

2008 BMW X6
3.0 XDRIVE 35I AUT.
KM 93.000



MLA-GRUPPEN
Passion for cars
Pre-owned by MLA-Gruppen

Se mere på:
mlagruppenpreowned.dk

BØRSEN. BILER

Superbil fra Danmark med 770 hk

Kleemann er et mindre dansk firma, som specialiserer sig i kompressortuning af Mercedeser. Som det første medie i verden tester Børsen Biler deres seneste kreation. **Side 4-6**



Foto: Anders Richter

8 Har plads til 470 liter i bagagerummet
En helt ny Peugeot 308 skal skabe ravage i Golf-klassen



Online Porsche Service

porscheservice.dk

Porsches to autoriserede Porsche Centre introducerer Porsche Servicepakker til Porsche ejere og deres forskellige modeller. Masser af andre inspirerende Porsche tilbud findes på Porsches autoriserede servicesite.



Mere luft under mågevingerne

Et kompressorsæt fra den danske tuner Kleemann blæser effekten helt op på 770 hk i den underskønne Mercedes SLS AMG med de karakteristiske mågevingedøre

TUNING

Af Christian Richter, foto: Anders Richter

Et orange symbol blinker febrilsk i midten af speedometeret. Den Le Mans-røde Mercedes SLS AMG forsøger at fortælle mig, at den ville om-danne bagdæk-kene til tyk røg, hvis ikke den blev holdt tilbage af de elektroniske systemer, som stabiliserer bilen. Og for en gangs skyld har jeg ikke den fjerneste lyst til at slå dem fra. Ikke i denne bil.

Det her er nemlig ikke nogen helt almindelig SLS AMG, hvis man da kan bruge ordet "almindelig" i sammenhæng med en af tidens mest elegante sportsvogne, som koster godt fire mio. kr. på danske plader og har 571 hk i standardtrim.

Men netop denne SLS AMG er blevet opgraderet ganske væsentligt af det danske tuningsfirma Kleemann A/S.

Efter endt arbejde har de målt bilen på et rullefelt. Re-

sultatet viser, at den nu har en ydelse på mastodontiske 770 hk – 70 hk mere end en Lamborghini Aventador.

Da jeg lægger speederen fladt mod gulvet på en motorvejstilkørsel, er jeg ikke i tvivl om, at de må have målt rigtigt.

Kraftfuld kompressor

Accelerationen er ganske enkelt af en anden verden. I løbet af ca. 3,3 sekunder flyver speedometeren forbi 100 km/t, og hvis ikke det var for de danske fartgrænser, ville bilen ramme 200 km/t efter 9,3 sek., lyder det fra Kleemann.

Hemmeligheden bag de små

200 ekstra hestekræfter er en eftermonteret kompressor, som ligger placeret midt mellem de to cylinderrækker på den store 6,2-liters V8-motor.

Og her er firmaet fra Farum på hjemmebane, for Kleemann har arbejdet med kompressor-tuning siden slut-firserne, og netop Mercedes-motorer er virksomhedens speciale.

Placeret i SLS'ens sorte lædersæde med begge hænder knugende om det Alcantara-beklædte sportsrat er følelsen da også helstøbt.

Fartressourcerne og kræfterne er håndgribelige beviser på, at bilen er markant kraf-

tigere end standardudgaven. Alligevel virker den så harmonisk og solid, som var det en fabriksbil. Her er ikke nogen mislyde eller overraskelser i form af kræfter, der pludselig kommer hamrende.

Faktisk er momentkurven ekstremt lineær, så motoren leverer bare mere og mere power, jo flere omdrejninger den får. Først helt oppe ved omdrejningsbegrænseren leverer den sine maksimale 770 hk ved 6600 o/min. Herefter kvitterer gearkassen lynhurtigt ved at lægge et gear mere ind.

Lynhurtige gearskift

Det bevirker, at omdrejningstælleren bliver banket tilbage til lige under 5000 o/min, hvor motorens moment til gengæld ligger på sit højeste niveau med over 800 Nm.

Den proces gentager sig seks gange, før bilen banker mod omdrejningsbegrænseren i sit syvende gear. Da Kleemann har fjernet bilens fartbegrænser, vil speedometeret på dette tidspunkt vise 356 km/t.

Selve gearkassen er der ikke

pillet ved. Det er en dobbelt-koblingsgearkasse med automatiske skift, som kommer fra tyske Getrag, og som også bliver brugt i Ferrari California.

Den er i stand til at skifte ganske blødt og glidende, når det lille drejhjul på midterkonsollen er indstillet til komfort. Sæt den i Sport+ eller i den manuelle indstilling, og

rundt i kompressoren, og så sender den gradvist mere luft ind i motoren, efterhånden som den tager omdrejninger.

På et frit stykke motorvej bremses jeg bilen ned til den tilladte minimumshastighed og trykker så sømmet i bund for at mærke accelerationen. Bilen trækker fuldstændig jævnt, og det tager ikke meget

Accelerationen er ganske enkelt af en anden verden. I løbet af 3,3 sekunder flyver speedometeren forbi 100 km/t

skiftene bliver markant hurtigere og hårdere, når tingene skal gå rigtig stærkt. Med 770 hk er disse indstillinger ikke ligefrem egnede til bytrafik.

Af hensyn til gearkassen er kompressoren indrettet, så den ikke blæser luft ind i motoren for fuldt tryk fra lave omdrejninger. En ventil sørger for, at luften først bliver ledt

mere end et blink med øjnene, før farten er deroppe, hvor de store kulfiberbremses må tages i brug. Der er ikke nogen tøven i leveringen af kræfter, som en stor turbo ville kunne give.

Lydmæssigt er der ikke noget hvin fra kompressoren, som jeg havde forventet.

Fortsættes side 6

FAKTA | Kleemann Mercedes SLS AMG

■ Opbygning	Sportscoupe, baghjulstræk, 7-trins dobbeltkoblingsgearkasse
■ Motor	V8, 6,2 liter, 32V, kompressor, 770 hk ved 6600 o/min, 845 Nm ved 4450 o/min
■ Præstationer	0-100 km/t ca. 3,3 sek., topfart 356 km/t, forbrug bl. kørsel ca. 7,5 km/l
■ Dimensioner	Længde/bredde/højde 464/194/126 cm, vægt ca. 1725 kg, bagagerum 176 liter
■ Pris	4.009.900 kr.(bil) / 244.000 kr. + moms (kit)



De specialbyggede udstødningsrør afgiver en himmelsk larm. Et tryk på en knap dæmper lyden om nødvendigt.



Mågevingedørene er SLS'ens vartegn og leder tankerne tilbage på 300SL fra 1950'erne.



Den relativt komfortable kabine er der ikke lavet om på.



Øverst og længst tilbage mod forruden ligger Kleemann-kompressoren, som giver ca. 200 ekstra hestekræfter.

... Mere luft under mågevingerne

I stedet ligger der en lille fjernbetjening i midterkonsollen. Et tryk på den åbner spjældene i det specialbyggede udstødningsystem. Med åbne spjæld

Lyden er mere højfrekvent og sportslig end i standardbilen, der buldrer som en amerikansk V8

sender Kleemann SLS'en den mest himmelske og infernalske racerlyd ud over landskabet nord for Farum.

Udstødning med effekt

Lyden er mere højfrekvent og sportslig end i standardbilen, som har en buldren, der er mere i stil med amerikanske muskelbilers V8'ere. Med luk-

kede spjæld opfører den sig en smule mindre højrøstet.

Det er dog ikke kun for den sprøde lyd, at Kleemann har pillet ved udstødnings-systemet. Den vigtigste del af manøvreren har været at hente endnu flere hestekræfter ud af motoren. Fordi udstødningen tillader motoren at ånde friere og komme af med mere varme, har det nemlig været muligt at skrue yderligere op for kompressoren.

Udvendigt er det kun diskrete ændringer, Kleemann har foretaget på den elegante bil. Alufælgene er skiftet ud med Kleemann's egne, der er kommet et lille "K" på køleren, og flere detaljer er blevet lakeret sorte.

Inklusiv montering koster det 244.000 kr. plus moms at få foretaget ombygningen. Nå ja, og så skal du selv stille med en ny eller brugt SLS AMG.

biler@borsen.dk

Dansk importør sørger for 205 hk mere i Aston Martin

■ TUNING

Af Mikkel Thomsager, foto: Søren Juul

Det er formentlig de færreste, der ligefrem savner effekt i en 385-hestes **Aston Martin V8 Vantage**, men er det tilfældet, så er der kommet et nyt kompressor-kit, som øger effekten på den 4,3 liters V8-motor til hele 590 hk.

Det er et engelsk firma, der har stået for udviklingen af kittet, men den danske Aston Martin-importør har medvirket i processen og har efterfølgende fået agenturet for tuningskittet i hele Europa med undtagelse af England.

Advantage 600 hedder tuningskittet, der passer til Aston Martin's 4,3-liters motor, der ligger i V8 Vantage-modellen fra 2005 til 2008. Foruden at hæve effekten til 590 hk øger det også momentet fra 410 Nm til 600 Nm. Det stærkt forbedrede moment giver imponerende mellemaccelerationer. Den ekstra effekt er til stede allerede fra 1600 o/min, hvor den elegante coupé accelererer overnaturligt effektivt.

En 4,3-liters standard-Vantage kører fra 0-100 km/t på 5,0 sekunder og toppe ved 280 km/t. Den danske Aston Martin-importør opgiver ikke præstationer for den tunede model, men der er naturligvis tale om forbedrede præstationer, om end brændstofføkonomi og emission opgives til at være uændrede. Kittet monteres klar til brug for 224.900 kr.

Aston Martin Danmarks testbil, som Børsen Biler har prøvet, hæmmes af at være udstyret med Aston Martin's automatgearkasse, som skifter langsomt både op og ned. Det reducerer fartoplevelsen. En model med manuelt gear vil givetvis byde på større glæde.

Det gælder ikke mindst, hvis man, som producenten lægger op til, konverterer sin Aston Martin V8 med henblik på trackday-brug. I givet fald bør man benytte sig af muligheden for tillægsopgradering af bremserne (62.500 kr.) og måske en opgradering af undervognen (58.750 kr.), som også tilbydes.



Konverteringen af Aston Martin'en er omfattende. Bl.a. får motoren vandindsprøjtning for at give den ekstra køling.