



Bildspel i digitaltidningen





# RACE OFF!

**Mercedes C 63 AMG Black Series, Corvette Z06 och Porsche GT2.**

Nya GT2 är hett efterlängtat i Porsche-kretsar, men det finns andra med samma prestanda. Häng med till Hockenheim...

Text: Jörn Thomas, bearbetning Robert Petersson. Foto: Hans-Dieter Seufert.

**S**öndag morgon. Från de öppna köksfönstren i de små byarna doftar det kaffe och rostat bröd. Men över frukostradions mummel hörs plötsligt en hårdare ton. Som burna av en tryckväg närmar sig tre prickar längs landsvägen.

Gul, vroommm... Silver, vroommm... Silver igen, vroommm...

De få trafikanter som är ute på söndagsmorgonen tappar hakorna när 22 cylindrar med nästan 17 liters sammanlagd volym dånar förbi.

Till sist trillar poletten ner. Den första är Porsches nya GT2, det tuffaste i Porscheväg just nu. Boxersexan har skrämts upp till hela 530 hästar, stötdämparna är adaptiva, chassit delvis justerbart och en stor bakvinge samt

kompositbromsar är standard i GT2 som kostar 2 015 000 kronor.

Nästa bil är den vilda värstingen Corvette Z06. Prismässigt, den kostar bara 852 000, är den rena budgetbilen i gänget. Trots det är den klart biffigare än de övriga. En stekhet, lagom marmorerad rib-eye som ger en proteinchock de andra bara kan drömma om.

Helaluminium-V8:an är över sju liter stor och till viss del mycket konventionell. Bland annat har den en centralt placerad kamaxel och stötdämpare till de ventiler per cylinder.

I gengäld har den torrsumpsmörjning och vevstakar samt insugsventiler i titan – precis som hos den framgångsrika raceversionen C6.R.

Kollar vi sedan in aluminiumchassit och

karossen i glas- och kolfiber inser vi att Corvetten är den mest racemässiga, även i detta kompetenta sällskap.

Sist i trion är Mercedes CLK 62 AMG Black Series, en tvilling till de "Safety Cars" som Formel 1-serien använder. Jämfört med den "vanliga" CLK 63 AMG som listas i Sverige för 886 000 kronor har Black Series en rad modifieringar.

Konstigt vore det annars med ett pris i Tyskland på 141 610 Euro, över 1,3 miljoner svenska kronor! I Sverige är modellen beställningsvara.

För det första har man ökat effekten till 507 hästar istället för 481. Märkligt nog har samma motor 514 hästkrafter i S-klass, men skillnaderna lär mest bero på installationen i

**Porsche GT2 kännetecknas av en precision och känsla de andra kan drömma om. Allt,**



På de breda 325-däcken har bakvagnen i GT2 ett nästan kusligt grepp. Trots 680 Nm måste man provocera den rejält för att få till en fet powerslide...



den trängre CLK-modellen. Vidare har Black Series fått nya aerodynamikdetaljer som en splitter fram och en ving bak. Viktigare är dock att chassikomponenterna till stora delar är nya och dessutom justerbara.

När ni kollar in Bernd Mailänder rattande sin Safety Car under Formel 1-racen så kanske det är svårt att fatta att han faktiskt kör fullt – så stor är prestandaskillnaden mot en Formel 1-bil. Han kör alltså vad det går – och det gör vi också...

Det är dags att bege oss till Hockenheim-banan och se vad bilarna egentligen går för.

Inredningen i Black Series domineras av två sportstolar i brandsäkert tyg. Stolarna är i ett stycke och förvånansvärt bekväma trots de kraftiga sidostöden. Mittkonsolen består



**från den alcantaraklädda ratten till de perfekta stolarna bidrar till upplevelsen...**





Så olika och ändå så lika prestandamässigt. Hade Mercedesen vägt lika lite som de övriga hade den säkert gått lika fort. Porschen har den enda turbomaskinen och det gör att den är flexiblare på låga varv.

## AMG har gjort ett fantastiskt arbete när man fått den tunga CLK att dansa på banan,

av en perfekt passande panel i kolfiber och växelföraren till automatlådans kröns av en kraftig aluminiumknopp som jag greppar och flyttar till läge "D".

V8-maskinen har ett mäktigt vridmoment redan från tomgång och ända upp till maxvarvet 7 000 r/min. Jämfört med AMG:s kompressormaskiner är denna sugmotor lite direktare och snabbare i reaktionerna, men den sjuväxlade automaten dämpar glädjen en aning.

Visserligen har AMG vässat lådan och fått till kortare växlingstider, men en momentomvandlare är en momentomvandlare och den förftar som sagt en del av känslan.

Växelpaddlarna bakom ratten är okända och opraktiska och det gör att det inte

är speciellt inspirerande att växla själv. Paddlarna hänger dessutom inte alltid med.

När jag kommer till en tvär böj på femman och gör tre nedväxlingar med paddeln slutar det med att lådan inte hinner längre än till trean... Utan den förväntade motorbromsen är det på gränsen att jag fixa böjen.

Köregenskaperna reder dock upp det mesta. Precisionen och balansen imponerar, möjligen kan man irritera sig på den ovala (!) ratten och en tendens att understyra.

Det senare går dock lätt att åtgärda med gaspedalen, mycket tack vare den fina, mekaniska diffbromsen som gör Mercan till en suverän driftingbil.

Men i det här sällskapet av renodlade sportbilar får ändå CLK 63 AMG problem.

Inte bara för automatlådans skull, den avsevärda vikten på 1 737 kilo gör att den känns lite klumpig även om resultaten i slalom och undanmanöver är bättre än Corvetten...

Corvetten ja, den kostar till och med mindre än en CLK 63 AMG i standardutförande och det märks. Corvetten's upphovsmän har lagt allt krut på mekaniken och inredningens plastmaterial är i budgetklass.

De läderklädda sätena är bekväma, men saknar underligt nog riktigt sidostöd. Inte för att det gör så mycket, det är så trångt mellan mittkonsolen och dörren att man sitter fast.

På helt släta vägar är fjädringskomforten acceptabel men så fort det blir ojämnt känns det som om Corvetten skenar i en puckelpist. Det kan tyckas vara skadeglädje att säga så,



**i körproverna är den snabbare än Corvetten som trivs bättre i högre fart...**



men det är inte meningen. Z06 är en bil att älska, inte hata. Om inte annat kan man älska den för sitt tydliga fokus. Den är helt enkelt inte gjord för något annat än släta vägar och racerbanor. Punkt.

Man kan stänga av ESP-systemet i flera steg, men inte ens med det helt på kan man vara säker på att bakvagnen håller sig till den smala vägen.

Trodde man att ESP-systemet gör en ängel av vilken buse som helst – så får man sig en läxa som heter duga i Z06. När man ger järnet får man ändå vara glad att de feta 325-däcken trots allt spinner – annars skulle vridet garanterat skrynkla ihop asfalten.

Corvetten är en direkt bil. Motorn har direktkontakt med växellådan och att lådans

drev har direktkontakt med varandra känner man ändå upp i spaken...

Om Z06 fokuserar på rå och brutal känsla är Porsche GT2 raka motsatsen. Trots ungefär samma effekt, samt ännu bättre vridmoment, som Corvetten så upplevs Porschen som ett delikat precisionsinstrument.

Ta växellådan som exempel, med hjälp av kortare slag än vanliga 911:or har den en exakthet och snabbhet som Corvetten bara kan drömma om.

Chassit är lika suveränt. Fast, men alltid med perfekt kontroll. Ju fortare det går, desto bättre funkar det. Greppet är helt otroligt och när man väl fått värme i Cup-däcken är det omöjligt att tappa greppet på vanlig väg

Visst, riktigt usla vägar är inte GT2:ans

favoriter, men i alla andra sammanhang känns den som limmad i backen. På en racerbana är den rena himmelriket...

Styrprecisionen är oöverträffad. Känslan är perfekt och understyrning är något som helt enkelt inte existerar.

Det vidareutvecklade stabilitetssystemet håller dynamipaketet på perfekt kurs – utan att dra ner farten eller körglädjen. Motorn, med hela 1,4 bar i laddtryck har trots turbo en blixtrande respons.

Inte nog med tekniken, Porschen har de i särklass bästa stolarna. Man sitter som gjuten i sportstolarna, trots att de har fällbara ryggstöd och inbyggda sidokrockkuddar.

Porsche GT2 är en drömbil – men inte bara för drömmare. Den är för bra... ■

## På racerbanan bjuder Porsche GT2 på en glimt av himmelriket...



Alla tre har briljanta bromsar. Corvetten är udda då den har 18-tumshjul fram och 19 tum bak. De övriga har 19 tum runt om och både Corvetten och Porsche har hela 325 breda bakdäck.



## TESTFAKTA

| <b>Corvette Z06</b>                                   |               |
|---|---------------|
| <b>Motor</b>  |               |
| Typ/cylindervolym, cm <sup>3</sup>                    | V8/7 011      |
| Effekt, hk r/min                                      | 512 vid 6 300 |
| Vridm., Nm r/min                                      | 637 vid 4 800 |
| <b>Mått</b>   |               |
| Testbilens vikt/maxlast, kg                           | 1 454/196     |
| Längd/axelavst, mm                                    | 4 460/2 686   |
| Bredd/höjd, mm  | 1 928/1 244   |
| Vändcirkel vänster/höger, m                           | 12,6/12,8     |
| Tankstorlek, liter                                    | 69            |
| Bagageutrymme, l (SAE, max)                           | 634           |
| Innerbredd, fr/b, mm                                  | 1 430/–       |
| Innerhöjd, fr/b, mm                                   | 960/–         |
| <b>Bränsleförbrukning l/100 km</b>                    |               |
| ECE/test ±  | 14,7/14,2 -3% |
| g CO <sub>2</sub> /km, ECE/testb.                     | 350/339       |
| <b>Prestanda sek</b>                                  |               |
| 0 – 100 km/h  | 4,0           |
| 0 – 120 km/h  | 5,0           |
| 0 – 140 km/h  | 6,2           |
| 0 – 160 km/h  | 8,0           |
| 0 – 180 km/h  | 9,6           |
| 0 – 200 km/h  | 11,8          |
| 80 – 120 km/h (5/6:an)                                | 6,4/11,9      |
| Toppfart km/h   | 320           |
| <b>Bromssträcka från 100 km/h</b>                     |               |
| Kalla, olastad, m                                     | 38            |
| Varma, lastad, m                                      | 36            |
| Kalla, från 190 km/h, m                               | 133           |
| <small>Inklusive bromssystemets reaktionstid.</small> |               |
| <b>Körprov</b>  |               |
| Slalom, 18 m, km/h                                    | 65,9          |
| Filbyte, km/h   | 141,4         |
| Ålgtest, ingångsfart                                  | 76            |
| Ålgtest, utgångsfart                                  | 62            |
| <b>Buller i kupén dB(A)</b>                           |               |
| 80/100/130 km/h                                       | 71/72/77      |
| <b>Ekonomi</b>  |               |
| Grundpris   | 852 000:–     |

## PROVBETYG

| <b>Corvette Z06</b>                                  |       |
|--|-------|
| <b>Körglädje</b>                                     | ★★★★★ |
| Hysteriskt kul, åtminstone på släta vägar.           |       |
| <b>Komfort</b>                                       | ★★    |
| Sköna stolar, men...                                 |       |
| <b>Kupéutrymme</b>                                   | ★★    |
| Lågt i tak jämfört med de övriga.                    |       |
| <b>Bagagevolym</b>                                   | ★★★   |
| Stort och flexibelt, men man måste lasta till taket. |       |
| <b>Ekonomi</b>                                       | ★★★★★ |
| Inköpspriset är nästan löjligt lågt.                 |       |
| <b>Säkerhet</b>                                      | ★★★   |
| Ej EuroNCAP-testad. Bra aktiv säkerhet.              |       |
| <b>Energiförbrukning ECE-norm</b>                    | ★★★   |
| Hyfsat låg vikt gör den vettig.                      |       |
| <b>Vill ha – i klassen:</b>                          | ★★★★★ |
| Överlägset mest bil för pengarna.                    |       |



**Corvette Z06** är utan tvekan den mest prisvärda prestandabil man kan köpa. Fartresurser som GT2 – men till mindre än halva priset! Tyvärr är den inte lika allroundduglig och kvalitetskänslan är bristfällig.

## TESTFAKTA

| <b>Mercedes CLK 63 AMG Black Series</b>               |               |
|---|---------------|
| <b>Motor</b>  |               |
| Typ/cylindervolym, cm <sup>3</sup>                    | V8/6 208      |
| Effekt, hk r/min                                      | 507 vid 6 800 |
| Vridm., Nm r/min                                      | 630 vid 5 250 |
| <b>Mått</b>   |               |
| Testbilens vikt/maxlast, kg                           | 1 737/258     |
| Längd/axelavst, mm                                    | 4 652/2 715   |
| Bredd/höjd, mm  | 1 740/1 400   |
| Vändcirkel vänster/höger, m                           | 12,7/12,8     |
| Tankstorlek, liter                                    | 62            |
| Bagageutrymme, l (VDA)                                | 435           |
| Innerbredd, fr/b, mm                                  | 1 410/–       |
| Innerhöjd, fr/b, mm                                   | 1 010/–       |
| <b>Bränsleförbrukning l/100 km</b>                    |               |
| ECE/test ±  | 15,4/16,0 +4% |
| g CO <sub>2</sub> /km, ECE/testb.                     | 369/384       |
| <b>Prestanda sek</b>                                  |               |
| 0 – 100 km/h  | 4,2           |
| 0 – 120 km/h  | 5,6           |
| 0 – 140 km/h  | 6,4           |
| 0 – 160 km/h  | 9,1           |
| 0 – 180 km/h  | 11,4          |
| 0 – 200 km/h  | 14,0          |
| 80 – 120 km/h (5/6:an)                                | – / –         |
| Toppfart km/h   | 300           |
| <b>Bromssträcka från 100 km/h</b>                     |               |
| Kalla, olastad, m                                     | 37            |
| Varma, lastad, m                                      | 35            |
| Kalla, från 190 km/h, m                               | 131           |
| <small>Inklusive bromssystemets reaktionstid.</small> |               |
| <b>Körprov</b>  |               |
| Slalom, 18 m, km/h                                    | 67,6          |
| Filbyte, km/h   | 146,1         |
| Ålgtest, ingångsfart                                  | 78            |
| Ålgtest, utgångsfart                                  | 52            |
| <b>Buller i kupén dB(A)</b>                           |               |
| 80/100/130 km/h                                       | 69/73/76      |
| <b>Ekonomi</b>  |               |
| Beställningsvara, i Tyskland: 141 610 euro            |               |

## PROVBETYG

| <b>Mercedes CLK 63 AMG Black Series</b>         |       |
|---|-------|
| <b>Körglädje</b>                                | ★★★★★ |
| Super, men storleken tar udden av precisionen.  |       |
| <b>Komfort</b>                                  | ★★★★★ |
| Stenhård, men vikten gör den aningen bekvämare. |       |
| <b>Kupéutrymme</b>                              | ★★★★★ |
| Rymlig som en C-klass – för två.                |       |
| <b>Bagagevolym</b>                              | ★★★★★ |
| Rymlig som en C-klass.                          |       |
| <b>Ekonomi</b>                                  | ★★    |
| I klass med Porschen, utom andrahandsvärdet.    |       |
| <b>Säkerhet</b>                                 | ★★★   |
| Ej EuroNCAP-testad. Bra aktiv säkerhet.         |       |
| <b>Energiförbrukning ECE-norm</b>               | ★★    |
| Tung och relativt törstig.                      |       |
| <b>Vill ha – i klassen:</b>                     | ★★★★★ |
| Designen känns gammal och överarbetad.          |       |



**CLK 63 AMG Black Series** är testets Hot Rod. En obeskrivlig accelerationsmaskin med en underbart varvillig V8. Men den klumpiga karossen, plus att de andra kör åttor kring den, gör den till förlorare.

## TESTFAKTA

| <b>Porsche 911 GT2</b>                                |                |
|---|----------------|
| <b>Motor</b>  |                |
| Typ/cylindervolym, cm <sup>3</sup>                    | B6/3 600       |
| Effekt, hk r/min                                      | 530 vid 6 500  |
| Vridm., Nm r/min                                      | 680 vid 2 200  |
| <b>Mått</b>   |                |
| Testbilens vikt/maxlast, kg                           | 1 474/276      |
| Längd/axelavst, mm                                    | 4 469/2 350    |
| Bredd/höjd, mm  | 1 852/1 285    |
| Vändcirkel vänster/höger, m                           | 11,0, 11,1     |
| Tankstorlek, liter                                    | 90             |
| Bagageutrymme, l (VDA)                                | 105            |
| Innerbredd, fr/b, mm                                  | 1 350/–        |
| Innerhöjd, fr/b, mm                                   | 990/–          |
| <b>Bränsleförbrukning l/100 km</b>                    |                |
| ECE/test ±  | 12,5/13,9 +11% |
| g CO <sub>2</sub> /km, ECE/testb.                     | 298/330        |
| <b>Prestanda sek</b>                                  |                |
| 0 – 100 km/h  | 3,6            |
| 0 – 120 km/h  | 4,6            |
| 0 – 140 km/h  | 6,2            |
| 0 – 160 km/h  | 7,7            |
| 0 – 180 km/h  | 9,0            |
| 0 – 200 km/h  | 11,5           |
| 80 – 120 km/h (5/6:an)                                | 4,7/7,4        |
| Toppfart km/h   | 329            |
| <b>Bromssträcka från 100 km/h</b>                     |                |
| Kalla, olastad, m                                     | 35             |
| Varma, lastad, m                                      | 34             |
| Kalla, från 190 km/h, m                               | 127            |
| <small>Inklusive bromssystemets reaktionstid.</small> |                |
| <b>Körprov</b>  |                |
| Slalom, 18 m  | 69,5           |
| Filbyte, km/h   | 146,7          |
| Ålgtest, ingångsfart                                  | 79             |
| Ålgtest, utgångsfart                                  | 63             |
| <b>Buller i kupén dB(A)</b>                           |                |
| 80/100/130 km/h                                       | 73/75/78       |
| <b>Ekonomi</b>  |                |
| Grundpris   | 2 015 000:–    |

## PROVBETYG

| <b>Porsche 911 GT2</b>                                 |       |
|--|-------|
| <b>Körglädje</b>                                       | ★★★★★ |
| 911 på steroider – en otrolig kick!                    |       |
| <b>Komfort</b>   | ★★★   |
| Stenhård, men de aktiva dämparna hjälper till.         |       |
| <b>Kupéutrymme</b>                                     | ★★★   |
| Generöst för två personer.                             |       |
| <b>Bagagevolym</b>                                     | ★★    |
| Nej, men en del får även plats bakom de åkande.        |       |
| <b>Ekonomi</b>   | ★★★★★ |
| Dyr att köpa, men andrahandsvärdet hjälper upp.        |       |
| <b>Säkerhet</b>  | ★★★   |
| Ej EuroNCAP-testad. Bra aktiv säkerhet.                |       |
| <b>Energiförbrukning ECE-norm</b>                      | ★★★★★ |
| Enastående normförbrukning, turbon kan dock...         |       |
| <b>Vill ha – i klassen:</b>                            | ★★★★★ |
| En klassiker – det är bara att slå till om du har råd. |       |



**Porsche 911 GT2** är den i Porschekretsar kanske mest efterlängtda bilen på länge. Häpnadsväckande fartresurser, men kan du nöja dig med ett lika bra chassi är GT3 ett ekonomiskt vettigare köp.