

# MOTOR



Utgiven av Motormännens Riksförbundet

**Provkörda:**

Lada Samara,

Honda Prelude,

BMW M3

Ford Sierra Kombi

mot Toyota Camry

**Granskad:**

Volvo 760 GLE

**Bil-  
vård  
inför  
hösten**

**Turista  
i England**

**Provad:  
Nya Toyota  
Corolla**





# BMW M3

M3 är BMWs tävlingsbidrag till VM för standardbilar grupp A. Sedan debuten på Monza i våras har konkurrenterna bara fått se häcken av den. Efter några varv på Ring Knutstorp går jag i depå och skriver i anteckningsblocket: "Fantastiskt lättkörd, välbalanserad, läskigt snabb".



M3 levereras med däck i dimension 205/55 VR 15 på 7 tums aluminiumfälg. Men det finns plats för 10-tumsdäck.



Text och Foto: Erik Rönnblom

**M**inst 5 000 vagnar måste tillverkas för att en bil ska kunna klassas i grupp A för standardvagnar. Och det lyckades Bayerische Motorwerke med i mars -87.

Vid debuten på tävlingsbanan i Monza några veckor senare blev M3s placeringar: 1a, 2a, 3a, 4a, 5a, 6a och 8a!

Rena utklassningen och så har det fortsatt.

50 av de här monstren har köpts till Sverige. Men i en mer civiliserad version.

Tävlingsmotorn ger en effekt av 345 hk. Men till Sverige kommer den med katalysator och 195 hk. Alternativt utan katalysator och 200 hk.

Efter en provkörning kan Motor konstatera att det räcker långt och blir över.

Från stillastående till 100 km/tim hinner man med den miljövänliga versionen på futtiga 6,9 sekunder. Toppfarten, 230 km/tim, kunde vi inte nå på Ring Knutstorp.

3-seriens nya toppmodell är en från grunden upphottad version. Karossen har nya kraftigt bredade skärmar, "kjolar", nya spoilern fram och bak, bakrutan och stolparna är mer utdragen och bakluckan är tillverkad i plast och är 4 cm högre än standardversionens.

Karossändringarna har gett lägre luftmotstånd, mindre lyftkraft och bättre kursstabilitet.

BMW har också bättrat på chassiet för att M3 ska klara de höga farterna. Castervinkeln fram har ökat för att ge stabilitet också vid toppfart.

Krängningshämmarna har gjorts dubbelt så grova på M3 fram och bak. Dessutom har den

övre fästpunkten höjts. Fjädrarna är excentriskt placerade och ska tillsammans med gastrycksstötdämparna ge en lämpligt självstyrningseffekt vid ändring av gaspådrag i kurvor.

BMW har valt den fyrcylindriga motorn för M3. Anledningen är att den fyrcylindriga motorn är lättare att modifiera till tävlingsbruk. Vevaxeln utsätts inte för lika kraftiga påkänningar som om man använt exempelvis den sexcylindriga motorn. Man får en varvilligare maskin som också tål mer stryk.

I den version som levereras till privatkunder är motorn skyddad mot högre varv än 7 300 v/m. Vid tävling kan föraren pressa röda nålen ända upp till 9-10 000 v/m.

(med dubbla ventilfjädrar och kamkedjor).

3-seriens oljepump används också i M3 men systemet har kompletterats med skvalplåtar i oljeträget och en oljekylare som ska hålla oljetempen mellan 80 och 120°C.

M3-motorn har en 16-ventilstopp och varje cylinder matas via långdävsade insugningsrör med eget gasspjäll.

Drivningen sker genom en riktig sportväxellåda, bara den 4-5 ggr dyrare än standardmodellens. Ettans växel ligger mitt emot backväxeln, för att man ska få 2an mitt emot 3an och 4an mitt emot 5an. Det är ju de fyra växlar man använder vid körning.

Kopplingen är både limmad

och nitad. Kardanaxeln är grövre för att klara kraften och bakaxeln har diffbroms för att undvika hjulspinn.

Att köra M3 är närmast en skön upplevelse. Den följer snällt med utan antydan till kast eller kastningar trots hård kurvtagning och fel spårval. Mycket förlåtande.

Trots, eller snarare tack vare, sina extrema prestanda är M3 närmast odramatisk att köra fort med på Ring Knutstorp.

Det måste faktiskt till den fjärde Porschen i prislistan för att klä BMWn - dvs en Porsche 944 Turbo. Och då hamnar man över 300 000 kr. M3 kostar "bara" 275 000 kr.

Så det här är naturligtvis inget för vanliga "Svennar". Enligt uppgift ser ägarna M3 som en investering som de också kan ha lite skoj med om somrarna. Värdefulla frimärken och juveler ligger ju oftast i bankfack.

Kanske "spolingarna" fått ett alternativ till den mer traditionella börsmoppen.

BMWn är också mer användbar än Porsche. M3 har ett för vuxna användbart baksäte och bagageutrymmet är gigantiskt jämfört med Porsches.

Men praktiska synpunkter kanske inte biter i det här "segmentet"?

## Ingen "Svennebil"

