

auto
motor
& sport

SPECIAL

SPORTBILS TIDNINGEN

SPECIALNUMMER #1 2012

TIDSAM 4564-01 01 99,00 SEK
99,00 NOK
99,00 DKK
10,90 EUR

FREDRIK HULDT KÖR DE

10 GRYMMASTE SPORTBILARNA GENOM TIDERNA

148
SIDOR



ARIEL ATOM • MAZDA MIATA • LAMBORGHINI DIABLO GT • FERRARI F40
PORSCHE 911 (996) • LAMBORGHINI AVENTADOR • FERRARI 599 GTO
PORSCHE BOXSTER S • NISSAN 370Z • PORSCHE 911 GT2 RS
CORVETTE C6 • MINI COOPER WRC • FERRARI 458 ITALIA
KOENIGSEGG AGERA R • RENAULT F1

SVERIGES BÄSTA BILKÖRNING

EVENTEN OCH KLUBBARN



LÄCKRASTE VÄGARNA I EUROPA



FLAT OUT GENOM EAU RO



SID 38 SPORTBILSTIDNINGEN 2012

UUGE

Du behöver inte äga en supersportbil för att njuta av världens bästa racingbanor. Det finns fördelar med att köra något långsammare: Alrik Söderlind hyrde en Clio Sport för att utmana världens svåraste kurva ...

Text: Alrik Söderlind. Foto: James Holm.

Angest och handsveit är mina följeslagare. Men jag vill absolut inte härifrån, tvärt om. Circuit de Spa Francorchamps har tre av världens bästa och mest utmanande kurvor. Asfalten är fuktig, det är ju Spa. Överallt i depån står superbilar på rad, och min nyinköpta Lotus Elise S. Det är samma känsla som när man rullar in i depån på Nürburgring bakom ratten på något riktigt snabbt. Upphetsning och nervositet. I depån står en grön och kraftigt demolerad Ford Mustang som muren ovanför Eau Rouge redan förvandlat från 100 procent glädje till förlamande huvudvärk.

Hur många gånger har jag kommit genom en bøj och plötsligt sett en förvirrad förare gå runt sitt vrak som just studsat ut från armcoräcket? För många.

Ron Simons på företaget RSR Nürburg tar med sig hela gänget som är med på Gran Turismo Spa till fots upp genom den mest mytomspunna kurvan. Det är så brant att jag nästan halkar baklänges på den blöta asfalten.

"Tänk inte ens tanken att köra flat out här!"

Respekten för F1-gänget växer när man står och tittar ner för backen och jag erkänner mig starstruck. Så många stora förare som kämpat och kraschat här.

"Det här är den brantaste backen i hela F1-cirkusen och det är kompressionen som är utmaningen. Du trycks rakt ned med ett G. Men sväng inte mitt i kompressionen, vänta tills efteråt. Och sväng inte för tidigt. Den gröna muren ser mjuk ut, men det är den inte."

Vi står där, mest män i sina bästa år med en självbild som cirkulerar kring den stora racingbegåvningen som aldrig fick chansen eller i vissa fall ruffantomen med stort R.

Någon ställer en fråga om elektroniska hjälpmedel som ESP och en annan kontrar med en cigg mellan läpparna att det är för fegisar. Ron griper in: "Fegisar hamnar inte i muren. Vi vill inte ha några olyckor. När du lyckas hålla samma linje tio varv på raken så börjar du närma dig Eau Rouge. De svåra är krönet efter kompressionen då bilen tappar marktryck och kan bli orolig. Det är då det gäller att ha koll på vad man gör."

Ny kommentar från en i mängden: "Det här är ju som om att gå in i en godisaffär där försäljaren varnar för att allt är onyttigt och gör dig tjock ..."

Vi fortsätter runt banan, stannar på olika ställen och tittar, funderar, lär oss mer. I Dubble Gauch stormar F1-bilarna nerför in i kurvan i över 200 km/h och kurvkraften är på över två G. Här gäller det att hålla samma styrutslag genom hela svängen och dosera spåret med gaspedalen.

Nästa kurva som också anses vara en av världens mest njutbara heter Blanchimont, där det går fullt uppför. Sväng genom den skymda kurvan så snart man ser kurbsen.

Tillbaka i depån vill alla ut så snabbt det går. Jag skriver under hyrkontraktet där jag tar på mig betalningsansvaret för en Clio Sport: 8 000 Euro. Det går att teckna en fullförsäkring för cirka 800 Euro men det är inget Ron rekommenderar: "Folk är mer rädda om sin plånbok än

” Ibland tar han tag i ratten. Lite förnedrande men jag är ju här för att lära ...



om sina liv. De värsta olyckorna händer när folk tagit full försäkring."

Äntligen dags för några första varv. Sätter mig bakom ratten, ganska nära, upprätt ryggstöd. Avslappnat grepp om ratten.

Ron, som jobbat som instruktör i över 20 år och kört på all världens banor och arbetat med Ferrari, Porsche och däckföretag är lugnet själv. Vi tar några varv, Ron talar hela tiden och visar med fingrarna vilken växel han vill att jag ska ligga på.

ibland tar han tag i ratten för att få exakt det spår han vill ha. Lite förnedrande, men vad fasan, jag är här för att lära. Ingen prestige. Ron vill att jag ska växla upp tidigt, inte varva max. Vid inbromsningarna ska jag ligga kvar länge på den höga växeln, bromsa med rakt ställda hjul och till sist växla ner genom växlar. Utnyttja banans bredd, och sedan pricka apex. Bygga från grunden i stället för att satsa direkt, bli förvirrad, upphetsad och göra dyrköpta misstag.

Inga konstigheter. I vissa kurvor ber han mig öka tempot och det känns odramatiskt och upphetsande på samma gång. Med ett proffs bredvid sig blir körningen avslappnad. Vi filar på spåren några varv och åker in i depån. Lyxigt.

Dags för feedback. Vi tittar på en banskiss och går igenom de olika spårvalen. Jag förberöm för körningen men det finns saker att släpa på.

"Håll inte ratten tio i två, det ska vara kvart i tre. Och greppa inte om växelspaken, för den lätt mellan lägena med öppen hand, då hamnar du alltid rätt, speciellt på en ojämn bana som Nürburgring. Och så har vi det här med

nedväxlingar och hül och tå ...

När man växlar ner åker varvtalet upp. Drivlinan får bilen ur balans. Ger man mellangas har motorn högt varvtal när växeln läggs i." Här måste jag erkänna att jag inte riktigt är med i praktiken. Det där får man försöka lära sig stillastående med motorn av och inte under stress.

Ron bjuder på ett par varv i en Lotus Exige S Cup 2-Eleven, en öppen bantad Elise med 260 hästar. Här blir det mycket mer rally än vad han själv lär ut. Brutalare kurvtagning, genande, ett frenetiskt trampande på pedalerna, sladdar i utgångarna av flera kurvor. Men ändå marginaler, kontroll och vi kör förbi flera bilar som är snabbare.

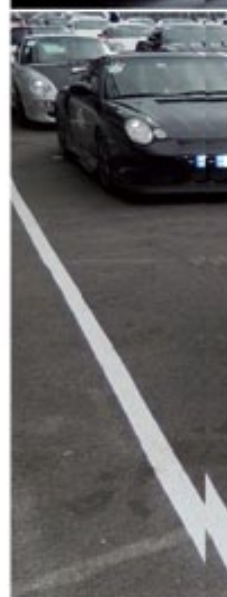
När jag säger att det där med hül och tå får vänta skratrar Ron och berättar om Kankkunen som förklarade för sina konkurrenter om hur mycket snabbare det gick – för att förvirra och plötsligt var han två sekunder före igen ...

Jag fortsätter på egen hand. Njuter av banans rytmiska kurvor, en mycket mer harmonisk upplevelse än "flip-perspelet" på Ringen. Lättare att lära sig, sköna kurvor i höga hastigheter, säkrare med stora avkörmingszoner och inga skymda kurvor.

Men Clio Sport? Balansen är skön, temperamentet tamt, men att öka lite i taget utan att vara rädd är perfekt när man ska lära sig en ny bana.

Tar några varv med min Lotus med helt blankslitna däck – som ska räcka hela vägen hem. Mycket mer närvaro, finlir, och drag. Helt underbart. Utmanande men också nervöst.

Eau Rouge då? Flat out får vänta till nästa gång. Lite ska man ha kvar ...





Ron Simons, Vd på RSR Nürburg försöker göra Alrik till en bättre förare. Lycka till!



Renault Clio Cup räcker absolut för att ha kul på Spa.



Alriks nyinköpta spanska Lotus Elise fick också några varv.

RENT RACE CAR

Varför inte en heldag på Nürburgring med 1 000 kilo Suzuki Swift Sport på kläbbiga Yokohamadäck för 299 Euro? Maxkostnad vid olycka är 5 000 Euro, men det går att försäkra sig till en maxgräns på 2 900 Euro för 199 Euro. Rent Race Car har också värre bilar som exempelvis Cooper S för 499 Euro, BMW M3 Coupé för 1 449 Euro eller en Porsche 997 Carrera 4S PDK för 1 649 Euro. www.rentracecar.de/



RSR NÜRBURG

RSR Nürburg har trots namnet verksamhet på både Nürburgring och Spa. Renault Clio Cup en heldag med bensin och varvbiljetter för tio varv på Ringen kostar 849 Euro. Man specialiserar sig på Lotusbilar och samma deal för en Exige kostar 1 449 Euro. Instruktion kostar 125 Euro för en timme. En heldag på vägarna runt Spa i en Ferrari 308 kostar 499 Euro. www.rsmnurburg.com



RENT4RING

För 99 Euro kan du köra två varv runt Nürburgring i en preppad Suzuki Swift Sport. Men man erbjuder också 12 varv/en dag med en Caterham R300 för 1 049 Euro eller samma sak med en Artega GT för 1 699 Euro. Ut och surfa på bilar att hyra och jämför priser och villkor! www.rent4ring.de/

