

Document fourni par le site [www.e21.free.fr](http://www.e21.free.fr)







Tradition und Moderne treffen aufeinander. Aber der Generationenkonflikt bleibt aus. Denn Alpina C1 und

■ Ganz der Vater: das Kinn, die Stirn, der Mund. Bei manchen Söhnen sind die Erbanlagen offensichtlich. Die Familienzugehörigkeit eindeutig. Ihr Wesen ist eins und unverwechselbar. Das gilt auch für

bestimmte Spezies von Autos. Zwischen Alpina C1 2,3 und B3 3,3 liegen zwar Welten, aber ihre Verwandtschaft können sie nicht leugnen: Die Lampen, die Linie, die Leistungsentfaltung und die Lust,

sich zu bewegen, sind gleich geblieben. Kein Zweifel: Kontinuität ist ein Qualitätsmerkmal der Firma Alpina. Den Beweis dieser Tugend liefert ein direkter Vergleich der beiden Dreier: Baujahr 1979 gegen 2001.

Was hat sich geändert? Was nicht? So viel steht fest: Schon die äußere Erscheinung entstammt dem gleichen Zweig des Stammbaums. Ob

Bitte umblättern





**VERGLEICH** Alpina C1 und Alpina B3

# Du lebst nur

B3 3,3 sind aus gleichem Schrot und Korn. Obwohl zwischen beiden BMW mehr als 20 Jahre liegen

# zweimal







Details, Polstermuster oder Verarbeitung, ob Felgen, Motor oder Ausstrahlung – den Vaterschaftstest braucht der C1 nicht zu scheuen. Seine Gene hat Alpina in die Neuzeit gerettet. Im B3 finden sie sich wieder. Fast eins zu eins, unverfälscht, puristisch. Nur moderner eben. Genau genommen ist der rüstige Rentner nicht der Vater, sondern der Ur-Opa des B3. Denn zwischen den beiden liegen noch zwei Dreier-Generationen: E30 und E36.

Als Basis diente anno 79 der BMW 323i. Das intern E21 getaufte Modell bot eine gute Grundlage. Schließlich mobilisierte der Einspritzer des Topmodells bereits 143 PS. Durch Feinarbeit mit geringsten Toleranzen gelang den Technikern, die Leistung des 2,3-Liter-Motors um 27 PS zu steigern.

Bis auf den Hubraum blieb dafür nichts unangetastet: Schärfere Nockenwelle (268 Grad), höhere Verdichtung (10,6:1), größerer Querschnitt des Gilett-Auspuffs und Mahle-Spezialkolben, die mit Taschen halbkugelförmige Brennräume bilden, sind Tuningmaßnahmen vom Feinsten. Eine Vokabel, auf die Alpina-Chef Burkard Bovensiepen heute allergisch reagiert. Seit 1985

ist die Firma Hersteller. Heißt: Im Kfz-Brief steht Alpina, nicht BMW. Ehre, wem Ehre gebührt.

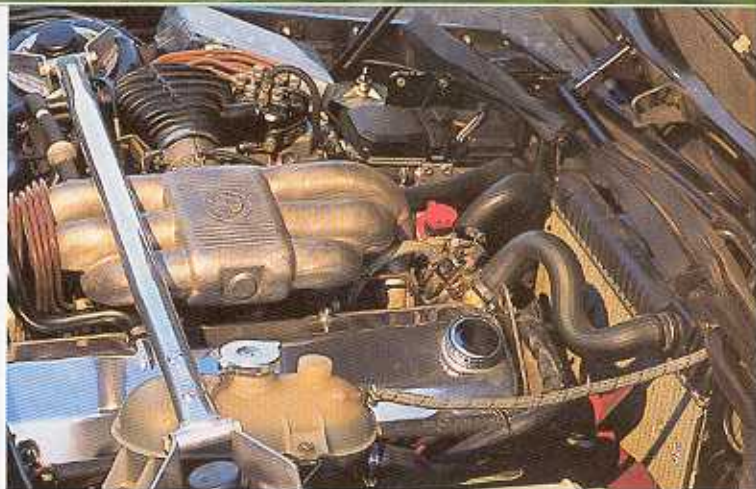
Beim C1 indes firmierten die Bayerischen Motorenwerke als Erzeuger. Wen stört's? Dass der Wagen der adeligen PS-Dynastie aus Buchloe entspringt, ist unübersehbar. Seine Potenz trägt der Alpina C1 in kleinen, aber feinen Details zur Schau. Zeitlos schön sind vor allem die begehrten Alpina-Felgen. Ihr filigranes Design mit zwanzig Aluspeichen hat bis heute überlebt.

### Airbag? Fehlanzeige! 1979 hatte ganz andere Schwerpunkte

Der Fahrer des C1 greift nicht in ein Kunststoff-Lenkrad, sondern kurbelt an einem bildschönen Vier-Speichen-Volant mit griffigem Lederkranz. Airbag? Fehlanzeige! 1979 hatte andere Schwerpunkte. Die Devise „Schwarz ist schön“ beispielsweise. Sie sorgte dafür, dass viele Dreier, so wie das hier präsentierte Exemplar, in der so genannten „Shadowline“ lackiert wurden.

„Mit schwarzen Stoßstangen und Chromteilen gefällt er mir noch besser“, sagt C1-Eigner Roland Teves (40) und beichtet gleich noch eine Änderung: „Die Domstrebe habe ich nachgerüstet.“ Aus gutem Grund. Denn Alpina hat das Fahrwerk sehr stramm ausgelegt. Auch hier ist die Liste der Modifikationen lang: kürzere Federn, Bilstein-Dämpfer, stärkerer Stabi hinten und eine Hinterachse, die in verstärkten Selenblöcken ruht.

„Diese Abstimmung prügelt das Blech weich. Deshalb die Strebe“, erklärt Teves, der seinen C1 als Alltagsauto bewegt. Er muss es wissen. Schließlich hat der Karosseriebauermeister seinen Youngtimer erst bis auf die letzte Schraube zerlegt, dann in 760 Stunden restauriert und zusammgebaut. Mit Erfolg. Eine Schlüsselumdrehung und sofort ist es da, jenes typische Summen des BMW Reihen-Sechlers.



### Alpina C1

Der E21 gilt heute unter BMW-Fans schon als Klassiker. Alpinas C1 basiert auf dem 323i. Die Domstrebe über dem Sechszylinder ist nachgerüstet. Armaturen-Plakette, Schaltknopf und Lenkrad sind Alpina-Teile (oben). Die Sitze von Recaro tragen das typische Alpina-Dekor

### BMW ALPINA C1 2,3

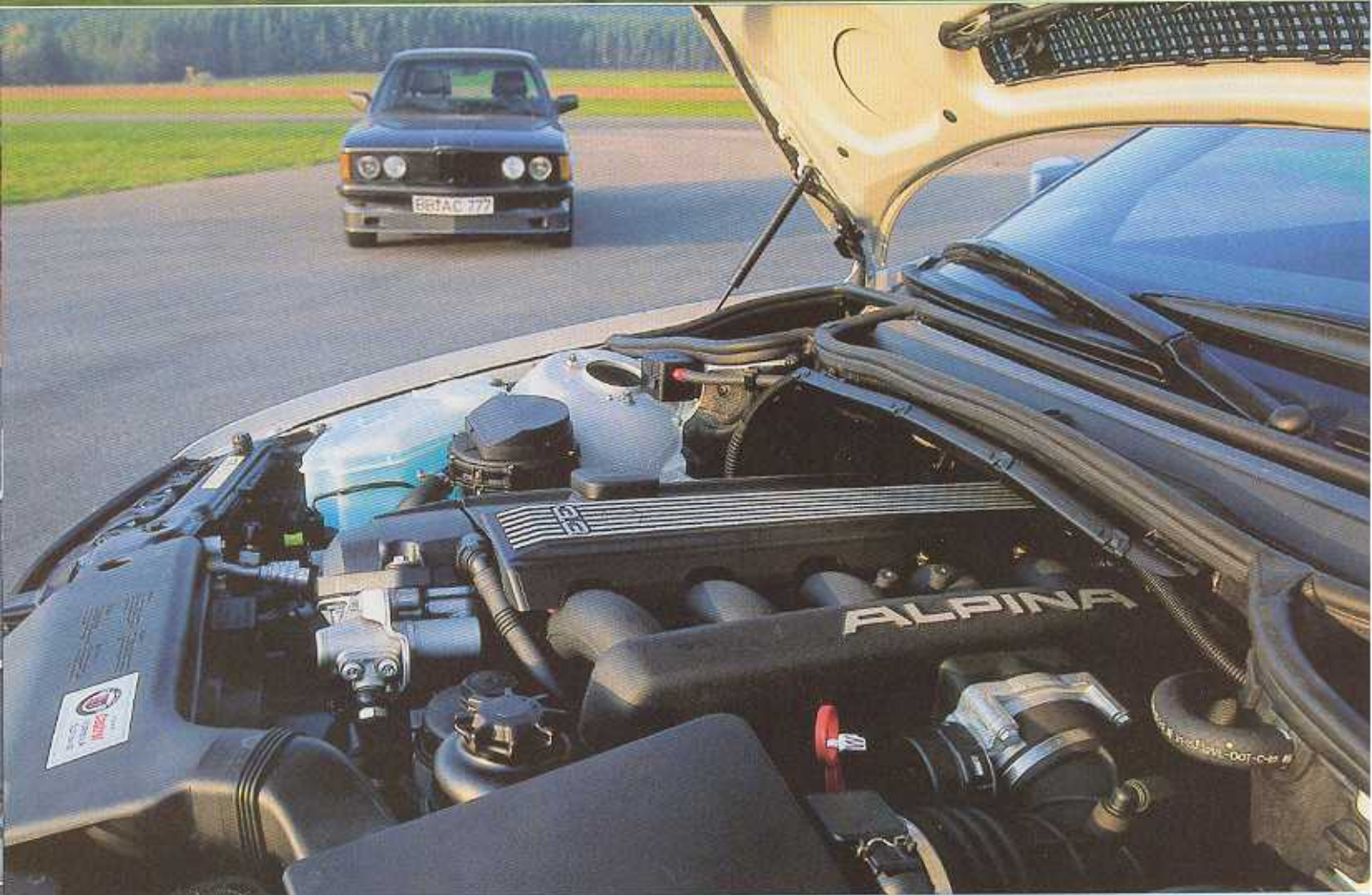
#### Technische Daten

Sechszylinder-Reihenmotor • eine oben liegende Nockenwelle mit 268 Grad • zwei Ventile pro Zylinder • Hubraum 2291 cm<sup>3</sup> • Verdichtung 10,6:1 • Leistung 125 kW (170 PS) bei 6000 U/min • maximales Drehmoment 210 Nm bei 4500 U/min • zweitürige Ganzstahlkarosserie mit Spoilern • Fünfgang-Schaltgetriebe • Heckantrieb • Sperrdifferenzial 40 Prozent • vorn und hinten Einzelaufhängung • Scheibenbremsen rundum, vorn innen belüftet • Reifen vorn 195/50-15, hinten 205/50-15 • Räder vorn 6Jx15, hinten 7Jx15 • Tankinhalt 98l • L/B/H 4350/1610/1360 mm • Radstand 2563 mm • Leergewicht 1180 kg • Spitze 209 km/h • 0-100 km/h in 7,4 s. Durchschnittsverbrauch 11,6 Liter (Werksangaben), Stückzahl 426.

Preis 1979 ca. 35000 Mark

Bitte umblättern





### BMW B3

Im heutigen E46 von Alpina sind Schalt-  
hebel und Sitze mit  
edlem Ganzleder  
bezogen(l.). Der bild-  
schöne Motor (o.)  
leistet dank einer  
Erweiterung des  
Hubs 49 PS mehr als  
der 330i, der als  
Basis dient. Rechts:  
Heute hat das Alpina-  
Lenkrad drei  
lederbezogene statt  
vier nackter Speichen







## BMW C1

Die Alpina-Felgen sind zeitlos schön (oben links). Damals waren sieben Zoll hinten und sechs Zoll vorn das Maß der Dinge. Praktisch: Das Bordwerkzeug ist bei BMW seit Ewigkeiten in der Kofferraumklappe verstaut (o.). Links: Keine Alpina-Heckklappe am C1. Sie war nur optional. Heute ist sie zur Aerodynamik-Optimierung zwingend notwendig (r.)

Der C1-Pilot blickt auf zwei große Rundinstrumente. Rechts wölbt sich das Cockpit zum Fahrer. Ergonomisch perfekt. Auch heute noch. Das gilt für die Recaro-Sitze. Stoffauflagen mit Wangen aus Echtleder bieten viel Komfort und Seitenhalt. Der ist auch nötig. Ein flott bewegter C1 ist ein Geschoss.

„Mein Alpina hat keinerlei elektronische Fahrhilfen“, sagt Teves. „Das Auto macht Freude, weil es beherrscht werden will.“ Stimmt genau. Der C1 rutscht, kommt quer und macht einfach Spaß. Erleichtert wird sein Handling durch die 40-prozentige Differenzialsperre, die jeden Drift zum Vergnügen macht.

Der C1 ist für derartige Übungen ideal. Alpina bot den E21-Dreier gleichzeitig als B6 mit dem 2,8-Liter-Motor aus dem BMW 528/728 an. Doch trotz seiner 200 PS (ab 81 sogar 218 PS) ist er beim Kurventanz nicht schneller. Im Gegenteil: Der schwerere Motor macht den B6 kopflastig. Und auch seine Höchstgeschwindigkeit liegt nur sechs km/h über der des C1.

### Schnell und sparsam: Der C1-Tank reicht für 900 Kilometer

Der 2,3-Liter ist das flinkere, leichtere Auto. Zuweilen zu leicht. Deshalb hat Alpina den über der

Hinterachse platzierten Tank von 55 auf 98 Liter vergrößert. Die Traktionsverbesserung ist nach dem Besuch der Tankstelle gravierend. Gut und gerne 900 Kilometer schafft der C1 dann mit einer Füllung. Denn Alpina-BMW sind nicht nur schnell, sondern seit jeher auch ausgesprochen sparsam.

Um die Bodenhaftung der Hinterachse noch weiter zu optimieren, hat Teves außerdem die Batterie vom Motor- in den Kofferraum verpflanzt. Eine sinnvolle und erlaubte Modifikation, die er sich beim B6 2,8 abgeschaut hat.

Auch in diesem Punkt ist der Neue ganz der Alte: Im modernen B3 sitzt

der Akku ebenfalls im Heck. Auch sonst fühlt sich der Umsteiger aus dem C1 sofort zu Hause. Sitzkomfort und -position sind gleich. Die Übersichtlichkeit auch. Nur die Instrumente sind geschrumpft. Schalter und Regler kleiner. Alles Marginalien. Das Aha-Erlebnis folgt erst beim Beschleunigen.

Der B3 hängt extrem gut am Gas und zieht schon ab 2000 Touren vehement nach vorn. Kein Wunder: Denn statt eines 2,3-Liter-Triebwerks drückt ein Aggregat mit einem Liter mehr Hubraum den B3 vorwärts. Nicht das Topmodell bildet wie einst die Basis für mehr Leistung, sondern statt den M3 zu ver-





## BMW B3

Das Werkzeug ist immer noch in der Heckklappe (oben l.). Die Felgen haben nach wie vor 20 Speichen (oben r.). Nur die Radgröße ist gewachsen: 8 x 18 vorn, hinten 9 x 18. Heute werden die Scheinwerfer von einer Abdeckung geschützt (r.). Statt Links-Rechts-Rohren kommt ein Doppelrohr zum Einsatz. Links: Von hinten wirkt der B3 bullig



feinern, rüstet Alpina den Kronprinzen 330i auf. Der Hubraum wächst dabei von drei auf 3,3 Liter, die Leistung von 231 auf 280 PS. Es ist also vor allem das „Wie“ der Leistungsgewinnung, das sich geändert hat. Heute sorgt eine modifizierte Kurbelwelle, die den Hub von 89,6 auf 93,8 Millimeter erhöht, für mehr PS. Bei der Bohrung bleibt Alpina beim Originalmaß von 86,4 Millimetern. Das ist viel, und zusammen mit der Huberhöhung würde die Laufkultur leiden.

Deshalb reduzierten die Techniker die bewegten Massen, wo es nur geht. Sehr leichte Kolben, flache Feuerstege, schmales Ringpaket

### ALPINA B3 3,3

#### Technische Daten

Sechszylinder-Reihenmotor • zwei oben liegende Nockenwellen • hydraulischer Ventilspielausgleich • vier Ventile pro Zylinder • Hubraum 3300 cm<sup>3</sup> • Verdichtung 10,2:1 • Leistung 206 kW (280 PS) bei 6200 U/min • maximales Drehmoment 335 Nm bei 4500 U/min • Sechsgang-Schaltgetriebe • Heckantrieb • innen bellüftete Scheibenbremsen rundum mit ABS • Reifen vom 225/40-18, hinten 255/35-18 • Räder vorn 8Jx18, hinten 9Jx18 • Tankinhalt 63l • L/B/H 4471/1739/1395 mm • Radstand 2725 mm • Leergewicht 1450 kg • Spitze 266 km/h • 0-100 km/h in 5,7 s (Werksangaben)

Preis 46 900 Euro

und Drehschwingungsdämpfer ermöglichen trotzdem Dauerdrehzahlen bis zu 7200 Touren.

Sichtbar wird der Fortschritt vor allem an der Karosserie. War der E21 nur als Zweitürer lieferbar, gibt es den deutlich gewachsenen E46 heute als Vier- und Zweitürer, als Kombi sowie als Cabrio. Nicht nur ab Werk, sondern auch von Alpina.

Das Blechkleid hat der „Hersteller exklusiver Automobile“ dezent mit Front- und Heckspoiler bestückt, die den c<sub>w</sub>-Wert auf 0,29 drücken. Bei vollem Leistungseinsatz rennt der B3 im sechsten Gang bis 266 km/h. Die Schaltarbeit ist angesichts der kurzen Wege eine Freude.

Alle Ganganschlüsse passen perfekt. Hier liegt auch der spürbarste Unterschied zum „alten Herrn“. Aus heutiger Sicht arbeitet sein Getriebe hakelig, die Lenkung ungenau, und die Kraftentfaltung wirkt im direkten Vergleich schwächlich.

Das meint auch C1-Eigner Teves. Trotzdem würde er nicht tauschen. Keine Frage: Der B3 ist eine perfekte Sport-Limousine. Aber ein getunter Youngtimer ist eben etwas ganz Besonderes. Und eigentlich viel exklusiver: Nur 426 C1 wurden gebaut. Überlebt haben die Wenigsten. Sie verdienen Schutz und Ehre. Damit Alpina auch morgen noch Vorbilder hat. Jörg Maltzan