

Huldt kör GT3 Cup!

EXKLUSIVT!

auto
motor
& sport



BRÄNSLEBLUFFEN

Så lurar DU av förbrukningssiffrorna – OCH DET BLIR VÄRRE



32
SIDOR
BILAGA



TEST

Är den nya framhjulsdrivna Active Tourer en

- Ford C-MAX • BMW 2-SERIE ACTIVE TOURER
- Kia CARENS • Mercedes B-KLASS • VW GOLF Sportsvan

ÄKTA BMW?

BEGDUELLEN

TÅLIGA ARBETSHÄSTAR
Hyundai ix35 mot Toyota RAV4



2 OKT 2014 • NR 21
79,90 KR • 7,90 EUR
89,90 NOK • 69,90 DKK



NR 21 2014 • TEST: BMW 2-serie Active Tourer mot fyra små nyv • PROF: Per Sjöström 911 673 000, Ford Focus facelift, Kia Soul EV • REPORTAGE: Bränslebluffen, Michelin på Le Mans • BEGDUELLEN: Hyundai ix35 mot Toyota RAV4



DET VASSASTE

PORSCHE 911 GT3 CUP

Världens mest framgångsrika sportbil utgör basen till världens mest framgångsrika racerbil. Fredrik Huldt provkör nya Porsche 911 GT3 Cup. En bil så bra att den får honom att ifrågasätta sitt eget yrkesval.

Text: Fredrik Huldt | Foto: Pär Brandt

SVÄRDET



D

et har gått tre år sedan den sjunde generationen av världens mest långlivade och framgångsrika sportbil släpptes. Det betyder att den bilälskande allmänhetens fokus så smått börjar skifta från standardversionerna till modellseriens verkliga toppspelare.

Vi har redan fått se en av de snabbaste och mest våldsamma 911:orna genom tiderna i form av nya Turbo S. Och i följde den senaste inkarnationen av helgonförklarade GT3 upp. En bil som dock inte bara föranledde positiva rubriker för sin enastående körbarhet och snabbhet. I ett försök att strömlinjeforma produktionen har Porsche gett 991 GT3 en motor som inte längre är besläktad i rakt nedstigande led med den heliga Mezger-motorn. Skapad av Hans Mezger, en av de allra mest hyllade i företagets stora kartotek av gu-

◀ Solen skiner, banan är torr, bilarna är varmkörda. Klart man är glad!



dabenådade motorsportingenjörer, och med rötterna i Le Mans-vinnande 911 GT1. DNA:t i den nya GT3-motorn kommer istället från "vanliga" 911. I syfte att kringgå vissa mindre gynnsamma effekter av 991:ans rejält förlängda hjulbas hade bilen också utrustats med något så o-GT3 (ursäkta norrländskan) som fyrhjulsstyrning. Det är dessutom den första bilen i serien som inte kan beställas med manuell växellåda. Mycket att svälja för en av marknadens mest krävande och konservativa kundgrupper.

Som om inte det vore nog drabbades GT3 av en serie omtalade motorhaverier som tvingade fram ett nödstopp i produktionen och motorbyte för alla som redan fått sin GT3:a levererad.

Kritikstormen var ett faktum och trots att motorproblemen nu är åtgärdade har detta överskuggat ett annars otvivelaktigt faktum. Nya GT3 är en sanslöst underhållande sportbil. Snabbare, effektivare och mer förlåtande än någonsin tidigare. Den mest fulländade och renrasiga best som skruvas ihop på 911-linan i Zuffenhausen.

Eller förresten, glöm det. För något som ofta förbises av oss journalister är de fabriksbyggda racebilar

▲ **Snabbare och snällare. 991 GT3 Cup är ett välsmakande destillat av allt det bästa som 911 har erbjudit under sina drygt 50 år på marknaden.**

som skapas på 911-bas och som nu byggs tillsammans med övriga modeller i fabriken. Dels för att vi så sällan får en chans att köra dem. Dels för att det inte går att köpa dem rakt över disk. Men den som av olika anledningar tycker att den civila 991 GT3 har blivit lite för kommersiell och inte längre ger ett lika starkt rus bör ta sig en noggrann titt på nya GT3 Cup och fundera på om det inte är dags att byta yrke och addera racerförare till sitt CV.

GT3 Cup är världens mest sålda racebil, närmare

”Bilens effektivitet och stabilitet under acceleration maskerar prestandan. Farten in i de första kurvorna kommer som en chock.”



► "You cannot change a character. You can only sharpen it." En slogan som faktiskt säger en hel del om GT3 Cup. En klassiker med mäktiga fartresurser.



3 000 har skeppats sedan premiären 1998. Det betyder att dörren faktiskt inte är helt stängd, för den som älskar att köra på bana har vad som krävs för ge sig in i hetluften i en av Sveriges häftigaste racingserier. Jag har därför fått en unik möjlighet att smyga mig in på ett test som erbjuds förare i nästa års upplaga av Carrera Cup för att köra den.

Känslan när man kommer in i en racedepå och står framför en fabriksbyggd racebil från Porsche är självklart överklig och väldigt högtidlig. Djupt i den här bilens arvsmassa finns Porsche Motorsports oöverträffade erfarenhetsbank nedärvd. Företaget besitter en helt unik kompetens när det gäller att bygga snabba, driftsäkra och stryktåliga tävlingsbilar.

GT3 Cup står upphissad på sina integrerade air-jacks. Utan framhjul blottas de monstruösa bromsarna med sexkolvs monbloc-ok i aluminium som greppar stora och vansinnigt läckra 380-millimeters stålskivor. Mekaniker från Mtech Workshop som ansvarar för driften av bilarna på detta test arbetar febrilt i, på och under bilen.

McPhearson-benen fram har av kostnadsskäl en icke justerbar racedämpare, men är naturligtvis



förstärkta och justerbara för höjd, camber och track. Här finns även kränghämmare av heavy-dutykaliber. Hubbarna är smyckade med centrumbultar som bär Porschevapnet likt en ädelsten mitt i all den råa racingkänslan. Bakaxeln består av en nära-standard multilänk-lösning, även den fullt justerbar.

Jag går runt och låter ögonen följa den klassiskt droppformade 911-karossen. En så välbekant exteriör att det känns som att möta en gammal vän. En personlighet som man känner utan och innan trots att bilen är en helt ny upplevelse för mig och kommer direkt från fabriken. "Tryggt" hinner jag tänka, sedan tittar jag in i kupén. Där är känslan plötsligt den rakt motsatta. Plåten, lackad i lysrörsvitt vars stickande ljus bryts av med svarta databoxar och kabelmattor som löper kors och tvärs. En ny avancerad krasch-

▲ **Koncentration!**
Racebil betyder full fart på slicks utan ABS, ESP eller TC. Bara massor av otämjda hästkrafter att leka med.

bur med enorma stålrör löper likt ett skelett genom kupén. Lite ensam till vänster finns förarplatsen. En helt ny skalstol i kolfiber med sexpunktsbälte som förstärkts rejält för mindre flex (ett problem i gamla 997) och för att bättre klara otäcka T-bone-kollisioner rakt från sidan. Säkerhetsdetaljerna visar hur seriöst detta bygge är och vilket extremt våld den är skapad för att tåla.

Framför föraren finns en spartansk alcantaraklädd ratt med växlingspaddlar som styr den sexväxlade sekventiella dog-lådan som växlas pneumatiskt. På ratten finns även knappar som styr vindrutetorkare, helljus, fartbegränsare för depån, radio och inte minst menyerna i det nya kombiinstrumentet från Cosworth. Som erbjuder en betydligt rikare flora av information än tidigare. Allt från varningar för oljetryck/temp och vattentemp till mellantider och varvtider, varvtal, växlar samt med möjligheter till analys av dina körpass med hjälp av datalogg och din raceingenjör. Istället för den numera luxuösa mittkonsolen i 911 finns i racebilen en kolfiberplanka med strömbrytare för nödvändigheter som huvudström, bränslepump, tändning, strålkastare, dimljus med mera.

Listan över bekvämligheter sträcker sig till ställbar ratt (höjdlid) och en kupéfläkt. Det är allt man får för de cirka 1,8 miljoner kronor plus moms som den här skönheten betingar. Men vem bryr sig, så länge den är lika underbar att ratta som den är obekvämlig.

”Listan över bekvämligheter sträcker sig till ställbar ratt och kupéfläkt. Det är allt man får i komfortväg för de 1,8 miljoner plus moms som bilen kostar.

GT3 CUP UNDER SKALET



▲ **MOTOR:** Klassisk sexcylindrig boxer med gott om vrid. Kunde gärna haft mer spets sista 1 000 varven innan växlingspunkten.

▲ **VÄXELLÅDA:** Effektiv 6-växlad paddelväxellåda. Växlar bara inom givna varvtalsområden. Bra för plånboken.



▲ **KOMFORT:** Förarens bekvämlighet är aldrig ett prioriterat område när det gäller racerbilsdesign. 911 GT3 Cup är inget undantag, men den som är van vid 997-generationen kommer att glädjas åt framför allt bättre sittställning i en mycket stabilare och säkrare stol.



◀ **BROMSAR:** Monster. Sexkolvs monbloc-ok (fyrcolvs bak) av aluminium som greppar 380 millimeters stålskivor. Erbjuder mängder av prestanda och pedalkänsla.

▼ **DÄCK:** Bredare slicks från Michelin med något mjukare stomme än tidigare. Konsekventa prestanda över flera varv. Ett bredare framdäck minskar understyrningstendenser.





Jag vandrar runt bilen i en mental bubbla av funderingar, nyfikenhet och fokus. En bubbla som sprängs av det skoningslösa ljudet från mekanikernas mutterpistoler som bultar fast fyra nya kladdiga Michelin-slicks. GT3 Cup står på en ny typ av 18-tumsslicks med ny stomme och högre profil. Däcken är dessutom bredare, 10 extra millimeter bak och 20 millimeter fram för att få bilen att styra bättre.

"Pyscht!!!" Bilen sänks ner från domkrafterna och studsar lätt mot golvet innan teamet rullar ut den i solskenet.

Pulsen stiger. Det är dags.

Trodde jag, ja. Först i kö är nyblivne Carrera Cup-mästaren Oscar Palm (grattis!) som ska ut och köra in sig på bilen och ... plötsligt är det ett helt koppel av seriens förare som ska in i bilen före mig. Suck. För all del, är man gäst i den hormonstinna racingmiljön är det bara att finna sig i att man som representant för media hamnar sist i kön.

▲ Ett par varv välbehövlig uppvärmning i den utgående modellen, 997 GT3 Cup.

▼ Acceleration ut på Mantorps start/målraka i 991 GT3 Cup. Tänk om bilder hade högtalare!

Jag lotsas istället över till en väl inkörd 997 GT3 Cup. Den utgående generationen. En chans att värma upp och känna på skillnaderna mellan den gamla och den nya bilen. Jag gissar att det handlar lika mycket om att teamet vill se att jag kan ta mig runt banan utan att utsätta deras nya dyrgrip för att alltför stora risker. Fair enough. Allt annat vore konstigt.

997 GT3 Cup är en klassisk warhorse i Porsches racingstall. Berömd för sin stryktålighet, sin rackiga och veka förarstol samt den korta hjulbasen och bakvikten som erbjuder den där klassiska 911-karakteren. En ruskigt snabb slägg, som inte tvekar att bita ifrån om den körs utan respekt.

Till min förvåning känner jag mig snabbt hemma i bilen. Jag har haft en 997 Carrera S som vardagsbil och mycket av beteendet känns igen. Varvillig, känslig styrning, mäktig traction. Den korta hjulbasen gör bilen väldigt smidig att få runt den otäcka lilla vänster-höger som leder ut på Mantorps väldiga raka. Den stora skillnaden mot en gatbil är såklart det skärande transmissionsljudet (låter som en vinkelslip genom en marmorplatta) och känsligheten för minsta gasuppsläpp vid maxbelastning genom kurvorna. Även den sekventiella växellådan, som växlas med spak, full gas och utan koppling på väg upp och med koppling men med automatisk mellangas på väg ner, gör körningen underhållande. Mindre kul är förarstolen som flexar betänkligt i sidled genom Mantorps snabbaste kurvor.

Den mest avgörande information jag tar med mig från mina fem varv i 997 GT3 Cup är förutom körglädjen, chansen att få känna lite på slicksen. Racingdäck har ett radikalt annorlunda beteende vid greppgränsen än vanliga sportdäck. Kurvhastigheterna som de här bilarna presterar är dessutom brutala.

Tillbaka i depån får jag veta att ögonblicket antligen är här. Jag ålar mig ur 997 och ålar mig in i 991 GT3 Cup. Skillnaden är som mellan dag och natt. Man sitter betydligt lägre. Man sitter bekvämare och stadigare





▲ Magnus Karlsson, chefsmekaniker på Mtech Workshop guidar Fredrik Huldt genom menyer och system i GT3 Cup.



▲ Knappar för torkare, helljusflash, radio, backväxel, alarm-acknowledge, menykontroll, Pit Speed ... Bakom ratten skymtar den nya instrumentpanelen från Cosworth.



▲ Bromsvåg som ger föraren möjlighet att hitta rätt känsla och balans i inbromsningarna.

med en överblick och ergonomi som är extremt bra för en racer. Bakåtsikten är också superb, trots den gigantiska bakvingen har man inga problem att hålla koll på vad som händer bakom och runt omkring bilen.

Med huvudström, bränslepumpar och tändning på trycker jag på startknappen till vänster om ratten. Den 3,8 liter stora boxersexan vaknar till liv med ett dån och vibrationer som helt tar över tillvaron för den som sitter bakom ratten.

Värmen byggs snabbt upp i kupén och i motorn och jag får tecken att rulla ut på banan.

Den treskiviga sintrade kopplingen har framkallat ett antal tjuvstopp under dagen bland de rutinerade Carrera Cup-förarna. Men jag följer rådet att låta gasen vara helt och hållet och låta den elektroniska trotteln göra jobbet. Då slirar den iväg riktigt fint de första metrarna tills man möter upp med högerfoten och låter bilen yla iväg ut på banan.

Direkt när man kommer ut på den blir det uppenbart att man sitter i en ny generation av racer. Det absolut första man tvingas göra bakom ratten är att boota om hjärnan för att anpassa sig till ett högre tempo. Bilens effektivitet och stabilitet under acceleration maskerar prestandan. Farten som de första kurvorna kommer emot en med är lite lätt chockerande.

Motorn lever mer på sitt vridmoment än 997 och tillsammans med den blixtnabba växellådan gör det accelerationen mjukare och faktiskt mer odramatisk. Toppeffekten är 460 hästar vid 7 500 r/min med växlingspunkten 1 000 varv senare.

Att växlingen sker med paddlar bakom ratten innebär också att känslan bli mer fokuserad. Mer av ens hjärncapacitet kan koncentreras till spårval, balans och grepp.

Den längre hjulbasen gör bilen avgjort mer stabil under inbromsning och de nya bromsarna tillåter

TEKNISKA DATA

PORSCHE 911 GT3

Motor: B6, bensen, 3 800 cm³, 460 hk vid 7 500 r/min, 6-växlad sekventiell växellåda. Bakhjulsdrift.

Kaross: L/b/h 4 547/1 851/1 280 mm. Axelavstånd 2 458 mm. Tjänstevikt 1 200 kg. Inbyggd air-jack. 100 l bränslecell.

Prestanda: Porsche anger inte 0-100 km/h, toppfart, bränsleförbrukning etc. Eftersom det är irrelevant data för en racebil och i stort beror på hur bilen optimerats för dagen.

Pris: 185 000 euro plus moms.

SUMMERING

Bra: Relativt lättkörd, stryktålig design, hög säkerhet.

Mindre bra: Att författaren till denna text kätart ner sig så i bilen i fråga att han nu talar om en livskris. När går nästa test? Vem sponsrar min säsong i Carrera Cup? Varför svarar de inte i Weissach?

För vem? För dig som på allvar vill ge upp nio-till-fem-livet och leva drömmen som racerförare.



att man går betydligt djupare in i kurvorna. Så pass djupt faktiskt att jag under mina fem varv inte hinner nära mig bilens gränser alls i bromszonerna.

Den kanske största skillnaden mellan 997 och 991 är balansen. Medan 997 med sin korta hjulbas och större andel vikt över bakaxeln är känslig för hur man flyttar vikten i bilen och mer benägen att snabbt vika in i kurvor är 991 på en annan planet från kurvans tangeringspunkt och ut. Förstås är den helt överlägsen i inbromsningarna. Den är dessutom betydligt snällare om man behöver korrigera sitt spår i kritiska lägen. Något som kommer att passa perfekt i det hetsiga Carrera Cup.

Trots att däcken fått gå hårt under dagen i händerna på åtta hungriga racerförare och borde vara trötta upplever jag bilen som konsekvent och välbalanserad.

Mindre understyrningstendenser är det enda som stör vad som annars måste beskrivas som ren och skär underhållning.

Det hade säklart varit kul att få attackera lite hårdare. Men för att våga utmana mig själv och bilen ordentligt hade jag behövt fler varv i ryggen. För att veta hur mycket fart man törs bära med sig in i kurvorna utan att ta onödiga risker.

En sak har jag i alla fall lärt mig. Hur bra Porsches snabbaste gatbilar än är, så är det i modellseriens vassaste svärd man hittar 911:ns själ. 911 GT3 Cup erbjuder stora möjligheter, inte bara för den som vill öppna plånboken, utan för den som vill öppna dörren till ett helt nytt liv i racingens underbara värld. **a**

