

MÅNEDENS PREMIER: Termometer • Raspefil • Knivsett

TILLEGG TIL GJØR-DET-SELV NR. 33

# GJØR-DET-SELV

MÅNEDENS TILBUD:

Tvinger  
Arbeidstegning:  
Skammel

# EKSTRA

Hull i

## Stranden Scorpione:

# Norskbygget og polyester

Einar Stranden rakk så vidt å få bygget ferdig sitt vidunder før myndighetene nedla forbud mot hjemmelagde biler.

De fleste tipper på Lamborghini, Ferrari eller Maserati når Stranden Scorpione smyer seg rundt gatehjørnet som et rovdyr på jakt. Men sannheten om ekvipasjen, som er blitt kalt «Norges lekreste sportsvogn», er langt mindre eksotisk enn som så. Bilen er bygget i en falleferdig låve på Sunnmøre og består av et gammelt Folkevogn-chassis, en sinna Porsche-motor, en masse tekniske finesser og opptil 20 lag med glassfiber og polyester.

18 år gammel var Einar Stranden da han i 1968 hadde sin fremtidige bil klar på tegnebrettet hjemme på Stranda på Sunnmøre. Fire år senere kunne det ferdige mesterverket rulle ut av låven den var blitt bygget i. Seks år er gått siden den gang, bilen har rullet 50.000 km og vært utsatt for et par kollisjoner – hvor motparten har fått skader, mens glassfiberkarosseriet har holdt uten å få merker.

### Ikke tillatt lenger

Når det går så fint å lage lystbåter i glassfiber, hvorfor ikke også

prøve på en bil, kan være en nærliggende tanke for noen og hver. Men Biltilsynet sier nei; Stranden Scorpione var en av de siste selvbygde automobiler som ble registrert her i landet.

Eventyret om den lekre Scorpionen begynte mens dens konstruktør gikk i 2. realgym ved gymnaset i Ålesund. På to måneder tegnet han hele bilkonstruksjonen – og det bærer karakterboken fra den perioden preg av. Det første han tok fatt på, var å bygge opp karosseriet. Einar fant det enklest å bygge en positiv form for glassfiberstøpingen.

En modell av karosseriet i full størrelse ble så skapt i treverk, avrettingsmasse, papp, papir og et utall andre materialer. Da det var ferdig, kunne han gå i gang med å dekke «prototypen» med glassfibermatter som ble påført polyester sammen med herder. Lag på lag la Einar på for å få glassfiberkarosseriet så sterkt som mulig. Sideveggene fikk opptil 20 lag med glassfiber og polyester, og den kjemiske fabrikk Klaus W. Voss i Vest-Tyskland har beregnet at bilen



Konstruktøren Einar Stranden bak rattet i sitt mesterverk. Innvendig er hele bilen dekket med vegg-til-vegg-tepper, oransje på gulv og vegger, sort i taket og rundt vinduene.



# mesterverk av glassfiber



Stranden Scorpione har et vellykket karosseri – med linjer som kan få en til å tenke på sagnomstute og ettertraktede italienske fartsvidundere.

ved sidekollisjon skal kunne tåle trykk på 2700 kg pr. cm<sup>2</sup>. Som ytterligere forsterkning bygget Einar inn velteboylor både på tvers og på langs.

## Jakten på deler

Etter den møysommelige puslingen av glassfiberkarosseriet ble det montert på understellet til en kollisjonsskadet Folkevogn. Nå hadde bilen også fått motor og gearkasse. Så begynte en lang jakt på akkurat de delene Einar ville utstyre bilen med. Deler av hjulopphenget tok han fra Porsche, lyktene fant han på en italiensk bil, dekkene kom fra USA.

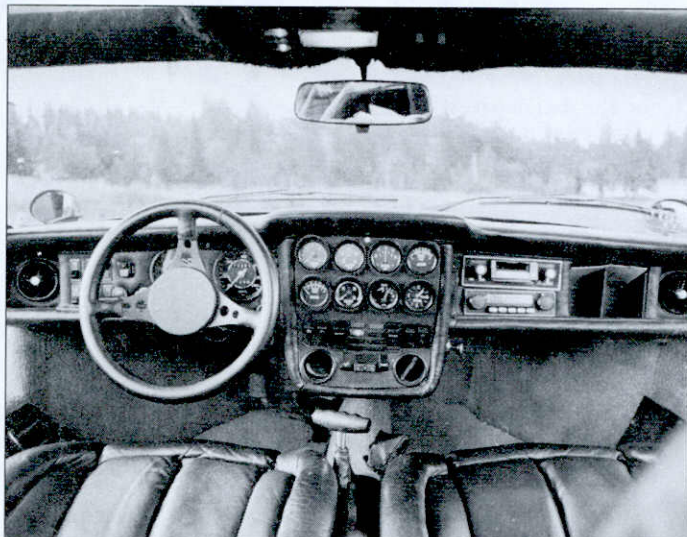
Men det var én ting den unge bilkonstruktøren ikke fant på sin ferd, og det var seter. I hvert fall ikke slike han ville ha. Derfor besluttet han å lage dem selv. Han satte seg grundig inn i den utformingens setene i Formel-vognene har. På bakgrunn av anatomiske studier begynte han så å lage setene i styropor. Da formen var ferdig, satte Einar seg godt til rette – og satt der en hel dag for å kjenne om han ble trett av sittestillingen.

Dashbordet var lenge et problem. Hvordan skulle han få plass til de 56 instrumentene, bryterne og kontroll-lampene som han ville ha med? Til slutt kom han til en løsning som ga en brukbar design på dashbordet. Den forutsatte brytere både i taket og i veggen ved siden av knærne. På et mykt panel midt på dashbordet ble det plass til olje-

trykksmåler, måler for oljetemperatur, amperemeter, voltmeter, kamvinkelmåler, vakuummeter, bensintank og ur.

## 400 meter ledning og 8000 arbeidstimer

Før Einar kunne si seg ferdig med Scorpionen sin, var 400 m ledning og 23 reléer montert.



Detaljstudie av det velutstyrte dashbordet.



Hekken skjuler en bråstimp Porsche 914-motor.

Foran i grillen ligger to dobbelte lyskastere som hovedlys, og dypt inne bak svart netting skjuler to enorme fjernlys seg.

Under dem titter to gule tåkelys fram, klar til innsats om været skulle kreve det. Bare blinklys-arrangementet alene krever åtte reléer til å styre strømmen med. Etter omkring 8000 arbeidstimer kunne Stranden Scorpione rulle ut på jordene ved Stranda. Den kostet 20.000 kroner å bygge, men du verden for en bil det er blitt.

En tid etter at bilen var ferdig, ble Einar invitert til VW-verket i Wolfsburg i Vest-Tyskland. Folkevogn-fabrikken hadde hørt om en høyst spesiell sportsbil som skulle være bygget i Norge, og den ville de gjerne se på.

Da Scorpionen rullet inn på fabrikkområdet i Wolfsburg, ble den møtt av pressefolk og ingeniører som var til stede for å bli kjent med den unge bilkonstruktøren. Og før Einar reiste tilbake, hadde VW-verket spandert en ny fabrikk-modifisert VW 1600 motor med 80 DIN-HK montert på plass i den skinnende røde Scorpionen.

Senere har det stått andre motorer i hekken på Einars uhyre. En stund hadde han en Porsche 911 S-motor med 170 DIN-HK, men den ble for stor. Siden ble det andre motorer fra Porsche-fabrikken, og nå har han en 914-motor i bilen.

Det er ikke godt å si hvem som har inspirert Einar da han tegnet sin drømmebil. Men italienske bil-designere har nok hatt litt innflytelse. I hvert fall har bilene fra flere fabrikker i de senere år tatt opp noe av linjeforingen fra Scorpionen. Det betyr ikke at den på noen måte har vært forblide, men da Einar tegnet bilen for ti år siden, var han litt forutseende.