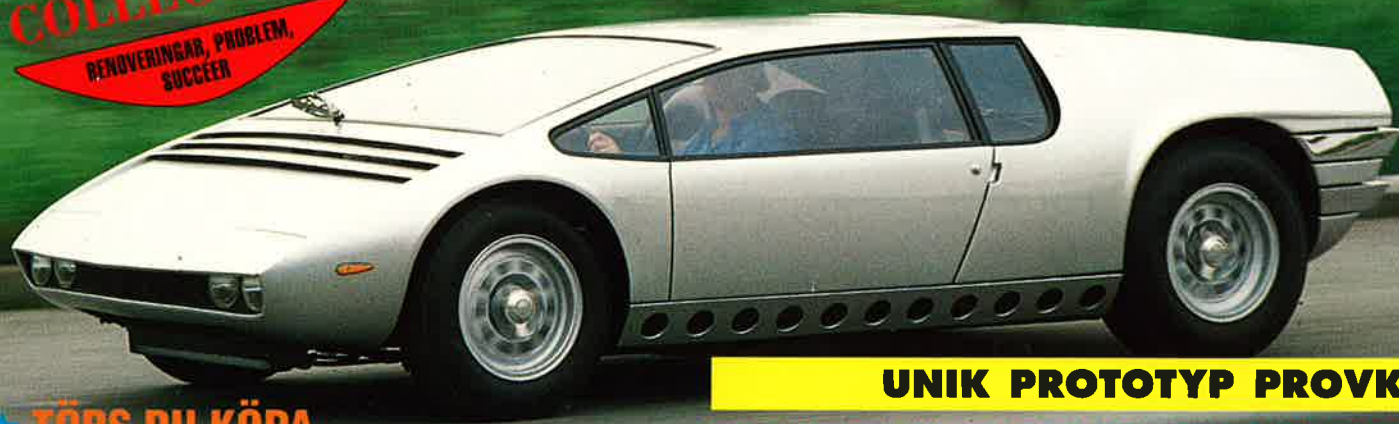


# AUTOMOBIL

VÅRA EGNA BILAR  
**COLLECTION**  
RENOVERINGAR, PROBLEM,  
SUCCEER



★ TÖRS DU KÖPA  
EN P-REGAD BIL?

★ SPORTVAGN FÖR  
50.000:- KARMANN-GHIA

**UNIK PROTOTYP PROVKÖRD**

## BIZZARINI MANTA

Den nya japanska sportvagnen

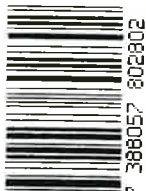
## MAZDA MIATA

i en match mot 60-talets bästa!



# -tyska värstingar i test!

**BMW** Schnitzer S3    **XJS** Lister-Jaguar    **944** Jando Turbo    **911** Ruf CTR    **Omega** Mentzel 4.0    **Corvette** Callaway Biturbo    **Golf** Vanetta Turbo





**V**ästtyskland har inte bara några av världens bästa biltillverkare inom sina gränser, utan också en sjudande industri av specialister. Många av dem tjänar stora pengar på enbart utvändiga förändringar, men det finns också verkliga entusiaster som bygger upp nästan helt nya bilar under skalet. Tänk er sex av Västtysklands mer extrema bilbyggare samlade på den korta delen av Hockenheim-ba-

*Jando-Porsche 944 Turbo, en nästan renodlad racerbil på gaddäck.*



**Schnitzer S3 BMW  
Brandenburger-Lister Jaguar  
Jando-Porsche 944 Turbo  
Ruf-Turbo CTR  
Mantzel-Omega 4,0  
Callaway Corvette Biturbo  
Vanetta Golf Turbo**

**Det finns inget säkrare sätt att skilja agnarna från vetet än att prova bilar på bana. *Michl Koch* har ägnat några dagar på Hockenheim åt att avgöra om starkast också är snabbast.**

nan, där kurvorna kommer på varandra som regndagar under hösten. Släng in en Callaway Corvette för att tjäna som utmaning för västtyskarna och ni får... Super Seven!

Varför testar man en bil på bana? Förhållandena på den perfekta asfalten med välavvägda kurvor liknar ju knappast situationer som uppstår i trafiken – där problemen ofta beror på dålig vägbeläggning,

uppdykande faror eller feldoserade kurvor.

Jo, tävlingsbanan är ett utmärkt komplement till landsvägstesten därför att man kan undersöka en bils uppträdande på ett mycket säkrare sätt. I en lång kurva kan man ligga gång på gång på gränsen till vad greppet klarar av – och gå över den gränsen för att se vad som händer: Överstyr bilen? Understyr den? Kasttendenser? Hur snabbt släpper bakdäcken sitt grepp? Sker det progressivt eller blixtnabbt?



*Brandenburger-Lister Jaguar, en komfortbil med avsevärd styrka.*

Det vore farligt för både oss och medtrafikanterna om vi försökte oss på sådana avancerade analyser på allmän väg, det finns tillräckligt med galningar där utan att vi ska göra

## Varv av kurvor

Banan vi använde för att testa dessa sju exemplar på västtysk bilbyggarkonst var Hockenheim, som ligger halvvägs

den tiden, men det berodde förstås på att vi inte körde hela banan! Vi använde den så kallade Kleine Kurs som är en genväg mellan de två långa rakerna så att vi bara kör på den tigha väghållningskrävande banan runt läktarna.

Här handlar det om helt andra hastigheter, en vanlig standardbil med en normalbegåvad förare avverkar den korta banan på en och en halv minut. Har vi något med ordentliga bromsar och över 150 hk kan

*Schnitzer S3, den galanta dansören som blev "moralisk" segrare i bantesten på Hockenheim.*



livet ännu mer osäkert. Därför är banan det rätta stället. Givetvis med komplement av landsvägen och gatorna i stan, en bil som känns säker men tråkig på bana kan vara hur trevlig som helst i normal trafik. Men å andra sidan kan man lugnt påstå att en bil som uppträder bra på banan också är bra på landsväg.

När man hårdtestar bilar på bana finns det två felkällor som måste tas med i beräkningen, dels förarnas varierande skicklighet, dels däckens skiftande grepp. Det första är lätt att eliminera genom att låta flera förare köra samma bil och ta medelvarvtider, medan det andra är svårare att bortse ifrån. Särskilt som de flesta standarddäck tar slut snabbt, redan efter ett halvdussin varv har man slitit dem så mycket att greppet börjar försämrats så att tiderna sjunker. Slitbanorna smälter som glass i en mikrovågsugn när man kör på topp varv efter varv, sedan är det dags för nästa uppsättning. Varv 1 får bli uppvärmning, varv 2 och 3 för tidtagning och varv 4 för att kyla ned bromsarna.

mellan Mannheim och Heidelberg. Hockenheim är till hälften en snabb bana och till hälften rena handlingstesten. En raka ut i skogen, den så kallade Ostkurve, tillbaka på en raka in mot läktarna igen och så en uppsättning mycket elaka böjar – Agip-, Sachs-, Fiamm- och Opel-kurvorna – så är ett varv avklarat.

För F1-bilarna under Västtyska GP innebar Hockenheim snitthastigheter på 230 km/tim och varvtider på drygt 1 minut och 40 sekunder – våra testbilar skulle också hålla sig under

*Mantzel-Omega 4,0 – stark men också lätt i baken.*

vi komma under denna tid. En minut och 25 sekunder är en bra tid för en Mercedes 2,5-16 eller ärkefienden BMW M3 och allt som klarar sig på runt en minut och 20 sekunder är en mycket stark och mycket snabb bil.

Flera exempel, en 231 hästars Porsche Carrera i goda händer noterar 1.22, en 330 hk stark 911 Turbo kan på grund av den kurviga banan bara korta ned tiden till 1.20. En grupp

A-bil på racingdäck kommer ned i 1.10, medan en F3:a är drygt 10 sekunder snabbare.

## Dansstund

Det störde oss inte särskilt mycket att det låg frost på Hockenheims asfalt när vi började testdagen. Banan blev snabbt torr efter ideallinjen, men så snart man av misstag lämnade den uppkörda strängen fanns det risk för plötsliga sladdar. Det blev en dansstund som hette duga när piruetter visades upp av både stor och liten, av både amatör och professionell.

Den förste som bjöd upp till dans var standardvagnsföraren Anton Goeser, som hade grundat med sex stekta ägg i Motodrom-Hotel under väntan på att få köra och försvann ut med testbil nummer 1: Schnitzer-BMW S3.

Med stor rutin värmdes Goeser upp den 2,5 liter stora katalysatormotorn på 240 hk under första varvet, fann snabbt var gränserna för sidogreppet gick och var han skulle börja bromsa före de två kurvorna. Vår tidtagare i raden av boxar kunde mycket snabbt börja notera nästa identiska varvtider varje gång Goeser passerade: 1.20,3.

När vi berättade för Goeser att det fanns noteringar om några tiondelar snabbare varvtider för andra Schnitzer S3 gick det knappt att få loss honom från lederratten. När vi med milt våld förpassade Goeser av banan protesterade han med att "det förmodligen var någon sekund långsammare idag jämfört med en torr och varm dag!"

Medan Anton Goeser med stor skicklighet demonstrerade hur välavvägd och neutral hans Schnitzer S3 var, värmdes Jürgen Hohenester, son till motorspecialisten Alfons Hohenester, upp sin Vanetta Golf. Med sina 265 hk ur den turbomatade Golf-motorn är Vanettan en svårkörd bil trots att Hohenester senior har gjort sitt yt-

tersta för att styva upp chassit och förstärka bromsarna. Det största problemet är att överföra den överdådiga kraften från framhjulen till asfalten och den röda Golfen var därför försedd med rekorderliga däck – 225/50VR15. Varvtiden blev 1.21,8 vilket borde vara en sekund sämre än om banan vore torr, Golfen led svårt av det sämre greppet på den blöta asfalten.

## Världens snabbaste barnstol

När Jürgen Hohenester baxade sig genom depån bit för bit för att kyla ned bromsarna efter tidtagningen (för att sedan med ytterligare fintrimning av

med mobiltelefon, läderklädsel, tjocka mattor och allt. Just mobiltelefonen användes så flitigt av Brandenburger Junior att vi knappt fick tid att köra bilen på bana, men till slut släpptes den stora Jaguaren ut. Varvtiderna sjönk till 1.21,3



bromsar och chassi putsa sin tid till 1.21,3), kunde den råstarka Lister-Jaguaren från västtyska Brandenburger åka ut på banan.

Jaguarens V12:a har trimmats till 482 hk, men den höga vikten (1770 kg) var ändå ett stort handikapp. Lister-Jaguaren från Brandenburger var lite av en sälling i sällskapet då dess prioritet låg mer på komfort än på väggrepp.

Ändå visade den sig vara kapabel till riktig hårdkörning –

när den nästan 2 ton tunga bilen pressades maximalt med bromslåsning och allt.

Visst märktes det att Jaguaren var stor och tung, men frågan är hur många bilar med bättre viktförhållanden som går att köra så problem- och mödofritt på bana som denna? Och ljudet från den Brandenburger-Lister-preparerade V12:an ekade över Hockenheim till glädje för oss alla. Funderar Ford någon gång på hur man ska hålla kontakt med Jaguars sportiga arv, kan vi re-

kommendera en tur i den här engelsk-tyska XJS:en.

"Sportig" är nog vad man kan kalla Callaway Corvette för med sin 400 hk starka dubbelturbomaskin. "Världens snabbaste barnstol" är ett an-

nat epitet för Horst Sauers Corvette. Bakom stolarna var nämligen en barnstol fastskruvad så att dottern Claudia kunde få åka med i V8-monstret – hur ska annars en sportvagnsägare med familj klara sig?

Så snart varmkörningen var avklarad sörjde det rekordartade vridmomentet för att ge snabba, problemfria varvtider. Chassit hjälpte också till, sällan har vi kört en Corvette med så perfekt balanserade stötdämpare/fjädrar. De breda 275-däcken på Callaways 17-tumsfälgar tog ett bestämt grepp över 1547 kilon tomvikt och bara något darriga bromsar hindrade snabbare tider än 1.19,6. Allt som allt var vi mycket imponerade över Callaways under.

## Racerbil på gatdäck

Den tyska Callaway-importören Ernst Wöhr anklagade den gröna Jando-Porsche 944:an för att vara en ren racerbil på gatdäck och det fick vi efter testdagen hålla med om. Tidigare hade Jando-Porsche 944 Turbo klarat av 1.17,8 på Hockenheims Kleine Kurs under idealiska förhållanden.

Sedan dess hade Karl Jando hittat några extra hästkrafter i motorn och var helt säker på

*Ovan: Vanetta Golf Turbo med 278 hk och en tomvikt på bara 1020 kg. Till vänster: Callaway Corvette som tack vare två turbo har 400 hk. Nedan: Ruf Turbo CTR, starkast och snabbast med hela 469 hk ur den biturbomatade boxersexan.*





ännu bättre varvtider. Men det kalla vädret gjorde att varken bromsar eller däck blev arbetsvarma, vilket märktes på att bakbromsarna läste i förtid och

att sidogreppet aldrig blev så där riktigt bra. 1.19,2 var allt som åstadkoms för dagen.

Samma tendenser till

bromslåsning på bakhjulen märkte vi på testens "familjebil", den 290 hk rästarka Mantzel-Omega. Wolf-Dieter Mantzel hade layoutat bilen

speciellt för Kleine Kurs med de många tigha kurvorna - receptet löd på stenhård fjädring och breda däck. Ändå blev tiden bara 1.22,2, vilket var

"sämst i klassen" för dagen. Vad berodde det på? Ja, inte var det något fel på chassit som var så välavvägt som få bilar vi kört. Nej, det handlade snarare

om att få ned den starka 4-litersmotorns effekt i backen, hela tiden släppte bakhjulen greppet och Mantzels förare Heinz-Otto Fritzsche klagade

över att "man borde ha kört hela varvet på femman för att inte spinna loss". Vi provade också några varv med fyra man i bilen för att förbättra greppet.

Trots att vi försämrade viktfekten ordentligt med våra extra drygt 300 kg, så blev inte varvtiderna sämre - det ökade greppet komparerade.

Men Omegas 290 hk var inget mot vid Alois Ruf's biturbo-Porsche utvecklade. Med 469 hk i den lilla coupén borde även den lida av ständiga hjulspinn, men här kom förde-len med svansmotorn in. Men för all del – vi noterade att det

rättvisan i Västtyskland och kan fortsätta sin tillverkning

## Starkast = snabbast

Schnitzer-gänget var mäkta

rena barnleken att köra S3:an genom kurvorna, den är lättare att placera, lättare att förutsäga och är sakrare i gränsområdet.

Slutresultatet blev alltså att den starkaste bilen var snabbast. Ruf-Porschen hade också den lägsta vikteffekten med 2,6 kg/hk. Men även om Schnitzer S3 inte var lika snabb så var vikteffekten betydligt högre – 5,1 kg/hk – vilket talar en hel del för den modifierade BMW-bilens chassi.

### Schnitzer S3

Fyrcylindrig motor på 2431 cc, 240 hk, tomvikt 1300 kg, vikteffekt 5,4 kg/hk

Varvtid: 1.19,7

Toppfart: 252 km/tim

Tillverkare: A C Schnitzer, Meuenhofstrasse 160, D-5100 Aachen, Västtyskland

### Branderburger-Lister

#### Jaguar

Tolvcylindrig V-motor på 5994 cc, 482 hk, tomvikt 1770 kg, vikteffekt 3,7 kg/hk

Varvtid: 1.21,3

Toppfart: 281 km/tim

Tillverkare: Branderburger GmbH, Duttweiler Strasse 15, D-6837 Hockenheim, Västtyskland

### Jando-Porsche 944 Turbo

Fyrcylindrig motor med turboladdning på 2479 cc, 300 hk, tomvikt 1220 kg, vikteffekt 4,1 kg/hk

Varvtid: 1.19,2

Toppfart: 260 km/tim

Tillverkare: Karl Jando, Denkstrasse 10, D-8069 Abens/Haller-tau, Västtyskland

### Ruf-Turbo CTR

Sexcylindrig boxermotor med 2 turboladdare, 3367 cc, 469 hk, tomvikt 1220 kg, vikteffekt: 2,6 kg/hk

Varvtid: 1.18,4

Toppfart: 339 km/tim

Tillverkare: Ruf Automobile, Mindelheimer Strasse 21, D-8949 Pfaffenhausen, Västtyskland

### Mantzel-Omega 4,0

Sexcylindrig motor på 4030 cc, 290 hk, tomvikt 1398 kg, vikteffekt 4,8 kg/hk

Varvtid: 1.22,2

Toppfart: 280 km/tim

Tillverkare: Mantzel Motorsport, Am Eisenhammer, D-4200 Oberhausen, Västtyskland

### Callaway Corvette

Åttacylindrig V-motor med 2 turboladdare, 400 hk, tomvikt 1547 kg, vikteffekt 3,9 kg/hk

Varvtid: 1.19,6

Toppfart: 310 km/tim

Tillverkare: Callaway Engineering Company, Old Lyme, Connecticut, USA

### Vanetta Golf Turbo

Fyrcylindrig motor med turboladdning, 278 hk, tomvikt 1020 kg, vikteffekt 3,7 kg/hk

Varvtid: 1.21,3

Toppfart: 225 km/tim

Tillverkare: Vanetta Motorsport, Morgensternstrasse 27, D-8070 Ingolstadt, Västtyskland



blossade upp rökmoln från bakdäcken när föraren växlade upp till fyran på den längsta rakan...

Varvtiden blev 1.18,4 vilket var resultatet av en körning i högsta skolan. Det gick fort, utomordentligt fort – sällan var den gula Ruf-bilen riktad åt det håll banan pekade, utan den befann sig alltid på sladd åt något håll: Med bakhjulen i uppställ eller i underbart fyrhjulssläpp. En magnifik bil helt enkelt och man kan bara hoppas att dess skapare Alois Ruf klarar sina problem med

stolt över att den lilla, kompakta S3 med hälften så stor effekt som Ruf-Porschen bara var en enda sekund långsamare (och som Goeser sa: "Utan sladdar"). Goeser: Jämfört med Porschen är det

Och vem vet – hade vi haft en torr sommar dag på oss, kanske resultatet hade blivit att den lilla BMW:n vunnit...

