

BMW M3

ÄR DET MÖJLIGEN
DEN BÄSTA BIL
JAG NÅGONSIN HAR KÖRT?

På håll ser den naturligtvis ut som en BMW 3-serie, men ju närmare den kommer, desto mer växer den och man ser de breddade skärmarna, frontspoilern och till slut bakvingen. När den sedan bromsar in, upptäcker man den påbyggda C-stolen vid bakrutan, från taket och ut över bagageluckan. Bakrutan har man i och med det tvingats göra något mindre. Utformningen ingår också i en strävan att minska lyftet på fram- och bakaxel. Det ser både vackert och hårigt ut. Risker när man bygger på en redan befintlig modell är att det ser ut som ett tillbehörs-kit. Men inte i det här fallet. Bilen känns kraftfull och sprudlande av pondus. **MARKEN VIBRERAR, Ripping Canvas!** M3 är nästan i allt en ny bil och har egentligen inte så mycket gemensamt med din grannes 320i. Den här bilen är från början byggd som en grupp A ban-racer. Utvecklad av BMW's egen Motorsport GmbH. Till sin hjälp har man haft ingenjör Thomas Ammerschläger (före detta hos Audi, nu ansvarig för exklusiva produkter och högteknologi). Den är i en klass för sig vad det gäller design och väghållning. M3:an är en tvådörrars, fyrsitsig sportbil, som får en att minnas begynnelsen av Bayerische Motoren Werke och bakom dess läderklädda treekrade ratt upplever man lite av känslan av tii och turbo,

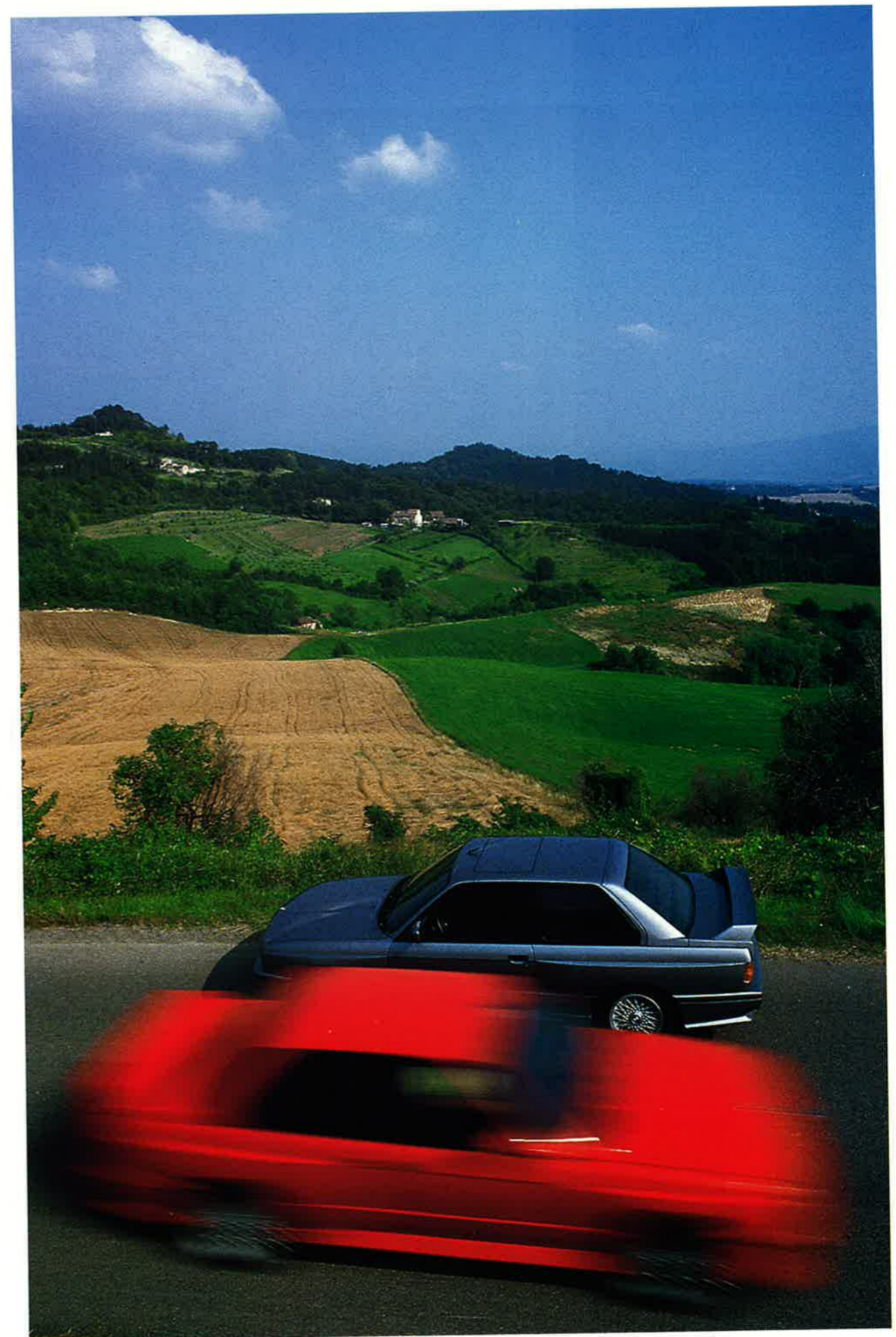
Jag tog i så att mina knogar vitnade och så att gaspedalen var på väg ut genom torpedväggen. Ändå ville den inte släppa. Jag vred på ratten i hastiga rörelser, rörelser som man egentligen inte bör göra i den här hastigheten. Inte förrän jag kom ut på allmän väg och kom in i en kurva, där tidigare en tankbil med olivolja hade gjort ett litet utsläpp, lyckades jag få bakvagnen att dansa iväg. Jag var tillfredsställd. Vilken bil!

lite CSI finns där också. Det enda som är original från en vanlig 3-serie bil är motorhuven, grillen och dörrarna. Stötfångarna är rundade, färgkoordinerade och försedda med en svart stripe. Vingen där bak har en elegans och en stilfull linje som väl accentuerar bilens

muskelknippeutstråling. Mercedes 190E 2,3-16 har också en liknande bakvinge, men den ser intetsägande ut i jämförelsen.

Interiören är som vanligt mycket bra hos BMW. Hur många har inte helt eller delvis kopierat BMW? Sätena har ett aldeles lagom utformat sidostöd, en hårdhet som inte är för hård och ett tyg som i och för sig inte är så märkvärdigt, men som fungerar, mönstrat i pepita. Baksätet är naturligt-

vis lika halvdåligt som i den vanliga 3-serien, men man åker gärna med i den här bilen ändå. (Kanske inte Stefan.) Bland instrumenten är det sig likt, förutom att det istället för bränslekonsumtionsmätaren sitter en oljetemperaturmätare.





200 hk

Den fyr-cylindriga 2,3 liters-motorn med 16 ventiler och ML-Motronic bränsleinsprutning är utvecklad från den sex-cylindriga 3,45 liters-motorn som sitter i M635Csi och M5. Ursprungligen kommer motorn från M1:an. M1:an tillverkades i 456 exemplar från 1978–1981. M3:an är en fortsättning på M1. 1981 bestämde man sig för att



utveckla en efterföljare, men med ett annat koncept. M1 hade ju mitt-motor och en egen design. Den nya skulle vara utvecklad från 3-serien. Bilen skulle inte heller vara handbyggd i en liten serie, utan skulle byggas i stor serie och i en produktionslinje på en fabrik. Meningen var att man skulle kunna använda bilen för grupp-A race. Då krävdes minst en serie på 5000 bilar och en jämn produktion under 12 månader.



Motorn utvecklar 200 hk i vanlig version, 195 hk med katalysator. I tävlingsversionen kommer den att ha 300 hk. Vår vän, den finska tävlingsföraren Mika Arpiainen hade svårt att dölja sin förtjusning då vi möttes på Mugello-banan. Accele-



rationen 0–100 km/tim är 6,7 respektive 6,9, ganska hyggligt. Vridmomentet ligger på 230 Nm vid 4 750 varv/min. Toppfarten är 235 km/tim, med katalysator 230 km/tim. Kompressionen är 10,5:1. Intressant är att jämföra med siffrorna för BMW Alpina B6 2,8, som har funnits i Sverige ett år nu. Den bilen har en 6-cylindrig motor på 2,8 liter och 210 hk. Accelerationen 0–100 km/tim är 8,2 sek. Vridet är något bättre, 270 Nm vid

5 000 varv/min. Om man fortsätter jämförelsen mellan de båda, framstår M3:an som en i nästan alla avseenden bättre bil. M3 är mer välbalanserad. Den tyngre motorn hos B6:an gör den lite framtung. Accelerationen är bättre på M3. Stolarna är lite väl hårda i B6. Den totala komforten hos M3 är betydligt högre. Det går lika fint att sportköra som att finåka i M3. B6 är lite hårdare, lite råare. B6 är ingen dum bil, men M3 är bättre.

Det mesta under skalet är också förstärkt, stötdämpare, hjulupphängningarna, fjädring, vissa balkar osv. Det är inte bara en bil som man har utrustat med mera hästkrafter, utan det är en helt ny bil. För att undvika för hög temperatur på oljan finns en separat oljekylare bakom frontspoilern. Oljevolymen i



motorn har ökats till 5,0 liter mot t.ex. 4,75 liter i en 325i med en "sexa". Bensintanken har också ökats, till 70 liter.

ABS

Bromsarna på M3 har gjorts kraftigare med större skivor fram och bak, ventilerade. Som standard sitter det också ABS-bromsar, som är speciellt anpassade för det nya bromssystemet. Utrymmet i hjulhusen har gjorts så stort för att man skall kunna använda de maximala däck, som klassen tillåter. De däck som vi körde på var Uniroyal 205/55VR 15" Rally 360s. På Mugellobanan, som har en mycket grov beläggning, var greppet suveränt, men slitage var kraftigt.

Växellådan är en fem-växlad Getrag med växellägena anpassade för motorsport. Ettan, som endast är till för start, ligger till vänster och rakt ner, rakt upp finns backen. I nästa spår finns då tvåan rakt upp och rakt ner trean. Detta gör att femman, som inte är en ekonomiväxel, kommer längst ner till höger, man behöver bara använda två spår för växlingarna. Till sitt förfogande har man också en 25%-ig låsfunktion på differentialen, för att ge hjulen optimalt fäste på halt underlag. Styrningen har förstärkts med servo och är faktiskt en aning kraftigare än på 323i. Som standard finns el-manövrerade och el-uppvärmda backspeglar, el-manövrerade främre sidorutor, tonade rutor, dimljus fram och bak. Sollucka och luftkonditionering är tillval.

Montecatini-Mugello

Som ni kan läsa i slutet av den här artikeln, mådde inte Stefan så bra, men jag, jag mådde jättefint. Jag hade alltså möjlighet att prova bilen, dels på vanlig väg med allt vad det kan innebära i Italien, långtradare, åsnekärror och små Fiat 500 som pilar fram och tillbaka från tvärgator, dels på motorväg och till slut, vid målet Mugello, på en väldigt vacker och trevlig motorbana strax ovanför Florens i Toscana. I alla lägen känns bilen avslappnad, inte så nervös som ibland bilar med stark motor och "racingambitioner. Som en vanlig familjebil ibland och aggressiv när det behövs. Det var lite svårt att

LA DOLCE



komma ihåg växellägena i början, dessbättre kom jag aldrig i situationen att ha backen i istället för ettan vid start. Växellägena är exakta och korta. Rattens lutning och interiörens material gör att man känner sig väl till mods. Läger man därtill att bilens upp-trädande är så snällt i alla lägen, gör det att man får en känsla av att behärska bilen. Man är förvånad över att trots att man snuddar vid toppfarten, så blir bilen inte vinglig utan håller hela tiden rätt kurs. Man kan t.o.m. bromsa och dumma sig lite utan det händer något. Däremot är den fortfarande sidvindskänslig, som 3-serien alltid har varit lite grann. BMW M3 är en mycket fin och sportig bil, den har en stark och varvillig motor och det mest övertygande chassi av alla BMW som jag har kört. Men den är också dyr, priset i Sverige torde ligga någonstans strax över 260.000 kronor, då B6 2,8 också ligger i den pris-klassen. I Tyskland skall den kosta ca 55.000 D-mark. Egentligen tillbringade jag för kort tid tillsammans med bilen, men den är nog ändå den bästa bil jag har kört.

FAKTARUTA

BMW M3

Karosstyp:	S, antal dörar 2, personer (inkl forare) 4
Motorplacering/drivning:	F/B
Motor:	4-cyl., 2302 cc, 4 ventiler/cyl., bransleinsprutning, 195 DIN/hk vid 6750 varv/min 240 Nm vid 4750 varv/min 10,5:1
Effekt:	98
Vridmoment:	5 vxl, manuell
Kompression:	ABS, skivor runt om, MacPherson, Semi-individuell, gastrycksdampare, 205/55 VR 15
Lägsta oktantal:	98
Växellada:	5 vxl, manuell
Bromsar:	ABS, skivor runt om, MacPherson, Semi-individuell, gastrycksdampare, 205/55 VR 15
Framvagn:	5 vxl, manuell
Bakvagn:	ABS, skivor runt om, MacPherson, Semi-individuell, gastrycksdampare, 205/55 VR 15
Däckdimension:	L/4360, B/1675, H/1365, Hjulbas 2562 mm (fram) 1412 (bak) 1434 mm
Vänddiameter:	1200 kg
Matt:	400 kg
Sparvidd:	420 l
Tjänstevikt:	70 l
Maxlast:	toppfart 230 km/h
Bagageutrymme:	Acc. 0-100 km/h 6,9 sek.
Bränsletank:	1,24 l/mil (stad), 0,62 l/mil (landsv.), 0,88 l/mil (bl.körn.)
Prestanda:	1 års fabriksgaranti, 3 års vagnskadeg., 6 års rostskyddsg.
Bränsleförbrukning:	1 standardutrustningen ingår bl.a.: ABS lasningsfria bromsar, centrallås, el-hissar, el-backspeglar, servostyrning, aluminiumfälgar, lagprofiladäck, spoilers fram och bak, färd dator, el-uppvärmda framstolar, varvraknare, stereo, Extra utr. (mot tillägg): Sollucka, air-condition.
Garantier:	1 års fabriksgaranti, 3 års vagnskadeg., 6 års rostskyddsg.

EKONOMI

Ca. pris på gatan basutrustad: över 260.000,-
Preliminär förmånskass: över 6
Trafik/delkasko försäkringsklass: ej fastställt
Fordonskatt: -
Finansiell leasingkostnad vid 36 mån/fria mil och 50% restvärde: - per mån. exkl. moms

Vid Leonardo da Vincis födelsehus just i Vinci mådde jag pyton.

Hasse hade kört de slingrande vägarna hit upp och jag hade gjort misstaget att titta ner och försöka läsa kartan. Nu tog jag varje liten paus för fotografering tillvara för att få en nypa luft. Vi stod och såg ut över Toscanas dimheta blekgröna böljande landskap, med det milda ljuset, de jordfärgade husen och de solblekta tegeltaken. Kullarna bröts av rader av ulliga trån och av stolta popplar som höjde sig över mängden. Det tog en stund, men så kröp misstanken över mig allt klarare - jag kände det inom mig att den fruktansvärda sanningen måste vara att Italiens landsbygd var så mild i tonen för att trakten numer är helt insvept i dieselångor...

Hasse tog ny fart i M3:an som lekande lätt slukade kurva efter kurva. Jag undrade om det aldrig skulle bli något slut på den här hopplösa slingerbulten, när det dök upp en varningsskylt för kurvig väg! Härnå-larna blev ännu snålare, vi sträckte ut för en liten stund över en gammal bro i sten, gav oss åter i kast med ett par kurvor, in bland vinodlingarna och, se där! En liten Skoda som hade kanat i diket. Där låg den nu och tog igen sig i lugn och ro. Vi stannade en bit bort och knatade tillbaka för att se efter att det inte satt någon kvar i bilen, och jag fick en ny chans till en nypa luft. Suck...

Ner i dalen och ut på slättlandet, in mot Florens genom en rad små byar. Dieselstinkande långtradare, drygt trettio grader i skuggan och det ena vägarbetet efter det andra. Åter stod vi



i kö vid en gränd i en liten by för att släppa fram de mötande. Till höger om oss ett par funkishus. Minnen från den storslagna epoken under trettio-talet då Italien, berusat av fascismen, drömde storslaget. Det känns lite