

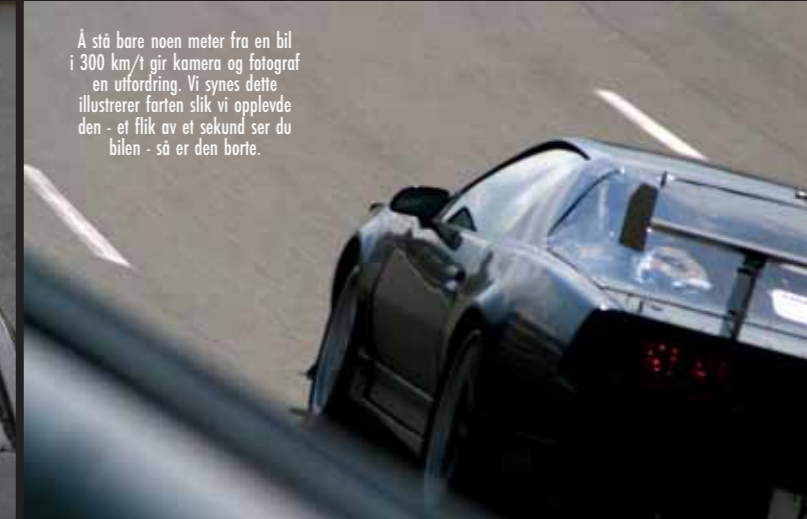
• Dette bildet gir et perspektiv over størrelsen på ovalbanen. 13,5 km lang. Hver av svingene var 2,7 kilometer. I det øverste feltet er det 0 g i 250 km/t. Polly slapp seg ned for å få "g" i bilen slik at han fikk testet veiholdningen i høyere hastigheter.



Et fornøyd team fra Polly Motorsport. Fra venstre Pål-Arvid "Polly'en" Blytt, Raymond Nielsen, Olav Skjerve, Arne-Christian Kaland og Gunnar Skjerve.



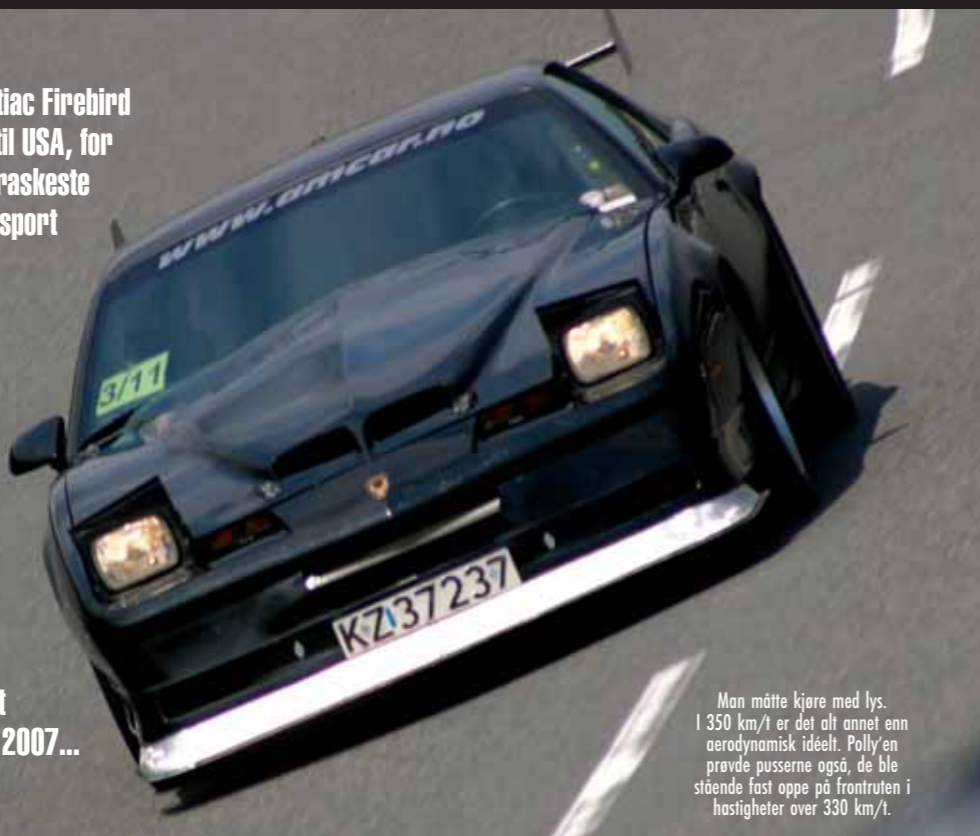
Å stå bare noen meter fra en bil i 300 km/t gir kamera og fotograf en utfordring. Vi synes dette illustrerer farten slik vi opplevde den - et flik av et sekund ser du bilen - så er den borte.



Norsk Trans Am i høy fart... Polly Motorsport...

Ved Hillberg Ove Johansen

Når du leser dette er Pål-Arvid Blytt's 1986 Pontiac Firebird Trans Am trygt plassert om bord i en båt på vei til USA, for å kjøre Silver State Classic Challenge - verdens raskeste billøp. "Polly'en" og teamet hans fra Polly Motorsport har gjort en fantastisk jobb. Det er intet annet enn imponerende hva Arne Christian Kaland, Josten Skjerve, Olav Skjerve, Gunnar Skjerve og Raymond Nielsen sammen med Polly'en har skapt. I løpet av fem helt ubeskrivelige intense uker i juni/juli har teamet stått på dag og natt for å få bilen ferdig til den viktige høyfartstesten i Tyskland. Nærmere bestemt på ATP - Automotive Testing - i Papenburg. Testen skulle gi svar på om vinterens arbeid hadde gjort bilen klar for Silver State Challenge i september 2007. Og for en test! Det ble skrevet norsk motorhistorie i Tyskland en fuktig juledag i 2007...



Man måtte kjøre med lys. I 350 km/t er det alt annet enn aerodynamisk ideelt. Polly'en prøvde pusserne også, de ble stående fast oppe på frontruten i hastigheter over 330 km/t.

Stopper du opp og ser på bilen, er det som om bilen ser tilbake på deg. På engelsk bruker man uttrykket "the car got eyes"... Svart lakk, som fungerer. Luftinntak, som fungerer. Panzer med scoop, som fungerer. Spoilere med kniver, som fungerer. Dekk som fungerer, karbon, popnagler og hurtiglåser som alt til sammen gir et stuk som fungerer. Løfter man av panseret eller ser inne i bilen, går tankene henimot en kraftstasjon på hjul, der motoren er kraftturbinen og dashbordet er styringskonsollen. Hele bilen er bygget for å levere kraft. Og jo mer du ser på den, jo mer forlegen blir du liksom. Bilen ser på deg, litt sånn bøs og halvsinna, som om den prøver å skremme deg. Og når Pål-Arvid startet opp på ATP "kvakk" det i noen og enhver i og omkring Papenburg. De blaserte testsjåførene og teknikerne på den enorme testfasiliteten har sett og hørt det meste, men her var åpent noe som forstyrret den tyske ordensansen. For når bilen står der og snerrer med sine over 1.400 hestekrefter, så hviner det, det puffer og peser i kompressoren, lukter litt og ryker litt. Den jager og stamper. Og så ryker det til i korte intervaller, som

en sint okse, når Polly'en må slure bilen i gang på førstegearet, for så å dundre av gårde og ut på den 13,5 kilometer lange ovalbanen. Og bare så du vet det, det går opp til 150 km/t før han skifter over til 2. gear. Tommelfingerregelen for rask bil er 100 km/t på hvert gear. Polly'ens Trans Am hadde fem. "Dispatcher, Norwegian entry 3/11 request for entering High Speed Oval"...

En fantastisk plass...

Vi ankommer Papenburg sent om ettermiddagen, og blir stoppet på utsiden av området av hyggelige tyske sikkerhetsvakter. Alt av mobiltelefoner og kamera blir avkrevd og låst inne i et oppbevaringsskap. Der skal vaktene sitte og se på dem de neste dagene. Obligatorisk sikkerhetskurs og konfidensialitetsinstruksjoner må gjennomgås før vi slipper inn.

Inne på området oppfatter vi at vi er kommet til en "hemmelig" testbane for bilfabrikker der Mercedes er største eier og aksjonær. ATP Papenburg er en testfasilitet med det meste. Alt fra nøyaktig kopi av amerikanske highways til en Nürburgring i miniatyr,

svingete veier, "opp og ned" veier, glattkjøring, klimatunneler, norske grusveier og så videre. Litt av et anlegg! Det testes biler fra bilfabrikker, understellsdeleprodusenter, deleleverandører, motor- og chassisstrimmere og dekkfabrikanter 24 timer i døgnet. Og så kommer det en og annen hemmelig ting, men det har vi sverget under ed på at vi ikke kan fortelle til noen. Masse er tildekket og kamuflert, og det finnes gule linjer man ikke må krysse over, og det er områder man ikke kan bevege seg på. For ikke å snakke om kamera. AMCAR ble fulgt av en fotovakt som passet på at vi rettet kamera kun mot den bilen vi var der for å følge - Polly'ens 1986 Pontiac Trans Am. Og knipset vi i retning der det kunne være andre "ting", måtte bildene inspiseres før vi fikk beholde dem. Men det til side, å få være på et slikt enormt anlegg er en opplevelse. AMCAR hadde kontakt med fasiliteten i slutten av februar. For etter at det ble klart tidlig i år at Polly'en skulle til USA og kjøre Silver State Classic Challenge - verdens raskeste billøp - har det vært mye som skulle skje i et garasjeanlegg i Godvik utenfor Bergen. Og det var essensielt å kunne få teste bilen i høye hastigheter

over tid for å få svar på om man var klar for løpet eller ikke. ATP Papenburg i Tyskland ble løsningen.

Nøye planlegging...

- Du vil ikke tro hvor lang tid ting tar. Bare det å ta et hull i karosseriet for å bedre kjølingen, eller montere oljekjøler til bakakselen eller servostyringen, må planlegges nøye. I slike hastigheter som vi skal opp i kan ingen ting overlates til tilfeldighetene. For mye luft inn på feil plass bremser unødig eller kan i verste fall føre til at bilen "tar av". Og for lite luft kan bety at ting går varmt og ødelegges. Det er ingen som vil miste styringen i 375 km/t eller oppleve at hjullageret skjærer seg i 400 km/t. Så her må ting skje nøye, planlagt og i en sammenheng. Det finnes ikke en ting på denne bilen som bare "ble sånn". Alt er laget slik av oss for at det skal fungere optimalt ut i fra det vi har tenkt å benytte bilen til, forteller Polly'en. Og har du som Polly'en har, tenkt å kjøre opp mot 400 km/t, må du planlegge. For det er ikke bare å nå 400 km/t på en bil man har tenkt å svinge med, bremse med, fjære med eller for å si det på godt norsk - kjøre med. Det finnes et par supersportsbiler som er oppe og lukter på slike hastigheter. Men merk - et par stykker bare. Og selv de grommeste bilfabrikkene innrømmer gjerne at det å få en "normal" bil til å gå fort over en lengere distanse, er en prestasjon.

- Ikke noe problem å få en bil opp i 300 km/t, sier Polly'en. - Men prøv 330 km/t, og så holder du den der i 2-3 minutter... Han sier ikke mer. Og vi kan legge til at har du virkelig kjørt 300 km/t, eller er det slik at du tror det? Det viser seg faktisk at med nøyaktige måleinstrumenter ombord er kanskje ikke farten den du tror. Tid, tilbakelagt distanse over tid og GPS er sikre systemer. Ofte viser det seg at personer som sier de har kjørt 300 km/t i realiteten faktisk har kjørt for eksempel 270 km/t når de blir målt ordentlig. Det er mye som skal til for å bryte 300 km/t barrieren - og nesten ubegripelige ombygginger må skje før man kan klare 400 km/t med samme bilen.

Trans Am'en og Polly'en ruler...

Etter å vært med Polly'en under den svært vellykkede testen blir det lett å forstå hvorfor NASCAR er en så stor publikumssport i USA. For det må oppleves "live". Det nytter ikke å se på bilder eller film. Det er vanskelig å beskrive opplevelsen du har når du ser en bil komme mot deg i 350 km/t mens vannføyka står rundt hjulene og karosseriet formelig beveger seg i en tunnel. Når bilen nærmer seg blir den fort stor... og så SMELLER det! ...så er den forbi og laaaaaangt vekk!

Nok om det - sent på kvelden den første dagen, da Polly'en etter 4 timers sjekking og map'ing (gjennomgå sensordata fra motoren og legg inn "verdier") var klar til å "gå utpå", hev vi oss "utpå". Med i følget var Ole Ringstad fra RATS med sin kompressor V8 Opel. I sidesetet satt en gammel ringrev - Stein Arne Lindvall fra Porsgrunn, og undertegnede satt i baksetet. Ole's Opel kan du lese om i engelske EVO om litt. Tilbake inn i bilen. For den stemningen det var da Polly'en dro ut 3. gearet i mørket med flammesprutende eksosrør, inn med 4. gear et og nye flammer - ja, den var helt rå, helt uvirkelig, helt sinnsyk. Vi så 352 km/t på speedtrap'en på banen i det han passerte. Så kom det et nytt smell, ny ildgørje - og nytt gear ble lagt inn og bilen skyter fart ut i mørket...

Ny imponerende rekord...

Det ble ny rekord på Papenburg-banen. Pål-Arvid Blytt slettet den gamle hastighetsrekorden fra den snart 10 år gamle testbanen til Mercedes. Hans notering på 368 km/t var 15 km/t raskere enn noen andre hadde notert på midt på langstrekket. Men det stoppet ikke der. Før Polly'en ga seg noterte han en hastighet på GPS-log'en på 394,2 km/t på våt bane. Når det så tørket opp var rullemotstanden mye mindre og det "satt skikkelig" i følge "the intimidator from east". Det satt så godt at da turtallsperren slo inn på 4. gear hadde bilen 378 km/t, og da 5. gear et da ble lagt inn var det fullt øs. Alle porter og sluser var åpne. Og da stamper og peser det godt i den 540 cid store kompressoratede motoren. Motoren har ingen andre intensjoner enn å slenge den 1.900 kilo tunge Trans Am'en i vei det dekkene tillater av feste. Og den gir seg ikke. Dermed ble det for mye for 5-trinnskassen fra Tex Racing. - Enten en konstruksjonsfeil eller så holder den bare ikke, var kommentaren fra Polly'en. Her var det bare å bestille nytt. Den eneste kommentaren han hadde før han ringte USA for å få sjekket opp hva som kunne ha skjedd og om han kunne få ny kasse eller deler var: - Fint at vi fant det ut her, så slipper vi å finne det ut når det virkelig gjelder. Og det er dette som er litt av essensen, og som har vært så imponerende hele veien som AMCAR har fulgt prosjektet. Innstillingen, viljen og evnen til å gjennomføre! Hvis ikke denne karen klarer å ta hjem top-speed-rekorden på Silver State Classic Challenge nå i september, vet ikke vi. For både bilen og gutten er intet mindre enn imponerende. Vi, sammen med 40 andre reiseklare AMCAR-medlemmer gleder oss til fortsettelsen. Husk at du kan følge Polly'en her i ditt favorittblad! Heng med!



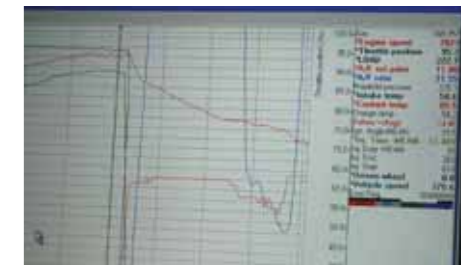
Det er bare å konstantere, top-speed-testen er over. Med bare fire gear igjen i 5-trinnskassen ble det kun runder for datalogging på chassis og motor, i tillegg til varmkjøringstest som ble kjørt til slutt.



Det imponerende anlegget tilbyr alt fra rimelige åpne pit-bokser med løftebukker, som denne, til komplette verksteder med plass til flere biler med loggeutstyr, verkøyt etc.



Etter noen runder er det inn i depot for å sjekke over og se at alt er som det skal være. Litt samtaler med resten av crew'et, se over loggene og så ut igjen.



Slik ser en av de "livsviktige" loggene ut. Alt prosesseres av en RacePack. Her kan vi se en logg der 4. gear et dratt ut helt til turtallsperren på 7.000 omdr./min. Da er hastigheten rett over 375 km/t. Polly'en vil bruke mye tid på å lese disse samt logger fra GPS-utstyret. Alt av motor- og chassisbevegelser, temperaturer etc. blir overvåket av sensorer bygget inn av teamet selv.