

AUTTO M O B I L

NR 4 2000 PRIS 49:- FINLAND 39:- FIM. DANMARK 50:- DKK. NORGE 50:- NOK.



PT CRUISER

DEN NYA KULTBILEN

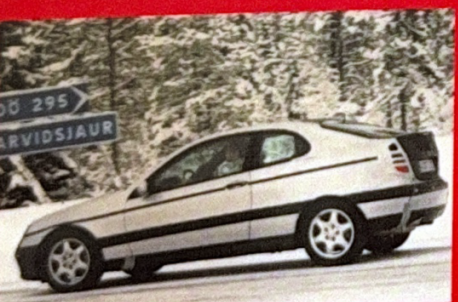
50-TALS RETRODESIGN



ALFA ROMEO 156 KOMBI

PLATS FÖR HUND

PROVKÖRD ENTUSIASTFAVORIT



MERCEDES C-KLASS KOMPAKT

FÖRSTA BILDERNA

NY HET UNGDOMSBIL

TIDSAM
0891-04



DESSUTOM:

- BILAR ATT KÖPA!
- SÄKERHET/LARM
- PORSCHE 356
- LINCOLN LS
- ROVERS DÖD?
- LAMBORGHINI
- SEBRING 12-TIM
- FORDSTYLING



KÖRMASKINEN MR2

Toyotas revansch



ALLT DU BEHÖVER VETA

Köpguide: Golf GTI

BMW 323

Körglad cabriolet



Det är huvudlöst att köra taklöst. Ändå är det något i magin med en cabriolet som lockar fram njutningslystnaden. BMW har gjort sitt bästa för att begränsa nackdelarna och låta oss njuta av det roliga med att köra en bil med obegränsad takhöjd.

AV JONAS SAHLSTRÖM

Platsen är den spanska Jet-Set-staden Marbella. En passande omgivning för en bil som kommer förbli en dröm för de flesta, men en läcker realitet för många efter den glädjeyra som varit på börsen. Staden vimlar av Ferrari, Bentley, Maserati och andra lyxbilar. Blaserade människor höjer inte på ögonbrynen för mycket, men inför åsynen av en splitter ny BMW-cab tittar de en extra gång. En bister motorcykelpolis blänger först hotfullt på bilen, men när han inser vad han tittar på lyser blicken upp och han sätter tummen i vädret.

Vi ser till att inte fastna på boulevarderna inne i stan utan styr kosan upp mot de vackra, branta och karga bergen kring Marbella.

Med suffletten uppe är det ganska tyst i kupén. Inte lika tyst som i en täckt bil men det går utmärkt att konversera i normal samtalston i farter över 200 km/h. Ett litet vindbrus hörs dock någonstans från de bakre regionerna på min motsatta



BMW 323i CABRIOLET

Sol o

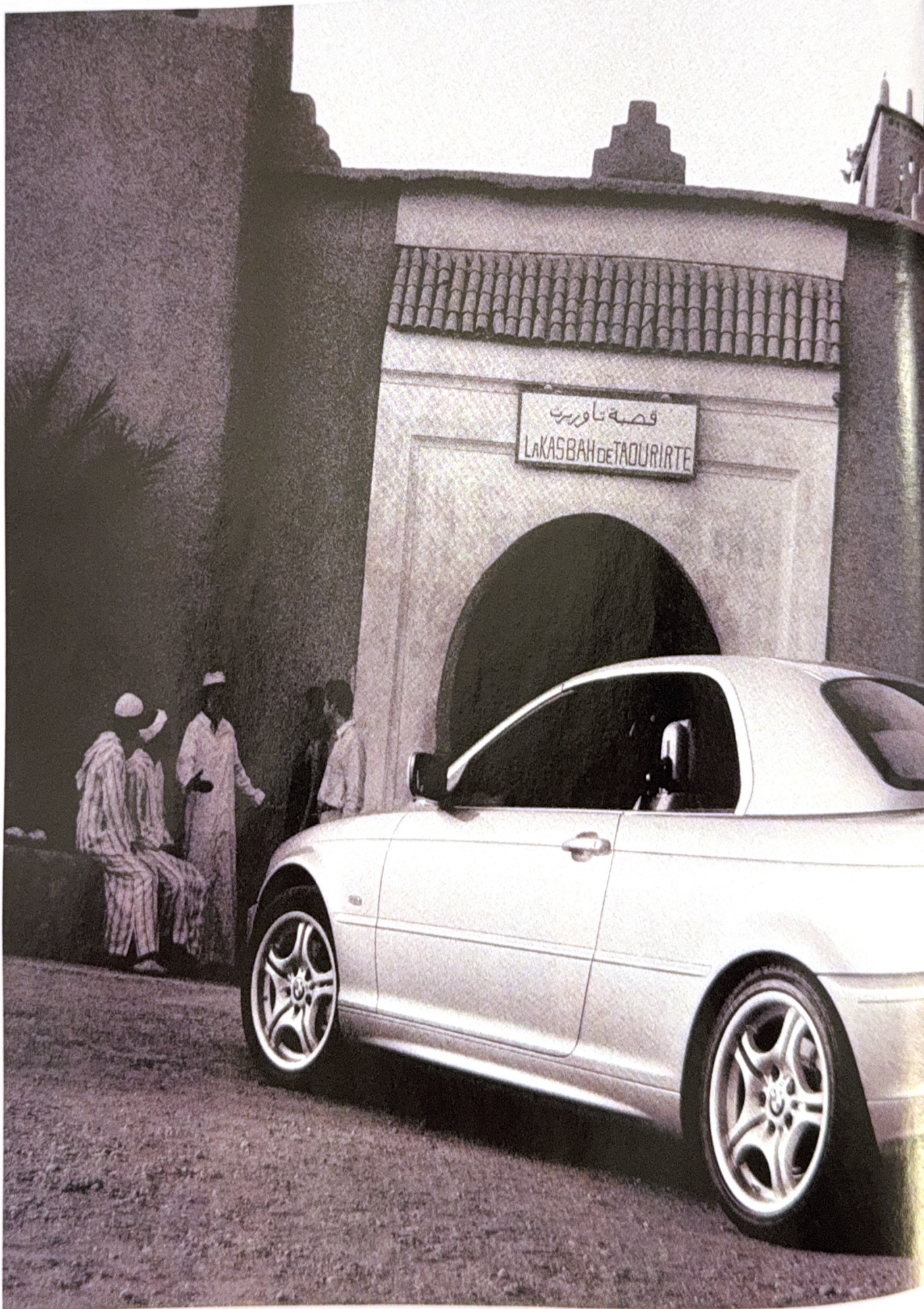


ch vårare



Överrullningskydden är bra att ha, men långa personer slår nog i huvudet ändå.

Cabben är vacker, men nästan ännu snyggare med hardtopen på.





► det särskilt tydligt och det är inte förrän över 4 000 varv/min som det rör på sig ordentligt.

Motorn är överdrivet ljuddämpad. I våra vindbrusbedövade öron hörs den inte alls när vi gör en kort paus och låter motorn gå på tomgång. Varvräknaren blir ett ytterst nödvändigt instrument vid inspirerad körning med taket nere, och vid flera tillfällen griper varvtalsbegränsaren in och hindrar vidare varvtalsökning. Strypningen sker mjukt men bestämt, precis som med antispinnsystemet DSC.

Med DSC inkopplad gnäller det till lite från bakdäcken en tiondels sekund innan systemet griper in och återställer ordningen. Utan DSC går det att ha hur roligt som helst.

ETT HÅRT LIV

Testbilarna har levt ett hårt liv under de veckor som presentationen har fortgått. Kopplingen krokmar betänkligt efter en stunds hård testkörning och pedalen mister både i känsla och funktion. Trots den utmärkta växellådan börjar jag dra mig för att växla i onödan.

Bromsarna imponerar däremot. Inför varje kurva ser de till att minska farten på ett effektivt sätt och de visar inga tecken på att mattas av. Ventilade skivor både fram och bak ser till att skivorna inte överhettas.

Bilen är välbalanserad och tryggt men

lite tråkigt understyrd. Den avancerade bakvagnen ser hjälper till att minimera lastväxelreaktionerna när man gör dumma saker som att släppa gasen mitt i en kurva. Kliv på gasen igen och bilen häver sig över framhjulen som gnäller lite irriterat men svänger villigt. Vårt provexemplar var utrustat med sportfjädring och även denna fitness rekommenderas varmt. Vägegenskaperna blir bättre utan att gången blir stötig.

Säkerheten är en akilleshäla i en cab och det är ett faktum som inte går att bortse ifrån. BMW har dock gjort en del för att få bilen så säker som möjligt. Vindrutenramen är mycket stark och i en utställningslokal har BMW i demonstrationssyfte balanserat en cab ovanpå vindruteramen på en annan cab för att visa att vindruteramen tål hela bilens vikt. Men om man tänker efter så är bilens egen vikt den minsta påfrestning som vindruteramen kommer att utsättas för vid en runtslagning. I tio fall av tio kommer bilen ha fart när den slår runt och då handlar det om betydligt större påfrestningar som ramen utsätts för. Jämför med fallet att lägga en hammare på tån eller att tappa den på nämnda tå. Det senare fallet gör betydligt ondare. På BMW låter man sig inte nedslås och har även utvecklat byglar som hoppar upp ur de bakre nackstöden vid en runtslagning. Bilen lanseras först som 323. 328 kom-

mer senare och det kommer eventuellt en öppen M3-version. Motorn i 328 är att föredra, med tanke på de 100 kilos extra vikt som förstärkningarna i cabrioletmodellen medför. Priset är ännu okänt men i England kommer priset att ligga strax under konkurrenterna: Saab 9-3 cab, Volvo C70 T5 cab och Mercedes CLK 230. I det ljuset så ser det ljusst ut för BMW 323i Cabriolet.

BMW 323i Cabriolet

PRIS

Pris: Ej bestämt, men ca 340 000,-

PRESTANDA

0-100 km/h: 8,6 sek
Toppfart: 225 km/h
Bl förbrukning: 9,7 l/100 km

MÅTT

Längd: 4488 mm Bredd: 1757 mm Höjd: 1372 mm Hjulbas: 2725 mm
Tjänstevikt: 1540 kg

MOTOR

Motor: 6-cyl radmotor 2494 ccm DOHC 4 vent/cyl Borrnxslag: 75,0x84,0 mm
Kompression: 10,5:1
Effekt: 170 hk/5500 varv/min
Vridmoment: 245 Nm/3500 varv/min

KRAFTÖVERFÖRING
5-växlad manuell

HJULUPPHÄNGNING

Bromsar och hjul: Ventilade skivor fram och bak. Flytande ok. ABS
Fälgar: 7Jx16 Däck: 205/55R16