

Möt Sveriges nästa

ALLT OM BILEN

KOMBI-TEST



STJÄRNA
MARCUS ERICSSON

Teknikens Värld

VW GOLF
MÖTER FYRA
HETA RIVALER



Nr 1 | Årg. 63 | 22 dec 2009 | Pris 59 kr | Norge 69 nkr | Finland 7,40 euro

Världens häftigaste bil!

PROV

Vi har kört nya Mercedes SLS AMG

**Seat Leon
Cupra R**

Tredje generationen
håller vad den lovar



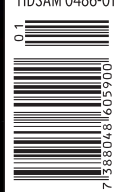
**Elbilen dyrare
än du tror!**

Sex nya modeller 2010
- nu kommer elbilarna
på riktigt!



**PREMIÄR FÖR
NYA AUDI A8**

TIDSAM 0486-01



www.teknikensvarld.se

DESSUTOM! Bilspionen - Kia Venga - Peugeot 207 - Nya smarta krockkuddarna - Begagnad Mini Cooper

Tänk er en störtbur på hjul med mittmonterad motorcykelmotor och fyrhjulsdrift, allt klätt i en plastkaross i 80 procents storlek – där har ni lyckopillret Mini-Fiesta. Men exakt vad ska den explosiva skapelsen användas till?

Peter Erikssons ord ringer i mitt huvud samtidigt som den ilska Suzuki Hayabusa-motorn bakom ryggen vrålar upp mot 10 000 varv. "Varför ska en tävlingsbil egentligen vara större än så här?"

En synnerligen intressant frågeställning från bilens konstruktör och när jag kastar bilen runt den tigha lilla slingan på taxibanorna vid Lunda flygfält blir den än mer aktuell: en fullstor rallybil hade knappt fått plats vid de tigha vändningarna.

Från min mittmonterade sittposition får jag gång på gång tänka om. Bilen är inte fullstor och det är svårt att vänja sig vid. Men den härligt aggressiva körstil som bilen framtvingar är ack så underbar och beroendeframkallande, den lilla röda driftas runt kurvorna på fulla ställ. Om det är den mest effektiva vägen till snabbast varvtid spelar ingen roll för detta är bilhumor när den är som allra bäst. Men exakt varför bygger man en Ford Fiesta i 80-procentig storlek?

– Tanken var precis som jag sa, varför ska man ha en tävlingsbil som är större än denna? Den fyller alla funktioner

som ett tävlingsredskap ska göra, men inget mer. Varför ska man ha plats för packning och passagerare i en rallybil?

Visst ligger det något i vad han säger, något som brittiska Radical även tagit fasta på. Deras racersportvagn i tre-kvartsskala med just motorcykelmotor har sedan sent 1990-tal varit en stor succé med fulla startfält lite här och var i Europa. Så även i Sverige. Men tävlingar med Mini-Fiestor är inget som lockar Peter. I alla fall inte just nu.

– Just nu har jag svårt att se ett startfält med bilar som ska göra upp om segern. Vi förde lite samtal med SSK om att köra en serie, men det slutade vid just en



Peter Eriksson ger instruktioner inför ...



... och så här glad såg Linus ut efter körningen.

Text **Linus Pröjtz** Foto **Patrik Lindgren**

tanke. Då är det bättre att köra bilarna en och en på tid, fast någon fast plan för hur de ska användas har jag inte riktigt.

OCH DET ÄR just det som är så fascinerande med Peter och hans projekt. Han har konstruerat och byggt en helt fantastiskt liten bil under en herrans massa år och när den nu är klar verkar han inte ens stressad över att inte ha framtiden ristad i sten. Det är så man blir avundsjuk på lugnet i hans personlighet, men det blir kanske så efter ett liv i motorsporten. Rallyverksamheten byttes mot rallycross och under mitten av 90-talet härjade han med en egenbyggd Ford Escort Cosworth i division 1 tillsammans med Kenneth Hansen och grabbarna. Men redan då fanns tanken på den lilla tävlingsbilen, även om det skulle dröja till början på 2000-talet innan tankarna började ta form på allvar.

– Först var det ett hobbyprojekt, men 2005 sålde jag min del i den mekaniska verkstaden jag varit del av sedan 1983 för

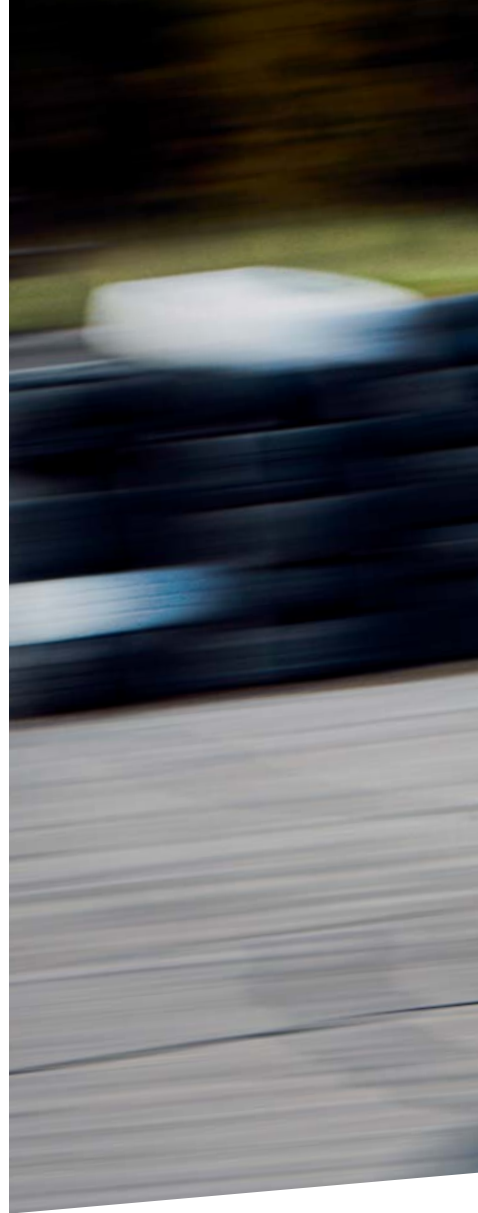
"Bland det roligaste

att satsa helt och hållet på Mini-Fiestan.

Frukten av hans arbete står röd och grann och svalnar i höstrusket. Det första intrycket är att bilen är välbyggd. Välbyggd och enkel. Var sak på sin plats, inga onödiga prylar och en genomtänkt konstruktion. Och framför allt – inga nödlösningar. Både en och annan "hemmabyggd" bil har korsat Teknikens Världs väg och de allra flesta brukar ha någon eller några konstiga lösningar som "skulle ha varit fixade redan, men vi hann inte riktigt". Men inte här. Den känns, banne mig, fabriksbyggd!

– Jag började konstruera saker redan som liten, sedan har det bara fortsatt.

Men vad har varit svårast att få till, du





jag kört!"



Med ungefär 650 kilo inklusive förare blir explosiviteten av sällan skadat slag, inte minst när den 185 hästar starka motorcykelmotorn varvas mot 10 000 r/min.

MOTOR Bensin 4-cyl tvärställd radmotor, två överliggande kamaxlar per cylinderrad, 4 ventiler per cylinder. Kompression 11,0:1. Borrning/slag 81/63 mm, cylindervolym 1300 cm³. Max effekt 185 hk (136 kW) vid 9700 r/min, max vridmoment 146 Nm vid 7680 r/min.

KRAFTÖVERFÖRING Mittmotor, kedjedriven fyrhjulsdrift. 6-växlad sekventiell låda.

FJÄDRING/HJULSTÄLL Skruvfjädring och krängningshämmare fram och bak. Dubbla tvärställda länkar per sida, centralt monterade stötdämpare/fjädrar som aktiveras med tryckstänger.

STYRNING Kuggstäng, 2 rattvarv.

BROMSAR Ventilerade skivbromsar fram och bak.

HJUL Fälg 7 tum, däck 175/55 R15.

MÅTT/VIKT (cm/kg) Uppgifter för axelavstånd, längd, bredd, höjd och spårvidd f/b saknas. Tjänstevikt cirka 650 (inklusive full tank plus förare på 75 kg). Tank 16 liter.

FARTRESURSER* Toppfart 200 km/h. Acceleration 0-100 km/h 3,75 s.



De 175 millimeter breda däcken ger inte så mycket grepp och tur är väl det. Mini-Fiestan körs med fördel på sladd!



måste ju ha kört huvudet i väggen flera gånger under byggets gång?

– Jag vet inte... jag har lagt ner jättemycket tid på att komma rätt från början, verkligen varit noggrann och försökt tänka ett par steg framåt hela tiden. Därför har det inte blivit några stora problem och jag är faktiskt förvånad själv över att det gått så bra.

TVÅ LÄNGSGÅENDE aluminiumprofiler tillsammans med störtburen står för de bärande elementen och mitt i allt sitter Hayabusa-motorn på 185 hästkrafter monterad på tvären. Den varvglada lilla pjäsen är kombinerad med sin sexväxlade sekventiella motorcykelväxellåda och bakaxeln drivs via kedjedrift. Sedan kommer vi till det riktigt intressanta – fyrhjulsdriften. Enkelt uttryckt är det två kedjor som går framåt från bakaxeln, en som går till vänster och en

som går till höger framhjul. Med andra ord är drivningen helt stum, eller spär rad om ni så vill och alla hjul roterar alltid lika snabbt.

Stötdämparna från Öhlins och fjädrarna är monterade centralt i bilen och aktiveras genom tryckstänger. I övrigt består både fram- och bakvagn av dubbla tvärställda länkar per sida – alla detaljer är konstruerade av Peter. Här är gott om snyggt laserskurna aluminiumdetaljer och svetsningarna skäms inte för sig. Utanpå allt detta sitter en plastkaross à la förra generationens Ford Fiesta i 80-procentig skala.

– Jag konstruerade en maskin som i ena änden läste av Andrés Erikssons rallycrossbil och i andra änden fräste fram en gjutplugg i 80-procentig storlek. Jag fick ta en halvcentimeter i taget...

Fördelen med konstruktionen är att axelavstånd lätt kan justeras och karossen sitter fäst vid fyra punkter. Alltså är det ingen stor sak att ta fram en ny kaross

Att ta sig in i Mini-Fiestan är speciellt – framrutan är öppningsbar och jag kliver rakt ner i sittbrunnen.

”

och byta form på bilen. Alltså, det är ingen stor sak för en kille som Peter.

Att kliva i Mini-Fiestan är lite speciellt. Störtburen tar plats och en dörr i 80-procentig storlek skulle ha inneburit ett jättetrångt insteg. Så i stället är framrutan öppningsbar och jag får kliva rakt ner i sittbrunnen. Ratten går att ta av och för en man i sina bästa år av typiskt medelsnitt som jag, är processen att ta plats i den fast monterade racingstolen med sexpunktsbälte förvånansvärt enkel. Justermöjligheter finns hos pedastället, men just nu är allt bra. Så jag startar upp och rullar ut på den allt mer upptorkande banan.

GIVETVIS ÄR bilen explosiv, den väger runt 650 kilo med mig i och med 185 hästar sticker det iväg. Men det är just fyrhjulsdriften kombinerat med de 175 millimeter smala året-runt-däcken med dåligt grepp som gör det så kul. Visst fungerar det att styra bilen in i kurvorna, men att använda kraften för att drifta bilen runt sin egen axel – där har ni den



Mittmonterad förarplats är udda, men absolut inte fel. Linus njuter i fulla drag.

vägvinnande stilen. Och på en bana bestående av tre 180-graderskurvor i olika radier blir det gott om drifting. Allra mysigast är den snabba vänstern som tas fullt på tvåan samtidigt som vägen framåt nästan betraktas genom sidofönstret. Det här är sjukt kul! Något som deltagarna i Racekampen också skrev under på. Racekampen är en tävling som Peter och hans bror Johan anordnar, tillsammans med motorklubben Rasbo MK, där de fyra Mini-Fiestorna körs av både kändisar och doldisar från motorsportvärlden. En och en fick de tävla mot klockan och av de tolv tävlande var Christer "Cralle" Lindholm snabbast.

Tanken är att den här tävlingsformen ska återkomma även 2010, att förarna får göra upp en och en mot klockan i identiska bilar. Fast då kommer det troligtvis att vara flera kvältävlingar under säsongen innan finalen, men exakt hur framtiden ser ut är som sagt inte riktigt säkert. Men oavsett är han något på spåren, Peter Eriksson.

För det här är bland det roligaste jag någonsin har kört.



Chassi:
Aluminium/stål
Glasfiberkaross

Motor:
Suzuki Hayabusa 1300
185hkr 6 växlad

Fyrhjulsdriven
Vikt: 550 kg



Detaljarbetet är supersnyggt, Mini-fiestan ser allt annat än hemmabyggt ut. Fyrhjulsdriften bygger på kedjor som driver både bak- och framaxeln. Efter alltför få varv på banan (enligt Linus själv) konstaterar han att Mini-Fiestan är det bland det roligaste han någonsin rattat.