

SOMMER-

MACASIN

TILLEGG TIL VÅRT LAND

FREDAG 12. AUGUST 1988

NR. 9



HOBBY

Bygde

drømme-

bilen

sjølv

Kven sa at det ikkje vart lagd bilar i Noreg? UE 19007 er ein Stranden Scorpione. Den einaste i heile verda. 15 år gamal, med linjer og utstyr som ein Lamborghini. Teikna, konstruert og lagd av innehavaren sjølv, Einar Stranden frå Stranda på Sunnmøre (kvar elles?). 8500 arbeidstimar i løpet av 4 1/2 år gjekk med før alle gutar sin drømmebil sto ferdig. Det tilsvarar 4 årsverk i løna arbeid. Ein nokså tidkrevande hobby, må ein kunne seie.

Det var ein nokså initiativrik 18-åring som sette i gang med ein elektrisk drill i den gamle låven til naboen. Tre fall gjennom golvet og ned i møkakjellaren stoppa ikkje prosjektet.

- Kva forutsetningar hadde du for å setje i gang med noko slikt.

- Eg kunne ikkje mykje om bilar og teknikk då eg starta med. Difor måtte eg stadig finne nye løysingar på tekniske utfordringar, uansett kor vanskelege dei var. Ved å undersøkje korleis andre hadde gjort det, og ved å bruke fantasien, fann eg ut etter kvart korleis det måtte gjerast.

Funksjonelt

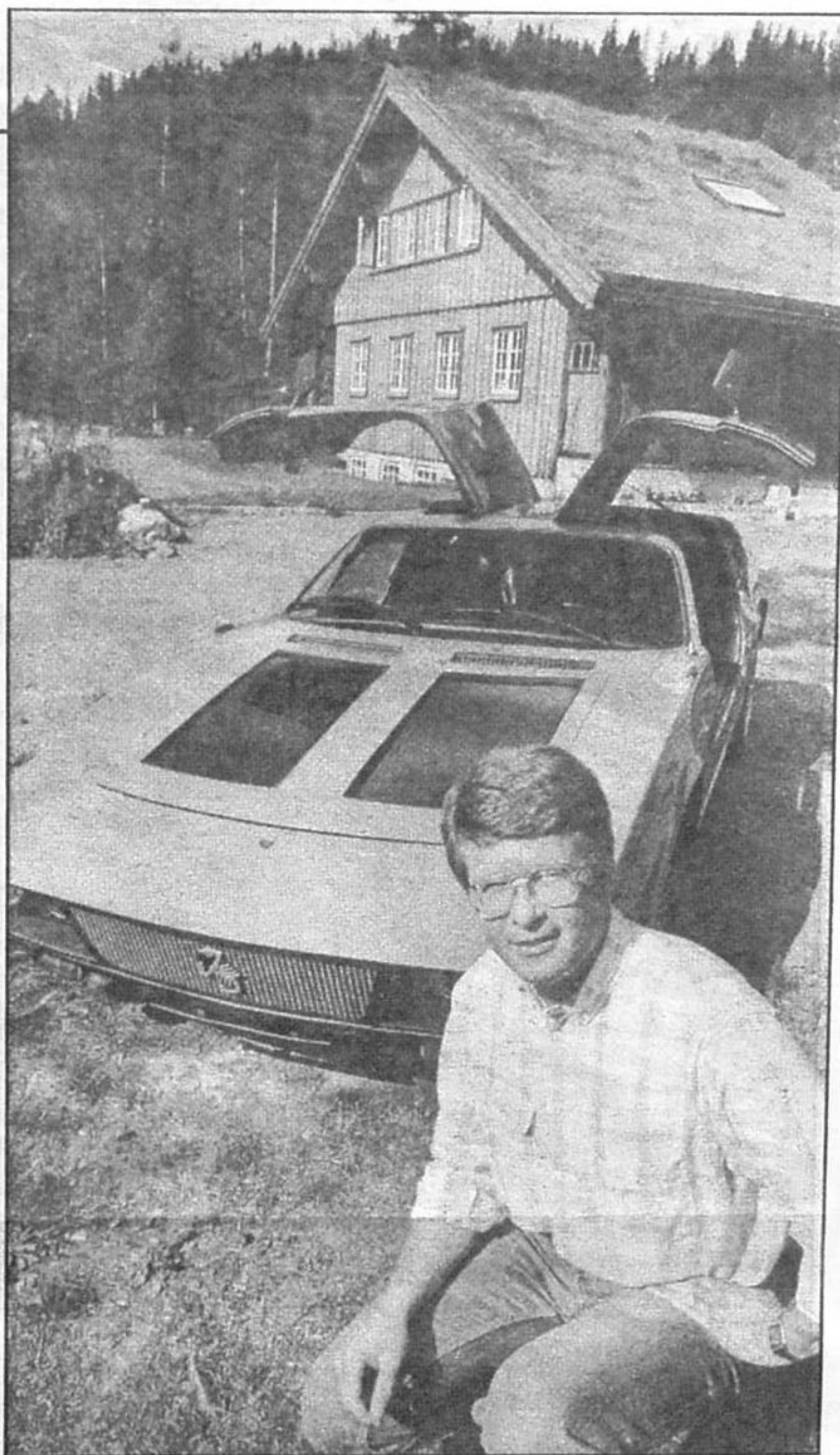
Dei tekniske løysingane ser ut til å vere både funksjonelle og originale. Sjølv om bilen var ferdig før «data-alderen», har den svært avanserte elektrotekniske installasjonar: Elektrisk heving av dørene (som like gjerne kan kallast luker), på kvar side to

blinklys som blinkar etter rytmen i dei fyrste tonane i Skjebnesymfonien, alarm som hylar når temperaturen i motorromet går over 70 grader, brann- og tjuverialarm som får det til å fryse på ryggen. Og mykje, mykje meir. 30 relé, 50 brytarar og 400 meter kabel gjekk med, omlag 10 gonger meir enn i ein vanleg bil.

Karosseriet er av glassfiber, men det betyr ikkje at bilen ikkje tåler ein støyt:

Solid

- Ein Volvo køyrte ein gong inn i sida mi, slik at bilen flytta seg 1 meter sidelengs. Volvoen fekk store skader i fronten. Eg brukte ein pensel med lakk for å fikse dei skrammene det vart på min bil, for på sidene er det opptil 25 mm tjukk glasfiber. Så dette er nok ein sikrere bil enn dei fleste, sjølv om den veg berre 850 kg, hevdar Stranden, som ikkje undrar seg over at bilfabrikantane ikkje har fylgt hans eksem-



8500 timar gjekk med for å lage «Stranden Scorpio». Ein nokså tidkrevande hobby, må ein kunne seie.

pel: Ein bil som ikkje rustar, ville jo bety slutten på bilsalet. Dessutan er støvet frå glassfiber forferdeleg å arbeide i.

Som det sømer seg ein sunnmøring, har han laga setene sjølv. Og dei er nøye anatomisk tilpassa:

- Når eg kunne sitje i forma eg hadde laga i 24 timar, utan å få vondt i ryggen, var eg fornøgd. Ein møbelprodusent ville gjerne produsere TV-stolar etter den forma eg utvikla, men min måte å utføre dei på vart for komplisert for serieproduksjon. Begge setene har innebygde høgtalarar og er trekte med ekte kalveskinn. Det høgre setet er imidlertid 5 cm breidare enn det venstre, tilpassa kvinneleg anatomi, fortel Stranden og smiler lurt.

Stor motoreffekt

Plata i botnen er teken frå ei «boble». Stranden presenterte bilen for VW-produsenten då den var ferdig i 1973, noko som resulterte i at 1200-motoren og gear-kassa vart bytta med noko betre. No er det den sjette motoren som står i, ein 4-sylindra Porschemotor, spesialbygd

med 4 forgassarar og eit sjølvkonstruert kjølesystem og kamakslar. Effekten er det ikkje noko å seie på, bilen kan lett gjere meir enn 200 km/t. Men Stranden lar oss ikkje få skrive kor mykje meir.

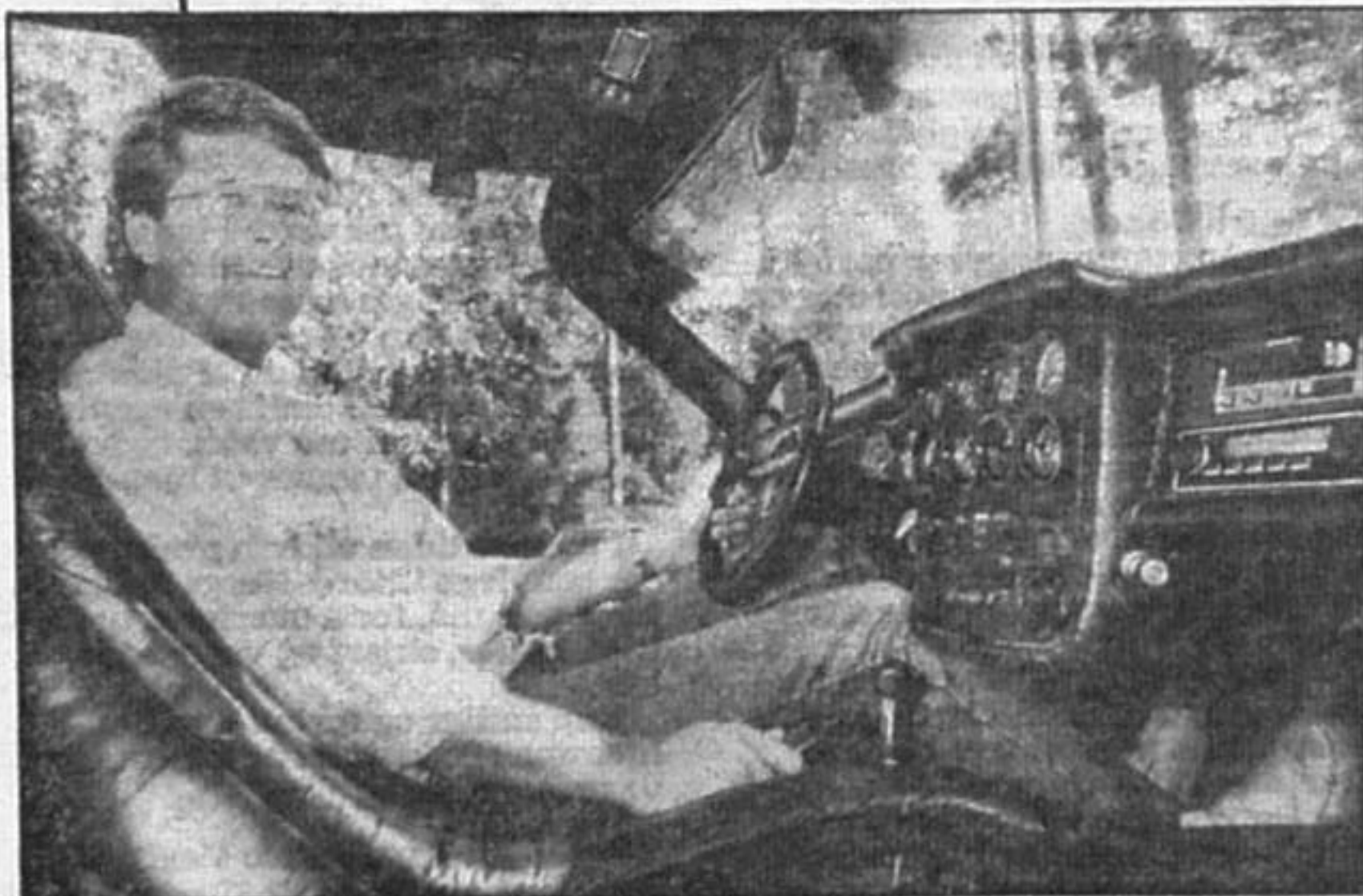
Vi trur han når han påstår at han ikkje er spesielt bilgal. Samtalen røper eit stort interessefelt, meir enn teknikk. Og det var ikkje først og fremst for å få ein elegant bil han sette i gang:

Stoppa ikkje

- Vegene var viktigare enn målet. Det viktigaste eg lærte, var å ikkje stoppe når eg kom til nye problem. Mi interesse var å skape teknikk, og å vise at dette kunne eg få til.

Det burde vere eit bra motto for å drive med ein kvar hobby. Erfaringane kan med ei slik innstilling bli riktig nyttige: I dag er Stranden laboratoriesjef ved Aker sykehus og konstruerer nye måleinstrument, og han har nettopp flytta inn i sitt sjølvkonstruerte og sjølvbygde hus.

Av Olav Fykse Tveit og Øystein Gloppestad(foto)



- Vegene var viktigare enn målet. Eg lærte å ikkje stoppe når eg møtte nye tekniske problem, seier Einar Stranden, eigar av landets einaste (?) sjølvkonstruerte og sjølvbygde bil.