

komende verkeer houden. Zowel met open als gesloten kap valt het uitzicht rondom wat tegen. De brede roll bar en de linnen kap maken de dode hoeken wat groter dan gebruikelijk. Zoals gezegd neemt de opgevouwen dakconstructie wat zicht weg bij het achteruit inparkeren. Door de lage banden en wielen was de grondspeling van deze BMW minimaal geworden. De redactionele parkeergarage bracht de onderzijde van de wagen net in contact met de oprit, wat we nog niet eerder hebben meegemaakt. Het uiterlijk van de wagen was verder nog verfraaid door wat sierlijke strepen langs de flanken, waarvan we de beoordeling aan de lezer overlaten. Wat onze smaak is, hoeft de uwe niet te zijn.

#### Accessoires

Het belangrijkste extra van deze auto is tevens de reden van deze test. De Baur conversie die in het hierbij getoonde open dak resulteert kost de consument f 10.679,-; gezien de goede afwerking en de ingrijpende constructie een volkomen aanvaardbare prijs. Omdat de importeur in ons land toevallig net geen testwagen met Baur-dak in huis had, hebben wij ons voor dit exemplaar gewend tot P. J. Oldenhof in Enschede, die behalve BMW-dealer ook nog Alpina importeur is. Deze Oldenhof-wagen beschikte dan ook over meer dan alleen een open dak, zoals al gememoreerd is. Het Alpina onderstel, bestaande uit Bilstein schokdempers, progressieve veren, speciale ophangrubbers en verstelbare anti-rol bar kost gemonteerd en wel f 2.600,-. Voor de 15 inch lichtmetalen wielen met Pirelli P7 banden moet men dan nog eens 5100 gulden neertellen. Extra waren verder nog de spoilers, de interieuruitrusting en de beschildering. Daardoor kwam de prijs van de auto zoals we die hier beschrijven op iets meer dan een halve ton. Eerlijkheid gebiedt ons te melden dat er dan ook niets te wensen meer over blijft, of het zou om andere voorstoelen moeten gaan. Dat zijn echter extra's die zeker niet als ontbrekend accessoire ge-

zien mogen worden. De uitstekende BMW-stoelen zijn voor de meeste berijders goed genoeg. Hetzelfde geldt voor het dashboard, dat voldoende informatie geeft, en hoogstens nog een metertje voor bijvoorbeeld olietemperatuur zou kunnen gebruiken. Zodra dergelijke zaken ter sprake komen kan men echter een vraagteken zetten bij de echte noodzaak en qua uitrusting moet deze wagen dan ook zeker volkomen compleet genoemd worden.

#### Conclusie

Je kunt op twee manieren tegen deze wagen aankijken; positief of - gewild - negatief. Doe je dat laatste, dan kan je met verve verdedigen dat zo'n sterk verbeterd onderstel, dat uitnodigt tot een krachtige rij-stijl, niet ideaal is in combinatie met het open dak, omdat daarmee prettiger gereden wordt als de snelheden wat lager liggen. En open rijden alleen is vaak voor velen al plezier genoeg, zonder dat men daarbij nog behoefte heeft aan meer dan een gewone BMW al biedt.

Maar nu de positieve kant van de zaak. Terwijl ik naar buiten kijk, vallen dikke regendruppels met grote hoeveelheden naar beneden. Een typisch Nederlandse zomer, zou je haast zeggen. Maar voor de deur staat een BMW te wachten, die behalve over een adembenemende wegligging, ook nog eens over al het comfort beschikt dat ik van een dergelijke auto mag verwachten. Alleen het windgeruis is dan nog een zwak puntje. En stel nu eens, dat het de volgende dagen wat beter weer wordt, en dat we misschien zelfs even de zon zien . . . Dan kan deze meneer in een handomdraai een open sportwagen maken van deze bruisende bolide. En al gebruikt hij dan misschien de wegliggingseigenschappen niet ten volle - er zijn nog zo verschrikkelijk veel dagen in het jaar dat het dak er op zal blijven. Voor ons klimaat is dit eigenlijk een ideale, zij het kostbare oplossing.

*Ric van Kempen*

