

AUTOMOBIL

Drömmen om Le Mans

GT40

– kopian du kan
köpa i Sverige



MUSKELBILEN TILLBAKA

– nu uppstår Chrysler 300



FRAMTIDENS LOTUS

Bertone formar Esprit
för år 2000



7 388089 103458

891-04

Sportvagn för 50.000:- Opel Manta. Toyotas "Pocket exotic", mittmotorbilen MR2 provkörd. Harge H35-24, M5-motor i M3 kaross. Jensen Interceptor tillbaka. Mercedes 300 GE eller Toyota GT-FOUR? Citroen DS. Lotus Elan och Elan +2. Vad och varför i Chassiedynamik. Garageklubb på vift. Collection.



Däcket som reagerar lika snabbt som du själv.

På en enda sekund går en bil med hastigheten 90 km/h hela 25 meter.

Behöver du väja för något i den hastigheten, är det reaktionssnabbheten som avgör om du klarar det eller inte.

Och det gäller reaktionssnabbheten både hos dig och dina däck.

Ett "långsamt" däck fortsätter rakt fram under bråkdelen av en sekund, innan det följer fälgen.

Därför lägger Gislaved stor vikt vid att bygga däck som reagerar snabbt och bestämt på ratt-rörelser.

Nya Speed 306 är ett bra exempel på detta. Speed 306 är mycket sidstabil och därför oerhört reaktionssnabbt.

Speed 306 är dessutom okänsligt för spår i vägbanan. Det "vandrar" inte utåt vid kurvtagning. Och det är det tystaste och mest komfortabla däck som kommer att rulla på våra vägar i sommar.

Vill du ha däck, som ger dig högsta komfort och största säkerhet, så styr du stegen till Volvo, Saab, V.A.G, Ford, Toyota eller OK.

Det är där du hittar Gislaved Speed.



Reaktionsdäcket Speed
Gislaved

ERVACO



Det mesta
av BMW:s
bästa

Hartge
H35-24

Mattias Persson (text och foto) har provkört ett BMW M3-derivat där motorn är lånad från storebror M5 och som dessutom är modifierad för att utveckla nära 340 hk...

Man tager det sportigaste BMW haver - Chassi och kaross från M3 och 3,5 liters sexan med 4 ventiler per cylinder från M5. Dessutom vässar man maskinen till 330-340 hk för att säkerställa att ingen M3:a för gatbruk är snabbare. Lägre och hårdare fjädrar, de fetaste däck som får plats och för säkerhets skull en tankvolym på 125 liter ger ytterligare pondus. Skivbromsar med 302 mm i diameter ser till att retardationen imponerar minst lika mycket som accelerationsförmågan - drygt 30 meter är allt som behövs för att få stopp på Hartge H35-24 från 100 km/tim.

Av detta inser ni säkert att Hartge har byggt något av det grymmaste som någonsin skådats på BMW-basis för gatbruk. Vikt/effekt förhållandet är blott 4,2 kg per hästkraft vilket gör att t.o.m. nya Porsche Turbo får se sig slagen på den punkten. Men i lägre farter är det mer än motoreffekten som spelar in rent accelerationsmässigt. Hartge har gjort så gott man har kunnat genom att förse H35-24 med elakt breda 265/40 ZR17 Pirelli P 700Z däck, men inte ens det är nog för att få fäste

på de två lägre växellarna. Med motorvarvet på vridmomentstoppen i startögonblicket snurrar bakhjulen fortare än underlaget tills farten är bortåt 100 km/tim och ändå har övningen inte tagit mer än 6 sekunder blankt. En något försiktigare start resulterar i 5,7 sekunder för 0-100 km/tim, men bättre än så blir det inte...

Urstark på alla varvtal

Det är i farter över 100 km/tim som den urstarka BMW-sexan kommer till sin rätt. Kvartsmilen nås på minst sagt hurtiga 13,5 sekunder och efter 20 sekunder är farten 200 km/tim. Toppfarten är 275 km/tim och hela vägen dit accelererar H35-24 hårt. Visst ser en M3 rå och mycket potent ut – men eftersom Hartgen levererar rena superbilsprestanda måste man ändå tala om en ulv i fårakläder.

Lika mäktigt som topp-effekten är vridmomentet på låg- och mellanvarv. Redan från 1500 varv/min drar maskinen starkt och målmedvetet med samma silkesmjuka gång som vi vant oss vid från BMW:s sexor. Effekt och vridmoment stiger sedan progressivt och när momenttoppen 355 Nm nås vid 4500 varv sätter sig BMW:n ordentligt för att formligen skena vid 5500 och med ett djuriskt vrål leverera effekt i överflöd till varvräknarnålen närmar sig 8000...

Fårakläderna kommer väl till pass när man vill ha sällskap bakom ratten. För trots superbilsprestanda är Hartge H25-24 lika rymlig som vilken 3-serie BMW som helst. Krampaktiga körställningar och obefintligt bagagerum får stå för andra – här kan fyra man och packning åka 275 km/tim.

Men det är inte bara acceleration och toppfart som gör en superbil – väghållning och bromsar är minst lika viktiga ingredienser och H35-24 fortsätter att imponera på dessa punkter. ABS-bromsarna med 302 respektive 300 mm skivor fram och bak är enormt kraftfulla och har känslighet som matchar. De är dessutom helt outtröttliga – upprepade hårda inbroms-

*Staffan Swedeborn
målar vägen svart
med Hartge H35-24
– 0-100 km/tim
avklarar på 5,7
sekunder...*



Motorn härstammar från BMW M5 och är modifierad för att prestera närmare 340 hk. Sängen är obeskrivlig hela vägen från 1000 till 8000 varv/min...





Hartge H35-24 är en av de snabbaste BMW-derivaten som rullar på allmän väg. Hjulen och emblemet på bakluckan avslöjar potensen.



ningar från mycket höga farter resulterar varken i försämrade bromsverkan eller svampighet i pedalen.

Väghållningen är under torra betingelser mycket bra, men när vägbanan är våt torde en viss försiktighet iakttagas. Det är inte bara effekten man måste ha respekt för – de breda däcken, som dessutom var väl slitna på provbilen, kommer knappast till sin rätt i väta då de har alldeles för mycket vatten att tränga undan. Men när vägen är torr är greppet nära nog omutligt – med viss reservation för de två lägre växlarna som jag tidigare nämnde.

Frontmotorkonceptet gör dessutom att Hartge H35-24 uppträder förhållandevis godmodigt när man når gränsen för väggreppet. Bakvagnen flyter snällt ut och med den känsliga och exakta styrningen är det lätt att styra emot och sedan justera kurvradien med gasen.

Men för vanliga svenska landsvägsförhållanden hade jag hellre sett ett något mjukare fjädring med bibehållen stenhård dämpning. På ojämna vägar är Hartgen mycket stötig och väl nervös vilket främst får tillskrivas fjädringen och 17-tums hjulen med 45 – respektive 40-profil däck fram och bak. Det är först i farter uppemot 160 km/tim som man kan njuta av en viss fjädringskomfort – och många anser det olämpligt att köra i de hastigheterna på krokiga svenska 70-vägar.

Knappast till Sverige

Om Hartge H35-24 kommer till Sverige är ännu inte bestämt. I vilket fall som helst måste vi då vänta på den andra generationen då dagens användare "gamla" M5 motorn utan katalysator. Men som ni säkert noterat har BMW:s 3-serie genomgått ett generationsskifte vilket innebär en ny 6-cylindrig M3 från BMW i höst och därmed är det knappast troligt att vi får se Hartge H35-24 i sitt nuvarande utförande ens med katmotor i Sverige. Men det är förstås ingenting som säger att inte M5-maskinen går att plantera i nya M3...



AUTOMOBILFAKTA

Hartge-BMW M3 H35-24

Fordonstyp: 4-sitsig 2-dörrars sedan

Pris: 131.000 Mark i Tyskland

Motor

Typ: 6-cylindrig radmotor

Borming x slaglängd:

93,4x84 mm

Cylindervolym: 3453 cc

Kompressionsförhållande: 10,7:1

Ventilsystem: Dubbla överliggande kamaxlar

Antal ventiler per cylinder: 4

Kamaxeldrivning: Kedja

Tändsystem: Bosch Motronic

Bränslesystem: Bosch Motronic

Effekt: Över 330 hk vid 6800 varv/min

Max vridmoment: 355 Nm vid 4500 varv/min

Kraftöverföring

Typ: 5-växlad manuell

Utväxling 1:an – 3,72

2:an – 2,40

3:an – 1,77

4:an – 1,26

5:an – 1,00

backen – 4,23

slutväxel – 2,93:1

Koppling: enkelskivig torrlamell

Hjulupphängning

Fram: MacPhersonben, undre triangellänk och krängningshämmare.

Bak: Snett bakåtriktade triangellänkar, skruvfjädrar och krängningshämmare.

Styrning

Typ: Kuggstång

Servo: Ja

Antal rattvarv mellan stopp: 3,6

Bromsar

Typ: Ventilerade skivor runt om

Diameter: 302 fram och 300 bak

Fälgar och däck

Fälgstorlek: 7,5x17 tum fram

8,5x17 tum bak

Fabrikat: OZ

Däckdimension: 235/45 ZR17 fram och 265/40 ZR17 bak

Fabrikat: Pirelli P700Z

Mått och vikt

Längd: 4345 mm

Bredd: 1680 mm

Höjd: 1370 mm

Hjulbas: 2565 mm

Tomvikt: 1388 kg

Prestanda

Acc. 0–100 km/tim: 5,7 sek.

402 meter: 13,5 sek.

Toppfart: 275 km/tim

