

**KÖPGUIDE SAAB 2-TAKTARE**  
Nr 22 • 17/10 - 30/10 1996 Pris 39:50 inkl. moms.  
Norge 40:- Nkr, Danmark 40:- Dkr, Finland 38:- Fmk inkl. moms.

# BILSPORT/22

**112  
SIDOR**



*Premiär!*

# VOLVO C70

## SUCCÉ PÅ PARIS-SALONGEN



TIDSAM  
0437-22





**HAT ON.** M3-cabben ser hyfsad ut även med suffletten uppe. Den sistnämnda är inte av den allra brusfriaste och tättaste sorten...

**M-POWER.** Det nästan magiska BMW-uttrycket för att det sitter något mera än en vanlig bonnfyra under locket. 215 hk ger den.



Av Torbjörn Lundgren (text), Peter Törnqvist (foto)

## "Gamla" M3 Cabriolet är ingen dussinbil

# BUS-BMW FÖR SOLIG GLIDFLYKT

**DRAG!** Är det både under huven och i sittbrunnen. Anti-vind skärmen behövs. Skärmbreddarna är det som först avslöjar att detta är en M3:a.

Med endast 800 exemplar byggda är BMW:s gamla M3 Cabriolet en av de mest udda, fräcka och roliga bilar man kan hitta. Endast ett par stycken lär ha funnit vägen till Sverige. En av dessa hittade vi hos bilhandlaren Björn Lundmark som lät oss låna den några timmar.



**GRÅ-ZON.** Den grå läderinredningen matchar M3:ans diskreta kulör. En hättig bil för den som bara vill synas lite lagom.

**MAFFIG.** Den klassiska BMW-fronten förstärks av M3-skärmarnas feta bredd. En riktig boulevardracar för ljumma sommarkvällar.



### RECEPT

**Bil:** BMW M3 Cabriolet -91 (800 byggda totalt).  
**Kaross:** 4-sitsig Cabriolet.  
**Motor:** Rak 4-cylindrig på 2.302 cc med dubbla överliggande kamaxlar, fyrventilsteknik, kompression 10,5:1, borrh x slag 93,4x84 mm, Motronic insprutning.  
**Max effekt:** 215 hk/6.750 rpm, max vridmoment 230 Nm, 4.600 rpm.  
**Prestanda:** 0-100 km/h på 7,3 sekunder, toppfart 239 km/h.  
**Hjulupphängning:** Fjäderben och undre triangellänkar fram, snett bakåtriktade triangelbärramar bak, krängningshämmare fram & bak.  
**Transmission:** 5-växlad manuell sportlåda, bakhjulsdrift, diffbroms.  
**Bromsar:** Skivor runt om, fram ventilerade, ABS.  
**Fälgar:** 7,5x16" i aluminium.  
**Däck:** 225/45 VR16.  
**Mått:** Längd 434, 5 cm, bredd 168 cm, höjd 136 cm.  
**Pris:** Nypris -91 ca. 600.000 kronor (importerades ej), nu 295.000 kronor.

■ ■ ■ Tvåhundrafemtusen kronor för en begagnad BMW!

Dyrt?

Ja, kanske det. Många pengar är det, men om man talar om att det byggts blott 800 exemplar av modellen och att man i stort sett är ensam om den i Sverige blir det genast rimligare.

Och att det är en cabriolet, dessutom med ett M3-embblem på bakluckan gör knappast saken sämre. När vi så får veta att bilen har 215 hästkrafter under huven, sprintar från 0-100 km/h på 7,3 sekunder och toppar nära 240 km/h börjar prislappen kännas riktigt överkomlig.

— Klart att det är dyrt, säger bilhandlaren Björn Lundmark, som lånat ut bilen till oss. Men vem kan säga vad den är värd? Och en ny kostar nästan 700.000 kronor...

— Egentligen är det här ett samlarobjekt. Det är en 91:a. Sista året den byggdes.

En snabb besiktning av M3:an berättar att bilen har 5.100 mil på mätaren och verkar välskött. Inredningen står med helläder i grått. Även dörrar och konsoler är läderklädda.

Suffletten manövreras elektriskt, bilen har färddator och s.k. check control. Stolarna är av den sportiga sorten med duktigt sidostöd och lådans växellågen är av racingtyp, det vill säga med ettan längst nedåt vänster. AC saknas men det kan nästan kvitta på denna bil.

### Effekten räcker till

■ Motorn är pinsamt ren — jämfört med hur ens privata bilar brukar se ut. Gamla M3:ans raka 4-cylindriga maskin ger 215 hk vid 6.750 rpm vilket kanske inte låter så hiskligt på 1.450 kg bil (cabrioleten är 60 kg tyngre än M3 coupén).

Och det drag man finner i nya M3:ans grymma sexa finns givetvis inte här men efter ett fåtal hundra meter inser man att effekten räcker gott. Man får köra sportigt och växla flitigt bara. Dessutom är effekten egentligen av underordnad betydelse i en öppen bil.

Detsamma kan man inte säga om luftdraget med suffletten nedfälld. Det virvlar friskt i sittbrunnen och man märker att det hänt mycket på cabrioletsidan på bara några år.

Samma sak med vridstyvheten. Vid hård kurvtagning "flexar" karossen en del, men i det stora hela har M3-cabben mer än tillräckliga vägegenskaper.

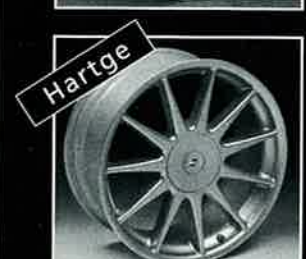
Nu kör man nog inte å la ban-racing med en M3 Cab. Har man sådana böjelser rekommenderas M3 Coupén som dessutom lär bli avsevärt billigare.

Skulle M3-cabben vara ett bra köp då? Tja, det beror på hur gärna man vill ha den. Eller som Björn Lundmark säger:

— Det finns alltid köpare till sådana här bilar. □

**Fotnot:** Björn fick rätt. En tid efter vår provkörning såldes BMW:n.

17" VW  
&  
18" Audi  
&  
18" Mercedes



Katalog 60 kr. Ange Bilmärke

**bmc**  
BILMODECENTER

Box 140 62, 400 20 Göteborg  
031-40 55 56