



INTERIØR OG EKSTERIØR
De fleste BMW-cabrioletter har læderkabine. Husk at pleje den, da solen har det med at tørre læderet ud. Uoriginalt lir betyder, at bilen har haft et hårdt liv



SIKKERHED OG RUST
En E46'er har seks års rustgaranti, men der er ikke meldt om problemer i den retning endnu. Tjek for stenslag på fronten, da M3-udgaven ofte har kørt rigtig stærkt



MOTOR OG TRANSMISSION
Biler produceret mellem 10. måned 2001 og 2. måned 2002 har haft store problemer med motorerne, som dog er klaret på garantien. En M-motor skal bruge lidt olie



UNDERVOGN
De fleste biler er kørt hårdt, og derfor kan bremses og dæk være kørt helt ned. Bagtøjet kan også være slidt. Er der uoriginale fælge på, så hold dig væk

Det er roven med fire store orgelpiber, de fleste får at se, når M3 blæser forbi

RESERVEDELSPRISER

| | |
|-----------------------|--------------------|
| Oliefilter: | 141 kr. |
| Luftfilter: | 280 kr. |
| Udstødning (rustfri): | 14.345 kr. |
| Bremseklodser for: | 1.235 kr. |
| Bremsekiver for: | 3.970 kr. |
| Bremseklodser bag: | 795 kr. |
| Bremsekiver bag: | 2.940 kr. |
| Støddæmpere for: | 5.060 kr. |
| Forrude: | 2.540 kr. |
| Forlygte: | 3.140 kr. pr. stk. |
| Baglygte: | 1.215 kr. pr. stk. |
| Reserveprisindeks: | 299 |

PRIEKSEMPLER*

| | |
|---------------------------|-------------|
| 2002 BMW 330Ci Cabriolet | |
| 108.000 km | 279.900 kr. |
| 2002 BMW M3 Coupé | |
| 99.000 km | 399.900 kr. |
| 2003 BMW M3 Cabriolet SMG | |
| 135.000 km | 469.900 kr. |
| 2003 BMW 320i Cabriolet | |
| 116.000 km | 299.500 kr. |
| 2004 BMW 325i Cabriolet | |
| 57.000 km | 349.900 kr. |
| 2004 BMW 330Ci Cabriolet | |
| 61.000 km | 439.900 kr. |

* Set på Bilbasen.dk 28. marts 2010

LEGETØJET TIL DEN GAMLE

En M3 Cabriolet er en fantastisk køremaskine, men har en fortid fuld af børnesygdomme samt tårnhøje forsikringspræmier

TEKST & FOTO ANDERS RICHTER | BMW M3 SMG CABRIOLET (E46) | ARGANG 2002

Ikke mere end 20 år har BMW M3 stået højt på ønskesedlen hos alle med bare den mindste smule højoktan i blodet. Den 3,2-liters rækkeseks udsender et skrig, når de 343 hk bliver kanaliseret ned i asfalten, mens det knivskarpe styretøj og den hårde undervogn hellere end gerne vil udfordres af et stykke snoet vej.

Men alt har sin pris. Da den her bil var ny, kostede den cirka 1,4 millioner kroner uden ekstraudstyr. Heldigvis har den tabt værdi som en sten i frit fald, og står i dag til en halv million kroner. Før du skriver checken ud, er der lige et par ting, som skal undersøges.

Først og fremmest findes der flere udgaver af BMW M3 med modelbetegnelsen E46. Coupéen har altid været mest populær. Cabriolet-udgaven vejer 175 kg mere, og det gavner ikke køreegenskaberne. Det er også tydeligt, at den mangler den stivhed

i karrossen, som resten af dens familie er berømt for. Derudover kan du vælge mellem 6-trins manuelt eller semiautomatisk gear, som på BMW-sprog hedder SMG. Bruger du gerne dine weekender til trackdays, så find en coupé med manuelt gear, da det giver den mest intense køreoplevelse.

IKKE LANG TID efter introduktionen af BMW M3 E46 begyndte de første børnesygdomme at udvikle sig under motorhjelms potensbule. Det første var olie-pumpen, der kunne bryde sammen uden varsel. Fejlen vedrører alle M3'ere produceret mellem oktober 2001 og februar 2002. Derudover har plejstangsejerne voldt problemer: Løsningen tog tid at finde ud af, og først fra juni 2003 blev fejlen endeligt rettet.

Disse to ting har taget livet af rigtig mange motorer, som er blevet skiftet på garantien. Finder du

en bil, som passer ind i førnævnte årgang, så få verificeret hos BMW, om hele maskineriet er blevet udskiftet – eller i det mindste olie-pumpen og plejstangsejerne. Flere ejere har også oplevet, at bilen ikke giver en ordentlig gnist på alle tændrør, hvilket skyldes tændspolerne, som kan stå af. Klunkelyde fra bagtøjet er heller ikke unormalt. Det lyder ikke særlig behageligt, men indtil videre er der ikke nogen løsning på dét problem.

SERVICEUDGIFTERNE til en M3 er egentlig ikke så høje, som man skulle tro, så længe du er villig til at køre lidt efter det. I Sverige er det for eksempel muligt at få lavet et stort service, eller inspektion II, som det også hedder, hos en specialist for omkring 5.000 danske kroner. Dog må du stadig påregne, at bagdækkene skal skiftes ret ofte; shopper du lidt rundt på nettet, vil du kunne



Forfra genkendes M3 E46 på kofangeren og potensbullen i motorhjelmen



Med taget slået ned er det tydeligt, at vi har at gøre med en af de flotteste cabrio'er



Det er ikke meget plads til bagage. Det glemmer du dog, så snart du hører lyden...

“ Finder du et velplejet eksemplar, bør du kunne køre smertefrit i mange år

finde et sæt Michelin Pilot Sport til 5.000 kroner for et sæt bagdæk.

E46 er udstyret med kaleche i stof, men skal du bruge den hele året, bør du anskaffe dig en hardtop. Du skal sikre dig, at den aktuelle bil er forberedt til hardtop, for er den ikke det, skal du forbi en mekaniker, der kan montere et kit. Hvorefter du skal investere 20.300 kroner i en original hardtop.

En M3 tiltrækker en kundegruppe, som gerne vil op i omdrejninger, og det er vigtigt at finde en bil, der har fået den

korrekte service og pleje. Kommer bilen fra Tyskland, er det en god idé at nærstudere papirerne for at finde fødselsdatoen på den tidligere ejer. En ældre herre har typisk brugt den til søndagskørsel, mens en ungersvend (naturligvis) har givet den pryl på Autobahn hver dag.

FAKTISK ER EN BMW M3 ikke noget dårligt køb. De børnesygdomme, den har haft, er næsten alle sammen gået ind under garantien, og finder du et service-ret og velplejet eksemplar, kan du

køre smertefrit i mange år frem. Men, men, men, der er en faktor, der kan få en M3 til at gå fra drøm til mareridt. Er du 25 år gammel med kasketten sidende omvendt på, skal du være heldig, hvis du overhovedet kan finde et selskab, som vil forsikre dig. Derudover vil det koste så meget, at de fleste vil gå bankerot. Er du istedet en dobbelt så gammel elitebilist med villa i Holte, begynder det at give mening. Og så snart krumtappen snurrer med over 8.000 omdrejninger, ved du, at det er alle pengene værd. ■

MODELHISTORIE E46 CABRIOLET



2000 - den originale
I slutningen af år 2000 præsenterer BMW cabriolet-udgaven af E46. Den er smuk, men også lidt tyk. På grund af de utallige forstærkninger vejer den mærkbare 175 kg mere end coupéen



200x - M3-udgaven
M3-udgaven af E46 debutterer i 2001. Den har en videreudvikling af motoren fra den gamle M3, og yder nu 343 hk ved 7.900 omdrejninger. Prisen i Danmark var 1.276.002 kroner.



2004 - facelift
E46 Coupé og Cabriolet får facelift med nye lygter, kofangere og farvepalet. M3 Cabriolet får et mikroskopisk facelift og beholder sine originale lygter foran, mens baglygterne får LED-teknologi.



2006
Den sidste BMW E46 Cabriolet ruller af samlebåndet i 2006 side om side med næste generation af BMW 3-serie. Sammenlagt blev der produceret 29.633 eksemplarer af M3 Cabriolet.

TIL SALG HOS: **NJ Automobiler**



KALECHE I STOF

Nymodens stofkalecher er ikke vedligeholdelsesfri, tværtimod. Når vanddråberne begynder at få stoffet til at skifte farve, er det tid til en rengøring og imprægnering



Det er ikke nemt at vide, hvordan man plejer sin kaleche. Anders Richter aner da heller ikke et pap om det, før han går igang med at undersøge sagen for jer læsere

KALECHEPLEJE FOR BEGYNDERE

Bliv klar til sommeren, når Bil Magasinet viser, hvordan du plejer dit stoftag

Selv om de fleste bilfabrikanter er gået over til at lave stålfoldetag, er der stadig nogle af os, som må døje med et stoftag. Sådant et plejer ikke sig selv. Vind, vejr og sol tærer på stoffet, og det er en god idé at give den lidt pleje efter hver sæson. Til daglig kan du med fordel børste den af med en blød børste, men så snart vanddråberne begynder at flyde ud i stoffet og efterlade

deres aftryk, er det tid til skrappe metoder. Start med at vaske kalechen med en mild sæbeblanding, og brug derefter et tekstilrensningemiddel. Skyl med vand og sørg for, at den er helt tør, og påfør så en tekstilimprægnering, som gerne skal tørre natten over. Imens kan du give listerne lidt silikone, samlingerne lidt tynd olie og rense bagruden. Derefter er bilen klar til en ny sæson.

DET SKAL DU VÆRE OPMÆRKSOM PÅ

- 1 Bruger du bilen hele året, så anskaf dig en hardtop. Det skåner også dit stoftag mod vinterens salt og sjap
- 2 I det rum, hvor kalechen opbevares, sidder nogle drænhuller. Vær sikker på de er fri, så der ikke samler sig vand
- 3 Interiøret er ekstra udsat for solens stråler i en cabriolet. Er din bil udstyret med læder, skal det plejes



DET SKAL DU BRUGE...

Rens

Brug en tekstilkabinerens. Mens stoffet er fugtigt, sprøjtes det på. Det skal sidde 5-10 minutter og skylles af med vand



Imprægnering

Når kalechen er ren og fuldstændig tør, sprøjtes den med et jævnt lag tekstilimprægnering. Lad bilen stå indendørs og tørre i mindst 24 timer



Silikone

Der er metervis af små gummilister rundt omkring. Brug en god flydende silikone, det holder dem bløde og fugtige, mens de samtidig slutter tæt



Ruderens

Bagruder i plastik har det med at blive matte. Brug derfor en god ruderens og hvis det ikke hjælper, så polér med en let slibepasta



Børste

Brug gerne en tandbørste til at få rensset ud i de mindste samlinger. Til at vaske kalechen skal du bruge en stor blød børste, og husk, at du endelig ikke må presse for hårdt. God arbejdslyst!

