

Sport auto

Nr. 4/April 79 DM 4,-

E3883E

Vergleich Deutschlands schnellste Rennfahrerin



Golf Cabrio

Ein echter
Ersatz für den Käfer?

Test:

Was kann
der 328
von Alpina?

**Rennsport-Meisterschaft
Triumph der Super-Autos**

Belgien Lit 76,-, Dänemark Dkr 13,25, Finnland Fmk 9,50, Frankreich FF 9,50, Griechenland Dr 90,-, Italien Lit 2000,-, Jugoslawien Din 50,-, Luxemburg Fl 66,-, Niederlande Hl 4,70, Norwegen Nkr 12,50 (inkl. moms), Österreich öS 31,- (inkl. MwSt.), Portugal Esc 115,-, Schweiz Sfr 4,50, Spanien Ptas 170,-, Preister/Germany

Test: BMW-Alpina 328

Welcher Autofan träumt nicht heimlich davon, in einer kleinen unscheinbaren Limousine zu sitzen und mit einem dicken Porsche oder Mercedes Katz und Maus zu spielen. Als Fahrer eines BMW 323 i mag dies allenfalls bei Geschwindigkeiten bis 190 Stundenkilometer gelingen, doch darüber oder auch nur auf kurvenreichen Landstraßen wird man stets das Nachsehen haben. Dabei muß man aufpassen, daß einem seinerseits nicht ein getunter VW Golf das Heck zeigt. Exemplare mit 140 PS sind über 200 Stundenkilometer schnell und in Kurven wieselflink. Doch gegen solche Überraschungen gibt es ein einfaches Gegenmittel: einen dicken Motor in eine kleinere Limousine verpflanzen.

Dieser Weg ist aktueller denn je: Die verschärften Abgasbestimmungen erschweren hochgekitzelten Motoren die Zulassung. Hubraumstärkere Serienmotoren finden ihre Grenzen dagegen in der Enge des Motorraumes.

Um solche Probleme zu lösen, gibt es für BMW-Automobile die Firma Alpina in Buchloe. Sie hat sich darauf spezialisiert, aus den BMW-Wagen noch bessere Autos zu machen. Sie sollen nicht nur exklusiver sein, sondern überdies noch sparsamer im Verbrauch. Vor allen Dingen sollen sie Fahrleistungen produzieren, die Maßstäbe setzen und die Konkurrenz in den Schatten stellen.

Die Konkurrenten müssen keineswegs nur Porsche oder Mercedes sein,

sie dürfen auch aus dem Hause BMW direkt kommen. Gleichgültig, ob es der Typ 528 i oder das Topmodell 733 i ist, oder eines der schnellen Coupés bis zum 218 PS (160 kW) starken 635 CSI. Sie alle sind der Maßstab, an dem Alpina-Autos gemessen werden.

Alpina will die besten Autos der Welt bauen

Deshalb muß Firmenchef Burkard Bovensiepen zum Besten greifen und die optimale Mischung finden, was insbesondere für das Fahrwerk gilt. Ein BMW-Alpina darf auch nicht lauter sein als ein Serien-BMW, im Gegenteil, er soll noch mehr Laufkultur und Fahrkomfort bieten. Der Fahrer soll nicht nur schnell von A nach B kommen, sondern möglichst entspannt sein Fahrziel erreichen.

Diesen hohen Ansprüchen gerecht zu werden ist nicht leicht, zumal die Serien-BMW in dieser Hinsicht

Wer träumt nicht davon, den großen BMW-Sechszylinder-Motor im kleinen BMW-Dreier-Modell zu fahren? Alpina erfüllt diesen Traum für 45 700 Mark. Kann der BMW-Alpina 328 zufriedenstellen?

Herz- verpflanzung



kaum Wünsche offenlassen. Allein die Weichheit der Fahrwerke und die Sitzposition wurden häufig kritisiert, doch ist man in München den Wünschen der Kunden mit einer S-Abstimmung bereits entgegengekommen (siehe auch Seite 112).

Konsequenter ging Alpina in Buchloe zu Werke. Aufgrund der begrenzten Baulänge im Motorraum der Dreier-Reihe kam nur das 2,8-Liter-Sechszylinder-Aggregat in Frage, das aber bereits im 528 i 184 PS (135 kW) entwickelt. Eine Optimierung der Brennräume und die Anhebung der Verdichtung auf 9,5:1 sollten zusammen mit der Zenith-DL-Einspritzung (von Pierburg/Solex) und der Gillet-Auspuffanlage 200 PS (147 kW) garantieren.

Die erstmals in einer Kleinserie verwendete Einspritzanlage, die nach dem Prinzip der Luftmengenmessung arbeitet, sollte zusammen mit der verteilerlosen Hartig-Zündung auch für besonders günstige Verbrauchswerte

sorgen. Über einen Digital-Rechner lassen sich nahezu beliebig viele Zündverstell-Kennlinien realisieren, die eine bessere Anpassung an die Motorzustände erlauben. Damit wird den verschärften Abgasbestimmungen entsprochen, so daß die TÜV-Hürden für Alpina-BMW kein Problem sind.

Der Einbau des größeren Sechszylinder-Motors hatte aber weitere Konsequenzen: Zum Gewichtsausgleich wurde die Batterie in den Kofferraum gepackt, wo sie jetzt neben dem Zusatztank direkt auf der Hinterachse sitzt. Dadurch wird das Gepäckraumvolumen etwas verkleinert, doch eine saubere Verkleidung läßt diesen Mangel erst auf den zweiten Blick erkennen.

Der bisher vom Motor angetriebene Ventilator wurde vor den Wasserpumpe verlegt und wird jetzt elektrisch zugeschaltet. Der platzraubende Zündverteiler konnte durch die voll-elektronische Hartig-Zündung ohnehin eingespart werden, so daß unter der

Motorhaube keineswegs Platzenge herrscht. Beeindruckend ist die einfach aufgebaute Zenith-Einspritzung, die sich sauber an den Zylinderkopf anschmiegt und gut zugänglich ist.

Keilform durch Frontspoiler und Absenken des Vorderwagens

Der BMW-Alpina 328 fällt aber nicht nur mit diesen inneren Werten auf. Schon äußerlich steht er ganz anders da als die Serien-BMW. Die Super-Niederquerschnittsreifen des Typs Pirelli P 7 wirken zusammen mit den filigran aussehenden Alpina-Speichen-Rädern so leichtfüßig und sportlich, wie es etwa ein Vergleich zwischen Turnschuhen und Arbeitsstiefel andeutet.

Durch den sauber angesetzten Frontspoiler und das Absenken des Vorderwagens gegenüber dem Heckteil entsteht der Eindruck einer Keilform, der durch das Alpina-Streifen-

Foto: Zentis



Test: BMW-Alpina 328

design noch verstärkt wird. Diese Maßnahme bewirkt natürlich eine bessere Aerodynamik und höheren Anpreßdruck an den Vorderrädern.

So verwundert es nicht, daß der Testwagen exakt 222,2 Stundenkilometer schnell war und dabei so sauber geradeaus lief, daß das hohe Tempo weder vom Fahrer noch vom Beifahrer registriert wurde. Dies ist keinesfalls so selbstverständlich, denn die BMW der Dreier-Reihe machen schon bei 180 km/h gelegentliche Lenkkorrekturen notwendig.

Die Glanzleistung von Alpina ist deshalb weniger in der Transplantation eines ohnehin schon guten Motors zu sehen, sondern in der zielstrebigsten Verbesserung des Fahrwerks. Speziell entwickelte Federn, die von Ahle gefertigt werden, begrenzen die Seitenneigung und die Karosseriebewegungen so gut, daß bei den Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse nicht die letzte Härtestufe gewählt werden

mußte. Die progressiven Federn sprechen zusammen mit den Gasdruckstoßdämpfern von Bilstein auf kleine Bodenunebenheiten sehr gut an und vermitteln deshalb einen Fahrkomfort, der guten Straßenkontakt zuläßt, aber keinesfalls zu straff wirkt.

So spärlich die äußeren Attribute gesetzt sind, so mager ist auch die Innenraumgestaltung gehalten. Lediglich die mit Alpina-Design-Stoff bezogenen Sitze fallen ins Auge. Bei genauerem Hinsehen fallen Details wie das Momo-Lenkrad, eine Fußstütze zur Abstützung des linken Fußes, die Pioneer Stereo-Kassetten-Anlage und ein spezieller Alpina-Schaltknopf auf.

Wie Bovensiepen bis ins letzte Detail dachte, ist den Rundinstrumenten anzumerken, die zwar wie die BMW-Originale aussehen, aber doch im Anzeigebereich für Stundenkilometer und Drehzahl exakt auf den 328 ausgelegt und deshalb auch mit dem Alpina-Schriftzug versehen sind. Auf

Zusatzinstrumente wurde verzichtet, weil Alpina Vertrauen in die Technik setzt und das Cockpit so funktional wie möglich gestalten wollte. Der Beweis sind die guten Seitenhaken bietenden Recaro-Sitze, an denen sogar die Gurtschlösser angeflanscht sind.

Das Fünftang-Getriebe ist jetzt gut zu schalten

Die Schaltung des Getrag-Fünftang-Getriebes ist inzwischen verbessert worden, so daß der Fahrer über ideale Voraussetzungen verfügt, die Möglichkeiten des solchermaßen verbesserten BMW auszukosten.

Den einzigen Schönheitsfehler lernt der 328-Besitzer beim Kaltstart kennen: Zwar springt der Sechszylinder-Motor spontan an, doch ist er für den Leerlauf-Betrieb so mager eingestellt, daß er im Kaltzustand bei Ampelstops gern ausgeht. Sobald die Be-

Alpina-Recycling

Der Zwang, von BMW nur komplette Neufahrzeuge beziehen zu können, zwingt Alpina zu einer überlegten Wiederverwendung ausgebaute Teile und Aggregate. Während für das 630 Turbo-Coupé nur noch der verbesserte Zylinderkopf des 635 CSI geordert wird, erfährt der BMW 528i eine totale Transplantation. Sein Motor wandert in den Typ 328, um für den Dreiliter-Turbo Platz zu schaffen.

Der überfällige 2,3-Liter-Einspritzmotor aus dem 323i wird in Zukunft auf eine Leistungsstufe von ca. 160 PS getrimmt. Er soll Kunden angeboten werden, die einen BMW 320 kauften, da der 323i zu lange Lieferzeiten hatte. Aus den dabei anfallenden Zweiliter-Sechszylindern sollen schließlich Rennmotoren entstehen, so daß am Schluß nur noch die Vergaser wirklich keine Verwendung mehr finden.

triebtemperatur erreicht ist, schnurrt der B6-2,8, wie der Motor Alpina intern heißt, mit 600 Umdrehungen pro Minute vor sich hin.

Schon aus diesen niederen Drehzahlen spricht der Motor lochfrei, an und zieht bei erreichten 4000 Umdrehungen kräftig nach oben. Bei 6850 setzt zwar der Begrenzer ein, doch geschieht dies viel sanfter als bei den fliehkraftgeregelten Abschaltern, wo es richtige Aussetzer gibt. Die Hartzündung läßt die Motorkraft konstant, so daß unliebsamen Lastwechselreaktionen vorgebeugt ist.

Beeindruckend ist, wie der BMW-Alpina über 100 km/h zulegt. Bleibt der vierte Gang bis 205 Stundenkilometer eingelegt, dann vermag auch der 240



Im Innenraum fallen vor allen Dingen die Recaro-Sitze mit Alpina-Design-Stoff und das Momo-Lenkrad auf. Die Zenith-Einspritzung (links) paßt sich auch optisch dem BMW-Motor gut an. Unterschiedliche Reifengrößen des Pirelli P 7 auf Alpina-Räder (unten)



PS (177 kW) starke Porsche 928 muss mitzuhalten. Da der BMW-Sechszylinder aus jedem Drehzahlbereich sofort zupackt, ist man jeder Verkehrssituation, insbesondere zügigen Überholvorgängen, voll gewachsen.

Über 6000 Umdrehungen läuft das Alpina-Triebwerk mechanisch und akustisch noch so seidig-weich, daß der Fahrer stets verführt ist, den Geschwindigkeitsbereich über 200 Stundenkilometer zu nutzen. Durch den funktigen Gang, der eine gewisse Schongang-Charakteristik aufweist, läßt sich die Drehzahl bei Höchstgeschwindigkeit (222,2 km/h) auf 6150 Umdrehungen senken, womit der Benzinverbrauch in Grenzen bleibt.

Obwohl der Testwagen fast ständig voll gefordert wurde, ließ sich ein durchschnittlicher Verbrauch von 14,2 Liter auf 100 Kilometer errechnen, was einen absoluten Spitzenwert darstellt. Würde der BMW-Alpina 328 im Tempo

Technische Daten

BMW-Alpina B6-2,8 (328)

Motor: 6-Zylinder-Reihenmotor; 2788 ccm; Bohrung x Hub: 86x80 mm; 205 PS (147 kW) bei 6200/min; max. Drehmoment: 248 Nm bei 4500/min; Verdichtung: 9,5:1; Einspritzanlage: Pierburg DL; Zündung: System Dr. Hartig (volldigital, verteilteislos); Literleistung: 72 PS/l; Leergewicht: 1195 kg; Leistungsgewicht: 6,0 kg/PS.

Fahrwerk: Vorderachse: Bilstein-Gasdruckdämpfer, Stabilisator Ø 24 mm, Bremsscheiben doppelbelüftet, gelocht, Servolenkung; Hinterachse: Bilstein-Gasdruckdämpfer, Stabilisator Ø 18 mm verstellbar, Bremsscheiben; Felgen: v. 6x15, h. 7x15; Reifen: Pirelli P 7, v. 195/50 VR 15, h. 205/50 VR 15.

Preis: 45 700,- Mark.

Adresse: Alpina Burkard Bovensiepen KG
Alpenstraße 35, 8938 Buchloe
Telefon (08241) 957

eines Mercedes 300 Diesel gefahren werden, würde der Verbrauch unter zehn Litern liegen.

Obwohl Alpina auf der Hinterachse die breiteren 205/50-VR-15-Reifen verwendet, war es recht problematisch, die 200 PS vom Stillstand aus auf die Straße zu bringen. Der erreichte Wert von Null auf 100 Stundenkilometer mit 7,6 Sekunden (siehe Tabelle) hätte sich mit einer Differentialsperre noch verbessern lassen. Doch Alpina glaubt darauf verzichten zu können, da in der Tat das kurveninnere Hinterrad nur bei extremer Kurvenfahrt durchdreht.

Superzeit auf dem kleinen Hockenheim-Kurs

Beim Normalfahren ist allenfalls festzustellen, daß sich der 328 mit dem kurvenäußeren Rad kräftig gegen die Fliehkräfte stemmt, so daß man dort den Dreh- und Angelpunkt des gesamten Kurvenverhaltens vermutet. Das Fahrgefühl ist etwa so, als ob der Reifen etwas aufkantet, und dann ziemlich

Die Leistungen der Konkurrenten

| Zum Vergleich | BMW-Alpina 328 | BMW 323 i | BMW 528i* | BMW 635 CSI | Mercedes 450 SLC 5.0 | Porsche 928 | Opel Monza C 3.0 E† |
|-----------------------------------|------------------------------|-------------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|
| Leistung PS/kW | 200/147 | 143/105 | 184/135 | 218/160 | 240/177 | 240/177 | 180/132 |
| Leistungsgewicht kg/PS | 6,0 | 6,0 | 7,7 | 8,9 | 6,3 | 6,1 | 7,6 |
| Reifen | Pirelli P 7 195-205/50 VR 15 | Metzeler Perfect 185/70 HR 13 | Michelin XDX 195/70 VR 14 | Michelin XWX 195/70 VR 14 | Michelin XDX 205/70 VR 14 | Pirelli P 7 225/50 VR 16 | Michelin XDX 195/70 VR 14 |
| Preis DM | 45 700,- | 21 850,- | 28 600,- | 50 400,- | 63 500,- | 58 800,- | 30 305,- |
| Beschleunigung sec | | | | | | | |
| 0-40 km/h | 2,4 | 2,4 | 2,2 | 2,5 | 2,7 | 2,4 | 2,2 |
| 0-60 km/h | 3,6 | 4,3 | 4,1 | 3,7 | 4,7 | 3,6 | 4,2 |
| 0-80 km/h | 5,6 | 6,3 | 5,8 | 6,0 | 6,5 | 5,9 | 6,2 |
| 0-100 km/h | 7,6 | 9,0 | 8,1 | 8,5 | 9,3 | 7,4 | 8,7 |
| 0-120 km/h | 10,0 | 12,8 | 11,5 | 11,5 | 12,4 | 10,7 | 12,5 |
| 0-140 km/h | 13,7 | 17,6 | 15,2 | 15,6 | 15,9 | 14,1 | 16,7 |
| 0-160 km/h | 17,7 | 25,6 | 21,2 | 20,2 | 20,8 | 19,4 | 24,0 |
| 0-180 km/h | 24,6 | - | 29,8 | 27,1 | 27,9 | 26,2 | 33,3 |
| 1 km mit stehendem Start | 28,2 | 30,5 | 29,0 | 28,9 | 29,4 | 28,4 | 29,8 |
| | 5-Gang-Getriebe | 4-Gang-Getriebe | 4-Gang-Getriebe | 5-Gang-Getriebe | Automatik-Getriebe | 5-Gang-Getriebe | 4-Gang-Getriebe |
| Elastizität sec | | | | | | | |
| (ab 50 km/h) | | | | | | | |
| 50-60 km/h | 2,3 | 2,4 | 2,6 | 2,0 | 1,4 | 1,7 | 2,4 |
| im 4. Gang | 10,9 | 12,8 | 12,7 | 9,3 | 6,1 | 8,6 | 12,9 |
| bzw. Automatik- | 20,4 | 24,7 | 23,8 | 16,7 | 12,9 | 15,6 | 24,3 |
| stufe D) | 33,3 | - | 39,1 | 28,3 | 24,6 | 26,3 | 40,1 |
| Höchstgeschwindigkeit km/h | 222,2 | 196,7 | 211,8 | 225,0 | 233,0 | 230,0 | 214,0 |
| Testverbrauch l/100 km | 14,2 (Super) | 13,1 (Super) | 16,7 (Super) | 16,8 (Super) | 17,2 (Super) | 20,8 (Normal) | 15,8 (Super) |
| FAHRPRÜFUNGEN | | | | | | | |
| Kreistest | 105,3% ** | 98,5% | 97,6% | 101,5% | 99,5% | 101,5% | 103,3% |
| (50 m Asphalt) | = 57,5 km/h | = 53,8 km/h | = 53,3 km/h | = 55,4 km/h | = 54,3 km/h | = 55,4 km/h | = 56,4 km/h |
| Weden | 103,5% | 102,4% | 104,6% | 102,4% | 99,2% | 97,2% | 105,8% |
| (36 m Abstand) | = 113,9 km/h | = 112,6 km/h | = 115,1 km/h | = 112,6 km/h | = 109,1 km/h | = 106,9 km/h | = 116,4 km/h |
| Slalom | 105,4% | 99,5% | 98,5% | 99,5% | 96,3% | 97,8% | 101,2% |
| (18 m Abstand) | = 62,5 km/h | = 59,0 km/h | = 58,4 km/h | = 59,0 km/h | = 57,1 km/h | = 58,0 km/h | = 60,0 km/h |
| Handling-Kurs | 108,1% | 100,9% | 100,5% | 102,7% | 103,1% | 104,4% | 105,3% |
| | = 83,9 km/h | = 78,3 km/h | = 78,0 km/h | = 79,7 km/h | = 80,0 km/h | = 81,0 km/h | = 81,7 km/h |
| Kleiner Kurs Hockenheim | 1:23,9 min | 1:31,3 min | 1:29,4 min | 1:29,3 min | 1:27,7 min | 1:26,5 min | 1:28,2 min |

* mit sportlicher Fahrwerksabstimmung

† Zu den Prozentzahlen: Der Durchschnitt aller bisher von sport-auto gemessenen Straßenfahrzeuge ist mit 100% festgelegt. Hieran orientieren sich die Angaben. Beispiel: 105% bedeutet einen um 5% besseren Wert als der Durchschnitt.

Test: BMW-Alpina 328

plötzlich seine Seitenführungskraft vermindert.

Das dann eintretende Übersteuern hat der Fahrer aber mit zwei Reaktionen gut im Griff: Zum einen ist die Lenkung trotz Servo-Unterstützung so exakt, daß er kontrolliert gegenlenken kann, zum anderen stabilisiert sich der Alpina-BMW sofort nach Rücknahme des Gaspedals. Der Fahrer beherrscht damit jede Situation, doch muß er beim Grenzbereichfahren ein gutes Balancegefühl haben, um optimal schnell zu sein.

Dann sind in Hockenheim auf dem

kleinen Kurs Zeiten zu erzielen, die mit einem Porsche, egal ob Turbo oder 928, nicht zu realisieren sind. Da auch die übrigen Fahrprüfungen (siehe Vergleichstabelle) bis auf den Wedeltest optimal absolviert wurden, darf von einer hervorragend gelungenen Fahrwerksabstimmung gesprochen werden.

Dieses Urteil dokumentiert die Tatsache, daß der BMW Alpina 328 neben dem Opel Monza der einzige Testwagen ist, der alle Fahrprüfungen über dem 100-Prozent-Basiswert absolvierte. Meist fallen die Konkurrenz-

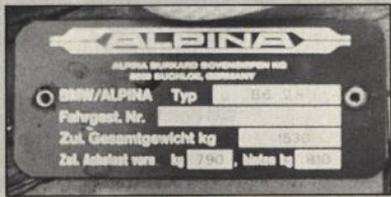
ten in einer Disziplin ab, da das Auto speziell in eine Richtung getrimmt wurde.

Der Alpina-BMW hat also die Ausgeglichenheit eines Opel Monza, der zur Zeit als absoluter Maßstab für Fahrverhalten gilt, bietet aber in der Auffadung der gefahrenen Zeiten ein erhebliches Plus gegenüber dem Opel-Musterschüler. Ein Auto, das in den sport- und Fahrprüfungen auf einen Mittelwert von 106 Prozent kommt, dürfte schwer zu finden sein. In Zukunft gilt es also, den BMW-Alpina 328 zu schlagen. Er bildet jetzt den Maßstab für die Zukunft.

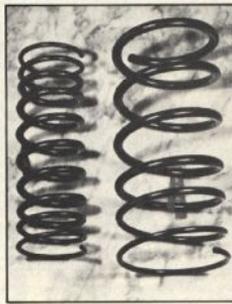
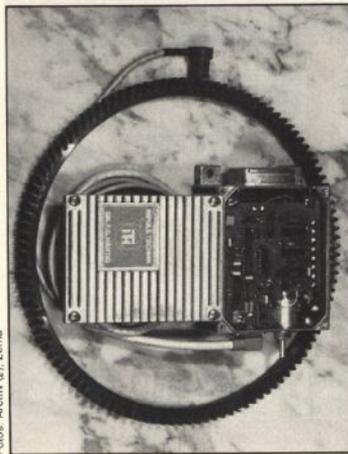
Alpina heute

1963 begann Burkard Bowsien-pen im Hinterhof der elterlichen Schreibmaschinenfabrik Alpina mit dem Verkauf von Doppelvergaseranlagen für BMW-Automobile. 1978 präsentierte der Chef von mittlerweile 100 Mitarbeitern erstmals Komplett-Autos. Damit erlangte Alpina offiziell den Status eines Automobilherstellers, der nicht nur seine eigenen Typschilder an den Autos anbringen darf, sondern auch beim Kraftfahrtbundesamt in Flensburg getrennt von BMW geführt wird. Theoretisch könnte Alpina nun auch seine Autos für den Motorsport homologieren lassen, doch reichen im Moment die Stückzahlen noch nicht aus. Aus der neugebauten Werkhalle sol-

len 1979 insgesamt 250 BMW-Alpina rollen, davon 130 des Typs 328 und je 60 von den Turbo-Typen 530 und 630. Mit Preisen zwischen 45 000 und 80 000 Mark je Auto wird ein Jahresumsatz von 20 Millionen angestrebt, der 1980 durch eine Produktionssteigerung auf 500 Alpina-BMW auf 25 Millionen Mark ansteigen soll. Den Vertrieb gewährleisten zwanzig Händler im Inland und zehn im Ausland.



Sparamen Benzinverbrauch garantiert die vollelektronische Hartig-Zündung, die über den Anlasserkranz der Schwungscheibe gesteuert wird. Ebenfalls eine Alpina-Entwicklung: progressive Fahrwerks-Federn, gefertigt von Ahle (unten)



BMW-Alpina 328: Maßstab für die Zukunft

Die größte Leistung dabei ist aber ohne Zweifel, wie die negativen Einflüsse der superbreiten Reifen, die normalerweise den Geradeauslauf mindern und den Komfort schmälern, ausgeschaltet werden. Auch das BMW-typische Eigenlenkverhalten, das bei den meisten Modellen von einem Untersteuern in ein abruptes Übersteuern wechselt, konnte fast unterdrückt werden.

Durch eine Versteifung des Differentialdeckels, der durch eine starke Verrippung auch die Öltemperatur senkte, kann der Hinterachsträger spielfreier gelagert werden, so daß die Eigenlenkbewegungen reduziert wurden. So ergibt sich insgesamt gesehen ein Fahrverhalten, das an die früheren BMW-Modelle erinnert, aber durch die gezielten Fahrwerksverbesserungen um Klassen höher liegt.

Diese Klassenverbesserung muß man aber selbst erleben, etwa wenn man mit Tempo 200 die Strecke Stuttgart-Hamburg bei Nacht bewältigt und dann nach knapp vier Stunden ohne Anstrengung aus dem Recaro-Sitz steigt.

Man muß es selbst genießen, an einem schönen Sonntagmorgen auf kurven Landstraßen von einer Biergung zur anderen zu schwingen. Der Alpina-BMW 328 macht alles mit, auch wenn er im Renntempo über den Nürnberg- oder Hockenheimring geschweicht und das Bremsfading spürbar wird. Er vermag in allen Situationen zu überzeugen, selbst wenn Komfort gefragt ist.

Diese harmonische Abstimmung, diese glückliche Synthese zwischen Faszination und Vernunft, bietet keine andere Limousine und natürlich auch kein Sportwagen vom Schläge eines Ferrari oder Lamborghini, bei denen im Raumangebot und der Bequemlichkeit oft erhebliche Abstriche gemacht werden müssen. Trotz eines Preises von 45 700 Mark wäre deshalb der BMW-Alpina 328 mein Traumwagen.

Jürgen Rapp