

NR 15 6 juli 1988 Pris 24:- inkl moms
Danmark 36- Finland Fmk 24:- Norge 29:- inkl moms

TEKNIKENS VÄRLD

-allt om Bilen

TEST:
VOLVO
480
TURBO



Corvette-USA:s bästa!



7 388048 602404
486-15

++PROV HONDA SHUTTLE+VOLVO 440++ÅRETS TOKRESA
++MAZDA 121 MOT NISSAN MICRA++AUSTIN HEALEY++
MGA++TRIUMPH TR3++BMW-DUELL MC MOT BIL PÅ RINGEN

■■■ Blickar byts.

Motorer raspar igång. Det darrar av spänning i luften. Asfalten är varm, nästan het. Näsborrarna fylls av den bekanta doften av varmt gummi och bromsbelägg.

En liten justering av den tajta Recarostolen, en sista rättning av ryggskyddet.

Två BMW är klara att rulla ut på Nürburgrings nordslinga. Två BMW med fyrcylindriga motorer. Två BMW med varvräknarens rödmärkning placerad en bit över 7 000 varv.

Den ena en M3, som med sin motoreffekt på 195 hästar har ett vikt/effekt-förhållande på 6,5 kg/hk.

Den andra en K 100 RS, en lätt tvåhjulning som med 90 hästar har ett så explosivt förhållande mellan effekt och vikt som 3,6 kg/hk, med förare ombord.

Superbil mot sportmotorcykel runt den djävulska 20,8-kilometersbanan i Eifelbergen.

Har bilen skuggan av en chans mot den motormässigt överlägsna tvåhjulningen? Kan bilen med sin större däckyta mot underlaget kompensera sin övervikt med bättre fäste?

Förarna nickar kort mot kontrollanten vid utsläppet till banan.

Vattentemperaturen börjar nå sin rätta nivå. Oljan piskar redan lätt runt motorns glidlager.

Förarna är skärpta och koncentrerade. Båda kan "Ringen". Båda kan sitt fordon väl.

Innan däcken nått rätt temperatur vägar man mer med fyra hjul än två

Den tvåhjuliga BMW:n sticker fram nosen i starten men bilen pressar sig förbi genom den första tajta svängen. När däcken ännu inte har sin rätta arbetstemperatur vägar man mer med fyra än två.

Nedför en backe och fram mot det första trånga kurvpartiet (vi skall skona er från de flesta namn på banpartierna).

Motorcykeln hänger med in i bromsningen efter backen, men genom de följande långsamma svängarna har den inte en chans att hänga med. Fyrhjulningen har fem kvadratdecimeter gummi i asfalten. Motorcykeln har drygt en halv kvadratdecimeter!

De bayerska kraftpaketen kommer ut mot ett mycket snabbt, kuperat parti, där motorcykelns 90 hästar kan accelerera in det mesta av det förlorade avståndet till bilen.

Både bilen och motorcykeln är i luften ett par gånger under banans första fem kilometer. Båda kräver fitness och noggrannhet i sådana lägen, för att inte balansen skall gå förlorad.

I slutet av denna fullfartsplata, där både bilen och motorcykeln når 220, kommer en mycket snabb vänstersväng. Den avslutas med en

Bil mot både på bana:

**FETA DÄCK
HJÄLP MOT
ÖVERVIKT**



Snabb bil mot snabb motorcykel, men vilken är allra snabbast? Ett kärt tvisteämne får sin slutgiltiga analys i ett möte på den tuffaste av arenor: Nürburgring.

Av Gunnar Dackevall (text och foto)



● Motorcykeln har tagit ledningen men i det första kurviga partiet närmar sig bilen hotfullt. I kurvor gäller enkel matematik: fyra hjul fäster bättre än två.

bromsning i utförsbacke, ner till låg fart.

Bilens markkontakt avgör i 180-kilometersvinstern, men när det är dags att bromsa är det uppenbart att motorcykeln har fördel av sitt individuella bromssystem. Trots att M3 har låsningsfria bromsar vill den gärna kasta iväg bakändan om man bromsar innan kursen är rak.

Föraren av motorcykeln kan börja bromsa med enbart frambromsen utan några stabilitetsproblem.

Det är dags att förbereda sig för Fuchsröhre.

Det är tyska och betyder rävgryt. Ett passande namn, om rävar vore stora som jumbojets.

Fuchsröhre är ett av de allra mest krävande partierna utmed den starkt kuperade banan.

Det är en brant stupande, 500 meter lång nedförsbacke som slutar tvärt i en lika brant uppförsbacke. Längst ner, i själva "grytet", gör banan en svag vänsterknick.

En vänsterknick som inte känns speciellt märkvärdig om man rullar igenom med, säg 140 knutar.

En vänsterknick som är fasansfull när farten når över 200 km/h.

Utförsbacken är tillräckligt brant för att din bil, eller motorcykel, skall orka varva ur till toppfart.

Det gäller oavsett om du kör en Ford Flesta eller en Grupp C-sportvagn.

Redan i tämligen beskedliga farter erbjuder Fuchsröhre en upplevelse som du knappast har upplevt ens i den våldigaste berg- och dalbana.

Oavsett om du sitter i en bil eller kör motorcykel.

Men även om upplevelsen är mycket intensiv på två såväl som fyra hjul, så är den desto mer väsensild.

Både motorcykel och bil är i luften ett par gånger. Då krävs fitness!

I BMW M3: Det är varmt.

Redan när föraren pressar bilen med lätt understyrning genom den långa högern AreMBERG innan Fuchsröhre är det full fart på adrenalinöt. Det klibbar på ryggen, händerna fuktat mot ratten.

Nedför backen med täta uppväxlingur. Motorn känns våldsamt stark. Den storväxta skogen tätt intill banan passerar fönsterstolparna i ett allt vildare tempo.

Fartupplevelsen är intensiv, psyket stressas hårt.

Ett femtiotal meter före svackans botten flyttar du, med uppbringande av stora krafter, ut bilen till högerkanten för att kunna gå raka- re igenom vänsterknicken i botten.

Det hela är över på någon sekund. Bilen pressas ner mot marken, fjädringen bottnar överallt medan föraren trycks ner i sätet, som av en jättehand.

Det stretar utåt höger, och om du



● På väg upp ur "rävgrytet", ett av de mest hårresande avsnitten på Nürburgring. Bil och motorcykel förhåller sig här helt olika till naturkrafterna.

FETA DÄCK... forts

inte lyckas behålla skärpan flyger du upp för backen med alltför hög fart för att klara nästa svåra kurvsektion, Adenauer Forst.

Att köra bil genom Fuchsröhre handlar om våldsamma gravitationskrafter. Som trycker, som drar, som sliter.

Men det handlar också om påtagliga synintryck, referenser som talar om för dig att nu går det verkligen fort.

Släng plåtskalet och ett av hjulparen! Du sitter nu på en motorcykel. Ett enspårigt fordon som balanserar med hjälp av de snurrande hjulens gyrokrafter.

Att kasta sig ner i Fuchsröhre ovanpå en motorcykel som gör 220 knyck nere i grytet kan skrämra vem som helst, även den erfarna motorcyklisten.

I själva verket är det dock långt mindre spektakulärt att gå igenom ett banparti som Fuchsröhre på motorcykel än i en bil.

Men bara om man kan räkna bort vissa störande element: den djävulska kakafoin i hjälmen (dämpas med öronproppar), det hårda vindtrycket (att ligga ner bakom en kåpa

hjälp) och så vetskapen att ett misstag direkt kommer att straffas med fysisk smärta.

Risken att slå sig finns ju även i en bil, men den är inte lika definitiv.

Motorcykeln accelererar, med sitt överlägsna vikt/effektförhållande, *vilt* ner i grytet, men här existerar inga referensmärken och färden känns faktiskt därför långsammare än i bilen.

Det smala ekipaget behöver inte flytta sig i sidled på väg nedför backen, man driver bara ut mot höger innan det är dags att skära igenom svackan.

Nu kommer själva sensationen; under någon tiondels sekund går fjädringen ihop helt och föraren pressas ut över bensintanken.

På motorcykeln verkar inga sidokrafter: underredet bottnar inte, det knakar sällan av påkänningar.

Fartupplevelsen är intensiv. Psyket stressas hårt när fjädringen bottnar.

En tvåhjulning spelar mer *med* naturkrafterna än mot dem. Den anpassar sig, i stället för att försöka övervinna.

Motorcykeln förmedlar på ett mer direkt vis information från vägbanan till förare. Inga gummiblock eller glappa leder som försämrar känsligheten i körningen.

Efter Fuchsröhre följer flera kilometer där bilen är i sitt esse. En rad knepiga kurvkombinationer, många i branta nedförsbackar.

Bilföraren kan ganska enkelt uppsöka däckens gränser. BMW M3 understyr i nästan varje läge, och det är helt ofarligt och ganska sensationsfritt.

Speciellt när det, som här, handlar om en M3 med extra breda däck, 225 i stället för normalt 205 mm, och justerbar fjädring. Med ett vred mellan stolarna fram väljer föraren mellan komfort-, normal- och sportläge.

Det är stor skillnad mellan ändlägena. Komfort erbjuder ett ganska stort mått av bekvämlighet, trots de extrema lågprofildäcken.

I sportläget blir fjädringen kompromisslöst hård. Bilen kränger minimalt i svängarna, som en bil inställd för just för det ändamål som den används för här: bankörning.

Och så länge det mest bär nedför finns det alltid tillräckligt med effekt i den 16-ventilade 2,3-litersmotorn.

Motorcyklisten måste vara försiktigare i kurvorna. Fotpinnarna släpar i varje sväng, stöd och andra utstickande detaljer ibland.

För mycket motorvarv ut ur de långsamma svängarna ger överraskande bakhjulssläpp.

K 100 RS är knappast direkt anpassad för bankörning. Därtill är den för tung och stor. Maskinen kommer främst till sin rätt på de lite öppnare, snabbare landsvägarna. Men utan att egentligen göra bort sig på Nürburgring heller.

När vi når banans lägsta punkt, efter nio kilometer, har bilen skaffat sig ett ordentligt försprång, flera hundra meter.

Från denna punkt startar en klättring till banans högsta ställe. Det handlar om fyra kilometer som tar musten ur nästan vad som helst. Här räknas kraft och ingenting annat.

Plötsligt känns den annars så pigga M3:an som ett gammalt tröskverk.

Redan efter en kilometer blixtrar motorcykelns ljus i backspeglarna och den pressar sig förbi på utsidan.

På toppen av denna klättring har bilföraren tappat kontakten med motorcykeln.

Sensationerna är så olika att ett kom- plett garage kräver sex hjul!

Men bara tillfälligt. Nu följer en hel serie med kurvkombinationer där bilen tar sig ifatt.

Men det är svårt att gå om. På två ställen gör banan "knickar" där man kan gå rakt igenom med tvåhjulningen. Bilen måste slängas i sidled för att gå igenom.

Det är först i sektionerna innan den långa slutrakan som bilen kan sätta in en stöt och bygga upp ett litet försprång inför den tre kilometer långa fullfartssträckan.

Och det är just denna attack som avgör saken. Motorcykeln kan inte ta in någonting på bilen och i den avslutande chikanen efter rakan drar bilen ifrån med ytterligare några meter.

Skilnad i mål: fem sekunder! En match mellan motorcykel och bil på Nürburgring blir en match mellan däcktytor och motorstyrka.

Men också en match mellan känsloupplevelser. Mellan att slungas i sidled genom kurvorna, eller att låta sig falla. Det ena en brutal upplevelse, det andra en hisnande.

Det ena kan inte ersätta det andra.

Ett komplett garage har - minst - sex hjul. ■