

VI TESTER UT AUTOFILE REISEMÅL

**1 DRØMMEUKE
3 RACERBANER
2 UKJENTE TURKAMERATER
+ EN HAUG MED SUPERBILER**

DEN ULTIMATE BILFERIEN!

En uke med fartsrus, frihet og fellesskap på tre av de mest utfordrende banene i Europa. Bli med på tidenes superbilturné!

TEKST OG FOTO: STEIN INGE STØLEN

Klokka er 08.10. Jeg står ved fergetleiet i Moss med en kaffekopp og sjokoladebolle fra Esso. På båten som legger til, står en kar fra andre siden av fjorden. Jeg anerkjenner ikke hvem det er. Alt jeg vet, er at Egill Elvestad er min turkamerat-blinddate, som jeg skal kjøre flere tusen kilometer og dele dobbeltrom med. Det gjelder å forberede seg på det verste, slik at jeg ikke blir skuffet. Jeg forestiller meg en morbid overvektig kar med irritabelt tarmsyndrom og dårlig ånde, formann i Nordisk Sputnik-fanklubb og kjører Hyundai Accent. Sånn, nå kan det bare gå oppover...

DRØMMESPØRSMÅLET.

– Hei, Stein Inge! Nå skal du høre: Jeg har en helt utrolig greie på gang. Har du lyst til å kjøre på Spa Francorchamps, Nürburgring og Zandvoort? På ei uke?

Slik låter det omtrent når jeg tar telefonen noen uker tidligere. I andre enden sitter Christer Lundem, en entusiastisk kar som jobber for Gran Turismo Events, et firma som spesialiserer seg på reiser med høy Autofil-faktor. Nå skal de for første gang arrangere en tur der en kan kjøre sin egen bil på tre av Europas ræste baner – på en uke. Christer har samlet et knippe nordmenn som skal være med, men en av disse (Egill) har ikke bil tilgjengelig. Hvis jeg kan ordne transportmiddel, skal jeg få bli med som eneste journalist. Etter å ha kommet meg opp fra gulvet og tatt et par telefoner, er saken klar. Jeg skal på tidenes autofile ferie!

GIULIETTA VS. 458 ITALIA.

Når jeg studerer listen over deltakerbiler, blir jeg nesten litt matt: Ferrari 458, Lamborghini Gallardo og Murciélago, Nissan GT-R, alle Porsche 911-varianter, Ford Focus RS500 og mange flere. Men hvilken bil tar så jeg med? En Alfa Romeo Giulietta. Ikke QV-modellen med 235 hester. Nei da, en «vanlig» 1,4-liters turbomotor med 170 hestekrefter. Det kan virke idiotisk, men det er faktisk et helt bevisst valg. Min hypotese: En «vanlig» Alfa skal være mer enn en vanlig bil. Den skal tåle litt tyn, den skal faktisk like det. Dessverre har

jeg ikke sett en norsk biltest der Giulietta blir kjørt både på bane og vei. Da får jeg være den første. Nesten 4000 kilometer skal kjøres gjennom Europa, bortimot 3000 av disse i fri fart på Autobahn. I tillegg skal den tåle over 500 kilometer på lukkede baner...

Da vi testet modellen mot Ford Focus og Citroën C4 i stortesten i forrige nummer, tapte den på ergonomi og sittestilling. Her har Alfa tidligere vært svært flinke, bare sett deg i en GT eller en 159 Ti og kjenn selv. I Giulietta mangler det derimot sidestøtte, og jeg sliter med å finne meg til rette. Har Alfa havnet i kompromissenes dødelige runddans? I så fall, gjelder det hele bilen? Jeg har nok svaret før turen er omme.

TURKAMERAT AV DEN GODE SORTEN.

– Hei, Egill her! sier en mørkhåret kar og skyter ut lanken. Et svært godt førsteinntrykk. Høflig, ryddig klesstil og tilsynelatende god hygiene.

Vi hopper inn i Alfaen og legger ut på motorveien sør-østover. Et stykke nedover i Sverige møter vi Christer, som for anledningen er passasjer i en Nissan GT-R, »

Hva er bedre enn en Nissan GT-R på Autobahn? To Nissan GT-R på Autobahn, så klart!

Egill bedrer aerodynamikken flere hakk ved å krøke seg sammen bak rattet



eid av Chante Hovsepien. Sistnevnte, en svenske oppvokst rett ved Mantorp Park og som bokstavelig talt lever for bilkjøring, er ansvarlig for å knuse turens første fordom. Jeg forventer et heslig Stureplan-vesen, men nei da. Han jobber som kranmontør, snakker fra leveren og gjør en genial Schwarzenegger-imitasjon. Men han er sikkert unntaket. Jeg forbereder meg på ubehag når vi møter resten av følget ved en Ferrari-forretning i Malmö. Her henter en av svenskene ut en splitter ny 458 Italia. Denne skal han kjøre inn på Autobahn ned til Spa Francorchamps, for så å ta den ut på banen! Det høres ikke akkurat ut som en gjennomsnittlig Ferrari-eier, tenker jeg i det vi gasser ut på motorveien igjen.

1,4 LITER – 225 KM/T

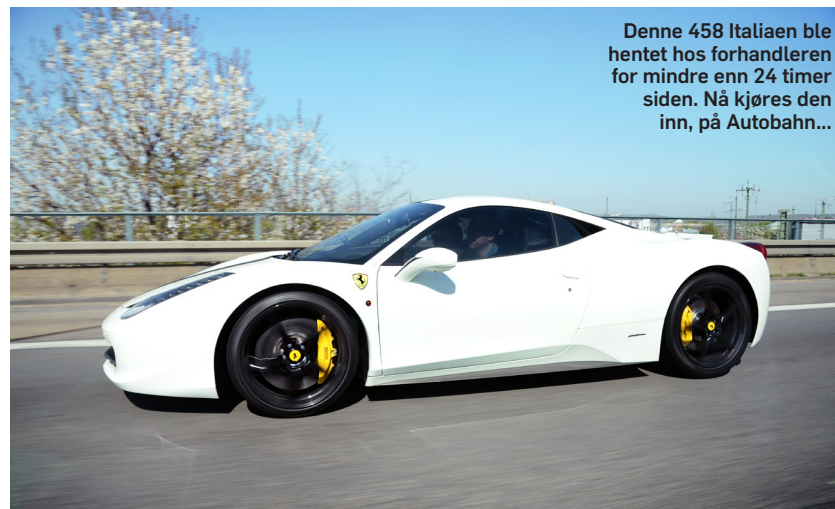
Etter en overnatting i Hamburg med ufrivillig tur til Reperbahn – et pornografisk freakshow av et område («take us to a nice place, mister taxidriver») – ligger vi på Autobahn. Først i frustrerende mandagstrafikk på anorektiske innsnevringssider side om side med svære kontinentale trailere. Den smale Alfaen lister seg forbi, noe de brede superbilene ikke tør. 1-0! Etter hvert kommer vi oss vekk fra byen og finner det herlige, blanke skiltet med diagonale striper. På tide å finne ut om Giuliettaen kan henge seg på det celebre selskapet. «There's no substitute for cubic inches», har amerikanerne sagt i omtrent to hundre år. Her har vi en 1,4-liters motor som yter 170 hestekrefter. Når nåla etter mye om og men runder 225 km/t med to passasjerer og masse bagasje, kan det vel trygt sies at «jenkarna» har tatt feil enda en gang. I tillegg cruiser vi lett i 200 km/t uten rattkorreksjoner eller høy puls. Samtaler kan holdes i vanlig volum helt opp til toppfarten. Forbruk på 0,9 i snitt er heller ikke ille i disse hastighetene. Bra førsteinntrykk!

SPA FOR AUTOFILE, BOKSTAVELIG TALT.

Etter en dag i kortbukse med 27 grader og strålende sol, er det trist å våkne opp i den belgiske byen Spa til gråvær og åtte grader. Området er fullt av varme kilder, noe romerne kalte Aquae Spadanae. Graver vi videre i opphavet, >>



Alfaen
topper på
225 km/t!



Denne 458 Italiaen ble hentet hos forhandleren for mindre enn 24 timer siden. Nå kjøres den inn, på Autobahn...



Med et slikt reisefølge forsvinner kilometerne lett. Hva var egentlig mest underholdende – banekjøringen eller transportetappene?

Turtle Wax HAR PRODUKTER FOR "FEINSCHMECKEREN" ...

BLACK BOX

Fjorårets suksesslansering!

Komplett kit med lakkrens, detaljer og voksprodukt – alle med svarte fargepigmenter! Et super produkt for svarte biler!



TURTLE CLAY BAR

Den geniale leiren fra Turtle Wax - nå også i single-forpakning!



Kit

Alt du trenger for å fjerne "nupper" og annen vanskelig smuss fra bilens lakkflater samlet i en og samme forpakning. Når tradisjonell lakkrens ikke er tøff nok er Clay Bar det rette produktet!

Single pack





Alfaen trivdes på våt asfalt og holdt følge med Porschene. Under: Ron Simons, turens instruktør med glimt i øyet,



Over: Å sitte på i en Ferrari 458 Italia i fri utfoldelse på en Formel 1-bane, ble et minne for livet!



finner vi det latinske ordet «spargere», som betyr «å vanne» eller «fuktiggjøre». Sånn sett er vi helt innenfor i dag. Første post på programmet er en gjennomgang av banen med instruktør og raceguru Ron Simons, avsluttet med den herlige og enkle formaningen «please, don't fuck up».

Så bærer det ut på banen. Det blir fort tydelig at været stiller til vår fordel. De færreste tør å trække på i svingene. Vi kan derimot gi flatt jern fra inngang til utgang. Alt holdes i sjakk av DSTC-systemet og den elektroniske Q2-diffbremsen. At stabilitetssystemet ikke kan skrus av, gjør ingen verdens ting. I Dynamic-modus tillater bilen såpass mye hjulslipp at vi faktisk aldri merker at systemene slår inn, med unntak av panisk nødblinding under hver nedbremsing. Etter hvert som sporvalget begynner å sitte, må til og med de grommeste Porschene slippe den lille Alfaen forbi. Herlig!

– VIL NI ÅKA MED NÅGRA VARV?

Spørsmålet kommer fra Mikael Berglund, eier av den hvite 458'en. To minutter senere sitter jeg fastspenn i bøttestolen som et stort spørsmåls-tegn. Er svensken vel bevart? Vi får tommel opp, ruller ut på banen og glir lydløst over asfalten – stillere enn Alfaen i cruise fart.

– Vi måtte bara släppa en Porsche forbi, förklarar han litt unnskyl-dende. En 911 Turbo skjærer av gårde, og så bryter alt helvete løs. Jeg hadde regnet med at den våte asfalten ville skremme Mikael fra å gi full pinne, men vi raser nedover mot Eau Rouge, en beryktet sjikane som kan sette ut den mest erfarne sjåfør. Heldigvis sperrer 911'en veien, og gjerne Mikael må slippe opp. Men bare til sjikanen er slutt. Så bærer det ut på langstrekka, en slak oppoverbakke der Alfaen greide 180 km/t før nedbremsing. Nå passerer vi 280!

– Jeg tror vi sier det er greit, stotrer jeg når vi nærmer oss innkjøringen til pitlane.

– Vadå, har du blitt åksjuk? Mikael skotter bort på meg og møter et likblekt ansikt. Å se veien gjennom søkeren på kameraet i disse hastighe-tene, er som å skambanke balansenerven med flisete balltre. Han skjøn-ner alvorret og ratter 458'en inn med et gedigent flir.

GIULIETTAEN BLOMSTRER PÅ RINGEN

Etter en kort, men fantastisk kjøretur fra den lille belgiske byen til den enda mindre tyske landsbyen Adenau, kan jeg konstatere at magen fort-satt ikke henger helt med. Uggen eller ikke, i dag er det Nordschleife for alle penga! Banen er åpen i tre timer på ettermiddagen. Været er på bedringens vei, men regnbyger kommer og går – slett ikke uvanlig her i Rhindalen.

Bremsene på Giuliettaen har det dessverre ikke helt bra. De harde nedbremsingene på søkkvått underlag har ført til raske oppvarminger og nedkjølinger. Resultatet er kast i begge skivene foran. Ikke farlig enda, men vi har fortsatt to banedager igjen. Vil den tåle de drøye 20 kilome-terne rundt Nordsløyfa? La oss finne ut. Egill har heldigvis mye erfaring fra tidligere banekjøringer her, så vi veksler på å sitte bak rattet og deler råd og sporvalgstips. Vi skjønner straks at dette ikke er en vanlig kone-bil. En Alfa 159 er en tung, plantet og beregnelig vogn som ligger støpt uansett hva du gjør. Giulietta er stikk motsatt. Det nykon- >>

«Jeg hadde regnet med at den våte asfalten ville skremme Mikael fra å gi full pinne (...) Nå passerer vi 280!»

MOMO
I T A L Y



MOMO Revenge



MOMO Next



MOMO Win 2



MOMO Drifting



MOMO Nero



MOMO Shield



MOMO King gearkuler

FELGIMPORT
post@felgimport.no • www.felgimport.no

struerte chassiset danser, hopper og spretter rundt svingene. Ikke på en dårlig måte, du kan faktisk bruke denne egenskapen til å hente grep og fart. Mye av moroa ligger i den avanserte multilink-bakstillingen, som gir en helt spesiell fjæringodynamikk. Resultatet er den mest kurveglade Alfaen jeg noensinne har kjørt. Og igjen, forhjulstrekk med diffbrems viser seg å være en fordel på det vekslende underlaget. Før vi vet ordet av det, har de tre timene passert. Men vi er mer enn fornøyde etter å ha klokket Alfaen inn på 8,59!

CRUISE I KARIBIEN, ELLER ...

Turen bærer videre. En fuktig kveld i Amsterdam – en fin sjanse til å lære mine turkamerater å kjenne. Jeg la ut på turen med en ryggsekk full av fordommer mot folk som kjører dyre biler. Etter hvert blir det tydelig hvor feil jeg har tatt. I Sverige handler ikke eksotisk bilhold om å være stinn av gryn. Bilene er såpass lavt priset at det bare er snakk om prioriteringer. Nitti prosent av reisefølget har vanlige jobber og gjennomsnittlig inntekt, men velger å bruke pengene på sin største lidenskap. Turer som denne forener likesinnede på en måte som tilfeldige banetreff og messer ikke kan komme i nærheten av.

– For de 16 000 kronene denne turen koster, kan jeg sikkert få et ålreit cruise i Karibien. Men jeg lever mye lenger på opplevelser som dette. Kjøringen, kameratskapet, moroa – dette er mye mer verdt, sier Egill i et reflektert øyeblikk. Jeg må si meg enig i påstanden.

ZANDVOORT: FART, SAND OG EN SVÆR LEGO-MANN.

Den lille byen med 10 000 innbyggere er kjent for tre ting: Formel 1-banen, nudiststrender og en mystisk 2,5 meter høy Lego-mann som ble skylt opp på stranden for fire år siden. Fortsatt har ingen gjort krav på den, så hvis du savner en gigantisk Lego-mann med røde bukser og blå skjorte, er det bare å hente den ved pølsebua på stranda.

Vi ankommer banen som er idyllisk plassert midt utpå sanddynene ved kysten, og været er endelig på vår side. Det er derimot ikke bremsene. Å bruke midtre pedal i høy fart, forårsaker en lyd som minner om luftbremsen på en trailer i nedoverbakke, i tillegg til dramatisk vibrasjon i rattet. Denne siste banekjøringen blir derfor rimelig begrenset, og vi velger å parkere etter noen timer for å spare bremsene til hjemreisen, og heller sitte på med andre. Chantes Nissan GT-R, for eksempel. Med modifisert motorstyring og eksos leverer den over 600 hestekrefter. Døgnferske bremses og



Det koster ikke mye å ta seg godt ut!

Vær sporty, ha det moro, ha det råeste i gata, kjør forbi køen, kom raskere på jobb, raskere hjem, parker gratis, parker raskere, parker nærmere, gratis i bompengeringen ...

Ikke vær så streng med deg selv - gjør det du har lyst til!



Nordisk mester Carl Berthelsen

GSX-R750

Låneeksempel

Terminbeløp pr. mnd. inkl. gebyr

1.815,-

Pris kr 194900. 150Hk. Kontantandel/innbytte kr 68215. Finansiert beløp kr 130408. Perioder totalt: 96. Nominell rente 6,1%. Effektiv rente: 8,7%. Kredittkostnad kr 47565. Kredittkjøpspris kr 242465.

GSX-R1000

Låneeksempel

Terminbeløp pr. mnd. inkl. gebyr

1.987,-

Pris kr 214900. 185 Hk. Kontantandel/innbytte kr 75215. Finansiert beløp kr 143408. Perioder totalt: 96. Nominell rente 6,1%. Effektiv rente: 8,48 %. Kredittkostnad kr 51026. Kredittkjøpspris kr 265926.

GSX-R600

Låneeksempel

Terminbeløp pr. mnd. inkl. gebyr

1.335,-

GSX-R600 34 Hk. Pris kr 138900. Kontantandel/innbytte kr 48615. Finansiert beløp kr 94008. Perioder totalt: 96. Nominell rente 6,1%. Effektiv rente: 9,67%. Kredittkostnad kr 37873. Kredittkjøpspris kr 176773.

GSX-R600

Låneeksempel

Terminbeløp pr. mnd. inkl. gebyr

1.601,-

Pris kr 169900. 126 Hk. Kontantandel/innbytte kr 59465. Finansiert beløp kr 114158. Perioder totalt: 96. Nominell rente 6,1%. Effektiv rente: 9,06%. Kredittkostnad kr 43238. Kredittkjøpspris kr 213138.

Alta Motorsenter AS

Autosalg AS

Bergen MC Center AS

BIKERSTREET AVD. SUZUKI AS

Båt og Motor AS

Cross Centeret Snellingen A/S

Drammen Båt & Mc Senter AS

Elvsaa Motor og Fritidsenter AS

Førde Motorsport AS

Gjøvik Motorservice AS

Gullhagen Motorservice AS

Hmv Maskin AS

Høiden MC-Senter A/S

Kårbo Sport & Motor A/S

Lakselv Motor AS

Leere's Motorsport A/S

Lundamo Auto AS

Mc & Fritidssenteret AS

MC Butikken A/S

MC Oslo A/S

Memo A/S

Motorcenteret AS

Motorspeed AS

Motorsyklisten A/S

Motor-teknikk Kristiansand AS

Narvik Sentralverksted AS

Norcart AS

Øsebakken Motorservice

Riseberg MC

Sjø & Fritid Mo i Rana AS

Solbergs Motorsport A/S

Tromsø Motorcenter AS

Verdal Båt Scooter & MC AS

Zigo MC A/S

Aronnskjosens

Herman Dahlsgt. 1

Nygårdsgt. 94

Hillevågveien 34

Havneveien 30-32

Verkseier Furulundsvei. 11

Strandveien 37

Verftsgata 2 - 4

Storehagen 3

Amsrudvegen 2

Industriområdet

Regimentsvegen 14

Ryggeveien 121

Breiviksveien 42

Karasjokveien 214

Mossevn. 47-49

Håkon Magnussonsgt. 5

Gomsrudveien 120

Ferkingstadgata 16

Grenseveien 69

St. Olavsgt. 22

Billingstadsletta 83

Hovemoen. 45

Svartedalen 1, Heiane

Barstølveien 6 A

Verkstedbakken 17

Industriveien 25

Teknikergt. 16

Gurudveien 21

Midtre gate 4

Breivika Ind.v. 47

Tromsøysundveien 22

Kjærhaugveien 2

Klubboholmen 9

ALTA

VADSØ

BERGEN

STAVANGER

RYPEFJORD

OSLO

MJØNDALEN

MOLDE

FØRDE

HUNNDALEN

ÅL

VOSS

MOSS

BERGEN

LAKSELV

FREDRIKSTAD

TRONDHEIM

KONGSBERG

HAUGESUND

OSLO

TØNSBERG

BILLINGSTAD

LILLEHAMMER

STORD

KRISTIANSAND S

NARVIK

KONGSVINGER

PORSGRUNN

ASKIM

MO I RANA

ÅLESUND

TROMSDALEN

VERDAL

HARSTAD

78 44 99 50

78 95 29 15

55 33 64 50

51 82 74 76

78 40 77 50

23 17 79 80

480 22 480

71 25 95 95

41 53 42 45

61 13 50 00

91 52 15 10

56 52 91 30

69 23 6040

55 32 79 40

78 46 47 77

69 31 79 59

73 80 23 00

32 76 34 00

52 73 72 00

23 03 97 00

33 33 39 00

66 85 70 00

61 26 80 00

53 41 42 11

38 07 49 90

76 96 36 09

94039006

35 55 88 66

69 88 67 00

75 14 07 99

70 14 95 95

91 373 389

74 07 22 88

77 05 79 00

ole@altamotorsenter.no

salg@autosalg-as.no

info@bergenmccenter.no

suzuki@bikerstreet.no

salg@batogmotor.no

jorn.snellingen@snellingen.no

bjorn@baat-mc.no

post@elvsaa.no

arve@fordemotorsport.no

post@gms-as.no

post@guilhagen-motor.no

jan.arthur.hagen@hmvvoss.no

jfre-kr@hoiden-mc.no

karbosport@bikerstreet.no

lakselv.motor@motornorge.no

firmapost@leeres.no

post@lundamoauto.no

jarle.ekra@mc-fritidssenteret.no

salg@mcbutikken.com

kaare@mcoslo.no

post@memo.as

salg@motorcenteret.no

roger@motorspeed.no

motorsyk@online.no

rikard@motor-teknikk.no

rs@nsv.as

post@norcart.no

post@osebakken.no

post@risebergmc.no

sjoogfritid@rananett.no

post@solbergs-motorsport.no

post@tromsomotorcenter.no

ove@vbsmc.no

zigomc@zigomc.no



www.erling-sande.no

Takket være Egills baneerfaring, ble mang en tilskuer imponert over Giuliettaens ferd rundt Zandvoort



Ikke alle kom helskinnet gjennom turen. Denne Corvetten fikk seg en tur i rekkverket etter å ha prøvd å henge på Chantes GT-R...

girkasseolje skader heller ikke. Han går rett i strupen på en trimmet Corvette Z06, noe som legger til rette for et helrätt oppgjør. Resultatet blir en rundetid på 1,57. Og forbruk på 7,8 liter på mila. Jeg vet ikke hva som er mest fascinerende.

MURPHYS LOV?

Denne uka har gått fort, i ordets rette forstand. Den vemdige hjemreisen har kommet. Vi har pakket bilen og skal øyeblikkelig kjøre ut av parkeringshuset på Okura Hotel i Amsterdam. Alfaen har overrasket både oss og det fartsvante reisefølget.

– *Utrolig at alt har gått så bra, med tanke på all banekjøringen*, sier jeg til Egill idet jeg fyrer opp bilen og rygger rett inn i murveggen bak med et smell. Den sto visst i revers. Egill velger ikke å le. Det var klokt.

Ti timer senere sitter vi på ferga med det særdeles passende navnet Superspeed, i god fart fra Hirtshals til Larvik. Etter å ha dundret rundt Spa, Nordschleife og Zandvoort i over 200 km/t uten en skramme, føles det ubeskrivelig meningsløst å legge igjen lakk i et parkeringshus rett før hjemturen. Men det var også den eneste nedturen på reisen. Vi kommer hjem med utrolige minner, knuste fordommer og venner for livet.

I tillegg har Giuliettaen kommet under huden på oss. Den manglende sidestøtten var litt upraktisk på bane, men nå sitter vi etter 4000 kilometer uten en eneste sliten muskel i ryggen. Alfa har laget en familiebil som du kan kjøre behagelig rundt i Europa, i tillegg til å ta ut på bane og holde følge med reindyrka sportsbiler. At den høstet nesten like mange blikk som sine langt dyrere turkamerater, sier også en del. Misforstå meg rett; på papiret er ikke Giulietta noen bedre bil enn for eksempel en Golf eller Ford Focus. Men ville vi sittet på Superspeed som to solstråler hvis vi hadde kjørt en Golf?

Det tviler jeg på. ▲



Å se en Ferrari Enzo på bane, er ikke alle forunt. Hvis du blir med på en slik tur, er sjansene derimot store.

« Ville vi sittet på Superspeed som to solstråler hvis vi hadde kjørt en Golf? Det tviler jeg på. »

