

MOTOR



Utgiven av Motormännens Riksförbund



Mitsubishi Galant VR4



Honda Civic CRX VTEC



BMW M3 Sports Evolution



BMW 850i

Jämförda:
Nissan 300 ZX/Toyota Supra



**Vad kostar ett människoliv
Spara semesterbensin
Semesterchecklista
Gengasen 50 år**

Gissa om vi haft ögonen på oss när vi provkört en ilsket brandkårsröd BMW M3 Sports Evolution. Det gula "Motor provar-märket" sticker i ögonen på våra medtrafikanter, och vi får inte vara ifred. Det är märkligt vad utbyggda hjulhus och spoilers kan göra med utseendet på en gammal trotjänare som BMWs 3-serie! Trots bilens sportiga karaktär och extrema prestanda, 175 kW/238 hk, är det inga som helst problem att hålla svenska fartgränser. Till vardags är nämligen detta fullblod tämjtt till absolut lydnad. Men, det är färdigt för race så fort dess jockey/förare så behagar.



BMW M3 SPORTS EVOLUTION:

Sportbil i maskeradkostym

**Text: Christer Andersson
Foto: Fredrik Andersson**

BMW M3 i sin senaste gat-version må vara något av det extremaste som finns för landsvägskörning. Ändå anser vi den inte vara speciellt märkvärdig att åka i. Det finns komfortablare långfärdsbilar. Däremot är den rena drömmen för den som älskar att köra bil. Synd att det erbjuds så få tillfällen att utnyttja denna förstklassiga sportbil i skepnad av en utspökad standardvagn. Våra tillfällen har inträffat på avstängda banor.

Evolutionmodellens nya, i nio kombinationer justerbara spoilers fram och bak, förhöjer tillsammans med kjolar och utbyggda hjulhus bilens image likaväl som de har betydelse för egenskaperna i höga hastigheter.

Högre effekt

175 kW/238 hk vid 7 000 varv i Evolutionmodellens räckes till för en acceleration från 0-100 på ca 6,5 sek. Om man lyckas få ner effekten till marken utan hjulspinn. Toppfarten anges till 248 km/tim. Standard M3an har "bara" en rak 16-ventilsfyra på 2 302 cc och 158 kW/215 hk. Den nya Evolutionmodellens har en cylindervolym av 2 467 cc. Vridmoment är 240 Nm vid 4 750 varv och det går utmärkt att "gubbköra" på hög växel och med lågt motorvarv. Sådan är den moderna sportbilen!

För övrigt kanske den är dyr att köpa och äga, men den är inte speciellt dyr att köra. Vi hade en snittförbrukning av blyfri bensin under vår provperiod på ca 1,0



liter/mil medan vi vid landsvägskörning låg kring 0,92 liter. Skulle man händelsevis ha tillfälle att åka autobahn kan det handla om helt andra förbrukningstal.

I motorrummet är det, på BMW-vis, rent och snyggt. Åtkomligheten för kontroller och påfyllningar är god med undantag för lampbyte på h-sid p g a spolarburkarna. Ett plus för en smärre stänksplåt av plast under motorn. Men varför inte en riktig skyddsplåt?

Sövande motorljud

Orsaken till att bilen är behagligare att köra än att åka i är bl a en ljudnivå som inte är den högsta vi uppmätt, men som kännetecknas av ett sövande muller. Vidare är den hårda fjädringen knappast komfortabel vid normal körning. Däremot kommer den till sin rätt vid hårdkörning i kombination med en hårt avstämd dämpning och högfartsdäcken i dimensionen 225/45 ZR 16. M3an har exklusiva vägegenskaper tack vare förfiningen av 3-seriens avancerade hjulupphängning.

Dessutom bromsar med skivor runt om, ventilerade fram, som verkligen kan få stopp på bilen.

Evolutionmodellen är som alla andra understyrd i ingången till en kurva samt osannolikt snäll och lättkorrigerad vid provocerade sladdar och breda uppställ. Snällheten är lika framträdande såväl på asfalt som grus. Med reservation för att de breda däcken inte passar på annat underlag än torr asfalt.

Styrningen med 3,75 rattvarv har en behaglig motorvarvsberoende servo som klarar allt från precisionsparkering till bra vägkontakt vid högfartskörning. Den enda kritiken vi har är att den i övrigt mycket riktningstabila bilen känner av de djupa spåren i vårt svenska vägnät och att den

den är klädd med uppruggat läder vilket ger ett synnerligen behagligt grepp. Samma klädsel finns även på växelspaken och handbromshandtaget. Växelspaken manövrerar en låda med lättfunna lägen även om vi tycker synkroniseringen från 2an till 1an är långsam för att vara i en så sportig bil. Den kräver också sin tillvänjning eftersom ettan ligger längst ner t v, tvåan där ettan ligger normalt, trean nedåt, fyran där en normal trea ligger och femman alltså där fjärde växeln skall ligga.

Pedalstället är mycket bra med väl avstämda avstånd där bromspedalen och den stående gaspedalen tillåter körning med halva foten på varje, vid behov. Det finns dessutom en stor och

är känslig för vattenplaning. I båda fallen beror det sannolikt på de breda högfartsdäcken.

Även inredningen kännetecknas av att bilen är avsedd för motorsport. Den är i grunden baserad på 3-seriens standardinredning, men det som är ändrat, är ändrat med besked. Färgsättningen på den behagliga tygklädseln är elegant och går igen på dörrsidorna. Vi satt utmärkt i de utpräglade "rally/racing-stolarna" med markerade valkar som sidostöd i både säte och det steglöst justerbara ryggstödet. Huvudskydden är fasta och bilens karaktär understryks av uttag i stolens överkant för en fyrpunktssele som komplement till de röda rullbältena vilka för övrigt sitter långt bak och är svårpåtaga. Även ryggstödslutningen är svår att komma åt. Stolarna har lång sittdyna och framkanten går att höja/sänka.

Ratt värd att ta efter

Ratten är tyvärr inte justerbar men får ändå ett plus eftersom välplacerad platta t v om kopp-

lingen. I övrigt är inte inredningen speciellt påkostad. Standard är elmanövrerade ytterspeglar, eltaklucka samt luftkonditionering. Beträffande sikten bakåt så skymmer naturligtvis spoilern på bakluckan.

Baksätet har markerade sittplatser för två där man sitter sportigt hårt med en antydning till huvudskydd och med begränsat knäutrymme.

Svåråtkomligt bagageutrymme

Poängen med den här "sportvagnen" är att det finns ett hyfsat bagageutrymme. Dock svåråtkomligt eftersom bakstammen är hög. Reservhjulet ligger i botten under en nålfiltmatta. Lamporna bak byts inifrån utrymmet. Vi uppmärksammar också en bra verktygsbox på insidan av bagagerumsluckan.

Slutligen, priset 398 000 kr är en väldig massa pengar för en sportbil som hör hemma på tävlingsbanan och som i sin landsvägsversion bara kommer till sin rätt på tyska autobahn.