



**PONTIAC
TRANS-AM MED
GREIT FRASPARK**

Hot & Nuts

Hvor bra den går? Tenk deg å bli sparket av en vârkât hingst med særs utviklet lårmuskulatur, i nøttene! Nå skal den debutere i verdens raskeste billøp, Silver State Classic Challenge. Vi har tittet nærmere på legenden Polly's Trans-Am!

TEXT: KAJ ALVER FOTO: CAMILLASMISTAD TOFTERÅ



PONTIAC TRANS AM

MOTOR: Chevrolet basert Big block 540 cid
EFFEKT: 1407 hk
ÅRSMODELL: 1984
VERDI: 1450

MOTOR: 540" Donovan aluminiumsblokk med Dart topper og spesialbygget innsug • 4.50" boring og 4.25" slag • Cailles billett veiv • Oliver staker • JE stempler Spesialdesignet kam • Dart porta topper • Jesel 1.7 shaftvipper • mekanisk gateroller • Autronic SM2 sprut • MSD fordeler og tenning • Tørrsumpsmurning med eksternt reservoar • vannkjølt intercooler integrert i innsuget • headers med 8 stk to kvarttoms primær inn i 5" esos • hjemmelaget eksosanlegg • Procharger kompressor.

DRIVVERK: Girkasse 4L80E fra RATS • Fullt flytende 9" Ford bakaksel med 3.23:1

UNDERSTELL: Hjemmelaget

BREMSE: 360mm foran m Alcon 4-stempla kalippere foran • 325mm med Wilwood 4-stempla kalippere bak.

FELGER: 20" BBS

DEKK: Har vel prøvd det meste, hele tiden nye dekk, spesielt bak.

UTVENDIG STYLING: Panser og baklue i glassfiber.

INTERIØR: To stk. Momo stoler.

BILSTERED: Pioneer

TAKK TIL: RATS v/Ole Ringstad for løpende utvikling av girkassen • Jens Bruland og Raymond Nielsen hos Polly Motorsport • Jostein Skjerve ved Verktøymekanisk AS • Roger Jensen ved Jensen Metallindustri samt venner og kjente som har hjulpet med prosjektet.

«Just how long
do you want the
burn-out to be.»

DEN VAR egentlig bare moro i en drøy uke. Dette var tilbake i år 2000, da Polly gikk til innkjøp av en 1986-modell Pontiac Trans-Am. Bilen skulle egentlig fungere som transportmiddel til- og fra jobb. For selv om Trans-Am'en hadde frekt utseende, og en motor på 383 cid levert av legenden John Lingenfelter, var det et annet prosjekt som stod først i køen av tanker i Bergenseren sitt hode. Prosjektet var en orgie av seksjonering, taksenking og bredning, som gikk under navnet Ford Granada. Det prosjektet er verken gitt opp, eller bort. Men selv om Granadaen stod først i køen, rykket den noe mer sexy Trans Am'en foran.

OFFENTLIG GODKJENTE BANER

De nesten 30 årene med presisjonseffekt i de de

430 Lingenfelter-hestene, ble byttet ut med 500. Og de 383 cid, økte med 23 "inches" til 406 cid.

- Det stemte jo bra, eg fant jo ut at bilen var stabil og fin, sjøl i "høyere" hastigheter på eh... offentlig godkjente baner!?

406-motoren som Polly bygget for videre klinisk utredning av dette yankekarosseriet, skulle bli velsignet med ytterligere 200 hester "å faaaaAAANN-gass". Både karosseriet, Polly og kassen som den gang var en TH700 fra RATS, viste seg å kun børste støv av skuldrene etter å bli forsøkt skambanka over lengre perioder.

Etter å ha brukt bilen som privat tivoli i en periode, fant Polly ut at han ville ha større skyts. Han ville ha Big Block.

Big block-motoren kom, 727 hk sterk!

TILGIVELSE ELLER TILLATELSE

- Nye motoren var en 540 CID i aluminium. Den var forholdsvis lett, selv om den var stor. Motoren bremset 727 hk, komplett med headers, eksosanlegg og luftfilter på 95 oktan blyfri, slik den stod i bilen. Den fikk også litt lystgass. Et 250 hesters kit ble montert, og med ett ble eg slynget inn i en verden av girkasse-utfordringer.

Nærmere bestemt konverterutfordringer. For selv om motorbyttet kom med ny kasse fra Ole Ringstad, en 4L80E med trippeldisc lock-up konverter fra Presicion Industries, var det ikke nok til å temme de ekstra 250 ekstra hestene i form av lystgass. Så det ble byttet til en noe strammere konverter med noe mindre stallspeed. Denne fungerte greit i en periode.. Men bare i en periode, for nå ville jo Polly ha mer sus i serken, mer puff i



Noen bruker kontakt annonser, mens andre legger ut mobil nummer i GATEBIL MAGAZINE.

Polly Motorsport
Tlf: 90019933



Som i Il Tempo Gigante, tar det ene speedometeret over fra der det andre slutter.



GTA, eller Get That Ass, er monter i fronten. Så bilen ikke misforstår. Den skal altså aldri ligge bak rumpen på en annen bil. Egentlig, aldri bak. Punktum.



Er egentlig helt greit med noen meter sikkerhets-rør i tilfelle 400 Km/t takrull skulle inntreffe.

peisen, mer puls ved pådrag!

- Er vel slik med alle tenker eg, mye vil jo ha mer. Og eg ville definitivt ha mer!

Med disse ytelsene, og intensjonen om å bygge en Yankee UTEN svingofobi, (**svingofobi** –er/ en sykkelig redsel for utøve svinger) flyttet Polly storblokkern så langt bak i motorrommet som nødvendig for å gi bilen bedre vektfordeling.

- Det innebar jo at vi måtte flytte torpedovegger og bygge ny gir-kassetunnel, og det er jo aldri en vinner hos biltilsynet. Men tenkte litt sånn at det var lettere å få tilgivelse enn tillatelse, så eg satte i gang eg.

Nå er Trans-Am'en til Polly faktisk en gatebil, som gjerne tar seg frem til treffa for egen maskin, røyklegger kvartmila, og tar seg hjem igjen. Godkjenninga har Amcar egentlig stått for. Uten

deres ekspertise og hjelp, hadde det nok blitt et laaaangt lerret å bleke for bergenseren.

402 METERTESTBANE

- Er noen som sier at bilen ikke går sååååå godt på stripen, eller at eg har jo ikke tenkt på feste. Men eg bygger jo ingen drag-bil. Det som gjelder for meg, er å finne feil, og selvfølgelig ha det litt moro. Eg vil heller finne de feilene på drag-stripen i 200+ Km/t, enn at de plutselig skal dukke opp i 300+.

For det denne bilen er bygget for, altså selve hensikten med galskapen.. Vel, tunnelsyn er et stikkord.

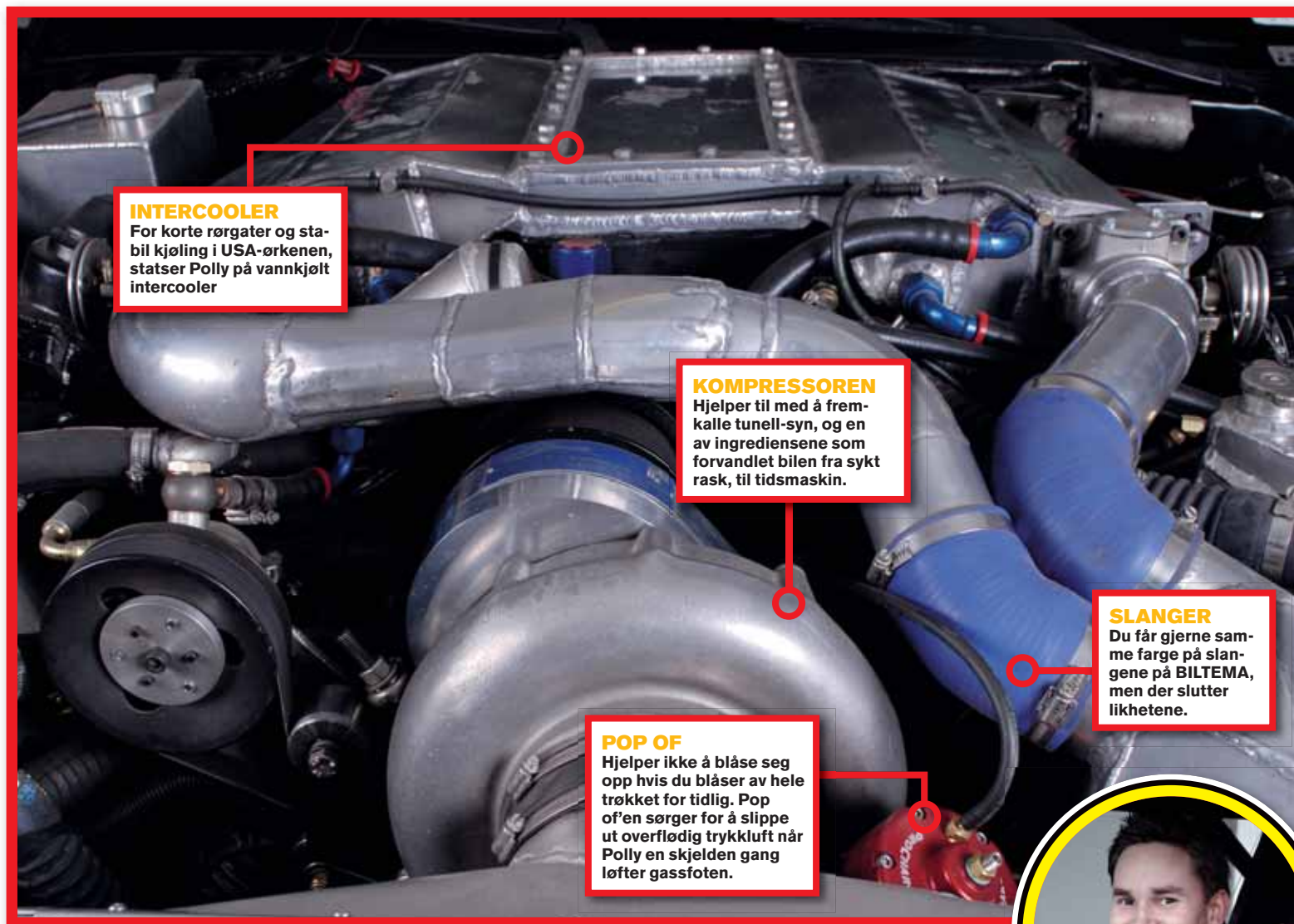
- Det har jo vert en drøm lenge å få dra ned igjen til Nevada å kjøre Silver State Classic Challenge. Med egen bil denne gangen. Er jo derfor eg driver å tester hele tiden. For meg så er 402-meteren og kjøring rundt på Rudskogen, en noenlunde trygg

måte å kjenne på bilen, og finne ut hva som må gjøres om. Man vil jo helst eliminere alle feil FØR man drar til USA. Er ekkelt å få gir-kasseproblemer i Nevada mens man gjør 350 Km/t. Da er det bedre at hjulene låser seg foran et fullsatt tribuneanlegg, med masse blåroyk og applaus i 150 Km/t.

ROTTER

Som vi nevnte tidligere, har Polly fått hjelp av 1407 hester i sin søken om å klare knuse flest mulig aksler og gir-kasser. Heldigvis har han hele tiden hatt den ikke helt ukjente Ole Ringstad fra R.A.T.S på laget. Han har utrettelig utbedret og oppgradert, etter-som Polly har levert større og større utfordringer.

- Han har jo vert uunnværlig opp gjennom tidene. For hver gang eg hentet mer effekt ut av bilen, måtte jo han finne løsninger på å få effekten



INTERCOOLER

For korte rørgater og stabil kjøling i USA-ørkenen, statser Polly på vannkjølt intercooler

KOMPRESSOREN

Hjelper til med å fremkalle tunell-syn, og en av ingrediensene som forvandlet bilen fra sykt rask, til tidsmaskin.

SLANGER

Du får gjerne samme farge på slangene på BILTEMA, men der slutter likhetene.

POP OF

Hjelper ikke å blåse seg opp hvis du blåser av hele trøkket for tidlig. Pop of'en sørger for å slippe ut overflødig trykkluft når Polly en skjelden gang løfter gassfoten.



PÅLARVID BLYTT

ALDER: 36

FRA: Bergen

YRKE: Daglig leder Polly Motorsport

STATUS: Singel

Hvorfor akkurat Trans-Am?:

- Har Trans AM for den har et fint karosseri til ønskede hastigheter.

Byggetid:

- Totalt 7 år, men har jo vært innom en del motorer, girkasser, bakaksler og forskjellige typer hjuloppheng da. J

Største utfordring:

- All tenkingen og alle finessene som skal til for at bilen skal virke i over 350! J

Mest fornøyd med:

- Lyden J

Hvordan er den å kjøre:

- Fin å kjøre, men bilen liker seg vel best på litt Autobahn cruising.

Fremtidige planer:

- Få kjøre Silver State Classic Challenge.

Nye prosjekter:

- Alltid!

Andre biler:

- Ja

Hobby:

- Liker alt som har litt fart og spenning.

til hjulene uten at det kom rare lyder, hehe. Og med 727 Hk pluss 250 Hk gass, ble det en utfordring for han. Men han fant jo ikke uventet ut av det og. Når eg ville holde på «det gode draget» litt lengre, og monterte to Turbonetics T-70 på maskineriet, bykset jo effekten en del, og tenkehatten måtte på for alvor. Som det er i dag, er det benket 1407 hester på pumpebensin med en Procharger F3R kompressor, og alt holder foreløpig tilfredstillende.

MERCEDES OG POLITI

Polly dro til Flesland flyplass for å teste. Gjennom bekjente med de rette kontaktene, og ikke minst de rette nøklene som låser opp de rette portene, fikk man testet ekvipasjen på flyplassen. Hvor forresten Politiet gjør en del testing av både hunder og biler....Ja og laser da..

- Eg har hatt med et par tjenestemenn i bilen på flyplassen, og for å si det sånn, de er bare mennesker de og. For det var ikke fritt for feminine hyl, og febrilsk leiting etter nødbrems ved pådrag hehe.

Men så sluttet "kontakten" å jobbe ved flyplassen. Så testingen på flyplassen ble straks vanskeligere. I den sammenheng, var det at kameraten til Polly, den «ut av boksen» tenkende Terje Seim, tok kontakt med Amcar for å høre om litt hjelp og spons var mulig. Polly selv hadde tenkt på dette lenge, men med et såpass etablert firma å drive, pluss forskning og videreutvikling av egen bil, sklei det litt ut i

sanden og kompisser måtte gi et nødvendig tupp i baken.

- Vi reiser vel ned i Juni, til Tyskland. På testbanen til Mercedes!

Heldigvis har man kompisser som ikke er redd for nye utfordringer. Rekordene på den banen være 353 km/t. Foreløpig. Men den har ikke møtt Polly. Enda.

Nå er det ikke for å sette rekorder Polly drar til Tyskland, men igjen, for å finne feil. Bilen må være feilfri når turen går til USA seinere i år. Steikende sol i ørkenlandskap, hvor man kan oppnå hastigheter som får månen til å bli usikker på hvilken bane den har rundt jorda, hvor taperen gjerne sendes hjem i kiste, og vinneren blir respektert som Jesse James, revolvermannen. Spesielt interessant blir det om årets cowboy er Norsk.



Vi snakkes på andre enden om ca 7-8 sekunder.