

Bilsport besöker  
svenska bilfabriker  
bilbyggare

Bilsport-kändisar

# MONO EGO – TH

**Häftigast på årets bilsalong i Genève var det schweiziska bilförädlingsföretaget Rinspeeds Mono Ego. Bilen har uppmärksammats i internationell motorpress men ingen har nämnt en rad om vilka som byggt den. Det är svenska grabbar. Bilsport-kändisar som figurerat flitigt i spalterna med egna byggen. Läs och häpna!**

Av Håkan "Molle" Molin (text) Peter Haventon, J. P. Greeves, Johan Ragnarsson, Charlie Frisk, Mats Thollander (foto)

■ ■ ■ En av årets mest uppmärksammade bilar i internationell motorpress är Rinspeeds Mono Ego.

Bygget presenterades på bilsalongen i Genève i våras och stal fullkomligen showen.

Denna bil är unik. Inte bara för att den är ensitsig och EU-anpassad så att den kan köras på allmän väg i Europa.

Nej, det verkligen intressanta uppdragas då man undersöker bilens tillkomst.

Initiativtagare är Frank M. Rinderknecht. Grundaren av det schweiziska bilförädlingsföretaget Rinspeed.

I fjol presenterade Rinspeed ett annat uppmärksammat konceptbygge på Genève-salongen: Yello Talbo. Den bilen, liksom nu Mono Ego, byggdes inte i Schweiz utan i USA. Bägge beställningarna

gick till George Balaschak, ägaren av TLC Carrossiers Inc i West Palm Beach, Florida.

Här skulle historien kunna ta slut, vilket den också många gånger gjort när övrig motorpress uppmärksammat Rinspeeds Mono Ego.

Bilsport valde att vänta. Tills nu. Vi kan, som första tidning i världen, redovisa alla fakta om de som varit inblandade i detta projekt.

Det är svenska bilbyggare!

Flertalet är Bilsport-kändisar som figurerat flitigt i spalterna med sina egna bilar!

Hur är då detta möjligt? Jo, för i samma kvarter som TLC Carrossiers finns ett företag som heter Kruse Tuning & Design.

Läser man även det fin-

stilt på företagets skylt, upptäcker man också tillägget "by Johan Ragnarsson".

Johan är en driftig och envis smålänning. Ursprungligen uppväxt i Alvesta någon mil utanför Växjö.

Vad har då George Balaschak och Johan Ragnarsson gemensamt?

De samarbetar. Bägge bygger bilar på beställning. Ju häftigare, desto bättre!

## Förverkligade sin dröm

■ USA är ett av de få länder på vår jord där det finns ekonomiskt underlag för denna typ av verksamhet.

När amerikanaren vill ha ett riktigt häftigt åk, gör han inte job-

bet själv. Han anlitar proffs!

Detta insåg Johan Ragnarsson redan på 80-talet då han fortfarande bodde hemma i Alvesta:

— Drömmen om att etablera sig i bilbyggandet nummer ett har alltid funnits, berättar Johan. Redan som ung ville jag bli professionell bilbyggare och kunna jämföra mig med Koenig, Gemballa, Ruf, Strosek och allt vad de heter.

1986 fattade Johan tag i vinkelslipen och byggde om en Opel Manta. Därefter utrustade han en Alfa Romeo 75 med dubbelturbo.

— Den bilen blev starten för ett företag som döptes till KPA Racing i Alvesta, förklarar Johan.

När man hunnit få ordning på verktyg och maskiner, inledde Johan "Projekt F40". En Opel Manta som skulle efterlikna Ferraris populära modell F40.

— Den följde med hit till USA och står här fortfarande halvferdig. Vet inte riktigt vad jag ska göra med den...

— När vi byggde den var

**ÅRETS BÄSTA KONCEPT!** Rinspeeds Mono Ego stal showen på Genève-salongen i våras. I fjol presenterade Rinspeed ett annat bygge med mycket retro-look: Yello Talbo. Bägge beställningar gick till TLC Carrossiers Inc i Florida. Företaget ligger i samma kvarter som Johan Ragnarssons firma Kruse Tuning & Design. Notera de däckmøster-lackerade skärmarna. En idé från Mats Thollander!



# Vi byggde Genève-salongens succébil Ett TRUE STORY!

man ju så entusiastisk över att vi hade monterat skivbromsar bak. Det var häftigt!

— Nu, när man tittar på de bilar vi bygger i dag, som har 14-tums ventilerade skivor med 6-kolvs vattenkylda ok, så undrar man vad man egentligen höll på med...

## Beställningsjobb

■ — Att slutföra "Projekt F40" i dag, känns precis som att man skulle renovera något som tillhör det förflutna, fortsätter han. Numera bygger vi ju på Lamborghini och feta Mercedes, så det är ju en rätt lustig situation man hamnat i, tycker Johan.

Skälet till att "Projekt F40" avstannade berodde på att *KPA Racing* fick ett beställningsjobb. *BTL Center* i Växjö ville ha en fräck karosombyggnad gjord på sin Mazda 323F. En demobil för Vänd!



**REDER VI UT DETTA?** Att klä ett skelett med aluminiumplåtar är inte det lättaste. I synnerhet när det inte går att komma åt och rikta från insidan. Johan Ragnarsson vände sig till svenska bilbyggare för att få hjälp.



## RECEPT

**Bil:** Rinspeed Mono Ego -37.  
**Ägare:** Frank M. Rinderknecht, Schweiz.  
**Karos:** Hela bilen designades av George Balaschaks företag TLC Carrossiers Inc. i Pro/Engineer 3D CAD/CAM-system. Därefter laserskars profiler ut i 5 mm aluminium som svetsades ihop till ett skelett. Efter detta moment, "klädde" skelettet med aluminiumplåtar som formades med hjälp av engelsk wheeler, planishing hammer, Eckold krymp- och sträckmaskin och småändsk envishet efter konstens alla regler!  
**Motor:** Kompressorladdad 32-ventilers helaluminium Ford Mustang Cobra V8 på 4,6 liter. Rostfritt svagsystem med tre!!! specialtillverkade Remus

utblås (Charlie Ficks idé).  
**Effekt:** 410 hk.  
**Prestanda:** 0-100 km/h på 4,8 sekunder, toppfart 250 km/h.  
**Transmission:** 5-växlad manuell Ford T45 Borg Warner-låda från Mustang Cobra.  
**Framvagn:** Individuell halvupphängning, försedd med Eibach/Pilot McLaren F1 coilovers.  
**Bakvagn:** Ford Lincoln MK VIII med Eibach/Pilot McLaren F1 coilovers.  
**Bromsar:** Wilwood skivor fram och bak.  
**Fjädrar:** Antera Type 143, 7,5x16" fram, 8x15" bak.  
**Däck:** Handskarna prototypen av kommande Dunlop SP9000, 245/45 ZR 16 fram, 275/70 ZR 16 bak.  
**Lack:** Röd, vit, svart och blå. Material: Dupont. Design Jean-Charles de Castabaja, Frankrike. Underarbete och lackering utförd av Kruse Tuning & Design. Skärmar lackerade med däckmönster (Thollanders insatser).  
**Inredning:** Gul, blå, röd och grön vinyl och påstjältrar.

Design Jean-Charles de Castabaja. Arbetet utfört av Andreas Georgi med företaget German Classic Interiors, Florida.  
**Byggtid:** Totalt 6 månader. Hela bilen byggdes under extrem tidspress. 2 månader innan Rinspeeds ägare Frank M. Rinderknecht tog sin första proutr, existerade Monon endast i TLC:s dator!  
**Tack till:** Alla duktiga svenska bilbyggare som med mycket kort varsel fög över för att hjälpa till: Mats Thollander, Laxi, Magnus Aqvist, Rydholm, Charlie Frik, Orsa och Kjell Storhed, Oskarström, Dessutom Hartmuth Feyhl på RENNTech för att han lät sina projekt vänta medan vi byggde Monon åt Rinspeed. Vi vill också tacka Uppi, Dupont, Briano Coke-machine, Astra för Losec magårdsmedicin, Rose Fahrtenzug, Maria, Väna föräldrar samt Petra på Bennet Affärsresbyrå i Göteborg för snabb administration med flygbiljetter åt svenskägaren.



Bilspport besöker  
svenska bilbyggerier

bilbyggerier

# BMW:n SOM FÖDDE EN

■ För att profilera europeisk styling i USA, beslöt Johan att bygga om en BMW. Karossen breddades i plåt på svenskt manér. Men byggstilen hämtades från Tyskland.

Givetvis skulle bilen gå som ett skållat troll. Så tillsammans med GIK Turboteknik i Göteborg, utvecklades ett turbokit. GIK bistod med själva "hårdvaran", turbo, laddluftkylare och bränsledator. Rally Elit i Växjö levererade fjädrar. Bilen försågs även med TSW EVO-fjädrar som breddades av Skullman Enterprise AB i Åkers Styckebruk.

Efter att BMW:n varit publicerad i amerikanska EuroSport Car väcktes intresset.

Idag säljer man färdiga kit på postorder. Inte bara i USA. Förfrågningar kommer även från hugade spekulanter i Japan, Mellanöstern och Europa.

Kitet kostar 3.995 dollar och vingen 1.000 dollar.

— Vingen är väldigt populär, berättar Johan. Vi har monteringskit för både BMW 325, M3, Mercedes 190 och den nya E36-karossen.

Många M3-ägare i Florida åker på bana. Där har vingen från Kruse Tuning & Design nästan blivit ett måste!



**EURO-LOOK.** Tanken till BMW GTR Turbo föddes då gängen från Sverige var nyinflyttade i Lakeland. Johan och kompisen Christian Ljungqvist breddade bilen i plåt med inspiration hämtad från Tyskland.

## RECEPT

Bil: BMW 325 GTR Turbo, 1986.

Åkare/byggar: Kruse Tuning & Design, Florida, USA.

Karos: Frontspoiler, skärmar, söckjolar, bakre stötfångare och bakvinge tillverkade i handknäckt plåt. Bakskärmarna breddade 130 mm per sida. Inre hjulhus modifierade för att rymma 19-tums hjul.

Motor: BMW M20 325E. Försedd med Garrett TB3 turbo, laddluftkylare och PIC3 bränsledator från GIK Turboteknik, Göteborg. Laddtrycket justerbart från kupén. Setrab oljekylare. Sachs M3 Racing-koppling. Egenvärkat avgasystem med fullhödes-katalysator. Rörmotor och installation utförd av Kruse Tuning & Design.

Effekt: 275 hk. Laddtryck 1 bar tack vare låg original grundkompression.

Transmission: Original 5-välad manuell låda.

Hjullagpängning: Utrustad med specialgjorda Rally Elit-fjädrar och De Carbon-dämpare som sänker bilen 68 mm!

Fjädrar: TSW EVO. 7,5x17 fram med 20 mm aluminiumspacers. 11x17 bak, breddade av Skullman Enterprise AB i Åkers Styckebruk.

Utflyttade med 95 mm aluminiumspacers.

Lack: BFGoodrich Comp T/A. 225/45 ZR 17 fram, 315/35 ZR 17 bak.

Övrigt: Burgundy red metallic. Material: Glasurit 54-linjen. Arbetet utförd av Kruse Tuning & Design.

Ärendning: Beige skinn. Arbetet utförd av Classic Soft Trim.

Byggtid: Totalt 3 månader.

Övrigt: Hela ombyggnaden, från turbokit till spoilerats, finns numera tillgängligt som boh-on-kit. Katalog kan beställas på 0091-561-844-0058.



**SWEDISH POWER.** Den 6-cylindriga motorn har försetts med en Garrett TB3 turbo, laddluftkylare och PIC3 bränsledator från GIK Turboteknik i Göteborg. Laddtrycket är justerbart från kupén. Bilen är också utrustad med en oljekylare från Setrab i Malmö.



**HÖGSTA MODE.** Numera har det nästan blivit ett måste bland denna typ av bakvinge bland M3-ägare som kör banracing i Florida. När denna bil publicerades i en amerikansk motortidning fick folk upp ögonen för europeiska trender!

## Den sanna historien om Mono Ego

Forts. från föreg. sida

företagets satning på biljudinstallationer. För övrigt publicerad i Bilspport 9/95.

Därefter blev det inga fler bilar byggda i Sverige. Johan beslöt att utvandra:

— Till Florida. Mina semesterminnen har präglats av vackert väder, fina stränder och inte minst livsstilen, berättar han.

Fast ett tag funderade Johan på att etablera sig i Tyskland. Europeisk styling var ju ett ganska okänt begrepp i USA på den tiden.

— Men väderavgjorde! Och man pratar ju hellre engelska än tyska!

Tillsammans med sina tre KPA-

kompisar Henrik Arvidsson, Christian Ljungqvist och Ingemar Haglund, flyttade Johan till Lakeland. Ett litet ställe långt ute på landet. Rena bonnvischan, menar Johan.

Anledningen till att de hamnade där var att de fick draghjälp av Johans gode vän Seved Savedson. Seved hade länge gjort affärsresor mellan Sverige och USA och hade dessutom bekanta, bosatta i Lakeland.

### Lyckat BMW-bygge

■ — Vi ville ha en mjuk start, påpekar Johan. Lakeland var billigt att etablera sig i. Dessutom centralt placerat i Florida. Man kunde flytta åt vilket håll man ville om detta skulle bli aktuellt.

Men det var inte lätt att komma i gång!

Och heta KPA Racing gick ju inte så företaget döptes raskt om till Auto Fashion.

Samtidigt behövdes något som fick folk att spärra upp ögonen. En bil, helst europeisk, byggd



**I VANTANS TIDER.** Under arbetet med Rinspeeds Mono samlades jobben ute på gården. Denna RENNTech-bil har lått breddade hjulhuskanter bak. Till höger skymtar Johans gamla "Projekt F40". Den lär stå där ett tag till!

efter europeiska trender.

Johan och Christian beslöt sig för att bygga om en BMW och kalla den för 325 GTR Turbo. Ett riktigt lyckosatsning, kom det senare att visa sig.

— För att klara uppehållet köpte vi krockade bilar som reparerades och såldes. Men det var inget som

lönade sig i längden. Vi längtade efter beställningsjobb, problemet var bara att Lakeland inte tillhörde rikaste områdena i Florida. Dessutom var vi helt okända i denna region.

Förutsättningarna var inte de bästa. Och inte blev det bättre av att Christian och Ingemar måste flytta



# TREND



hem till Sverige igen.

Henrik, som egentligen är blomsterhandlare i Lessebo, hade bara tagit tjänsteledigt sex månader. Han fick också åka hem och ta hand om sitt företag. Och affärerna blomstrar, sägs det...

— Jag blev ensam kvar, utbrister Johan. Det var en mycket jobbig tid. Inga pengar. Inga kompisar. Ett tag var jag nära att ge upp och flytta hem jag också!

Men med småländsk envishet och kanske med en viss hjälp uppifrån, löste det sig. För en dag då Johan besökte en kyrka, träffade han en amerikansk kille med tysk påbrä.

— Det visade sig att killen, som hette Troy Kruse, hade flyttat hem från Arizona. Han drömde om att etablera sig i bilbyggeribranschen och läste allt han kom över om europeiska bilbyggen, berättar Johan.

Troy kände dessutom mycket väl till de tyska bilförädlings-firmornas verksamhet. Johan var precis en sådan kompanjon som Troy letade

efter. Snacka om "divine appointment" (gudomligt möte!)

Och efter denna sammankomst verkade turen ha vänt. Ty en dag fick grabbarna ett telefonsamtal från Honda-distributören i sydöstra USA:

— Han hade fått en förfrågan från Honda-koncernen om det gick att ta fram ett konceptbygge på en Honda Civic i cabrioletutförande, berättar Johan.

Grabbarna nappade, förstås!

— Vi gick in för uppgiften med liv och lust. Fast konstigt nog verkade Honda själva inte så intresserade. Vi fick stå för en del av produktionskostnaden. När bygget var klart och överlämnades sa man bara tack. Det ser ju häftigt ut. Sen hörde vi inget mer...

Så här i efterhand tolkar Johan denna satsning som ett lärorikt steg i företagets utveckling. Komma från Sverige och tro att man var något. Knappast!

— I samma veva bestämde sig Seved och vår gemensamma kompis Niclas Jancic att också etablera sig här i USA. Deras affärsidé var biltransportbilar, modell Solstad, baserade på Volvo 850, berättar Johan.

Nu ville dock varken Seved eller Niclas satsa på Lakeland, utan föreslog att hela gänget skulle flytta en bit söder ut.

## Flyttade till rätt miljö

■ Vid denna tidpunkt inväntade Johan ytterligare ett Sverige-besök. Mats Thollander från Laxå!

— Vi kände inte varandra från början, säger Mats. Då Johan kontaktade mig första gången sa han att han läst om mig i BilSport och undrade om jag var intresserad av att jobba i USA.

Det var inte Thollander just då. Han hade för mycket på gång här hemma. Däremot fick Johan gärna höra av sig i framtiden.

Mats kom samtidigt som flytten fördes på tal. Han skulle stanna några veckor och kunde därför följa med ner till West Palm Beach där gänget hittade sin nuvarande lokal utmed Freeway 95.

— West Palm Beach är ett riktigt Jet Set-ställe, påstår Johan. En av de rikaste städerna i hela USA. Här finns många internationella racingteam etablerade. Dessutom är invånarna här mycket beresta och vet vad som händer ute i världen.

— Lakeland var helt fel miljö för bilombyggnader. Här känns det som att bo närmare Europa!

Ett av de första uppdrag Johan och Troy fick efter flytten var att reparera fronten på en Jaguar XJS V12. Något som slutade med en totalombyggnad av hela karossen.

— Den fick lite europeiskt stuk över sig med breddade skärmar och kjolpaket från TWR i England, säger Johan.

— I detta skede valde vi också att byta namn till Kruse Tuning & Design för att profilera Europa-stuket, tillägger han.

Namnbytet kunde inte ha skett lägligare. Deras BMW GTR Vänd!



**HUR GÖR JAG NU DA?** Johan verkar lite funderös. Kan det bero på att han kapat bort hela bakskärmarna? Bilen är en Mercedes 600 med en 7,4-liters V12 motor på nästan 600 hk. Här behövs bredare hjul för att klara effekten!



# FINISH 2001™

## Fälgrengöring

- som verkligen gör jobbet!

Nu är den här, USAs populäraste bilvårserie - Finish 2001 från Turtle Wax. Bilpolish och Lackförsegling för proffsig lackbehandling. Bilshampo, Vinylglans och Fälgrengöring gör bästa tänkbara underhåll och vård.

### Finish 2001 Fälgrengöring

Mycket kraftfullt rengöringsmedel för aluminium-, stål- och lackade fälgar. Tar snabbt bort bromsdamm, olja, salt, tjära och ingrodd smuts.



**FINISH 2001 - FRAMTIDENS BILVÅRDSTEKNOLOGI!**

SEAD 105 90 MÅNSTA 08-591 400 90



## Historien om Mono Ego

Forts. från föreg. sida

hade nämligen hamnat i den amerikanska biltidningen *EuroSport Car*. Nu var plötsligt efterfrågan stor från amerikaner som ville köpa GTR-kit till sina egna BMW.

— Men inte nog med det, säger Johan. En dag fick vi ett samtal från en kille i Kanada. Han hade läst om vår BMW. Själv ägde han en Mercedes 190 E på vilken någon hade försökt montera en kopia av ett tyskt Evo-kit.

— Detta jobb hade misslyckats så nu undrade killen om vi kunde göra ett bättre jobb. Han var till och med villig att skicka ner bilen från Kanada hit till oss för ombyggnad!

Johan behövde inte tänka länge innan han svarade. Han visste precis hur han skulle hantera detta erbjudande:

— Jag hade ju en skiss färdig! För när vi letade efter förstärkning här på verkstaden, lasläste jag *Bilsport* och ringde runt till olika bilbyggare. Det var ju så jag kom i kontakt med Mats Thollander, förklarar Johan.

### Harjunpää-design

■ Ari Harjunpää i Avesta fick också samma erbjudande. Men flytta över för gott ville han inte. Fast lite semester kunde han gott tänka sig...

— Men det första vi gjorde var att placera honom vid rithbordet, skattar Johan.

Ari tog fram en design som döptes till Mercedes 190 DTM Twin Turbo. En något mildare variant av Mercedes egen C-klass DTM-bil. Killen från Kanada tänkte direkt. Bygg den, sa han bara!

Nu kände Johan att det fanns underlag för att få över Mats igen. Så han lyfte telefonluren. Mats anlände i juni 1996.

— Johan och jag hjälptes åt med plåtjobbet på Mercedesen, säger Mats. Samtidigt fick Johan ägna sig åt andra uppgifter.

— Det var mycket plastav-gjutningar just då, förklarar Johan. Vi hade flött kontakt med en kille som är otroligt duktig på plast och kolfiberjobb, så jag fick koncentrera mig på detta.

Efter en tid var Thollander tvungen att åka hem till Sverige igen. Anledningen var att han hade ett nytt jobb på gång och en sådan chans vill man ju inte sumpa.

— Jag var väl i valet och kvalet om jag skulle flytta över till USA, men jag valde att bo i Sverige, säger Mats.

När Mercedesen började ta form märkte Johan och Troy att de var iaktagna. Prominenta personer cirkulerade ständigt utanför företagets lokal och kikade nyfiket in genom fönstren för att se vad man höll på med.

# INTERNATIONELL

**GLOBALT BILBYGGE!** Designen är utförd av Ari Harjunpää i Avesta. Ombyggnaden har gjorts av Mats Thollander och Johan Ragnarsson i Florida. Bilens ägare heter Joe Dominelli och är bosatt i Kanada!



■ När bilbyggaren Ari Harjunpää från Avesta kom till USA på semester ombads han att göra en del designförslag.

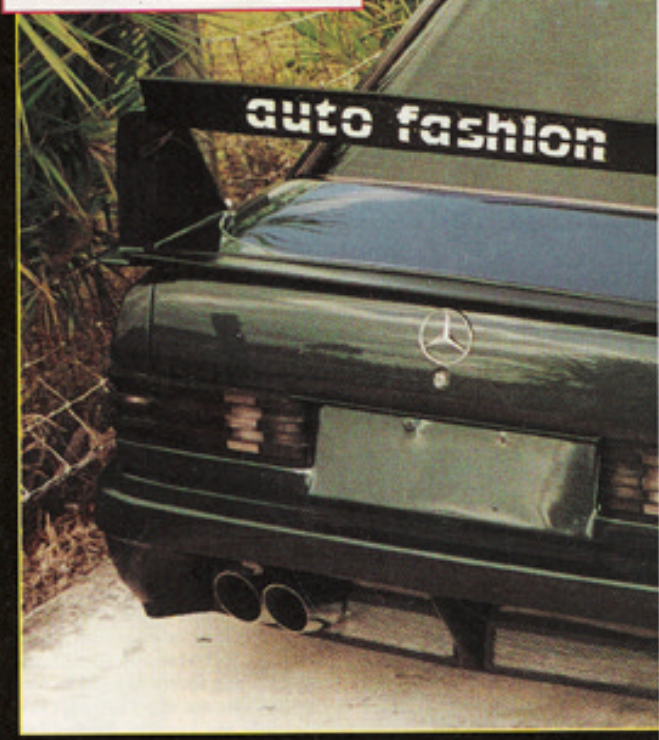
En variant döptes till Mercedes 190 DTM Twin Turbo. Ari hämtade inspiration från Mercedes egen C-klassbil i tyska standardvagnsmästerskapet och försåg bilen med djupt neddragna sidoformer och en maffig bakvinge.

En dag fick Johan Ragnarsson ett samtal från Joe Dominelli i Kanada. Joe ville ha hjälp att modifiera sin Mercedes 190E. Johan visste han precis vad han skulle föreslå.

Aris skiss!  
Bilen levererades till West Palm Beach. Samtidigt slöts ett avtal om att *Kruse Tuning & Design* skulle få göra en avgjutning av det färdiga resultatet.

Idag finns kompletta kaross-kit. Kunden kan välja antingen plåt- eller kolfiberdetaljer. Till den 6-cylindriga motorn erbjuder man en dubbelturbo från tyska Brabus, vilket ger 360 hk.

Det finns även möjlighet att komplettera med lättviktsinredning, racingbromsar, ett kraftigt väghållningskit samt 18- eller 19-tums hjul!



**EUROPEISK PROFIL.** Troy Kruse och Johan Ragnarsson har lyckats etablera europeisk styling på den amerikanska marknaden. I dag får man förfrågningar om bilombyggnader från hela USA!



**GEDIGET ARBETE.** Krympa och sträckplåt är ett tålmodskrävande jobb som sin tid. Numera har man tagit fram färdiga karosseter i antingen plast eller kolfiber. Efterfrågan är stor!

**BENNECHS DRAPARE.** *Kruse Tuning & Design* har inlett ett stort samarbete med amerikanska **RENTEch**, som bygger snabba Mercedes-modeller. Den kallas **E60 RS** och gör 0-100 km/h på 4,6 sekunder!



En av dessa var Hartmuth Feyhl. Ägare av förädlingsfirman **RENTEch**. En amerikansk motsvarighet till tyska *Brabus*.

### Hedrande förslag

■ En dag klev Hartmuth in genom dörren och undrade om man var intresserade av att jobba ihop?

— Klart vi var, säger Johan. **RENTEch** har ju lika hög status som **AMG** hade på 80-talet. Vi kände oss mycket hedrade!

Det första Hartmuth fick syn på när han kommit genom dörren var den Kanadensiska Evo-Mercedesen. Hartmuth gick rakt fram till bilen och sa:

— En sådan frontspoiler vill jag ha på min egen bil. Jag ställer hit den!

— Och hans egen bil var ingen vanlig bil, säger Johan. Det var en riktig best! Så det blev inte bara en spoiler. Vi fick också bygga skyddsbur, montera 19-tums hjul och utrusta den med justerbar fjädring.

Hartmuth var entusiastisk. Han plockade över en kille från England som jobbat hos McLaren och anställde honom som chefsingenjör under projektets gång!

Ryktet om de galna européerna på *Kruse Tuning & Design* började sprida sig i trakten. Nästa prominenta person som klev in genom dörren var George Bala- Vänd!



# DTM-MODELL



**UNIVERSALVINGE!** På bakluckan monterades en plastavgjutning av plåtvingen till BMW GTR-kitet. Man har ett antal monteringsattsar att erbjuda till olika bilmodeller.

## RECEPT

**Bil:** Mercedes 190 E 2.5 16E.

**Ägare:** Joe Dominelli, Kanada.

**Kaross:** Modell Mercedes 190 DTM Twin Turbo, designad av Ari Harjunpää, Avesta. Frontspöiler, skämbreddare och bakre stöttångare tillverkade i handknäckt plåt. Bakvingen är en kopia i glasfiber av plåtvingen som togs fram till Kruses BMW GTR Turbo-kit. Inre hjulhus modifierade för att rymma 17-tums hjul. Evoloppen under frontspöilern och sidokjolarna tillverkade i kaliber. Plåtarbetet utfört av Johan Ragnarsson och Mats Thollander, Laxå.  
**Motor:** 6-cylindrig standardmotor på 158 hk.  
Sebring avgassystem med DTM utblås, tillverkat

av Kruse Tuning & Design.

**Transmission:** 4-steps automat.

**Hjulupphängning:** AMS Sportline fjädrar och bilens stötdämpare. De främre kortade av J. Sellholm Tuning i Köping.

**Fälgar:** Momo Gasser 8,5x17" fram och bak. Utflyttade med 15 mm aluminiumspacers fram, 48 mm bak.

**Däck:** Dunlop SPD40 fram och bak.

**Lack:** Svart metallic. Material Glasurit 54-linjen. Arbetet utfört av Troy Kruse.

**Interiör:** Original i svart skinn.

**Byggtid:** Totalt 6 månader.

**Notering:** Ett av våra syften med detta projekt var att göra en avgjutning och ta fram färdiga kit till försäljning. Intresserade 190-ägare kan höra av sig på tel: 0891-561-844-0058.



**SNACKA OM GOODWILL.** Ett förmöget par i Miami hade fått sin Lamborghini påkörd. Eftersom de hade hört talas om att Kruse Tuning & Design var duktiga på aluminiumjobb, var det inget snack om var bilen skulle repareras!



## Historien om Mono Ego

Forts. från föreg. sida

schak. Ägare till TLC Carrossiers Inc.

George sa som det var. Frank M. Rinderknecht på Rinspeed i Schweiz hade beställt ett nytt konceptbygge. En uppföljare till fjol-årets Yello Talbo som stal showen i Genève.

— Det var mycket hysch-hysch och hemlighetsmakeri kring projektet då, påpekar Johan. Men i stora drag handlade det om att George ville ha vår hjälp att bygga Rinspeeds Mono Ego.

Återigen lyfte Johan telefonluren och ringde till Thollander. Mats var ju den som hade mest erfarenhet av renodlat karosjobb.

Nu hör det till saken att hela bilen skulle byggas i aluminium. Avsevärt svårare än plåt!

— Vi höll kontakt med varandra per telefon och beslutade att jag snart nog skulle komma över och hjälpa till med karosjobbet, säger Mats.

Samtidigt hade Thollander kommit in i sitt nya jobb hemma i Sverige och fick svårt att ta ledigt. Någon månad gick väl an, men inte mer!

Mats åkte över igen. Men när de väl skulle börja, uppdagades att hela projektet var fördröjt. Johan förklarar varför:

### Thollander tänkte till

■ — George hade valt en ny väg och designat hela bilen i ett mycket avancerat tredimensionellt CAD/CAM-program. När Frank Rinderknecht hade godkänt ritningarna skulle George först tillverka chassit, som bestod av en spantkonstruktion.

— För att få fram detta, fick datorn överföra alla mått till en laserskärmsmaskin som skar ut 5 mm tjocka aluminiumplåtar som skulle svetsas ihop. Precis som ett jätte stort meccano.

— På denna spantkonstruktion skulle vi sedan klä ytorna med aluminiumplåtar. En helt ny metod. Och det skulle bli omöjligt att komma åt och rikta från insidan, suckar Mats.

— Dessutom ville Rinderknecht att Monon skulle TÜV-testas. Därför måste den även förses med skärmar, vilket inte var till någon fördel för bilens slutliga utseende.

Mats tänkte till, och erinrade sig en tuff lösning han sett hemma i Sverige: — Jag berättade hur Sven Sandbergs son Joakim hade gjort på sin T-23 "Zipper"-rod. Där var däckmönstret lackerat på skärmarna!

Under tiden som Mats väntade på att få komma igång med karosjobbet, slutförde han arbetet på Kanada-Mercedesen. I samma veva började man efterlysa honom hemma i Sverige. Kom han inte hem snart nog skulle han mista sitt nya jobb.

— Det blev kris! Datumet, då



VERKSTADEN. Johan plockade med sig en hel del utrustning och verktyg i flyttasset från Sverige. I lokalerna har man dessutom kopplat in 220 respektive 380 volt. Vad vore livet för en sann bilbyggare utan en svensk vinkelslip?



TIVOLI-ÅGARENS JAGUAR. Ett av de första uppdrag man fick efter flytten till West Palm Beach var att reparera denna Jaguar XJS V12. Det slutade med en kraftig ombyggnad. Bakskärmarna är breddade 3 tum per sida!



TEAM ALBINO! Under slutspurtan med Mono Ego rekryterades Kjell Brorhed från Oskarström. En kille med enormt tålamod då det gäller den sista linpussen. Den vita figuren till höger är Kjell, ifall någon nu undrar!



GRABBARNA I USA! För att visa Bilsports läsare hur trevligt det är att jobba i USA, beslöt man att ta en bild med vajande palmer i bakgrunden. Här ler Johan Ragnarsson, Troy Kruse och Mats Thollander ihop.

FLY FÖR LIVET! I nästa sekund lägger sig en stor mörkblå filt över området och framkallar ett skylfall som inte är av denna värld! Grabbarna fick ta skydd, medan vattenmassorna dränkte allt i deras omgivning!

Monon skulle vara färdig för leverans till Genève-salongen var spikat. Men varken George eller de andra hade en aning om hur mycket arbete som krävdes för att knacka fram en förstklassig aluminiumkaross. De pratade om veckor. Helt omöjligt, menar Mats.

För att reda ut situationen hjälptes man åt att forska efter folk som

kunde rycka in med kort varsel. Johan bländrade i sina Bilsport och fick tag på Magnus Alqvist från Rydaholm i Småland. En oerbjord duktig bilbyggare med lång erfarenhet av aluminium.

### Flög folk från Sverige

■ Mats föreslog Charlie Frisk från Orsa som han själv fått många goda

tips av. Mats ringde upp och informerade Charlie om läget.

— Är du knäpp? undrade Charlie. Man kan inte bygga en bil på det sättet på så kort tid!

— Jo, nu måste vi det, svarade Mats!

Efter diverse övertalning fick de Charlie att bestämma sig för att åka över och hjälpa till.

Mot slutet rekryterade man även Kjell Brorhed från Oskarström. Vinnaren av Bilsports andra bil-byggartävling. En kille med enormt tålamod!

— Jag blev upprörd av Johan kvällen innan sista dagen på mitt gamla jobb, berättar Kjell.

— Det var nästan kuligt. Inom en vecka var jag på plats i Florida. Men Johan ville helst att jag skulle infinna mig redan dagen efter han hade ringt...

### Snacka om att slita

■ — Det var lite hektiskt just då, medger Johan. Vi slet och jobbade så vi var alldeles yra i huvudet till slut.

— När vi började inledde vi med 12-timmarspass. Sen, när vi märkte att tiden tröt, ökade vi till 16 timmar för att mot slutet köra dygnet runt den sista tiden!

— Sträckrekordet innehas av Troy då han skulle lacka. Han jobbade först 60 timmar i sträck. Sedan var han hemma och sov fem timmar. Sen klev han upp och jobbade 40 timmar till!

Grabbarna blev klara till slut. Frank Rinderknecht flög över till USA från Schweiz för att själv få ta den första provturen. Därefter lastades Monon och flögs till Genève några dagar innan salongen öppnades.

— I det läget var vi rätt glada över att slippa se den, säger Johan. Och sen hörde vi inte ett ljud förrän grabbarna från RENNTECH ringde och sa att de hade läst om den i tyska *Auto Motor und Sport* samt *Auto Bild*.

Det var ju överraskande. Och ännu mer överraskad blev Johan då senaste numret av *Auto Week* dämpar ner i brevlådan.

### Succén var given

■ — De hade placerat Monon på omslaget. Men inte nog med det. De hade även utsett den till "Bästa Konceptbil" på hela Genève-salongen. I konkurrens med Italdesign, Sbarro, Bertone och alla de andra stora bilföreläggarna man såg upp till hemma i Alvesta. Man trodde ju knappt sina ögon, menar Johan.

Som en följd av succén har flera av grabbarna i svenskänging nu fått blodad tand för nya utmaningar.

— Charlie Frisk har visst något på gång ihop med Hartmuth på RENNTECH. Han ska åka över i sommar och göra ett aluminiumjobb på en Mercedes 600. Kjell Brorhed har visst blivit tillfrågad och jag är heller inte främmande för att åka över igen, avslöjar Mats Thollander.

Bilsport lär nog få all anledning att återkomma till de svenska bilbyggarna i Florida!