

Nr 3 • Mars 1990 • Pris 28:00 (inkl moms)

i Finland FIM 28:00
i Danmark DKK 31:00
i Norge NOK 28:00

AUTOMOBIL

**Test av
världens
bästa GT-
vagnar!**

**ZR1
928 GT
500 SL
TESTAROSSA**



**108
SIDOR**



Ny M3 med 238 hk

Miata till Sverige

Matra Bagheera

De Tomaso

Cadillac Fleetwood



7 388057 802802

578-03

BMW M3 SPORT EVOLUTION



En ny vinnare från BMW motorsport

Vid en ceremoni i München avtäcktes BMW:s senaste version av den framgångsrika M3. Robert Petersson, text och foto, var där och passade även på att titta in till BMW Motorsport.



A pplåderna ekade när BMW M-chefen Herr Kalbfell drog täckelset av den nya skapelsen. Syndigt svart med kontrasterande röd dekor stod

BMW Motorsports chef, Herr Kalbfell, presenterar stolt den nya M3 Sport Evolution.

Täckelset faller och den nya M3-versionen träder fram.

den där och såg elakare ut än någonsin. För att understryka dess exklusivitet levereras den bara i svart eller rött och med en enda klädsel färg, antracit med M-Sports färger invävda. Ingen skall kunna sväva i tvivelsmål om att BMW M3 i Sport Evolution-utföran-



de är avsedd att bli Tysklands mest spännande landsvägs-racer...

BMW M3 här blivit en långt större succé än vad de höga herrarna hos BMW vågade drömma om. Som gatbil är den älskad i många länder och hitintills har man sålt över 14 000 exemplar, inte dåligt för en bil som från början bara var tänkt att byggas i 5 000 exemplar för att klassa in i Grupp A. På racerbanorna har den om möjligt varit ännu mer framgångsrik, ett otal mästerskapstitlar har säkrats världen över. Ett

exempel är Peggen Anderssons SM-titel i Racing och Peggen fanns också på plats i München för att prisas för sin insats av BMW Motorsport.

Den nya evolutionsversionen av M3 ser på något sätt betydligt aggressivare ut än sin föregångare. Jag grubblar länge på varför, vid en hastig blick syns inga direkta nyheter på utsidan. M-Sportfolket kunde dock stilla min nyfikenhet. Den förmodligen största och samtidigt mest svårupptäckta skillnaden är att de tuffa skärmbreddarna har ytterligare



Hos BMW Motorsport vid Preussenstrasse i München möts man av denna syn i entrén.

Miljön där racermotorerna monteras är i det närmaste kliniskt ren.

breddats något. Samtidigt har bilen fått ett mer markant underbett tack vare en ny frontspoiler. Studerar man den närmare ser man också att dess undre del, en horisontell skiva, dessutom är justerbar. Vingen på bakluckan har





Frontspoileren har en justerbar "underläpp" och bakspoileren en likaledes justerbar bakkant. Bägge går att ställa i 3 lägen, "Monza-inställning", "normalinställning" och "Nürburgringinställning".

Ratt och växelspaxknopp är klädda i svart mocka.



också fått en liten justerbar kant längst bak.

De justerbara spoilerdelarna kan manuellt ställas i tre

olika lägen och det gör att man har $3 \times 3 = 9$ olika kombinationer att tillgå. Med spoilererna justerade för maximal verkan skall man enligt

teknikerna få ett markant undertryck under bilen som suger ned den mot vägen. Visserligen till priset av ett något högre luftmotstånd, men det

är ändå intressant att konstatera att det inte handlar om enbart kosmetiska värden.

Inredningen har också piffats upp en hel del. Bland annat har man ersatt de egna sportstolarna med Recaros senaste skapelser, förberedda för 4-punktsbälten. De vanliga bälten som sitter i från fabrik är dessutom knallröda för att matcha den övriga dekoren. Givetvis har man också monterat den nya M-Sportratt som debuterade i M5 men i den nya M3-versionen är den liksom växelspaxknoppen klädd i mocka.

Sportstolarna är Recaros senaste, förberedda för fyrpunktsbälte.



Så långt de nyheter som syns. Tittar vi under motorhuven så hittar vi den verkliga godsaken. Den redan tidigare fantastiska motorn har vidareutvecklats och förstörats från 2302 cc till 2467 cc. Det är både borrningen och slaglängden som ändrats för att tävlingsversionen bättre skall passa till klassgränsen som går vid 2,5 liter. Det är dock inte bara volymen som ändrats, en hel rad andra modifikationer har också gjorts. Bland annat har man monterat en insugskamaxel med längre duration samt större insugsventiler. För att hålla ned temperaturen på kolvarna sprutas de nu underifrån med olja, något som är vanligt förekommande hos turbomotorer. Resultatet är fantastiska 238 hk vid 7000 varv...

Intressant nog är denna Evolutionsmodell, trots att den bara skall byggas i 500 exemplar, utrustad med katalytisk avgasrening. Detta intresse för avgasrening även hos de mest avancerade högprestandamodellerna för tanken till BMW Motorsport på Preussenstrasse och deras avancerade motortestanläggning...

BMW Motorsport

Det är nu 18 år sedan BMW Motorsport bildades med Jochen Neerpasch, numera Mercedes tävlingschef, som ansvarig. Sedan dess har framgångarna avlöst varandra och idag framstår bolaget som ett av de ledande i branschen och inte bara som något körkortsmoget trimningsföretag i högen...

En av hemligheterna är att Motorsport-avdelningen arbetar som en av flera likvärdiga delar i BMW-imperiet och att man som sådan är inblandad redan i utvecklingen av varje ny modell. Det gör att nya modeller redan på ritbordet till viss del anpassas till Motorsport-avdelningens krav och att de som färdiga



En M5 med "interimschassi". I detta skick kommer bilarna till Garching.

M5:orna monteras till stor del för hand av små grupper av betare, normalt är 6 personer inblandade i en bils färdigställande.

fungerar som enhetliga skapelser och inga modifierade "vanliga" bilar. Utbytet mellan de olika BMW-divisionerna fungerar också så att Motorsport-avdelningen påtagit sig en stor del av det totala motorutvecklingsarbetet.

För en bilintresserad är Motorsports anläggning vid Preussenstrasse rena gottbutiken. Tänk er att redan i entrén mötas av en Schnitzer-635 CSi och till vänster om den en hel rad av de magnifika motorer som använts i olika motorsportsammanhang. Allt från M3 Grupp A-motorer till gamla F1-maskiner. Strax bakom utställningen finns verkstadshallarna där en handfull experter bygger och renoverar tävlingsmotorerna. Det är härifrån som BMW-Team som Zakspeed med flera får motorerna till sina M3:or.

Fortsätter man inåt i lokaliteterna hittar man längst in, på andra sidan en liten gård, själva hjärtat, testanläggningen för motorer. Det finns ett flertal "celler" med provbänkar i, och det var här som den en gång så framgångsrika BMW Formel 1-motorn utvecklades. Kapaciteten hos provbänkarna är 1000 hk och 13 000 varv och frågan är hur länge det räcker till. På F1-motorernas tid var det för lite och det ryktas ju om en ny F1-maskin från BMW. Vi hittade dock under någon hemlig sådan under utveckling; istället var det mest Grupp A-motorer som kördes. Man höll även på att utveckla både

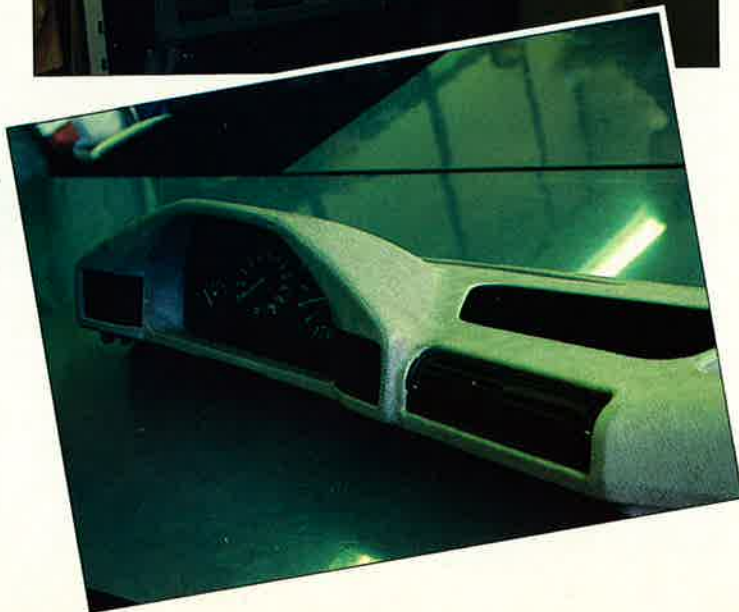
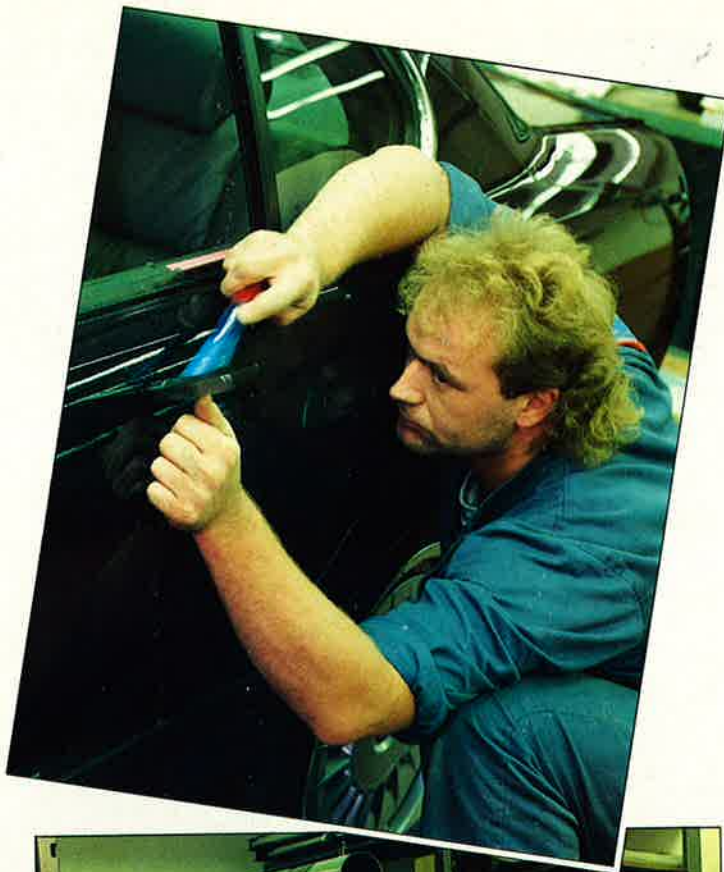
Grupp A- och Grupp N- versioner av den nya 16-ventilars 318iS-motorn.

Varje racermotor körs in i 3½ timmar innan ett max-effektprov görs och efter det ökar effekten med 1-2% när motorn "lossnat" ordentligt. När man hållfasthetstestar produktionsmotorer körs de i hela 500 timmar för att man skall vara nöjd. Intressant nog körs alla motorer här, såväl racer- som gatmotorer, på blyfri bensin och en mycket noggrann avgasanalys görs. 1991 räknar man nämligen med att det kommer att krävas katalytisk avgasrening i den Tyska Standardvagnserien...

Däremot byggs det inte några hela tävlingsbilar här. Efter att ha gjort en stor del av utvecklingsarbetet leder man ut byggjobbet på underleverantörer som bland annat förstärker karosserna i samband med att en omfattande skyddsbur monteras. Den färdiga karossen går sedan till den eventuelle beställaren eller till något av BMW:s M-team som bygger en tävlingsbil av den. De tre stora stallen som får rejält stöd för att i praktiken fungera som BMW:s fabriksstall är Schnitzer, Zakspeed och Linder.

Någon mil utanför München ligger byn Garching och där hittar vi ytterligare en avdelning av BMW Motorsport. Här sysslar man dock inte med någon utvecklingsverksamhet, istället är det här man producerar de olika M-bilarna. För närvarande bygger man i huvudsak M5 i Garching, det handlar om ca 2000 exemplar om året och förutom det endast ungefär 180 M3 Cabrio. M3-modellen har blivit så populär att den numera byggs på samma band som de vanliga 3-seriebilarna.

Totalt jobbar ca 460 perso-



I Garching har man en expert som med hjälp av en hammare (!) riktat de små missar som görs i produktionen.

Längst in i fabriken har man en liten läderavdelning där en handfull skickliga herrar för hand syr allt som kunderna önskar sig.

ner på BMW Motorsport och av dessa är omkring 110 systerbilar i den direkta produktionen. Bilarna kommer som nästan färdiga, lackade karosser till Garching där alla saker som är unika för M5-modellen monteras. Här finns inte en tillstymmelse till något löpande band, istället monteras bilarna av tre team om två montörer per bil. Det betyder att de följer bilarna nästan från början till slut och det gör tillverkningen mer personlig. 10 personer är systerbilsavdelningen enbart med kvalitetskontroll och man åtgärdar här även de få brister som sluppit igenom kollen.

Som alla exklusiva tillverkare har man också sin egen läderavdelning där en handfull oerhört skickliga hantverkare skraddarsyr inredningar efter kundernas alla önskingar. Överhuvudtaget imponerar den hantverksmässiga monteringen stort. Flera tillverkare av "handbyggda" bilar skulle ha mycket att lära här. Precis som hos andra som bygger exklusiva bilar kan man göra studiebesök och se sin egen bil byggas. Redan från början tilldelas bilen en identitet och en stor skylt i vindrutans berättar vart den skall levereras. Det tar 4-6 veckor för en M5 att passera Garching-fabriken, allt är visserligen inte effektiv tid men det ger ändå en indikation på hur noggrant bilarna byggs. Det är inte utan att en halv miljon känns billigt för en bil av M5:ans kaliber när man sett hur pärlan tillverkas...

