

Dodge Viper



Från hyllad konceptbil till amerikansk bilikon.

Sedan debuten som konceptbil 1989 har Dodge Viper utgjort sinnebilderna av den amerikanska sportvagnen. Stor motor, tufft utseende, makalösa prestanda och kraftfullt motorljud gör den till en stolt bärare av amerikansk bilbyggartadition.

Viper-historien startade i mitten på 80-talet. Fem bilentusiaster på dåvarande Chrysler Corporation började tala om att tiden var inne för att göra en riktig, amerikanska sportbil. Resonemanget ökade genom hela företaget och på nolltid skapades Team Viper.

Redan från början slogs det fast att Viper skulle vara en kompromisslös, öppen, tvåsitsig sportbil med råbarkad motor, manuell växellåda och ett snabbreagerande chassi. Uttryckt i siffror skulle Viper klara noll till hundra kilometer per timma och stanna igen på mindre än 15 sekunder. 14,78 blev den officiella siffran när amerikanska United States Auto Club klockade bilen 1993.

Karossen skulle föra den amerikanska sportvagnens formgivning framåt – utan att göra avkall på de klassiska grundlinjerna med lång motorhuv och kort överhäng bak. Stora hjul var lika självklart som en V10-motor och en rymlig sittbrunn för två. Bland de bilar Chrysler använde som måttstock var klassiska Cunningham. Den racersportvagnen hade en gång i tiden gjorts i begränsad upplaga med HEMI-motor - som på 50-talet inte behövde skämmas för sig i sällskap med europeiska racersportvagnar.

Positiva reaktioner

Konceptbilen Viper RT/10 mötte publikens och motorjournalisternas kritiska blickar första gången fjärde januari 1989; på Detroit Motor Show. Reaktionerna var mer positiva än någon inom Chrysler Corporation vågat föreställa sig. "Önskeböckerna" fylldes med namn och inflödet i kassan tog helt nya proportioner. Några hektiska månader, fyllda med utvärderingar och samtal med underleverantörer, följde. Men det var först när dåvarande Chrysler Corporations styrelseordförande, Lee Iacocca, gav nycklarna till prototypen över ett konferensbord till VD:n för företaget, Bob Lutz, med ordet "GO!", som utvecklingen tog riktig fart. Redan i maj året efter meddelades från Auburn Hills att Chrysler Corporation skulle bygga Dodge Viper. Inom 18 månader skulle en bil stå klar...

Så fort beslutet var taget, började ett speciellt "plattform team" att skissa på bilen och förhandla fram avtal med en grupp egna underleverantörer. Inom en avgränsad del av Chryslers tekniska centrum jobbade entusiaster dygnet runt med att göra den första generationen Dodge Viper. Deras geografiska register innehöll adresser som Italien där aluminiummotorn göts till Nelson Ledges på Road Atlanta där varje teknisk komponent utprovades under verkliga förhållanden.

V10-motor

Modeller i liten och full skala gjordes och olika motorer provades. Ett tag tänkte teamet sig en V8-motor i Viper eftersom den motorbenämningen är för evigt förknippad med amerikansk bilbyggartadition. Men ganska snart bestämde man sig för att en V10-motor är rätt hjärta för ett fullblod. Men ingen hade väl tänkt sig en tung truckmotor i en sportvagn. I ilfart fick blocket gjutas om i aluminium och vikt sparas överallt där det gick. Den mäktiga V-10 motorn på 8,0 liter fanns nu på plats i Vipern,

1991 fungerade Viper RT/10 som så kallad Pace Car under det 75:e Indianapolis 500 och i december samma år släpptes den första produktionsbilen från linan i den nyetablerade New Mack Avenue-fabriken.

1992 visades den första produktionsfärdiga Vipern för publiken på det årets Detroit Motor Show - exakt tre år efter visningen av konceptbilen - och i april mottog Indianapolis Motor Speedway Hall of Fame en sådan i gåva.

Röd, svart, gul och grön samt blå

Från början var alla Dodge Viper röda, 1993 infördes svart som tillval. The Tonight Shows programledare, bilentusiasten Jay Leno, köpte den första i den nya färgen, som sedermera fått sällskap av gul och grön. I november 1995 flyttades produktionen till Conner Avenue-fabriken, Detroit, där Viper fortfarande tillverkas.

Viper GTS Coupé dök upp 1996 efter att ha visats som en aptitretare på Detroit-salongen två år tidigare. 1995 visades GTS upp i blått med två vita ränder över hela bilen. Det var på ett möte för Dodge Viper-ägare i kaliforniska Monterey. Med bilen följde ett erbjudande till inbjudna gäster att teckna sig för en exakt sådan bil. På premiärkvällen skevs lika många fasta beställningar, 1 700, som då motsvarade trekvarts års produktion av Viper.

Medan Roadstern var gjord för entusiaster som ville ha storm över mjället, utgjorde Viper GTS ett mera sofistikerat alternativ till den som ville ha en amerikansk bil med drag av Europas mest namnkunniga GT-bilar.

Även om Roadstern och GTS föreföll närbesläktade till det yttre, hade 90 procent av delarna gjorts om på den täckta modellen för att få ned den i samma viktklass som den öppna. Bland de viktreducerande åtgärder som vidtagits på GTS Coupé fanns hjulupphängningar i aluminium och "bantade" hjälpramar till motor och bakaxel.

Kaross

När Vipern började levereras till kund tre år senare hade man stora problem med att få tillräckligt hög kvalitet på plastkarossens alla delar, speciellt den stora huven visade sig knepig att gjuta.

Och inte blev bilen speciellt lätt heller, trots sitt spartanska utförande utan tak och sidofönster. Utan förare och full tank vägde de första RT/10 in på modiga 1600 kilo

Året därpå, 1993, presenterades en modell som många vindrufsiga och ständigt förkylda Viper- ägare väntat på: GTS Coupe. Vid en hastig titt är den taklösa RT/10 och mera ombonade GTS Coupe rätt lika, men titta igen. Nästan inga yttre delar förutom fronten, vindrutan och blinkers är samma!



Viper teknikerna, med Bob Lutz - VD för Chrysler - i spetsen, tog också tillfället att banta och förbättra bilen. A-armar i aluminium (istället för stål) sparade åtta kilo i varje hörn, motorn tappade 26 kilo (nytt block, lättade toppar), karossen blev tio kilo lättare och på chassit skalade man av 25 kilo (ändå ökade vridstyvheten, tack vare smartare konstruktion och materialval). Tak, glas och dubbla airbags lade till 53 kilo, så totalt hamnar GTS Coupe på minus 30 kilo jämfört med gamla RT/10.

1996 var det försäljningsstart för Viper GTS Coupe.

Tävlingsbilen Viper

De flesta Viper körs av entusiastiska bilägare på väg. Men en och annan har slingrat sig ut på racerbanan. Vipers historik inom tävlingsområdet är lika imponerande som standardbilens. Sedan tävlingsverksamheten kom igång i mitten på 1990-talet hör dessa till de största segrarna:

- fem FIA-världsmästerskap i GT-serien
- tre klassegrar på Le Mans 24-timmars
- två förstaplatser i American Le Mans Series
- totalseger på Daytona 24-timmar
- ett flertal nationella vinster, bland andra SM för sportvagnar 2003

I dag rullar storleksordningen 14 000 Vipers världen runt. Dagens Viper Club of America räknar in 3 600 medlemmar. Det är hart när omöjligt att jämföra dagens Dodge Viper SRT10 och GTS Coupé med någon annan bil. Ingen annan utgör en så kompromisslös ikon för amerikansk sportbilstillverkning som den bil som redan 1989 hyllades som konceptbil i Detroit.