsforholdene seg noe

● STRANDEN...

Fra side 3

for Stranden Scorpione. Det er vel unødvendig å si at Einar var lykkelig da han reiste hjemover fra Wolfsburg.

Ved første øyeblikk kan man nesten bli redd når Scorpionen kommer lurende rundt en sving. Men om fasongen er dristig og preget av fart og stilrene linjer, er den tvers igjennom bygget med tanke på sikkerhet. Fører og passasjer sitter i et stålhardt rom omgitt av kompakte og sterke rammer. Om en ulykke skulle inntreffe, er alt gjort for å minske skadene. Hele dashbordet vil knekke sammen og forsvinne fremover, og rattet vil bøye seg til side. Setene, med sin forsterkede eggform, vil ved stort trykk ovenfra presses ned gjennom dørken, og passasjerene vil bli sittende godt fast i sikkerhetsseler av snelletypen, som

automatisk strammer seg ved harde støt mot bilen. Nakkestøttene tar imot hodet hvis man skulle bli påkjørt bakfra. Scorpionen er utstyrt med brannalarm hvis det blir for varmt i motorrommet, som ligger bak på bilen. En brannslukker har sin selvfølgelig plass mellom setene.

400 METER LEDNING

400 meter ledning måtte Einar legge i bilen før det elektriske anlegget var komplett. Det er omtrent ti ganger hva en vanlig personbil er utstyrt med, og over hele linjen har han overdimensjonert tykkelsen — for sikkerhets skyld. Elektronikk har alltid vært en utfordring på Scorpionens eier, og her fikk han utfolde alle sine lyster. Foran i grillen ligger to dobbelte lyskastere som hovedlys, og dypt inne bak svart netting skjuler to enorme fjernlys seg. Under titter to gule tåkelys frem, klare til innsats når været krever det.

23 reléer er det blitt plass til hos Einar. Andre kjører med ett eller to i sine biler. Bare blinklysarrangementet krever åtte reléer til å styre strømmen med, og en viskermotor gjør nytten som impulsgeber. Også oljetrykket har fått sin alarm, som uler hvis trykket faller ned under 0,4 kilo.

SUNNMØRES SVAR PÅ LAMBORGHINI

Etter omkring 8 000 arbeidstimer kunne Stranden Scorpione rulle ut på jordene ved Stranda på Sunnmøre og for første gang se dagslys skinne over sitt harmoniske linjespill. Det er ikke godt å si hvem som inspirerte Einar da han tegnet sitt karosseri, men Lamborghini og Maserati har neppe vært langt unna. En markant og allikevel diskret sidelinje gir bilens flater et vellykket brudd, og mattsvarte fordypninger i panseret gir farketten et hissig uttrykk. Halepartiet er bratt, slik det skal være med hekkmotor, og bakvinduet er elegant markert med vannrette spiler, som deler flaten og får den til å virke spenstig.

Hva får så en 18 år gammel skolegutt til å bygge sin egen bil, og bruke det aller meste av sin fritid i fire år for å realisere sin drøm? Først og fremst en glødende interesse for alt som har med teknikk å gjøre. Einar har alltid vært klåfingret, det er hevet over tvil. Hvor anstendige gutter sto og betraktet ting på avstand, gikk Einar bort til og begynte å fingre og skru. Slik utviklet det seg at han lærte mer og mer på egen hånd om teknikk og mekanikk. Ikke minst

Over til side 52

● STRANDEN...

Fra side 51

har bilen lært ham enormt mye. For det er mange ting underveis som er blitt gjort mer enn en gang før det ble ferdig. Nå har han sin arbeidsdag på Universitetet i Oslo, og hvis noen gjetter på realfagstudiet, gjetter de riktig.

007

En dag sist sommer kom en usedvanlig fremtoning rullende inn på parkeringsplassen foran bilsakkyndige i Ålesund. Ut krøp en 22 år gammel student, og det varte ikke lang tid før det krydde av fagfolk rundt kjøretøyet. Stranden Scorpione skulle registreres. Einar var spent på resultatet, selv om han tidligere hadde vært i kontakt med lederen for kontoret. Fire års hardt arbeid skulle få sin dom. På et tidligere besøk hadde han fått med seg en anselig bunke med forskrifter om rullende kjøretøyer. Norge er et svært strengt land i så henseende. Uniformerte sakkyndige vurderte og målte bilen «fra kjeller til loft», og med et smil fra bilsakkyndige ble Stranden Scorpione registrert UE 19007.

Bilen har kostet 8 000 arbeidstimer og 20 000 kroner. I tillegg kommer da gaven fra VW-verket i Tyskland. Det er nok mange som ville betalt det mangedobbelte for å kunne reise rundt i Scorpionen. Men norske myndigheter er nå kommet frem til at privat bilbygging i Norge ikke lenger skal tillates. Veidirektoratet har formelt sagt stopp for godkjenning av hjemmelagde kjøretøyer. Einar er glad han fikk sin ferdig før bestemmelsene kom. Men Einar Stranden har ikke lyst til å gi seg med sin Scorpione. Nå går han og sysler med neste prosjekt: En bil enda litt mer fullkommen, som lettere skal kunne settes i serieproduksjon, noe han bestemt tror skal være mulig også her på berget. For hvem ville ikke gjerne gjøre landeveien utrygg med en rød Scorpione, som bare venter på å gløse i seg neste sving?