

For mange er Polly'en, eller Pål Arvid Blytt som han heter, en person som ikke trenger videre presentasjon. Selv sier han bare: "Hallaisæn, d' e' Pollyæn" når han ringer. Undertegnede har kjent til ham siden tidlig på nittitallet, men våre veier har aldri møttes før nå, selv om vi har vært nære flere ganger. Han fikk i noen og nitti se en film fra Silver State Open Road Race, der legendariske "fartsfreaker" satte hverandre i stevne på en offentlig vei med det for øye å tilbakelegge en distanse på 145 norske kilometer på raskest mulig tid. Sikkerhetsfaktoren var at veien var avstengt...

Ved Hilberg Ove Johansen



Foto: Camilla Smistad Tofterå



4-steps oljepumpe som sørger for trykksmøring av motoren. Oljen hentes fra et eget reservoar og pumpes inn i motoren. Bunnpannen virker som et oppsamlertrau der oljen suges tilbake til oljereservoaret som er montert i bilen.



Spesialbygget Richmond 6-trinns gearkasse fra Tex Racing er montert sammen med ny Quatermaster clutch. Polly'en har kjørt automat til nå. Det tør han ikke på Silver State Challenge, på grunn av de ekstreme belastningene.



Store bremses og spesialnav må benyttes på en bil som skal kjøre så fort og så lenge som det Polly'en og hans Firebird har planlagt.



Det jobbes både høyt og lavt...



Bagasjerommet blir ombygd for å få med seg nok bensin til rekordforsøket. Bensin er et kritisk punkt. Polly'en må ha med MYE bensin. Av sikkerhetsmessige grunner benytter man stålbygde bensinblærer med sikkerhetsskum i.



En av de få tingene som utvendig vil skille bilen fra det originale. En airfoild, eller vinge, for å forhindre at bilen blir "løs i rumpa" som det heter når man passerer 300 km/t.



Polly'en

Raskest i verden?

Filmen gjorde uslettelige inntrykk på en da distriktshøyskolestuderende bergenser i Molde. På den tiden spedde han på studiene med å jobbe på Molde Antirust Senter. Arbeidsgiveren var speedfreak og rørchassisfilosof Ragnar Hoel med broder Trond. Sammen lot de Polly'en få holde på litt for seg selv. Og med litt ekstra skruing og turbotrimming av Volvo'er på sj, utviklet det hele seg. I 1998 dro Polly'en til, med offisiell norsk rekord i flygende mil, med sine 256 km/t i en ombygget Ford Granada med V8 og turbo. Men bildene fra Silver State i Nevada forsvant ikke fra netthinnen...

Hva er Silver State Classic Challenge?

I praksis så er det et rally med bare én farts-etappe. På amerikansk kalles det for et Auto Rally. Fartsetappen er på 144,8 kilometer. Den går langs en offentlig vei, Route 318, som blir avstengt fra tidlig om morgenen arrangementsdagen og til arrangementet er over. Konkurransen er å tilbakelegge de 14,5 milene hurtigst mulig. Det er gjennomsnittshastigheten fra start til mål som måles, og på flere potensielle plasser måles også topphastigheten. Det er inndelt i flere klasser med forskjellige sikkerhetskrav til bilene, med klassen som kalles for "Unlimited" som den raskeste. Arrangementet samler mellom 200-250 ekipasjer. For å få delta i

"Unlimited" klassen kreves det at man har gjennomført SSCC én gang tidligere med gjennomsnittshastighet over 265,48 km/t. Det hele startet i 1988, og rekorden for dagens løype er på 334,3896 km/t satt av Chuck Shafer med kartleser Gary Bockman om bord, i år 2000. Rekorden for høyeste målte topphastighet tilhører Rick Doria i en Corvette med 365,24 km/t. Silver State Classic Challenge er i dag akseptert av Guinness World Book of Records både for "verdens høyeste hastighet målt på offentlig vei" og som "verdens raskeste rally".

Har kjørt Silver State én gang...

I 2000 tok Polly'en skjeen i egen hånd for å få kjøre det myteomspunne løpet. På ekte norsk emigrasjonsvis dro han over til USA med en plan. Eventyrlysten og det iboende førte ham dit. Han fant et utleiefirma, leide seg en 1999 modell Viper GTS, og dro til en raceshop for å få satt bur og firepunktseler i leiebilen. Og med en slett mine kjørte han opp til Las Vegas og meldte seg på Silver State Classic Challenge. Som førstegangsfører blir man begrenset. Man får ikke lov til å kjøre fortere enn 150 mph i snitt, og ikke høyere enn 165 mph topphastighet. Polly'en i sin leiebil-Viper kjørte for fort, og ble i praksis opplassert i selve racet. Men det hele var så oppsiktsvekkende at Car and

Driver Magazine ville ha en prat med ham om kvelden. Og arrangørene bare ristet på hodet. Polly'en tok en tiitt gjennom leiebilkontrakten og fant ut at her var det luredt å skygge banen, demontere bur og sikkerhetsbelter før han børstet over alle spor og forsvant. Det var nemlig strengt forbudt å kjøre for fort med bilen, og i hvert fall bruke den i noen slags form for løp eller rekordforsøk! Utleieren kunne saksøke for flere hundrede tusener av dollar hvis man oppdaget at bilen hadde blitt brukt til noe slikt. Og det ville ikke Polly'en, for Viper'n var ikke rask nok. Nei, skulle det gå noen vei måtte han bygge bilen selv. Og det er den opprinnelige langsiktige målsetningen med "stuntet" - skaffe seg erfaring for å kunne bli rasket i verden i egenbygget bil.

Rekordbilen...

Ja, da er vi der vi er i dag, Polly'en holder på for fullt, for nå er prosjektet en realitet. Sammen med de andre guttene på Polly Motorsport og i AMCAR jobbes det nå for å dra i vesterled for å ta hjem trofeet til Norge. Trofeet som "verdens raskeste bil". Det er nemlig slik at det er ikke målt høyere hastighet på en offentlig vei enn den rekorden som i dag er satt i det som nå heter Silver State Classic Challenge. Bilen han skal kjøre er hans velkjente "esel" og testbil gjennom snart 7 år, en 1986 Pontiac Firebird Trans Am.

Bilen er kjent for mange og har vært synonym med Polly'en den siste tiden. Det er gjennom den bilen de fleste kjenner ham. Han har kjørt utallige oppvisninger på asfaltbaner og dragstrips rundt om i Norge. Og man kunne følge utviklingen og bremsingen av motoren, som nå står i bilen, via SMS varsling. Ytelsen på den 540 cid store aluminiumsmotoren stoppen på 407 hester. Vi skal i en senere artikkel ta for oss det tekniske ved bilen.

Funksjonsbygget fra start av...

Det få vet er at bilen alltid har vært "funksjonsbygget" med ett mål for øye - å sette hastighetsrekord på SSCC. Polly'en forstod tidlig at man kan ikke bare bygge en rask bil for så å sette seg i den å kjøre tort. Her måtte grensene både på bil og fører flyttes gradvis oppover. Det har vært en lang og vond prosess. Utallige timer har gått med til prøving og feiling før man kom frem til et resultat. Etter hvert har han hatt behov for så mye utstyr og verktøy i forbindelse med bilbyggingen at han likegodt utviklet Polly Motorsport, der han hjelper andre med å trimme bilene sine. Han har studert masse bøker, og er en godt lærd mann. Sjelden har undertegnede møtt en som er såpass ydmyk i forhold til sin enorme kunnskap som det Polly'en er. Det liker vi! For når man skal kjøre fort - virkelig fort - det er da en bil begynner å oppføre seg rart.

Eller som flertallig F1 verdensmester Nigel Mansell sa på forespørsel om å kjøre NASCAR: "Å kjøre en bil med karosseri og uten spoilere i over 300 km/t - det er det bare de ræste som tør - nei takk". Og for å gi dere en indikasjon, det er ingen bilbøyer som har biler som gjør 400 km/t annet enn enkelte dragracebiler og Land Speed Racecars. Og høyeste målte topphastighet i SSCC, 365 km/t, er nøyaktig det samme som er målt under kvalifisering av en INDY-bil på Indy 500. Men da handler det om stive akslinger, aerodynamiske tilpassninger og dekk som er funksjonsbygget for å gå rett frem og fort på en racerbane. I Silver State skal man kjøre etter vanlig vei, med en "vanlig bil" - og man skal gjøre det i opp mot 400 km/t - og her skal det akselereres, svinges og bremses.

Snart klart for test...

Lurer du på hvor fort Polly'en og Firebirden har kjørt til nå? Ved en test på flyplassen i Bergen ble det computer-avlest hastighet på 354 km/t. Der ga Polly'en seg, for Trans Am'en begynte å bli litt "løs i rompa" som han sier. Og det holder ikke for Polly'en. Full ombygging er på gang, samtidig som bilen tilpasses de sikkerhetsmessige kravene som stilles av SSCC.

For å slippe å komme uforberedt til USA skal AMCAR og Polly'en til Tyskland for å teste bilen på High Speed bane i Papenburg etter ombyggingen. Og da vi var og besøkte Polly'en i verkstedet hans utenfor Bergen var bilen i fellebit. Nye bærearmer foran, ny bensintank, 6-trinns gearkasse, ny bakakselutveksling, nye felger og dekk som skal tåle hastighetene og masse, masse mer ordnes og fikses for å preparere bilen som best mulig. Eieren og sjåføren er "cool", og tenker Route 318 i Nevada selv i søvne. En morgen han våknet opp hadde han gasset og bremsset så mye at han hadde gangspærre i den ene foten - gassfoten. Det er bra. Og det er ikke bare han som tenker på det. I forbindelse med den planlagte kjøringen i SSCC arrangerer AMCAR en Bad Boys Tour til Los Angeles, Las Vegas og Nevada for å se. Turen er fulltignet og over førti amcarmedlemmer gleder seg med Polly'en til en søndag midt i september, på en veisetrekning midt i Nevada. Ikke blunk før det er over!



Inne i mellom faglitteratur og A-permer fant vi dette innsuget.



Hvis noen lurer på hvordan man får kunnskaper - les og lytt. Her er noe av de vi fant i bokhylla til Polly'en.



Man stoler ikke på annet enn egenproduserte deler, selv om biltilsynet nok hadde vridd seg med tanke på at man lager sine egne forstillingsdeler. Men for 400 km/t duger ikke annet.



En imponerende mengde deler til kompressor, turbo og lystgass sammen med MSD tenningsdeler finnes på lager.



Nye topper! Polly Motorsport har flowbenk. Og det er stort sett ingen topper som monteres uten at de er bearbejdet på ett eller annet vis.



Kontrollrommet til motorbremsbenken og "den rullende landeveien". Polly Motorsport har "rullende landevei" for å måle effekten, eller de kan bremse motoren i benk.



"Flux-kapitatoren" i Polly'ens bil. En gigantisk kompressor fra ProCharger.



Hvor nytt og gammelt møtes. Her representert med en "orbolsmanifoid" til en turbomotor og en antikk servopumpe med Mr. Gasket lokk.



Blir det for kjedelig finnes det alltid litt lystgass på lur.



Da AMCAR var innom satt det en Northstar med kompressor i benken og ventet på bremsing.

Det få vet er at bilen alltid har vært "funksjonsbygget" med ett mål for øyet - å sette hastighetsrekord på SSCC...

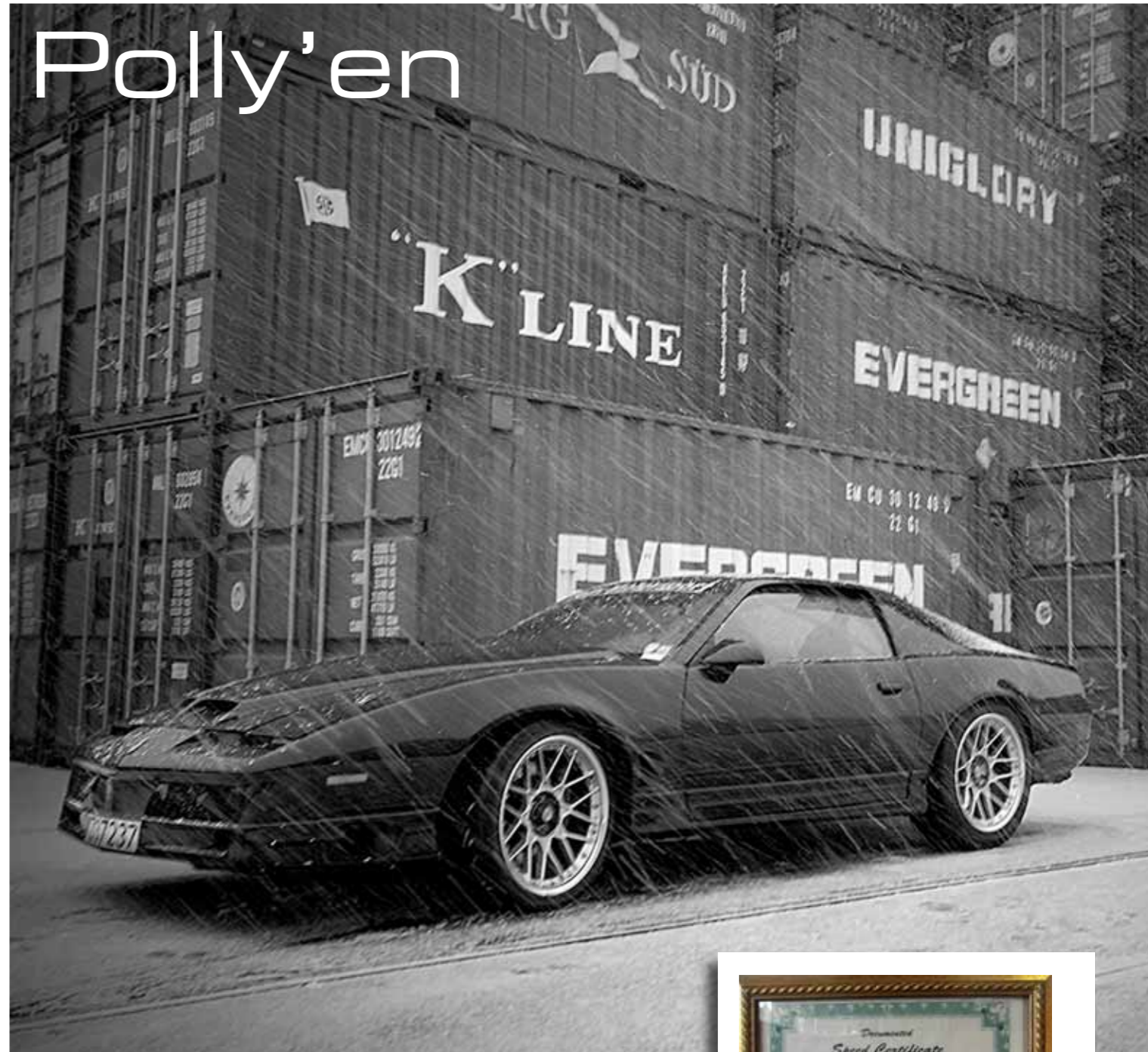


Foto: Camilla Smistad Tøfferå



Foto: Camilla Smistad Tøfferå



Her er beviset på topphastigheten da Polly'en kjørte Silver State Classic Challenge i år 2000. 265,48 km/t.



Polly'en i kjent positur - skal vi tro de han arbeider sammen med. Telefon, data og en overambisjøs kontorpult.