

Teknik för Alla

Nr 9
September
1987

Pris:
22:50
inkl. moms
Finland
FMK 16:-

BMW M3 provkörd



**Välj rätt video:
3 nya
VHS-spelare testade**

**Stortest:
6
hifi-högtalare**

Smygande salongsracer



BMW M3 har samma grundlinjer som 3-seriemodellerna, men det är inte många gemensamma karosdelar. Egentligen är det bara frontgrillen och några andra detaljer som tagits över oändrade.

Den stora frontspollern, de markant breddade skärmarna, kjolen utmed tröskelbalken samt vingen på koffertluckan berättar tydligt vad det är för slags bil.

□□□ När man släpper upp kopplingspedalen på BMW M3 — som går lika lätt som på en normal vardagsbil och ger en lika mjuk inkoppling och trampar gaspedalen i botten, kan det bli spinn på de drivande bakhjulen. Men bakändan håller sig i regel anständigt i spår efter framvagnen och bilen accelererar iväg utan större dramatik.

0—100 på 6,8 sekunder

Genom att motorn har sugande pådrag genom hela varvregistret upp till övervarvsfrånslaget vid 7300 v/m, utan några speciella varv där kraften och motorbullret ökar märkbart, får man faktiskt ett intryck av att det inte är sådana otroliga fartresurser som fabriken utlovar: 0—100 km/tim ska gå på 6,8 sekunder. Alltså fram med tidtagaruret och kolla om det är sant.

Och det var sant! Som ett me-

Tycker du att rubriken är konstig? Jovisst är den det! Men den säger precis vad nya superbilen M3 från BMW går för! Den bilen kan faktiskt smygas fram i stan på femte växeln utan att motorn hostar och rycker. Och den går lika bekvämt fjädrad över loppad asfalt och grovfogad betong som en vanlig familjevagn.

deltal av flera accelerationstester noterade jag just de utlovade 6,8 sekunderna! Och toppfarten håller sig kring 230 km/tim! Dessa siffror gäller för den katalysatorrenade

195-hästarmotorn. Motorversionen utan katalysator kommer upp i 200 hästar och ger 0—100 km/tim på 6,7 sekunder, samt toppfarten 240 km/tim.

16 ventiler

Båda motorversionerna har di-

gital motorelektronik, Bosch Motronic, som styr insprutning och tändning. Gasväxlingen sker genom fyra ventiler i varje cylinder, sammanlagt alltså 16 ventiler.

BMW brukar ju göra reklam för sina smidiga 6-cylindriga motorer, hur skall man nu förklara att den här supermotorn bara har fyra cylindrar? En av anledningarna till motorns goda prestanda är att den har kortare vevaxel är sexorna, och därför

utan problem kan trimmas upp till 10 000 varv/min.

En 6-cylindrig motors vevaxel hade råkat ut för kritiska böj- och vridpåkänningar vid sådana varvtal.

2,3 liters cylindervolym, som det här är fråga om, kan utan vidare klaras av fyra cylindrar.

Vinner tävlingar

Lika odramatisk som den är under accelerationen är den också vid forcerad körning. Den knallar lugnt och kursstabil på rakorna även i farter över 200 km/tim, och den går snällt i och ur kurvorna även om man går på gränsen till det väggrepp som dess Pirelli 600 eller Goodyear Eagle tillåter.

Pressar man för hårt in i en böj, kasar bilen anständigt över framändan, och lättar man något på gasen hjälper bakvagnen till att styra bilen tvärare in i böjen. Men allt sker under lugna former. Borta är den nervositet



Denna vy kommer de flesta att få av M3 när den skjuter iväg. För att luften skall strömma mjukt in bakom karossen har M3 en mera lutande bakruta och mera rundade bakre takstolpar än vanliga 3-seriebildarna.



Sportratten ger ett fint grepp och den ligger tillräckligt högt och nära föraren för att man skall få en vilsam körställning. Man behöver inte sitta med krampaktigt utsträckta armar. Tydliga, enkla rundinstrument. Här är det inte fråga om något svåravläsbart digtalt tjuft!

som kännetecknade tidigare BMW-vagnar.

Föraren behöver inte säga febrilt fram och tillbaka med ratten i sina försök att hindra bakvagnen att köra om framänden! BMW M3 är i stort sett lika lugn och snäll i forcerad körning som dess konkurrent Mercedes 190 E 2.3-16.

Men till skillnad från Mercedesen och en del andra topptrimmade versioner av standardbilar har BMW M3 visat sig vara en segrare även på tävlingsbanorna. I början av mars i år hade man byggt den 5000:e M3-vagnen under en tolv månadersperiod, varför modellen fick koras som grupp A-bil. Bara några veckor därefter, på den första VM-tävlingen för standardbilar körd på italienska Monza-banan, placerade sig nya M3 på platserna 1,2,3,4,5,6,8! Den blev dock bortprotesterad i den tävlingen bl a för att någon hade upptäckt att bilen hade kolfiber i stället för glasfiber i koffertluckan av plast!

Men sen gick det inte att protestera bort den längre! På den första EM-tävlingen för standardvagnar tog M3-förarna de första fem platserna, och på VM-tävlingen i spanska Jarama segrade M3! Därefter blev det åter en seger i en EM-tävling, en seger i en VM-tävling, och ovanpå Snyggt välstädat under den framkantsupphängda motorhuv. Kåpan under vilken de dubbla överliggande kamaxlarna håller hus, har en rejäl inskription som berättar att det här är fråga om BMW M Power. På motorn ses de fyra separata, till rätt längd intrimmade insugningsrören — denna 2,3 liters motor har ju till skillnad från de flesta "vanliga" BMW-motorer inte 6 utan bara 4 cylindrar.

Utklassning

Men sen gick det inte att protestera bort den längre! På den första EM-tävlingen för standardvagnar tog M3-förarna de första fem platserna, och på VM-tävlingen i spanska Jarama segrade M3! Därefter blev det åter en seger i en EM-tävling, en seger i en VM-tävling, och ovanpå Snyggt välstädat under den framkantsupphängda motorhuv. Kåpan under vilken de dubbla överliggande kamaxlarna håller hus, har en rejäl inskription som berättar att det här är fråga om BMW M Power. På motorn ses de fyra separata, till rätt längd intrimmade insugningsrören — denna 2,3 liters motor har ju till skillnad från de flesta "vanliga" BMW-motorer inte 6 utan bara 4 cylindrar.



Fast stoppade sportstolar med bl a möjlighet att justera sittytans framkant såväl i höjd- som längsled. Inte ens vid tävlingsmässig körning behöver man riskera att halka ur stolen.

alla dessa segrar i banracing även förstaplatsen i VM-rallyt på Korsika! (Fast det rallyt ju egentligen är en slags bantävling, när det gäller att stå på så

mycket man vågar på krokiga, asfalterade bergsvägar utan några skyddsräcken!) Även på den tredje EM-tävlingen på Scandnavian Raceway i Anderstorp



blev det seger för M3.

Naturligtvis skiljer sig tävlingsbilarna en hel del från standard-M3. De har ännu fler förstärkningar och modifieringar, bl a så är motorn trimmad till drygt 300 hästar. Men man utgår från vanliga M3 och bygger om dem med hjälp av fabriken byggsats (som kostar 38 000 DM för motorn och 110 000 DM för resten av bilen, vilket omräknat i svenska pengar blir omkring en halv miljon kronor). Vad kostar då vanliga M3? Jo, de 25 bilar som Förenade Bil tagit hem går på 272 000 kr per styck, vilket med tanke på att M3 spöar flera Porsche-modeller i fart, och är lugnare och säkrare vid från körning än de flesta prestandabilar, samt dessutom rymmer hela familjen med bagage om man så vill, och kan familjeköras, så är det utan tvekan väl använda pengar! ■