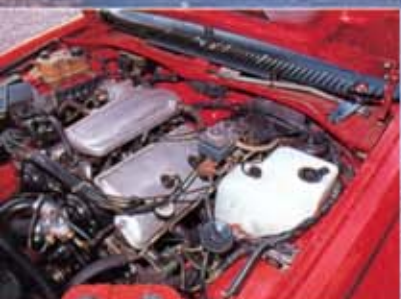


# RÄTT RACESTUK RAKT IGENOM

Bröderna Ari och Marco Harjunpää i Avesta var tidigt ute med raceloooken. Redan 1989 började de med en Alfa 33 i Bilsports andra bilbyggartävling. År 1992 presenterade bröderna en ännu värre variant baserad på Alfa 75 från 1986. För två år sedan beslöt de att modifiera den ytterligare och verkligen visa vad racestuk är!

Av Håkan "Molle" Molin  
(text & foto).



**FABRIKSTRIM.** Maskinellt är Alfa över vägande i standardskick. Dock har V6 motorn försatts med rostfria grenor och dubbel 2-sums avgassystem.



**LEVER UPP TILL ROLLEN.** Marco och Ari Harjunpää nappade på racetrenden redan 1989 då de blev uttagna till Bilsports andra bilbyggartävling. Tre år senare presenterade de denna Alfa 75 som då var gul och brant, bredad. Nu har bröderna lagt in en ut-

Alfa-bröderna Harjunpää bygger sina bilar efter tabell!

## HARJUNPÄÄS COOLHETSFAKTOR

■ Vill du veta om din bil ligger rätt i tiden kan du utnyttja bröderna Harjunpääs coolhetsfaktor. Utgå från noll, sedan är det bara att räkna. Plus eller minus. Hamnar slutsumman på 80 procent eller över är bilen helt okej. Kommer du inte upp i denna nivå så vet du i alla fall vilka åtgärder som behövs!

Populär kaross	+10%	<input type="checkbox"/>
Trist kaross	-10%	<input type="checkbox"/>
Bra färg på bilen	+10%	<input type="checkbox"/>
Trist färg	-10%	<input type="checkbox"/>
Tveksam kulör	0%	<input type="checkbox"/>
Sänkning	+5%	<input type="checkbox"/>
Snygg sänkning	+10%	<input type="checkbox"/>
16-tums fälgar	+10%	<input type="checkbox"/>
17-tums fälgar	+15%	<input type="checkbox"/>
18-tums fälgar	+20%	<input type="checkbox"/>
19-tums fälgar eller större	+25%	<input type="checkbox"/>
Komplett kjolpaket	+10%	<input type="checkbox"/>
Störtbur	+10%	<input type="checkbox"/>
Racingstolar och 4- eller 6-punktsbälten	+10%	<input type="checkbox"/>
Endast en stol och bälte	+5%	<input type="checkbox"/>
Tillbehörsratt och växelspaksknopp	+5%	<input type="checkbox"/>
Snygga slutrör	+5%	<input type="checkbox"/>
Ädelträpanel	-10%	<input type="checkbox"/>
Krimskrams i innerbackspegeln	-5%	<input type="checkbox"/>
Neonrör under bilen	-10%	<input type="checkbox"/>
Enkeltorkare	+5%	<input type="checkbox"/>
Extra helljus i fronten	-10%	<input type="checkbox"/>

SUMMA ..... procent.



■■■ Begreppet "racestuk" och vad det innebär har påverkat bröderna Harjunpää sen de byggde sin Alfa 33 i Bilsports andra bilbyggartävling 1989-1990.

Den bilen var klart raceinspirerad men då var de för tidigt ute. Trenden hade knappt slagit igenom. Ari och Marco tog nya tag. De byggde en Alfa till, fast på egen

hand, och ännu fräckare.

Våren 1992 presenterades resultatet i Bilsport nummer 13. En Alfa Romeo 75 från 1986. Harjunpääs gula Zagato-monster!

### Långt ifrån nöjda

■ Två år senare blomnade racemodet för fullt. Varje gång bröderna såg en bil med påstått

racestuk, suckade de tungt. Något borde göras.

Hösten 1994 satt de på var sin stol i garaget och blängde på varandra. Bägge var överens. De måste jobba vidare och visa vad riktigt racestuk egentligen är.

Ari funderade på hur de skulle kunna få Alfa 75-an att se brutalare ut framifrån. Han tänkte mycket på

den frontspoiler som Alfa haft på sin DTM-racer året innan.

— Ju större luftintag desto brutalare look, menade Ari och drog en linje med maskeringstejp rätt över fronten.

— Kapa här, sa han till brorsan. En ny plåtstomme byggdes upp. Men utan EVO-läpp. — En brutal spoiler Vänd!

# RÄTT RÄTT RACESTUK

Forts. från föreg. sida

behöver inte sådant trams. Den är tillräckligt häftig som den är, tycker Ari.

Bröderna har sett tydliga exempel på vad som kan hända med EVO-läppar. I synnerhet utanför deras garage hemma i Avesta! (Läs Bilpost nummer 24/97).

Däremot blev den nya spoielen rund i underkant.

— En stor fördel om man kör emot någonstans, poängterar Ari.

Eftersom trenden på vingar växte sig större och större, gjorde bröderna tvärtom. Vingen sänktes! Men samtidigt blev den bredare så den fyllde ut nästan hela bakluckan.

I första versionen hade Alfa fem 80 mm utblås bak. För tamt, menade bröderna och sökte värre alternativ.

— De rör som fanns var max 100 mm, men det var också för tunt. Vi lyckades få TME AB i Filipstad att fixa två 114 mm rör åt oss. Riktiga don med insats och rundad ytterkant, säger Marco.

## Formen framför allt

Formen till de nytillverkade backspeglarna hämtade Ari från Koenig Special.

— Deras design har alltid tilltalat mig, säger Ari och fortsätter att beskriva hur han ser på en backspegel.

— De ska sticka ut ganska långt. Men samtidigt sträva nedåt. Inte peka uppåt som många backspeglar gör.

— Ju lägre placering, desto lägre ser hela bilen ut! Rätt monterade kan dom sänka karossen en hel decimeter utseendemässigt!

Utseendet är som bekant en fråga om smak. För cirka ett år sedan beslöt Ari och Marco att betygsätta bilarnas "coolhetsfaktor" i procent.

— Normalt brukar man säga att snygga fälgar gör 50 procent på en bil. Fel tycker vi. Det kommer ju ofta hit kompisar och påstår att dom är nöjda med sina bilar, säger Ari — Så vi gjorde en egen lista där varje ingrepp ger plus eller minuspoäng. Sen dess har det inte varit något snack, utyggar Marco.

Hamnar slutsumman på 80 procent eller över så är bilen helt okej. Senast bröderna räknade på sin egen Alfa 75 fick den 90 procent.

— För att nå upp till 100 måste vi skaffa större fälgar, förklarar Ari.

— Så inte ens vi är nöjda,



**EN RIKTIG (BRUKS)BIL** Det är på vägen som Alfa kommer till sin rätt. Folk vänder sig om och pekar då monstret dundrar förbi. Och visst ser den brutalt raceaktig ut!



**ORDENTLIGT LÄTTAD.** Ska det vara racestuk så måste man satsa. Stolarna i kolfiber/kevlar väger bara 5,5 kg styck. En skyddsbur var nödvändig för att få pluspoäng i listan.



**FYRA TUM ÄR MINIMUM!** För att få en riktigt fräckt bakparti på Alfa byggde man ett fungerande luftutsläpp i bakspoilern. Slutrören mäter 114 mm diameter vardera!



**ALLT FÖR UTSEENDET.** Ari är noga med detaljerna så Marco fick tillverka nya backspeglar. Formen hämtades från den tyska tunern Koenig Specials.

## RECEPT

Bil: Alfa Romeo 75, 1986

Ägare/byggare: Ari & Marco Harjunpää, Avesta.

Karos: Fronten modifierad med Alfa Romeo Zagato framljus. Ny huv med integrerad triangel.

Framsäckmarna breddade 10 cm. Framdörrarna modifierade i framkant för att gå ihop med breddningen på framsäckmarna. Hemtillverkade backspeglar. Bakdörrar och baksäckmarna breddade 16 cm. Bakpartiet modifierat med ny stötfångare och ving av egen tillverkning. Luftutsläpp och dubbla utblås i spoilern. Helröda bakljus.

Motor: Alfa Romeo V6 på cirka 160 hk. Utrustad med rostfria grenrör från MT Motor. Rostfritt, skräddarsytt 2x2-tums Ferrita-system med dubbla 114 mm utblås.

Transmission: 5-växlad manuell låda placerad bak tillsammans med koppling, differential och bromsar.

Hjulupphängning: 27 mm torsionsstavar och fjädrar från MT Motor. Bilstein "R" tävlingsdämpare.

Fälgar: Specialbreddade aluminiumfälgar av Skullman Racing. 8,5x17" fram, 12,5x17" bak.

Däck: Pirelli P Zero 235/40-17 fram, 315/35-17 bak.

Lack: Corse röd mixad efter eget recept.

Inredning: Momo Corse stolar i kolfiber/kevlar. Vägar 5,5 kg styck. Momo Corse 6-punktsbälten, 3 tum breda. Momo mocca-ratt. Momo aluminium växelspak och pedaler. Störbur från Guss Motor.

Gula mätartavlor av egen tillverkning. Aluminium och kolfiberpaneler.

Vikt: 1.350 kg raceklar. Lättad 60 kg sen stereon äkte ur!

Tack till: Fiat Auto, MT Motor, Uppsala, Forza AB, Pirelli/Avesta Däckservice, Würth Svenska AB, Mr. Cap och alla ni som har hjälpt till med bilen genom åren!

tilläger Marco. Men numera har vi listan att gå efter. Den ger klara besked!

Till vardags jobbar Marco i en livsmedelshall i Hedemora. Ari har nyligen börjat hos Nya Däckfyndet i Göteborg.

— Jerker Ekelund på Brorssons Fälgar, som byggde Fiaten i Bilsports andra bilbyggartävling, brukar skoja om att vi konkurrerar med varandra än i dag, skrattar Ari.

Nya Däckfyndet har ett brett stylingprogram. Bland annat säljer man Zenders produkter.

— Dom har alltid legat mig varmt

om hjärtat. Även om jag inte är någon plastvän så gillar jag deras design. Förmodligen blir det något Zender-bygge i framtiden, avslöjar Ari.

## Idealisk väghållning

Maskinellt har det inte skett några större förändringar sedan Alfa byggdes om förra gången. Däremot har väghållningen förbättrats.

— Vi skickade ut Club Alfa Romeo Racings ordförande Leif Söderström för att dra några varv på Kinnekulle Ring. När han kom in i depån dömde han ut våra Bilstein-

stöldämpare som suttit monterade sen 1991.

Leif tyckte att de skulle byta till Bilstein "R". I övrigt var han helnöjd.

Hjulupphängningen består av 27 mm torsionsstavar och grova sänkningsfjädrar från MT Motor i Uppsala.

— Mer behöver man egentligen inte göra då chassit redan är racinganpassat från fabriken. Viktfördelningen är ju suverän genom att hela växellådan med koppling och diff sitter i bakvagnen, påpekar Ari.

## Smidig lättning

Däremot valde de att göra om hela inredningen. Här skulle racestuket verkligen bli maximalt.

— Vi rev ur rubbet och sålde den skinnklädseln som Mickes Sadelmakeri i Järnforsen hade sytt åt oss. Det var naturgrävt läder. Snyggt som sjutton. Vi fick en bra slant och kunde satsa på de värsta stolar som finns — kolfiber/kevlar. Väger bara 5,5 kilo styck!

Störbur var också ett måste. Den har lackerats i en grå nyans som matchar allt övrigt grått på bilen.

Ari tillverkade även gula mätartavlor. Han var ändå tvungen att kalibrera om hastighetsmätaren så den överensstämde med bakhjulets rullningssomkrets. För att vara på den säkra sidan lät han tavlan gå upp till 260 km/h.

Singeltorkaren är nytillkommen. Ett krav för att få pluspoäng i listan. Annars är inte bröderna så förtjusta i en sådan konstruktion.

— Man ser ju inget när det regnar...

Samtliga paneler har bytts ut mot aluminium. Bröderna har även lättat bilen över 60 kilo genom att slänga ut stereon!

Det senaste tillskottet är en YES-hjälm i äkta kolfiber. Trots att varken Ari eller Marco utger sig för att vara riktiga racingförare.

Men det gäller ju att leva upp till sin roll, eller hur? □