

niets boven de P7's.

Besturing, rijpositie

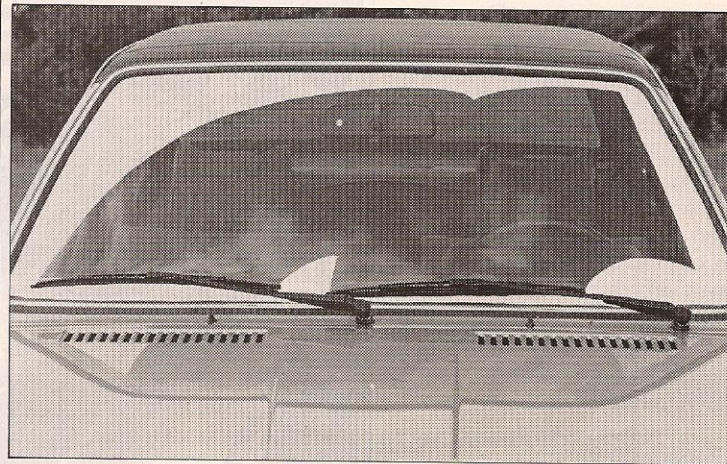
Middels een prettig aanvoelend lederen stuurwiel onderhoudt de bestuurder van deze wagen contact met het wegdek. Een erg duidelijk contact, dat nauwkeuriger is geworden door het gebruik van de bovengenoemde banden en wielen. Kleine onefenheden worden iets te sterk gevoeld, wat soms een beetje hinderlijk kan worden. De benodigde stuurkracht is bij rijdende auto juist prettig, parkeren vraagt iets meer inspanning. De stuurbevestiging die wij eens op een andere Alpina proefden, mag bij dit hoofdstuk niet vergeten worden; de wagen kan best zonder, maar wie het forse bedrag ervoor over heeft, zou de toevoeging van dat luxueuze accessoire zeker moeten overwegen.

Over de stoelen van deze BMW kunnen we kort zijn. De gewone 3-serie heeft namelijk precies dezelfde zetels, en dus valt er op dit gebied weinig toe te voegen aan de goede beoordelingen die wij in het verleden wijdden aan deze stoelen. De zijdelingse steun is goed, de kussens zijn wat hard, maar dat wordt door ons veelal prettig gevonden en de zitting is lang genoeg. Voor de berijder zit er in deze wagen nog een aparte voetensteun, die gelegenheid geeft om het linkerbeen op een prettige wijze kwijt te raken.

Rij- en zitcomfort

Voor het comfort hoeft men zo'n Alpina onderstel niet te kopen. Mede door de stabilisatoren en de straf afgestelde schokdempers heeft de wagen nogal last van slechte wegen. Elke bult of kuil wordt ondubbelzinnig aan de inzittenden doorgegeven, richels en randen in de weg zijn hoor- en voelbaar. Op zich is dat iets waaraan de snelle rijder zich niet zal storen, omdat hij weet dat zulks een gevolg is van de wijze van afveren, die bijvoorbeeld ook geen enkele overhelling overdwars toelaat.

Het is een natuurlijke zaak; optimaal comfort bereik je nooit in een auto waaraan alles voor de wegligging is opgeofferd. Het verblijf aan boord



1. Uitstroomopeningen ventilatie.

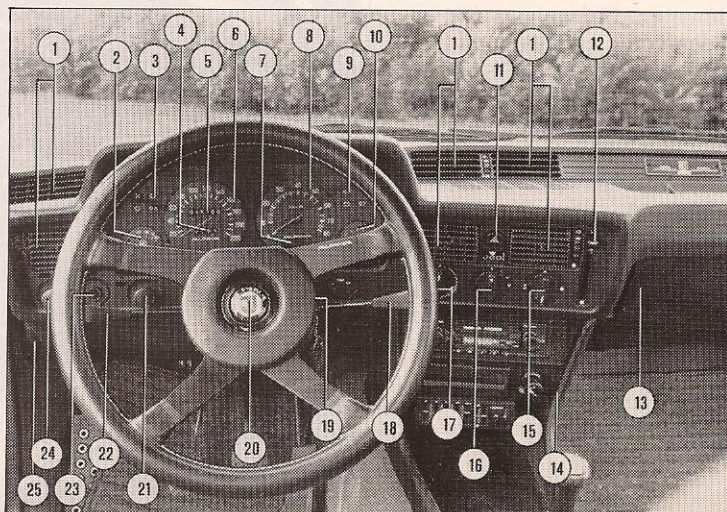
2. Brandstofmeter. 3. Controlelampjes voor: mistverlichting (indien aanwezig), handrem, defect remsysteem, richtingaanwijzer.

4. Dagteller. 5. Kilometermeter.

6. Snelheidsmeter. 7. Klok. 8. Toerenteller. 9. Controlelampjes voor: oliedruk, batterijspanning, grootlicht, reserve. 10. Koelvloeistof-temperatuurmeter. 11. Schakelaar alarmknipperlichtinstallatie. 12. Regelschuif luchttoevoer. 13. Dash-

boardkastje. 14. Aansteker. 15. Regeling luchtstroominrichting. 16. Aanjager. 17. Regeling verwarming. 18. Ruitwisser/sproeier.

19. Contactslot. 20. Claxon. 21. Schakelaar mistverlichting (indien aanwezig). 22. Schakelaar richtingaanwijzer/grootlicht. 23. Schakelaar achterrautverwarming (in deze uitvoering niet aanwezig). 24. Lichtschakelaar. 25. Ontgrendeling motorkap.



van deze Baur cabriolet is voor chauffeur en passagiers zeer aangenaam, zolang de kruissnelheid niet te hoog ligt. Boven de 120 km/h wil het linnen achterdeel van het dak namelijk een beetje herrie maken, waardoor het interieur-geluid fors oploopt. Voor het overige heeft men niets te klagen. De ruimte in de wagen bleef gelijk aan die van de 320-gewoon, alleen met de hoofden zal men achterin wat moeten schipperen. De instap naar achteren is goed, dank zij de veropenende deur en de wegvallende rol gordels. Achter zijn ook veiligheidsgordels aangebracht. Het geluidsniveau bij 100 km/h lag op 73 dB(A), bij 140 km/h was de grens van 80 dB(A) overschreden.

Interieur, exterieur

Het interieur van deze wagen kan in enkele handgrepen veranderd worden, en als het ware aan het exterieur worden toegevoegd. Daartoe is het dak in twee delen afneembaar gemaakt. Deel één is de achterraut met „linnen” omkleeding, die met twee klemmetjes aan de binnenkant losgenomen kan worden. Dan scharniert het geheel naar beneden, zodanig dat het op de hoedenplank blijft liggen. Daaroverheen kan men dan een hoesje spannen, waardoor noch de bagageruimte, noch de achterbank aan ruimte moeten inboeten. Het enige nadeel van deze opstelling is een wat verminderd uitzicht naar achteren, maar daarmee kan men leren leven. Aan de mat-zwarte roll bar en de voorruit zit dan nog deel twee van het dak, dat eveneens met twee klemmen losgenomen kan worden. Dan blijft enkel de roll bar over; het vaste dakdeel verdwijnt in de bagageruimte. Daar is een speciaal rekje aangebracht, dat voor een stevige steun van dit dakje zorgt. De gehele operatie vergt niet veel tijd. Binnen een minuut hadden wij met z'n tweeën de gehele open auto van het complete dak voorzien.

Met dak dicht is het uitzicht naar achteren iets minder door de wat ondoorzichtige achterraut, maar toch kan men nog een best oogje op het achterop-