

AMCAR Silver State

One bad suspension day...



Teknisk inspeksjon i et idyllisk parkområde.

Pål Arvid, eller Polly'en som de fleste kaller ham, har siden tidlig på 90-tallet vært fascinert av de store "open road racing" løpene i USA. I år 2000 dro han over og leide seg en bil for å få kjørt et løp. Det ga sånn mersmak at han bestemte seg for at dette skulle han delta i med egen bil en gang. Og han skulle ikke kjøre hvilken som helst klasse. Det var klassen Unlimited - der man kan kjøre så fort man bare vil - som var målet. Resten er ikke historie, for det er her den begynner!

Hva er et open road race?

Et "open road race" i USA kan sammenliknes med fartsetappe i et rally - bare mye lengere og med mye høyere hastighet. Man kjører fra punkt A til punkt B på en offentlig vei som er avsperrert for vanlig trafikk. Det konkurreres i forskjellige klasser.

I motsetning til rally, som er inndelt i klasser etter lovlig trimmingsgrad og tillatte ombygginger, er SSCC inndelt i hastighetsklasser. Lengden på de forskjellige løpene varierer. Og i Silver State Classic Challenge, som går for å være det lengste og tyngste av dem alle, er distansen 145 km.

Det er to måter å delta på, enten i en hastighetsbegrenset klasse, eller i det som kalles for Unlimited-klassen - der det eneste kravet er at man kjører fortere enn 265 km/t i snitt gjennom de 145 kilometerne. Veitypen det kjøres på er å sammenlikne med vår E6. Langt fra "parkettgulv", noe som merkes godt dersom man kommer i 200 km/t. En 12 meters bred vei er ikke mye å "drifte på" når bilen flytter seg 55 meter i sekundet, som den gjør i 200 km/t. Kjører man 300 km/t, tilbakelegger man 83 meter i sekundet. Da kan dere tenke dere selv, løfter bilen litt på en dump, så skjer tingene fort. Og vi snakker ikke om å ta bilen opp til 300 km/t i løpet av noen sekunder, og så slippe seg ned igjen. Nei, vi snakker om å holde pedalen i "gulvteppet" i over en halv time før man kan "gå av". For å si det rett ut - man skal i tillegg til å vite hva man gjør, rett og slett ha en bil som faktisk klarer oppgaven i tillegg til at man selv skal ha "baller" bare for å tørre. Kanskje en grunn til at så få biler stiller i Unlimited-klassen, og at enkelte biler har påskriften "No one dumb enough", der navnet til kartleseren egentlig skulle ha stått? I neste nummer av bladet skal vi ta for oss selve Silver State Classic Challenge 2007 og litt mer om hva dette er.

Siden tidlig i vinter har AMCAR jobbet sammen med Pål Arvid Blytt og hans team på deres fantastiske vei til billøpet Silver State Classic Challenge (SSCC) i Nevada, USA. Vi har hjulpet til på det administrative planet ved å ta kontakt, ordne eller bistå med mange forskjellige ting som befraktning, import/eksport hjelp, høyfartstest i Tyskland, dekk- og felgleverandører, overnattinger, flyreiser, leiebil, forsikringer, regelverk og lisenser, men også som ren støttespiller og diskusjonspartner mentalt. I tillegg til den administrative støtten ble Pål Arvid tildelt AMCAR "Bilbyggerstipend" for 2007. Og når vi ser på prestasjonen og hva han klarte å oppnå, så er han en verdig vinner. Det har vært en fornøyelse å kunne hjelpe ham og teamet frem til å skrive et nytt kapitittel i norsk amcarhistorie...

Foranledningen...

En tidlig februardag i år fikk AMCAR en telefon fra Terje Seim i Bergen. Han lurte på om det var mulig for en kompis av ham å søke AMCAR's Bilbyggerstipend? Det var det jo, og Terje la ut om planene til Pål Arvid Blytt om å ta steget fullt ut og bygge om sin 1986 Pontiac Firebird Trans Am for å kunne delta i et amerikansk "open road race". Vi ba Terje om at Pål Arvid måtte ta kontakt selv, så fikk vi vurdere saken. Noen telefonsamtaler og mailer senere var det klart at vi sammen skulle utrede muligheten for å få det til. Derfra begynner AMCAR og Pål Arvid å utrede hva som måtte til for at Silver State Classic Challenge 2007 skulle kunne bli en realitet. Det er mye som skal gjøres, og en slik satsing koster mye tid og penger for den det gjelder. Etter litt fikk vi skissert en naturlig arbeidsfordeling. Vi fant ut at hvis man arbeidet mot delmål og en del fastsatte datoer, så fikk en positiv høyfartstest av bilen tidlig på sommer'n avgjøre om det ble noen USA-tur i 2007 eller ikke. Som sagt så gjort, og resten av historien ble fortalt i AMCAR nummer 6 og 7 i år.

Gjennomføringen...

I forbindelse med Polly'ens deltakelse i Silver State Classic Challenge inviterte AMCAR til en "Supporter Bad Boys Tour". Det tok kun få dager etter at turen var gjort kjent gjennom bladet før de 40 tilgjengelige plassene vi hadde holdt av, var bortbestilt. Turen gikk ut fredag den 7. september med SSCC-arrangementet fra 13.-16. september som hovedevent på en 10-dagers USA-reise.

Og for en tur det ble! Opplevelsene sto i kø for deltagerne, men dessverre tillater ikke plassen at vi

kommer inn på alt. Så hva skal vi ta med? At bilen ble gjenstand for en håpløs fraktbehandling som førte til at Polly'en og Gunnar og Olav Skjerve til slutt selv måtte dra til New York for å taue bilen på tvers over det amerikanske kontinentet? At de ved ankomst fikk feil leiebil? At det ikke fantes slepekrok å oppdrive, eller at deler som racebensin ikke ankom når det skulle? At reservegearkasse uteble, eller at de svindyre supersterke BBS-felgene hadde feil innpress da de endelig ankom to dager før løpet? Eller at Jostein Skjerve via kontakter på Van Nuys Auto Export fikk lånt et dreieverksted for å få rettet opp i katastrofen?

Dag 1: Early Morning Donut Derelights...

AMCAR's Bad Boys turer skisserer alltid et dagsprogram som turdeltakerne kan velge å følge. I all hovedsak deler vi de reisende inn to-og-to på rom og to-og-to i leiebil. Det gjør til at deltakerne har stor frihet til å gjøre hva de vil. Men mange velger å følge det programmet AMCAR har skissert. Noe som fører til at både førstegangsreisende og "mer erfarne" får mye ut av våre USA-turer.

Allerede lørdag morgen 05.00 gikk reveljen for de første opplevelsene, for de som var klar. Vårt hotell på Huntington Beach, Los Angeles, lå bare 5 minutters kjøretur fra plassen der det fantastiske Early Morning Donut Derelights-treffet arrangeres. Treffet arrangeres hver lørdag - året rundt. Her samles opp mot 200 biler samt en masse bilfrelste morgentugler til en uhyøytidelig bilprat, en kaffekopp og ferske smultringer (smultring = donuts på amerikansk) servert fra en lokal smultringsjappe på hjørnet. Og når noen av reisefølget får øye på både Mike og Dan fra Boyd Coddington (American Hot Rod på Discovery Channel)



Stilstudie av smakfullt bygget 1951 Ford Custom.



Enkelt, men stilig - 1960 Cadillac med luftfjæring, ellers original.

ate Classic Tour

Ved Hilberg Ove Johansen



Fra venstre: Bergenserne Arne Kristian Kaland, Terje Seim og Jostein Skjerve likte seg godt den første morgenen i Los Angeles.



Prisvinnende Cadillac Custom på treff hos Boyd.

som koser seg og har med egne biler går det opp for dem: - Jess, this is life!

Noen timer senere støter en gjeng fra gruppen på Chip Foose. Det skjer så tilfeldig som at de er med en fyr de traff på Early Morning Donut-treffet som skal vise dem noe inne på et verksted i nærheten av der Foose Design holder til. Det går ikke bedre til enn at Chip kommer slentrende forbi, putter hodet sitt inn i bilen, rekker frem handa og sier: - Hi I'm Chip, who are you?

For de som ikke hadde fått nok gikk turen videre opp til Riverside og Boyd Coddington's Annual Foundation Show. Der får deltakerne gå rundt inne på Boyd's verksted, snakke med folk, delta i loddsalg, auksjoner og premieringer, studere fremmøtte biler og være

vitne til premierevisning på den nybygde Ford F150 Valero pickup. For de fleste av oss høres dette ut som oppspinn, men det er sant. Det var første dag av AMCAR Silver State Classic Tour.

Dag 2: Ruby's Diner...

Det skal noe til for å toppe gårdsdagen. På det foreslåtte programmet står Classic Car Show på Del Mar Beach samt et besøk på Petersen Automotive Museum. Den første søndagen i september er det fast stort swap-meet på Veteran Stadium i Long Beach samt at det er et lokalt lite treff på selve Huntington Beach. De fleste dro først og fremst til Del Mar. Et kanontreff hva sjeldenhet og standard gjelder! Kanskje ikke antallet var imponerende, rundt 200

biler, men når nesten alle av dem var av typen supersjeldne og i tillegg holdt en nær perfekt restaurert eller kosmetisk original stand, ble det nesten for mye. Selv ble vi gående der i fire timer - blanke i øynene.

Derfra bar det for noen videre til delemarked på Long Beach, mens andre presset inn Petersen Automotive Museum. Til slutt var det foreslått å møtes på en av de mange og legendariske 50-talls diner'ne som finnes i LA's strandområder. Valget falt på Ruby's Diner på Redondo Beach. Her kan de hamburgere og milkshake - det er det ingen tvil om. En dobbel Hickory Burger og Extra Vanilla Milkshake er "så godt at det gjør vondt", som en av deltakerne uttrykte det.



Flott '32 Ford Roadster i nostalgistil cruiser inn på parkeringsplassen tidlig om morgenen på Early Morning Donut treffet.



Her studeres en 1939 Ford Tudor som var til salgs på Early Morning Donut treffet.



1955 Chevrolet i "gasser-stil" på Huntington Beach.

AMCAR Silver State Classic Tour...



Det var masse løpsbiler parkert i gatene i Ely. Vi falt for stemningen på dette bildet.



En tidlig, tidlig morgen på et gatehjørne i Huntington Beach.



Like før 09.00 er "donut-plassen" tømt. Igjen stod blant annet denne fine '59 Chevrolet 2-dørs-stolpen.

Dag 3: Van Nuys Auto Export...

Dagen var avsatt til egen disposisjon, slik at de som hadde ærend eller hadde gjort avtaler skulle få gjort det før vi satte nesen nordover mot Las Vegas neste dag. Men noen hadde ikke andre planer enn at de slappet av, fikk sett litt mer av LA med Beverly Hills og Hollywood. De fikk kjørt seg en tur opp i fjellene og sett navneskiltet eller cruiset en tur på Sunset Boulevard. Selv var vi oppe i Trazana, en bydel langt nordvest i Los Angeles. Der holdt Polly'en og teamet hus hos Van Nuys Auto Export, for mange av dere et kjent firma, som annonserer i dette bladet. De har levert biler til Norge i mange år. Innehaver og eier, Christian Johnsen, er norsk og utvandret på åttitallet. Han har hjulpet mange med å finne fine biler i USA, for så å eksportere dem til Norge. I tillegg driver han utstrakt hente- og shippingsservice for folk som finner biler selv i området. Og ikke minst har han privat etter dratt på seg en samling flotte biler av interesse. Christian hadde sagt seg villig til å være Fremførselsstasjon for Polly'en samt at han lot teamet få tilgang til utvendig løftebukk samt mekanisk utstyr og verktøy som han rår over. En uvurderlig god hjelp i en slik satsing, og både AMCAR og Polly'en vil benytte anledningen til å takke Christian for hjelpen.

Dag 4: Sam's Hotell & Casino...

Dette var dagen for transport til Las Vegas. Selve Silver State Classic Challenge forgår ut fra en liten by som heter Ely, ca 450 kilometer nord for Las Vegas. Men SSCC begynner og slutter i Las Vegas. På turen oppover var det en stor del av gruppen som kjørte via bilprodusenten Saleen's butikk for å se. Deretter var det noen som tok veien direkte til Vegas, andre via Hoover Dam, mens noen kjørte den mer snirklete og rare veien opp San Bernadino Valley og over Snow Valley og Big Bear Lake. For sistnevnte gruppe tok det så langt tid at man ikke kom frem før etter mørkets frembrudd. Og det i seg selv er litt av en opplevelse for de som aldri før har vært i Las Vegas. Vel inne på Sam's Hotell & Casino, som var hovedsete for SSCC-arrangementet, ble det en aldri så liten fest i baren før forsamlingen gikk til sengs i byen som aldri sover.

Dag 5: Viva las Vegas...

Poenget med å kjøre til Las Vegas én dag før selve SSCC begynte, var for at de som ville kunne få oppleve Las Vegas før arrangementet la beslag på tiden. Dette var dagen for det. Og noen brukte den til å se Hoover Dam, mens andre dro til "north point" og gikk den

nye glassbroen ut over Grand Canyon - Skywalk - som nettopp hadde åpnet. Andre igjen tok seg en tur opp på "the strip", så innom casinoene og fornemmet litt av stemningen i byen. Mens andre begynte å tenke på at nå måtte det handles gaver til de hjemme, for fra i morgen av ville det meste konsentrere seg om Silver State-løpet.

Dag 6: A black 1986 Trans Am, 1408 horsepower...

Silver State Classic 2007 starter i et parkeringshus tilknyttet hotellet rigget arrangøren seg opp med den første av mange tekniske kontroller. Det er slik at deltakerbilene må gjennom flere omfattende tekniske kontroller før selve løpsdagen. Og siden bilene forflytter seg etter veien, og er med på forskjellige ting i løpet av de neste fire dagene, så gjentar arrangøren kontrollene. På forhånd hadde vi meldt på AMCAR's gruppe som "course workers" - løypemannskap. Dermed var vi en del av den frivillige arrangørstaben. Og dette syntes arrangørene av SSCC var så hyggelig at de inviterte like godt alle som deltok på AMCAR-turen med på alt som skjedde. Etter hvert skulle det bli litt av et opplegg og en uforglemmelig opplevelse



Mange fine "høy standard" ombygde biler også på Corona Del Mar.



Trøste å bære. Ikke hver dag man går seg på en 1954 Buick Skylark og en 1949 Packard Eight woodie wagon. Det skjedde i monn på Corona Del Mar Car Meet.



Har du noen gang sett '66 Chevrolet Chevy II Nova med 3x2-port 427 Corvette-motor?



"Busted Knuckles" '65 Chevrolet - denne var bare LA-V.



Hørt om 1969 Camaro Pace Car Convertible? Ja, det har vi. Men hva med en coupe? Ikke så rart, bare 21 stykker ble bygget.



På verkstedgulvet hos Boyd sto både ferdige og påbegynte prosjekter. En stor del av de som jobber der var tilstede og tok seg tid til å snakke med folk.



Inne fra salgslokalene til Boyd. Ryddet for salgsobjekter og pakket med folk og gaveobjekter man skulle by på for å gi penger til "Boyd's hjelpefond". Pengene går til barnesykehus i La Habra, området i Los Angeles hvor Boyd Coddington holder til.



Boyd sammen med bandet Jumpin Jack Benny.

for alle. Felles lunsj og pressebriefing denne dagen ble startet av leder for SSCC, Steve Waldman. Han dro historien om hvordan det var første gang i 1988, og hva det hadde utviklet seg til. Han informerte om hva som skulle skje, og dro frem at de i år hadde deltakelse fra Norge og med femti norske supportere. Etter dette ble AMCAR bedt om å komme frem og si noen ord før alle hev innpå av de gode lunsjbordet hadde å by på. Under lunsjene, som også fungerer som sosiale "happenings", der litt av poenget er å bli kjent med de andre deltakerne og teamene, fornemmet vi at Polly'en og hans deltakelse nok skulle bli gjenstand for ganske så mye oppmerksomhet i løpet av helgen. Under pressekonferansen kom en kar bort til Polly'en og spurte hvilken bil han kjørte, hvor mange hester og hvilken klasse? Polly'en svarte: "A black 1986 Trans Am, 1408 horsepower - the unlimited class". Hvorpå vedkommende svarte: "Corvette, 1300 horsepower - good luck". På ettermiddagen kjørte de fleste deltakerne i kolonne opp til Ely, som ligger 4 timers kjøring nord om Las Vegas. Men AMCAR-gruppen og Polly'en valgte å være i Las Vegas til neste morgen.

Dag 7: Speed-Stop Z1Z/Z2Z...

Polly'en var ikke helt 100% gjennom teknisk første dagen. Så i dag måtte han klarere teknisk i Ely for å kunne få delta. Kjøring til Ely går langs løypetraseen SR318, bare "feil vei". Polly'en med team hadde kjørt den tre ganger - riktig vei. Og hadde etter hvert gjort seg en del egennotater i tillegg til den "roadbook'en" de hadde fått av arrangøren. Vel, det var første gang for oss, og vi begynte å forstå at dette var ikke "bare-bare". Her skulle man jaggvu ha både bil og sjåføregenskaper utenom det vanlige for å kunne kjøre fort. Vi startet klokken 03.00 fra Las Vegas og klokken 07.00 satte vi foten inn på Hotell Nevada i Ely for en bedre amerikansk frokost. Vi ble møtt av en gjeng entusiastiske nordmenn, med midlertidig bostedsadresse i Oregon, i en FMC bil dekorert med påskrift om Polly Motorsport og AMCAR's deltakelse i Silver State Classic Challenge 2007. Tøft! Byen Ely, med sine vel 6.000 innbyggere var som skapt for å være arrangementsby. Her sto alle på for SSCC. Og selv om det bare er cirka 150 deltagere, blir det mye folk med alle teamene, arrangørstaben, teknisk personell, film- og mediefolk. Byens politikere med ordføreren i spissen ønsket oss velkommen på

den først briefingen. Det gjorde han i "Chamber of Commerce" - handelsstandens hus - som de hadde stilt til rådighet i 4 dager. En formidabel innsats legges ned for å få SSCC til byen. De har stengt av 145 kilometer vei for å få arrangementet hit, og både Highway Patrol og DOT (Vegvesenet) er tilstede med omdirigeringer, skiltninger, veiledning etc. I tillegg er parker, grøntarealer og parkeringsplasser reservert for SSCC-deltakerne. Og alle lag og foreninger bidrar med noe for at dette skal bli et stort arrangement - i tillegg til at de får inntekter fra det. En slik dugnadsånd og velvilje har vi aldri sett maken til. Ely rules! Vel gjennom inspeksjon var det klart for den første av i alt 3 konkurranser i forbindelse med SSCC. Konkurransen kalles Speed-Stop Z1Z/Z2Z. I praksis er dette en konkurranse der deltakeren gis en gitt distanse til å akselerere fra 0 opp til 100 mph (160,9 km/t), subsidiært 200 mph (321,8 km/t), før han skal bremse ned igjen til 0. Derav navnet Z1Z som da står for "zero-100-zero", og det andre som står for "zero-200-zero". Polly'en valgte å kjøre denne som en ren test av bilen, som mange andre, uten å bremse for hardt. Derfor ble konkurranse og plassering uvesentlig.



1941 Packard Super Eight Rollens Convertible Limousine bygget i ett eksemplar til Rockefeller-familien. Denne var en av flere fantastiske "one-off" design biler på Corona Del Mar som var urestaurert og i topp stand.



Se og gråt. 1941 Hudson Commadore Eight Wagon. Sjelden? Ja, det er kanskje laget 80 stykker.



Luftfjæring, søkelykter, indian blanket, shrunken head og rocket-motor - one bad '40 fourdoor for enkle midler.

AMCAR Silver State Classic Tour...



Fin 1955 "One Fifty" i Boyd's stuk. "It's all about stands", sa han og lakkerte bilen rød når alle andre tilbake på 70-tallet brukte kunstlakkeringer og hele fargespektret for å få oppmerksomhet rundt bilene sine. Dermed startet han en ny æra i bilhobbyhistorien. Hvis noen lurte på hva det geniale med Boyd var?



En av ytterst få garantert ekte Shelby Cobra Daytona Coupe bygget fra 1964 til 1967. Hvor mange? Bare 6 stykker totalt!

Senere på ettermiddagen, da Speed-Stop-konkurransen var over, var det tid for å cruise gjennom byen. Alle nordmennene var invitert til å cruise med. Mange skuelystne lokale sjeler hadde tatt plass langs fortauene for å la seg underholde av de mange tøffe deltakerbilene. Cruisingen fortsatte ut over natten, og det formelig sydet av SSCC-biler i gatene i Ely denne kvelden. I tillegg åpnet en av sponsorene kranene på en av de lokale pubene i byen. Referatet derfra kan i trykkes, men la oss si det slik at nordmenn vet hvordan man skal feste og Optima Batteries vet hvordan man skal holde den. Og takket være at den lokale bareieren visste hvor han skulle få tak i mer Jägermeister midt på natten, varte festen utrolig lenge - for noen...

Dag 8: High Noon Shootout...

Det var derfor en tung morgen for mange da man på lørdag var invitert av den lokale Lionsforeningen og lilleputtlaget i fotball til frokost i en av parkene i byen, med dertil hørende bilutstilling av alle løpsbilene. På nytt var det teknisk inspeksjon og dekkene ble denne gangen tillagt større oppmerksomhet ettersom man i dag hadde den andre konkurransen i SSCC-opplegget. Konkurransen kalles for High Noon Shootout, og går ut på å klare å oppnå høyest mulig hastighet i løpet av en amerikansk mile - fra stillestående start. Det skulle bli en kortvarig seanse. Kun tre biler fikk kjørt - Polly'en som nummer to. Men da tredjemann dro i stykker motoren og sølte olje ut over hele banen i "målfeila", der bilene har over 330 km/t, hadde arrangøren ikke annet å gjøre enn å avslutte shootout'en av sikkerhetsmessige grunner. For gruppen var det definitivt briefing og opplæringen tidligere på dagen om det å være løypevakt som var det spesielle. De ble delt inn i grupper på tre til fem personer, fikk tildelt hvilke plasseringer de skulle ha i løypa, egen T-skjorte og egen caps. Så var det bare å ta tidlig kveld i påvente av den store dagen...

Dag 9: Den store dagen...

Starten på SSCC går cirka klokken 08.00. Men allerede klokken 05.00 stenges veien det skal kjøres etter. Da må alle de som skal ut i løypen ha passert startpunktet som er stedet Lund. Det betyr at de som skal lengst ned i løypen altså måtte kjøre fra Ely klokken 03.00 på natten. Selv valgte vi å bli i startområdet for å være sikre på at vi fikk sett alle bilene i løpet, og at vi skulle få bilder av alle bilene når de kom inn til Lund og i startområdet. Vi skal komme tilbake til selve Silver State Classic Challenge 2007 i en egen artikkel i neste nummer.

Men hvordan gikk det så med Polly'en?

Han gjorde en formidabel innsats. Ikke bare han, men hele teamet. Med seg hadde han Raymond Nielsen, Arne Kristian Kaland, Olav Skjerve, Jostein Skjerve - og i kartleserstolen Gunnar Skjerve. Etter å ha tatt bilen sin gjennom to delprøver var det endelig klart for hovedløpet. Polly'en la ut i et tempo som var imponerende! Det var formelig så vi så at ingen kjørte fortere enn han der vi stod tidlig i løypen. Og det skulle vise seg å være riktig. For ingen har noen gang kjørt SSCC så fort i starten. Det er 9 sjekkpunkter langs den 145 kilometer lange løypen. Og etter de tre første lå han foran verdensrekordskjemaet. Men så begynte han å sakke akterut. Ikke bare i forhold til rekordskjema, men også i forhold til tidene til konkurrentene. Og etter 6 sjekkpunkter mistet han den ledelsen han hadde opparbeidet seg til vinneren av løpet, Richard Hille. Derfra og inn gikk det saktere og saktere. Vi som var i målområdet og fikk timingen via radio, skjønne at noe var galt, men var ekstremt lykkelige og glade da han var meldt inn og hadde passert målstreken - for det var viktig å gjennomføre. Vi satte oss i bilen en time etter at løpet var ferdig. Og sammen med de andre teammedlemmene kjørte vi de 145 kilometerne ned til målstreken. Det var enorme gledesscener som utspant seg i det Polly'en og kartleser Gunnar ble gjenforent med resten av teamet.

Lucky - but one bad suspension day...

Det skulle vise seg at hovedproblemet var slakke i støtdemperne. Det gjorde bilen så ustødig på fronten at det rett og slett ikke tillot høyere hastigheter - veibanen var ikke bred nok. Bilen svømte over hele banen når hastigheten gikk opp mot 300 km/t, og bilen ble helt utsyrlig. I tillegg ble både gearkasse og bakaksel varm, og han måtte roe ned tempoet i perioder for å få kjølt ned drivverket. Totalt sett ble det en 2. plass av to deltagere i klassen. Gjennomsnittshastigheten ble målt til 292 km/t med en toppnotering på 357 km/t. Det siste holdt til høyeste topphastighet målt i SSCC 2007. Det setter prestasjonen litt i perspektiv - Polly'en hadde høyeste hastighet! I tillegg lot vi oss fortelle at kun 5 førere har kommet til mål i Unlimited-klassen, første gangen de har kjørt. Polly'en er en av dem - på 20 år! Og i tillegg var det verdensrekordfart i den første tredjedelen av løypa, før bilen ble for ustyrlig. Det er jo vanvittig bra! For etter å ha sett løypene og det utstyret noen av deltagerne besitter, begynte det tidlig å gå opp for oss hvor vanskelig oppgave Polly'en hadde tatt på seg. Å kjøre dette løpet i 250 km/t går nok noenlunde lett med rett bil. Å kjøre det i 300 km/t er en annen ting. Å kjøre 357 km/t i løpet

av løpet var det ingen andre enn han som gjorde. Å gjennomføre Unlimited-klassen er en prestasjon i seg selv. Og å gjøre det med sånn overbevisning som Polly'en gjorde det, er enda bedre. Så får det gå at det verken ble seier eller nye rekorder. En nyttig erfaring var det. Og skal sant sies, så kunne man nok ikke ha vært denne erfaringen foruten dersom man har tenkt å ta de gjeldende rekorder på h.h.v. 334 km/t i snitt og 365 km/t som høyeste målte hastighet. På premieutdelingen og bankettmiddagen etter løpet nede i Las Vegas samlet alle seg. At Polly'en fikk napp i vandrepokalen som én av tre som oppnådde over 200 mph i High Noon Shootout, at Polly'en var raskeste bil målt i løpet og at han hadde gjennomført som førstegangsfører i Unlimited med en så stor gjennomsnittshastighet som 292 km/t ble behørig applaudert av samtlige i salen. Og da Polly'en dro med seg teamet opp, og holdt takketale, var stemningen elektrisk. Han avsluttet med "I'll be back" i beste Arnold Schwarzenegger stil.



Denne skiltplaten har Christian Johnsen på Van Nuys Auto Export registrert i Los Angeles. Noter påskriften på støtfangeren til Pontiac'en til Polly.



Cruising og norske flagg i Ely's gater.



580.000 dollar koster kanskje verdens ræste bil - Saleen S7. Noen som har lyst å bli med på "Saleens-venner" å få inn en slik til Norge?



Besøket hos Saleen levner ingen tvil - Saleen lages av og for folk med racing i blodet.



Hele AMCAR SSSC-gjengen samlet.



Det siste vi så. Bilen trilles inn i henger for retur til Norge. "I'll be back".



Polly'en og karleser Gunnar Skjerve i Silver State Classic Challenge 2007. Her tatt i over 300 km/t like etter en sving på høyslettene i Nevada.



Det ble stor oppmerksomhet rundt deltakelsen til Polly. Her er et av flere TV-team som gjør opptak. Denne stasjonen het Torque TV.



Mange fornøyde og solbrente nordmenn. Denne varianten dæpte vi "lobster-boy".



Her er 50% av jentene som var med på Bad Boys Tour, Sigrid Flateraas fra Os og Elisabeth Aadland Vaagsbø fra Bergen. Optima vet å holde fester.



Gledesscener etter målgang.