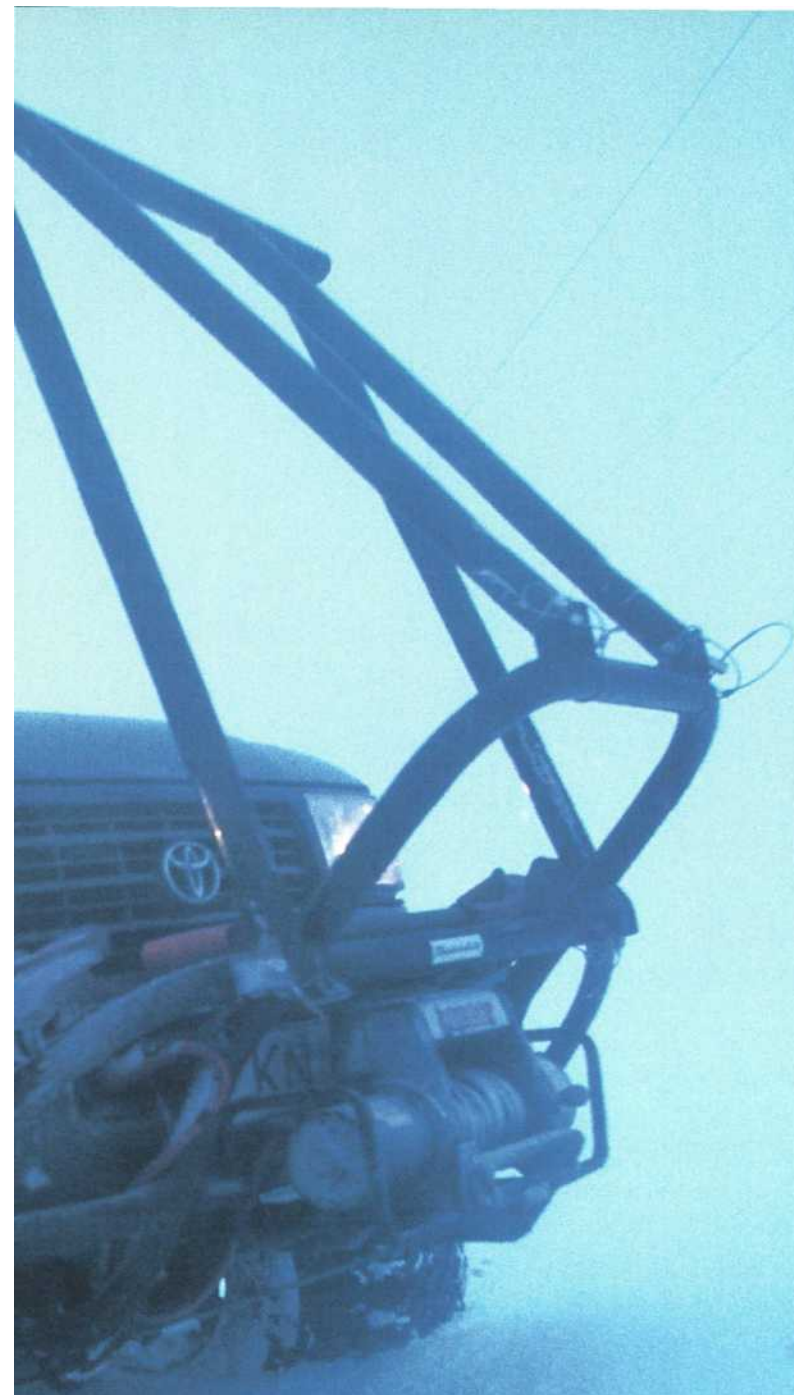


Store fødder



I den islandske natur, hvor vulkanudbrud og jordskælv er hyppigt forekommende, stilles der store krav til køretøjerne. Det har resulteret i nogle monsterbiler på kæmpehjul

AF ANDERS NIELSEN

Sylespidse iskrystaller pisker ind i ansigtet, mens jeg med sammenknæbne øjne forsøger at fokusere på bilen, der maser sig gennem snestormen. Jeg sidder i sne til livet og kan kun dreje overkroppen en anelse. Fingrene er holdt op med at fungere, og kamera og telelinse er klistret ind i sne, så det er umuligt at stille skarpt på forlygterne, der nærmer sig. Der er ingen horisont eller andre optiske fikspunkter, kun stormens brølen og to gule øjne, som synes at komme svævende gennem det hvide inferno.

- Bare han nu har set mig, tænker jeg, men stoler på at Gunnar er professionel i dette element.

Det store forhjul passerer tæt ved min skulder, og bilen standser. Med knæene på trinbrættet får jeg åbnet døren og vælter sidelæns ind på forsædet, hvor en velsignet varme slår mig i møde.

- Forstår du hvad jeg mener? spørger Gunnar med et svedent grin. Jeg gisper bare og forsøger at mase fingrene ind gennem ventilationslamellerne, hvorfra den livgivende varme vælter ud.

Snekørsel på flade dæk

Gunnar Pétursson er brandchef ved redningskorpset på brandstationen i Reykjavik, som ejer den noget specielle ambulance, vi kører i.

Redningsvognen, en LandCruiser GX 90 Turbo, har ikke mange ligheder med den oprindelige fabriksmodel. Den seks-cylindrede 166 hestes dieselmotor er tunet op til 200 hestekræfter, som driver fire store ballonhjul med dimensionerne 18.5-44-15 - de største af sin art.

- Ved kørsel i vinterterræn som dette lukker vi luften ud af dækkene, indtil der blot er to pounds tryk tilbage. Dækkene får på denne måde en trædeflade, der fordeler bilens 2.500 kilo til et vægttryk, som modsvarer trykket af en person på 70 kilo med skostørrelse 43. Vi maser ikke gennem sneen men kører ovenpå den, siger Gunnar Pétursson, der også privat er offroad-entusiast.

Udover vognens originale reduktionsgearkasse er LandCruiseren forsynet med en glidegear-kasse, som giver fem ekstra „kravlegear“. Skulle redningsbilen alligevel komme i vanskeligheder, er der hjælp at hente i det kraftige elektriske spil på fronten. Problemet er så bare, at der i Island ikke findes nævneværdige træer at fastgøre trossen i. Det problem bliver løst med sne-ankre, der medbringes på taget sammen med kasserne med værktøj, donkrafte og reb. Specialkøretøjet er indrettet som ambulance og er desuden udstyret med GPS-navigering og VHF-radio. Besætningen består af to redningsfolk og en læge.

Da vi når den asfalterede vej, må Gunnar ud i snestormen for at pumpe de store hjul op til normaltrykket på 16 psi. Kompressoren i motorrummet har tilkobling under brændstofklappen, og det tager under fem minutter at gå en runde med trykslangen. Hvert hjul har to ventiler: Den normale, der anvendes til at måle trykket samt en ventil med vridegreb, som er let at betjene, når luften skal ind eller ud.

- Om vinteren er vejret ofte langt værre end dette, fortæller Gunnar.

Store fødder

- Hvis nogen kommer i nød i højlandet under disse betingelser, er der ikke så meget at vælge imellem. Uden sigtbarhed er helikopterflyvning umulig, og bæltekøretøjer er både for tunge og for langsomme. Dét her er noget der dur.

Fra off-road til on-snow

Islændinge holder meget af friluftslivet på den barske ø. Dårlige veje og et ublidt klima betyder derfor et stort salg af terrænkøretøjer, som bilejerne gennem de sidste 20 år har arbejdet på at udvikle fra sædvanlige offroadere til det nye koncept med at køre oven på sneen. Af bilparken på 115.000 biler er de 15.000 firehjulstrækkere, hvoraf 5.000 er mere eller mindre ændrede i konstruktionen, omkring 100 er nærmest helt ombyggede.

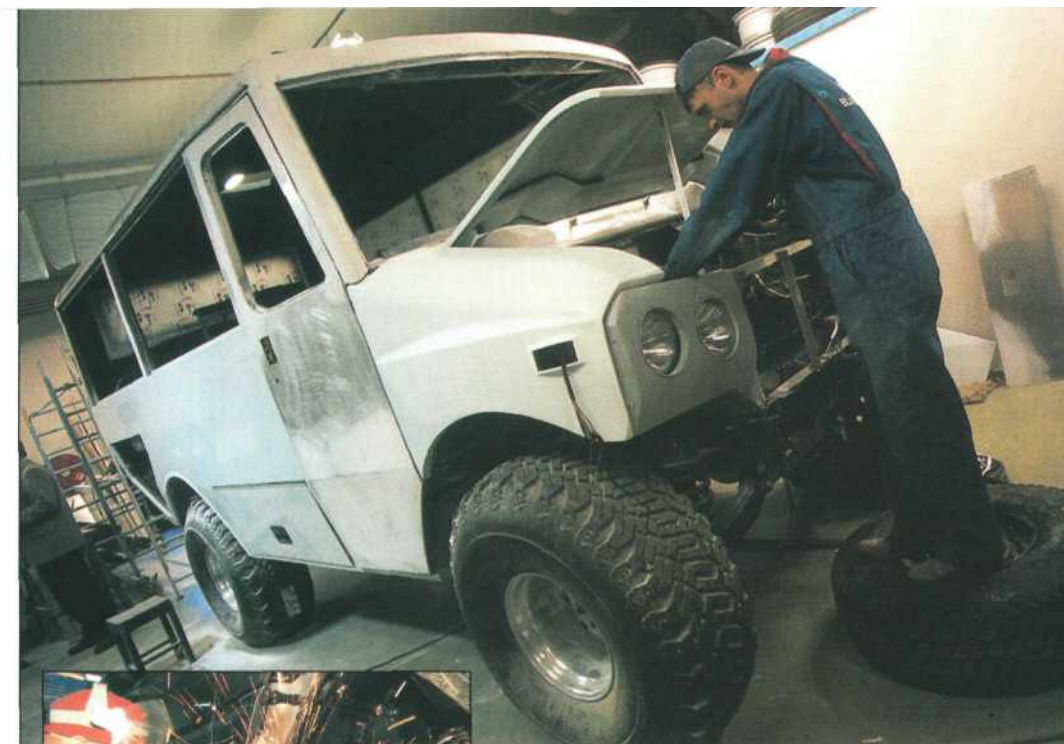
I Reykjavik findes et antal virksomheder, som har specialiseret sig i ombygning og salg af firehjulstrukne biler, deriblandt Arctic Trucks, der er et søsterselskab til den islandske importør af Toyota.

- Problemet var, siger Loftur Águstsson, direktør hos Arctic Trucks, at folk selv gik og savede og svejsede på deres biler derhjemme, og når de så løb ind i vanskeligheder eller manglede dele, kom de til os. Derfor oprettede vi i 1990 en afdeling, som vi kaldte Aukahlutir (Ekstraudstyr), og vi ombyggede forsøgsvis et par af vores egne biler.

Succesen med afdelingen for ekstraudstyr og ombygning kan aflæses i antallet af ansatte, der i dag tæller mere end 30 mennesker.

- Selvfølgelig gør det lidt ondt, når man begynder at skære i en splinterny bil, siger værkfører hos Arctic Trucks, Freyr Jönsson.

- Men vi leverer professionelt arbejde, og bilen beholder



Dette er sikkert verdens første Hummer minibus

sin fabriksgaranti, selv om vi hæver chassiset, monterer 44" hjul og ændrer på motoren.

Freyr Jönsson er uddannet maskiningeniør på Århus Teknikum i 1990 og er lidt af en Georg Gearløs hos Arctic Trucks. På pæredansk fortæller han beskedent om sin udvikling af Toyotas intercooler, som han blandt andet har forbedret med et elektronisk interface. Den nye intercooler foruden en manuelt betjent markedsføres og monteres nu officielt af Toyotas islandske importør, og fabrikken i Japan har stiltiende accepteret dette.

Skar ny bil i to dele

Islandsk lovgivning synes også at være imødekommende overfor disse ombygninger.

- Vi har sjældent problemer med at få godkendt bilerne. Det er mit indtryk, at de ti års erfaring Arctic Trucks har med at modificere biler nærmest har sat standarden for, hvad synskontrollen vil godkende, siger Freyr Jönsson.

Freyr Jönssons egen HiLux var splinterny, da han købte den i 1993, men den rullede direkte ind på værkstedet, hvor den med det samme blev skåret i to dele.

Chassiset blev forlænget, karosseriet hævet, bladfedrene udskiftet med spiralfjedre, støddæmperne blev ligeledes skiftet, motoren byttede plads med en tunet motor fra en LandCruiser 90, og sæderne blev byttet med Recaro-sæder i læder. Førerkabinen fungerer stadig som Freyrs eksperimentalt-studium, hvor det flyder med ledninger, måleinstrumenter og bokse med lamper og knapper.

I 1994 fandt det svenske polarforskningsinstitut ud af, hvad man gik og pillede med i Island, og efter et par indledende møder blev Arctic Trucks inviteret til at deltage i en ekspedition på Antarktis. Freyr Jönsson og hans værkstedsteam tog invitationen som en udfordring og brugte de næste to år på at modificere to LandCruiser 90.

Karosseriet blev hævet for at gøre plads til dækkene på 44". Alene denne ændring udløste mange praktiske problemer som for eksempel at ratstamme og pedaler skulle forlænges, ligesom speedometer og kilometertæller måtte kalibreres for at kompensere for de større hjul. Teknikerne fandt også på at udskifte vognens bagaksel til samme type som forakslen, ligesom de fremstillede en trailer med samme aksel. I tilfælde af havari på undervognen, havde føreren altså en reserveaksel og kunne til nød efterlade traileren.

Nødluge i taget

Risikoen for at køre i isspalter var i høj grad nærværende og er et farligt og velkendt fænomen på Antarktis, men kendes også af islændinge, som færdes på gletchere. For at nedsætte faren svejsede teknikerne en halvanden meter lang frem-skudt styrtbøjle på fronten af vognen og skar en mandsstor nødluge i taget, hvis bilen alligevel skulle forsvinde i en spalte, og dørene ikke kunne åbnes.

Prototypebilerne fik desuden en ekstra reduktionsgearkasse samt en brændstoftank på 300 liter. Totalvægt med navigationsudstyr, radioer, værk-

tøj, sneankre og så videre: 2.960 kg.

I løbet af tre vintermåneder i 97/98 tilbagelagde de to polartrucks - med Freyr Jönsson ved rattet i den ene - i alt 9.000 kilometer på det sydpolare isplateau. Med base på de svenske forskningsstationer Wasa og Svea blev mandskab, forsyninger og videnskabeligt måleudstyr transporteret hurtigt og komfortabelt, selv om terrænet ofte var vanskeligt, og termometret stod på minus 37 grader. Bilerne kørte på såkaldt „arktisk diesel“, der er tilsat ren paraffin, og det gik helt problemfrit. Faktisk var det eneste problem det blændende hvide lys fra landskabets sne og is, der reflekterede solens stråler.

Efter hjemkomsten til Island gik der ikke lang tid, før både National Geographic og Discovery Channel bankede på hos Arctic Trucks, og polarbilerne måtte nu demonstreres på de islandske gletchere.

Sårbare dæk

Den ene polarbil blev snart solgt til et privat firma, Add Ice, som tilbyder vintersafari til turister i Island. Den anden polarbil er stadig i stald hos Arctic Trucks, hvor den - da Motors udsendte kommer på

besøg - halter lidt fordi luften delvis har forladt et par af ballondækkene. Men ti minutter senere er bilen klar til en prøvetur i Reykjavik.

Det er en ganske særlig fornemmelse at køre den store „bigfoot“. Den høje førerplads med udsigt over den store front giver indtryk af at sidde i en lastvogn, hvorimod den manøvrerer let som en personbil. Motorstøjen er minimal, og vognen reagerer på det mindste tryk på speederen. Styringen er til gengæld lidt sejlene, og der skal hele tiden korrigeres.

- Det skyldes dækkene. 44" dæk findes ikke som radialdæk, kun som diagonaldæk, og diagonaldæk har ikke samme stive sider som radialdæk, derfor vrider de, selvom de er pumpet helt op, forklarer Freyr Jönsson.

På grund af dækkets bløde - og dermed sårbare - sider, egner det sig absolut ikke til stenet terræn, men det er særdeles velegnet i sne, hvor det flader ud, når dæktrykket reduceres. På underlag som asfalt har diagonaldæk kun en levetid på omkring 10.000 kilometer.

I den hvide verden

Det sner stadig, og en tværgående vind bygger snerevler



Hovedvejen er lukket - men ikke for en arctic truck

Få nærkontakt med de vilde biler

Turister kan enten leje en monsterbil eller tage på en arrangeret safari ved at kontakte end af nedennævnte arrangører:

Arctic Trucks
Tlf.: +354 563 4590
Fax: +354 563 4560
www.arctictrucks.com

Bilasalurinn/Hummer
Pris for leje af Hummer pr. dag:
godt 3.000 kroner - inkl. 100
kilometers kørsel.
Tlf.: +354 587 4444
Fax: +354 567 2161
www.hummer.is

Add Ice
Jeepsafari i LandCruiser
polartruck
Tlf.: +354 577 5500
Fax: +354 577 5511
www.addice.is

Icelandic Superjeep Safari
Jeepsafari i ombyggede
Hummer
Tlf.: +354 552 2040
Fax: +354 551 0022
www.jeepsafari.com



Islandsk vinterterræn er til heste

over hovedvejen. Fem kilometer syd for Reykjavik er trafikken gået i stå, men da der ingen modkørende færdsel er, overhaler vi striben af holdende biler. Længere fremme har en politipatrulje stoppet al trafik, og en lystavle informerer trafikanterne om, at vejen i sydgående retning er lukket af sne.

Vi ruller op på siden af patruljevognen, hvor betjenten - i højde med overkanten af vores hjul - kaster et blik på Land Cruiserens dørtekst, „Antarctica Expedition 97/98“. Så løfter han hovedet, og griner bredt og vinker os videre.

Vi forlader senere landevejen for at afprøve køretøjet i dets rette element. Dæktrykket reduceres til 10 procent på samtlige hjul, og vi bevæger os ud i den snedækkede lavaørken. Freyr lagrer med et tryk på

en knap vores position i GPS-måleren, og polarbilen fører os nu ind i en verden, der er så hvid, at den i princippet ligeså godt kunne være kulsort.

Snestormen rusker i vognen, og man mærker, at den langsomt bevæger sig fremad, men der er hverken himmel, horisont eller andre holdepunkter. Jeg ville være vildt nervøs, hvis det ikke var, fordi Freyr er rolig. Efter tyve minutter siger han:

- Så er vi ved at være tilbage, og få sekunder efter dukker landevejen op, som en tryk forsikring om civilisation.

Et vildt køretøj

Island er i sagens natur et godt marked for firehjulstrækkere, og det er de japanske mærker der er fremherskende. Land

Store fødder

Rover er rimeligt godt repræsenteret, og man ser også enkelte Mercedes Geländewagen. Skole- og minibusser findes i større antal som firehjuls-trukne Ford Econoline, og andre amerikanske terrænkøretøjer er nu ved at kile sig ind.

Rastærke Hummer fra amerikanske General Motors sælges i den eksklusive civilversion, men prisen gør, at den næppe nogensinde bliver en bestseller.

Men den islandske importør, forhandler og udlejer af Hummer, Stefan Hjartarson, er en mand med stolthed og visioner.

- Verdens hurtigste brand-slukningskøretøj med vandkanon og det hele står i Keflavik Lufthavn, siger han og fortsætter med at fortælle begejstret om sønnen, Ævars succesfulde deltagelse i det islandske



Reykjaviks redningsvæsen kører overalt

GSM-rally i 1996 - i en Hummer.

- Og nu du er her, kan du ligeså godt se en hemmelighed, siger han med et glimt i øjet og trækker mig ud ad bagdøren til værkstedet.

Entusiasmen lyser i øjnene på de seks mand, der målrettet er beskæftiget med at bygge en bus på chassiset af en Hummer.

- 18 personer kan den tage, når den er færdig. Turisterne er helt vilde med vinter-adventure i højlandet, og når denne prototype bliver præsenteret, er jeg sikker på, at vi får ordrer

på flere, siger Stefan og klapper aluminiumsskroget, som allerede er døbt Hummer Berserk.

Den islandske GM-importør er klar over, at Toyota har præsenteret mig for sin polartruck, så han har gemt et trumfkort i ærmet. I forbindelse med mit besøg inviterer han på en prøvetur i en modificeret Hummer - en Super Arctic Hummer - som han solgte for et par år tilbage.

Jeg er glimrende bekendt med den amerikanske Hummer, som i forvejen - uden mo-

difikationer - adskiller sig synligt fra andre terrænkøretøjer.

Men denne Super Arctic Hummer er et monster. De enorme hjul i hjørnerne af det næsten toenhalf meter brede karosseri får vognen til at se direkte skræmmende ud. Jeg er overbevist om, at den kan forcere en lodret væg.

Det ekstreme køretøj ejes af Gardar Vilhjálmsson, der ernærer sig ved import af entreprenørmaskiner, men udover vognens imageskabende evner, anvendes den også på bestilling til turistture i vinterhøjlandet.

Det bliver en anderledes, lidt useriøs, men uforglemmelig prøvetur i terrænet med Eric Clapton for fuld skrue over CD-anlægget.

Meget overbevisende og meget amerikansk. □