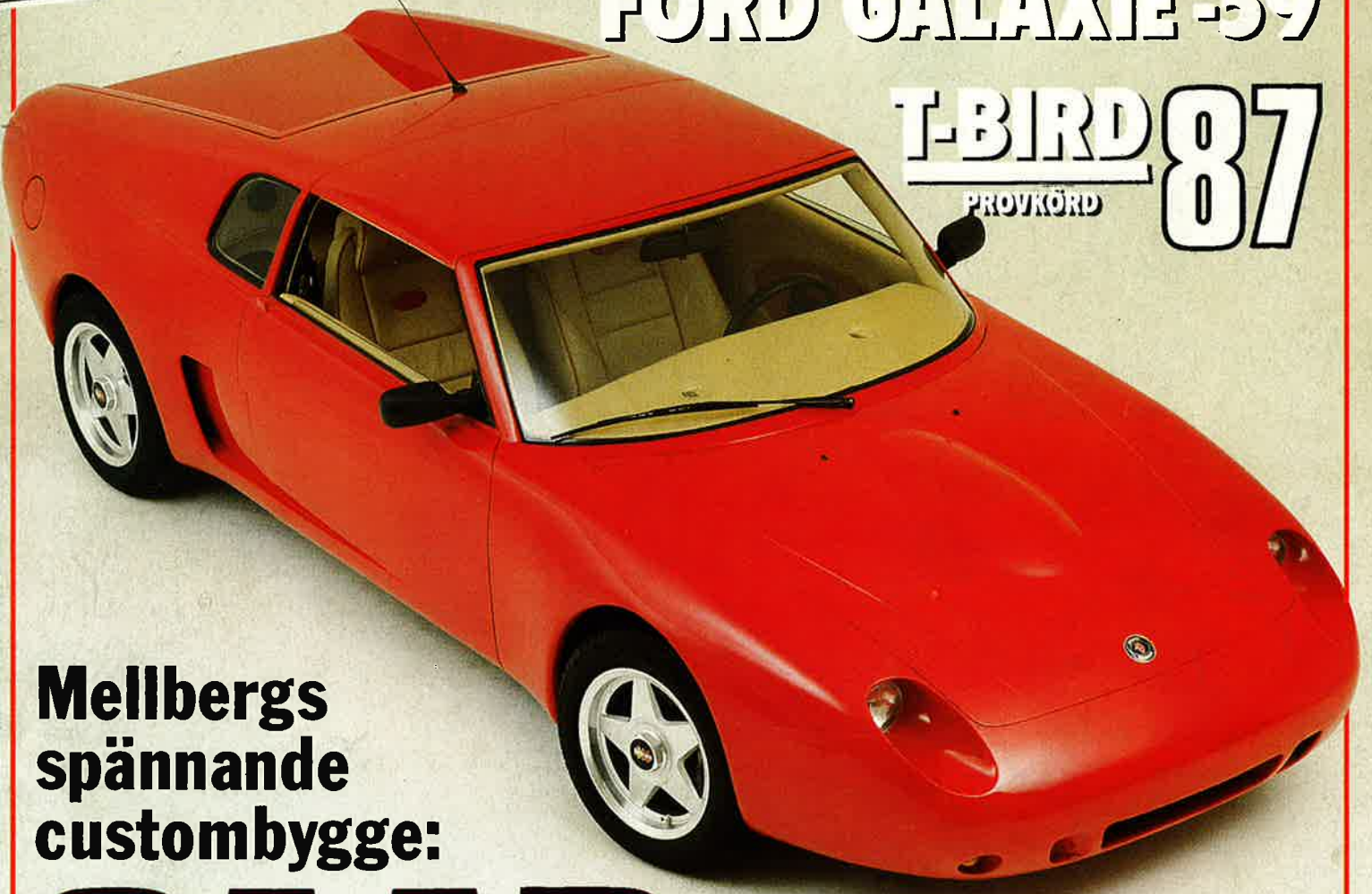


BILSPORT/8

FORD GALAXIE -59

T-BIRD
PROVKÖRD 87



Mellbergs
spännande
custombygge:

SAAB

inspirerad av

FERRARI



TRISS I PORSCHE

BMW M3 för traditionerna vidare:

FÖDD TILL VINNARE!

Redan när BMW:s tekniker började jobba med M3-modellen var målsättningen klar. Bilen skulle bli en vinnare, skräddarsydd för standardvagnsracing.

Den med spänning emotsedda debuten skedde på legendariska Monzabanan. Trots att konkurrensen i VM-premiären var minst sagt skral bjöd BMW på en imponerande uppvisning.

Sex M3:or på de sex första platserna!

Efter loppet grumlades segerglädjen. Samtliga BMW M3 diskades. Plåten i bakluckan ansågs vara för tunn...

Av Gert Karlsson

■■■ BMW har förnämliga traditioner när det handlar om standardvagnsracing. Otaliga triumfer och en hel rad av EM-titlar under de senaste 20 åren.

Segerrikaste modellen — hittills — är 3.0 CSL. En speciell lättviktsversion av gamla coupén som var outstanding under större delen av 70-talet.

På 80-talet tog 635 CSI över som BMW:s tävlingsmodell. Framgångarna uteblev inte och så sent som ifjol blev 635-föraren Roberto Ravaglia europamästare!

Trots detta har BMW tvingats spela en förhållandevis undanskymd roll på senare år. Det har i stället mest handlat om Jaguar, Rover, Volvo och Holden.

Under tiden utvecklade BMW sitt nya trumfkort, en specialversion av 3-serien kallad M3.

Bilen skräddarsyddes för att bli en vinnare. Något som bekräftas av Wolfgang Peter Flohr, chef för BMW Motorsport.

M3:an togs fram för att bli konkurrenskraftig på racerbanorna. I princip handlar det om en helt ny bil, inte en modifiering av 3-serien.

Fyra bättre än sex

■ Utvändigt lägger man märke till rejält utlagda skärmar som tillåter 9 tum breda fälgar, större frontspoiler, sidokjolar samt en imponerande ving där bak. Även C-stolparna (bakre sidostolparna) har fått annan lutning för att bättra på aerodynamiken.

Alla BMW:s högprestandabilar brukar ha raka 6-cylindriga motorer. Men inte M3:an. Under huven sitter en rak fyra med fyra ventiler per cylinder, dubbla

överliggande kamaxlar och Motronic bränsleinsprutning.

Horst Rech, chef för motorutveckling på BMW Motorsport, förklarar varför man övergivit sina 6-cylindriga motorer.

— När det handlar om banracing så krävs höga varvtal för att uppnå tillräckligt hög effekt. Då har raka sexor en stor nackdel. Vevaxeln ger upphov till vibrationer som helt enkelt begränsar varvtalet.

— En 4-cylindrig motor är inte alls lika känslig för höga varvtal, fortsätter Rech. Därför är det otvivelaktigt en bättre lösning för sportiga högprestandamotorer.

I standardskick utvecklar M3:ans 2 302 cc stora motor 200 hk vid 6750 rpm. När det handlar om grupp A ökas borrningen något, vilket ger en volym på 2 332 cc. Effekt: drygt 300 hk vid 8 000 rpm!

Vässad och bantad

■ En betydande bantning när det gäller vikten — från 1 200 kg standard till 960 kg — inverkar givetvis positivt på prestandan.

Den 5-växlade och tätstegade racinglådan har lång etta — den motsvarar tvåan på en standard M3 — gör grupp A-bilen något seg i starten.

Valet av slutväxel spelar förstås viss roll. Det finns variationsmöjligheter från 3,15:1 till 5,28:1.

En standard M3 — det har hittills tillverkats cirka 6 500 exemplar — klarar 0—100 km/h på 6,7 sekunder och toppar 235 km/h. Motsvarande siffror för grupp A-versionen är 4,6 sekunder (4,44:1) respektive 281 km/h (3,25:1).

Hjulupphängning med fjä-



Roberto Ravaglia är regerande europamästare i standardvagnsracing. Nu har han bytt ut den något ålderstigna 635 CSI mot BMW:s nya trumfkort M3. Det betyder att Ravaglia har alla chanser att även i år kriga i toppen.

Nya M3 ska försvara BMW:s förnämliga traditioner när det gäller standardvagnsracing. Ska men döma av debuten på italienska Monzabanan är förutsättningarna mycket goda. Inte ens den förargliga diskningen på grund av för tunn och lätt baklucka förändrar situationen. BMW M3 är en vinnare!

derben i aluminium, stora ventilerade skivbromsar och tredelade aluminiumfälgar med centrummutter fullbordar förvandlingen från avancerad gatracar till vinnarbil på tävlingsbanorna.

— I första hand ska M3:an kriga i mellanklassen, påstår Wolfgang Peter Flohr. Vi har egentligen inga ambitioner att slåss om totalsegrarna.

Standardvagnsracingen är indelad i tre klasser: upp till 1 600 cc, 1 600—2 500 cc och över 2 500 cc. Bilar med turbomotorer får cylindervolymen multiplicerad med 1,4.

I fjol dominerades lilla klassen av Toyota. Det lär inte bli någon ändring i år.

I mellanklassen finns det inget märke som rör BMW M3, även om Alfa Romeo 75 Turbo är på papperet klart konkurrenskraftig.

Stora klassen blev en attraktion fattigare när Volvo drog sig ur. Ford Sierra RS Cosworth och V8-försedda Holden verkar nu starkast.

VM-premiären på Monza blev som tidigare nämnts en avslagen tillställning. Bara en Sierra Cosworth (Andy Rouse) och

en Holden (Alan Moffat) kunde hjälpligt ta upp konkurrensen med BMW.

FISAs beslut om en startavgift på 60 000 dollar för ekipage som vill tävla om VM-poäng befrämjade knappast startfältets storlek...

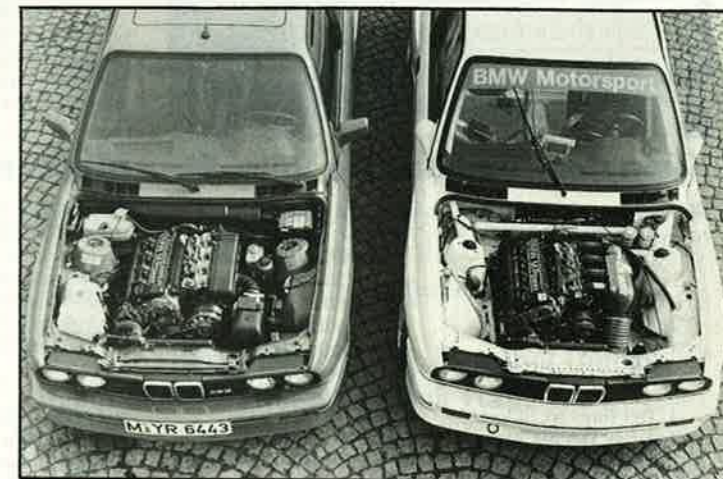
Andy Rouse i sin röda Sierra var träningsnabbast och tog också starten före ett helt koppel BMW M3. Trots hård uppvaktning höll engelsmannen undan tills motorn skar.

Sedan var det fritt fram för BMW. Att nya M3:an skulle ha superb väghållning och super-

bromsar var väntat. Men att den skulle hänga med såväl Ford Sierra som Holden på rakorna kom som en positiv överraskning.

Eftersom alla M3-bilarna visade prov på osviklig tillförlitlighet gick det som det gjorde. BMW tog hand om de sex första platserna totalt med paret Johnny Cecotto och Ricardo Patrese i topp.

Den förargliga diskningen — motprotest är förresten inlämnad — förändrade i princip ingenting. BMW M3 är född till vinnare! □



Redan i standardskick är BMW M3 en snabb bil. 200 hk ger blixtrande prestanda. Vad ska man då säga om grupp A-versionen som utvecklar drygt 300 hk vid 8 000 rpm?! Det kraftiga staget mellan fjäderbenen behövs för att styva upp framvagnen.