

PRISGUIDE MERCEDES
Nr 3 26/1-8/2 1989. Pris 27:00 inkl. moms.
Norge 31:00 Nkr, Danmark 32:00 Dkr, Finland 27:00 Fmk inkl. moms.

BILSPORT / 3



SÄFFLE- VOLVO

— otur
stoppar
inte Bobby
och Stefan!

VAD MATCHAR BMW M3?



Njutning
för ögat:

PONTIAC STAR CHIEF -55



EKONOMISK ROD

— smakfullt
kvalitetsbygge

Rapport från
**SVENSKA
RALLYT**

Så monteras
**SPOILER-
SATSEN**

8-sidig presentation av nya modeller

USA 1989



Nyhet från Ford:
**KOMPRESSOR-
THUNDERBIRD**

BMW M3

BMW kan konsten att bygga bilar med total körglädje. Bilar där prestanda och väghållning matchar varandra på ett perfekt sätt. Bilsport har prestandatestat M3. En perfekt nöjesmaskin som går att köra obegripligt fort runt en krokig racerbana. Även accelerationen duger...

Av Gert Karlsson (text),
Göran Svensson (foto)

Den oinvigde kan lätt tro att BMW M3 är en breddad och vingförsedd 318i.

Inget kan vara felaktigare. Den största likheten är faktiskt att båda har 4-cylindriga motor.

När det gäller karossen har M3-an bara två detaljer gemensamt med övriga 3-serien: motorhuvu och grillen. Allt annat är nytt.

Mest påtagligt är de utlagda skärmarna och den mäktiga bakvingen.

Till skillnad från åtskilliga andra modeller handlar det inte om ögonfröjd. BMW M3 är skraddarsydd för att bli en grupp A-vinnare i banracing. Då krävs aerodynamiska hjälpmedel och plats för feta hjul redan i standardskick.

5.000 identiska vagnar måste byggas för att en modell ska klassas in i grupp A. Därför gäller det att tänka till från början. Något som BMW Motorsport verkligen har gjort.

Titta bara på den fyrventilade 4-cylindriga motorn på 2.302 cc och 195 hk. Dess härligt råa sound framkallar rysningar hos entusiasterna.

Tack vare den relativt stora, cylindervolymen är botten draget

hyggligt. Men det är på höga varvtal som motorn trivs allra bäst.

Det är ingen slump. För att en vanlig sugmotor ska bli konkurrenskraftig i tävlingsammanhang krävs höga varvtal, cirka 10.000 rpm.

Det förklarar också varför BMW inte valt att vässa någon av sina berömda 6-cylindriga motorer. Raka sexor har nämligen en svaghet. Den långa veaxeln är känslig för höga varvtal.

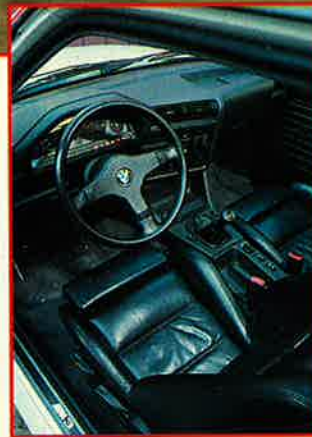
195 katalytiskt renade hästkrafter räcker för att ge M3-an

imponerande prestanda. Fabriken uppger 0-100 km/h på 6,9 sekunder.

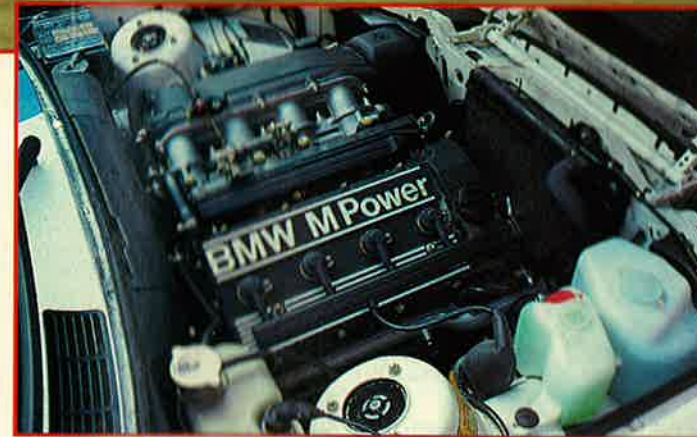
Bilsport noterade 7,39 sekunder med två personer och full tank. Då ska man också komma ihåg att fästet inte var perfekt.

Det kom inte som någon överraskning att M3 är klart snabbast av de sex bilar som hittills har testats. Den toppar samtliga tio mätintervaller. Notabelt är att det räcker med en växling för att nå 100 km/h vilket naturligtvis sparar tid.

Motorn har ett fruktansvärt



Typisk BMW-inredning. Att få läderklädsel kostar 11.482,- extra.



M3-motorn på 195 hk har ett härligt klipp på höga varv. Det ger blivande omkörningsrusningar. Vid lugn körning är den dock förvånansvärt snäll.

DEN PERFEKTA NÖJESMASKINEN



lådan har ettan nere till vänster.

Ett annat exempel är koppningen, en detalj som tar mycket stryk vid upprepade accelerationsprov. Alla bilar hittills har visat uppenbara mattningsstendenser — alla utom BMW som plockat i förstärkta grejor.

För att avslöja en bils väghållning krävs körning på tävlingsbana. Där sällas agnarna från vetet. En bil som känns sportig och fin på krokig landsväg förvandlas lätt till en hopplös drög.

Men inte BMW M3. Den imponerar kolossalt. Är föredömligt neutral och välbalanserad. I riktigt tvära kurvor tenderar den att understyra, men det upplevs inte som störande.

På en krävande och krokig bana typ Ring Knutstorp har inte storebror M5 och kusinen Alpina B6 3,5 en chans. Frågan är om det finns någon sportbil i original fabrikskick som hänger med. Det skulle möjligen vara Porsche 944 Turbo S.

Nästan bara lovord

När M3 kom till Sverige våren 1987 provade jag den på Knutstorp. Kunde då konstatera att 205/55 VR 15-däcken inte förmådde matcha bilens sagolika väghållning.

På det exemplar som nu testades satt det Michelin MXX 225/45 VR 16. Skillnaden är förbluffande.

En annan angenäm överraskning är bränsleförbrukningen. Trots att M3-an inbjuder till tuffa tag är den förvånansvärt snäll. Förbrukningen under testperioden varierade från 0,86 upp till 1,31 l/mil.

Finns det då inget negativt att säga om BMW M3? Nja, ljudnivån är ganska hög och vid lugn körning känns fjädringen stödig. Men det är argument som knappast biter på de verkliga entusiasterna.

Det gör däremot prislappen. För att bli ägare till en 1989 års modell får man punga ut med minst 295.900 kronor. Då ingår bland annat servostyrning, sportstolar, färd dator, centrallås och ABS-bromsar. Däremot inte de nödvändiga 16-tumshjulen.

BMW kan numera erbjuda stötdämpare med ställbar hårdhetsgrad. Med hjälp av ett vridreglage kan man välja mellan komfort, normal och sport.

Generalagenten Förenade Bil har sålt sammanlagt 70 stycken M3-or under 1987 och 1988. Dessutom har det skett en relativt omfattande direktimport.

Det betyder att alla som drabbats av den mycket smittsamma M3-sjukan får betala allt från cirka 215.000 kronor för en privatimporterad 87:a till 400.000 kronor för en maxad 89:a. Men då får man också en mycket välutrustad nöjesmaskin! □

RECEPT

Bil: BMW M3. Kaross: 2-dörrars, 4-sitsig sedan, 0,33 i cw-värde.
Motor: 4-cylindrig radmotor 2.302 cc, fyra ventiler per cylinder, dubbla överliggande kamaxlar som drivs av dubbla kamkedjor, dubbla ventilfjädrar, varje cylinder matas genom ett längdpassat insugningsrör med eget gasspjäll, lättade kolvar, veaxel med dubbla motvikter vid varje vexläng, Bosch Motronic insprutning, 10,5:1 i kompression, katalytisk avgasrening.
Max effekt: 195 hk/6.750 rpm.
Max vridmoment: 230 Nm/4.750 rpm.
Transmission: Bakhjulsdrift, 5-växlad sportväxellåda där femman är direktväxel (1:1), bakaxel med 3,25:1-utväxling och 25-procentig diffbroms, 34,2 km/h vid 1.000 rpm på femman.
Framhjulsupphängning: Fjäderben och undre triangellänkar, krängningshämmare.
Bakhjulsupphängning: Individuell med snett bakåtriktade triangellänkar, krängningshämmare.

Bromsar: Ventilerade skivor fram, skivor bak, ABS.
Fälgar: 7,5x16" i aluminium.
Däck: 225/45 VR 16.
Styrning: Direktutväxlad kugstång, servo.
Mått: Längd 436 cm, bredd 167,5 cm, höjd 136,5 cm, axelavstånd 257 cm, spårvidd fram/bak 141/143 cm.
Tänkrämd: 70 liter.
Bränsleförbrukning: Testresultat 1,00 l/mil (max 1,31, min 0,86). Järnrt fart 90 km/h 0,62 l/mil, 120 km/h 0,78 l/mil (ECE-norm).
Pris: 295.900 kronor.
Standardutrustning: Servostyrning, ABS-bromsar, sportstolar, centrallås, uppvarmda elspeglar m.m.
Extrautrustning: Ställbara stötdämpare 17.202,-, 16-tumshjul 7.777,-, aircond 16.697,-, eltaklucka 8.655,-, elhissar 4.916,-, läderklädsel 11.482,-, färd dator 3.046,-, metallclack 1.254,- m.m.

	BMW M3	Mitsubishi Galant GTI-16V	Volvo 480 Turbo	Saab 9000 Talladega	Golf GTI 16V	Kadett GSi 16V
Motor	4-cyl 2.302 cc	4-cyl 1.997 cc	4-cyl 1.721 cc	4-cyl turbo 1.995 cc	4 cyl 1.781 cc (ej kat)	4-cyl 1.998 cc
Effekt	195 hk/6.750 rpm	144 hk/6.500 rpm	120 hk/5.400 rpm	175 hk/5.500 rpm	139 hk/6.100 rpm	150 hk/6.000 rpm
Max vrid	230 Nm/4.750 rpm	170 Nm/5.000 rpm	175 Nm/4.200 rpm	262 Nm/3.000 rpm	168 Nm/4.600 rpm	196 Nm/4.800 rpm
Tjänstevikt	1.360 kg	1.290 kg	1.120 kg	1.450 kg	1.080 kg	1.110 kg
Testförbrukning	1,00 l/mil	0,92 l/mil	0,85 l/mil	1,01 l/mil	0,83 l/mil	0,80 l/mil
0-70 km/h	4,62 sek	5,68 sek	5,04 sek	4,96 sek	5,51 sek	5,09 sek
0-100 km/h	7,39 sek	9,43 sek	8,66 sek	8,60 sek	8,90 sek	8,20 sek
0-150 km/h	16,16 sek	20,28 sek	18,84 sek	18,12 sek	20,68 sek	17,35 sek
0-201 meter	10,23 sek/116,1 km/h	11,07 sek/108,3 km/h	10,74 sek/113,0 km/h	10,60 sek/113,5 km/h	10,98 sek/108,7 km/h	10,50 sek/114,0 km/h
0-402 meter	15,49 sek/149,2 km/h	16,83 sek/136,3 km/h	16,36 sek/138,3 km/h	16,35 sek/139,9 km/h	16,89 sek/137,0 km/h	15,96 sek/142,5 km/h
50-110 km/h	5,61 sek	8,29 sek	6,97 sek	6,55 sek	7,84 sek	6,45 sek
70-110 km/h	4,21 sek	6,24 sek	4,79 sek	5,09 sek	5,54 sek	4,69 sek
90-110 km/h	2,29 sek	3,25 sek	2,95 sek	2,57 sek	3,07 sek	2,53 sek
100-150 km/h	8,51 sek	12,58 sek	10,67 sek	10,52 sek	12,15 sek	9,62 sek
70-110 km/h (5-an)	10,39 sek	13,34 sek	11,25 sek	11,93 sek	12,19 sek	10,79 sek
Publicerad		Nr 26 -88	Nr 24 -88	Nr 22 -88	Nr 20 -88	Nr 18 -88