

REG-TESTAD MUSTANG MACH 1
Nr 13 17/6-30/6 1993. Pris 34:00 inkl. moms.
Norge 37:00 Nkr, Danmark 37:00 Dkr, Finland 34:00 Fmk inkl. moms.

BILSPORT/13

FAT ATTACK

MED
SUPER
SOUND



INFÖR BÅSTAD CLASSIC CAR SHOW

SHRA STOCKHOLM
TILLBAKA

PREMIÄR FÖR
PRO STREET
CUP

GAMMEL-
BILAR
TORSBY

FAKTA,
HISTORIK
OCH PRISBILD

BMW 3-SERIEN

TIDSAM
0437-13



BRUTALT
BREDDAD
QUATTRO

BMW 3-serien 1976 - 92

POPULÄR BIL MED KLASS OCH STIL

BMW:s 3-serie innehåller praktiskt taget allt i bilväg. Snälla standardvarianter som inte kör skjortan av någon. Lagom omkörningsvänliga landsvägsslukare. Eller rytande monster med racingprestanda från fabrik. Det är motorvalet som avgör. Men vilken 3-seriemodell du än väljer - du får en bil med klass och stil. Men se upp - den kan vara hårdare körd än du tror.

Av Anders Tunberg

■ ■ ■ Många BMW-fantaster slog ut med armarna i en uppgiven gest när BMW i juli 1975 presenterade sin nya 3-serie. Den skulle ersätta den lilla 02-serien som då sedan tio år gått från sportig klarhet till sportigare klarhet. Av den lilla 1600-kubiks undre-mellanklass-bilen hade blivit en näst intill brutal - och älskad - körmaskin med maximala 2002 tii på toppen av modellstegen.

Den nya 3-serien var ingenting av detta. Den presenterades som - och var verkligen - en helt annan biltyp. Den var inte bara dyrare - den enklaste började i pris där 2002 slutade: i Sverige runt 35.000 kr - utan också större i formatet och tyngre. - BMW har tappat stinet och blivit lösa i köttet, klagade de som älskade sina 2002:or och bestämde sig för att behålla sina bilar i väntan på en riktig BMW.

Men BMW:s produktplanerare visste precis vad de gjorde, ty trots entusiasternas moteld blev BMW:s 3-serie snart räddningen för den bayerska bitillverkaren som ännu inte fått full del av det tyska undret.

Sportigare förr

■ 3-serien vann över många, många bilköpare till BMW, och den gjorde det på sina förtjänster. Och vilka var då förtjänsterna. Jo, jämförd med de något mindre föregångarna hade 3-serien redan från start en grad av förfining som gärna förknippas med bättre långreselämsor från Tysklands södra delar.

Den var kanske inte så sportig, men det kändes att den var konstruerad och byggd för att hålla länge. Och vartenda reglage från strömställare till växelspak fungerade som den berömda ljumma kniven i smör.

BMW:s första 3-seriebilar fanns med fyra motoralternativ: BMW 316 med en 90 hk stark

1.536-kubikare, BMW 318 med 98 hk ur 1.754 kubik, BMW 320 med 1.977 kubikmotor på 109 hk och på toppen BMW 320i, även den på 1.977 kubik men 125 hk.

Motorerna var mer eller mindre direkt överflyttade från 02-serien, liksom för övrigt växellådan. Dock hade modernare tiders krav på avgasrening börjat göra sig gällande.

På samma sätt låg kraven på förbättrad krocksäkerhet bakom en stor del av karossens större vikt. Annars var grundreceptet med motorn fram och drivning bak det välkända. Fram svarade lätt snedställda MacPhersonben för fjädring och stötdämpning, bak fanns delad bakaxel med bakåtriktade bärramar, teleskopstötdämpare och skruvfjädrar.

Alltihop var välväst och bekvämt, och till en början var det inte många förare som direkt störcdes av bakaxelkonstruktionens inbyggda sladdbenägenhet. Redan en liten bit in på första modellåret styvades bakvagnen upp med en krängningshämmare. Bromsbestyckningen var skivor fram och trummor bak med servo.

Klagade man på något så var det att växellådan bara var fyrstegad och ganska lågt växlad för att de avgasrenade och något svagare motorerna skulle orka med den nya och tyngre bilen. I landsvägsfarter behövdes en femte och högre växel för att dra ned ljudnivån till en anständig nivå. Men den fanns alltså inte.

Styrningen av kuggstångstyp och utan servo hade gjorts lite långsammare än i 02-serien, vilket innebar att bilen blev lite svårare att "ta hem" när bakåndan slängde ut.

Förarmiljön i övrigt var exemplarisk med rena, lättavlästa instrument och den mitre delen av instrumentpanelen vinklad mot föraren så att klockan blev lätt att läsa av och ström-



Tredje generationens BMW 3-serie kom som 1992 års modell och var ett designmässigt stilbrott. Runda, mjuka former och en front som lutade bakåt. Men åter en formgivning som kommer att hålla länge utan att bli omodern.



BMW M3 blev en succé i racing. I täten Emanuele Pirro i tyska DTM.

1985 kom den första riktiga cabrioleten, just när öppna bilar började bli högsta mode världen över. På bilden en 325i cabriolet.

BMW:s förstageration har enkla ljus fram, medan 320 och uppåt har fyra lyktor.



Is och slask är inga problem för fyrhjuldrivna BMW 325iX. Den påkostade 4WD-BMW:n kom som 1987 års modell.

brytarna lätta att nå. Instrumentbelysningen var orange och flyginspireerad, något som gav pluspoäng men kanske egentligen i okunskap.

Visst har flyginstrument ofta orange belysning, men där går det bra. Utanför cockpit är det ju vanligen helt mörkt om natten. En bil, däremot, har strålkastare och fysiskt sett behövs därför skarpare ljus än orange för att instrumenten ska vara lätta att se. Jämför med ambulansernas rödljus, som för många år sedan byttes mot blått därför att blått har större räckvidd.

Tidlös karossform

■ Självklart var karossen självbärande och formgiven av Paul Bracq som lyckades väl i sin strävan att bibehålla BMW:s framåtlutande särdrag, samtidigt som karossformen blev närmast tidlös.

Redan till "är två" - 1977 års modell - hade BMW-teknikerna lyssnat av och reagerat på kundernas, och kanske mest motorjournalisternas, önskemål. Hela 3-serien fick en rejäl översyn av chassiet med styvare fjädring och spänstigare dämpning. 320 och 320i fick dessutom kraftigare krängningshämmare fram.

Bakhjulsupphängningarnas funktion sågs över något - sladdvilligheten hade börjat märkas ganska snart, liksom en besvärande tendens till vibrationer i styrningen i hastigheter kring 90-100 km/h. Det hjälpte inte med ideliga hjulbalanseringar, det enda som bet var byte till Koni- eller Bilstein-stötdämpare.

Inuti togs konstläderskoningarna bort och ratten kläddes med (konst)läder, 320i skildes dessutom ut från resten av programmet genom att den fick dubbla halogenljus fram.

1978 kom så äntligen den lilla sexcylindriga s k M60-motorn, speciellt framtagen till 3-serien och inte alls något derivat av BMW:s stora sexor. Den nya sexan fanns i två utföranden från fabrik - en 2,0-liters med förgasare och en 2,3-liters med insprutning. Förgasarmotorn kom inte till Sverige, och frågan är om någon alls köpte den.

BMW 323i var precis den raket som flera trimningsfirmor försökt göra av de tidigare fyrcylindriga serie 3-bilarna. 0 till 100 gick på 9,5 sekunder och toppfarten låg runt 190 km/h.

Självfallet modifierades chassiet för att möta den nya motoreffekten på 143 hk som för övrigt krävde premiumben-

sin för att blomma ut helt och hållet. Sexan var inte så mycket tyngre än fyrorerna, men de få kilona i kombination med ännu hårdare fjädring gjorde 323i mer understyrd än föregångarna. Till den mycket smala gräns där bakåndan tog överhanden - och då var chauffören riktigt illa ute.

Märkligt nog behöll BMW trumbromsarna bak även på 323i, liksom den fyrväxlade lådan. Det fanns emellertid en automat som alternativ, men vem ville väl ha den i det krutpaketet.

3-serien i övrigt rensades från 318, medan 320i gick kvar som prestandamodell parallellt med 320 i väntan på att 323i skulle komma i full produktion.

1979 var det ordning och reda i modellbeteckningarna från BMW: 316 hade 1,6-litersmotor, 320 hade en 2-liters fyra och 323i en 2,3-liters sexa. Så skulle det inte förbli - i alla fall inte i Sverige. Men mer om detta senare.

79:orna hade inte så stora generella förändringar. En lampa som varnade för slitna bromsbelägg kom emellertid, och framstolar med bättre sidostöd och säkerhetsbälten fram som var lättare att hantera med låset direkt intill sätets sida. Innerbackspegeln gjordes större.

Yuppie-bil

■ Bumse-BMW:n, 323i, kom med ventilerade skivbromsar fram och diverse sport- eller komfortpaket, där seriösa förare kanske mest uppskattade tillgången till differentialbroms. När nu BMW 323i - till ett pris av 60.800 kronor - började säljas i ordentlig utsträckning visade den sig vara en ovanligt härlig vagn med krav på stort armåbsutrymme.

Sexan var inte alls så förfinad som sexor enligt traditionen borde vara, men den drog iväg de knappa 1.200 tjänsteviktakilona så det sjöng om det. Och toppfarten stod inte någon annan BMW:s efter. Möjligen kunde någon dristig 733i chaufför pressa sig förbi på Autobahn.

Toppfarten var 190 konserverativa km/h, enligt fabriken som ju borde veta. Kanske tog man till i tvångskant, för den här bilen tvingades verkligen upp till bevis. Och nåde den tillverkare som då ljugit om toppfarten!

Accelerationstiden för noll-till-hundra angavs till 9,5 sekunder. Det var mycket bra i en tid då Saab 900 Turbo var spjutet framför alla andra. Saaben gjorde 0-100 på 10,7. Den femväxlade Saaben klarade det på 10 blankt, men eftersom BMW:n (fortfarande!) bara höll sig med fyrväxlade låda, måste vi väl jämföra lika för lika.

Den blott fyrstegade lådan innebar för BMW 323i att bränsleförbrukningen blev rätt hög, 1,12 l/mil i blandad kör-

ning, enligt de nymodiga KOV-värdena. Med en bränsletank på måttliga 58 liter innebar det relativt kort räckvidd mellan tankningarna.

Å andra sidan var det kanske skönt, i alla fall för passagerarna bak. Ty BMW:s 3-serie - det måste man minnas! - var och är en räckta relativt små tvådörrarsbilar som inte har komfortklass för fyra och än mindre fem. Fram ja, bak icke! Där ska resliga personer inte sitta länge.

Bristen på baksätetskomfort var emellertid inget som direkt oroade 3-serieägarna, för med 323i introducerad, hade 3-serien en definitivt sportig och ungdomlig framtaning. Den blev en av de första yuppiebilarna, ett individuellt reseledskap för män och kvinnor i början på en lysande karriär, folk som visste hur man hantlade alla sorters mobiltelefoner.

Ordning

■ Ordningen och oredan i modellbeteckningarna upphörde för en tid i 1980, när BMW 320i i Sverige inte alls hade någon 2-litersmotor, utan en på 1.766 cc. Bakgrunden var den vanliga - svenska särbestämmer!

Den nya 122-hästaresexan på 2 liter gick inte att avgasrena nog åt oss, så "vår" 320 fick en insprutad fyra i stället. Den var dessutom 7 hk svagare än den gamla 2-litersfyran och bromsade måttliga 102 hk trots att den krävde 99-oktanigt för att gå bra.

Vid den här tiden blev BMW:s 3-serie också föremål för många, många spaltmeters pressdebatt och - förföljelse i Sverige. En privatperson som åkt av vägen i halka med sin BMW anklagade bilen för att vara trafikfarlig och tillverkaren för att vara ansvarslös.

Och visst - det gick förvånansvärt lätt att slänga ut baken på en BMW 3-serie trots tillverkarens alla trick att i efterhand försöka få fason på en konstruktion av bakaxeln som kunde ha varit bättre.

Till en början, och för övrigt under lång tid, fömekade både svenska och tyska representanter för BMW att bilens egenskaper på något sätt skulle vara nyckfulla i halka. Men efter något halvår tillstod man emellertid offentligt att BMW:s 3-serie var "optimerad för torr asfalt" vad köregenskaperna anbelangade. Som alla andra debatter ebbade även denna ut sedan BMW-ägarna lärt sig att en 323i leker man inte med hur som helst under nordiska vint-rar.

Femväxlade låda...

■ 1981 års modell kom, och med den försvann BMW 316, 318 kom tillbaka som modellbeteckning - motorn hade ju kommit året före. Nu var dock

Vänd!

Köpguide BMW

Forts. från föreg. sida

motorn 12 hk starkare tack vare bränsleinsprutning – gav 102 hk – och utrustningen ungefär densamma som i den lite dyrare 320i. Skillnaden på utsidan var väl mest att 318i inte fick de dubbla strålkastare som nu blev standard på den dyrare brodern. Mot en merkostnad på 2.000 kr kunde nu dessutom för första gången BMW leverera en femväxlad låda till alla 3-seriens modeller. Med den sjönk snittförbrukningen till under litern, och ljudnivån i kupén kunde hållas behagligare i de autobahnfarter bilen definitivt var avpassad för.

Utöver de dubbla strålkastarna hade 320i 1981 fetare följare än minstringen, varvräknare, klädsel av samma lyxiga typ som i 728 och textilkädda insidor på dörrarna. Annars var det samma bil som 318i.

Den 143 hk starka 323i förändrades mycket lite genom årsmodellbytet. Däremot började betydligt bättre accelerationstider noteras i takt med att all världens specialtidningar publicerat sina tester. Fabrikens 9,5 v-sade sig vara en mycket försiktig siffra, andra kom ned i 8,4. Det var en tid att drömma om 1981 för seriöst bilintresserade!

... och en Cabrio

Det året (1981) behövde man emellertid inte drömma om en BMW 323i Cabrio. För genom ett samarbete med Baur i Stuttgart kunde BMW nu erbjuda en sådan.

För all del – det gick att få en Cabrio även av de mindre motoriserade modellerna, men eftersom merkostnaden var ca 20.000 kronor så fanns det inget skäl att pruta på motorbestyckningen.

Men riktigt äkta var inte cabrioleten, för den hade targabåge och fasta sidoramar. Den främre delen av taket fick man stuva i bagageutrymmet när man ville åka öppet, den bakre var av tyg och fällades som vanligt.

Delningen låg vid targabågen. Det kom in tillräckligt med sol ändå, och bilen blev snabbt väntelista vid vindbruset till trots. Först på listan i Sverige stod ABBA:s Annifrid Lyngstad, vilket givetvis gjorde det intressant för andra att stå på den också.

82:orna av 3-serien var väldigt lika sina föregångare. I Sverige började fortfarande programmet med 318i; de billigare 315 och 316 tillverkades fortfarande, men ansågs för dyra i förhållande till utförandet för att passa här. Priserna började på drygt 53.000 kronor, vilket inte var

skäligt när en Volvo 242 DL kostade 51.100. Skillnaden fick väl skrivas på nöjeskonfot.

Fortfarande var inte femväxlad låda eller servostyrning standardutrustning. BMW hade händerna fulla med att förbereda sig för introduktionen av nya 5-serien, och i kulisserna väntade en ny 3-serie. Den presenterades sent på hösten 1982.

Karosbytte 1982

Den nya 3-serien var vid första anblicken svår att skilja från den gamla. Karosslinjerna i stort var desamma, men lite rundare och nättare. Det dröjde också innan bilarna med det nya utseendet började lämna fabriken, så den äldre karossen hann få 83 års modellbeteckning i förändringar.

Väl på plats i bilhallarna och färdig för provkörning visade sig emellertid den nya 3-serien ha betydligt mer att erbjuda än bara lite förändrat utseende.

Tack vare omkonstruerad bakvagn fick nya 3-serien betydligt bättre köregenskaper. Bakaxeln var av den komplicerade – och dyra – dubbelledade typen och gjorde tillsammans med 14-tumshjul underverk. (Tidigare hade 3-serien gått på 13-tumshjul.)

Genom att bärmarna bak dessutom lagrades ovanpå tvärbalken, förändrades dessutom vinklarna så att spårviddsförändringarna inte blev så våldsamma längre.

Framvagnen, som inte fått så mycket kritik tidigare, såg ungefär likadan ut som förr. Men bärmarna var böjda och placerade bakom hjulcentrum. Det flyttade in ofjädrad vikt mellan hjulaxlarna.

Motorprogrammet förändrades så till vida att 323i nu hade elektronisk i stället för mekanisk bränsleinsprutning och en maxeffekt på 139 DIN-hästar. Lite mindre än förr, alltså, men vridmomentet var så mycket bättre fördelat att skillnaden i topp-effekt inte märktes.

Att momentkurvan blivit jämnare innebar också att behovet av differentialspärminskat så pass att ingen modell standardutrustades med den. Men den fanns som option.

Den 14 hk klenare (125 hk) rovan i 320i kändes inte mycket svagare, och toppfarten var inte mycket lägre än i 323i:an – 195 mot 200 km/h. Den viktigaste skillnaden mellan de båda var att 323 hade bakspoiler. Fast den gick å andra sidan att köpa som tillbehör.

Efterfrågan var stor, för den var billigare än de 16.900 kronor som skilde de båda versionerna åt hos handlaren. En "riklig" 323i kostade 103.000 kronor som 1984 års modell, 10.000 kronor mindre än en tredörrars Saab 900 Turbo.

Den nya 3-serien i dyraste utförandena fick femväxlad och nykonstruerad låda på köpet.



320 och 320i var toppmodellerna i första årgången med sina dubbla strålkastare. Karosformen var tidlös och vacker. Men detaljerna avslöjar åldern: en kromad ytterbackspegel och nackkuddar på



3-serien i Touring-utförande blev snabbt populär bland folk med utrymmesbehov men utan lust att åka 745:a. Så värst mycket rymligare än en standard-BMW var den väl inte, men elegant och välproportionerad. Ett utmärkt samvete för sportiga förare med familj.

Det fick inte de som valde en fyrcylindrig 318i med 1,8-litersmotorn på 102 hk. De fick visserligen en ny BMW, men en ganska slö, lågutrustad och ointressant bil.

Då var 320 och 323 lite bättre försedda med detaljer som gjorde livet roligare och lättare: varvräknare, elmanövrerade ytterpeglar och en avancerad elektronisk kontrollanläggning som varnade för service och oljebyten. De hade också kontrollampor för halvljus, bakljus, bromsljus och skyltbelysning samt alla vätskor – kyl, olja och spolning.

Förarmiljön förtjänade högsta betyg, medan den nya karossen inte gjort något positivt åt utrymmena i baksätet, särskilt inte i bilar med soltak. Finessen med baksätet var bästefästena som förvarades i små fack när de inte användes.

Framstolarna gav emellertid nu bättre stöd, och i tvådörrarsutförande gled dessutom framåt när ryggstödet fällades för att göra i och ursteg till och från baksätet lättare.

Tack vare de större fälgarna hade bromsarna kunnat göras större, och låsningsfria ABS-bromsar erbjöds som tillval för en häftig kostnad. Lika häftigt måste det anses att elvärme i framstolarna kostade ett par tusen kronor extra.

Fyra dörrar

1983 på hösten visades på Frankfurt-salongen (IAA - Internationale Automobil Ausstellung) en fyrdörrars-variant av BMW:s 3-serie, 1984 års modell alltså. Annars var det glesk mellan nyheterna, även om en förändring av främre ryggstödens baksida gjorde knäutrymmet bak lite bättre.

Kontrollpanelen blixtrade inte längre upp en skrämande varningssignal, utan nöjde sig med att säga "check" i största välmening. Som tillval erbjöds centrallås och värme även i sportstolarna (1985). Nytt 85 var också en riktig Cabrio av betydligt elegantare konstruktion än Baur's mer vedbodsnickrade modell.

Mixen blev en BMW med stora resurser. Den fordrade också stora resurser i form av pengar: en kvarts miljon kostade den – mer än dubbelt mot

vad en 323i betingade. Det var häftigt, ty det motsvarade priset för den betydligt större 735i med nästan lika mycket hästar (204) och betydligt större utrymmen. Men BMW-köparna var vana vid att betala för sig. Tillvalsutrustning som servostyrning (!), soltak, metallclack, sportstolar etc har alltid kostat som kvicksilver hos de tyska bilutverkarna.

Cylindervolymen i 318iS var noga räknat 1.795 kubik mot 1.766 i den gamla 1,8-litersmotorn. Skillnaden i ork var större – 11 hästar. Den nya motorn bromsade 113 hk, hade tio procent bättre vridmoment och drog lite mindre bensin. Merkostnaden var 8.000 kr – 318iS kostade 117.900 kr i tvådörrarsutförande.

Nytt på 87:orna var också att det gick att få en fyrstegs automatlåda till 320i, medan snikmodellen 318 fortfarande fick klara sig utan och hade femväxlat som tillval.

Vid sidan av den nya sexan i 325i introducerade BMW också en annan teknisk nyhet: fyrhjulsdraft. Som ju inte var nytt i princip, men i BMW. BMW 325iX hette modellen, som hade ett rätt sofistikerat 4WD-system med viscocoppling.

Trogna traditionen lade BMW:s tekniker över 60 procent av drivkraften på bakhjulen för att den nu tolv år gamla modellserien skulle kännas igen vad köregenskaperna anbelangade. Den fyrhjulsdreven BMW:n hade (faktiskt) servostyrning som standardutrustning, och fattas bara annat – den kostade 196.700 kr i fyrdörrarsutförande!

Större volym

Modellåret 1987 hade 323i gjort sitt. I nya 325i var cylindervolymen 2.494 cc och maxeffekten 170 hk. Det gav ett rejält avstånd till 320i i effekt – och pris. Slagvolymökningen gjorde inte så mycket åt tiden 0-100 km/h, men toppfarten garanterades nu till 215 km/h, trots att bilen hade katalysator som standardutrustning liksom låsningsfria bromsar.

Nytt på 87:orna var också att det gick att få en fyrstegs automatlåda till 320i, medan snikmodellen 318 fortfarande fick klara sig utan och hade femväxlat som tillval.

Vad en 323i betingade. Det var häftigt, ty det motsvarade priset för den betydligt större 735i med nästan lika mycket hästar (204) och betydligt större utrymmen. Men BMW-köparna var vana vid att betala för sig. Tillvalsutrustning som servostyrning (!), soltak, metallclack, sportstolar etc har alltid kostat som kvicksilver hos de tyska bilutverkarna.

Cylindervolymen i 318iS var noga räknat 1.795 kubik mot 1.766 i den gamla 1,8-litersmotorn. Skillnaden i ork var större – 11 hästar. Den nya motorn bromsade 113 hk, hade tio procent bättre vridmoment och drog lite mindre bensin. Merkostnaden var 8.000 kr – 318iS kostade 117.900 kr i tvådörrarsutförande.

Nytt på 87:orna var också att det gick att få en fyrstegs automatlåda till 320i, medan snikmodellen 318 fortfarande fick klara sig utan och hade femväxlat som tillval.

Nytt på 87:orna var också att det gick att få en fyrstegs automatlåda till 320i, medan snikmodellen 318 fortfarande fick klara sig utan och hade femväxlat som tillval.

Båda de små 3-seriebilarna – liksom hela serien – hade en del yttre förändringar som gjorde en hel del åt utseendet: nya bakljus, stötfångare av USA-modell som lät de småsmällar upp till 4 km/h, ny spoiler och förändringar på bakre hjulöppningarna.

320i och 325i begåvades med större bensintank (den sexcylindriga motorn fordrade sin tribut) på 64 liter mot tidigare 55.

... BMW M3!

1987 var också året då BMW M3 dök upp i de svenska försäljningskatalogerna.

Med en motor utvecklad ur gamla 318i, men förstord till 2,3 liter och försedd med ny topp med dubbla överliggande kamaxlar och fyra ventiler per cylinder samt lastad med modernaste elektroniska motorstyrssystem var BMW M3 en sannskyldig raket. 0-100 klarade den på 6,9 sekunder tack vare 195 hästar som andades lätt.

Trots motorns raceraktiga utseende gick den förvä-

höga, spinkiga och blanka stolpar.



Nya M3 är en av de mest imponerande bilar som BMW någonsin byggt. Inte nog med att den går som ett spjut – komforten är överaskande god.

nansvärt lätt att köra i vanlig trafik. Svårigheten var bara att låta bli att hetsas av medtrafikanter i beskedligare bilar. Karossen med spoilers och sidsköldar, utslagna framflyglar och ving på bakluckan var minst sagt utmanande. Sjutumsfälgarna, som var standard, gjorde också sitt till.

Om BMW – särskilt med gamla 02-serien och efter hand också med 3-serien – gjort sig kända för körglada och inte sär-

Vänd!

		PRIS ÖVERSIKT									
		1984	-85	-86	-87	-88	-89	-90	-91	-92	
SEDAN: (priser i 1000-tal.)	316									124	
	318	33	35	39	44	59	85	91	110	144	
	320	37	42	49	56	68	73	100	119	165	
	323	41	46	53							
	325				56	68	82	100	120	170	
		EJ SOLTAK SÄNKER 6000 EJ 5-VÄXL. SÄNKER 2000 TOURING HÖJER 10.000								ALLA PRISER INKL. KOMFORTPAKET	

Många BMW-ägare anser nog att priserna i tabellen är väl låga. Men de baseras på MRF-listan och speglar alltså verkligheten...

LÄSAMERA

BMW hör till de märken som på kort tid blivit klassiker. Inte så konstigt med tanke på att märket redan på 1930-talet skördade framgångar med sportvagnshöjdare som 328-roadstern. Men underligt med tanke på att de svulstiga och direkt ospännande 50-talsbilarna. Från 1960-talet och framåt har emellertid märket gått från klarhet till klarhet, och alltid har det funnits på programmet bilar som vem som helst haft råd med. Utan att kvalitet eller körglädje prutats bort.

Detta har lett till att BMW hör till de mest omskrivna bilarna i specialbokhandels listor. Det finns böcker i massor för BMW-entusiasten som vill fördjupa sig – hos exempelvis MarGie Bookshop, Box 19007, 104 32 Stockholm, tel 08-612 70 50, fax 08-612 70 51. Mycket av litteraturen är emellertid amerikansk och behandlar de modeller som exporterats över Atlanten. Dessa modeller kan skilja sig från de europeiska, så kolla noga att boken innehåller fakta om de modeller du är intresserad av.

PRISBILDEN

BMW 3-serien har funnits på marknaden i snart 20 år – de första kom 1975/76 – och för de riktiga åldringarna finns inga riktiga priser att hålla sig till. I den mån de inte slitits ut eller rostat bort, kan det givetvis dyka upp något gubbkört exemplar från, såg 76, och en sådan bil har förstas samlarvärde. För rätt person.

Hur som helst var de första 3-seriebilarna rätt beskedliga vagnar med dagens mått och priser över 10.000 kronor ska det inte behöva bli tal om.

Andra generationen kom som 1983 års modell, och med den börjar det bli ordning på priserna, för där finns betydligt fler bilar kvar ute på marknaden. De har gått rätt långt, de första, och bilhandlarpriserna till kund startar på ungefär 30.000 kronor. Men då ska det vara soltak på bilen. Utan det sjunker priset med runt 6.000. Har den dessutom inte femväxlad låda heller, bör maxpriset vara ca 20.000 kronor om bilen är bra i övrigt. Detta gäller fyrcylindriga bilar.

Skilnaden på en 84:a och en 86:a är inte stor i fråga om pris – det skiljer bara ca 6.000 kronor – tre per årsmodell. För bilar efter 86 års modell är prisstegen större – 5.000 mellan 86 och 87; 8.000 mellan 87 och 88, sedan ungefär lika mycket fram till tredje generationen (91 års modell), i och med den stiger priserna kraftigt. En 318i med komfortpaket och 12.000 mil på mätaren kan det begäras över 100.000 för. Mycket pengar för enkel bil som gått långt!

De sexcylindriga står som lägst i strax under 30.000 för 83/84 års modell för att stiga till ca 75.000 för en 90:a. Stegen i pris mellan årsmodellerna är mellan 5.000 och 7.000 kronor. Även här gäller att bil utan soltak värderas lägre, så det finns klipp att göra för den som inte absolut vill bli solbränd i pannan och rufsigt i håret. Eller charmigt snuvig sent i maj.

Touring-modellen, som kom 1989/90, är attraktiv och kostar runt 10.000 mer än motsvarande konventionella bil.

"Specialmodellerna" då? Marknaden för Alpina B6 och M3:or är mycket, mycket liten. Liksom för Cabrio. Några säkra prisindikationer är svåra att ge. En Cabrio kan vara värd precis dubbelt så mycket som motsvarande täckta bil. Det kan innebära uppåt 150.000, men ett sådant pris ska givetvis förhandlas. Länge.

När det gäller Alpina B6 och även M3 gäller regeln om dubbla priset. Och visst kan en Alpina B6 kanske vara värd över 100.000 kronor. För den som vill ha just den bilen. Om inte annat så kommer den aldeles bestämt att få samlarvärde. I väntan på det kan man ju putsa den och ha kul någon enstaka ljus sommarmorgon medan kamraterna sover.

Om du inte är på jakt efter en aldeles speciellt utrustad bil, utan nöjd med det som bjuds så länge det är en BMW går det mycket bra att köpa bilen av en bilhandlare. Prisjämförelser mellan vad som utbjuds i privatannonser och bilhandlarannonser slutar ofta med första tjing för bilhandlaren! BMW-ägare har tydligen en tendens att övervärdera sin bil. I alla fall är annonspriserna ofta förvånande höga. Mer än annars gäller det alltså att ta det lugnt och pruta. Vänta gärna över ett par dagar med ett slutbud hur många som än ringt på annonsen.

Pruta kan du säkert också göra hos handlaren, även om efterfrågan på lågmilare är på uppgång – och med den också priserna.



BMW:s 3-serie introducerades 1975 som en uppföljare till 02-modellerna (bakre raden till vänster. Första generationens 3-serie står i mitten och den andra generationen, sjösatt 1982, till höger. Längst fram den nyaste 3-serievarianten som introducerades hösten 1991.

Köpguide BMW

Forts. från föreg. sida

skilt rymliga bilar, så innebar det ändå inte att man helt tappat bort att bilar ibland behöver vara praktiska. Redan på 02-tiden fanns ett slags halvcombi kallad Touring, och 1989 var det dags för BMW 320 och 325 Touring att göra entré.

Självfallet var BMW:s Touring inget seriöst alternativ till Volvos modeller med slutsiffra 5, men det blev lite lättare att slänga in golfbaggen eller slalomskorna i en Touring än i en konventionell 3-seriebil.

Om inte annat så var kanske den stora bakluckan som övertalningsmedel gentemot mindre BMW-frälsta familjemedlemmar med ekonomiskt inflytande.

I den nedre delen av programmet försvann 318 med gamla motorn, medan fjolårets 318iS tappade S:et och blev basbil. 320 och 325 traskade vidare, liksom den fyrhjulsdrivna, cabriolet och M3.

Alpina B6 tillbaka...

■ BMW Alpina B6 kom emellertid tillbaka i nyhetsfloden, senast var den här 1986. Då hade B6:an 2,8-literssexan, den här gången ståtade den med 3,5-litersmaskinen från 535i. I Alpinas utförande gav den 254 hk, vilket räckte till en toppfart på 250 km/h och en noll-till-hundra-tid på 6,5 sekunder.

Ännu en gång hade trimningsfirman visat fabriken var skäpet skulle stå – M3 maktade ju med enbart 6,9 sekunder.

Dessutom visade Alpina den goda smaken att förse sin B6 med enbart en liten försiktig

bakluckevinge, medan det på M3 tronade en mastodont som tycktes tillverkad vid ett undersysselsatt båtvarv.

... och 316i

■ Som så många andra kvalitetsbiltillverkare har BMW alltid behållit grundkonstruktionerna länge och förädlad dem efter hand. Det är ett sätt att hushålla med utvecklingsresurserna och att inte behöva börja jaga nya kundgrupper stup i ett.

1990 gick BMW in på åttonde året med samma 3-seriekaross. Men 316i dök upp som basmodell. Nu med 318-motorn som fått slaglängden kortad och därmed cylindervolymer krympt till 1.596 cc. Den "nya" motorn gav 100 hk jämnt och var en mycket smidig maskin.

Förra årets 318i (förförå årets 318iS) fanns kvar i programmet, men för att röra till det hela rejält introducerade BMW 1990 en ny 318iS, nu med fyrventilstopp och 136 hk. Ett slags instegsbil för köpare som dittills fått nöja sig med Golf GTI men som nu fått förnyat förtroende i banken. Eftersom resten av BMW:s 3-seriemodeller fanns kvar, var utbudet ohyggligt stort det goda året 1990.

Och inte blev det mycket mindre 1991, även om Alpina B6 försvann. Det var inte många som köpte den i Sverige. För 350.000 kronor.

Medan BMW-handlarna försökte slå i kunderna att det var dags att byta, en annalkande ekonomikris till trots, väntade den bilkunniga delen av världens befolkning på nya 3-serien. Den visades på hösten 1991.

Den nya 3-serien markerade ett traditionsbrott i designen. Borta var den framåtlutande fronten, de liksom lösa stötfångarna och den upprätta bakrutan. Säkert inte utan vända

Tidigare köpguide

■ Du som har missat någon Köpguide kan efterbeställa dem för 30 kr st (förskott). Skriv till postgirokonton 61 54 70-2 och betalningsmottagare Bilspört. Texta (obs: texta) namn och adress på inbetalningskortet.

- | | |
|---|------------------------------------|
| BS 9-91 Saab 900 Turbo | BS 9-92 VW Typ 1 |
| BS 10-91 Golf GTI | BS 10-92 Fullsize US Ford 1955-75 |
| BS 11-91 Corvette | BS 11-92 Toyota Celica |
| BS 12-91 Peugeot 205 GTI | BS 12-92 Dodge fullsize 1955-75 |
| BS 13-91 Porsche (ej 911) | BS 13-92 Opel GT, Manta, Calibra |
| BS 14,15-91 Camaro | BS 14,15-92 Jaguar XJ6/XJ40 |
| BS 17-91 BMW 3-serien (slutsåld Kopial) | BS 17-92 MGA, MGB, MGC, V8, Midget |
| BS 18-91 Opel GSi/GTE (Kadett) | BS 18-92 Porsche 911 |
| BS 19-91 Pontiac Firebird | BS 19-92 Chrysler fullsize 1955-75 |
| BS 20-91 Mercedes 190/200/300 | BS 20-92 Volvo PV |
| BS 21-91 Ford Mustang | BS 21-92 Classic T-Bird 1955-57 |
| BS 22-91 Alla Volvo turbo | BS 23-92 Saab Sonett |
| BS 23-91 Classic Chevy 1949-62 | BS 24-92 Caprice 1977-93 |
| BS 24-91 Alfa Romeo GT/GTV/75/164 | BS 25-92 Opel Kapitän 1938-70 |
| BS 25-91 Oldsmobile fullsize 1950-70 | BS 26-92 Edsel 1958-60 |
| BS 26-91 Alla Audi quattro | BS 12-93 Volvo 164 |
| BS 1,2-92 Cadillac 1950-70 | BS 3-93 Valiant 1960-73 |
| BS 3-92 Volvo P1800 | BS 4-93 Mercedes 1953-60 |
| BS 4-92 427 Cobra, Shelby-Mustang | BS 5-93 Ford Cortina |
| BS 5-92 BMW 5-serien | BS 6-93 Cadillac 1946-53 |
| BS 6-92 Buick fullsize 1950-70 | BS 7-93 Renault 8/10 + Gordini |
| BS 7-92 Volvo Amazon | BS 8-93 Ford 1949-53 |
| BS 8-92 Pontiac fullsize 1950-70 | BS 9-93 Citroën 1956-75 |
| | BS 10-93 Ford Taunus 1939-62 |
| | BS 11-93 Dodge 1955-74 |
| | BS 12-93 Jaguar MK I-II |

BESTÄLLER BILSPÖRT NR 22/86 26/86 OCH 3/87 A 30KR STYCK		BILSPÖRT BENGT JONSSON TAMGATAN 6 111 13 MURFORS 90-	
---	--	--	--

Obs! Glöm ej namn och adress på inbetalningskortet.

hade försiktiga BMW lärt sig ett mer samtida formspråk. Emellertid anslöt sig grillen till traditionen, även om även den nu kommit långt bort från 30-talets dubbelnjure.

Den som gillade gamla karossen bättre kunde fortfarande få den – 3-serien i Touring-utförande och som Cabriolet behöll den nämligen. Även till

1993 blev gamla karossen kvar på de två modellerna.

"Nya" 3-serien kom under det första året enbart som fyrdörrars sedan. En bit in på 1992 introducerades emellertid en tvådörrarsvariant – Coupé – med alla motoralternativen utom de två minsta.

Värstingen BMW M3 introducerades först i år till ett

HÅRT KÖRD HÅRT SLITEN

Liksom alla andra BMW-bilar är 3-serien en räkna kvalitetsbilar. Men vad hjälper det när de ofta körs ganska hårt! Chansen att hitta en BMW som har lite motor att skyta med men är körd av en pastor i Enköping på helgfria söndagar är minimal.

Grundkvaliteten är alltså hög. Bara ordentligt gamla BMW har rostproblem. Lacken har mycket hög kvalitet och kan dölja angrepp inifrån på dörrar och bagagelucka. Det hör för ö till pjäsen att BMW-bilar tvättas oftare än andra, påstår Konsumentverket som undersökt saken.

Hård körning – 3-serien körs mer än genomsnittsbilen – innebär på tidiga årsmodeller att bromsarna snart tog slut. Där är kvaliteten bättre under andra halvan av 80-talet och framåt. Däremot hör slitna framhjulslager, brustna framfjädrar (särskilt 1980-84), glappa länkarmlager och slitna krängningshämmarfästen till de detaljer som man bör se upp med. Liksom glappa styrleder och – på modeller före 1983 – rostiga bromsledningar.

Förgasarbilar kan vara drabbade av ojämn gång, och då ligger felet ofta i att det är knas i choke-reglaget.

Egentligen är det inga allvarliga fel som drabbar BMW, men de är relativt dyra att åtgärda. Även om man håller nere kostnaderna genom att skruva själv, så är reservdelarna dyra, och bara de vanligaste slitdelarna finns att få från fristående säljare.

BMW-KLUBBEN

Klubben heter "BMW Club Schweden" och har följande adress: Box 2068, 390 02 Kalmar.

pris av 395.000 kronor. Och då hade BMW ändå mage att ta 4.200 kronor extra för farthållare – som är standard i alla andra bilar för det priset.

Ä andra sidan ingår en 0-100 acceleration på runt 6 sekunder i priset, tack vare en nästan 3 liter stor sexa med fyra ventiler per cylinder, variabla kamaxlar, Motronic bränslein-sprutning och 286 hk. Den femväxlade lådan jobbar via en ganska låg slutväxel. Det gör också gott åt accelerationen. Det kan verkligen vara en bil att vänta ut som begagnad. Priset lär bli stort. □