

helg

Då han var 18 år bygde Einar Stranden frå Stranda sin eigen bil. No blir den ein del av Norsk Kjøretøyhistorisk Museum på Hunderfossen, til inspirasjon for andre.





Scorpione på Fagrefjellet i Sykkylven. FOTO: EINAR STRANDEN



Som 18-åring bygde Einar Stranden sin eigen bil. FOTO: EVEN ØRJASÆTER



Setene i Scorpione har Einar laga sjølv. Dei er utvikla for å vere så behagelege som mogleg. Testinga gjorde han ved å sitje urøyrleg i støypeforma til stolen i nesten 24 timar i strekk, og godtok designet då han følte seg heilt fin etterpå. Dette var i 1971, same året som Ekornes lanserte sin Stressless. FOTO: FRANCO NILSEN



Noko av det siste bilen blei brukt til før den blei sendt til Hunderfossen, var som brudebil då dotter til Einar, Live, gifta seg med Mads for få veker sidan. FOTO: PRIVAT

BYGDE EIGEN BIL SOM 18-ÅRING: – ALT ER MOGLEG OM EIN VIL DET NOK

Helga 15.–17. september var det arrangert bilmesse i Sparebanken Møre Arena i Ålesund. Her kunne dei besøkande få sjå både nye og gamle bilar, og alt frå superbilar som Lamborghini, Maserati og Nissan Skyline, til det nyaste innan elbilar.

Ein av bilane som sto utstilt på messa kunne ved første augekast minne om ein klassisk italiensk sportsbil, og hadde også det italienskklingande namnet «Stranden Scorpione». Men det viste seg at det ikkje var ein bil bygd i Italia, men heller ein eigenbygd bil i ei

låve på Stranda. Det gjorde at bilen straks ikkje berre blei interessant for bilentusiastane i underteikna, men også for lokalavisjournalisten.

I hovudet

Einar Stranden er fødd og oppvaksen på Langlo på Stranda, og det er han som er mannen bak Stranden Scorpione. Han har derimot ikkje budd på Stranda sidan 70-talet, og etter fleire år i Oslo flytta han og kona Lindis (f. Nikolaisen) frå Sykkylven tilbake til Sunnmøre på 90-talet og slo seg ned på Skåthaugen i Ålesund der dei framleis bur.

– Vi budde faktisk eit par år i Sykkylven medan dette huset blei bygd. Vi er også på besøk der inne opptil fleire gonger i veka, fortel Einar.

Ideen til Scorpione fekk Einar då han var 18 år gammal og gjekk i andre klasse på Ålesund gymnas i 1968. Han hadde ikkje råd til å kjøpe sin eigen bil, så då tenkte han at han likså godt kunne lage ein sjølv.

– Eg hadde ikkje pengar. Ungdommen i dag har nok mykje meir å rutte med enn det eg hadde den gongen, humrar han.

Det starta med at han «bygde» bilen i



Bilen er klart inspirert av italiensk design. FOTO: FRANCO NILSEN

hovudet, og teikna skisser på korleis han ville at bilen skulle sjå ut. Dei første skissene var ikkje nokon suksess, ifølgje han sjølv.

– Bilen var meir ein firkanta kloss, og slett ikkje noko særleg vakker, fortel han.

Inspirasjonen til det som skulle bli den ferdige bilen fekk han då han las om italienske bilar i eit bilmagasin. Ein kan lese meir om korleis bilen blei til på nettet.

– Namnet «Scorpione» er også for å

veke den italienske inspirasjonen, og eg var særleg inspirert av linjeføringane frå Bertone og Pininfarina, fortel han.

Eigenlaga stolar

Då han hadde designet klart starta Einar på arbeidet med støypeforma for glasfiber-karosseriet. Dette gjorde han i ein gammal låve på Stranda, med faren sin elektriske to-hastighetsdrill som einaste spesialverktøy. Fire år og 8.000 arbeidstimar seinare blei bilen godkjent hos Biltilsynet og fekk registreringsnummer UE19007.

– Dette var før ein starta med personlege bilsilt, men eg er sikker på at dei hadde gøymt vekk dette til eit spesielt høve, ler han.

Også stolane i bilen har Einar bygd sjølv, eit prosjekt som tok han vel 900 timar.

– Stolane dei brukte i sportsbilar den tida er heilt grufulle å sitte i. Eg blei meir inspirert av 24-timarsløpet i Le Mans, og tenkte at for at ein skal kunne køyre bil i så mange timar så må ein jo kunne sitje godt, så då utvikla eg egne stolar til Scorpione, fortel han.

I arbeidet med stolane fordjupa han seg i anatomibøker for å finne den per-

fekte passforma. Designet av stolane blei også lagt merke til av Skarbø Lene-stolfabrikk på Stranda, som gjerne ville lage lenestolar av designet.

– Men det viste seg at det blei for komplisert for masseproduksjon, forklarar Einar.

Historia om sunnmøringen som bygde sin eigen bil gjekk også utanfor landegrensene, og Einar blei like etterpå invitert til Volkswagen sin fabrikk i Wolfsburg i Tyskland, der han fekk ein fabrikkny motor og girkasse som gæve.

Siste reis

Vel 50 år etter at bilen blei ferdig skal den no til sin siste kvilestad, på utstilling hos Norsk Kjøretøystorhistorisk Museum på Hunderfossen ved Lillehammer. Einar fortel at tida no er inne.

– Bilen har ikkje blitt mykje brukt dei seinaste åra, sjølv om den framleis går som ei klokke. Håpet mitt er at den på museet vil kunne vere til inspirasjon for andre om at alt er mogleg, berre ein vil det nok, seier han.

Einar har sidan han var liten vore glad i å skape ting, og fortel at det første han gjorde då han fekk nye leiker var å skru dei frå kvarandre for så å setje dei sa-

man igjen. Arbeidet med bilen meiner han har vore nyttig også seinare i livet.

– Den kjæraste hobbyen eg har er teknisk problemløysing. Er der eit problem, så vil eg fikse det. Alle hinder er berre utfordringar som ventar på å bli løyst, seier han.

Babyen

Han er også lidenskapleg opptatt av å formidle kunnskap vidare, noko som har prega yrkesvegen vidare. Etter gymnaset starta han først som lærar ved realskolen på Stranda, men flytta snart vidare til Oslo og Universitetet i Oslo, der han studerte fysiologi.

Hovudfagsoppgåva gjorde han ved karkirurgisk avdeling ved Aker sjukehus, no Oslo universitetssjukehus – Aker. Her starta han Norge sitt første og største karlaboratorium for undersøking av blodsirkulasjonen før operasjon på blodårer. Då karkirurgi var ein relativt ny disiplin på den tida, og det var ei rekke med utstyr og apparat som var nødvendig som mangla, bestemte Einar seg for å bygge dei apparata som forskinga og undersøkingane trengde.

– Eg innførte tiend, på same måte som kong Sigurd Jorsalfare gjorde, slik

at ti prosent av bruttoinntekta mi gjekk til å kjøpe komponentar slik at eg kunne bygge det eg trengde, fortel han.

Han fekk snart også førespurnader frå andre sjukehus rundt om i Norge og resten av Norden, og starta opp firmaet STR Teknikk der han utvikla og bygde apparat i verkstaden sin heime. Fram til no har han levert til ein plass mellom 100 og 150 sjukehus i Norden.

I dag har Sirkulasjonsfysiologisk seksjon ved Aker sjukehus sju laboratorier, der fire er til rutineundersøkingar av pasientar og tre er til forskning. Seksjonen har hatt stor vitenskapleg produksjon med fleire hundre forskningsstudier og om lag 30 doktorgrader. Sjølv om Einar har vore pensjonist i mange år er han framleis engasjert ved sjukehuset, og er der fleire gonger i året for å halde forelesingar, kurs i blodsirkulasjonsundersøkingar og vedlikehald alle eigenproduserte måleapparata.

– Denne avdelinga har blitt babyen min, seier Einar.

Husbyggar

Medan Einar budde i Oslo fekk han også tak i ei tomt i Maridalen for å bygge hus. Og lik som med Scorpione og dei medi-

sinske apparata, så ville Einar og kona bygge huset sjølve. Dette resulterte i eit byggeprosjekt som varte frå 1983 til 1989.

– Prosjektet var nesten like tidkrevjande som bilprosjektet. Vi planla alt i lag, og eg laga alle arbeidsteikningane med planløyningar i løpet av eit år. Vi gjorde også alt betongarbeid, styrkebereknningar, røyrløysingar, eit svært omfattande elektrisk system og målararbeid sjølv. Alt blei gjort med basis i byggforskriftene som blei studert nøye, og alt var godkjent, fortel han.

Dei einaste innleigde personane var ein som gjorde boring og sprenging på tomta, medan Einar køyrde gravemaskin og dumper, og ein til å legge marmorflis på eit bad. I tillegg sette Sogn yrkesskule opp reisverket og gjorde noko av innreiinga. Det meste av innreiinga gjorde dei sjølv.

– Dette var før vi fekk barn, så alt av fritid gjekk med til arbeidet, men eg lærte utruleg mykje av det, fortel han.

Og det er dette som er hovudessensen i historia om Einar Stranden. At alt er mogleg, berre ein vil det nok.

EVEN ØRJASÆTER
even@nyss.no