

Nr 7 • Juli 1989 • Pris 28:00 (inkl moms)

i Finland FIM 28:00
i Danmark DKK 31:00
i Norge NOK 28:00

AUTOMOBIL

VINN
EN PORSCHE
FÖR EN HELG!



LOTUS

KNÄCKER PORSCHE!

Nya Esprit Turbo SE med 264 hk
0-100 på 4,7 sekunder

BMW ZAKSPEED

Deutsche Tourenwagen
Meisterschaft:

**"HÅRDASTE
RACINGSERIEN
I VÄRLDEN"**



**Ferrari
GTO**

Seriöst projekt
slutade i mord?



SPORTVAGN FÖR 50 000!

7 368057 802602
578-07



TYSKA MASTERSKAPEN

"Hårdaste racingserien i världen"

Som andra bil på bilden ser vi den BMW M3 som svensken Örnluf Wirdheim rattar i de tyska mästerskapen. Örnluf har tagit det tuffa steget in i detta gängbo efter en lyckad säsong i Porsche 944 Turbo-Cupen och trots ringa resurser lyckats riktigt bra.

Tyska standardvagnsmästerskapet eller DTM (Deutsche Tourenwagen Meisterschaft) som det kallas, är en av de tuffaste racingserierna i världen enligt dess deltagare. Robert Petersson (text och foto) har besökt ett av de ledande ställen i DTM, Zakspeed och följt deras framgångar i de femte och sjätte deltävlingarna i mästerskapen på Nürburgring.



Att det går hett till i tyska mästerskapen bevisas inte minst av dessa bilder. I trängseln är det lätt att bli utträngd i sanden som omger chikanen efter start och mål-rakan.

Med millimeter istället för centimeter mellan bilarna, bromsläsningar så det ryker om hjulen och hårda uppställningar i varje kurva, krigar förarna i de tyska standardmästerskapen om tätplaceringarna. Det ställs stora krav på både förare och stall, biltillverkarnas prestige står på spel och när Mercedes, BMW, Ford och Opel slåss om vem som vinner läggs inga fingrar emellan. Här gäller det att segra, inget annat...

För att kunna jobba effektivare har Zakspeed sedan drygt ett år helt separerat BMW-teamet från F1-stallet. Inne på depåområdet på Nürburgring har man byggt upp en egen anläggning för BMW-stallet där 8 mekaniker är heltidssysselsatta med att sköta de två racerbilarna. Ansvarig för Zakspeeds BMW-stall är herr Warthofer, en kraftigt byggd, lite försynt tekniker som ogärna skryter om framgångarna:



Zakspeeds herr Warthofer, ansvarig för BMW-teamet, i vit skjorta.

"Vi har haft en enorm tur som lyckades redan första året som vi samarbetade med BMW och i ärlighetens namn är det till största delen BMW:s förtjänst att det gick som det gick."

Han visar in mig i den skinande rena verkstaden, det är nästan så jag funderar på att ta av mig skorna innan jag kliver på det blanka, blågrå verkstadsgolvet... Väl därinne imponeras man direkt av den extremt di-

Ingen av biltillverkarna har egna fabriksstall, istället stöder man en handfull privata stall som får konkurrera sinsemellan likaväl som med de andra märkena. BMW representeras av Schnitzer, Linder och Zakspeed, det sistnämnda stallet hade bjudit in Automobil till Nürburgring. Zakspeed har gjort sig kända som Fords kämpe på banorna, men numera samarbetar man med BMW och har dessutom ett eget Formel 1-stall.



Ovan ser vi Erich Zakowski, mannen bakom det otroligt framgångsrika Zakspeed. Det enda som man ännu inte lyckats riktigt bra med är satsningen på Formel 1.



Engelsmannen Steve Soper gör sig klar för start i sin Zakspeed-BMW. Några timmar senare stod han som segrare i dagens bägge mästerskapsdeltävlingar på Nürburgring.



Ibland kan det även gå lite för hett till. Till vänster ser vi Armin Hahnes Ford efter kraschen med Klaus Ludwigs Mercedes. Hahne klarade sig med arm- och benbrott.



Zakspeeds andre förare, veteranen Dieter Quester, 50 år...

sciplinerade ordningen. Under tystnad jobbar mekanerna med de två tävlingsbilarna som just rullats ned från banan efter lördagens träning. Herr Warthofer berättar:

"Vi gör bara rutinmässiga motorbyten på bilarna inför morgondagens tävling. De något friare reglerna för året tillåter andra ventiler, så motorerna varvar nu över 9000 varv vilket gör att de inte håller så länge som tidigare. Idag räknar vi med att en maskin håller cirka 1000 km innan den måste renoveras och al-

la slitdelar bytas. De träningsmotorer vi använder kör vi lite längre med då ett ras på träningen inte är lika katastrofalt som under ett race."

Tyska mästerskapet körs inte enligt Grupp A-regler. Visserligen är de tyska reglerna baserade på Grupp A-reglementet men bland annat insug, insprutning, ventiler och utblås är fritt. Dessutom kör alla i samma klass, de annars starkare Fordarna har strypta insug och dessutom använder man sig av vikten för att jämna ut skillnaderna mel-

lan bilarna. Det är alltså det som gjort serien så tuff och konkurrensen så hård att man nu verkar byta motorer lika ofta som Formel 1-stallen. På min fråga om inte det ställer orimliga krav på mindre organisationer som Zakspeed svarade herr Warthofer:

"För oss är det inga problem, vi har 6-8 motorer att disponera för säsongen och när varje motor gjort sitt returnerar vi den till BMW Motorsport för renovering. Vi får sedan tillbaka färdiga, testade motorer och stoppar bara in dem i

bilarna... Visserligen här vi möjlighet att själv bygga och testa motorer - men varför ge sig in på något som BMW säkert klarar bättre. Linder-stallet fungerar precis som vi när det gäller motorerna medan Schnitzer bygger sina egna maskiner. Bilarna är i grunden samma byggsatser som BMW säljer till vem som helst för DEM 190 000 (cirka 600 000:-) men vi gör egna specialare när vi sätter ihop dem..."

Det står fyra bilar i verkstaden, betyder det att ni har två reservbilar?



Till vänster ser vi en av Zakspeeds BMW M3:or rattad av Steve Soper. Soper vann bägge heaten på Nürburgring och tävlingen blev alltså en stor framgång för stallet. Ovan Soper som tagit täten.

Skärskådar man maskinerna märker man en annan nyhet för året, insuget har fått dubbla insprutningsventiler per cylinder. En ventil placerad som vanligt nära toppen och en extra längst ut på de långa insugningsrören. Det är inte undra på att man nu talar om



Ovan Zakspeeds verkstad på Nürburgring. Mekanikerna gör ett motorbyte före racet.

320-330 hk ur den blott 2,3 liter stora motorn...

Zakspeed dubbelsegrar...

Hur gick det då i tävlingen på Nürburgring undrar ni? Bra förstås, Steve Soper i en av Zakspeed-bilarna vann bägge heaten eller man kanske skall säga deltävlingarna då de räknas som separata race i sammandraget. Framgången kom dock inte helt utan dramatik. I första tävlingen tog Roberto Ravaglia (engels-

"Nej, normalt har vi en komplett reservbil. För tillfället är dock även den något nedplockad. Den fjärde bilen är en ny bil som vi håller på att bygga upp för att så småningom ersätta en av de övriga tre med."

Med fyra bilar är det nästan fullt i verkstaden, betyder det att ni inte längre kan åta er uppdrag från andra?

"Det finns inget som formellt hindrar oss att bygga bilar även åt andra, problemet är bara att organisationen inte riktigt räcker till för det. Någon enstaka bil kanske vi kan hinna med att bygga men det skulle kosta

cirka DEM 30 000 (cirka 110 000 svenska kronor)."

Warthofer kommer ursprungligen från Ford Motorsport och kom till Zakspeed då företaget jobbade intimt ihop med Ford. Han tycker dock att samarbetet med BMW är "fantastiskt" och ser framtiden an med tillförsikt.

Det är lite svårt att slita sig från den stimulerande atmosfären hos Zakspeed, effektiviteten är otrolig. Medan jag pratade med Warthofer hade mekanikerna plockat ut motorerna ur bägge bilarna och börjat förbereda monterandet av nya.

Zakspeed

- från Ford till BMW

Zakspeed är ett namn som får blodet hos många Ford-fans att pulsera lite häftigare. För de allra flesta är Zakspeed för evigt förknippat med Ford, även om man för ett par år sedan klippte banden med den multinationella jätten. Sedan 1987 är nämligen Zakspeed ett av BMW:s tre ra-

cingstall i tyska mästerskapen samtidigt som man fortsätter att driva det egna Formel 1-stallet.

Erich Zakowski heter den vithåriga eminensen bakom Zakspeed, en tuff man som genom åren fått sin beskärda del av både med- och motgångar. Lite förenklat

kan man väl säga att det mesta han satsat på har lyckats över förväntan - med ett enda stort och viktigt undantag, Formel 1...

Det har alltid varit tufft för nykomlingar att slå sig in bland de etablerade i F1-cirkusen och Zakspeed gjorde det extra svårt för sig genom att använda sig av en egen turbomotor redan från starten 1985. Anledningen var framgångarna med de Ford-baserade racingmotorer man byggt för ett flertal olika ändamål. Mest framgångsrika var kanske den

handfull Zakspeed Ford Capris man byggde 1980-81. Några utrustades med en blott 1427 cc stor motor som från början gav 380 hk för att 1981 vara uppe i 460 hk... Dessutom tillverkades en större version av motorn på 1,7 liter, men den blev aldrig lika framgångsrik. Med den lilla motorn lyckades dock Klaus Ludwig, idag en av Mercedes stjärnförare, vinna tyska racingmästerskapen 1981.

Framgångarna ledde till ett fortsatt samarbete med Ford i USA och ett dotter-

bolag med namnet "Zakspeed-USA" bildades. Där utvecklades turbomotorerna vidare samtidigt som de blev större och monterades i Fords Mustang GTP, en ren racerbil avsedd för IMSA-serien. Den presenterades 1984 och hade då en 2,1-liters, 700-hästarmotor monterad framtill. Senare togs motorn upp till 2,3 liter och monterades i mitten.

Under tiden hade dock Ford tappat intresset och projektet fortsatte på sparlåga. Så sent som förra året såg jag ett par av dessa

Zakspeed-motoriserade bilar i IMSA-tävlingen på Mid-Ohio-banan, men de figurerade inte längre i tävlingstriden.

Fords sviktande racingintresse gjorde att Zakspeed, som haft ett mycket intimt samarbete med Fords Motorsportavdelning, hamnade i något av ett vakuum. Framgångarna hade dock gjort att man hade tämligen lätt att skaffa sponsorer och så följde då satsningen på Formel 1. Med som mest ett 65-tal tekniker i Niederrissen har man alltså sedan

männen kallar honom Ravioli...) i en av Schnitzers BMW-bilar ledningen före Soper. Ravaglia tånjde ut ledningen till 10-15 meter innan ett stort oljespill gjorde att fältet återsamlades bakom en Pace-Car medan banan rensades. Fältet släpptes igen med bara ett par varv kvar och dramatiken var stor när Soper tog sig förbi Ravaglia... Ravaglia sackade alltmer och en kvast av rök ur avgasröret skvallrade om att loppet var kört för hans del och Soper



AMG-Mercedes-stallets bägge stjärnor, Klaus Ludwig ovan före start och dansken Kurt Thiim i aktion på bilden till höger. Thiim är tidigare tysk mästare och mycket snabb.



kunde i lugn och ro styra mot målflaggan.

Nästa race började illa. Redan efter ett halvt varv tappade Klaus Ludwig kontrollen över sin Mercedes i full fart. Efter att först ha glidit längs banan på gräset bredvid vände hans bil in på banan där den blev stående när huvudklungan kom. De flesta klarade sig runt men Armin Hahne som låg och slipstreamade en annan bil såg inte vad som hände och frontalkrockade med Ludwigs Mercedes.

Ludwig, Volker Strycek och Olaf Manthey som också var inblandade klarade sig med mindre blesyrer medan Hahne bröt en arm och fick ett flertal komplicerade benbrott. En liten påminnelse om att standardvagnsracing också kan vara farlig...

Om det inte varit för bilarnas mycket kraftiga konstruktion hade det kunnat sluta riktigt illa. BMW M3:an har exempelvis 25 meter rör som fungerar både som störbåge och karosförstyvning.



En AMG-Mercedes motor klar för montering. Numera gör toppstallen rutinnässiga motorbyten före tävling.

När tävlingen så småningom startades om blev det en spännande fight mellan Soper i Zakspeeds BMW och fransosen Fabien Giroix i en Schnitzer-BMW. Giroix lyckades dock aldrig ta sig förbi och Soper vann även den andra tävlingen före Giroix och Dieter Quester i den andra Zakspeed-bilen. Quester kom fyra i det första racet så helgen blev mycket lyckad för herr Warthofer och hans pojkar. Frågan är bara vad som hänt om inte Ravaglias

starten 1985 satsat stenhårt på den tuffa F1-cirkusen.

Zakspeeds egen turbomotor saknade inte effekt, som mest gav den över 1000 hästkrafter, istället var det driftsäkerheten hos både motorn och bilen som var det stora problemet. Trots rejäla satsningar från förare som Jonathan Palmer, Martin Brundle, Cristian Daner med flera har framgångarna uteblivit nästan helt. I år hoppas man dock på att bryta trenden då man fått

Till höger en gammal Zakspeed F1-motor på museum.



förtroendet att använda sig av Yamahas nya F1-motor.

Zakspeeds förare i år är västtysken Bernd Schneider och japanen Aguri Suzuki som man "fick på köpet" då kontraktet med Yamaha om motorleveranser skrevs. Än så länge lider man av tidsbrist, något som gjort att man inte hunnit testa ordentligt, men med Yamaha bakom ryggen lär Zakspeed kunna lyckas även i Formel 1...

Bättre har det gått med samarbetet med BMW. Zakspeed kontrakterades

först 1987 för att sköta BMW:s "Junior-Team" som skulle delta i det tyska standardvagnsmästerskapet med BMW M3-bilar. Förutom Zakspeed stödde BMW även Schnitzer- och Linder-stallen som med likadana bilar tog upp kampen med ungdomarna Marc Hessel och Eric van de Poel i Zakspeeds M3:or. Visserligen skulle Schnitzer- och Linder-stallen i första hand satsa på EM-tävlingarna, men det förringar på in-

Till höger Martin Brundle, Zakspeed F1, Japans GP -87.



sett Zakspeeds framgångar redan första året som man samarbetade med BMW. Belgaren Eric van de Poel lyckades nämligen vinna det tyska mästerskapet för Zakspeed...

Den bil van de Poel köpte sedan av Förenade Bil och med Lennart Bohlin bakom ratten bärgade den SM-titeln -88 medan "Peggen" Andersson rattade samma vagn till en NM-titel samma år. En framgångsrik bil med andra ord och i år fortsätter den sina härjningar på svenska banor...



motor rasat... Det kanske ligger något i det där att inte peta i motorerna själva utan låta BMW sköta den delen...



Innan allvaret sätter igång råder det lite showstämning med en del kvinnlig fägring i depån. På bilden till höger ser vi en sammanbiten Örnulf Wirdheim konferera med stallchefen före start.



Inför säsongen -89 satsade Zakspeed på två utländska stjärnor, engelsmannen Steve Soper och dansken Kris Nissen. Soper har de senaste åren varit mycket framgångsrik både i England och på kontinenten, förra året vann han inte mindre än 6 EM-tävlingar bakom ratten på en Ford Sierra Cosworth. Det resulterade i en andraplats totalt i EM och om inte det var nog för att imponera på Zakspeed-gänget, så gjorde han även ett inlägg i en BMW M3 i det tyska mästerskapet förra året och slogs direkt i toppen.

Dansken Kris Nissen har dock ännu inte kunnat ta sin plats i stallet då han fortfarande lider av sviterna efter att ha blivit svårt bränd i en olycka med en Grupp C-bil förra året. I hans ställe har veteranen Dieter Quester hoppat in. Han var från början tänkt som reservförare, men den populära österrikaren, som i år förresten fyller 50 (!), visade direkt att han fortfarande kan visa ung-tupparna ett och annat...



Zakspeed sörjer för återväxten genom att operera en stor kartbana på Nürburgring. Jätteskojigt för leklystna i alla åldrar...