

SVERIGES LÄGSTA VOLVO
Nr 26 • 12/12 - 26/12 1996 Pris 38:00 inkl. moms.
Norge 40:- Nkr, Danmark 40:- Dkr, Finland 38:- Fmk inkl. moms.

BILSPORT/26

ESSEN MOTOR SHOW



**AUDI A3
BYGGD AV SEIDL**

BMW

SPECIAL

**BMW-
nytt
från
Essen**

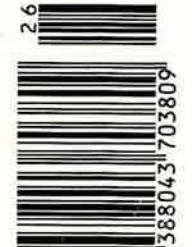
**Prisvägledning
samfliga
BMW-modeller**

**Hamann-
vässad M3
med bredd**



**Köpguide
BMW 3-serien
1982-97**

TIDSAM
0437-26



Begtest: BMW M5

KÖRGLÄDJE & STATUS I KOMPAKT FORM

BMW 3-SERIEN

Det räcker med två ord för att beskriva BMW:s 3-serie: körglädje och status. När 3-serien kom i ny skepnad hösten 1982 var det som en på många punkter förbättrad bil. Från den tidpunkten har modellserien gått från klarhet till klarhet.

Modellutbudet har vuxit och omfattar idag, i den tredje 3-serien, bilar från lilla Compact till maffiga M3. Men kanske är det däremellan du skall söka din nya, bättre begagnade bil.

Utbudet är stort, så du bör ge dig tid att leta — och att pruta.

1983-84

I november 1982 pressvisades en helt ny, som det brukar heta, BMW 3-serie. Karossen var mycket lik föregångaren, fast en aning nättare.

Den mest väsentliga nyheten var bakvagnen. I förra generationen hade denna fått utstå mycket kritik, framför allt här i Sverige. Den nya 3-serien hade en omkonstruerad och klart bättre bakvagn. Tillsammans med 14-tumsfjäder (tidigare 13-tums) gav den komplicerade dubbelledade bakaxeln väsentligt bättre vägegenskaper. Nu lagrades bärmarmarna ovanpå tvärbalken, vilket ändrade vinklarna så att spårviddsförändringarna vid olika belastning blev mindre tydliga.

Även framvagnen ändrades en del. Bärmarmarna gjordes nu böjda och placerades bakom hjulcentrum. Avsikten med detta var att flytta in ofjädrad vikt mellan hjulaxlarna. Den första 3-serien (kom 1975) hade förfärande lätt att få spinn på

det obelastade drivhjul på halt eller löst underlag. Nykomlingen hade emellertid väsentligt bättre drivförmåga och den differentialbroms de kraftigare modellerna byggdes med behövdes nästan inte alls nu, men kunde ändå beställas.

Dyrast av de tre versioner som såldes i Sverige var 323i, och den kostade strax över 100.000 kronor. Bilen hade sportstöttdämpare och krängningshämmande bak.

Den något mindre pigga modellen hette 320i och hade liksom 323i en rak sexa med Bosch L-Jetronic-insprutning. Fjädringen var mjukare och stabiliteten i hög fart inte lika god som i den starkare modellen.

Tidigare hade bilarna haft mekanisk insprutning men nu var det alltså elektronik. Lustigt nog hade 2,3-litersmotorn tappat några hästar, men vridmomentet var betydligt bättre nu. Intressant var förstås också att bränsleförbrukningen var klart lägre i de nya bilarna.

Växellådorna var nykonstruerade och var nu femväxlade — tidigare 3-seriebilar hade bara

haft 4-växlade lådor som standard.

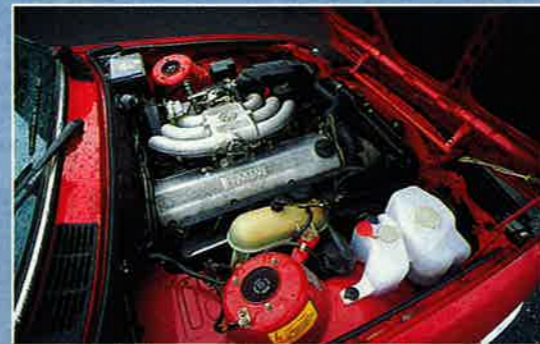
BMW 323i var relativt välutrustad, annars inte något kännetecken för BMW-bilar. Standard var sålunda bakspoiler, lättmetallhjul, VR-däck och skivbromsar även bak.

Snikversionen i skaran var 318i, som kostade 74.900 kronor och hade den gamla 4-växlade lådan. Här fanns också den gamla mekaniska bränslein-sprutningen kvar.

1985

Samma tre modeller som året innan och möjligheten att välja mellan 2 och 4 dörrar, den senare några tusenlappar dyrare. Dessutom den så kallade Cabrio som funnits sedan 1981, och som nu fått den nya karosfasonen. Cabrio-karossen byggdes av Baur i Stuttgart och var egentligen en cabriococh med fasta sidorutor och dessutom rullbåge.

Nyheter på 85 års bilar var få. Bland de viktigaste: (och då förstår man hur få nyheter verkligen var) knäuttaget bak på framryggstöden hade gjorts li-



MOTORRUMMET såg ut så här i en BMW 320 E30. Rak sexa med fin kultur och bra bottendrag. Detta var före plastkåpnas tid.

Av Peter Haventon



EN RIKTIG cabriolet kom 1985, vilket var påpasslig timing, för just då höll öppna bilar på att åter bli poppis. Dessvärre var suffletten usel, en enkel tygtrasa som omöjliggjorde sansad konversation i färter över 100 kilometer i timmen.



FÖGA FÖRÄNDRAD för ögat, men med lätt modifierad framvagn och helt annan bakvagn. Den nya 3-serien var en ännu bättre bil än föregångaren.



ALPINA B6 med 2,8-litersmotor är förstås en drömbil, särskilt om man kan få någon slags garanti på att den inte blivit misshandlad! Detta är en 86:a, som hittills haft tolv ägare. Tänk att skojiga bilar alltid har så många ägare. Under huven mullrar 5-seriens soxa på 200 hästar.



ELEGANT SOM FÅ. BMW E36, som den nya 3-serien hette, kom som Coupé 1993, och var en mycket stilig vagn.



FÖREGÅNGARE. När det gäller förarmiljö kan BMW ge andra tillverkare lektioner. Så här såg det ut i Coupén ovan.

3-SERIE ÄGAREN

Bertil Persson från Flädie uti Skåne är egentligen inte BMW-man. I alla år har han ägt Saab, och i många år jobbade han på fabriken, först i Arlöv, sedan i Malmö. Men så hittade han en riktigt fin liten BMW, en vit 318i av -85 års modell och med bara tre tidigare ägare. Den senaste var en god vän som haft bilen i fem år, vilket ju verkar betryggande.

Bertil köpte bilen förra sommaren och med 9.700 mil på mätaren kostade den 35.000 kronor. Ett bra pris med tanke på det fina skicket och den rikhaltiga utrustningen. Soltak givelfis, varvräknare, värmesitsar, centrallås, larm, aluminiumfälgar och en del annat. Sänkt är den också. Detta är ovanligt mycket utrustning för en i grunden så pass enkel modell som 318i.

Nu har den BMW:n rullat ytterligare 2.000 mil. Bertils långmilade Saab 9000 har fått vila nästan hela tiden.

— 318i är en vettig bil till rimliga pengar, säger Bertil. Och tillägger: Om man inte behöver något baksäte...

— Dessutom är 318i-modellen betydligt billigare i försäkring än de sexcylindriga modellerna.



tet större, och istället för en varningssymbol lyste nu ordet Check. Det fanns mer extrautrustning, som till exempel en ny frontspoiler, centrallås med låsspärr, och så kunde man få värme även till sportstolarna.

1986

De tre modellerna 318/320/323 toppades nu av Alpina B6 2,8, en hejare till bil med ett för sin tid svindlande pris. Medan pigga 323i kostade 124.800 med fyra dörrar gick Alpinan på 250.000 pix jämnt (och hade förstås bara två dörrar).

Ändringar på 86:orna: plåtfälgarna blev nu bredare, 5,5 tum, och försedda med heltäckande navkapslar, och så hade både grill och frontspoiler fått en aerodynamiskt bättre form.

Framstolar och baksäte hade gjorts om och fått ny klädsel. Som vanligt när det gäller BMW hittade man viss utrustning, som borde varit standard, på tillbehörslistan, och där var den inte billig. 5.000 för servostyrning, sportstolar kostade 4.200 och automatlåda gick på över 8.000 kronor!

Alpina-versionen var givetvis en fantastisk bil. Sänkt kaross, superbredda mackor och finslipat chassi var bara några av pluspunkterna. 210-hästarnas 5-seriemotor, Getrag växellåda av tävlingstyp, förstärkt läningsfria bromsar var några andra. En racer för familjebruk.

1987

Ett omfattande 3-serieprogram presenterades nu. Som vanligt de tre modellerna 318/320/323, alla mit Einspritz. Minstingen kostade nu över 100.000 vilket måste anses vara dyrt för en fyrcylindrig 87:a.

320-modellen ansågs mycket lyckad med en fin, bränslesnål motor på två liter. 320i kunde man också få med fyrstegad automatlåda. 323i ersattes nu av 325i, alltså en något större motor. Nu låg effekten på 170 hästar och toppfarten var en bra bit över 200.

En särling i programmet var 325iX, som inte bara hade 170-hästarmotorn utan också fyrhjulsdrift! Kostade nästan 200.000 kronor. Viskokopplingen fungerade automatiskt som differentialbromsar. 63 procent av drivkraften gick till bakhjulen och servostyrning var standard.

Eftersom det åter höll på att bli populärt att åka öppet passade det extra fint med BMW:s nya 325i Cabrio. Nu var det en riktig cabriolet, inte en Baur-

Har du missat någon Köpguide? Se nästa uppslag!

Ring Bilsport och tipsa om Köpguiden. Tel 0455-33 53 03

byggd halbmessyr. Dessvärre var suffletten så rudimentär att den fladdrade och väsnades i farter över 100, så all konversation omöjliggjordes.

Ytterligare en kul modell började detta år säljas i Sverige. Det var den bitiga, biffiga M3, som vi emellertid hoppar över och ger en alldeles egen köpguide så småningom (tidigare M3-guide i BS26/95).

1988

Nu fanns det plötsligt två olika 318-modeller. Dels den vanliga på 1.766 kubik, dels 318iS med en helt ny motor, som faktiskt var baserad på den magnifika tolvan. Här var cylindervolymen 1.795 kubik och effekten 113 hästar mot den klenare 102 hk. Bättre vridmoment och lägre bränsleförbrukning kännetecknade den nya motorn. Båda modellerna fanns med 2 alternativt 4 dörrar.

320i, 325i, 325iX, 325i Cabrio och M3 fortsatte som året innan, med bara små förändringar. Så hade till exempel 325i fått centralås som standard, och alla sexorna hade fått 9 liter större tank. Behövt, för 55 liter är inte mycket att komma med. Nya stötfångare och nytt utförande på bakre hjulhusen kom också 1988.

Den öppna modellen började senare under modellåret att säljas med 320i-motor, vilket ju var vettigt. Ingen behöver ju en vansinnessnabb öppen bil...

1989

Åter bara en enda 318-modell, åter kallad 318i men försedd med den nyare motorn på 113 hk. 320-modellen kostade 20.000 mer (dvs 148.300 för 2-dörrars) men var inte 20.000 spänn roligare för det.

Det sexcylindriga programmet fortsatte för övrigt som tidigare men fick ett intressant tillskott, nämligen Touring. Detta var märkets första riktiga stationsvagn, ty den Touring som fanns i början av 70-talet var en halvkombityp.

Nya Touring vände sig uppenbarligen till unga människor med inte alltför skrymmande laster. Golfklubbor gick bra att få in, men där var väl också enda likheten med till exempel Volvos lastslukande 745:or. Dock var BMW Touring en snygg och prydlig bil.

Nu kom också Alpina B6 tillbaka fast med 3,5-litersmotor på 254 hästar och ett pris på omkring 350.000 kronor. Billigt för en racer. Om man tänker efter.

1990

En ny snikmodell presenterades för den svenska marknaden, nämligen 316i, vars 1.596-kubikare gav 100 hästar jämnt. Kostade i tvådörrarsversion



TYSKA TRIMMARE har ofta känt sig kallade att arbeta med BMW, och resultatet har i allmänhet blivit gott. Detta är Hartogs version av 325i, och motorn behöver rejälla förstärkningar mellan stötdämparfästena – det är förberett för tuffa tag.



INTE RIKTIG cabriolet men i alla fall. Det här är en 84:a, och valören är 318i. Det var karosseriefirman Baur i Stuttgart som byggde dessa bilar, som egentligen är mest lika forna tiders så kallade cabriococh, dvs med ett jättestort soltak, som även inkluderar bakrutan.

119.900 och var 4.000 dyrare med fyra dörrar.

Detta är kunde svenskarna bara köpa fyrdörrade 318i på 1.795 kubik eller bara tvådörrade 318iS på 1.796 kubik. Krångligt va? Men så har också BMW alltid haft många mellanmodeller.

318iS var tänkt som en sorts fattigmans-GTI, dvs för unga, ännu icke fullt så välbärgade BMW-förare. Chassiet var sänkt 20 mm och hade styvare samt spoilers fram och bak.

Märkets minsta sexa var 320i, en rätt trevlig bil som dock gick på 20.000 mer än 318iS.

BMW:s fyrhjulsdrift var av det permanenta slaget, och faktiskt gick alla 3-seriemodeller utom Cabrio att få med sådan utrustning. Merkostnaden för fyrhjulsdriften i en 325i var hela 30.000 kronor. Också detta är således både M3 och Alpina i Sverige, för 299.800 respektive 370.000 kronor.

1991

Hösten 1990 presenterades en helt ny och till utseendet ganska annorlunda 3-serie. Först kom fyrdörrarsmodellerna och därefter följde de övriga. Den äldre karosstypen

byggdes parallellt vidare, så det blev en långsam övergång.

Så när som på Alpina fanns fortfarande det stora modellprogrammet från föregående år kvar. Några förändringar att tala om blev det förstås inte — den nya 3-serien var ju starkt på gång.

1992

Fyra med nya karossen och två med den gamla. Ja, så såg det svenska modellprogrammet ut detta år. "Gamlingarna" var stationsvagnen Touring och 320i/325i Cabriolet, men resten var nytt och mycket fräscht. Instegsmodellen hette 316i och var en fyra på 100 hästar och med prislappen 152.900 kronor. Rätt dyrt, i synnerhet som de tidiga bilarna inte var alldeles felria.

318i hade samma 113-hästarsmotor som tidigare (men alltså den nya elva cm längre och fem cm bredare karossen).

3-seriens bakvagn var nu åter en ny konstruktion, och modellserien hade vid det här laget utvecklats till att bli en riktigt vägsäker och mycket underhållsvida bil. Till säkerheten bidrog också de låsningsfria bromsarna, som från 1992 varit standard.



COMPAKT BMW. Med 1995 års modell kom BMW med sin snitsiga lilla hatchback, kallad Compact (påminde mest om 70-talets Touring, men det namnet var ju upptaget!)

SEDAN MED STIL. Nuvarande serien har klassiska proportioner med kort nos och litet längre överhäng bak. En härlig bil, också i fyrdörrarsstappning!

DET DRÖJDE många år innan BMW kom med en riktig stationsvagn. Den första i 3-serien kom 1988, den nuvarande vintern/våren 95/96. Namn: Touring.



Prishoppet mellan 318i och sexcylindriga 320i var 30.000 kronor, och fullt så vansinnigt mycket roligare eller kvickare kan det inte ha varit.

2,5-litersversionen hade fyrväntilstopp och gav 192 hästar. Priset var högt: 259.800 kronor.

1993

Förnyandet fortsatte och nu var det bara cabrioleten som rullade vidare med gamla karossen. Nej, förresten, inte riktigt. Den som ville ha en 318-bil kunde välja mellan gamla fyrdörrarskarossen och den nya coupé-karossen, som givetvis bara hade två dörrar. (Den enda fyrdörrars-coupé, i sig en omöjlighet, jag känner till är Rover 3.5 litre 1968-75.) Nog för att coupén var och är en snygg vagn, men 202.800 kronor för en liten fyrcylindrig bil? Lyckligtvis var utrustningen påkostad: låsningsfria bromsar, centrallås, elfönsterhissar, elstyrda backspeglar och fällbart baksäte.

Fyra coupéer fanns också detta år, nämligen 316i, 318iS, 320i och 325i.

Årets nyaste kostym bar ändå cabrioleten, som nu anammat de nya look och med 325i-motorn erbjöds lugade frisksportare, folk med 379.000 kronor att avvara. Suffletens bak-

M3 hade nu också fått den nya coupékarossen.

1994

Som vanligt ett stort program. I botten tre fyrcylindriga modeller, varav bara 318iS har enkel överliggande kamaxel, medan alla andra 3-seriebilar har dubbla överliggande. En av årets nyheter var att alla BMW fick halkvarmare i form av en ljudsignal. En annan var att BMW införde fri service i 2 år/5.000 mil för alla delar och arbeten, som ingick i det ordinarie serviceprogrammet.

De båda sexcylindriga sedanerna hette som vanligt 320i och 325i, och den senare kostade 300.000 kronor. Då ingick förstås inte något paket, men för 30.000 kronor extra fick kunden tjvularm, med centrallås och fjärrkontroll, elvärmade speglar, lås och spolarmstycken, dimljus fram, luftkonditionering, färdhållare och fällbart baksäte.

Fyra coupéer fanns också detta år, nämligen 316i, 318iS, 320i och 325i.

Årets nyaste kostym bar ändå cabrioleten, som nu anammat de nya look och med 325i-motorn erbjöds lugade frisksportare, folk med 379.000 kronor att avvara. Suffletens bak-

PRISERNA

De priser vi anger här är självfallet ungefärliga och de avser bilar med normalt antal mil för årsmodellen, bilar som är i fint skick men inte nödvändigtvis helt perfekta. Bilarna förutsätts också ha hyfsad utrustning, vilket betyder att de sålts på det viset nya, kanske med ett eller annat så kallat paket.

Undvik fyrväxlade bilar. Deras lådor är inte så smär, men bra mycket tristare! De äldsta fyrcylindriga BMW-bilarna som här är aktuella har i allmänhet gått rätt långt och är kanske inte heller så kul — vilket i sig innebär att de oftast inte är så hårt körda. Priserna startar runt 25.000 för ett bra, men inte kanonfint exemplar. Då förutsätts emellertid att bilen har soltak, för utan det rasar priset med kanske 5.000 kronor. En fin 85:a som gått 12.000 mil bör du kunna ge 30.000 kronor för; trots allt har den inte gått särskilt långt för sina år. Priskapet mellan årmodellerna blir större ju nyare bilarna är. Det innebär att en 318iS från 91 på stytvt 80.000 kronor. Dessa siffror gäller bilarna med en motorställning på omkring 12.000 mil. Fler mil sänker, färre mil höjer priset, förstärks.

För i världen tillhörde BMW de märken som risade fortast, och det var inte enbart slarviga ägare fel. Detta höll naturligtvis ner andrahandsvärdet, men så är det inte längre. Kvaliteten har successivt höjts och i takt med tilltagande status för märket har begagnade BMW värderats allt högre. Nu kostar också långmilare en rejäl slant. Sexorna är skojigare — dessa BMW-motorer är underbara maskiner — och därigenom oftare hårt använda. De äldsta sexorna börjar strax under 30.000 kronor och sedan ökar priset till att landa på omkring 100.000 kronor för 91 års 320i som gått omkring 7.000 mil. Prisskillnaden mellan årmodellerna är omkring 5-7.000 kronor. Som med fyramotorer gäller att bilarna ska ha soltak eller skapligt mycket annan utrustning, för annars sjunker priset rejält. Stationsvagnen Touring är efterfrågad och kostar vanligen omkring 100.000 mer än motsvarande sedan, eller Limousine, som tysken säger.

Alpina B6 och M3 är inte så lätta att hitta, och de som ändå finns är dyra, oftast omkring dubbla priset mot en motsvarande normal bil. Också cabrioleterna kostar en vacker slant. Medan en vanlig 320i från 88 och med 8.000 mil på mätaren står i cirka 65.000 kronor får du räkna med närmare 90.000 för cabrioleten.

IMPORTEN

De BMW-modeller som importeras flitigast är 5- och 7-seriebilar, men visst kommer det också in exemplar ur 3-serien. Som bekant är prisskillnaderna mellan Sverige och Tyskland stora och fallgroparna många.

Ser man först bara till pengarna så skakas man nästan om. Medan en 320i av 1993 års modell och med 6.500 mil på mätaren kostar omkring 160.000 kronor i Sverige ligger den på motsvarande 118.000 i Tyskland.

Fast då har den med all sannolikhet gått längre. De avgifter som tillkommer innan bilen är svensk är skrotlovspremie, 1300 kronor och milöavgift 2.000 kronor. Dessutom tillkommer exportregistrering i Tyskland och registreringsbesiktning här hemma, 1.720 kronor. Och så kostar det ju tid och pengar att åka till Tyskland och leta bil.

Likväl kan det bli en lönsam affär att köpa bilen i Tyskland, men det gäller verkligen att se upp. Det är mycket svårare att spåra en tyskögad bils historia än en svensk vagns. Du kan inte heller räkna med några garantier, så du måste vara övertygad om bilens kvalitet innan du slår till.

Eftersom Bilprovningen tröttnat på alla frågor har man producerat ett häfte med titeln "Bra att veta när du ska importera en personbil från Tyskland". Ring till Bilprovningen och beställ broschyren, som kostar gratis.

1995

Årets största nyhet var också den minsta, nämligen Compact, som erbjöds i valörerna 316i och 318i. Måhända ser dessa bilar litet lustiga ut, men som inopare till BMW-hallarna har de fungerat över förväntan.

Klenaste modellen kostade "bara" 164.900 kronor, vilket ju numera är en struntsumma för en BMW. Compact är 23 cm kortare än vanliga sedanerna, men axelavståndet är det samma, dvs 270 cm, vilket inom parentes sagt är sex cm längre än på Volvo 240!

318i kostade förlagt nära 200.000 kronor, men är å andra sidan en riktigt kul och bekväm bil att köra.

3-serien ändrades inte mycket detta år, men helt ny var ändå 318tds, en 1,7-liters fyrdörrars fyrcylindrig turbodiesel.

Fyra fyrcylindriga fyrdörrarsbilar erbjöds men bara två sexcylindriga — och de flesta av dem hade bara två dörrar! Faktum är alltså att de flesta 325-kunderna satsade på den vackrare, men mindre praktiska coupén.

TIDIGARE KÖPGUIDER

Du som har missat någon Köpguide kan efterbeställa dem för 40 kr st (förskott), utanför Sverige 70 kr. Skriv till postgirokonto nr 61 54 70-2 och betalningsmottagare BilSport. Texta namn och adress på inbetalningskortet.

Alfa Romeo GT/GTV/75/164 nr 24-91*, nr 9-94

Audi 100 nr 6-94

Audi Quattro nr 25-91*, 5-96

BMW 3-serien 1976-82 nr 13-93

BMW 3-serien nr 17-91*

BMW M3 nr 26-95

BMW 5-serien nr 5-92*

BMW 5-serien 82-88 nr 14/15-95

BMW 7-serien 1978-82 nr 10-96

BMW 2002-serien nr 14/15-94

BMW 633/635 nr 26-94

Buick 1954-60 nr 12-94

Buick Fullsize 1950-70 nr 6-92

Buick Riviera 1963-73 nr 14/15-93

Cadillac 1946-53 nr 6-93

Cadillac 1950-65 nr 9-95

Cadillac 1950-70 nr 1/2-92*

Cadillac Seville 1976-96 nr 16-96

Chev. Blazer nr 11-96

Chev. Camaro nr 14/15-91

Chev. Camaro nr 22-93

Chev. Camaro 1982-96 nr 4-96

Chev. Caprice 1977-93 nr 24-92

Chev. Caprice 1977-95 nr 1/2-96

Chevrolet 1949-62 nr 23-91

Chev. Chevelle 1964-72 nr 17-93

Chev. Corvette 1964-93 nr 26-93

Chev. Corvette nr 11-91*

Chev. Corvette 1968-82 nr 16-95

Chev. Corvette 1984-96 nr 21-96

Chev. El Camino nr 10-85

Chev. Impala nr 1/2-95

Chev. Classic 1955-57 nr 21-95

Chev. Classic 1949-62 nr 23-91

Chevy II och Nova nr 24-94

Chrysler fullsize 1955-1975 nr 19-92, 1955-84 nr 11-94

Citroën 1956-75 nr 9-93

Dodge Charger nr 21-94

Dodge Challenger 69-74 nr 6-95

Dodge 1965-74 nr 11-93

Dodge fullsize 1955-1975 nr 12-92

Ford Edsel 1958-60 nr 26-92

Ford 1949-53 nr 8-93

Ford Cortina nr 5-83

Ford Cosworth nr 3-95

Ford Escort 1968-80 nr 18-95

Ford Falcon 1960-70 nr 4-94

Ford Mustang nr 21-91*

Ford Mustang nr 7-94

Ford Mustang 1965-73 nr 25-96

Ford Taunus 1939-62 nr 10-93

Ford Taunus 1968-87 nr 11-95

Ford T-Bird Classic 65-57 21-92

Ford T-Bird 1958-66 nr 6-96

Fullsize US Ford 1955-75 nr 10-92

Hudson 1948-54 nr 18-94

Imperial 1955-73 nr 4-95

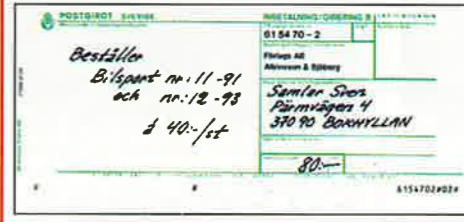
Jaguar MK I-II nr 12-93

Jaguar XJ6/XJ40 nr 14/15-92

Jaguar XJ6 nr 13-96

Jaguar E-type nr 18-96

* Slutskäld, kan beställas som kopia!

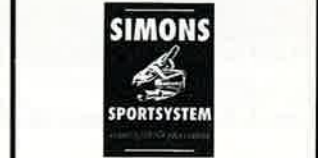


PROBLEMEN

Som vanligt är ägaren sin bils största fiende, vilket innebär att förre ägaren är din bils största fiende. Eftersom BMW-bilar ligger om ett halvt prisade så körs de allra flesta mycket hårt. Dessutom förefaller BMW-ägare vara ett rastlös släkte. Täta ägarbyten är vanligt när det gäller pigga 3-seriebilar, och det är inte någon öngöing som ger högre kvalitet.

Annars är det just ordet kvalitet man kommer att tänka på när det gäller dessa bilar. De är välfkonstruerade och solitt byggda. Tidigare rostade BMW ordentligt, men de senaste generationerna tycks klara sig mycket bra i detta avseende.

Det finns knappast några generella fel på dessa BMW-modeller, men eftersom de allra flesta körts ganska hårt finns det anledning att extra nog kolla saker som växellådans funktion (med avseende på synkning) och naturligtvis fram- och bakkvagn. Där är det mycket som kan bli slitit och glappat. En väl ifylld servicebok är alltid ett avsevärt plus, och handlar det om en ursprungligen svenskäld bil ska du inte slä till om boken inte kan presenteras.



Simons är det sportiga alternativet till originalet. Kompletta satser eller halvsats. Säljs av alla välsorterade biltilbehörbutiker.

MALMÖ Malmö Autobil AB
Malmö Tel: 040/31 79 62

MISAB
Göteborg Tel: 031/57 05 00

SAHLBERGS
Borås Tel: 033/24 87 60

84 butiker över hela landet
RAY Metallfabrik AB • Limmared

Ska du köpa bil? Kontakta Hasse Z först! Tel 08-27 74 00

Ny intressant Köpguide i nästa nummer. Ute den 27/12!

ROOKIEN FRÅN FALKENBERG NÄRA STÄLLA TILL SENSATION

Fredrik Nilsson trea i Yokohama Cup -96!



Av SL Sjöberg (text),
Tony Welam (foto)



Debutanten Fredrik Nilsson kom från ingenstans och vann de två inledande racen i årets Yokohama Cup. En sensation låg på lur. Men ordningen blev omsider återställd och regerande mästaren Ronnie Hermanssons rutin kom att avgöra. Men det var nära att Fredrik vann och nu väntar han otåligt på våren och chansen till revansch.

■■■■ Han blev årets rookie i svensk racing. 29-åriga Fredrik Nilsson från Falkenberg slutade trea i SSK-seriens tuffa Yokohama Cup. En notering som han absolut inte är nöjd med.

— Nej, jag skulle ha vunnit, säger han bestämt.

Fredrik inledde säsongen med att vinna premiärtävlingen på Kinnekulle Ring. Och han avslutade med att vinna finalen på samma bana.

Därtill vann han ytterligare två tävlingar. Blev åtta en gång och bröt två gånger.

— Det som retar mig, säger han, är att jag bröt. En gång när jag körde

av. Och en gång när kopplingen pajade.

Eftersom alla tävlingar utom en räknas i cupen och det dessutom blir dubbla finalpoäng, så bör man komma i mål i varje race, för att ha chans att bli mästare.

— Det hade räckt att bli elva på Gelleråsen för att jag skulle ha vunnit totalt, förklarar han. Men jag blev för ivrig när jag låg trea och såg en öppning där jag kunde passera Magnus Karlsson och Rickard Ward samtidigt.

Fästet höll inte och BMW M3:an åkte ut i sandfällan.

— Bittert, jävligt bittert, säger



POWER. Skylten ljuger inte. Fredrik Nilssons M3:a har gott om pulver under huden. Motorn är byggd av Lennart Köhler. Tekniskt orakel som ligger bakom många av svenska standardvagnsmotorer i racing.

Fredrik. Berodde på bristande rutin. Nåt sånt gör jag aldrig om igen.

Han är född med en brinnande tävlingsinstinkt.

— Det enda jag tänker på, när jag sitter i bilen, förklarar han. Men man måste också tänka längre fram.

Och alltid försöka att komma i mål.

Stadens motorsportprofil

■ Efter bara ett år i SSK Racing har Fredrik Nilsson hunnit bli en riktig "kändis". Både hemma i Falkenberg och bland BMW-freaks i

Sverige. Det är han, och namnen, Fredrik Larsson som åker Indy Light i USA, som är stadens båda motorsportprofiler. Fast det var inte i banracing, utan i motocross som Fredrik Nilsson tänkt göra karriär.

— Men så var jag med i BMW Sport Club Schweden, och provade på att åka race under en klubbträff, säger han. Och det gick så bra att jag bestämde mig för att testa på riktigt.

Tre tävlingar med en 240 i Volvo Original Cup hösten -95 avgjorde saken.

— Jag kände att det var rätt för mig. Både med kompisar och omgivning. Och framför allt själva tävlandet.

Att det blev Yokohama Cup berodde på Lennart Köhler. Ullareds motororakel. Han som ligger bakom så många framgångsrika tävlingsbilar på svenska racerbanor.

— Jag är fruktansvärt intresserad av bilar och har haft många M3:or i gatutförande, berättar Fredrik. Den sista jag hade, byggde jag om helt med hjälp av Köhler. Vi ökade cylindervolymen, gjorde i ordning

toppen, insprutningen och avgas-systemet. Allt.

— Sen köpte jag samma typ av fjädring som nu på tävlingsbilen. Och stora bromsar. Jag ville hela tiden utveckl. Men körde inte så mycket med bilen. Det blev en del klubbträffar. Inte mer.

Klassens fräckaste bil

■ Lennart Köhler å sin sida hade själv vissa tävlingsambitioner. Han byggde en egen Köhler BMW M3 till Yokohama Cup redan till säsongen -94.

— Men han hade så mycket att göra med bilbyggandet åt andra att den bara blev stående, säger Fredrik. Så jag fick efter viss övertalning köpa den.

Därav kom det sig att nybörjaren Fredrik Nilsson kom till start våren 1996 i klassens fräckaste bil.

Men inte bara det, skulle det visa sig. Också den snabbaste!

— Jo jag vann ju två race i rad, säger Fredrik. Och det lät misstänksamt. Så lite senare in på säsongen kom det tävlingskontrollanter hem

till mig för att se om jag fuskskrummat. Självklart inte!

När han satte ihop motorn igen så sprack blocket. Vatten läckte in i oljan. Säsongens tre sista race gick därför inte bilen som den skulle.

— Men jag friades förstås från misstankor och det var ju på sitt sätt skönt, säger Fredrik.

Planen är att fortsätta i Yokohama. Åtminstone en säsong till. Sen kanske det blir Etab Data Cup.

RECEPT

Bil: BMW M3 -87.
Ägare/förare: Fredrik Nilsson, Falkenberg. Tel 0346-157 50, -586 73, 0705-84 24 56.
Klubb: Falkenbergs MK.
Motor: Köhler BMW 318i, 1.988 cc, 2 ventiler per cyl, Dellorto dubbla 48:or förgasare, Köhler topplöck, BMW M10 block, Köhler stälstakar H-profil, Köhler Accralite superlätta spec.kolvar, spec.lättad och balanserad vevaxel, Köhler kamaxel och stälvippor, Köhler grenrör 4:2:1, spec. 2,5" avgassystem, BMW M3 DTM oljeträg.
Tändning: Bosch, brytarlöst.
Elsystem: Köhler spec.
Effekt: 225 hk vid 8.000 rpm.
Transmission: 1-skivlig koppling, lättat svänghjul med A.P koppling, 4-växl Getrag M50 med S.F drev, raskuren och osynkat.

DETTA ÄR SSK RACING

SSK Racing är en årlig racingserie arrangerad av Stockholms Sportvagnsklubb; SSK. Klubben har 1.140 medlemmar, varav 205 aktiva racerförare.

Följande klasser finns:

Klass 1, i princip standardbilar
Klass 2, Yokohama Cup, moderat trimning.
Klass 3, Etab Data Cup, i princip fri trimning.
Klass 4, 5, 6, formelbilar, inkl juniorer.
Klass 7, Renault 5, juniorer.
Klass 8, E-kart.
Klass 9, Volvo Original Cup.

Reglemente för Yokohama Cup

Körs på standarddäck och 6 tum fälg. Valfritt fabrikt av motorn som får prepareras i enlighet med gällande reglemente; motorvolym i relation till effekt. Ventiler, vevaxel och kompressionsförhållande fritt. Ingen karossförstärkning, rensad inredning. 2-krets bromsar är obligatoriskt, ABS-bromsar förbjudna. Trummor får ersättas med skivbromsar.

Vill du veta mer, ring 08-742 17 18.

— STCC kan man inte ens drömma om, menar Fredrik. Alldeles för dyrt. Och dessutom tyder ju allt på att klassen blir väldigt tunn.

När nu värsta konkurrenten, mångårige Yokohama-mästaren Ronnie Hermansson, "äntligen" bestämt sig för att klättra upp någon division, är det kanske fritt fram för rookien att vinna cupen nästa säsong?

— Osvuret är bäst, svarar Fredrik. Först ska jag nu i vinter byta motorblock. Sen sätta ihop bitarna och därefter skaffa några sponsorer till.

— Först därpå kan man fundera över oddsen.

— Om jag vinner? Hade tänkt försöka. Men många är bra. Rickard Ward till exempel, Magnus Karlsson och Bosse Johansson. Och det kan komma nya bilar och förare som är ännu bättre.

Men han har ett triumf på hand: Lennart Köhler. Det blir han som i vinter ser till att M3:ans bitar inte bara är fräscha, utan också sätts samman till en riktig dundermaskin.

— Jag lutar på honom, säger Fredrik. Självklart, unikt kunnig, nästan ett geni. Det han inte kan om motorer, är verkligen inte värt att veta.

SSK-säsongen 1996 ligger bara knappt fem månader bort. Premiär på Kinnekulle Ring den 26-27 april. □

Bakaxel: 5.0 och BMW diff.
Karos: M3 original med EVO III framskärmar och spoilers.
Framvagn: Bilstein ben och stötdämpare, fjädrar fr BMW Motorsport, Köhler resten. Uniballs alla leder.
Bakvagn: BMW stötdämpare, fjädrar fr BMW Motorsport, Köhler resten. Uniballs alla leder.
Styraxel: Kort BMW Motorsport.
Bromsar: Original, stålspunna stångar, Mintex bromsbelägg.
Fälgar: Speedline 6x15" fram och bak.
Däck: Yokohama 205x60 fram och bak.
Tjänstevikt: 960 kg.
Övrigt: Hela bilen byggd fr fabriksny BMW M3 av Köhler Racing.
Lack: Ullareds Billackering.
Team: Pernilla Nilsson, Lasse Gunnarsson och Jon Olsson.
Sponsorer: Hembergs Frukt & Grönt, Däcksam Falkenberg, Falcon, Kallebäck's Transport, Lastvagnsteknik Göteborg och Castrol.