

10 Oktober 1980 5,-DM

Sport fahrer

Autosport national · regional

H2014 EX

DRM Super-Sprint
Sport aktuell



Mizote

Wittmann-BMW:

**Alpina
noch
feiner**



Außerdem:

Audi Coupé 5S

Rallye Baltic

**Super-Golf
aus England**

Termine '81



**Toyota Celica:
Track-Test
mit dem
Meisterauto**

TEST & TECHNIK Fahrbericht Exklusiv Design-BMW 323i

Man nimmt Platz auf dem perfektionierten elektrischen Stuhl. Feinblaues Alcantara-Leder vor Augen und über dem Kopf, entsprechendes Velour zur linken und zur rechten, die Fußsohlen auf teurem Nadelfilz, Alpina-Technik unterm Hintern. Ein blauer Salon auf 205er Niederquerschnittreifen von Pirelli – oder die Methode des Herrn Wittmann, einen Alpina-BMW um knapp einhundert Prozent zu verteuern. Fahrzeuge von Alpina sind bekannt und gut. „Ich pflege meine Arbeit mit dem Besten zu kombinieren, was der Markt bietet“, spricht Designer Wittmann. „Herr Bovensiepen ist ein brillanter Maschinist. Ich liefere die passende Optik dazu.“ Zur Arbeit des „Maschinisten“ Bovensiepen: Basis für die blauen Designer-Träume ist Alpinas neues Modell „C1“, ein BMW 323i, dessen Triebwerk durch überarbeitete Brennräume, erhöhte Verdichtung

und eine andere Nockenwelle 170 Pferdestärken leistet. Das entsprechende Alpina-Fahrwerk umfaßt Bilstein-Federbeineinsätze, progressive Federn, Spezialgummilager für die Hinterachse sowie Leichtmetallräder mit 195er vorn beziehungsweise 205er P7-Bereifung hinten.

Das Resultat: Der so ausgerüstete C1 bereitet ungeheuer viel Fahrspaß. Die Beschleunigung liegt bei 7,7 Sekunden von null auf 100 Stundenkilometer, in der Spitze bringt er locker 205 km/h und noch etwas mehr, und der Spritverbrauch hält sich Alpina-typisch in Grenzen – zwischen 10 und 14 Liter verschwinden je nach Gasfuß aus dem 100-Liter-Tank (siehe SF 6/80, S. 76). Ohne Zubehör wie Schalensitze oder Spoiler wird man für dieses Auto um rund 33000 Mark ärmer.

Helmut Bernhard Wittmann zeigt, wie sich der Preis leicht und mühelos auf 60000 Mark erhöhen läßt. Wobei es ihn und seine Mittäter ei-

nige Schweißperlen gekostet hat, bis die blaue Schwelgerei den gesetzten Ansprüchen entsprach. „Den Lack haben wir erst im fünften Anlauf so hingekriegt“, erklärt Wittmann das Äußere seines Mobils. Die Intensität des Blautons der oberen Wagenhälfte nimmt nämlich kontinuierlich nach vorne hin ab. „Erst haben wir versucht, mit Verdünnern zu arbeiten, bis wir auf den Trichter kamen, während des Spritzens Silber zuzugeben – nur so haben wir den nahtlosen Übergang geschafft!“

Wobei die Lackierung nur der Auftakt ist zur Verschönerungs-Orgie, die schließlich bis an die 60000-Mark-Grenze führt. Richtig zuge schlagen hat Wittmann erst im Innenraum.

Angefangen beim Dachhimmel, der mit blauem Alcantara-Wildleder bezogen ist. Genauso wie die Sonnenblenden, das obere Achtel der Türen und Seitenwände sowie die Armaturentafel. „Ich habe lange gesucht, bis ich einen Mann

gefunden habe, der das Leder meinen Ansprüchen entsprechend verarbeitet“, so Wittmann. „Ein älterer Herr – der hat noch das richtige feeling dafür . . .“ Leider, und das betrübt den Designer sehr, wirft das teure Zeug auf dem Armaturenträger über Nacht Beulen. „Wegen der Luftfeuchtigkeit. Wir wissen noch nicht, wie wir das wegstreichen sollen.“

Beulen macht auch der elektrische Stuhl, von dem eingangs die Rede war. Beim Recaro-Sitz Typ C werden per Knopfdruck drei Luftkissen in der Rückenlehne aufgeblasen, um das geplagte Kreuz zu stützen. Im rechten (beim Beifahrer linken) Sitzwulst befinden sich außerdem die Schalter für Fensterheber, Lehnenverstellung sowie Sitzheizung. Die Sitze sind im Innenraum-Blau mit Velours bezogen und kosten rund 2500 Mark pro Stück. Ähnliches wiederfuhr der Rückbank, deren Plätze zudem mit Kopfstützen versehen und schalenförmig ausgearbeitet wurden.

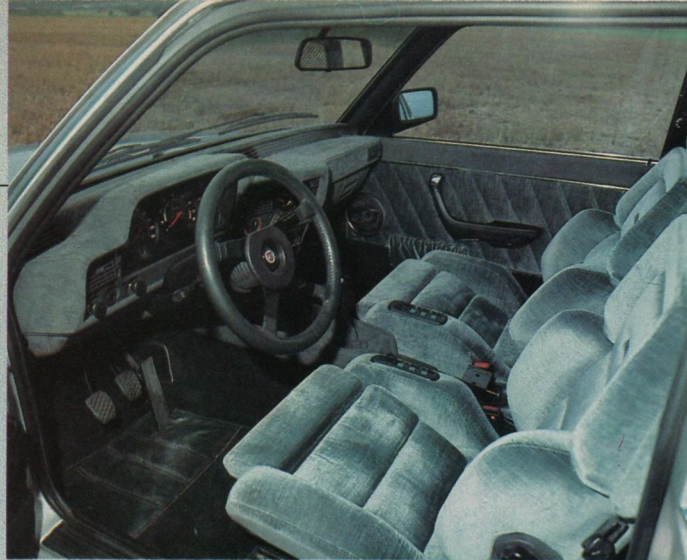
Der blaue Salon

Ausstattungstuning von Helmut Bernhard Wittmann: Eriesene Materialien mit der edlen Technik des Alpina C1 gepaart, ergibt den Exklusiv Design-BMW



Das Velour der Sitze findet man an Türen und Seiten bis zum unteren Fünftel des Mobils wieder, wo sich der Teppichboden anschließt. Einzelne genähte Platten aus teurem Nadelfilz bedecken den Boden. Sie sind zwecks besserer Reinigung mit Druckknöpfen befestigt und entsprechend leicht zu entfernen – dann wird die dreilagige Geräuschschutz-Matte sichtbar, die den Fahrgeräuschen spürbar Einhalt gebietet. Der Kofferraum ist mit dem gleichen Material ausgeschlagen. Die auf Flugplätzen und anderen widrigen Orten oft schändlich mißhandelten Gepäckstücke reisen so entspannt und komfortabel ihrem Ziel entgegen.

Das tut auch der C1-Pilot à la Wittmann, der freudig ins blauüberzogene Alpina-Lederlenkrad greift, durch einen Zusatz-Instrumententräger über Öldruck und -temperatur informiert wird und zudem Herr über eine gewaltige Klangmaschinerie ist. Der Clarion HiFi-Turm kann mühelos ein ganzes Park-



Oben: Der Innenraum des BMW zeigt sich nach Wittmannscher Veredelung von der feinsten Seite. Leder, Velours und Alcantara setzen die Akzente, die ungeheuer beeindruckend sind, aber nicht jedermanns Geschmack. Anders die Technik: Der 170 PS-stärke C1 überzeugte



hochhaus beschallen: Vier Endstufen zu je 25 Watt mit allen Feinheiten wie Vorverstärker, Equalizer und Überblendregler machen's möglich. Für guten Radio-Empfang sorgt eine M1-Dachantenne.

Schön blau und teuer: Die Verarbeitungs-Qualität zumindest entspricht den Ansprüchen, die an Zahlungs-Moral und -Fähigkeit der Kaufinteressenten gestellt wird. Der blaue Salon ließ keine Schwachstelle erkennen. Vermißt wurde lediglich eine (lederüberzogene?) Stütze für den Kupplungsfuß. Und einem ganz peniblen Zeitgenossen fiel auf, daß zwischen Gebläse-Öffnungen und Frontscheibe ein schmaler Streifen Alcantara fehlt.

Ob der Lustgewinn durch solches Übermaß an Ausstattung dem Preis entsprechend gesteigert wird, sei dahingestellt. Vielleicht verhält es sich mit Luxus-Mobilen ähnlich wie mit der Rennerei: Das Feilschen um die allerletzte Zehntelsekunde oder den allerletzten Schliff erfordert allerhöchsten Einsatz. Wobei man leicht des Guten zuviel tun kann. **Thomas Zwicker**



Rechts und unten: Zu den besonderen Gags des Wittmann-BMWs gehört die Lackierung. Die obere Hälfte des Autos wird in der Farbgebung nach vorn hin heller. Diesen Effekt erreichte Wittmann durch Silberbelmischung

