

BIL magasinet

AUDI A3

SJOVERE END DEN SER UD

VOLVO V40

NU MERE SEXET END AUDI



5-DØR

MIKRO I DU

PANDA VS U



14 SIDER BMW M5

MØDER SUPER-
SEDANER FRA 80'ERNE

KONGEN ER TILBAGE

BMW M5 / MERCEDES 500 E / LANCIA THEMA 8.32 / LOTUS OMEGA



WWW.BILMAGASINET.DK

Nr. 54,95

Norge: NOK 59,00



00250

Benjamin Publications AS

www.benjamin.dk

BK 21.06.12-18.07.12

NR. 250
22. ARG. JULI 2012

2 X LAMBORGHINI

TOPLØS ELLER HÅRDKOGT – HVILKEN TA'R DU?



NÜRBURGRING

SÅDAN DELTAGER DU I VERDEN
VILDESTE KØREKURSUS

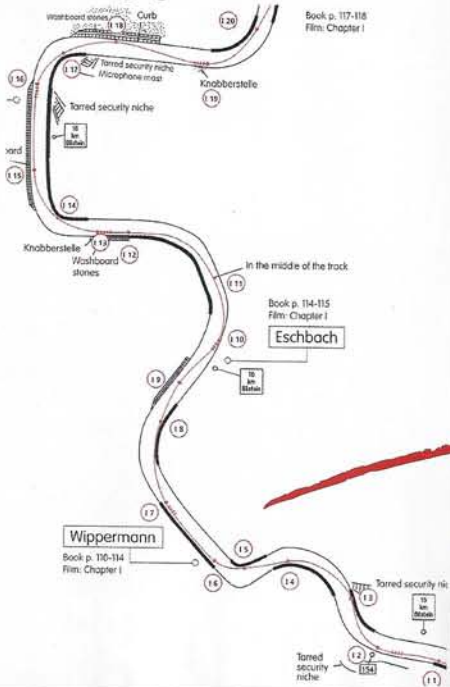
Speed-bacillen, en kør-på-bane-føljeton ...



TUR-GUIDEN

NÜRBURGRING

"Brünnchen" er favoritstedet for bilfreaks, når der skal kigges biler og tosser, der racer forbi. Her ligger en enorm parkeringsplads lige ud til banen. "Brünnchen" er en del af den sektion der går fra Hedwigshöhe til Eis-Curve. Den røde linje på tegningen indikerer den perfekte linje gennem denne del af Nürburgring



Canon EOS 1D Mark IV
 Canon EF24-70mm USM
 1/800 sek.
 f/5.6
 ISO 200
 24mm

PÅ KØRESKOLE I HELVEDE

Afsnit #3/5



Nürburgring har sin egen valuta. Den hedder "ring-card". Du indbetaler penge på kortet og bruger så det i stedet for dit kreditkort, f.eks. på Devil's Diner. Bøvlet? Absolut!

Måske drømmer du ikke om at køre race – men hvilken entusiast vil ikke gerne kunne køre som en racerfører? På verdens bedste kørekursus lærer du både dét og at tøjle verdens mest krævende bane, Nürburgring – også kaldet "Det grønne Helvede"

TEKST & FOTO THOMAS W. BRIKEN

Jeg gir' min Renault Megane R.S. fuld pedal igennem *Flugplatz*, og angriber den dobbelte højrekurve, der tages næsten flat-out i fjerde, da det utænkelige sker. Med ét føles det, som kører jeg på is, og bilen går sidelæns, mens jeg mærker det risle *iskoldt* ned ad min ryg! *Verdammt* ...

At køre en runde på Nürburgring står på mange bilentusiasternes *to-do-liste*. Dig, der allerede *har* prøvet kræfter med de magiske 20,8 km, ved, at der er stor risiko for, at du bliver afhængig – smittet med Ring-bacillen, som de siger, og må vende tilbage gang på gang for at få din medicin. Du ved også, at banen ikke er lige-til. Det kræver mange omgange at mestre banen med dens mange blinde sving og stejle bakker – og kører du af, er der konstant afregning i bogstaveligste forstand!

Armco-autoværnet står få meter fra asfalten og ud over, at det gør nas på din bil, må du også til lommerne, hvis værnet får skader. Du kan køre omgange på de offentlige *Turistenfahrt*-dage, men vil du lære banen for alvor (uden at have skabsracerkørere og frygtløse bikere omkring dig i ét væk) er en lukket trackday – eller endnu bedre – et kørekursus som Scuderia Hanseat, recepten.

Kurset ligger i den dyre ende, men du får som bekendt, hvad du betaler for. Derfor undrer det mig heller ikke, at jeg, da jeg mandag morgen kl. 7.30 kører ind på langsiden af GP-banen, der de næste tre dage har status af parkeringsplads, ser knap 200 fede biler holde klar. 911 GT3 så langt øjet rækker, Ferrari, Lamborghini, Gumpert, McLaren, Ford GT, Corvette, gamle Austin Healey og Porsche, *you name it* – et sandt slaraffenland for en bilnørd. Men fortvivl ikke, selvom du ikke er GTI eller sportsvogn-ejer kan du sagtens deltage (se hvordan på side 61).

Vi er inddelt i grupper på 10-20 biler, både efter erfaringer og nationalitet. Svenskerne er her f.eks., og nogle år har der også været en dansk gruppe. Jeg er i den internationale gruppe som, ud over

SCUDERIA HANSEAT

Scuderia Hanseat er for kørekurser, hvad Rolls Royce er for biler og belugakaviar for madconnoisseurs. Entusiaster fra hele verden strømmer to gange om året til Nürburg for at lære alt om kørelinjer, bremsepunkter og den optimale omgang på Nürburgring, der med sine 73 sving og 20,8 km, bugtende igennem skov og de sydtyske Eiffelbjerge er magisk. Sådan har det været lige siden 1958. Scuderia Hanseat blev en realitet da et par gæve rallykørere ikke mente, at folk kørte godt og sikkert nok



en anden dansker, bl.a. tæller den muntre japanske hjernekirurg Masao, som er mange gange tidligere Scuderia-elev og Porsche-freak. Et par gale hollandske it-folk (kørte konsekvent med fuld gas) med hver deres BMW M3 GTS samt medbragte mekanikere er her også sammen med en håndfuld nordmænd og svenskere med deres Porscher (bl.a. en sublim, norsk oldschool 911) samt naturligvis en flok nyrige russere med deres Porscher og en enkelt Ferrari.



➔ Søndagen blev mest brugt på parkeringspladsen ved Devils Diner foran banen, da det pisede ned. Men der var også mange fede biler at nyde

Dagene begynder kl 8.00 sharp, og der øves to sektioner inden frokost og to sektioner om eftermiddagen. Herimellem er der fri træning, hvor du kan øve dig på det, du har lært (og ikke lært endnu). Fri træning er en meget anderledes måde at køre Ringen på. Det er langt mindre befolket end en Turistenfahrt, selv om der stadig er nogle, der kører latterlig kvikt og blinker

med det lange lys, når du ikke er hurtigt nok til at blinke til højre. Men stemningen er mere kammeratlig, og med så meget køretid på kurset opfører ingen sig som sultne Istedgade-narkomaner på jagt efter næste fix.

Nordsløjfen og GP-banen er slået sammen og inddelt i 10 sektioner. *Adenauer Forst* er første sektion for min gruppe. Det er et af de steder på Ringen, hvor drenge bliver til mænd. Det går stejlt ned, i bunden venter en venstrekurve, som tages med så høj fart, at du føler, du *maser* ud gennem bunden. Herefter en række snævre kurver, der kræver den rette teknik. Ehrmm ... jo, det helt rette sted at starte!

Sektionerne er spærret af, så kun én gruppe kører her ad gangen. Vi holder i en lang linje i korrekt rækkefølge efter nummeret på siden af bilen (Ordnung muss sein) og starter med 5-10 sekunders mellemrum. Inden vi får lov at køre, har instruktørerne (alle "Ring-lords" med stor erfaring på Nürburgring)



Søndag kan også bruges på glatførebanen. Obligatorisk for first-timers, men fri for alle



Du vil blive overrasket, når du står ud af bilen midt på banen. Stejlt – og ufattelig smukt



"Kan du se graffitien der på asfalten, den tredje røde cue eller det store grantræ dér? Det er lige dér, du skal starte indstyringen, Thomas". Ehrmm... javel!



Efter at have gennemkørt de enkelte sektioner et par gange giver instruktørerne feedback og gode råd. Det virker!


Sony DSC-HX1
1/200 sek.
f/5.6
ISO 125
5 mm

TIL DIG DER **IKKE** HAR DIN EGEN PORSCHÉ



Hos RSR vælger du selv om du vil køre Clio eller GT3 – eller noget derimellem. Det er kun et spørgsmål om penge ...

Du kan sagtens deltage med en helt normal bil, når bare du sikrer dig, at dæk og bremses og den generelle stand er i orden. Men der er en endnu bedre løsning. Der findes nemlig flere firmaer, der udlejer biler udelukkende til Nürburgring. Et af de bedste er RSR Nürburg der, med hollandske Ron Simons bag roret, har en større flåde af alt fra Renault Clio R.S. til hårdkogte racerbiler som Lotus Exige og 911 GT3. RSR har endda en særlig Scuderia-pakke. Så skal du hverken spekulere over dæk, bremses eller om du kan køre hjem igen efter kurset.

Priserne er ganske fair, når man tænker på, hvad bilerne bliver udsat for i de fire dage, et Scuderia Hanseat kursus varer, bare lad være at smadre noget! Jeg begyndte med Renault Clio R.S. (redaktionens yndling). Uanset, hvor god du er, er den herlig. Hurtig, involverende og meget velegnet til Ringen. På dag to rykkede jeg en klasse op i den

mindst ligeså geniale Megane R.S., som jo har rekorden for forhjulstrukne biler på Nürburgring. Den er ufattelig effektiv, og det er altid sjovt at se chokket på Porsche-ejerenes ansigt, når du klistrer til deres kofanger eller endda overhaler.

Lotus Exige prøvede jeg nogle omgange i om mandagen, den er rå og føles mere som en gokart end en bil. Involverende, men også "udmattende" at køre, så du skal være barsk for at nuppe en Lotus et helt kursus.

Næstsidste dag kørte jeg en håndfuld omgange i BMW M3 med V8 og DKG-gear. For satan, dét virker på Djævlens legeplads. En fantastisk bil på den kupe-rede bane. Skal det være endnu vildere, kan du også leje en 911 GT3. Den koster 7.000 euro de fire dage, et kursus varer.

Tag en snak med Ron og I finder helt sikkert på noget der passer dig. Hils fra mig og det kan være du får en særlig Bil Magasinet pris.



1 En rigtig fed bil på Ringen er BMW M3 E92. Brutal, men en mundfuld i regnvejr



2 Knap det halve i power, men Clio er en super begynderbil at lære Ringen i. Kører du den rigtigt, er den hurtigere, end man skulle tro

3 Den nok bedste allrounder er Megane. Letkørt i både tør- og regnvejr og bider skeer med både Porsche, BMW & co.

4 Det tætteste, du kommer på en racerbil, er Lotus Exige Cup. Kører stærkt men kræver sin mand. Er det tørvejr så prøv den da!

Hvad koster det?

Ifølge RSR svarer kurset til to dages "normal" Ring-kørsel. At leje bil til et 4-dages Scuderia-kursus koster derfor hos RSR 2 x dagsleje. Det inkluderer bl.a. dækkpakke, så du kan skifte til f.eks. regndæk.

Pris-eksempler

Renault Clio R.S. Cup	(1.595 euro)	ca. 11.850 kr.
BMW M3 E92 DKG	(3.400 euro)	ca. 25.265 kr.

Se flere priser på www.rsrnurburg.com





forklaret linjer og hvordan sektionen skal køres – både i regnvej og tørvej. For det er langt fra samme teknik!

“Kan du se graffittien der på asfalten, den tredje røde curb eller det store grantræ dér? Det er lige der, du skal starte indstyringen”. Ehmm... javel! Det er ikke farten, der tæller (påstås det), men at du kører de rette linjer og angriber kurverne rigtigt. For enden af sektionen venter vi på sidste bil, inden vi vender om og får feedback fra instruktørerne på



Fordrukken karll! Megane R.S. klarer 187 hurtige km på en fuld tank på Nürburgring ...

vej tilbage. Faktisk er det at køre i modsat retning lidt af en oplevelse. Her går det virkelig op for dig, hvor sindssyg en bane, Nürburgring er. Tæt skov på begge sider, og hældningen er så udtalt, at du flere steder ikke kan gå opad uden at blive temmelig stakåndet. Det føles surrealistisk i forhold til at se landskabet fare forbi udenfor.

Efter seks-syv pas fortsætter vi til næste sektion og terper videre. Adskilt af frokost, fri træning og tankning (bilerne

slubrer mere end Bjarne Liller på en varm fredag) gentages det hele om eftermiddagen med de to nye sektioner.

Når porten lukkes kl 19.30 har de fleste for længst lagt hjelmen på hylden. Det er lange dage og mange km, og det slider som bekendt på både mand og maskine.

Tilbage til skræk-scenariet i indledningen af denne artikel ... En af russerne i min gruppe kører en skøn 911 GT3 RS 4.0 (faktisk var der to med hver deres, sukl). Midt under træningen vil hans 500 hk motor dog ikke mere. Den lægger et solidt spor olie ud på asfalten ved Flugplatz. Dét koster den efterfølgende – og meget fine – Porsche 964 RS (også en russer) en tur i hegnet, og hans skolegang ender her.

To andre russere snurrer også med deres biler dog uden anden skade end chok (en af dem sprang fra den afsluttende eksamen). Det er præcis her, jeg i god fart kommer sidelæns gennem kurverne og, lettere panisk, kan konstatere, at ikke alene er vejen smurt ind i olie, den er også blokeret af en flok fine russiske biler.

Jeg kæmper med at få kontrol over min R.S., og det lykkes heldigvis både at holde den på asfalten OG bremse inden det russiske konvent – og nå ja, at komme af vejen, inden australieren bag mig laver samme stunt!

Vejret spiller en afgørende faktor på Nürburgring. Det kan være meget omskifteligt, og regner det her, er banen visse steder som spejlbland is.

Derfor er det glatførekursus, der tilbydes om søndagen (første dag) ikke en dum idé, og faktisk er det obligatorisk for førstegangselever. Resten af søndagen bruges til indskrivning og fri træning.

LÆSERBILEN, M3

MØD EN ÆGTE “RING-RIDDER”

Bliver du først smittet med Ring-bacillen kan det hurtigt gribe om sig. Det skete for Bil Magasinet-læser Steen Christensen, der til daglig arbejder som luftkaptajn på en Boeing 747. Han har deltaget på Scuderia Hanseat kurset tre gange, og hans bil er et kapitel for sig.

Fundamentet udgøres af en BMW M3 årg. 2002. Motoren er stort set det eneste, der stadig er standard. Efter at have købt bilen fra en træhandler i Berlin, fik Steen den fragtet til dens nye hjem, en mekaniker tæt ved Nürburgring, og transformationen til Ring-legetøj begyndte.

Knap 10.000 euro senere står M3'eren med KW Variant3-undervogn, AP Racing-

bremses, VLN race-differentiale, Sachs Race-kobling og svinghjul, shortshifter-kit, raceudstødning og meget andet, udelukkende sat op til Nordsløjfen. Kabinen er strippet for alt overflødigt og erstattet af et seriøst bur og racersæder med 5-punktssele.

“**Beløbet**, der er ofret, nærmer sig Porsche GT3-niveau, til gengæld er min M3 helt unik og kun sat op til Nürburgring. Den har allerede været én gang i Armco-værnet en tidlig november morgen ved Bergwerk,” fortæller han med et træk på skuldrene. Bilen er til for at blive brugt, og det bliver den så tit, Steen kan slippe ud af cockpittet. Se, det er en ægte entusiast ...



1 Der er ikke meget luksus tilbage i M3-kabinen. Rattet er næsten det eneste originale, og det står også til udskiftning

2 Et solidt bur og racersæder med 5-punktssele er en god ide, hvis du har tænkt dig at køre mod uret



Canon EOS 1D Mark IV
Canon EF24-70mm USM
1/6 sek.
f/22.0
ISO 100
24 mm

Prisen nærmer sig Porsche GT3-niveau, til gengæld er min M3 helt unik



Steens M3 er udelukkende sat op til hurtige omgange på Nürburgring her i Mini Karosell



Fede Breyton 19" fælge skjuler de store 365 mm front-skiver og 6-stemplede calipre