

NR 23 26 oktober 1989 Pris 26:- inkl moms  
Danmark 37:- Finland Fmk 25:- Norge 29:50 inkl moms

# TEKNIKENS VÄRLD

*-allt om Bilen*

**Stortest:  
Bästa  
vinter-  
däcken**



## BMW:s HÄRLIGA 3-SERIE!



++FETA PROVKÖRNINGAR: NYA JAGUAREN SMYGER SNABBT++  
JAPANSK ATTACK MOT FERRARI OCH PORSCHE++TEST OLDS  
CUTLASS CRUISER++TUFF SVENSK MOPEDBIL+ALESİ KOMET  
I F1+BILDGLAD JÄTTEBILBÖRS+DKW-RALLYT PUTTRIGT VÄRRE-



### Snabba bilar på hal bana

Som vinterbilar har BMW:s 3-seriebilar aldrig gjort succé, men med modellbytet 1982 blev vägegenskaperna mer konsekventa. Strålkastarna av ellipsoidtyp ger bra ljus.



316i



318i



320i



325i



M3

### BMW-TEST forts

Inte heller finns det variabla insugningssystem eller kamtider, dubbla tändstift, kompressorer, turboaggregat eller annat godis.

Undantagen är sportbilen M3, som faktiskt har fyrventilsteknik, och turbodieseln som inte tas in till Sverige. I BMW:s vardagsmotorer har flerventilsteknik hittills varit bannlyst.

Däremot ligger BMW långt framme när det gäller motorelektronik. Här finns tredje generationens Bosch Motronic bränsle- och tändningssystem, som på digital väg styr tändningen och den luftmängdsberoende bränsleinsprutningen. Elektroniken reglerar också tomgångsvarvet och stänger av bränsletillförseln vid motorbroms.

Går något på tok finns ett nödprogram för tändning och inspru-

ning. Dessutom finns ett diagnosystem som underlättar för verkstäderna.

Själva motorklumpen är i 316 och alla andra treor av järn och topplocket av lättmetall. I toppen står ventillerna ovanligt rakt upp och är centralt placerade i förbränningsrummen, som det har lagts ned mycket jobb på.

Att det är något speciellt med BMW:s motorer är inte tomt reklamsnack. BMW-folket talar med förkärlek om "körkultur" och det är svårt att hitta ett bättre ord. Motorn går ovanligt mjukt på alla varvtal samtidigt som den på ett spänstigt sätt gillar att varva högt. Segdragning finns redan på låga varv.

I klartext: ingen japansk fyrventilare på 1,6 liter kan konkurrera ut BMW:s minsta motor!

99 hk är väl inte en effekt som man förknippar med BMW, men 316i känns ändå inte slö. 0-100 km/h tar

12,4 sekunder. En GTI-entusiast göra sig dock inte besvär att provköra en 316i - om han inte tänker lägga om livsstil och bli en lugn och harmonisk bilförare.

Väghållningen är mycket bra. Bilen är ovanligt välbalanserad och lurar aldrig sin förare. Fjädringen är fint avstämd för att ge både den fasthet som föraren vill ha i kurvor och den fjädringskomfort passagerare vill ha.

### Sidorutorna vevas för hand i alla treor - det känns nästan exklusivt!

Enda reservationen är att för de flesta förare är en framhjuldriven bil säkrare i vinterväglag. I övrigt framstår 316i som en reko och ärlig bil. Chosefri är ett ord som dyker upp.

Sidorutorna vevas för hand - i samtliga treor - och det känns nästan exklusivt! Bakrutorna går över huvud taget inte att öppna på tvådörrarsmodellerna. Den enda "lyxen" är elektriskt manövrerbara ytterbackspeglar (finns på alla BMW). Allt annat kostar extra.

Det vi saknar mest är servostyrning, som kostar 6 168 kronor. Utan servo är det 4,2 rattvarv mellan fulla hjulutslag och det är för vevigt vid inspirerad körning. För en stackars storstadsbilist, som tvingas fickparkera flera gånger om dagen, är styrningen dessutom för trög.

Nytt citat ur testprotokoll: "BMW:s bilar är som att sätta på sig en väl nött jacka eller ett par ingångna skor. Allt känns rätt på en gång".

Förarmiljön är ett exempel. Reglagen sitter där de ska och instrumenten är stora och lättavlästa. 316i har en stor analog klocka i stället för varvräknare, men det gör inget efter-

som motorn är så flexibel. Och den som inte hör när det är dags att växla lär sig snart att växla efter hastighetsmätaren: växlingspunkterna ligger vid 40 - 80 - 120 km/h.

Den enda detaljen i förarmiljön som irriterar är att man alltför lätt sätter igång vindrutetorkarna, exempelvis vid start eller vid en "situation". Spaken sitter helt enkelt för nära ratten.

På långfärd räcker 316-motorn väl till och en familj med små barn har gott om plats. I baksätet sitter två vuxna (max medellängd) drägligt om framsätetsfolket inte har sina stolar långt bak (vilket också förutsätter max medellängd).

Stolarna är kanske i hårdaste laget, men det finns gott om huvudutrymme eftersom rutorna inte har vinklats inåt som i moderna "vindtunnelbilar".

I sanningens namn är det nästan bara fördelar med den "omoderna"

karossen. De raka rutorna ger en svalare kupé på sommaren, dropplistor förhindrar snö och vatten att falla ner på stolarna och en ruta som inte är limmad går snabbare att byta ut.

Att 316i "bara" toppar 185 km/h beror dock delvis på karossens relativt höga luftmotstånd.

Dags att byta upp till en 318i a 134 800 kronor.

För 14 900 kronor till får du för det första fyra dörrar, 318i finns inte längre att få med två. En 316i 4-dörrar kostar 123 900 kr, så påslaget för 318i är egentligen 10 900 kr.

Motorn är i stort sett samma som i 316i, men slaglängden har ökat med 9 mm och antalet hästkrafter med 14.

Priset per extra hästkraft är därmed 779 kr. På köpet får man också bredare däck: 195/65 jämfört med 175/70 på 316i. Ute i vanlig trafik märks de bredare däck mest ge-

nom att bilen blir ännu trögare att parkera.

### GTI-entusiaster bör inte fundera på 318i - den är för civiliserad.

De extra hästkrafterna ger inte någon riktig aha-upplevelse. GTI-entusiaster behöver inte fundera på 318i heller. Därtill är den alltför civiliserad.

På Sviestabanen utanför Linköping ger de bredare däck lite bättre fäste och en improviserad tidtagning visar att 318i är en sekund snabbare än 316i runt den 2,1 kilometer långa banan!

Men med testutrustningen på plats visar det sig att skillnaderna är större än de upplevs: 318i klarar 0-100 på 9,8 sekunder och har klart

bättre segdragning på höga växlar. (Vridmomentet är 2,1 kpm högre än hos 316i).

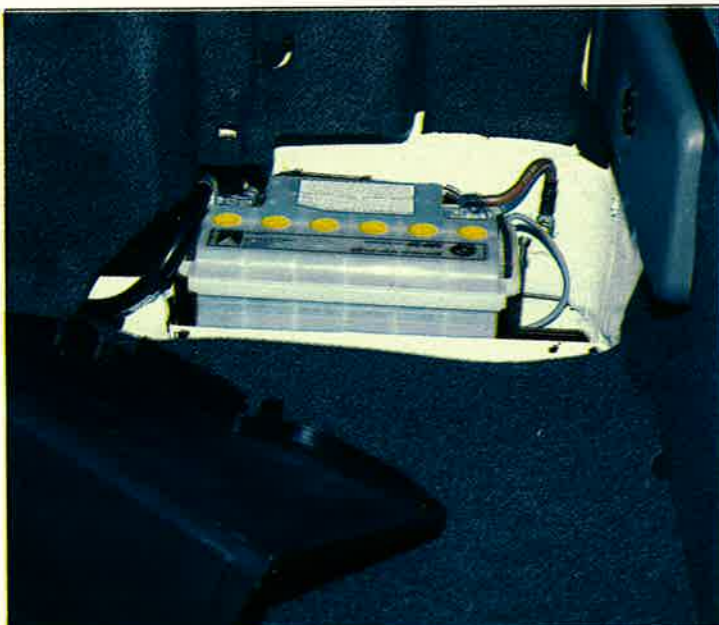
En förklaring till att 316i känns så snabb är dess lägre utväxling, som ger lite högre (sportigare) motorsång.

Steket från 318i till 320i kostar 17 000 kronor och märks tydligare än steget mellan 316i och 318i! Den lilla raka sexan på två liter har ytterligare 16 extra hästkrafter jämfört med 318i. Motorelektroniken är den samma som i de mindre fyrcylindriga bilarna. Prispåslaget är 1 063 kr/hk.

Andra skillnader är att 320i väger 80 kilo extra och har en bensintank på 64 liter i stället för 57. Den har också hårdare gasstötdämpare, svårtvättade lättmetallfälgar och en checkkontrollpanel placerad ovanför mittbackspegeln.

Vår testbil hade dessutom ett M-Technikpaket med bland annat

Forts nästa sida



### 325i och M3 har batteri i baken

Batteriet i bagageluckan ger bättre viktfordelning men lastvolymen minskar från 350 till 305 dm<sup>3</sup>. Lasttröskeln är hög. Genomlastningslucka med skidpåse kostar 1 664 kr (ej till M3).



### Finfin förarmiljö

Instrumenteringen (på bilden M3) är exemplarisk och samtidigt mycket enkel. I 316i saknas varvräknare och bränsleförbrukningsmätare. M3 har oljetrycksmätare och digitalklocka.



### Körglädje på hög nivå

Minstingen 316i är på sitt sätt den roligaste bilen att köra eftersom den är lättast att hantera och på småbilens sätt kräver att man utnyttjar all kraft, men M3 är förstås ännu roligare...



### Baksäte halvt på undantag

Med "Janne Långben" bakom ratten får inte ens knattarna plats. Ännu värre är det i M3 eller om man beställer sportstolar. Dörrarnas öppningsvinkel är dålig och kurvhandtagen sticker ut.



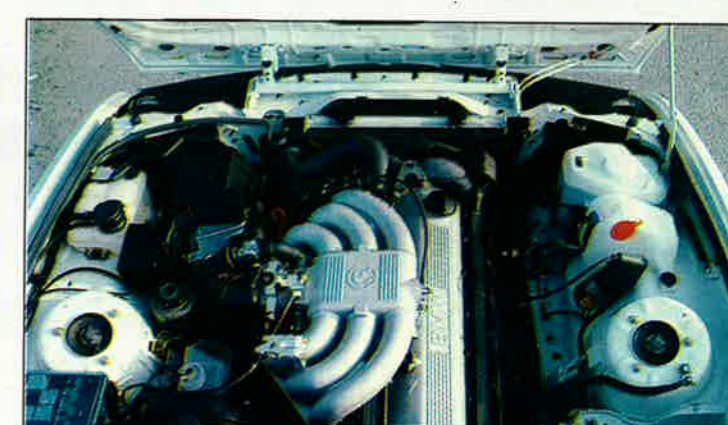
### Spartansk dyrbil med hög komfort

Kupén känns spartanskt men lyx finns att köpa. Stolarna är hårda och fasta och är ställbara i höjdd. Svankstöd saknas. Riktigt långa förare tycker att sittställningen är "italiensk".



### 318i:s fina fyra är liten men stark

De nyutvecklade fyrcylindriga motorerna som finns i 316i och 318i bevisar att fyrventilsteknik inte är ett måste och att en fyra kan vara bättre än en sexa. Effekt 113 hk vid 5 500 r/m.



### 325i:s starka sexa kräver högvärv

Den raka sexan på 2,5 liter är vacker och kraftfull. Men det krävs över 4 000 varv för att bilen ska sätta fart. Motorn har en underbart rapp sång. Effekt 170 hk vid 5 800 varv.

## BMW-TEST forts

sportstolar, bredare däck, sportfjädring och spoilerpaket. Allt till det facila priset av 24 795 kronor.

Motorkaraktären är ännu mjukare än hos 318, men här saknas BMW-bett! De som köper BMW för att få underhållning bakom ratten har mycket roligare i en 316i och åker snabbare i en 318i!

Jämfört med 318i lyckas vi visserligen kapa en sekund på varvtiden runt Sviestabanen, men accelerationsciffrorna är samtliga till 318i:s fördel! 320-motorn är för sällig, den måste varvas över 5 000 för att ge maximal utdelning.

Sportstötdämparna ger dessutom klart sämre fjädringskomfort och

den extra tyngden i framvagnen för tar lite av bilens spänstighet.

Domen blir: Enda egentliga skälet att köpa en 320i är att du gått på prestigesnacket om sexcylindriga motorer och därför prompt behöver de två avgaspiptorna som avslöjar att du har råd med mer än 318-grannen i bilköen. Men han kan då glatt blänga tillbaka i visshet om att ha gjort den bättre affären.

Inte ens om du vill ha automatladda rekommenderas en 320i, därtill är motorn för "tunn".

Nästa steg uppåt i 3-seriehierarkin kräver svar på frågan om 35 000 kronor kan vara ett rimligt påslag för en halvliter extra slagvolym i en sexcylindrig motor?

Svar ja. BMW 325i med 2,5-liters sexa är värd sina pengar, trots att den kostar 46 400 kronor mer än 320i.

I 325i-priset ingår förutom 170 hk (41 hk mer än 320i) också utrustning

som centrallås, dimljus fram och ABS-bromsar till ett värde av 11 400 kronor. Alltså blir påslaget för motorn 35 000 - bara 854 kr/hk. För att kunna hantera fler hästar har 325i grövre krängningshämmare fram samt krängningshämmare och skivbromsar bak.

### Ute på vägen njuter vi av 325i-motorns diskreta sång och vibrationsfria gång

Att 0-100 klaras av på 8,3 sekunder är bara en antydning om hur kraftfull motorn känns. Även om det krävs över 4 000 varv för att få fram det riktiga draget utstrålar motorn så mycket kraft att det är svårt att inte bli förförd.

Vid landsvägskörning njuter vi av motorns diskreta sång och vibra-

tionsfria gång, av ett maffigt vridmoment på 22,6 kpm och en massa hästkrafter. På banan kapar vi två sekunder gentemot 320i och väghållningen är mer BMW-mässig utan sportstötdämparna.

Att 325i trots allt sitt "pulver" bara distanserar 318i med tre sekunder på banan, beror på att 318i inte är så framtung och därmed lättare att manövrera och manipulera.

325i an ligger inte heller lika stumt mot asfalten som 320i med sportstötdämpare. Dessa gör 320i mer understyrd, medan 325i lättare kan köras med bakvagnssladd. Inte för att det går fortare på det sättet, men roligare är det!

Den starkare motorn gör att 325i orkar med en högre utväxling, vilket ger den lägsta ljudnivån av testbilarna och bara marginellt högre bränsleförbrukning än 320i.

Att gå från BMW 325i till M3 är ett stort steg på flera sätt. Det kostar en

dryg "hundring" och M3 känns som en helt annan bil - vilket det också är. BMW M3 är inte en vässad version av 3-serien utan en racerbil som rymt från banan - med det i åtanke är den riktigt civiliserad.

M3 byggs inte på det vanliga löpande bandet utan delvis för hand hos BMW Motorsport. Utgångsmaterialet är naken 3-seriekarross, men i övrigt har M3 inte mycket gemensamt med övriga treor.

Chassit är avsevärt styvare och jämfört med de andra bilarna är M3 påfrestande stötig.

Motorn har alltså fyra ventiler per cylinder och dubbla överliggande kamaxlar. En fyrcylindrig, högkomprimerad och topptrimmad maskin med 2,3 liters slagvolym och blixtrande effekt. Vid 6 750 r/m ger den hela 195 hk, och nästa år är effekten uppe i 215 hk!

Redan vid 2 500 varv vaknar motorn och sedan varvar den allt vilda-

re om gaspedalen förblir nedtryckt. 0-100 km/h tar knappt åtta sekunder.

Motorn känns jämfört med de övriga maskinerna rå som en motorsågs. Styrningen är mer direkt än de övriga bilarnas och Getrag-växellådan kräver tillvänjning. Ettans växel ligger nämligen nere till vänster och lådan är inte lika smidig som de andra bilarnas.

Avgasmullret är nästan störande vid 100 km/h. Men på banan var alla enbart entusiastiska:

- Det här är den enda bil som gör mig svettig. Greppet är enormt, den ligger verkligen "långt" i kurvorna och "axet" är härligt! Aning understyrd om den inte hanteras bestämt, men diffbromsen på bakaxeln gör den svårkörd. Med rätt förare går den nog hur fort som helst.

Varvtiden blev också bara två sekunder bättre än med 325i, men den tiden är nog den som går att pressa

mest. En motorsvag bil är ju alltid lättare att köra "på gränsen" än en "nästan tävlingsbil".

### Med manipulerad hjärna väljer vi M3 eftersom den är så grymt rolig.

Med ord som förnuft och ekonomi utrensade ur hjärnan är M3 den bil som de flesta i testlaget väljer instinktivt och skälet är enkelt: den är så grymt rolig.

Men när frågan malt några minuter i våra i hjärnorna svänger majoriteten till 325i, eftersom den har kraft, körglädje och komfort.

När vi så stoppar tillbaka orden förnuft och ekonomi i våra hjärnvindlingar kan vi även kalkylera med ägandekostnader och då tar det hela återigen en ny vändning.

En 316i drar minst bensen, den är faktiskt snål på dropparna. Försäkringen är inte billig för storleksklassen, men 316i (och 318i) är ändå minst dyra i kvintetten.

Service och reservdelar till 316i är faktiskt inte dyrare än för mellanklassjapaner. Andrahandsvärdet är dessutom relativt bra. En 318i har bara inköpspriset emot sig, för övrigt kommer den att kosta lika lite/mycket som en 316i att äga. Och andrahandsvärdet blir säkert bättre.

320i blir avgjort dyrare att serva, reparera, tanka och försäkra. Räknat i procent håller 320i sitt andrahandsvärde bättre än 316i, men i kronor räknat faller 320i med 10 000 mer på ett år (enligt Teknikens Världs begbil-prislista).

Ekonomikalkylen för en 325i drabbas hårt av själva inköpspriset. Räknat på 15 procents ränta kostar det 12 000 kronor före skatteavdrag

Forts nästa sida

TESTFAKTA		BMW 316i	BMW 318i	BMW 320i	BMW 325i	BMW M3
<b>Hur dyr... att köpa?</b>						
Ca-pris "på gatan" i Stockholm						
119 900:- 134 800:- 151 800:- 198 200:- 299 800:-						
<b>... att äga?</b>						
Vagnskadegaranti samt självrisk						
3 år/3 086:- 3 år/3 086:- 3 år/3 395:- 3 år/4 012:- 3 år/4 321:-						
Rostskyddsgaranti/antal behandlingar						
6 år/0 6 år/0 6 år/0 6 år/0 6 år/0						
Rostskyddsgarantis totalkostnad						
0:- 0:- 0:- 0:- 0:-						
Årlig skatt						
667:- 667:- 757:- 757:- 847:-						
Försäkringsexempel						
Folksam: Helår, Klassning Trafik-Delkasko-Vagnskada						
4-16-16 4-16-16 5-20-22 7-20-20 8-24-24						
halvförsäkring (helförsäkring om vagnskadegaranti saknas)						
Zon 1-18-09, 50 % bonus, max 1 500 mil/år						
4 035:- 4 035:- 5 262:- 5 433:- 6 662:-						
Zon 5-06-08, 75 % bonus, max 2 000 mil/år						
1 511:- 1 511:- 1 926:- 2 011:- 2 428:-						
Serviceintervaller och -kostnader						
1:a service						
200 mil/294:- 200 mil/294:- 200 mil/320:- 200 mil/320:- 200 mil/321:-						
inklusive material, oljor och moms						
2:a service						
177:- 177:- 200:- 200:- 200:-						
3:e service						
1 049:- 1 049:- 1 332:- 1 262:- 1 516:-						
Reservdelspriser och arbetskostnader						
inklusive moms						
Bromsklossar fram						
498:- 498:- 498:- 498:- 614:-						
Byte bromsklossar fram						
276:- 276:- 276:- 276:- 242:-						
Kopplingslamm						
893:- 893:- 901:- 901:- 1 233:-						
Byte kopplingslamm						
966:- 966:- 1 138:- 1 138:- 1 277:-						
Komplett avgassystem exkl grenrör och katalysator						
1 325:- 1 349:- 2 300:- 2 516:- 2 356:-						
Byte avgassystem						
242:- 242:- 242:- 242:- 380:-						
Kompl strålkastarinsats						
456:- 456:- 456:- 456:- 456:-						
Komplett framskärm						
1 362:- 1 362:- 1 362:- 1 362:- 2 067:-						
Kompl stötlångare fram						
2 173:- 2 173:- 2 173:- 2 173:- 4 906:-						
1 par lorkargummin/blad						
47:- 47:- 47:- 47:- 47:-						
Katalysator						
4 629:- 4 629:- 5 808:- 5 808:- 7 278:-						

<b>... att köra?</b>						
Bränsleförbrukning						
50 km/h						
0,60 5:an 0,61 5:an 0,70 5:an 0,69 5:an 0,75 5:an						
70 km/h						
0,66 0,59 0,68 0,62 0,76 0,63 0,77 0,68 0,78 0,67						
90 km/h						
0,76 0,77 0,77 0,70 0,85 0,74 0,89 0,79 0,84 0,72						
110 km/h						
0,89 0,78 0,91 0,82 0,98 0,89 1,04 0,93 0,91 0,79						
Förbrukning stadskörning, medelfart 36 km/h.						
1,02 1,04 1,30 1,25 1,34						

<b>Hur snabb?</b>						
Accelerations-tid						
0-50 km/h						
4,0 3,3 3,8 3,1 3,2						
0-70 km/h						
7,6 5,2 6,0 4,8 5,1						
0-90 km/h						
10,2 8,0 8,0 6,8 7,0						
0-100 km/h						
12,4 9,8 10,6 8,3 7,9						
0-110 km/h						
14,6 11,9 12,5 9,8 8,4						
0-150 km/h						
28,5 24,1 24,0 19,2 16,7						
0-400 meter						
17,90 17,14 17,43 16,09 15,44						
Accelerations-tid på högsta växarna						
50-70 km/h						
5,4 5:an 4,4 5:an 6,2 5:an 4,7 5:an 4,2 5:an						
70-90 km/h						
5,4 7,5 4,4 6,2 6,0 7,5 4,7 6,8 4,0 5,1						
90-110 km/h						
5,7 8,2 4,8 6,6 6,1 8,9 4,6 7,1 3,9 5,2						
110-130 km/h						
6,9 9,5 5,7 7,6 6,1 10,2 4,8 7,7 3,9 5,6						
Toppfart cirka (km/h)						
185 190 195 220 230						

<b>Hur välutrustad?</b>						
Airbag						
13 388:- 13 388:- 13 388:- 13 388:- 3 561:-						
Automatisk farthållare						
2 607:- 2 607:- 2 607:- ● ●						
Centrallås						
4 477:- 4 477:- 4 477:- 4 477:- ● ●						
Differentialbroms 25%						
1 868:-/● 1 868:-/● 1 868:-/● ● ●						
Dimljus fram/bak						
5 005:-/ 9 116:- 5 005:-/ 9 116:- 5 005:-/ 9 116:- 5 005:-/ 9 116:- 5 005:-/ 9 116:-						
Elastiska fönsterhissar fram/bak						
16 968:- 16 968:- 16 968:- 16 968:- 16 968:-						
Färd dator						
12 442:- 12 442:- 12 442:- 12 442:- 11 709:-						
Luftkonditionering						
10 281:- 10 281:- 10 281:- ● ●						
Låsningfria bromsar						
5 450:- 5 450:- ● ● ● ●						
Lättmetallfälgar						
6 505:- 6 505:- 6 505:- 6 505:- 6 505:-						
Skinnklädsel						
1 736:- ● ● ● ●						
Sollucka						
17 100:- 12 200:- 30 000:-						
Varvräknare						
10 800:- 11 000:-						
Touring (kombi)						
4WD						
Automatlåda						

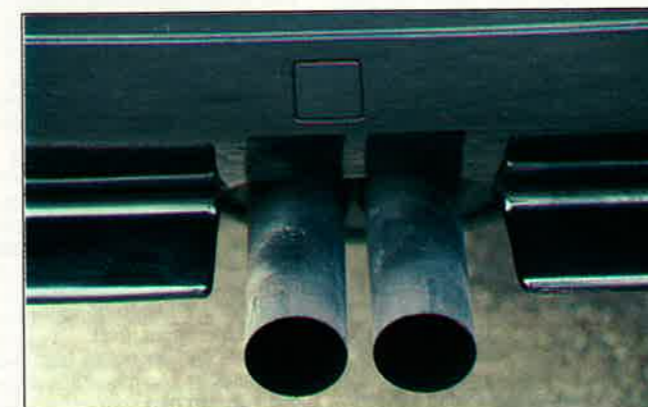
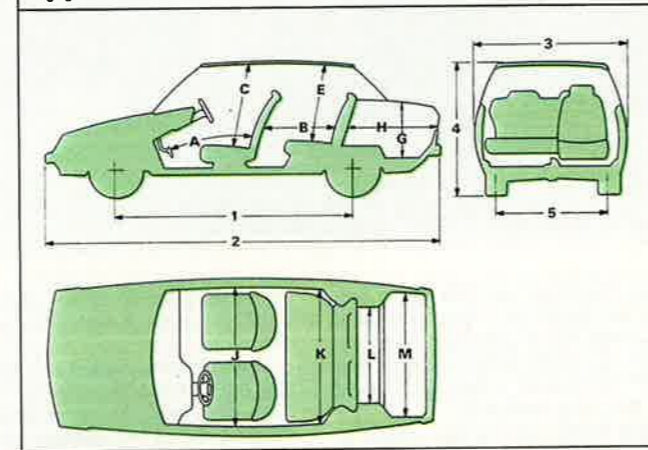
Fotnot: 1) Serviceintervallerna varierar beroende på körsätt, antal kallstarter osv. Vid varvtal över 4 000 närmar sig verkstadsbesök snabbare.

<b>Buller</b>					
	316i	318i	320i	325i	M3
Fram/bak i dbA					
50 km/h	64	63	65	64	67
70 km/h	66	66	68	65	69
90 km/h	69	69	71	67	70
110 km/h	72	71	74	70	72

<b>Hastighetsmätaren</b>					
visade					
vid 50 km/h	57	55	54	57	57
vid 70 km/h	78	76	73	78	78
vid 90 km/h	99	97	94	98	99
vid 110 km/h	119	118	114	118	120

<b>Bromsprov från 100 km/h</b>					
Bromssträcka (m)	49	49	51	45 ABS	47 ABS
Pedaltryck (kp)	15	15	30	20	20

<b>Kupé- och lastutrymmen</b>		
	BMW 316i-325i	BMW M3
Total kupélängd (cm)	169	163
A Kortaste-längsta benutr fram	95-115	86-120
B Motsvarande benutrymme bak	51-76	76-43
C Takhöjd i framsätet	89-95	95
E Takhöjd i baksätet	90	92
G Höjd i bakluckans öppning	43	46
H Lastytans längd, uppfällt baksäte	106	86
J Bredd i axelhöjd i framsätet	132	132
K Bredd i axelhöjd i baksätet	132	131
L Lastytans bredd mellan hjulhusen	94	92
M Lastytans bredd bakom hjulhusen	150	144
Bagagevol i dm <sup>3</sup> mätt med hårt bagage	350	305



<b>Tekniska data</b>					
	BMW 316i	BMW 318i	BMW 320i	BMW 325i	BMW M3
<b>MOTOR</b>	4-cyl rak, 1 överl kamaxel, 2 ventiler per cyl	4-cyl rak, 1 överl kamaxel, 2 ventiler per cyl	6-cyl rak, 1 överl kamaxel, 2 ventiler per cyl	6-cyl rak, 1 överl kamaxel, 2 ventiler per cyl	4-cyl rak, två överl kamaxlar, 4 ventiler per cyl
<b>Kompression</b>	9,0	8,8	8,8	8,8	10,5
<b>Boring/slag/cyl vol</b>	84,0x72,0/1 590 cm <sup>3</sup>	84,0x81,0/1 795 cm <sup>3</sup>	80,0x66,0/1 990 cm <sup>3</sup>	84,0x75,0/2 494 cm <sup>3</sup>	93,4x84,0/2 302 cm <sup>3</sup>
<b>Max effekt hk (kW) vid r/m</b>	99(73)/5 500	113(83)/5 500	129(95)/6 000	170(125)/5 800	194(143)/6 750
<b>Max vridmoment kpm (Nm) vid r/m</b>	14,4(141)/4 250	16,5(162)/4 250	16,7(164)/4 300	22,6(222)/4 300	23,5(230)/4 750
<b>KRAFTÖVERFÖRING</b>	Bakhjulsdrift 32,5 km/h	Bakhjulsdrift 34,0 km/h	Bakhjulsdrift 34,0 km/h	Bakhjulsdrift 36,9 km/h	Bakhjulsdrift 34,2 km/h, diff-broms med 25 procents spärverkan
<b>STYRNING</b>	Kuggstång, 4,1 rattvarv, vändcirkel 10,5 meter	Kuggstång, 4,1 rattvarv, vändcirkel 10,5 meter	Kuggstång, servo, 4,0 rattvarv, vändcirkel 10,5 meter	Kuggstång, servo, 4,0 rattvarv, vändcirkel 10,5 meter	Kuggstång, servo, 2,9 rattvarv, vändcirkel 11,1 meter
<b>BROMSAR</b>	Skivor fram/trummor bak. Handbromsen mek på bakhjulen.	Skivor fram/trummor bak. Handbromsen mek på bakhjulen.	Vent skivor fram/trummor bak. Handbromsen mek på bakhjulen.	Skivor fram/bak låsningsfritt.	Skivor fram/bak låsningsfritt system. Handbroms mek på bakhjulen.
<b>ELSYSTEM</b>	Batteri 80 Ah, generator 1 120 W	Batteri 80 Ah, generator 1 120 W	Batteri 80 Ah, generator 1 120 W	Batteri 80 Ah, generator 1 120 W	Batteri 90 Ah, generator 1 260 W
<b>HJUL</b>	Fälg 5,5 tum, däck 175/70 R 14	Fälg 5,5 tum, däck 195/65 R 14	Fälg 5 tum, däck 195/65 R 14	Fälg 6 tum, däck 195/65 R 14	Fälg 7 tum, däck 205/55 VR 15
<b>FJÄDRING/HJULSTÄLL</b>	Alla bilar har spiral fjädring runt om. Fram fjäderben, undre tvärlänkar, krängningshämmare. Bak individuell fjädring med fryledad axel och snett bakåtriktade triangellänkar. 325i har färgstarkt krängningshämmare fram. 325i och M3 har krängningshämmare bak.				

<b>Ytermått och vikter</b>					
	BMW 316i	BMW 318i	BMW 320i	BMW 325i	BMW M3
Tjänstevikt (kg)	1 150	1 150	1 230	1 290	1 370
Maxlast	370	390	370	360	230
Taklast	75	75	75	75	75
Släpvagnsvikt	1 200	1 200	1 200	1 200	0
Tanken rymmer (l)	57	57	64	64	70
1 Axelavstånd (cm)	257	257	257	257	257
2 Längd	433	433	433	432	435
3 Bredd	165	165	165	164	168
4 Höjd	138	138	138	138	137
5 Spårvidd fram/bak	141/142	141/142	141/142	141/142	141/142

<b>Plus</b>					
	BMW 316i	BMW 318i	BMW 320i	BMW 325i	BMW M3
Motor	Motor	Motor	Prestige	Prestanda	Prestanda
Ekonomi	Ekonomi	Ekonomi		Komfort	Utstrålning
		Prestanda		Bromsar	Väghållning
<b>Minus</b>					
	BMW 316i	BMW 318i	BMW 320i	BMW 325i	BMW M3
Utrustning		Ej servo-styrning	Motor	Ekonomi	Växellåda
Ej servo-styrning			Ekonomi		Komfort
			Prestanda		Utrymmen

### BMW-TEST forts

att låna de 80 000 som behövs för att köpa en 325i jämfört med en 316i.

M3 är ingen fattigmansbil. Men jämför med vad en Porsche kostar att försäkra, reparera och serva och M3 framstår närmast som ett klipp! Dessutom lär välvårdade M3:or bli samlarbil med högt andrahandsvärde. Så till svaren på frågorna som ännu inte besvarats.

Mest ekonomisk lär - inte helt oväntat - minsten 316i bli. Kör

du mest i stadstrafik är den ett givet val. Bör dock kompletteras med servostyrning! En BMW kan alltså ha 99 hk. 316i håller lika hög kvalitet och är nästan lika härlig att köra som sina dyrare syskon. Bästa köp för den stadsbo som också gör långresor då och då är tveklöst 318i. Den ger bättre drag i omkörningarna och orkar mer last utan att krokna.

Bekvämast bilen är 325i. Priset för dess komfort är högt, men kräver du mer än 113 hk är den det enda "riktiga" alternativet.

Sex cylindrar är inte "fler" än fyra om du sätter funktion före prestige! Om det enbart gäller att få ett arbete utfört räcker fyrcylindriga motorer

gott - om bilen i sig inte är alltför tung.

Och BMW bygger vidare på sina fyrcylindriga motorer. 318iS är en nykomling med fyrväntsteknik och 136 hk. För 139 800 kronor blir den BMW:s GTI-bil. Till Sverige i slutet av november.

**Dyr utrustning har av BMW skickligt vänts till något bra: "valfrihet".**

Slutsats. BMW bygger fina bilar och tar duktigt betalt. Men det är inte



skrytbyggen utan innehåll, snarare tvärt om. Att kunden tvingas betala dyrt för utrustning som är standard i de flesta andra bilar har BMW skickligt vänt till något positivt. Du har ju "valfrihet".

BMW har alltså flera starka kort i sin 3-serie - men bara två Ess: 318i och 325i. 318i därför att den har lite mer kraft än 316i och kommer att få bättre andrahandsvärde. 325i för att den i jämförelse med tex Audi 90 20V och Mercedes 190 E 2,6 faktiskt är prisvärd!

316i är en trevlig Dam. 320i är inte ens ett klätt kort, snarare en Klöver Ätta.

Jokern i leken är förstas M3!