

Vinn en garagedomkraft!

# Wheels

38

MAJ 1979 Pris 7:90 inkl. moms.

Nr 5 Norge 11:50 inkl. moms. Finland 8:50 inkl. moms.

**ROD & CLASSIC**

**Chev**

BEL AIR -51

BEL AIR -56





Dom flesta gissar på Lamborghini, Ferrari eller Maserati, när Stranden Scorpione smyger sig runt gathörnet som ett jagande rovdjur. Men sanningen om kärran, som har kallats "Norges läckraste sportbil" är inte alls så exotisk. Bilen har byggts i en gammal loge på Sunmöre på Västlandet i Norge. Den är uppbyggd av ett gammalt folkvagns-chassi, en vass Porche-motor, massor av tekniska detaljer och upp till 20 lager av glasfiber och polyester.

## STRANDEN

# SCORPIO



Bara 18 år gammal var Einar Stranden när han byggde denna märkliga VW-baserade sportbil. En av de sista hembyggena som besiktigades i Norge.

Han var arton år gammal, Einar Stranden, när han 1968 hade ritningarna klara till sin planerade bil. Fyra år senare var planerna verklighet. Nu har bilen under de sex år den har gått, lagt 5000 mil bakom sig. Den har blivit krockad två gånger, men har bevarat sin glasfiberkaross utan några tecken på skador, trots skador på de motsatta fordo-

nen.

Varför inte testa att bygga en bil av glasfiber när det lyckats så bra med t.ex. lyxbåtar, kan det ligga nära till hands att tänka. Men det norska Biltilsynet säger nej; Stranden Scorpione var en av de sista självbyggda bilar som registrerades i Norge.

Sagan om denna tjusiga bil började under konstruktörens gymnasietid i Ålesund. Ungefär två månader tog det honom att få ritningarna klara. Hans skolbetyg under denna tid bär tydliga spår av detta.

Einar började med att bygga upp själva karossen. Då det ju inte var fråga om någon serieproduktion, tyckte Einar att det var enklast att bygga en form för glasfiberjutningen. En modell av karossen i full skala tillverkades därför av trävirke, "avrettingsmasse", papp, papper och ett otal andra material. Då prototypen var färdig blev nästa steg att täcka den med glasfibermattor som besprutades med polyester och härdningsmedel. Einar la de på skikt efter skikt för att karossen skulle bli så stark som möjligt. Sido-

väggarna fick upp till 20 lager med glasfiber och polyester. Den kemiska fabriken Klaus W. Voss i Västtyskland har beräknat att bilen skulle kunna tåla ett tryck på 2700 kg per cm<sup>2</sup> vid sidokrock. För att göra karossen ännu starkare byggde Einar in störtbågar på längden och på tvären.

Efter den mödosamma slipningen av glasfiberkarossen monterades denna på underredet till en krockskadad folkvagn. Nu utrustades bilen också med motor och växellåda. Därefter började jakten efter de speciella delar som Einar önskade utrusta sin bil med. Delar av hjulupphängningen tog han från Porsche, strålkastarna fann han på en italiensk bil och däckerna kom från USA.

Men den unge bilkonstruktören lyckades under sitt sökande inte finna några framstolar. I varje fall inte några som motsvarade hans önskemål. Därför beslutade han sig för att göra dem själv. Han studerade noga den utformning som stolarna i Formel-vagnarna har. Utifrån anatomiska studier började han sedan att göra stolar av styropor. Då formen var klar, satte sig Einar

väl tillrätta och satt där en hel dag för att känna efter om han skulle bli trött av sittställningen. Han drog slutsatsen att sittställningen var tillfredsställande och byggde därefter stolarna med en klädsel av svart skinn. Överst uppe i nackstöden finns stereohögtalare gömda som ger möjligheter till fina musikupplevelser under resan.

Instrumentpanelen var länge en besvärlig fråga. Hur skulle han bära sig åt för att få plats för alla sina 56 önskade instrument, strömbrytare och kontrollampor. Till sist kom han fram till en genomförbar lösning. Den förutsätter strömbrytare såväl i taket som i väggen och i knähöjd. På en mjukt stoppad panel gavs plats för oljetrycksmätare, mätare för oljetemperaturen, amperemätare, voltmätare, kamvinkelmätare, vacummätare, bensinmätare och klocka.

Kasettbandspelare och radio med fjärrstyrd antenn är självskrivna delar i Scorpionens utrustning, en bil som inte lämpar sig för fler än två personer. Inte ens ett barn kan få plats i det trånga utrymmet bakom framstolarna. Och bagageutrymmet är så fyllt av reläer och andra tekniska komponenter att det finns väldigt liten plats för bagaget. Men Scorpionen har heller aldrig byggts för att tjäna som stationsvagn.

Innan Einar kunde betrakta sitt bilbygge som färdigt hade han monterat in 400 meter sladdar och 23 reläer.

# ome

AV TELLEF LIE-ANDREASSEN JR.

Längst fram i grillen ligger två dubbla huvudstrålkastare, och djupt inne i grillen, gömda bakom svarta nät, hittar man två jättestora fjärrljus. Under dessa kan man se två dimljus, färdiga att ta i bruk om vädret kräver detta. Blinkerssystemet kräver ensamt 8 reläer för att styra strömmen.

Efter ungefär 8000 arbetstimmar kunde "Stranden Scorpione" rulla ut ur sin loge. Den kostade 20000 kr att bygga, men vilken bil det är sen. Fyra års hårt arbete fick sin dom då den gick igenom bilbesiktningen och registrerades som "UE 19007". Kontrollören vid bilbesiktningen i Ålesund log då han skruvade fast registreringsskyltarna.

Någon tid efter det att arbetet var avslutat, blev Einar inbjuden till VW-fabriken i Wolfsburg i Västtyskland. Fabriken hade fått höra talas om en mycket speciell sportbil som någon norrman hade byggt, och de ville se bilen. Ingenjörer och folk från pressen tog emot Scorpionen och dess unga konstruktör, och innan Einar fick lämna fabriken, var hans röda, skinande bil utrustad med en ny fabriksstrimad VW 1600-motor på 80 DIN-hästar, som



Ven skulle kunna gissa på ett hembygge från Norge? Något exotiskt märke från Italien ligger betydligt närmare till hands.



Instrumentbrädan som också är tillverkad av Einar omfattar allt man kan önska sig. Vi är mäktat imponerade.



Bakdelen bör vara den mest uppvisade sidan av Scorpione med en vass Porschemotor under huven.



Bilen är låg och har en aerodynamiskt gynnsamt utformad kaross. Luftutsläppet vid bakflyglarna avslöjar att motorn sitter bak.

en gåva från fabriken.

Flera motorer har med tiden fått lämna plats för en ny i denna speciella bil. Ett tag hade den en Porsche 911 S-motor med 170 DIN-hästar, men den blev för stor visade det sig. Flera försök med Porsche har resulterat i den nuvarande 914-motorn. Den är ombyggd från 1,7 til 2 liter och har en specialkamaxel på 312 grader, två dubbla Solex-förgasare och större ventiler än originalet.

Man vet väl inte riktigt vem som har

inspirerat Einar då han ritade sin drömbil, en drömbil som han också lyckades förverkliga. Troligen har han varit något påverkad av italienska bildesigners. Vad man dessutom kan konstatera är att bilar från flera fabriker, som tillverkats efter Scorpionen, har tagit upp något av samma linjer som Scorpionen har. Detta betyder inte att den på något sätt har varit en förebild, men att då Einar skapade sin bil för tio år sedan, var han något före sin tid.