



Svein Haralds Tamiya Hotshot vann "Best looking car" under premiären för Nordic Vintage Challenge år 2014.

Svein Harald har världens snabbaste Hotshot

Det finns modifierade bilar och så finns det minutiöst modifierade bilar. Den Tamiya Hotshot som rattas av Svein Harald Ytternes, är ett skolexempel på det sistnämnda alternativet. Bilen är nämligen högst troligt världens snabbaste i sitt slag.

Text: **Niclas Sjöqvist**

Bild: **Svein Harald Ytternes & Niclas Sjöqvist**

"VET DU VAD norrmannen gjorde när en Tamiya Hotshot kom i hans ägo?" Den frågan skulle kunna vara inledningen på en klassisk Norgehistoria, men i fallet Svein Harald Ytternes vittnar fortsättningen om en passionerad man som inte skämtar. Han har nämligen byggt om och förfinat sin Hotshot så att den, högst troligt, är världens snabbaste i sitt slag.

– Bilen är verkligen "balls to the walls-modifierad". Jag har varken sparat in på tid eller pengar utan har gjort allt som står i min makt för att få bilen att gå så snabbt som möjligt på bana, myser norrmannen.

Sagan om Svein Haralds fascination för Tamiya Hotshot började redan när första utgåvan av bilen släpptes år 1985. Den då 15-årige pojken hade sedan tidigare en

Kyosho Progress 4WDS – en eldriven buggy i skala 1:10 med både fyrhjulsdraft och fyrhjulstyrning. Milt uttryckt var bilen ingen höjdare, minns Svein Harald, så när Tamiya Hotshot kom ut i butikerna uppstod ett habegär av Guds nåde.

– En hobbybutik i Trondheim hade ett skyltfönster, där de visade videoklipp med Tamiyas nya RC-bilar. Där kunde jag stå i timtal och beundra Hotshoten. Den såg så cool ut och verkade tekniskt avancerad med sina monodämpare fram och bak. Ganska snart köpte en av mina grannar en Hotshot; gissa om jag plötsligt började umgås med honom väldigt mycket? säger Svein Harald och skrattar.

Det blev aldrig någon Hotshot för Svein Harald, men nästan. Efter att Progressen såldes någon gång under 1986 köpte han en Tamiya Supershot. Priset minns han än

idag - 1 760 NOK hos Hobby Shop A/S i Trondheim. Supershot var i stort sett likadan som Hotshot, men den hade oppdaterats med fyra støtdempere istället for två.

– Supershoten bleven riktig trotjänare som jag hade riktigt skoj med! Jag har kvar bilen än idag och gjorde en hel del modifiseringar på den under 80-talet. Det sista jag gjorde var att byta ut plastchassit till ett hembyggt dito i aluminium, berättar Svein Harald.

Under 1995 började Ytternes tävla i olika klasser och det visade sig snart att han hade talang for RC-sporten. Idag kan han bland annat stoltsera med att ha blivit norsk mästare i dubbla klasser - 1:12 (2002) och 1:8 Track (2006). Båda dessa klasser kännetecknas av att bilarna har brutal acceleration och när väldigt höga hastigheter; i 1:8 Track går bilarna från stillastående till 100 km/h inom loppet av 1,5 sekund. Extrem racing i all ära men på senare år har Svein Haralds hjärta börjat klappa lite extra for vintagebilar och vintageracing.

– Vi drog igång med vintageracing i Oslo år 2007. Då körde vi vintage som supportklass under tävlingar for moderna buggies. Numera arrangeras det renodlade vintagetävlingar både i Sverige och i Norge, till exempel Nordic Vintage Challenge. Jag har kört alla NVC som har gått hittills, totalt fyra stycken, berättar Ytternes.

År 2008 kom det gyllene tillfället for en vuxen (norr)man med oppfyllda pojkdrömmar, närmare bestämt efter att Tamiya Hotshot började ges ut som nyttigåva, så kallad re-release eller ”re-re”. Herr Ytternes behövde inte fundera länge innan han öppnade lädret och kunde lägga vantarna på sina drömmars bil.

– Det fanns aldrig några tvivel, jag skulle bara ha en Hotshot. Min grundidé och ambition med köpet var att få bilen att gå nästan lika bra som dagens buggies – genom några få modifiseringar. I min mening är bilen till 90 procent rätt konstruerad, den har verkligen potential att bli hundraprocentig, säger han.



De egenhändigt tillverkade drivaxlarna. Ändarna har Svein Harald har kapat själv av pianotråd. De har sedan monterats med hjälp av lim och krympslang. Resultatet är att de passar perfekt i kuldifffens medbringare.

High Five! Svein Harald tävlade i alla fem klasser under Nordic Vintage Challenge år 2015. Lägg märke till Hotshoten, längst bort i bild.



Svein Harald Ytternes

Ålder: 46

Familj: Lyckligt gift med sin fru Sasha Eileen. Tillsammans har de tre döttrar.

Bor: I Oslo

Antal RC-bilar i hemmet: Cirka 70 ("Min fru må ikke lese dette!")

Historiens snyggaste RC-bil: Tamiya Dyna Storm

Meriter utöver vintageklasserna: Norsk mästare i 1:12 och 1:8 Track, andra plats på Nordiska Mästerskapet i 1:8 Track samt en fjärdeplacering i EFRA Grand Prix i Luxemburg i 1:8 Track.

RC-poster: Ordförande i Oslo Modellbilklubb samt grenansvarig i klassen bränsle onroad i Motorsportbundet i Norge.

Livsverk inom RC: Har tillsammans med kompisen David Hauer skapat en utställning med ett 50-tal gamla RC-bilar på Norsk Teknisk Museum i Oslo från 2012 -2014. Driver även hemsidan Modellsbilens Historie på www.ymr.no/historie.htm



Evo IV efter Svein Harald blivit TQ och 1:a i klassen 4WD Classic i Nordic Vintage Challenge 2015

Versioner av Ytternes Hotshot

Evo 1

Den första versionen av Ytternes Hotshot, av norrmannen själv kallad Evo 1, var i princip "out of the box" – inklusive de mycket speciella monostötdämparna. Det var mest utseendet som ändrades med en B.A.R. Honda F1-lackering, monster bakvinge, hex fälginfästning samt moderna fälgar och däck. Därefter har bilen modifierats i flera steg enligt följande upplägg.

Evo II

- Fyra stötdämpare från Tamiya DF-03 TRF. De främre stötdämparna är rejält vinklade nedåt/inåt och mellan dem sitter en förstyrkning i aluminium.
- JG bumper
- Tenth Technology X11 framvinge
- Förstärkning/hållare för de övre bärmarna fram
- Mindre bakvinge
- Vikter på ena sidan i syfte att centrera tyngdpunkten eftersom motorn sticker ut långt på andra sidan.
- Supershot skid plate och CRP batterihållare i glasfiber i syfte att styva upp chassit.
- Modifierad styrningsgeometri (med annan ackermansplatta, styrstag och servo-ok) för att undvika att bilens styregenskaper ändras i hop- och utfjädrat läge, så kallad "bump steer".

Evo III

JG-bumpen utbytt mot en egenhändig gjord dito i materialet Kydex
Skid platen tas bort och i stället dremlas så mycket som möjligt av materialet under diffhusen bort för att få högre markfrigång och därmed längre fjädringsväg.

Ny elektronik i hela bilen, till exempel nytt styrservo med bättre precision. Servoräddaren är avaktiverad i syfte att öka precisionen ytterligare.

Universal drivaxlar fram, från Tamiya DF-03.

Ett "shorty" (kort LiPo drivack) monteras "off-center". Det gör att tyngdpunkten kan justeras via drivackets position, utan att använda extravikter.

Styrspindlar i aluminium från RC Damper. Dessa är egentligen avsedda för Tamiya TA02 men passar perfekt på Hotshot.

Bilen är nu så pass snabb att den utklassar allt motstånd i klassen 4WD Classic i Nordic Vintage Challenge. Haken är att med lägsta originaldrevning överhettas ändå 19T-motorn och det är inte möjligt att dreva lägre, på grund av att de pinjonger som skulle behöva användas inte passar i växelhuset.

Evo IV

- Universal drivaxlar nu även baktill
- Modifierat diffhus för att kunna gå ner från 13T pinjong till 12T och därmed undvika att bränna 19T-motorn.
- Thorp vintage kulldifferential bak. Här behövdes en hel del modifieringar eftersom differentialens medbringare varken passar originaldrivaxlarna eller drivaxlarna till DF-03. Svein Harald har fått kapa till egna ändar på drivaxlarna av pianotråd vilka hålls fast med hjälp av lim. Krymptslang hjälper till att öka volymen på drivaxelns kula så att den passar i medbringaren. Det verkade osäkert om den konstruktionen skulle hålla men efter många, många varv kan Svein Harald konstatera att lösningen är tillförlitlig!



Chassit på Evo II sett från ovan. Med hexfälginfästning och bredare fälgar blir bilen inte lika smal som den annars är original.



Evo III i profil.



Evo IV är den senaste versionen av Svein Haralds Tamiya Hotshot.

FLERA VERSIONER

I rutan ovan visas utvecklingen av Ytternes Hotshot. Evo IV är den senaste versionen som har vunnit de två senaste NVC-tävlingarna i klassen 4WD Classic. Dessutom är bilen endast några få tiondelar långsammare än de betydligt modernare bilarna i klassen 4WD i NVC. Svein Harald menar att det främst är fyra modifieringar som har haft enorm betydelse för bilens förbättrade prestanda.

- Störst skillnad gör utan tvekan kulldif-

ferentialen bak. Den gör att bilen blir mycket enklare att köra riktigt fort med. Dåtidens "lösa" drevdifferentialer kan på intet sätt mäta sig med dagens moderna ditos som är oljefyllda; de gamla "diffar ur" hela tiden och man tappar mycket tid i försämrad acceleration vilket kuldiffen råder bot mot. Den andra betydande modifieringen är den förbättrade styrningsgeometrin och den tredje att jag har byggt bort "bump steer". Och sist men inte minst: de fyra oljestötdämparna.

VAR HAR DU HÄMTAT INSPIRATION IFRÅN?

– Man snappar upp lite här och där, mest på forumet på Tamiya Club. Jag inspireras även av dagens moderna RC-bilar och deras konstruktion. Sen måste man givetvis sitta hemma på kammaren och fixa och trixa för att få alla delar att passa ihop och hålla i längden.

Delarna har Svein Harald mestadels köpt på Ebay. Dyrast var kuldiffen som kostade 1 000 NOK. Svårast att få tag i var förstärk-



Första plats i klassen 4WD Classic i NVC 2016.



Dreven i växelhuset. Plattan i aluminium har Svein Harald sågat till för att han ska kunna finjustera drevspelet och kunna köra med mindre pinjonger.

ningen/hållaren för de övre bärmarna fram. Med alla modifieringar har Svein Harald lyckats skapa en bil som fortfarande är väldigt lik originalet till utseendet, men ligger ljusår före prestandamässigt. Svein Haralds Hotshot är högst troligt världens snabbaste.

– Bilen har massor av kraft, styr väldigt bra och är lättkörd nog för att vinna tävlingar med. Jag har aldrig sett något liknande och många som ser min Hotshot ute på tävlingarna blir väldigt imponerade och får inspiration till att bygga något liknande. Med den

här bilen har jag vunnit de två senaste NVC-tävlingarna. Varvtiderna är bara omkring fyra tiondelar långsammare än vinnarbilen i näst sista NVC - en Tamiya Top Force med 13.5T borstlöst system, berättar Svein Harald.

Det är lätt att låta sig tro att bilen, som nu går som en dröm, är helt klar. Så är inte fallet, då herr Ytternes är både envis och utrustad med en vinnarskalle av stora mått. Norrmannen avslöjar att han fick tuft motstånd av en PB Mini Mustang i senaste NVC och att han därför har börjat smida nya byggplaner.

– Nästa steg blir att sätta in en kuldifff även fram till. Sedan ska jag jobba vidare med stötdämparna och dess fjädrar så att bilen går ännu bättre i hopp och över hålor. Eventuellt kommer jag även dreva ner den lite till då den fortfarande går lite för varmt. Och så funderar jag på att montera ett BigWig luftintag "F1-style" bara för utseendets skull, säger Svein Harald.

Fortsättning lär med andra ord följa på denna härliga Norgehistoria. ■



Svein Harald tillsammans med sin kompis David Hauer under Nordic Vintage Challenge 2014.



Svein Haralds två trotjänare under NVC 2014 - Tamiya Grasshopper, närmast i bild, och så Hotshoten.