



Tempo 300 – inte bara en dröm!

Toppfartstest. Nardobanan i Syditalien är klassisk mark för högfartstester. I årets test har vi med fem tuningbilar och två småserievagnar.

Text: Eckhard Eybl, bearbetning

Robert Petersson.

Foto: Hans-Dieter Seufert.

Hur lång är en evighet? På Nardobanan exakt ett varv, närmare bestämt 12,5 kilometer. Ingenstans på denna jord finns det så fina förhållanden för högfartstest.

Den oändliga cirkelbanan ligger i italienska Apulien, nästan längst ut på klacken av den italienska stöveln. Anläggningen drivs av "Prototipo Spa" och här testas bilindustrin dygnet runt, året runt.

Med ett undantag – när automotor und sport skall högfartstesta läser man in alla hemliga prototyper noga. Från tidigt lördag morgon till måndag morgon är banan vår.

Den här gången har vi med

oss bilar från småserietillverkarna AMG och Alpina, samt tuningföretagen Brabus, HGP, MTM och 9ff.

Det handlar om sedanerna Alpina B7, Brabus Maybach och MTM-Audi A8, kombin Audi-MTM RS6 Clubsport och så lilla Golfen, en R32 Biturbo från huset HGP.

Målet var att alla skulle knäcka 300 km/h – en gräns som för bara några år sedan var lika ogenomtränglig som ljudvallen.

Med trimmarnas hjälp passerar vanliga familjebilar numera 300-vallen.

Det gäller bara att däcken pallar farten – och att elektroniken tillåter den... ■





MTM-A8:an ser förhållandevis standardmässig ut. Inredningen är lika elegant som vanligt, men under huven ser vi kompressorn som höjer effekten till 500 hästar. Automatlådan är också omprogrammerad för att passa motorn.



Audi förknippas med turbomotorer men MTM, Motorentechnik Mayer från Wettstetten i närheten av Audis Ingolstadt-hem, satsar på en mekanisk kompressor.

Chefen, Roland Mayer, kör själv. Ett uppvärmningsvarv, två flygande varv, samt ett invarv. Efter det är hans ansikte lika rött som hans flamsäkra overall.

Men hur han än försöker så knäcker han inte 300-vallen. MTM:s A8 har normalt toppfarten reglerad till maximalt 300, men även med den elektroniska spärren urkopplad kör han in i en vägg vid 297 km/h. Inget fipplande med ytterspeglar eller annat gör någon skillnad – det är tvärnit vid 297 – och Ronald Mayers redan röda ansikte blir allt rödare!

Det märkliga är att A8:an verkar ha rejäla reserver kvar, den upplevs kunna köra dag ut och dag in i 297 km/h...

Till slut kommer Mayer på vad det är som har hänt. Någonstans sitter en liten elektronisk, hemlig polis och slår stopp vid 297. Anledningen är att laddlufttemperaturen vid den farten passerar det lämpliga och datorn sätter stopp.

”Jag visste väl att det fanns någon anledning att begränsa den till 300”, utbrister Roland Mayer och pustar ut när han fått förklaringen.

Faktum kvarstår, den klarade inte 300-vallen men var den kanske den bekvämaste bilen av alla att köra i 297 km/h...

FAKTA

Motor: V8 – 500 hästkrafter
0 – 300 km/h: Ej uppmätt
www.mtm-online.de



Mayers MTM-företag har även byggt den Audi RS6 vi har med i testet. Den är dock klart väsensskild från den komfortabla A8:an.

Inte nog med att den har dubbla turbo istället för en kompressor, den är också ombyggd till en tvåsitsig kombi med hjälp av en skyddsbur som omöjliggör användande av baksätet.

Istället tronar en läckert röd eldsläckare i ensamt majestät där

man normalt hittar baksätet.

För säkerhets skull har den även racingstolar och bälten, och framför föraren antyder skylten "Inga krockkuddar, spänn fast dig!", allvaret.

Maskinen ger hela 570 hästkrafter och 750 Nm, och trots det har man monterat en manuell sexväxlad låda istället för automaten som fortfarande gör tjänst i A8:an.

Den här gången räcker det med

en omgång – ett utvarv, två flygande... och så vidare.

Mayer kommer fort upp i 313 km/h och det är inget snack om att nå högre. Det är inte utan att han är lite nöjd över att ha knäckt 300-vallen med åtminstone en av sina bilar.

Senare demonstrerar han också den fantastiska accelerationen. MTM-Audin klarar 0–100 på fyra sekunder blankt och 0–200 på

13,7 – inget rekord, men fantastiskt för en fet kombi.

Men den är ju bara tvåsitsig!

FAKTA

Motor: V8 – 570 hästkrafter

0 – 300 km/h: 56,7 sek

www.mtm-online.de

Vid acceleration från stillastående ryker det lätt om alla fyra hjulen. Det är inte lätt att få fäste för alla 750 newtonmeter. Det ser onekligen fullt ut under huven, medan kupén ser nästan tom ut! Skydds-buren omöjliggör användandet av ett baksäte.



AUDI/MTM RS6 – 313 km/h



I Alpina-version är till och med den stora 7-serien riktigt sportig. Med hastighetsmätaren på dryga 300 är varvräknaren på väg in i det röda, men Alpina B7 klarar ändå hela 311 med hjälp av en mekanisk kompressor.

BMW/Alpina B7 – 311 km/h

En trimmad Maybach – det låter knappast som något för normala tuning-freaks. Men mycket vill ha mer och i väntan på en AMG-version är Brabus inte sena att ställa upp med sin SV 12.

Den har en "garanterad toppfart på över 300" och nu var det upp till bevis. Den är visserligen stark, 640 hästar och 1 026 Nm, men väger också 2,7 ton. Hur skulle vikten påverka körningen?

Accelerationen, som normalt imponerar, tillhör inte de bättre i det här gänget. Maybachen måste få sträcka ut för att komma till sin rätt.

Bakom ratten sitter Brabus-teknikern Jörg Gander, ståndsmissigt klädd i en hjälm målad som ett plommonstop.

Han känner sig för lite försiktigt och glider sedan upp mot räcknet i den yttersta och översta filen av fyra där banan lutar sju grader.

Även i dryga 300 tar ett varv runt två minuter och 25 sekunder och för testteamet som trycker vid skyddsräcket på innerplan upplevs varvet som oändligt långt.

Till slut kommer den... Större och mäktigare än något annat

skjuter den knubbiga besten förbi som en roulettekula längs kanten...

Första flygande varvet når denna majestätiska pjäs 313 km/h.

"Antingen brukar det funka direkt, eller inte alls. Men efter första varvet kände jag att den hade mer att ge."

Och visst har Jörg Gander vid rorkulten rätt: redan på andra varvet är han uppe i 314 km/h, men sedan är det stopp.

När testet kördes hade det mörknat en del och för effektens skull körde Gander med ytterbelysningen i trösklarna påslagen. Det fick nästan Maybachen att se ut som en atlantångare med raketdrift.

För att visa överlägsenheten slog han inte heller av klimatorn eller dvd-spelaren...

FAKTA

Motor: V12 – 640 hästkrafter
0 – 300 km/h: 65,6 sek
www.brabus.de



Alpina är en klassiker i tuning-sammanhang. Det finns väl knappast en BMW-modell som inte förädlats av Burkhard Bovensiepens Alpina sedan starten 1965.

Tidigare har man sällan varit intresserade av toppfart, men idag är statusvärdet högt och även Alpina hoppas knäcka 300-vallen. På plats på Nardobanan för att köra B7:an är ingen mindre än sonen i huset, Andy Bovensiepen. Han har bland annat ett antal säsonger i DTM bakom sig och är en mycket snabb herre.

Inte för att det är svårt att hålla max och köra i en stor cirkel, men även Nardobanan har sina egenheter. Därför sågs Andy i sampråk med testchefen Otto Hofmayer före körningen. Hofmayer har 25 års erfarenhet av Nardo och vet allt om hur högt på bankningen man bör ligga för att få ut det mesta av olika bilar.

Efter det drog Andy ut och vred ur hela 311 km/h ur den stora 7-serien – klart mer än förväntat.

Sedan fortsatte han med att slå

fabrikens egna accelerationssiffror. Alpina B7 klarar 0–100 på fina 4,8 sekunder. Klart bättre än MTM:s Audi A8 med samma effekt – 500 hk.

Alpinan har hjälp av sin i det här gänget relativt låga vikt. Den väger in på 1 970 kilo. Dessutom har Alpina-V8:an betydligt bättre vridmoment, hela 700 Nm, mot den lika hästkraftsstarka MTM-Audins 620 Nm.

Intressant då bägge har mekanisk kompressor, men av olika slag. MTM använder en konventionell skruvkompressor medan Alpina tar hjälp av en radialkompressor. Om det, eller volymskillnaden – 226 cm³ till Alpinas fördel – faller avgörandet är dock svårt att säga.

FAKTA

Motor: V8 – 500 hästkrafter
0 – 300 km/h: 62,8 sek
www.alpina-automobile.de



MAYBACH/Brabus SV 12 - 314 km/h

Världens snabbaste kontor på hjul? Den Brabus-trimmade Maybachen maxade 314 km/h med alla bekvämligheter inkopplade.





Äntligen skulle vi få veta hur fort en SL 65 AMG går! Normalt har den en toppfartsspärr vid 250 km/h. För kunder intresserade av högre farter kan man också leverera den med spärren höjd till 297 km/h, men där är det slut på det roliga.

På kvällen första dagen, lagom till det blivit mörkt, skall vi få svaret på vad som händer när spärren är helt borttagen.

Resultatet – 333 km/h – gäller dock bara som en indikation på vad SL 65 AMG kan prestera. Det känns nämligen att det finns lite mer att hämta.

Pirelliteknikerna, som var med och hade koll på alla däck, hade räknat ut att den borde gå fortare med högre däcktryck. Man pumpade i 0,5 bar extra runtom och vips – med 338 km/h så var SL 65 AMG den snabbaste Mercedesbi-

len överhuvudtaget! Till och med snabbare än en Mercedes-McLaren SLR som "bara" klarar 334!

Det är imponerande för en bil som faktiskt går att köpa i exakt det här skicket (förutom fartspärren) hos din Mercedeshandlare för den nätta summan 2 030 000 kronor.

Inte nog med det, SL 65 AMG visade sin klass genom att vara helt oberörd och inte visa minsta

nervositet på vägen oavsett fart. Inte ens väggljud eller vindbrus stör nämnvärt.

FAKTA

Motor: V12 – 612 hästkrafter

0 – 300 km/h: 31,9 sek

www.mercedes-benz.com



Som en klippa. Mercedes SL 65 AMG spårar perfekt och reagerar mycket förtroendeingivande på små rattutslag även i farter över 300. Det gör den till testets kanske mest imponerande bil.

MERCEDES/SL 65 AMG – 338 km/h

PORSCHE/9FF 9F-V400 - 334 km/h

Den mycket speciella bakvingen blev Porschens fall. I 334 km/h orkade inte stöttorna längre och vingen säckade.



Porsche-tunern 9ff tillhör tidens mest omtalade. 9ff-ägaren Jan Fatthauers 9F-V400 är en specialbyggd 996 avsedd för just fartrekord som blev klar bara två dagar innan Nardotestet. Det betyder att den inte var testad ordentligt och dagarna på banan blev något av en inkörning.

Likt Porsche-legenden Ruf har Fatthauer utgått från en smal kaross som ger lägre luftmotstånd än en bred Turbo-kaross.

För att ytterligare fintrimma aerodynamiken har 9ff tagit fram en egen front med en stor splitter och luftutsläpp framför framhjulen. Fronten ger så mycket marktryck att den måste kompenseras med en väldigt speciell bakvinge som hänger ut bakom bilen för att öka hävvarmeffekten.

Allt detta påverkar givetvis toppfarten negativt, men enligt Jan Fatthauer borde den generösa effekten gott och väl kompensera det. Motorn är på 3 824 kubik och

rejält turboladdad. Resultatet är 843 hästkrafter och 920 Nm.

Redan från början gick det fort, men i 334 km/h vek sig upphängningen till bakvingen – något som kunde slutat illa. Nu hände inget värre än att bilen inte klarade mer än 334 km/h.

Värre var att motorelektroniken gick ned på ett nödprogram när vi gjorde acc-provet så några sådana siffror har vi inte.

Som revansch har dock Jan Fatthauer varit tillbaka på Nardo och lär ha klockat rekordartade 388 km/h...

Dock utan att vi var med och dokumenterade. Men nästa år...

FAKTA

Motor: Boxer 6 – 843 hästkr.

0 – 300 km/h: Ej uppmätt

www.9ff.de





Den lilla Golfen såg närmast lite bortkommen ut i sällskapet. Men litenheten och vanligheten kompenenserades av en elakt röd färg som stod i bjärt kontrast till de andras svarta och silver.

Man frågar sig ändå vad turbospecialisten HGP Turbonachrustung från tyska Ohmden gör här med en Golf?

Inte kan väl den klara 300-valen?

Så får vi se effektsiffrorna och då uppstår nästa fråga: Hur har man fått in 556 hästkrafter och 710 Newtonmeter på en yta som mäter 4,15 x 1,73 meter – utan att göra några större ingrepp i karossen?

Resultatet är givetvis att motorrummet är fullpackat som en sardinburk. Blå slangar tjocka som överarmar förser de två KKK04-turbokompressorerna med lagom kyld luft från de dubbla laddluftkylarna.

Så långt är allt teori, men vad händer när det blir allvar och man trampar på gasen?

Golfarnas konung slår till direkt – och det hårt. Från stillastående till

100 km/h kommer man på 3,7 sekunder, till 200 på 11,3 och till 300 på 37,6!

Det är ofattbart. Golfen får den avlägsna släktingen Audi RS6 med ännu fler hästar att framstå som den tunga klump den är. Till 300 är Golfen hela 19 sekunder snabbare och alla, utom den mäktiga SL 65:an får se sig slagna.

Inte nog med att Golfen är snabb till 300, den fortsätter också att accelerera till 321 km/h.

Om något skall överträffa det intryck fartresurserna gjorde på oss så är det möjligen priset för ombyggnadssatsen. 44 600 Euro, eller dryga 400 000 svenska kronor, kan tyckas mycket. Men med det spöar en Golf R32 en SL 65 AMG till både 100 och 200 km/h...

FAKTA

Motor: V6 – 556 hästkrafter

0 – 300 km/h: 37,6 sek

www.hgp-turbo.de

FAKTA

Det är en imponerande förvandling många av bilarna i testet genomgått. Allra mest imponerar förstås den lilla Golfen som förvandlats till en riktig superbil prestandamässigt.

Dessutom fascinerar vi av hur fint Mercedes SL 65 AMG funkar, inte bara när det gäller farten

utan även körmassigt. Ingen annan bil i gänget gick så fort på ett så odramatiskt sätt.

Audi A8:an var visserligen även den fullständigt oberörd av farten, men hastigheten var trots allt betydligt lägre. När man passerar 300 går man in i en annan dimension.

Den andra Audin klarade visserligen 313, men bleknade ändå bredvis den otroliga Golfen. Kanske för att RS6:an hade en så rejsig framtoning och ändå blev rejält frånåkt.

Brabus-Maybachen imponerar mest med sin storlek, att se den dundra förbi i över 300 var

helt överkligt. Det var också den enda bil i vilken Nardobanan upplevdes som smal...

Besvikelsen var 9ff-Porschen, men den har klart mycket mer att ge. Den lär som sagt ha klarat 388 km/h efter vårt test och stämmer det är den en riktig nöt för bland andra Koenigsegg... ■

FAKTA/Tuningbilar

Bilmodell		Audi/MTM A8 K500	Audi/MTM RS6 Clubsport	BMW/Alpina B7	Maybach/Brabus SV 12	Mercedes/AMG SL 65	Porsche/9ff 9F-V400	VW/HGP Golf R32 Biturbo
Motor		V8	V8	V8	V12	V12	Boxer 6	V6
Cylindervolym	cm ³	4 172	4 172	4 398	6 233	5 890	3 824	3 189
Effekt	hk (kW)	500 (368)	570 (419)	500 (368)	640 (471)	612 (450)	843 (620)	556 (409)
	varv/min	6 070	5 880	5 500	5 300	5 950	7 300	6 700
Max vridmoment	Nm	620	750	700	1 026	1 000	920	710
	varv/min	3 900	3 160	4 250	1 750	2 000	5 700	3 860
Däck	fram	295/30 ZR 19	295/30 ZR 19	245/35 ZR 21	275/40 ZR 21	255/35 ZR 19	225/40 ZR 19	235/35 ZR 19
	bak	295/30 ZR 19	295/30 ZR 19	285/30 ZR 21	315/35 ZR 21	285/30 ZR 19	265/30 ZR 19	235/35 ZR 19
Drivning		fyrhjulsdrift	fyrhjulsdrift	bakhjulsdrift	bakhjulsdrift	bakhjulsdrift	bakhjulsdrift	fyrhjulsdrift
		sexväxlad automat	sexväxlad	sexväxlad automat	femväxlad automat	femväxlad automat	sexväxlad	sexväxlad
0–100 km/h	s	5,2	4,0	4,8	5,4	3,9	–	3,7
0–200 km/h	s	18,7	13,7	15,5	19,4	12,0	–	11,3
0–300 km/h	s	– (55,1 till 280)	56,7	62,8	65,6	31,9	–	37,6
Toppfart	km/h	297	313	311	314	338	334	321
Pris i Tyskland	Euro	120 997	–	111 000	622 000	201 840	461 680	77 200

Golfen imponerade stort, utan minsta aerodynamik-hokus-pokus klarade den 321 km/h! Det kan inte finnas något billigare sätt att köra så fort.



VW GOLF/HGP R32 Biturbo – 321 km/h

FAKTA/Snabbaste serieproducerade bilar

Testår	Modell	Effekt hk	Max Km/h
2004	Ferrari Enzo	660	355
1988	Porsche 959	515	339
2004	Mercedes SL 65 AMG	612	338
2004	Mercedes McLaren SLR	626	334
2004	Porsche Carrera GT	612	334
2004	Lamborghini Murciélago	580	330
2001	Mercedes SL 55 AMG	476	325
2004	Bentley Continental GT	560	323
1998	Ferrari F40	479	321
2000	Lamborghini Diablo 6,0	550	321
2001	Aston Martin Vanquish	460	316
2001	Porsche 996 GT2	462	315
2004	BMW Alpina B7	500	311

FAKTA/Snabbaste tuning-bilar

Testår	Modell	Effekt hk	Max Km/h
2003	MTM Audi TT Bimoto	850	374
2002	Ruf Porsche R Turbo	520	351
2003	Tech Art Porsche GT Street	646	335
2003	Brabus Mercedes SL 600	640	327
2004	HGP Golf R32 Biturbo	556	321
2004	Maybach Brabus SV 12	640	314

Fotnot: I tabellerna ovan har vi varit tvungna att dela på bilarna som är med i detta test. Mercedes SL 65 AMG och Alpina B7 hamnar bland de serieproducerade bilarna i kraft av att de är "katalog-modeller" som kan köpas hos Mercedes- och BMW-handlare. Den Audi TT som testades förra året, och som är snabbast av tuning-bilarna, hade två turbomotorer om 425 hk var.



Att Ferrari Enzo är snabbast av serieproducerade bilar överraskar knappast, men att en Audi TT gör hela 374! Hemligheten är två motorer och 850 hästar...