

Nr 6 14/3-26/3 1991. Pris 29.90 kr inkl. moms.
Norge 35:- Nkr, Danmark 35:- Dkr, Finland 30:- Fmk inkl. moms.

BILSPORT / 6



Henrik köpte
Sveriges första

DIABLO

SENASTE NYTT
PÅ VW-FRONTEN

PRESTANDATEST



BMW M3 EVOLUTION

SACRAMENTO MOTOR SHOW



Jarmo Alanko visar

SUPER-CAPRIN

på Custom Show
i påsk



06
7 43706 3702996
437-06

■ ■ ■ En äkta sportvagn kännetecknas av fräcka former, goda fart-resurser och inspirerande väghållning.

BMW M3 Sport Evolution uppfyller dessa krav med råge — trots att den härstammar från en vanlig fyrsitsig familjebil. Men i sanningens namn bör påpekas att M3 bara har motorhuven och gril-len gemensamt med den vanliga 3-serien.

Sport Evolution är en specialversion av vanliga M3. Den byggdes bara i 500 exemplar vilket är minimum för att kunna göra en tilläggsklassning enligt grupp A-reglementet.

Av dessa 500 bilar kom bara nio till Sverige. Åtta såldes omgående för 398.000 kronor styck och den nionde behöll general-agenten Förenade bil.

Den största förändringen på M3 SE finns under huven. Den 16-ventilade 2,3-litersmotorn på 215 hk — fram till hösten 1989 var effekten 195 hk — har förstorats till 2.467 cc. Det har skett genom att borrningen ökat från 93,4 till 95 mm och slaglängden från 84 till 87 mm.

238 pigga hästar

■ Resultat blir hela 238 hk vid 7.000 rpm. Maximala vridmomentet ökar från 230 Nm vid 4.600 rpm till 240 Nm vid 4.750 rpm.

Men det är inte bara den större volymen som bidrar till effekthöjningen. Vassare kamaxlar och större insugsventiler drar sitt strå till stacken. Samtidigt har dock kompressionen sänkts från 10,5:1 till 10,2:1.

Och visst märks skillnaden i praktiken. Sport Evolution gör 0—100 km/h på utmärkta 6,40 sekunder och kvartsmilen på 14,65 sekunder. När Bilsport prestandatestade vanliga M3 på 195 hk var motsvarande noteringar 7,40 respektive 15,50 sekunder.

Det ligger nära till hands att jämföra M3 SE med ärkerivalen Ford Sierra Cosworth som har 220 turbohästar. Forden är genomgående aningen snabbare från stillastående medan BMW:n är kvickare i omkörningsintervallerna upp till 110 km/h.

Tack vare diffbroms och bra fäste i de feta Michelin MXX däck- en (225/45 ZR 16) är det lätt att få till snabba starter. Även kopplingen är väldimensionerad och står pall för upprepade omild behandling.

Underbart är kort

■ Trots att BMW-maskinen är hårt trimmad — 96,5 hk/liter är rekord bland gatbilar med katalytiskt re-nad sugmotor — uppför den sig förvånansvärt belevat. Visst är den rå i tonen men det hör till en bil av den här kalibern. Komfort är inte M3-ans starka sida.

För att det rätta draget ska infin-na sig måste motorn piskas. Belö-ningen blir en imponerande snärt på

BMW M3 har mött sin överman. Den heter BMW M3 Sport Evolution! Starkare motor och fetare hjul gör evolutionmodellen till den optimala landsvägsracern. Trots att den egentligen är alldeles för bra för gatan!

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



BMW M3 Sport Evolution OPTIMAL LANDSVÄGSRACER



Perfekt instrumentering, greppvänlig mockaratt och mockaöverdragen växelspaksknopp som är belyst inifrån.



De röda tändhattarna avslöjar den 2.467 cc stora Evolution-motorn som utvecklar 238 hk vid 7.000 rpm.

RECEPT

Bil: BMW M3 Sport Evolution. Kaross: 2-dörrars, 4-sitsig sedan, 0,33 i cw-värde.
Motor: 4-cylindrig radmotor på 2.467 cc, dubbla överliggande kamaxlar som drivs av dubbla kamkedjor, fyra ventiler per cylinder, dubbla ventilfjädrar, individuellt längdavpassat insugsrör för varje cylinder, lättade kolvar med oljebesprutade kolvtappar, Bosch Motronic bränsleinsprutning, kompression 10,2:1
Max effekt: 238 hk/7.000 rpm.
Max vridmoment: 240 Nm/4.750 rpm.

Transmission: Bakhjulsdrift, 5-växlad sportväxellåda där där femman är direktväxel, bakaxel med 3,15:1-utväxling och 25-procentig diffbroms, 35,3 km/h vid 1.000 rpm på femman.
Framhjulsupphängning: Fjäderben och andra triangellänkar, krängningshämmare.
Bakhjulsupphängning: Individuell med snett bakåtriktade triangellänkar, krängningshämmare.
Bromsar: Ventilerade skivor fram, skivor bak, ABS.
Fälgar: 7,5x16" i aluminium.
Däck: Michelin MXX 225/45 ZR 16.
Styrning: Kuggstång med servo, 2,9 rattvarv.
Mått: Längd 434,5 cm, bredd 168 cm, höjd 137 cm, axelavstånd 256,5 cm, spårvidd fram/bak 141,5/143 cm, bagageutrymme 420 liter (VDA).
Tankrymd: 62 liter.
Standardutrustning: Centrallås, elspeglar, ställbar ratt, tonade rutor m.m.

maxvarv. Men underbart är kort och vid 7.400 rpm säger varvtalsregula-torn stopp.

Trots den vassa och varvilliga motorn är bränsleförbrukningen mycket moderat. Vid anständig körning är det inga problem att hålla sig runt litern. För man tro BMW:s egna värden drar den bara 0,62 l/mil vid jämn fart 90 km/h. Motsvarande siffra vid 120 km/h är 0,78 l/mil.

Ett annat glädjämne är väghållningen. Maken till snabb, rolig och lättkörd bil på krokig asfaltväg finns inte!

Den är i grunden aningen understyrd och det krävs kraftigt gas-pådrag mitt i en kurva för att bak-vagnen ska ge sig iväg. Men för att

kunna utnyttja M3-ans oerhörda potential till fullo måste man in på en avlyst bana.

Den 5-växlade sportlådan med ettan nere till vänster kan man där- emot njuta av både på bana och allmän väg. Den är rätt stegad och har den rätta känslan.

Ställbara spoilers

■ Jämfört med vanliga M3 har Sport Evolution fått 10 mm sänkt fram-fjädring och 7,5x16 tums alumi-niumfälgar lackade i en nyans som kallas Nogaro silver.

Dessutom värmefåligare broms-belägg som ytterligare förbättrar de utmärkta bromsarna som naturligt-vis är låsningsfria.

Men lättast känns värstingver-

sionen igen på att den mäktiga bakvingen försetts med en extra läpp som är manuellt justerbar i tre lägen.

Samma sak med den kraftigare fronsspoilen som ger "venturi-effekt". Det betyder att den skapar ett undertryck som suger bilen mot vägbanan.

Anledningen till dessa aerody-namiska hjälpmedel är att uppnå bästa möjliga kompromiss mellan lyftkrafter och toppfart beroende på bantyp. Totalt finns det nio olika

inställningsvarianter. Resultatet blir bättre stabilitet i riktigt höga farter, 248 km/h i standardutförande och över 300 km/h i tävlingsversion.

Bantningskur

■ I jakten på onödig vikt har både den främre och den bakre stötfångaren gjorts lättare. Även bakrutan och bakre sidorutorna har genomgått en smärre bantningskur.

Den ordinarie 70-literstanken har ersatts av en 62-literstank från

320/325i, något som också inverkar gynnsamt på bagageutrymmet.

Det utstuderade racestuket märks tydligt även invändigt. Stolarna är tävlingsmässigt skålade med hål för fyr- eller sexpunktsbälten, den relativt stora mockaratten här-ligt greppvänlig och säkerhetsbäl-tena ettrigt röda.

BMW M3 Sport Evolution är en bil som väcker ett ofantligt ha-begär. Men så är det också en stan-dardbil med superba sportvagns-egenskaper! □

TOPPLISTAN

Bilsports prestandatest över kvartsmilen, 0—402 meter.

1. Porsche 911 Carrera 2 -90	13,50 sek
2. Porsche 944 Turbo -89	14,15 sek
3. Chevrolet Corvette -90	14,40 sek
4. Audi Quattro -90	14,45 sek
Ford Sierra Cosworth 4x4 -90	14,45 sek
6. BMW M3 Sport Evolution -90	14,65 sek
7. Nissan 300 ZX -90	14,70 sek
8. BMW M635 CSi -89	15,00 sek
9. Nissan 200 SX -89	15,15 sek
Opel Omega 3000 24V -90	15,15 sek
11. Toyota Supra -89	15,25 sek
12. BMW M3 -89	15,49 sek
13. Toyota Celica GT-Four -90	15,55 sek
Seab 9000 CD Aero -91	15,55 sek
15. Volvo 740 Turbo Plus -90	15,65 sek
16. Fiat Croma Turbo -89	15,80 sek

	BMW M3 Sport Evolution	Porsche 911 Carrera 2	Sierra Cosworth 4x4	Nissan 300 ZX	BMW M3
Motor:	4-cyl 2.467 cc	6-cyl 3.600 cc	4-cyl turbo 1.993 cc	V6 dubbelturbo 2.960 cc	4-cyl 2.302 cc
Effekt:	238 hk/7.000 rpm	250 hk/6.100 rpm	220 hk/6.000 rpm	283 hk/6.400 rpm	195 hk/6.750 rpm
Max vrid:	240 Nm/4.750 rpm	310 Nm/4.800 rpm	290 Nm/3.500 rpm	375 Nm/3.600 rpm	230 Nm/4.750 rpm
Tjänstevikt:	1.370 kg	1.480 kg	1.410 kg	1.700 kg	1.360 kg
Testförbrukning:	1,25 l/mil	—	1,03 l/mil	1,25 l/mil	1,00 l/mil
0—70 km/h:	3,90 sek	3,20 sek	3,70 sek	3,90 sek	4,60 sek
0—100 km/h:	6,40 sek	5,25 sek	6,40 sek	6,45 sek	7,40 sek
0—150 km/h:	13,70 sek	10,65 sek	13,45 sek	13,20 sek	16,15 sek
0—201 meter:	9,55 sek/126 km/h	8,80 sek/134 km/h	9,30 sek/125 km/h	9,55 sek/124 km/h	10,25 sek/116 km/h
0—402 meter:	14,65 sek/154 km/h	13,50 sek/165 km/h	14,45 sek/154 km/h	14,70 sek/160 km/h	15,50 sek/149 km/h
50—110 km/h:	5,25 sek	4,15 sek	5,45 sek	5,35 sek	5,60 sek
70—110 km/h:	3,80 sek	2,95 sek	3,83 sek	3,90 sek	4,20 sek
90—110 km/h:	2,15 sek	1,65 sek	2,30 sek	2,30 sek	2,30 sek
100—150 km/h:	7,30 sek	5,50 sek	7,05 sek	7,70 sek	8,50 sek
70—110 km/h (5-an):	10,80 sek	9,20 sek	9,95 sek	10,50 sek	10,40 sek
Toppfart enl. fabr:	248 km/h	260 km/h	240 km/h	250 km/h	235 km/h
Pris:	398.000 kronor	498.800 kronor	247.500 kronor	348.000 kronor	295.900 kronor
Publicerad:	Detta nummer	Nr 9 -90	Nr 20 -90	Nr 1/2 -91	Nr 3-90