



**Erstes Cabrio
von Alpina:**

Starker Mot



Kein Überrollbügel durchschneidet den Blick zum Himmel, das Verdeck verschwindet vollständig



Auf langen Strecken stören der laute Sport-Auspuff und geringer Fahrwerkskomfort des tiefer gelegten C2



Seine Spuren im Sand . . . Auf Strandpromenaden ist das Alpina-Cabrio ein echter Hingucker

Das BMW-Cabrio 325i ist mit 171 PS schon kräftig motorisiert. Alpina-Chef Burkard Bovensiepen war das nicht genug. Er bietet ein Komplett-Modell mit 210-PS-Motor für 73 200 Mark an, das leistungshungrige Käufer anspricht. Das Plus von 39 PS macht sich jedoch hauptsächlich in der Geldbörse bemerkbar (24 500 Mark Mehrpreis), weniger bei den Fahrwerten

or, schwache Leistung



Jetta 16 V: Temperament

Er heißt Jetta GT 16V. Er hat vier Ventile pro Zylinder, zwei obenliegende Nockenwellen und eine elektronische Kennfeldzündung.

Das wurde im Motorsport erprobt und hat sich in anderen Volkswagen längst bewährt.

Er hat einen starken Antritt. Das schont Ihre Nerven. Und einen ziemlich schwachen Durst. Das schont Ihre Brieftasche.

Er hat alles das, was man leicht in Zahlen fassen kann: 102 kW (139 PS), in 8,8 s auf 100 km/h, 204 km/h Spitze, 6,3 l bei 90 km/h,

7,8 l bei 120 km/h und 10,9 l im Stadtzyklus (Verbrauch Superbenzin pro 100 km, DIN 70030). Das spricht für sich selbst.

Er hat alles das, was man schwer in Worte fassen kann: geballte Kraft, unerhörtes Temperament, geschmeidige Laufkultur.



ist seine große Stärke.

Das macht Spaß. Und er hat einen herrlich großen Innenraum und einen riesigen Gepäckraum.

Das sollten Sie Ihrer Frau und Ihren Kindern erzählen.

Am besten, wenn Sie das alles mal testen.

Bei einer Probefahrt. Mit Ihrer ganzen Familie.

Der Jetta GT 16V. Er hat all die Qualitäten, die Volkswagen berühmt gemacht haben: Langlebigkeit, Zuverlässigkeit, Wirtschaftlichkeit sowie ein Gewährlei-

stungspaket, das wohl kaum zu überbieten ist. Und natürlich hat er auch ein Angebot für den Umweltschutz, mit dem Sie Steuern sparen.



**Volkswagen –
da weiß man, was man hat.**



Fotos: Conrad Pispengburg, Matthias Nyren

Oben: Die breiten, hohen Räder und der große Frontspoiler lassen das Cabrio wuchtiger erscheinen. **Unten:** Wie beim Serienmodell läßt sich das Dach mühelos hinter den Rücksitzen versenken und mit einem festen Deckel schützen



Der BMW 325i Cabrio hat es auf Anhieb geschafft, Liebhaberauto bei gut betuchten Offenfahrern zu werden. Was das kleine Krokodil auf Sweat- und T-Shirts, ist das Markenzeichen mit dem stilisierten weißblauen, rotierenden Propeller für sportliche Fahrernaturen (und die, die sich dafür halten). Die Bayern können kaum so viele Offendreier bauen, wie sie verkaufen könnten. Und das, obwohl der Oben-ohne-BMW sehr teuer und technisch in die Jahre gekommen ist und obwohl er nur ein dünnes, einlagiges Kunststoffdach hat. Die Kundschaft mag ihn halt so, wie er ist.

Was soll dann noch eine Alpina-Kraftkur, bei der das C2-2,7-Liter-Cabrio herauskommt?

● Das Aussehen: Klar, die großen Leichtmetallräder (16 Zoll) und die flachen Breitreifen des Formats 205/50 (vorne) und 225/45 (hinten) füllen die Radhäuser prall aus, geben dem tiefer gelegten Cabrio ein bulligeres Aussehen. Auch der große Frontspoiler betont die Dynamik.

● Die Fahrleistungen: Der Alpina C2 2.7 kommt aus einem guten Stall. Schließlich errang das Unternehmen schon vor 22 Jahren erste Rennerfolge. Seit etwa zehn Jahren bietet es schnelle Komplettautos auf BMW-Basis für die Straße an. Schnell sprach sich herum, daß Alpina im Allgäu ebenso zuverlässige Motoren baut wie BMW selbst. Das Modell mit dem Kürzel „C2“ ist die stärkste Stufe der Alpina-Motorisierung für den kleinen BMW. Die Änderungen zum Serienmotor des BMW 325i sind umfangreich: Der Hub der geänderten Kolben wurde vergrößert (dadurch 2,7 statt 2,5 Liter Hubraum), die Nockenwelle schärfer, die Bosch-Motronic angepaßt, die Leistung wuchs von 171 auf 210 PS. Statt 215 km/h läuft das C2-Cabrio zwar 227 km/h, beschleunigt aber kaum besser als der Serien-BMW 325i. Mag sein, daß unser Test-Alpina nicht in Form war. Möglich, daß unser Vergleichs-BM-Cabrio besonders gut „geht“. Kann sein, daß die Extrembereifung des Alpina mehr an Geschwindigkeit frißt, als der Motor mehr leisten kann. Tatsache ist aber, daß der C2 das Serien-Cabrio nicht hinter sich lassen konnte.

● Die Sicherheit: Das BMW-Cabrio in Alpina-Auslegung erlaubt höhere Kurvengeschwindigkeiten als der Serien-Dreier. Dabei bleibt es immer gut beherrschbar, neigt bei vollem Leistungseinsatz dazu, mit dem Heck auszubrechen. Damit die Kraft auch in engen Kurven auf den Boden kommt, hat der Allgäuer 2,7 eine Differentialsperre (25 Prozent), die den Drang des kurveninneren Rads zum Durchdrehen bremst. Apropos Bremsen: Die vorderen Scheibenbremsen sind größer als im 325i.



Kleine Abdeckungen unten am hinteren Radausschnitt verdecken einen Teil der breiten 225er-Reifenwalzen

● Die Preisgestaltung. Kostet der serienmäßige BMW 325i Cabrio bereits stattliche 48 700 Mark, verlangt Firmenchef Burkard Bovensiepen für sein Alpina-C2-Cabrio, ohne mit der Wimper zu zucken, 73 200 Mark.

Für 24 500 Mark Mehrpreis zum normalen BMW 325i Cabrio bietet die Spezial-Kraftkur ein nur wenig schnelleres, sichereres und auffälligeres Auto. Bekanntlich war es schon immer etwas teurer, einen besonderen Geschmack zu haben. Aber eigentlich gehört der 2,7-Liter-Motor in einen geschlossenen Dreier-BMW. Denn der BMW 325i Cabrio ist mit 171 PS für ein offenes Auto sowieso schon stark genug motorisiert. Viel wichtiger wäre ein 318i- oder 320i-Cabrio mit Kat. Aber diese Bitte geht an die Adresse von BMW. **Werner P. Röser**

Außerlich ist dem Motor des BMW Alpina C2 2,7 der Leistungsunterschied zum BMW-325i-Triebwerk kaum anzusehen. Dennoch nahmen die Techniker grundlegende Änderungen vor, um die Kraft um 39 PS zu erhöhen, ohne Zuverlässigkeit oder Langlebigkeit zu beeinträchtigen



Am BMW-Armaturenbrett gibt es nur wenig zu verbessern. Hinzugekommen sind nur ein Lederlenkrad und Zusatzinstrumente in den mittleren Luftausströmern

Technische Daten

ALPINA C2 2.7 Sechszylinder-Reihenmotor, vorne längs eingebaut, eine oblenliegende Nockenwelle, Hubraum 2693 ccm, Bohrung x Hub 84,0 x 81,0 mm, Verdichtung 10,2:1, Leistung 154 kW (210 PS) bei 5800/min, maximales Drehmoment 267 Newtonmeter bei 4500/min, Benzineinspritzung (Bosch-Motronic II), Fünfganggetriebe, Heckantrieb, Differentialsperre (25 %), Einzelradaufhängung vorne und hinten, vorn McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator, hinten Schraubenfedern, Schräglenker, Stabilisator, vier Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet (ABS), Reifen 205/50 VR 16 (vorn) und 225/45 VR 16 (hinten), Tankinhalt 55 Liter, Preis 73 200 Mark. Fahrleistung: Höchstgeschwindigkeit: 227 km/h, Beschleunigungswerte: 0-100 km/h in 8,1 Sekunden, 60-100 km/h (im vierten Gang) 8,8 Sekunden, DIN-Verbrauch 9,5 Liter/100 km Super.