

Document fourni par le site www.e21.free.fr



sport-Vergleichs-, Verbrauchs- und Meßfahrten.

So erfreut der Alpina B 6 tatsächlich mit einer außerordentlich hohen Laufkultur und Vibrationsarmut. Seine Geräuschkombi ist über den gesamten, relativ weitgespannten Drehzahlbereich bis 6500/min niemals aufdringlich.

Allerdings fehlt es dem im ersten Gang zugunsten niedrigen Verbrauches sehr lang übersetzten Alpina etwas am ungestümen Dampf aus dem Stand heraus.

Wie auch die Meßwerte auf Seite 148 belegen, tut sich Bovensiepens Prachtstück bis etwa 100 km/h deutlich schwerer als seine beiden Konkurrenten, um dies dann im oberen Geschwindigkeits-Bereich um so eindrucksvoller wieder-gutzumachen.

Der mit 3,5 Liter hubraum-größte Hartge-BMW ist da von gänzlich gegensätzlicher Leistungs-Charakteristik: Er packt schon aus sehr niedrigen Drehzahlen unerbittlich zu und wirkt dadurch zunächst um eine Klasse temperament-voller als der Alpina.

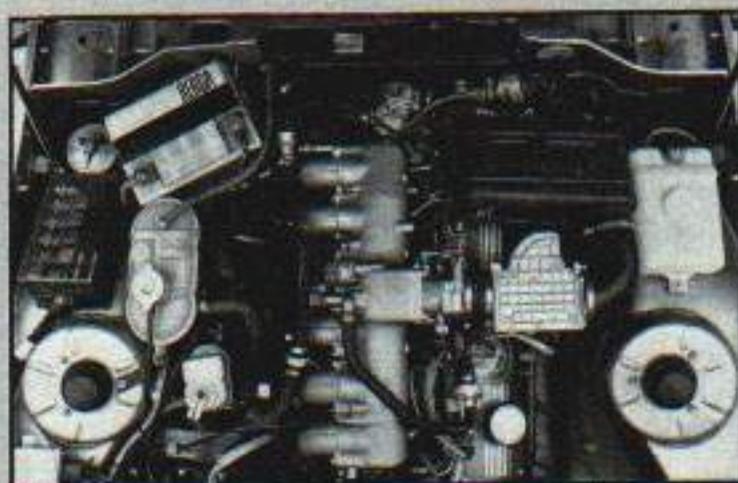
Ab 5000/min agiert der Dreier von der Saar hingegen vergleichsweise zugeschnürt und animiert seinen Piloten zu frühzeitiger Schaltarbeit.

Welche Drehzahl freilich auch immer am Tourenzähler ansteht — stets läßt der Hartge-BMW Sportler-Herzen durch eine sehr eindrucksvoll-sonore Geräuschkombi höher schlagen.

Wohl kein anderer augenblicklich käuflicher Straßen-BMW klingt ähnlich gut, wiewohl die Freude am lauten Klang bei langen Autobahnfahrten einer Geräusch-Belästigung weichen kann.

Das Umsteigen in Schnitzers kleinen Turbo-BMW wird

Die Super-BMW und ihre Motoren



BMW Alpina B6 2.8

Alpina setzt in der 200 PS-Klasse auf den 2,8 Liter großen Einspritzmotor des BMW 528i. Zur Leistungssteigerung von 184 PS (135 kW) auf 218 PS (160 kW) wurden folgende Maßnahmen getroffen:

- geschmiedete Spezial-Kolben;
- Brennraum-Bearbeitung (Halbkugelbrennraum);
- Verdichtungserhöhung von 9,3:1 auf 9,6:1;
- Spezial-Nockenwelle;
- Doppelrohr-Auspuffanlage (Gillet);
- vollelektronische Zündanlage.

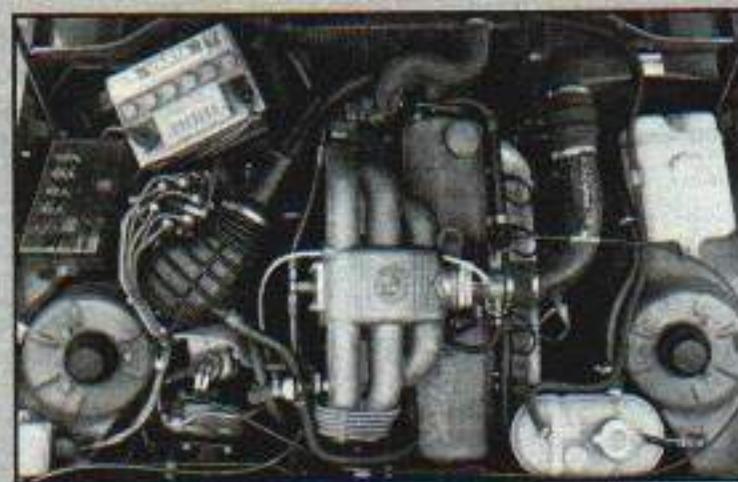
Die Kraft wird über ein Spezial-Fünfgang-Getriebe (Typ 245) von Getrag und eine verstärkte Kupplung übertragen.



BMW Hartge 35i

Hartge bevorzugt den 3,5 Liter großen Einspritzmotor des BMW 635 CSI mit allerdings hier nur 205 PS (151 kW). Den Leistungsverlust gegenüber der Ausgangsbasis von 13 PS begründet Herbert Hartge mit vom Technischen Überwachungsverein (TÜV) geforderten Schalldämpfmaßnahmen im Mittelschalldämpfer und in den Endschalldämpfern der Auspuffanlage. Im übrigen wird der Sechszylinder serienmäßig belassen.

Zwei Getrag-Getriebe aus dem BMW 635 CSI stehen zur Wahl: ein lang übersetztes Schongang-Getriebe und ein kürzer übersetztes Sportgetriebe. Der Vergleichstestwagen verfügte über das Fünfgang-Schongetriebe.



BMW Schnitzer 323i Turbo

Schnitzer verzichtet auf einen Motorentausch und beläßt den 2,3 Liter großen Einspritzmotor im BMW 323i. Zur Leistungssteigerung von 143 PS (105 kW) auf 200 PS (147 kW) wurden folgende Maßnahmen getroffen:

- Abgasturbolader Typ K 26 von Kühle, Kopp und Kausch (KKK);
- Ladeluft-Kühler;
- Brennraum-Bearbeitung (Halbkugelbrennraum);
- Verdichtungs-Reduzierung von 9,5:1 auf 7,0:1;
- Spezial-Auspuffanlage.

Kombiniert wird der Turbo-Motor mit dem fünfstufigen Schongang-Getriebe des 323i.

Die Super-BMW und ihre Macher



Burkhard Bovensiepen, 44,

in Buchloe bei Kaufbeuren, beschäftigt sich seit 20 Jahren unter der Firmenbezeichnung Alpina mit der Veredelung von BMW-Modellen. Sein Jahres-Umsatz: 30 Millionen Mark. Seine Telefonnummer: 0 82 41 / 30 71.



Herbert Hartge, 36,

im saarländischen Beckingen, modifiziert seit 1979 in Eigenregie BMW-Automobile, nachdem er zuvor die Firma Alpina vertreten hatte. Sein Jahres-Umsatz: zehn Millionen Mark. Seine Telefonnummer: 0 68 35/21 51.



Herbert Schnitzer, 40,

im bayerischen Freilassing, tut nach Jahren ausschließlicher Renn-Aktivitäten seit Ende 1980 auch Straßen-BMW. Sein Jahres-Umsatz: zehn Millionen Mark. Seine Telefonnummer: 0 86 54/20 34.

Super-BMW

dann zur Wohltat: Bei 180 km/h etwa tönt der durch den Abgas-Turbolader zusätzlich schallgedämpfte, nur leise zischelnde 2,3-Liter um ganze sechs Phon dB(A) leiser als der Hartge-Bläser.

Vergnügen bereitet der Schnitzer freilich gleichermaßen in einer anderen, weniger komfortorientierten Hinsicht: Sein Triebwerk dreht leichtfüßig bis knapp 7000/min und verhilft dem BMW — zumal auf der Autobahn — zu einem gewaltigen Vorwärtsdrang.

Daß ein Turbolader für die Mehrleistung von 57 PS (42 kW) gegenüber der Serie sorgt — dieser Umstand wird bei plötzlichen Beschleunigungswünschen zwar spürbar, ist aber nicht von Nachteil. Der Übergang zwischen saugender und ladender Leistungsproduktion gestaltet sich vielmehr sehr sanft und dennoch ein-drucksvoll.

Einmal mehr zeigte sich freilich, daß Turbo-Autos nicht zu den Sparsamen im Lande zu zählen sind. Wenig verbraucht der Schnitzer-BMW nur dann, wenn die Ladedruck-Anzeige keine Überdruck-Werte anzeigt: beim gemütlichen, dem Charakter dieses Automobils wenig entsprechenden Dahinrollen (siehe auch „Verbrauchswerte im Test“, Seite 148).

Wird das Kräftepotential hingegen genutzt, dann genehmigt sich der Turbo beträchtlich mehr als seine beiden hubraumstärkeren, aber dennoch erstaunlich sparsamen Kollegen.

Daß auch Turbo-Fahrer mit einer Tankfüllung sehr weit kommen, ist einer Vorsorge zu verdanken, die alle drei BMW-Veredler in schöner Eintracht im Kofferraum installierten: Zusatztanks nämlich, die das Gesamt-Treibstoffvolumen auf 93 Liter (Schnitzer) bis 100 Liter (Hartge) erweitern.

Schnitzer-Freunde kommen so ohne Tankstopps fast 600 Kilometer weit, Alpina- und Hartge-Piloten können gar über 700 Kilometer weit pausenlos aufs Gaspedal treten — und sie alle haben Anlaß, dabei großes Fahrvergnügen zu empfinden.

Denn neben überzeugenden Motor-Qualitäten offerieren die Super-BMW — jeder auf seine Weise — Fahrleistungen und Fahreigenschaften, die dreistellige Tank-Quittungen zumindest vorübergehend vergessen machen.

Die beiden Extreme in Sachen Fahrwerk heißen dabei Schnitzer und Hartge. So bekennt sich Schnitzer eindeutig zur nur wenig gemilderten Rennabstimmung, die von passiven Mitfahrern als Zumutung empfunden, vom Aktivisten am Lenkrad dagegen als freudiges Ereignis gefeiert wird.

Zwar erreichen Fahrbahnstöße nahezu ungefiltert die Kehrseiten der Passagiere, dafür

Die Super-BMW und ihr Fahrwerke



BMW Alpina B6 2.8

Alpina paßte das Dreier-Fahrwerk von BMW durch folgende Modifikationen der Mehrleistung an:

- progressive Spezial-Schraubenfedern an Vorder- und Hinterachse;
- Gasdruckstoßdämpfer (Bilstein);
- Querstabilisator vorn mit 23 Millimeter Durchmesser;



BMW Hartge 35 i

Hartge veränderte das 323 i-Fahrwerk folgendermaßen:

- Spezial-Schraubenfedern (linear) vorn und hinten;
- Gasdruckstoßdämpfer (Bilstein);
- Querstabilisator vorn mit 27 Millimeter Durchmesser;
- verstellbarer Stabilisator hinten mit 19 Millimeter Durchmesser;



BMW Schnitzer 323 i Turbo

Schnitzer versah das 323i-Fahrwerk mit folgenden Veränderungen:

- progressive Schraubenfedern an der Hinterachse;
- Gasdruckstoßdämpfer (Bilstein);
- Querstabilisator hinten mit 18 Millimeter Durchmesser;
- extrabreite 15 Zoll-Leichtmet-

- verstellbarer Stabilisator hinten mit 18 Millimeter Durchmesser;
- doppelt belüftete Scheibenbremsen vorn;
- extrabreite 15 Zoll-Leichtmetallräder (Alpina);
- Serie 50-Reifen (Pirelli P 7);
- Hinterachsgehäuse mit zweifacher Abstützung am Wagenboden.

- Spezial-Bremsbeläge von Textar;
- extrabreite 15 Zoll-Leichtmetallräder (BBS);
- Serie 50-Reifen (Pirelli P 7);
- modifizierter Hinterachsträger zur Aufnahme der 635 CSI-Hinterachse.

- Spezial-Schraubenfedern an der Hinterachse;
- Serie 50-Reifen (Pirelli P 7);
- doppelte Hinterachsaufhängung.

benimmt sich die schnelle Limousine auch bei rüdem Krafteinsatz ausgesprochen gutmütig und sicher.

Dabei nimmt weder das vorherrschende leichte Untersteuern bei zügiger Fahrweise noch das wohl dosierte Übersteuern beim energischen Gasgeben in Kurven besorgniserregende Formen an — ein Fahrverhalten zum Spaß also zumindest für hartgesottene Menschen, die über den Zustand des Straßenbelages unverblünte Auskünfte fordern.

Komfort-Freunde kommen hingegen im kommod abgestimmten Hartge-BMW auf ihre Kosten — zumindest dann, wenn sie dies wünschen.

„Wir richten uns bei der Fahrwerks-Präparation ganz nach den Vorstellungen unserer Kunden“, berichtet Herbert Hartge, und auto motor und sport wurde von ihm offensichtlich als sehr komfortbewußt eingeschätzt.

Das Vergleichstest-Exemplar jedenfalls gefiel mit guter Stoßabsorption, wobei nur auf Querfugen ein leichtes Stukern an der Vorderachse zutage trat.

Straßenlage hingegen bot der Hartge zumindest bei extremer Fahrweise nicht in gleichem Maße wie das Schnitzer-Pendant. Er neigte in schnellen Wechselkurven etwas zum Aufschaukeln und agierte im Kurvengrenzbereich etwas hektischer und indifferenter, ohne deshalb jedoch Unsicherheiten hervorzurufen.

Burkard Bovensiepen — das zeigte sich im Vergleich — bevorzugt in Sachen Fahrkomfort und Fahrsicherheit einen wohlausgewogenen Kompromiß.

Der Alpina, wahlweise in einer strafferen oder einer weichen Fahrwerksabstimmung lieferbar, liegt besser als der

Die Super-BMW und ihre Daten

Fahrzeugtyp	BMW Alpina B 6	BMW Hartge 35i	BMW Schnitzer 323i Turbo
Zylinderzahl/Bauart	6/R	6/R	6/R
Hubraum	cm ³ 2788	3453	2318
Bohrung x Hub	mm 86,0 x 80,0	93,4 x 84,0	80,0 x 76,8
Verdichtungsverhältnis	9,6 : 1	9,3 : 1	7,0 : 1
Leistung	kW (PS) bei 1/min 160 (218) bei 6000	151 (205) bei 5200	147 (200) bei 5800
Spezifische Leistung	kW/L (PS/L) 57,4 (78,2)	43,7 (59,4)	63,4 (86,3)
Max. Drehmoment	Nm bei 1/min 265 bei 5000	297 bei 3500	275 bei 4500
Art der Ventilsteuerung	ohc*	ohc	ohc
Gemischaufbereitung	elektron. Einspritzung Bosch L-Jetronic	elektron. Einspritzung Bosch L-Jetronic	mechan. Einspritzung Bosch K-Jetronic mit KKK Abgas-turbolader K 26
Kraftübertragung			
I. Gang	2,780	3,822	3,682
II. Gang	1,760	2,202	2,002
III. Gang	1,270	1,398	1,330
IV. Gang	1,000	1,000	1,000
V. Gang	0,859	0,813	0,805
Rückwärtsgang	3,240	4,233	3,682
Achsantrieb	3,450	3,070	3,450
Bremsen vorn	Scheiben, belüftet	Scheiben, belüftet	Scheiben, belüftet
hinten	Scheiben	Scheiben	Scheiben
Felgenreiße vorn	6 x 15	6 x 15	6 x 15
hinten	7 x 15	7 x 15	7 x 15
Reifenreihe vorn	195/70 VR 15	195/50 VR 15	195/50 VR 15
hinten	205/50 VR 15	205/50 VR 15	205/50 VR 15
Gewichte	in kg		
Leergewicht	1260	1285	1285
Zulässiges Gesamtgewicht	1530	1570	1620
Gewichtsverteilung	in %		
Vorderachse	55,6	56,0	60,7
Hinterachse	44,4	44,0	39,3
Leistungsgewicht	kg/kW (kg/PS) 7,9 (5,8)	8,5 (6,3)	8,7 (6,4)
Leistungsgewicht (bei Belastung mit 340 kg = 4 Pers. m. Gepäck)	kg/kW (kg/PS) 10,0 (7,3)	10,8 (7,9)	11,1 (8,1)
Beschleunigung	in s		
0—60 km/h	4,1	3,4	3,6
0—80 km/h	5,6	4,8	5,0
0—100 km/h	7,4	6,8	6,9
0—120 km/h	9,6	9,4	9,4
0—140 km/h	12,6	12,4	12,1
0—160 km/h	15,8	16,9	16,5
0—180 km/h	21,1	22,5	21,7
0—200 km/h	27,2	33,0	30,8
1 km mit stehendem Start	27,2	27,2	27,0
Höchstgeschwindigkeit	km/h 235,3	225,0	225,0
Elastizität	in s		
40—100 km/h	14,7	11,8	13,4
60—120 km/h	18,5	16,4	17,9
Innengeräusch	in dB(A)		
Bei 50 km/h	64	65	64
Bei 100 km/h	72	75	71
Bei 130 km/h	77	79	73
Bei 140 km/h	78	80	74
Bei 160 km/h	81	83	76
Bei 180 km/h	82	85	79
Verbrauchswerte im Test	in L/100 km		
Autobahn ca. 145 km/h	14,7	14,1	18,8
Autobahn ca. 120 km/h	11,4	12,5	11,1
Landstraße ca. 80 km/h	13,9	14,4	17,9
Landstraße ca. 60 km/h	10,0	11,3	10,9
Durchschnittsverbrauch	13,5	14,1	15,7
Tankinhalt	L 96	100	93
Aktionsradius	km 711	709	592

* overhead camshaft = obenliegende Nockenwelle

Die Super-BMW und ihre Preise

Fahrzeugtyp	BMW Alpina B 6	BMW Hartge 35i	BMW Schnitzer 323i Turbo
Preis Testwagen	DM 50 950,—	62 500,—	51 200,—
Preis Motormodifikation wie Testwagen	DM —	—	14 500,—
Preis Fahrwerksmodifikation wie Testwagen	DM 5 154,—	5 199,—	4 500,—



Spoiler für bessere Aerodynamik: Dreier-BMW von Alpina, Schnitzer und Hartge

Die Super-BMW im Fazit

Der Ausgewogene: BMW Alpina B 6 2.8

Sehr gutes Handling, sichere Fahreigenschaften und eindrucksvolle Fahrleistungen vor allem im oberen Geschwindigkeits-Bereich sind die Alpina-Stärken. Der Fahrkomfort geriet hingegen nur durchschnittlich.

Der Bullige: BMW Hartge 35i

Überlegene Kraft schon aus niedrigen Drehzahlen heraus und ein vergleichsweise guter Fahrkomfort zeichnen den Hartge-BMW aus. Weniger gut ist es bei ihm dagegen mit der Motor-Drehfreude bestellt.

Der Sportliche: BMW Schnitzer 323i Turbo

Der Schnitzer-BMW liegt wie das sprichwörtliche Brett, und er ist im Vergleich zu seinen Konkurrenten außerordentlich leise. Allerdings verbraucht der 323i Turbo relativ viel Benzin, sein Fahrkomfort ist mäßig.

Hartge und er federt selbst in der getesteten Hartversion weit komfortabler als der Schnitzer. Das hohe Komfort-Niveau des Hartge oder das sehr präzise Fahrverhalten des Schnitzer erreicht der Alpina freilich nicht.

Überlegen ist der Dreier des BMW-Altmeisters Bovensiepen seiner Konkurrenz dagegen, wenn es um die Handlichkeit geht. Der Alpina agiert herausragend agil auf Lenk-Aktionen, während im Hartge etwas trägere Reaktionen, im Schnitzer hingegen die sehr schwergängige, nicht servounterstützte Lenkung des Testwagens Bestnöten vereitelten.

Perfektion wird bei Alpina auch in Kleinigkeiten geboten: Der in der möglichen Angabe um 40 km/h nach oben erweiterte Tachometer beispielsweise harmonisiert im Design zum Drehzahlmesser, die Trittplatte für den arbeitslosen Kupplungsfuß liegt günstig.

Beim ansonsten sehr geschmackvoll und dezent ausgestatteten Hartge stört hingegen der einem Sechser-BMW entnommene Tachometer, dessen Gestaltung nicht mit den übrigen Uhren harmoniert.

Schnitzer schließlich installierte Zusatzarmaturen unorganisch vor dem Beifahrer und drapierte die Karosserie mit unnötig aggressiven Streifen — ein Stil, der nicht so recht in die Zeit passen will.

Daß ihre um über 40 Prozent erstarkten und im Preis gegenüber der Basis doppelt so teuren Super-BMW in die Zeit passen — darüber sind sich die drei sonst eher unterschiedlich gesinnten Männer in Buchloe, Beckingen und Freilassing wiederum einig.

„Es wird immer genügend Menschen geben“, spricht etwa Burkard Bovensiepen seinen beiden BMW-Kollegen aus der Seele, „die nicht essen, um nur satt zu werden, sondern um Spaß daran zu haben.“ Dirk-Michael Conradt

