

AUTOMOBIL

BMW Special:



850i & 3,0 Csi
750 & 700 Sport
M3 & Ford Cosworth
i bantest



1991 års jänkare!

**Nyheter från
Chevrolet, Pontiac,
Buick och Cadillac**



578-10

BAC - engelskvänner i mörkaste Småland. Nivola - Bertones senaste. Rover Metro - Hundkojan på nytt. Midas Gold - säregen men snabb. Jakten på Volvosuggan i Turkiet. Tekniskt tips - tryckluft i garaget. Seat Ibiza, Volvo 780, Alfa 164 i Rendezvous. Sportsedan för 50.000 - Rover 3500. Mercedes 300 SL.



BMW är väl det märke som bättre än andra personifierar begreppet "körglädje", åtminstone om man ser till det totala modellutbudet. Andra kan ha enstaka skojiga modeller i sortimentet men alla BMW:s bilar lyckas på något sätt förmedla mer än en transportupplevelse. Enda konkurrent bland mer förekommande märken är möjligen Alfa Romeo. Följande collage får därför ses som en hyllning till körglädjen, en glädje som är tidlös och inte bara har med effekt och accelerationssiffror att göra...

Text och foto:
Robert Petersson



Det är nästan löjligt lätt att spinna M3:ans hjul. Spinnan-
det påverkar dock inte resulta-
tet eller vad sägs om 0-100 på
6,5 sek...

M3 Sport Evolution



möter

Ford Sierra Cosworth

*Super
Saloons*

Vilken tror ni var snabbast på Mantorps Drag-raka? Vilken klarade de kurviga sektionerna på banan bäst? Är BMW:s racerbil för gatan roligare än Fords rally-racer för gatbruk? I förväg kan jag avslöja att duellen blev betydligt jämnare än väntat...

Redan på väg till Mantorp avslöjade de två kombatanterna sina helt skilda karaktärer. BMW:n är ett precisionsinstrument som utstrålar fullblodskaraktär i alla lägen. Två gaspådrag på låga varv accepterar den med motvilja, motorn drar visserligen snabbt om än segt och man får en känsla av att fullblodet fryser åt behandlingen.

Samma bångstyrighet visar den på dåligt underlag där en viss spårkänslighet gör sig påmind. Dess unika karaktär gör dock att man förlåter det mesta. Att köra M3 Sport Evolution är i hög grad att KÖRA bil i motsats mot att "åka" bil. Jämfört med en "vanlig" M3 är den nya versionen markant potentare. Motorvolymen är hela 2467 cc mot M3-motorns 2302 cc och resultatet är ett betydligt bredare register även om den som sagt inte riktigt trivs på låga varv.

Tidiga M3:or hade 195 hk i Kat-utförande, men sedan en tid har M3 215 hk. Även jämfört med denna är Sport Evolution-modellens

effekt imponerande, hela 238 hk vid 7000 varv.

"Fordmotorn är betydligt snällare än den tuffa BMW-maskinen"

Ford Sierra Cosworth får nöja sig med 220 hk, en ef-



BMW:n kräver precision på banan. Bakvagnen har alldeles för bra grepp för att man skall kunna leka "Boy Racer"...



fekt som den blott 1993 cc stora motorn klarar tack vare en Garrett TO3 Turbokompressor. Om effekten är lägre än M3:ans så är vridmomentet överlägset. Forden pumpar ut imponerande 290 Nm vid låga 3500 varv medan BMW-motorn "bara" presterar 240 Nm vid 4750 varv.

Som siffrorna antyder har Fordmotorn en betydligt "snällare" karaktär än den tuffa BMW-maskinen. Den skillnad går också igen i resten av bilen. Sierra Cosworthen är förvånansvärt bekväm och civiliserad för att vara så potent. Trots en rekordkvick styrning, bara 2,4 rattvarv mellan fulla utslag, är Sierran snällare och spår-säkrare än den lite nervösa bayraren. Forden är alltså en perfekt Dr Jekyll och Mr Hyde bland bilar, ibland är den bara Sierra och när man vill

är det bara att låta Mr Hyde (Cosworth) bestämma takten...

På den släta Mantorp-asfalten skulle bilarna verkligen få bekänna färg och den racing-inspirerade M3:an lämna Forden bakom sig, eller...

Vi började köra acc-provet med M3:an vars feta Michelin MXX-däck visade sig ha

så bra grepp att det inte spelade någon roll hur vi bar oss åt. Om man släppte alla hämningar och lät bakhjulen rykande spinna ända till dess de fick fäste när man avverkat ungefär halva treans växel blev resultatet det samma som om man smög iväg lite försiktigare för att undvika överdrivet hjulspinn. Resultatet blev hela tiden 0-100 på 6,5 sekunder och kvartsmilen på 14,9.

"det kändes nästan som om efterbrännkammaren kopplades in"

Det stämmer nästan exakt med BMW:s egna uppgifter men det som satt kvar i minnet förutom accet var det otroliga, ylande ljud och den extra kick motorn fick över 5200 varv... Det kändes nästan som om efterbrännkammaren kopplades in och innan man visste ordet av slog varvtalsbegränsaren till vid 7300-7400 varv.

Trots, eller kanske på grund av, det överlägsna grepp som fyrhjulsdriften ger var det betydligt svårare att starta med Sierran. Olika teknik gav olika resultat och det var först när vi varvade 6000 varv, släppte kopplingen och



Sierran är betydligt mjukare än BMW:n. Något som inte minst illustreras av uppförandet vid max-acceleration.



bad till alla makter att drivlinan skulle hålla, som vi fick hjulen att släppa och tiden att krypa nedåt...

Då klockades Forden för otroliga 1,9 sek till 50, 6,0 till 100 och 14,6 över kvartsmilen... Se upp, alla Porsche Carrera-åkare, det finns femsitsiga Fordar som är ute efter er skalp...

En något mildare behand-

ling av Forden gav resultat som var snarlika M3:ans och även runt banan hade bilarna nästan identiska tider. Detta trots att de upplevs som totalt olika även på banan. BMW:s M3 Sport Evolution är en racer som kräver precision. När man lyckas är resultatet otroliga kurvhastigheter, men minsta felbedömning ger en säker men inte alltför inspirerande understyrning. Greppet är så bra att man saknar 100 hk till för att kunna styra med gasen, som det är nu kan man bara ställa upp den med milt våld i ingången till kurvorna.

Forden känns å sin sida betydligt mjukare på banan. Den kränger mer, men kompenserar detta med det fantastiska grepp som fyrhjulsdriften ger. Rod Mansfield och hans mannar på Fords SVE (Special Vehicle Engineering) har gjort ett otroligt jobb med Cosworth-Sierrans chassi.

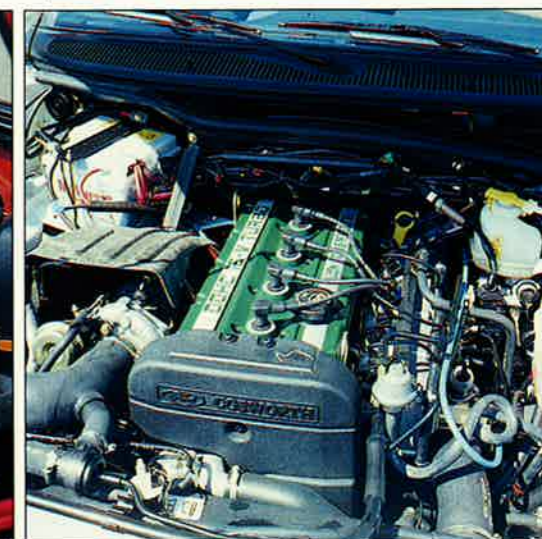
"Forden är ett under av harmoni"



Sport Evolution-modellen är utrustad med Recaros senaste sportstolar samt ratt och växelspaksknopp i mocka...



Forden är alldagligare än BMW:n. Sportstolarna och den lilla rattan gör dock körställningen perfekt.

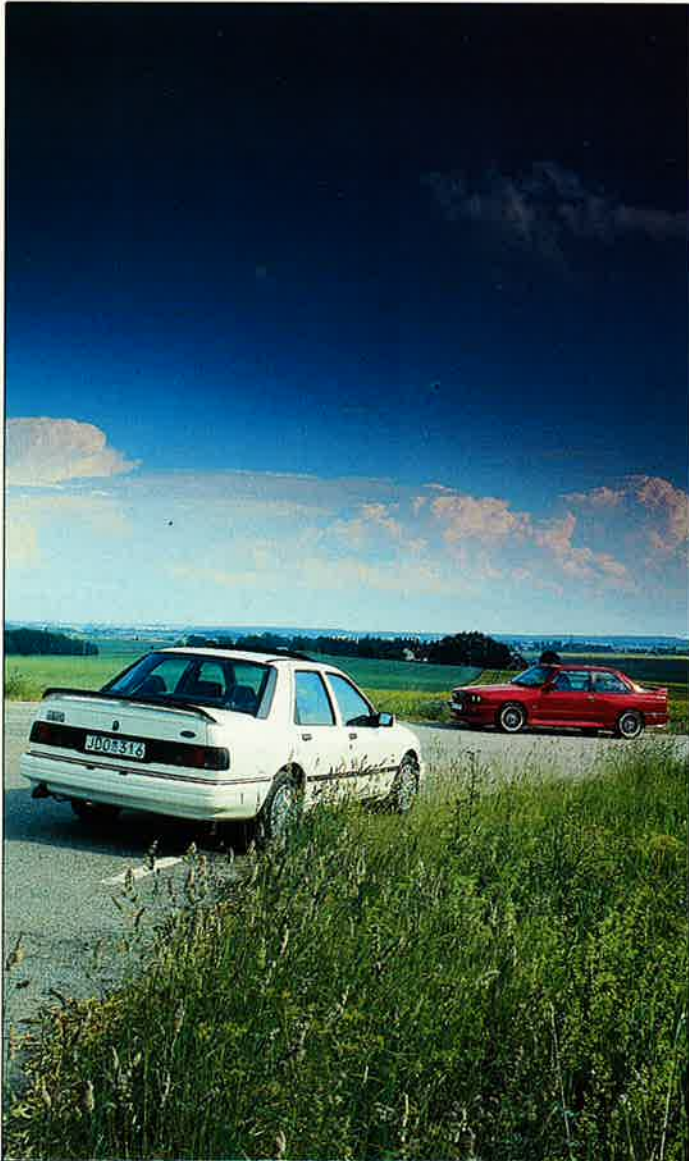


Motorn är som sig bör magnifik. Över 5200-5300 varv ylar den som en Grupp A-Racermotor...

Cosworthmotorn är en obeskrivlig pärla. Den är stark i hela registret och har mycket liten turbofördröjning.

Hur man än betar sig tappar den inte greppet, man kan under- eller överstyra efter behag och hur man än ställer upp bilen korrigerar den direkta styrningen nästan automatiskt. Snacka om leksaksbil...

Det enda som grumlade glädjen var att bromsarna inte var riktigt lika uthålliga som hos BMW:n och att de lite väl spinkiga däcken fick stryk. Tar man med priset i ekvationen framstår Sierra Cosworthen som decenniets fynd,



Det som gör att Forden dessutom trotsar alla förutfattade meningar och hänger med BMW:n runt banan är också det oerhörda vridmomentet som "kastar" den ut ur kurvorna. Om BMW:n känns aningen undermotoriserad för bankörning så är Forden ett under av harmoni. Den är en perfekt enhet som ger begreppet körglädje en ny dimension.

men om vi struntar i bagateller som pengar föredrar jag ändå BMW M3 Sport Evolution. Jämfört med den folkliga Forden är den en schweizisk kronograf i ädelmetall. Dessutom är den ett samlarobjekt då man bara byggt 600 och av dessa har endast 9 exemplar sålts i Sverige. Tilläggas bör att alla var sålda långt i förväg trots priset, 398 000:-.



AUTOMOBIL FAKTA

Modell:	BMW M3 Sport Evolution	Ford Sierra Cosworth 4x4
Fordonstyp:	2-dörrars sedan	4-dörrars sedan
Säljs i Sverige av:	Slutsåld	Ford Motor Co, 08/782 85 00
Pris:	Våren -90 398 000:-	242 300:-
Motor		
Typ:	Rak 4-cyl	Rak 4-cyl
Borrning x slaglängd:	95 x 87 mm	91 x 77 mm
Cylindervolym:	2467 cc	1993 cc
Kompressionsförhållande:	10,2	8,0
Ventilsystem:	2 överl kamaxlar	2 överl kamaxlar
Antal ventiler per cylinder:	4	4
Kamaxeldrivning:	Kedja	Tandrem
Tändsystem:	Bosch Motronic elektroniskt	Weber-Marelli elektroniskt
Bränslesystem:	Bosch Motronicinsprutning	Weber-Marelli insprutning
Effekt:	238 hk DIN vid 7000 varv	220 hk DIN vid 6000 varv
Max vridmoment:	240 Nm vid 4750 varv	290 Nm vid 3500 varv
Kraftöverföring		
Typ:	5-växlad manuell	5-växlad manuell, konstant fyrhjulsdraft
Utväxling		
	1:an - 3,72	3,61
	2:an - 2,40	2,08
	3:an - 1,77	1,36
	4:an - 1,26	1,00
	5:an - 1,00	0,83
	slutväxel - 3,15	3,62
Koppling:	Enkel torrlamell	Enkel torrlamell
Hjulupphängning		
Fram:	MacPhersonben, undre triangellänk, krängningshämmare	MacPhersonben, undre triangellänk, krängningshämmare
Bak:	Snett bakåtriktade triangellänkar, skruvfjädrar, krängningshämmare	Snett bakåtriktade triangellänkar, skruvfjädrar, krängningshämmare
Styrning		
Typ:	Kuggstång med servo	Kuggstång med servo
Progressivitet:	Motorvarvsberoende	-
Antal rattvarv mellan stopp:	3,6	2,4
Bromsar		
Typ:	Skivor runtom, ventilerade fram, ABS standard.	Ventilerade skivor runtom, ABS standard.
Fälgar och däck		
Fälgtyp:	Lättmetall	Lättmetall
Fälgstorlek:	7 1/2 x 16	7 x 15
Däckdimension:	225/45 ZR16	205/50 ZR15
Fabrikat:	Michelin MXX	Bridgestone ER90
Mått och vikt		
Längd:	4345 mm	4494 mm
Bredd:	1680 mm	1698 mm
Höjd:	1370 mm	1376 mm
Hjulbas:	2565 mm	2608 mm
Spårvidd fram/bak:	1416/1430 mm	1444/1460 mm
Tomvikt:	1200 kg	1305 kg
Viktfordelning fram/bak:	51,4/48,6%	56/44%
Prestanda		
(Acc-tiderna är bästa körning, enbart förare i bilen)		
Acceleration:	0-50 km/tim: 2,7	1,9
	0-80 km/tim: 4,5	4,0
	0-100 km/tim: 6,5	6,0
	0-120 km/tim: 7,6	7,6
	402 meter: 14,9	14,6
Toppfart:	248 km/tim	240 km/tim
(Tillverkarens uppg)		