

Jakten på Norges beste



Vi inviterte en rekke bilmerkeklubber til å stille med sine tre antatt raskeste biler i vår Stage Drive tidligere i høst.

Interessen var formidabel, og det dukket opp mye spennende på Gardermoen Raceway de to siste helgene i oktober.

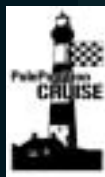


Et finnes et mylder av bilklubber her i landet. Noen omfavner bilmerker under ett, andre har lagt sin elsk på spesielle modeller. Vi vet at det yrer av liv hos de forskjellige, og at interessene er ulike. For mange er det utseendet som er det aller viktigste, for oss i Drive er det først og fremst kjøreprestasjonene som er viktig. At det man faktisk gjør med bilen, gjør den raskere og sikrere.

Vi ønsket å teste de raskeste og best preparerte bilene hver klubb kunne stille med, gjennom vår etter hvert populære løype. Samtlige stilte med potente biler i håp om å knuse vår hittil beste tid på 1:09:3. Den er satt av Porsche 911 4S og Opel Speedster.

Forskjeller

Bilene som stilte til start, er svært forskjellige og



Tuningcruise

Vinneren av Drive's klubbmøte...

vinner en gratisbillett til Norges første «tuningcruise» på Colorline 27. til 29. februar. Beste bil kåres i neste nummer av Drive.

Cruiset

I samarbeid med Drive og Colorline skal

Pole Position arrangere et «tuningcruise» på sjøen. Der vil de fleste aktører i tuningbransjen og bilklubber være representert via messeutstilling, seminarer/workshops i forskjellige temaer, aktiviteter og konkurranser. Du vil finne gode messetilbud, stort utvalg og gode muligheter til å knytte nye kontakter.

Tekst Rune M. Nesheim
Foto Hugo Lande



bil!

Klubbene og bilene

Honda

- Honda Civic 350 hk
- Honda Integra R 210 hk
- Honda NSX 300 hk

Porsche

- Porsche 911 Targa 280 hk
- Porsche 911 RSR 300 hk
- Porsche 944 Turbo 250 hk

VW/Audi b

- Audi Quattro S1 650 hk
(se egen artikkel)

- Audi A4 1,9 TDI 170 hk
- VW Polo G40 170 hk

Nissan

- Nissan 200SX 350 hk (S14)
- Nissan 200SX 260 hk (S14a)

Følg med i neste nummer

- da stiller disse:

Peugeot

- Peugeot 205 160 hk

- Peugeot 205 220 hk
- Peugeot 106 125 hk

Ford Sierra

Cosworthklubb

- Ford Sierra 350 hk
- Ford Sierra 365 hk

BMW

- BMW M Roadster 321 hk
- BMW M Coupe 331 hk
- BMW (E30) 321 hk

strekker seg fra VW Polo til den ekstreme Audi Quattro S1. Kanskje de to største ytterpunktene som faktisk også kommer fra samme klubb. Opprinnelig er disse to bilene produsert for helt forskjellig bruk, men begge er raske gjennom løypa og gir det vi er ute etter - nemlig kjøre glede.



Honda Civic kupé



Furious!

Tor Erling Torsteinsen har jobbet med denne 95-modellen lenge og blir antagelig heller aldri ferdig med å modifisere den.

Denne lekre kupeen som opprinnelig er flyttegods fra Canada, har figurert på en rekke treff og var blant de første som introduserte Fast & Furious-trenden her i landet. Det høstet den mange premier for. Dette skjedde ganske tilfeldig. Først var den en ren bilstereobil, men så falt interessen for billyd i Norge. Samtidig hadde Tor Erling et uhell med bilen og måtte bytte en masse plast. Istedenfor å kjøpe originale deler ble forsikringspengene brukt på nye stylingdeler. Mesteparten kommer fra Wings West, men utrolig mange smådetaljer skiller bilen fra standardversjonen - både interiørmessig og eksteriørmessig. Sjekk for eksempel de frekke speilene i karbonfiber. Etter dette har det tatt helt av, og frem til nå har Civicen blitt påkostet godt over 200.000 kroner.

Hva er gjort?

Halvparten av summen har havnet i motorrommet. Den lille 1,6-liters V-tec-motoren som originalt yter 125 hk og 160 Nm, yter nå hele 350 hk og 250 Nm ved hjelp av turbo. Selve blokka skal kunne takle 400 hk før sylindreforingene løsner eller sprekker, men de bevegelige delene holder ikke følge så lenge. For at motoren skal tåle et ladetrykk på 0,8, har han investert i smidde stempler fra Viseco og smidde råder fra Crower .

Tor Erling har montert et turbo-kit fra japanske Thrust, mens han har funnet ladeluftkjøleren hos Ford Motorsport. Bensintilførselen er sikret via større dyser, ny bensintrykkregulator og en ny styreenhet som manipulerer bilens originalhjerne til å gi mer drivstoff. Originalt slår Hondas V-Tec-system elektronisk inn ved 5400 omdreininger på denne modellen, men her har han senket innslaget til 4800. Samtidig har han latt turboen lade fullt før V-Tecen åpner, ellers virket det som om motoren dør et øyeblikk. Dersom Civicen gires ved 8000, ramler den



Tor Erling Torsteinsen var en av de første til å dra i gang Fast & Furious-trenden her til lands.



Honda-motorer har bra holdbarhet. 1,6-literen yter 350 hk.



Tuning og styling kommer fra Powerzone. Her Wings West-stylingen og en potte fra Ractive.

ikke under 5200 omdreininger, og på det området er det krefter nok - eller?

Tor Erling har planer om 100 hestekrefter til i løpet av vinteren. Den lille 1,6-literen skal høyst sannsynlig få sniffe lystgass til våren. Eksosanlegget er egenprodusert i 2,5 tommer og ender i en potte fra Ractive.

Understellet

Tor Erling aner ikke hvor mye den er senket, men det sitter justerbare Koni-dempere under skjermene. Sammen med føringer i polyuretan og 7x17" felger skodd med 205

mm brede dekk er han sikret gode kjøreegenskaper. Bremsene er 26,2 mm, det samme som originalt, men erstattet med EBC Turbogroove skiver i kombinasjon med EBC Greenstuff klosser.

Drives dom

Fast & Furious. Det er på mange måter opplevelsen gjennom løypa også. Det er gjort en bra jobb med motoren. Den går skikkelig bra, men understellet henger overhodet ikke med. Bremsene var slitt og bet dårlig fra seg, hjulene var urunde, og

Honda:	Civic	Integra R	NSX
Eier	Tor Erling Torsteinsen	Øyvind Kvien	Rune Bratt
Modellår	1994	1999	1991
Motor	Modifisert	Modifiser	Modifisert
Type:	R4 Turbo V-tec	R4 V-tec	V6 V-tec
Motorvolum ccm:	1598	1797	2970
Effekt hk/kW:	285/209,5+ v/8010 o/min	210/154,4 v/8000	ca 300/220,6 v/7500
Nm/omdr:	250 Nm v/7850 o/min	178 v/7300 o/min	320 v/7600
Ytelser			
0-100 km/t:	- sek	6,8 sek	6 sek
Toppfart:	- km/t	215 km/t	275 km/t
Stage Drive:	1:13:1	1:10:5	1:10:9
Understell	Modifisert	Originalt	Original
Felger	7x17	7x17	17"/18"
Dekk	205/40 17 Falken		215/4017 - 255/35 18
Vekt kilo:	-	1130	1410
Priser (original) fra	80.000	250.000	-

Giftig!



Øyvind Kvien har hatt sin Honda Integra R 1999-modell i ett år. Dette er kanskje den beste småbilen Honda har laget.



- Høyt turtall og bra kjøreegenskaper gjør dette til en heftig bil, ifølge eieren Øyvind Kvien.



Felgene er originale, og det samme er resten av understellet. Likevel er den uhyre rask.



1,8-literen er original, men har et voldsomt potensial. I USA har enkelte tatt ut over 600 hk fra motoren.

Selv synes Øyvind at bilen er hysterisk morsom.

- Den har turtall hele veien og oppleves som om den går ti ganger fortere enn den faktisk gjør. Dessuten er understellet skikkelig bra, mener Øyvind.

Øyvind er så fornøyd med bilen at han har begrenset seg til å omprogrammere innslaget til V-Tec'en fra 5800 til 4900 for å få en mer fleksibel motor, samt oppgradere den med nytt luftfilter og eksosanlegg for litt bedre luftgjennomstrøm-

ning. Effekttøkningen er knapt merkbar, kun brukervennligheten kan merkes. Understell og hjul er originalt.

Drives dom

Forhjulstrekkeren er naturlig understyrt, men den kjører stort sett dit man styrer. Gjennom 180-graderen kommer man trangt ut, og man kan gå på med skikkelig attack gjennom slalåmen. Turtallet passer bra til løypa, og den akselererer bra mot bremsepunktet. Den har gode bremses og

kommer fort i gang igjen.

På oppslipp gjennom elgtesten kommer overraskelsen. Den har en svært giftig hekk, og er enda giftigere inn i slalåmen på vei tilbake. Mens man motsatt vei kommer forholdsvis sakte inn i øvelsen og øker på, går man på returen inn med stor hastighet og slipper seg ned i hastighet gjennom de første kjeglene. Det gjør at bilene mister stabiliteten. Like fullt er dette en potent bil med rett fører bak rattet, og den kjører faktisk raskere gjennom Stage Drive enn storebror NSX.

Honda NSX



Superbilen!

Vi våget ikke å håpe på at noen stilte med en NSX, men bilinteressen er heldigvis stor, noe denne eieren er et eksempel på.



» Bratt er entusiast og helt fra Trondheim for å kjøre Stage Drive.

Den er så lekker at de etablerte sportsbilprodusentene nesten ble tatt på senga. På grunn av den tidløse designen produseres den ennå.

Re Bratt kom helt fra Trondheim med en supersportsbil! For det er nettopp det dette er. Da modellen ble presentert, nektet motorjournalistene å sammenligne den med en bil som Ferrari 348 til tross for at Hondaen hadde bedre prestasjoner på bane. Den var rett og slett for lettkjørt i forhold til de andre.

Honda NSX er konstruert i beste Formel 1-ånd med doble Wishbone på alle hjul. Alt er fullt justerbart i alle retninger. Karosseri, oppheng og motor er laget av aluminium. Rune kjøpte guttedrømmen i Tyskland for to år siden og har

tenkt å beholde den original.

Stort sett er bilen beholdt original, men hjuldimensjonene er økt med en tomme. Originalt sitter det faktisk bare 15-tommere framme og 16-tommere bak. Nå sitter det dekk i dimensjonen 215/40 foran og 255/35-18 bak.

Drives dom

Etter Kjetils oppfatning er dette en perfekt bil. Den er så nøytral at den nesten er kjedelig å kjøre. Man bestemmer ved hjelp av gasspedalen om man vil kjøre den over- eller understyrt. Bilen styres perfekt

gjennom 180-graderen og tvers gjennom slalåmen, men superbilfasongen gir den et handicap. Denne øvelsen favoriserer små og smale biler - NSX-en er bred og taper tid på grunn av det. Dessuten var den skodd med litt dårlige dekk.

Midt under øvelsen sluttet ABS-systemet å virke. Konsekvensen var at bakhjulene fikk mest feste. For å unngå snurring i bremseøvelsen måtte vi holde igjen og tapte tid. Dette er nok noe av grunnen til at den velbalanserte bilen faktisk gikk inn noen hundredeler bak Integraen.

Annonse

Audi A4 1,9 Tdi



Rask familiediesel!



Fra 130 til 170 hk med en lite chip. Kai bestilte bilen originalt med tilhengerfeste og får dermed en forsterket clutch med på kjøpet.

- Designen og firehjulsdriften tiltaler meg, dessuten er Audi-modellene utrolig lette å trimme, sier Kai Hansen.

Stort sett originalt, men nytt eksosanlegg med venstre og høyre endepiper setter punkum.

Dette er testens eneste stasjonsvogn. Det kom ikke som en overraskelse at det var nettopp Audi som stilte med en lekker ryggsekk!

Verken vi eller eieren Kai Hansen forventet en vinnertid med en diesel med firehjulsdriфт. Men likevel var vi spent på å se hva den kunne prestere.

Originalt yter 1,9-literen 130 hk og 310 Nm. Ved hjelp av et chip fra TS-Racing øker effekten på pumpedyse motoren til 170 hk og 422 Nm i dreiemoment. Effekten kommer som et eselspark allerede ved lave 1500 omdreininger, men begynner å slippe taket allerede når den passerer 2500.

I tillegg har Kai oppgradert bremsene med nye ditto fra EBC. Skiver og klosser foran, kun klosser bak. For at 19-tommerne med 235/35-19-dekk fra Falken skal harmonere, er bilen senket ca. 30 mm med fjærer fra KW. Frontfangeren er byttet ut til fordel for et alternativ fra Rieger med cupleppe. Resten av bilen har blitt lakkert helt ned.

Drives dom

1:17:3 høres dårlig ut i dette selskapet, men er bedre enn både Honda Accord med det kraftigste motoralternativet (1:18:4) og Volvo V70 med 180 hk turbomotor (1:19:4). (Testet i Drive nr. 11/03) Ved å sko bilen med så til de grader store hjul går nesten trimmingen opp i spinningsen, og gyrokreftene hjelper den ikke akkurat gjennom løypa. Til tross for senkingen er den fortsatt komfortabelt myk, og på kjent Audi-manér sklir den på forhjulene gjennom 180-graderen begge veier.

Firehjulsdriften hjelper en smule gjennom slalåmen og gjør bilen mer nøytral og stabil. Gjennomkjøringen går på forholdsvis lavt turtall, det er jo der effekten ligger.

Audi A4 1,9 Tdi

Eier	Kai Hansen
Motor	Modifisert
Type:	R4 Turbo diesel
Motorvolum ccm:	1896
Effekt hk/kW:	170/125
Nm/omdr:	422
Ytelser	
0-100 km/t:	-
Toppfart:	- km/t
Stage Drive:	1:16:4
Understell	Modifisert
Felger	8,5x19
Dekk	235/35-19 Falken
Vekt:	1485

Priser (orig.) fra kr. 100

Annonse



VW Polo



Runar Jensen har hatt denne Poloen siden 1996, og den er blitt en del av familien.

Evolusjon!

1992-modellen har gjennom hele denne perioden blitt villere og villere, og mer skal det bli neste år. Ifølge Runar er det ingen ting som ikke er forandret på denne bilen, og mye av det legger man ikke merke til. Skjermbuene ser originale ut, men er dobbelt så brede. Dørlåsene er borte, bilen åpnes med fjernkontroll. Bakluka mangler håndtak, blinklysene på siden er bygget om til Golf 3, den har Audi 90 dørhåndtak, og tankklokken er fra Kawasaki. Detaljforandringene kan fortsette i det uendelige.

For å få skiver bak ble Runar nødt til å bygge om med spindler fra Golf 2. Bremsene foran ble bygd om til Golf1 GTI for å få plass til felgene han ønsket. Her er det uttallige løsninger som er valgt for å få bilen akkurat slik han ønsket den. Runar som også driver et piercingfirma, er perfekt sjonist. Da girkassen røk og han måtte sette inn en ny, polerte han den før han satte den tilbake. Det samme er gjort med eksosanlegget.

Hva er gjort

Det er også gjort interessante ting under panseret. Den lille 1,3-literen stammer fra en nyere Polo med tilnavnet G40. Originalt er den kompressormatet og yter 115 hk. Nå er den turbomatet og yter 170 hk og 199 Nm. Turbo-kitet er laget til den nyere poloen. De deler karosseri, men den nyere har litt lengre front og dermed bedre plass enn denne modellen.

Det er trangt i motorrommet, rene torturen å skru, ifølge Runar. Knoker uten skinn er blitt en del av hverdagen. Turbo-kitet måtte bygges om for å få plass, og for å gjøre jobben ekstra vanskelig for seg selv måtte han ha en ladeluftkjøler fra en Sierra Cosworth i fronten. Bensintilførselen er bedret med portet topp og stivere



Runar Jensen driver piercingbutikk, og torturerer seg selv på fritiden med å skru i det trange motorrommet i Poloen.



Det meste av styling er kjøpt på Essen Motorshow. Sjekk aluminiumsdelene i interiøret. Dashbordet kommer fra den nyere modellen.



Sjekk denne felgkanten! 100 mm på en 15-tommer. Det beste av alt - kjøreegenskapene er sterkt forbedret.

ventilfjærer, mer aggressiv kam, justerbart kamhjul og ny bensinregulator. Stempler, råder og veivaksel er faktisk originalt. Ifølge miljøet skal de være svært solide i G40.

Understellet

Den gamle Poloen er nesten beryktet for sine kjøreegenskaper, men det er gjort mye i tillegg for å holde den på veien. Nå er den blitt knallhard. De justerbare støtdemperne fra Koni er spesiallaget for Runar og er kortet ned med 5 cm. Nå ligger karosseriet 10 cm nærmere bakken. Føringene er forsterket, og bilen har kraftigere stabilisatorstag både foran og bak. Karosseriet er betraktelig stivere takket være et bur i aluminium og stabilisatorstag mellom støtdempertårnene både foran og bak. De små 15-tommerne har mer enn nok med å sikre de 195 mm brede Pirelli 5000-dekkene skikkelig grep.

Drives dom

Kjetil fryktet på forhånd kjøreegenskapene til denne bilen da han så felgene. Men den viste seg å være en racer av rang. Den lille

rakkeren veier ingenting og skjøt av gårde fra start.

Turbokonverteringen er blitt vellykket. Motoren har et jevnt drag gjennom registret uten at den føles bråsterk eller kortpustet - kun akkurat passe. Gjennom 180-graderen måtte faktisk Kjetil korrigere bilen

VW Polo

Eier	Runar Jensen
Modellår	1992
Motor	Modifisert
Type:	R4 Turbo
Motorvolum ccm:	1272
Effekt hk/kW:	170/125
Nm/omdr:	199
Ytelser	
0-100 km/t:	-
Toppfart:	- km/t
Stage Drive:	1:16:4
Understell	Modifisert
Felger	15"
Dekk	195/40-15
Vekt:	-
Priser (original) fra	40.000

ut en tanke fordi bilen var totalt blottet for understyring. Den nærmeste sensoren er 2003. Den presise styringen gjør at man bare trenger små korrigeringer gjennom