

ALPINA

Souveränität

Der Drang zum Besseren und Besonderen hat glücklicherweise im Zeitalter der Massenproduktion nicht abgenommen, sondern er wird im Zuge steigenden Lebensstandards für immer mehr Menschen eine erfüllbare Wunschvorstellung.

Für ALPINA — einen kleinen, aber feinen Automobilhersteller — ist dies Motivation, bessere und besondere Automobile für einen Kreis von Kennern zu bauen, die Feingeschmack und Sinn für Exklusivität besitzen und zur Entfaltung ihres Lebensstils keine exhibitionistischen Karosserien benötigen.

Weil wir bei ALPINA-Automobilen weniger auf äußere Unterscheidung als auf innere, unauffällige Substanz Wert legen, beziehen wir die Basismodelle für unsere Arbeit ausschließlich von BMW: einer Marke, die fraglos zu den besten gezählt wird.

Dort, wo die Besten mit Begeisterung meinen, es sei für die meisten gut genug, fangen wir an, für wenige zu arbeiten.

ALPINA ist Hersteller raffinierter Automobile:

Die Ihnen die Leistungen von Exoten bieten — aber nicht den oft damit verbundenen Trouble —

Die auf Karosserien aufbauen, in denen die Erfahrung routinierter Fertigung eines erstklassigen Großserien-Herstellers steckt.

Die ein angemessenes Raumangebot vorweisen können, und den fairen Kundendienst einer weltverbreiteten Marke — nämlich BMW — gewährleisten.

Wir arbeiten an einer Synthese aus Faszination und Vernunft.

Supériorité

La recherche d'une qualité supérieure et de ce qui sort de l'ordinaire, très heureusement, loin d'avoir diminué en cette ère de la production en grandes séries, devient au contraire pour un nombre grandissant de personnes, dans le cadre de l'élévation du niveau de vie, un souhait réalisable.

ALPINA — producteur d'automobiles dont la maison est de dimensions modestes mais de grande classe — s'est choisi pour but de construire des automobiles de qualité supérieure et sortant de l'ordinaire, pour un cercle de connaisseurs de goût, ayant le sens de la classe et qui pour l'épanouissement de leur style de vie n'ont pas besoin de carrosseries tape-à-l'oeil.

Accordant moins d'importance à une différenciation extérieure qu'à la substance interne et peu spectaculaire, nous prenons les modèles de base pour notre travail exclusivement chez BMW: une marque qui incontestablement compte parmi les meilleures.

Là où les meilleurs trouvent, à juste titre, que la qualité est de nature à satisfaire les exigences du plus grand nombre, nous commençons à travailler — pour un petit nombre.

ALPINA est un producteur d'automobiles pour les plus exigeants:

Elles vous offrent les performances des bolides extravagants — mais vous épargnent les problèmes qui y sont souvent liés.

Elles se basent sur des carrosseries dans lesquelles se retrouve l'expérience de fabrication d'un producteur de grande série versé en la matière et de tout premier ordre.

Elles offrent un espace intérieur approprié.

Elles vous garantissent le service après-vente fair-play et sans problèmes d'une marque très répandue — à savoir BMW.

Dans notre travail «fascination» rime avec «raison».

Sovereignty

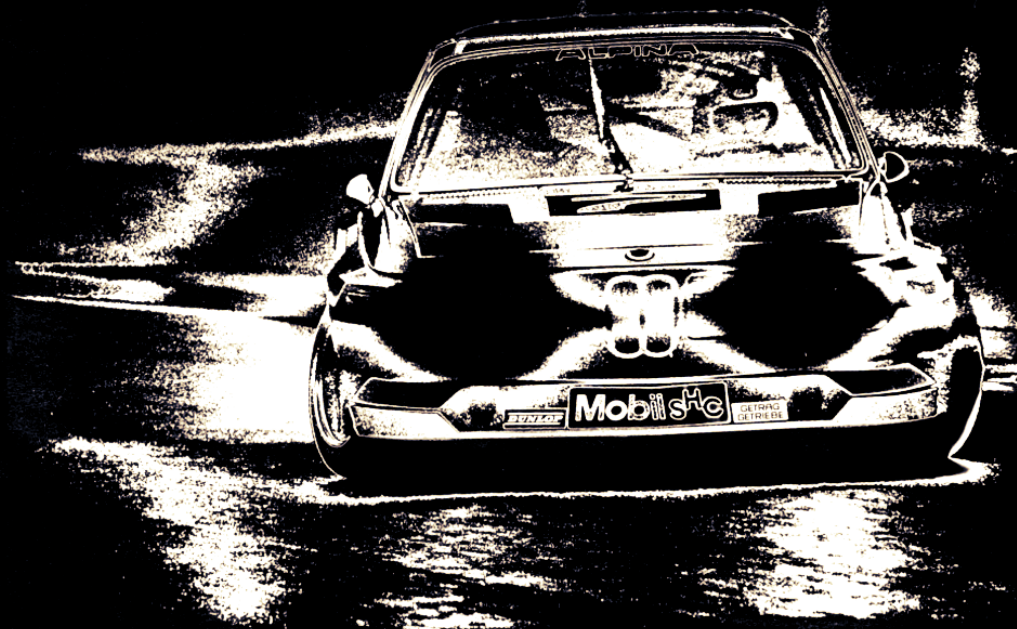
Even in this age of mass-production there remains a tendency toward exclusivity and the continuously rising standard of living enables an increasing number of people to realize this tendency.

This is sufficient motivation for ALPINA, a small but highly qualified automobile manufacturer, to produce better and more refined cars for the connoisseur who has a sense for exclusivity and does not need to exhibit this individuality by driving exotic vehicles.

Since we at ALPINA attach less importance to the outward appearance of a car than to its true values (engine, suspension, interior etc.) our basic models are attained from BMW, who produce without doubt some of the finest automobiles available. And here, where most people rightly believe these cars are good enough for them, we become active for a minority of connoisseurs.

ALPINA produces exquisite automobiles which offer the performance of exotic cars sparing, however, the trouble that is quite often associated with them. Our automobiles are based on cars that are made by one of the most renowned firms. Which offer adequate interior space. That guarantees the non-problematic and fair service of a well-known brand — namely BMW.

We offer a synthesis of fascination and common sense.



Inhalt

Seite 4 BMW 320i/ALPINA
Seite 6 BMW 528i/ALPINA
Seite 8 BMW 630i/ALPINA
Seite 10 Übersicht BMW/ALPINA-Automobile

Seite 11 ALPINA-Motoren
Seite 13 Kraftübertragung
Seite 16 ALPINA-Fahrwerke
Seite 19 ALPINA-Räder

Seite 18 ALPINA-Spoiler
Seite 23 ALPINA-Deko-Set
Seite 24 ALPINA-Innenausstattung
Seite 26 ALPINA-Identity-Programm

ALPINA BURKARD BOVENSIEPEN KG

8938 BUCHLOE, TEL.: 08241 957, TELEX: 053 83 34

BMW 320 / ALPINA

„Der BMW 320 ALPINA ist ein kultiviertes, harmonisches Fahrzeug, das in den Fahreigenschaften einen solchen gelungenen Kompromiß zwischen Komfort und Fahrstabilität darstellt, daß die Haustechnik von neidisch werden müßten“, schreibt die AUTOZEITUNG zusammenfassend über das Auto.

Den BMW 320/ALPINA gibt es in drei Versionen: Mit 120 und 150 PS Vergasermotoren und als BMW 320 i/ALPINA mit 160 PS Einspritztriebwerk.

Allen gemeinsam ist eine aufwendige, technisch wie optisch exklusive Ausstattung.

Daß es durchaus erfreuliche Arbeitsplätze gibt, erkennt man beim BMW/ALPINA auf den ersten Blick. Das Interieur in funktionellem Schwarz gehalten, lebt durch die optimistisch grün/blauen Streifen der Sitze, die bei gutem Komfort ausgezeichnete Körperführung und Seitenhalt bieten und in Höhe und Neigung verstellbar sind. In den von BMW nach ergonomischen Erkenntnissen geformten Armaturenräger fügt sich das handgenähte ALPINA-Vierspeichen-Lederlenkrad harmonisch ein und läßt Sie den Wagen sicher im Griff haben.

Die Armaturen mit ALPINA-Schriftzug sowie das metallberne Typenschild mit Produktionsnummer kennzeichnen unsere Liebe zum Detail. ALPINA-Schaltknopf und -Schlüsselanhänger beeinflussen das Fahrverhalten zwar wenig, man möchte diese Accessoires aber sicher nicht missen, genauso wenig wie das serienmäßig vorgesehene Wärmeschutzglas, das für Ihr Wohlbefinden an heißen Tagen sorgt.

Nicht nur um ihre Herkunft auszuweisen, tragen BMW/ALPINA-Fahrzeuge den DEKOSET; das geschützte, dem ALPINA-Renntourenwagen entlehnte Design streckt die Silhouette. Den widerstandsfähigsten DEKOSET gibt es in Königsblau, Leuchtgrün und Silber bzw. in der Kombination zweier dieser Farben.

Eine Empfehlung besonders gut zur Wagenfarbe passender Kombinationen finden Sie auf Seite 22.

Die Frontansicht des Wagens wird geprägt durch den aerodynamisch wirkenden Spoiler, der die Richtungsstabilität verbessert, die Höchstgeschwindigkeit erhöht bzw. den Benzinverbrauch senkt.

Der BMW 320/ALPINA ist wie alle Automobile von ALPINA mit Leichtmetallrädern ausgerüstet. Leichtmetallräder, insbesondere, wenn es sich um größere Dimensionen handelt, bringen gegenüber herkömmlichen Stahlrädern erhebliche Gewichtsvorteile. Das niedrige Gewicht des Rades ist von entscheidender Bedeutung für den möglichst ununterbrochenen Kontakt Rad-Reifen-Straße, der wiederum ein maßgebliches Kriterium für die Fahrstabilität eines Automobils ist. Darüber

hinaus ist der BMW 320/ALPINA mit unterschiedlich breiten Rädern an Vorder- und Hinterachse ausgerüstet, nämlich 5 1/2 x 13" vorn und 6 1/2 x 13" hinten. Wobei die gleiche Reifengröße 185/70 HR 13 verwendet wird.

Der Vorteil dieser Anordnung, die wir „Intelligenten Radsatz“ nennen, ist: Durch die verschiedenen Räderbreiten ergibt sich vorn eine kleinere Reifenaufstandsfläche als hinten sowie ein sinnvoll kleiner Lenkrollradius, der die Lenkkräfte geringer hält und damit beispielsweise das Einparken erleichtert und die Pfützenempfindlichkeit vermindert. Außerdem wird durch die kleinere Reifenaufstandsfläche vorn die Gefahr von Aquaplaning erheblich vermindert. Zu allem Überflus stellt sich durch diese Kombination noch das erwünschte neutrale Fahrverhalten ein.

Die 120 PS Version des BMW 320/ALPINA schöpft ihre Kraft aus einer SOLEX-Doppelhorizontalvergaser-Anlage und benötigt zum Betrieb lediglich Normalbenzin (DIN-Verbrauch 9,5 Liter pro 100 km). Sie zeichnet sich laut AUTO, MOTOR und SPORT durch „bemerkenswert tempermentvolles Ansprechen beim Gasgeben aus, besitzt einwandfreie Übergänge und dreht mühelos bis 6800 U/min.“



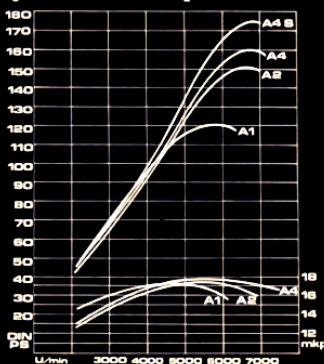
Das entspricht einer Spitzengeschwindigkeit von über 180 km/h. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h wird in 9,5 Sekunden erledigt.

Bei zusätzlicher Verwendung des ALPINA-Nachschalldämpfers erhöht sich die Leistung um 5 PS, was sich auf die Fahrleistungen natürlich positiv auswirkt (9,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h und über 185 km/h Höchstgeschwindigkeit).

Der Motorleistung entsprechend installieren wir ein Fahrwerk (FD 1), das aus vorn doppelbelüfteten Scheibenbremsen, Federbeineinsätzen vorn und höhenverstellbaren Federbeinen hinten von BILSTEIN sowie verstärktem Stabilisator vorn und Stabilisator hinten besteht.

Die stärkere Variante des BMW 320/ALPINA gestattet mühelos, die 200 km/h-Marke zu überschreiten. Dafür verantwortlich zeichnet der ALPINA-Doppelvergaser-Motor A 2/3, der 150 PS bei 6800 U/min. mobilisiert. Beschleunigung: 8,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h. DIN-Verbrauch 9,3 Liter Super.

Die gesamte Ausstattung entspricht der 120 PS-Version, jedoch ist anstatt des Fahrwerks FD 1 das Fahrwerk FD 4 eingebaut, welches an der Vorderachse mit kompletten BILSTEIN-Federbeinen, mit verstärkten Achaschenkeilen, größeren Radlagern und geänderten Radnaben ausgestattet ist.



In jeder Hinsicht am besten kann es der BMW 320 i/ALPINA. Von 0 auf 100 km/h braucht er nur 8,2 Sekunden, und wenn Sie können und dürfen, er kann ganz locker jederzeit über 200 km/h Dauergeschwindigkeit fahren.

Das macht der ALPINA-Einspritzmotor mit KUGELFISCHER-Pumpe möglich, der 160 PS bei 6700 U/min. entwickelt. DIN-Verbrauch: 9,1 Liter Super.

Auch bei forcierter Fahrweise werden Sie sich immer wieder über den niedrigen Benzinverbrauch dieses Autos freuen, der durch den ausgezeichneten thermischen Wirkungsgrad des Motors zustande kommt. Die Ausstattung entspricht der der obenbeschriebenen Fahrzeuge.

Obwohl alle BMW 320/ALPINA recht komplett ausgestattet sind, haben sich unsere Techniker, oder waren es unsere Kaufleute, noch Weiteres eronnen, das auch uns selbst bei nüchternster Betrachtung nicht vollständig unnütz erscheint.

Elektrischer, thermostatisch geregelter Kühlerventilator bringt Leistungsentlastung um 5 PS und Treibstoffersparnis im Teillastbereich.

Sperredifferential mit 40 % Sperrgrad für verbesserte Traktion und bessere Wintertauglichkeit. Siehe Seite 13.

GETRAG-Fünfganggetriebe. Siehe Seite 13.

Die Zusatztankanlage erhöht das Gesamtvolumen auf 100 Liter. Die Zeit- und Geldersparnis beim Tanken sollen Sie sich von Fall zu Fall selbst ausrechnen.



Wahlweise gegen Aufpreis Sport- statt Schalensitze mit umklappbarer Rückenlehne und Liegesitzbeschlägen.

Instrumenten-Cockpit mit Öl- druck-, Temperatur- und Wassertemperatur-anzeige.

Ausgewählte HiFi-Stereo-Ra- dio-Kassettenanlagen. Metall-Lackierung.

„S-Paket“, bestehend aus Heckspoiler aus PU-Weichschaum, härteren Gummilagern für Motor- und Fahrwerksauf- hängung, Stabilisator 24 mm vorn, verstell- barer Stabilisator hinten sowie einer Rückstüz- bank, die im selben Streifendesign gehalten ist wie die ALPINA-Sitze für Fahrer und Beifahrer.

Für Exportzwecke können wir unseren Vergaser- bzw. unseren Einspritzmo- tor mit geändertem Brennraum und geschmie- deten Wettbewerbkolben sowie mit überarbei- tetem Kurbeltrieb liefern. Die Leistung erhöht sich dadurch um jeweils 15 PS auf 165 bzw. 175 PS.

Weitere Ausstattungsdetails entnehmen Sie bitte dem BMW-Prospekt.



Souveräne Fahrleistungen und exclusive Technik im angemessenen, aber nicht aufdringlichen Rahmen.

Den BMW 528/ALPINA gibt es in zwei Versionen: Mit 2,8-Liter 200 PS Einspritzmotor und mit 3 Liter 230 PS Vergasermotor.

Die Leistungsentfaltung erfolgt laut AUTOZEITUNG „nie hektisch. Alles wirkt sehr kultiviert.“ Dieser Eindruck entsteht zweifellos nicht allein durch die vornehme Art, wie der Motor zu Werke geht.

Im Innenraum finden Sie zu der von BMW reichlich vorgesehenen Ausstattung das handgenähte ALPINA-Vierspeichen-Lederlenkrad. Auf Wunsch und je nach Geschmack können entweder ALPINA-Sport- oder -Schalensitze eingebaut werden, die nach anatomischen Gesichtspunkten geformt sind und ermüdungsfreies Fahren auch über lange Strecken ermöglichen.



Grüne Wärmeschutzverglasung ist serienmäßig. Zudem finden Sie im Cockpit Tachometer und Drehzahlmesser mit ALPINA-Schriftzug, das metallüberne ALPINA-Typenschild mit Produktionsnummer sowie Accessoires wie den ALPINA-Schaltknopf und -Schlüsselanhänger.

„Zunächst füllt die optische Aufwertung des BMW 528/ALPINA ins Auge. Durch farblich geschickt abgestimmte Streifen wirkt der Wagen gestreckter“ schreibt die AUTOZEITUNG über den ALPINA-DEKOSET, der in Königsblau, Leuchtgrün und Silber bzw. einer Kombination zweier dieser Farben mit der Lackierung abgestimmt wird.

Der ALPINA-Frontspoiler verleiht dem Auto einen günstigeren Luftwiderstandsbeiwert, der sich in höherer Spitzengeschwindigkeit bzw. geringerem Benzinverbrauch ausdrückt. Vor allem aber wird die Richtungsstabilität des Wagens verbessert. Alle BMW 528/ALPINA sind mit Leichtmetallrädern

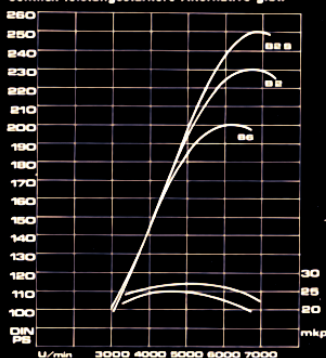
7 x 14" ausgerüstet, zusammen mit Gürtelreifen der Dimension 195/70 VR 14.

Die Einspritzversion hat das Fahrwerk FC 2 mit BILSTEIN-Federbeineinbauten in den vorderen Federbeinen und kompletten höhenverstellbaren BILSTEIN-Federbeinen hinten sowie innenbelüftete Scheibenbremsen auch für die Hinterachse.

Der 2,8 Liter ALPINA-Einspritzmotor Typ B 6 arbeitet mit einer luftmengen-geregelten ZENITH-CL-Einspritzung und leistet 200 PS bei 6200 U/min. Das maximale Drehmoment von 25,3 mkg fällt bei 4000 U/min an. Damit beschleunigt das Auto in 7,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt über 210 km/h. Der DIN-Verbrauch ist 10,4 Liter Super.

„Über diese respektablen Zahlen sind es nicht in erster Linie, die den besonderen Reiz der Einspritzmaschine ausmachen. Vielmehr ist es die besondere Art, in der sie ihre Arbeit verrichtet. Sie läuft unerhört geschmeidig, nimmt bei niedrigsten Drehzahlen ruckfrei Gas an und beschleunigt selbst im 4. Gang nach aus 20 km/h seidenweich hoch.“ Dies füllt „AUTO, MOTOR und SPORT“ auf, und weiter ist das Auto „ein Musterbeispiel dafür, daß mehr Leistung weder höheren Verbrauch noch einen Verlust an Laufkultur oder Alltagstauglichkeit bedeuten muß.“

Dem ist eigentlich nichts mehr hinzuzufügen, außer daß es noch eine wesentlich leistungsstärkere Alternative gibt.



Der wahlweise erhältliche 3 Liter ALPINA-Motor Typ B 2 gibt seine Leistung von 230 PS bei 6750 U/min ab und hat ein maximales Drehmoment von 27 mkg bei 5000

U/min. Beschleunigung 0 bis 100 km/h in 6,9 Sekunden. Höchstgeschwindigkeit über 225 km/h. DIN-Verbrauch 10,5 Liter Super.

Wegen der höheren Motorleistung installieren wir das ALPINA-Fahrwerk FC 3, bestehend aus kompletten BILSTEIN-Federbeinen mit wirksamerer Dämpfung und negativem Vorderradsturz und härteren Fahrwerksfedern vorn, sowie BILSTEIN-Federbeinen mit strafferer Dämpfung und höhenverstellbaren Federteilern hinten und zur Verringerung der Seitenneigung je einen verstellbaren Querstabilisator vorn und hinten.

In der Regel hat der Fahrer nur geringe Möglichkeiten, beispielsweise durch Veränderung des Luftdruckes, das Eigenlenkverhalten eines Serienfahrzeuges zu beeinflussen. Mit dem ALPINA-Fahrwerk FC 3 kann mit Hilfe der höhenverstellbaren Federbeine hinten und der verstellbaren Stabilisatoren das Eigenlenkverhalten des Autos weitgehend den Wünschen seines Besitzers angepaßt werden.

Ohne in übertriebenen Snobismus zu verfallen, glauben wir, sagen zu können, daß ein so ausgestattetes Automobil den Vergleich mit besten Limousinen nicht zu scheuen braucht. Dennoch stehen dem Besitzer noch weitere sinnvolle Möglichkeiten der Ausstattung offen. Besonders für die stärkere Version des BMW 528/ALPINA empfiehlt sich eine Hinterachsölkühlung. Notwendig ist sie für beide Versionen, wenn Bootsanhänger oder Caravans geschleppt werden sollen. Wird der Einbau der Hinterachsölkühlung nicht in Betracht gezogen, leistet eine Instrumentenkonsole mit Anzeigerflächen für Motoröldruck- und Temperatur sowie Hinterachsöltemperatur wertvolle Dienste.

Sperrdifferentiale mit 25 oder 40 % Sperrgrad verbessern insbesondere die Wintertauglichkeit. Siehe Seite 13.

Das enggestufte GETRAG-Fünfganggetriebe ist zum Beschleunigen hervorragend, zum Schleppen von Wohnwagen weniger gut geeignet.

Weiter erhalten Sie Motorölkühler, Klimaanlage, Lederpolsterung, elektrische Scheibenheber und ausgewählte HIFI-Stereo-Kassetten-Anlagen.

Für Exportzwecke können wir unseren Vergaser- bzw. Einspritzmotor mit geändertem Brennraum und geschmiedeten WettbewerbKolben sowie mit überarbeitetem Kurbeltrieb liefern. Die Leistung erhöht sich dadurch um jeweils 20 auf 220 bzw. 250 PS.

Weitere Ausstattungsdetails entnehmen Sie bitte dem BMW-Prospekt.

BMW 528 / ALPINA



Der BMW 630 CS/ALPINA setzt die Tradition der klassischen BMW-Coups fort. Ein Automobil für Menschen, die eine viertürige Limousine nicht brauchen und eine flache Flunder zur Hebung ihres Selbstwertgefühls nicht nötig haben. Das Coupé von ALPINA hält die goldene Mitte zwischen der technischen Brisanz eines Hochleistungsportwagens und dem Komfort einer luxuriösen Reiselimousine.

Trotz seines diskreten Auftretens und seiner hohen Verarbeitungsqualität erstreckt die Vitalität dieses Autos nicht in langweiliger Solidität.

Es gibt nämlich kaum ein besseres Beispiel dafür, wie gut Erkenntnisse aus dem Sport das technische Konzept für die Straße befruchten. Die erfolgreiche Auseinandersetzung mit unseren Konkurrenten im Wettbewerb – Gewinn der Tourenwagen-Europameisterschaft sowie mehrerer 24 Stunden-Rennen mit dem Coupé – hat uns beispielsweise

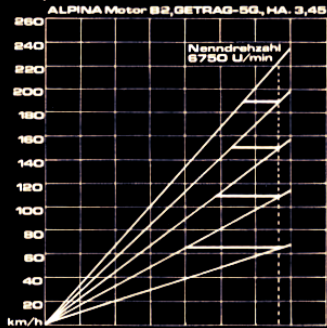
6750 U/min. leistet. Bei 5000 U/min. stellt der Motor ein maximales Drehmoment von 27 mkg zur Verfügung, zusammen mit dem obenbeschriebenen Getriebe sorgt er für eine Beschleunigung von 0 auf 100 in nur 6,9 Sekunden und ermöglicht damit eine sportlich agile Art der Fortbewegung.

Wir fänden es gar nicht gut, würde diese Art der Fortbewegung durch ein Fahrwerk und Bremsen verhindert, die den Ansprüchen unserer Motor-Getriebe-Kombination nur mühsam gewachsen wären. Das BMW 630/ALPINA-Coupé hat deshalb nicht nur vier innenbelüftete Scheibenbremsen, sondern an der Vorderachse, die bei starker Verzögerung über 70 % der Bremsarbeit zu leisten hat, doppelbelüftete 28 mm breite Bremscheiben, die durch ihre zusätzliche seitliche Lochung, insbesondere bei Nässe, größere Sicherheit durch kürzere Ansprechzeit und gleichmäßige

lassen. Das beginnt mit unserem handgenähten Lederlenker, das laut SPORTAUTO „ein Beweis für den guten ALPINA-Geschmack ist“. Die Konsole mit zusätzlichen Anzeigeelementen für Öldruck, Öltemperatur und Hinterachsöltemperatur vermittelt Ihnen die sofortige Information über das Wohlbefinden Ihres Autos. Der in funktionellem Schwarz gehaltene Innenraum lebt durch die grün-blauen Streifen des ALPINA-Designs auf den vorderen Sportsitzen und den Schalensitzen im Fond. Im übrigen sind die ALPINA-Sportsitze nicht „bequem“, sondern komfortabel. Das merken Sie besonders nach langer Reise. Ihren Anteil daran hat auch die Fußstütze für den linken Fuß des Fahrers.

Accessoires wie das metallberne Typenschild mit der Produktionsnummer des Wagens, der ALPINA-Schaltknopf und -Schlüsselanhänger beweisen, daß wir nicht nur Sinn fürs Funktionelle haben sondern auch Liebe zum Detail entwickeln.

Sie sehen, daß die serienmäßige Ausstattung des BMW/ALPINA-Coups recht vollständig ist. Trotzdem erfüllen wir Ihnen gerne weitere Wünsche: Sperrdifferential wahlweise mit 25 oder 40 % Sperrgrad, thermostatisch geregelte Motorölkühlung, Fünfganggetriebe, Übersetzungen 3,42, 2,075, 1,47, 1,16, 1,0.



Metall-Lackierung, elektrische Scheibenheber auch vorne, Klimaanlage, ausgewählte Hi-Fi-Stereoanlagen und Kassettengeräte.

Mit Prominenten wie Niki Lauda, James Hunt und Hans-Joachim Stuck beginnt die lange Liste derer, die ALPINA-Coups schätzen gelernt haben. Unsere Kunden aus anderen als der sportlichen Branche sind oft so prominent, daß es uns unmöglich erscheint, ihre Namen zu nennen. Deshalb ist jede Scheu, in den exklusiven Kreis einzutreten, unangebracht; denn wir werden auch Ihren Namen nicht preisgeben.

Weitere Ausstattungsdetails entnehmen Sie bitte dem BMW-Prospekt.

gezeigt, wie wir einen Spoiler nicht nur ansprechend sondern auch aerodynamisch wirksam gestalten. Dasselbe gilt für unser Fahrwerk mit progressiven Federn an der Hinterachse, die trotz ihrer gegenüber konventionellen Spiralfedern wesentlich höheren Federraten weiterhin guten Fahrkomfort vermitteln. Die beim Einfedern progressiv ansteigende Federate führt dazu, daß bei Bodunebenheiten, insbesondere bei hoher Zuladung, die Kinematik der Hinterachse weniger stark verändert wird als üblich und damit ein gleichmäßig neutrales Fahrverhalten erhalten bleibt.

Ebenfalls unseren Erfahrungen aus dem Rennbetrieb verdankt das Coupé die Ölkühlung der Hinterachse.

Die gelungene enge Abstimmung des wahlweise erhältlichen GETRAG-Fünfganggetriebes – der 1. Gang reicht bis 65, der 2. Gang bis 110, der 3. Gang bis 155, der 4. Gang bis 200 km/h und mit dem 5. Gang können Sie die Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h fahren – paßt harmonisch zum Drehmomentverlauf des 3-Liter-Motors, der 230 PS bei

Bremswirkung bieten. Darüber hinaus ist diese Scheibe durch Aufbau und Dimensionierung thermisch höher belastbar als eine konventionelle innenbelüftete Bremscheibe.

Das Coupé besitzt ein straffes, jedoch nicht unkomfortables Fahrwerk mit BILSTEIN-Federbeinen, welche an der Hinterachse höhenverstellbar sind. Der unmittelbare Fahrbahnkontakt erfolgt über 7 x 14" Leichtmetallräder mit Stahlgürtelreifen der Dimension 195/70 VR 14.

Der ALPINA-Frontspoiler fügt sich harmonisch ein in die klassische Linie des Coups und verbessert die Richtungsstabilität vor allem bei hohen Geschwindigkeiten.

Der ALPINA-Dekoset streckt die Silhouette des Coups und unterstreicht seine Rasse.

Besondere Aufmerksamkeit haben wir der Innenausstattung zukommen

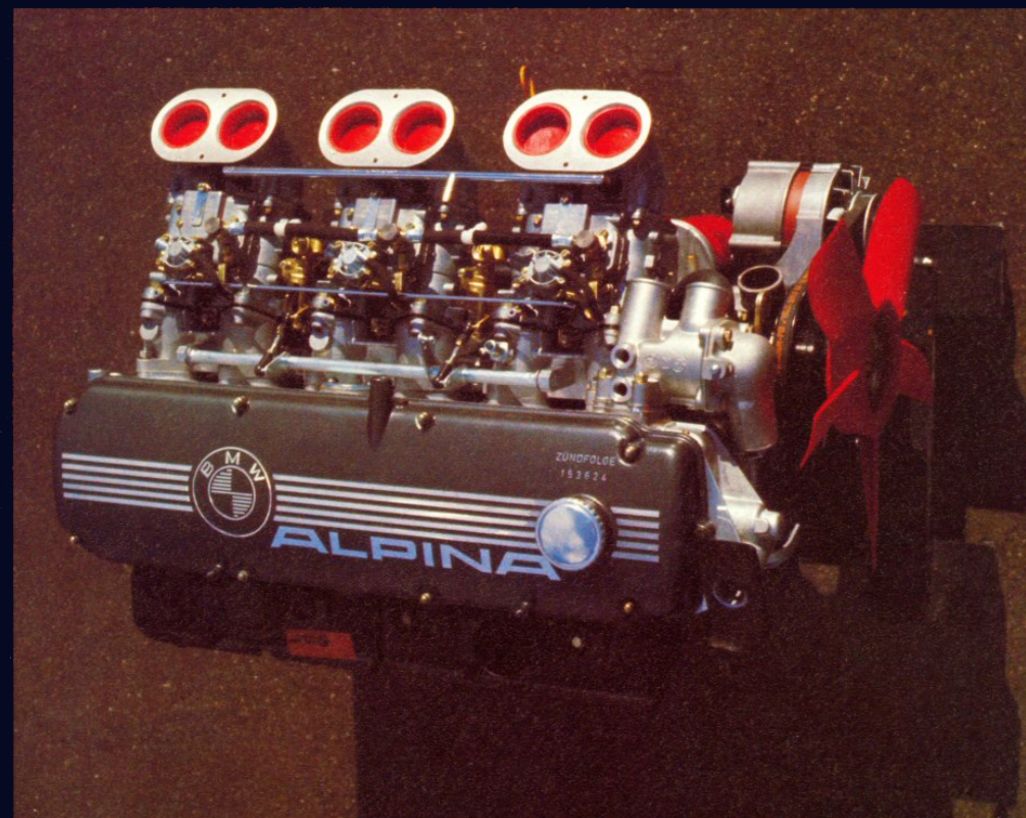
BMW 630 CS / ALPINA



Änderungen gegenüber BMW-Serienstand	A 1/3 (120 PS)	BMW 320 ALPINA A 2/3 (150 PS)	A 4/3 (160 PS)
ALPINA-Motor	120 PS mit 2 SOLEX-Doppelvergassern,	150 PS mit 2 SOLEX-Doppelvergassern, Spezial-Zylinderkopf und Nockenwelle, Hosenrohr, Luftfilter	160 PS mit Kugelfischer-Benzineinspritzung und ALPINA-Einzeldrosselanlage, Spezial-Zylinderkopf und Nockenwelle, Luftfilter und Auspuffanlage
Fahrwerk	Gürtelreifen 185/70 HR 13; vorn auf ALPINA-Leichtmetallrädern 5 1/2 x 13", hinten 6 1/2 x 13". Stabilisatoren vorn und hinten, gehärtete Hinterachswellen, 20 mm tiefer gesetzt. Fahrwerksatz FD 1 Federbein-Einsätze vorne und höhenverstellbare Federbeine hinten von BILSTEIN	Fahrwerksatz FD 4 Federbeine vorne und höhenverstellbare	Federbeine hinten von BILSTEIN
Bremsen	Doppelbelüftete und gelochte ALPINA-Bremsscheiben vorne. Bei Einspritzmotor (160 PS) zusätzlich geklebte Bremsbeläge hinten.		
Karosserie / Innenausstattung	ALPINA-Frontspoiler, ALPINA-Lederlenkrad (4 Speichen mit großer Polsterplatte), 2 schwarze Schalenstütze mit grünblauem Streifendesign und schwarzen Kopfstützen. Rückenlehne verstellbar sowie kompletter Sitz in Höhe und Neigung verstellbar. ALPINA-Schlüsselanhänger, -Schaltknopf, ALPINA-Typenschild, Wärmeschutzglas rundum (Verbundglas-Frontscheibe, heizbare Heckscheibe), Deko-Set passend zur Wagenfarbe.		
Technische Daten	320 A 1/3	320 A 2/3	320 i A 4/3
Leistung	120 PS (88,2 KW) bei 5800 U/min	150 PS (110,3 KW) bei 6000 U/min	160 PS (117,6 KW) bei 6000 U/min
Hubraum / Hub / Bohrung		1990 cm ³ 80/89 mm	
Verdichtung	8,1 : 1	9,5 : 1	9,5 : 1
Max. Drehmoment	17,1 kpm (168 Nm) bei 4000 U/min	17,1 kpm (168 Nm) bei 5500 U/min	18,3 kpm (178 Nm) bei 5500 U/min
Hinterachsübersetzung	3,9 : 1	3,64 : 1	3,64 : 1
Höchstgeschwindigkeit	181 km/h	204 km/h	208 km/h
Beschleunigung von 0-100 km/h	9,7 sek.	8,5 sek.	8,0 sek.
Verbrauch nach DIN 70030 auf 100 km	9,5 l Normalbenzin	9,3 l Superbenzin	9,1 l Superbenzin
	BMW 528i/ALPINA	BMW 630 CS/ALPINA	

Änderungen gegenüber BMW-Serienstand	Typ B 6	Typ B 2	
ALPINA-Motor	200 PS Einspritzmotor 2,8 l, luftmengengeregelte DVG-Einspritzanlage für Superbenzin, kompl. ALPINA-Auspuffanlage	230 PS Vergasermotor 3,0 l, Vergasermotor mit 3 SOLEX-Doppelvergassern für Superbenzin, kompl. ALPINA-Auspuffanlage	ALPINA-Motor Typ B 2 mit 230 PS 3 SOLEX-Doppelvergaser, ALPINA-Auspuffanlage
Fahrwerk	Gürtelreifen 195/70 auf 5 ALPINA-Leichtmetallrädern 7 x 14" ALPINA-Fahrwerksatz FC 2 BILSTEIN-Einsätze vorne, höhenverstellbare BILSTEIN-Federbeine hinten	ALPINA-Fahrwerksatz FC 3 BILSTEIN-Federbeine vorne (neg. Sturz), höhenverstell. BILSTEIN-Federbeine hinten, härtere Federn vorne, verstellbare Stabilisatoren vorne und hinten	Gürtelreifen 195/70 VR 14 auf 5 ALPINA-Leichtmetallrädern 7 x 14" ALPINA-Fahrwerksatz FC 2 BILSTEIN-Federbeineinsätze vorne, höhenverstellbare Federbeine hinten, progressive Fahrwerksfedern hinten Hinterachsölkühlung mit Temperaturanzeiger
Bremsen	Doppelt belüftete Bremsscheiben vorne*, innenbelüftete ALPINA-Bremsscheiben hinten	Doppelt belüftete Scheibenbremsen vorne*, innenbelüftete hinten	
Karosserie / Innenausstattung	ALPINA-Frontspoiler, ALPINA-Lederlenkrad (4 Speichen mit großer Polsterplatte), ALPINA-Schlüsselanhänger, -Schaltknopf, ALPINA-Typenschild, Wärmeschutzglas rundum (Verbundglas-Frontscheibe, heizb. Heckscheibe), Deko-Set passend zur Wagenfarbe	ALPINA-Frontspoiler, ALPINA-Lederlenkrad (4 Speichen mit großer Polsterplatte), 2 schwarze Sportsitze mit grün/blauem Streifendesign und Kopfstützen, Rücksitzschalen mit gleichem Bezug, ALPINA-Typenschild, -Schlüsselanhänger, -Schaltknopf, Wärmeschutzglas rundum, Deko-Set passend zur Wagenfarbe mit Goldstreifen umfaßt. Instrumentencockpit mit Anzeigegeräten für Motoröl-Druck, -temperatur und Hinterachs-Öltemperatur, Fußstütze für Fahrer.	
Technische Daten	528 B 6	528 B 2	630 CS B 2
Leistung	200 PS (147 KW) bei 6200 U/min	230 PS (169,1 KW) bei 6750 U/min	230 PS (169,1 KW) bei 6750 U/min
Hubraum / Hub / Bohrung	2788 cm ³ 80/86	2985 cm ³ 80/89	2985 cm ³ 80/89
Verdichtung	9,0 : 1	9,5 : 1	9,5 : 1
Max. Drehmoment	25,3 kpm (248 Nm) bei 5500 U/min	27,0 kpm (265 Nm) bei 4500 U/min	27,0 kpm (265 Nm) bei 4500 U/min
Hinterachsübersetzung	3,64 : 1	3,45 : 1	3,45 : 1
Höchstgeschwindigkeit	212 km/h	228 km/h	230 km/h
Beschleunigung von 0-100 km/h	7,6 sek.	6,9 sek.	6,9 sek.
Verbrauch nach DIN 70030 auf 100 km	10,4 l Superbenzin	10,5 l Superbenzin	10,4 l Superbenzin

* in Vorbereitung



ALPINA baut alltagstaugliche Motoren mit ungewöhnlich hohen Literleistungen.

Ausgangsprodukte sind die BMW-Vier- und Sechszylindermotoren, die sich auf Grund ihrer soliden und modernen Bauweise besonders gut dafür eignen.

Theoretisch erlaubt es der Stand der Technik, hohe Literleistungen in verhältnismäßig einfacher Weise zu realisieren, jedoch ist hohe Leistung, die nur in einem schmalen Drehzahlband vorhanden ist, wenig geeignet, im Alltagsbetrieb ungetrübte Freude zu erwecken, insbesondere dann, wenn Leerlauf und gute Übergänge zu wünschen übrig lassen. Auch der Gesetzgeber achtet teilweise mit Recht auf weniger giftige Abgase und niedrige Geräuschentwicklung, die sich nur mit umfangreichen Entwicklungsarbeiten und hohem Bauaufwand erreichen lassen. Der Bauaufwand für hohe Literleistungen ist unter diesen Bedingungen in der Großserie schwer realisierbar, da er sich naturgemäß stark in den Kosten niederschlägt und daher einen besonders anspruchsvollen und damit kleinen Käuferkreis voraussetzt.

ALPINA-Motoren zeichnen sich durch besonders guten thermischen Wirkungsgrad aus. Maßgeblich daran beteiligt sind sorgfältig abgestimmte Gemischauflaufbereitungs-, Ansaug- und Auspuffsysteme, sowie die bei Motoren mit geschiedeten Kolben vollständig ge-

änderten Brennräume, die unter Vermeidung eines irregulären Verbrennungsablaufs (Klingeln und Hochgeschwindigkeitsklopfen) außergewöhnlich hohe Verdichtungsverhältnisse erlauben. Dies führt zu so günstiger Kraftstoffausnutzung, daß die in der Leistung wesentlich höher liegenden ALPINA-Motoren in der Regel einen weit niedrigeren spezifischen Verbrauch haben als hubraumgleiche Motoren anderer Fabrikate.

In diesem Zusammenhang dürfen wir bemerken, daß wir den Trend zum Normalbenzin konsumierenden Motor im Sinne größerer Wirtschaftlichkeit für einen Irrweg halten. Die Preisdifferenz zwischen Normal- und Superbenzin wiegt bei weitem nicht den Mehrverbrauch der niedrig verdichteten Normalbenzin-Motoren mit ihrem schlechteren thermischen Wirkungsgrad auf.

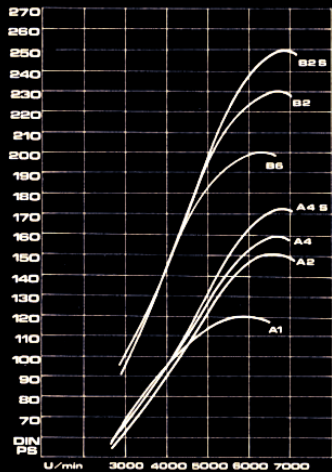
Wir konzentrieren uns deshalb darauf, den Verbrennungsablauf in unseren Motoren so zu optimieren, daß beim niedrigstmöglichen Anfall von Schadstoffen die Klopfestigkeit der Kraftstoffe bestmöglich, jedoch ohne Nachteile für die Lebensdauer des Motors ausgenutzt wird. Dabei helfen uns u. a. Auspuffanlagen mit in der Regel größeren Rohrdurchmessern und konstruktionsbedingt niedrigem Gegendruck, die unsere Motoren frei atmen lassen, aber dennoch nicht den guten Ton verletzen.

Anmerkung: ALPINA-Auspuffanlagen sind nicht mit sogenannten Sportauspuffanlagen zu verwechseln, die sich, wie BMW in der Vergangenheit schon mehrfach festgestellt hat, durch mangelnde Konstruktion und Fertigung dadurch auszeichnen, daß sie den Auspuffgegendruck erhöhen und damit die Leistung nicht unbeträchtlich vermindern können.

Da wir erheblichen Bauaufwand für ALPINA-Auspuffanlagen nicht gescheut haben, sind wir noch einen Schritt weitergegangen und können verschiedene Anlagen auch in nichtrostender Ausführung liefern.

Als Beispiel, wie intensiv wir uns mit der Optimierung von Verbrennungsabläufen beschäftigen, kann unsere ALPINA-Doppelvergaseranlage für den BMW 2002 gelten. Dieses Auto mit serienmäßig 100 PS benötigt Superbenzin. Nach der Entfernung des ursprünglich vorgesehenen einzelnen Fallstromvergassers samt Ansaugdrücker und dessen Ersatz durch 2 SOLEX-DDH-Doppelflachsstromvergaser (d. h. 1 Vergaser für jeden Zylinder) erhöht sich die Motorleistung um 15 %.

Gleichzeitig kann das niedrigere oktanige, billigere Normalbenzin verwendet werden, da die Gemischversorgung wesentlich homogener wird und der Verbrennungsablauf sich verbessert hat.



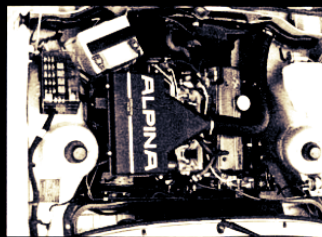
Eine ähnliche Doppelvergaseranlage gibt es für den BMW 320. AUTO, MOTOR und SPORT meint dazu „Der Doppelvergaser-Motor zeichnet sich durch bemerkenswert temperamentvolles Ansprechen beim Gasgeben aus, besitzt einwandfreie Übergänge und dreht mühelos bis 6600 U/min. Einbußen an Laufkultur und Alltagstauglichkeit brauchen nicht in Kauf genommen zu werden“. ALPINA-Doppelvergaseranlagen mit SOLEX-Vergasern

gibt es auch für den BMW 1502 und 1602. Die Leistungssteigerung beträgt bei weiterer Verwendung von Normalbenzin jeweils 15 PS.

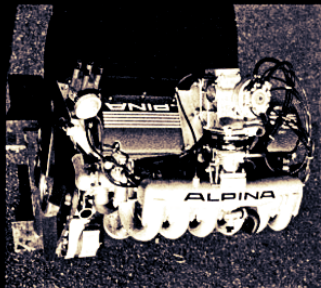
In Verbindung mit diesen Anlagen ist ein elektrischer Kühlerventilator empfehlenswert (TÜV-Vorschrift für BMW 1502 und 1602), der die Motorleistung um weitere 5 PS steigert und, da er nicht wie der serienmäßige Windflügel ständig mitläuft, Benzin spart.

Sofern Sie Besitzer eines serienmäßigen BMWs sind, brauchen Sie auf einen ALPINA-Motor keineswegs zu verzichten. Sie erhalten ihn im Tauschverfahren gegen Ihren BMW-Serienmotor, wobei entsprechend Alter und Zustand Ihres Motors bestimmte Aufpreise berechnet werden. Besonders günstig ist die Anschaffung eines BMW/ALPINA-Motors für Sie dann, wenn der Austausch Ihres Motors ohnehin bevorsteht.

Zu unserem 2-Liter 160 PS-Einspritzmotor meint AUTO, MOTOR und SPORT: „Trotz dieser eindrucksvollen Leistung ist der auch aus niedrigen Drehzahlen geschmeidig



hochdrehende Einspritzmotor frei von Startlähren. Er läuft sofort nach dem Kaltstart rund und bleibt selbst von minutenlangem Leerlauf in Stauungen gänzlich unbeeindruckt, so daß ihm eine insgesamt hervorragende Alltagstauglichkeit bescheinigt werden kann.“ Dies bleibt immerhin 80 PS pro Liter.



Die AUTOZEITUNG schreibt über unseren 200 PS 2,8-Liter-Sechszylinder-Einspritzmotor: „Ebenso imponierend wie die gemessenen Fahrleistungen ist die Leistungsentfaltung und das Durchzugsvermögen aus unteren Drehzahlen. Mangelte es leistungsgesteigerten Motoren oft an Elastizität, so beweist der BMW/ALPINA 528, daß es auch anders geht. Der Motor reagiert spontan, aber nicht glitt auf jeden Gasstoß.“

Die nachstehende Tabelle gibt Ihnen einen Überblick über das umfangreiche ALPINA-Motoren-Programm.

MOTORTYP	ALPINA - MOTOREN 2.0 Liter 4-Zylinder-Motoren für BMW 3er Modelle				
	A 1/3	A 2/3	A 2/3 S (Export)	A 4/3	A 4/3 S (Export)
Kraftstoffaufbereitungssystem	Zwei SOLEX-Doppelvergaser		mech. ALPINA-Einzeldrossel-Einspritzanlage mit KUGELFISCHER-Pumpe		
max. Leistung PS (kW) bei U/min	120 (88,2) 5800	150 (110,3) 6900	165 (121,3) 6900	160 (117,6) 6800	175 (128,7) 6800
max. Drehmoment kpm (Nm) bei U/min	17,1 (168) 4000	17,1 (168) 5500	18,1 (178) 5500	18,3 (180) 5500	18,7 (187) 5500
Beschleunigung von 0–100 km/h in sek.	8,7	8,5	8,1	8,0	7,8
Höchstgeschwindigkeit km/h (mit Spoiler)	181	204	210	208	212
Verbrauch nach DIN 70030 in Ltr./100 km	9,5 N	9,3 S	9,2 S	9,1 S	9,0 S
Entsprechende Motoren für BMW 02-Modelle auf Anfrage.					

MOTORTYP	ALPINA - MOTOREN		BMW 6-Zylinder-Modelle	
	B 6	B 2	B 2 S (Export)	
Kraftstoffaufbereitungssystem	luftmengengeregelte Einspritzung (SOLEX)		Drei SOLEX-Doppelvergaser	
Hubraum	2788 cm ³		2985 cm ³	
max. Leistung PS (kW) bei U/min	200 (147,1) 6200	230 (169,1) 6750	250 (183,8) 6750	
max. Drehmoment kpm (Nm) bei U/min	25,3 (248) 4500	27,0 (265) 4500	29,0 (285) 4500	
Beschleunigung von 0–100 km/h (528)	7,6	6,9	6,8	
Höchstgeschw. km/h (mit Spoiler) (528)	212	228	233	
Verbr. nach DIN 70030 in Ltr./100 km	10,4	10,5	10,4	

Kraft-Übertragung

Nachdem sich die Automobilindustrie schon vor einiger Zeit entschlossen hat, den Geschwindigkeitsbereich von 25 km/h nachhaltig zu überschreiten, benötigt das Auto ein Schaltgetriebe, denn ohne Schaltgetriebe kann es nur die Dampfmaschine und die bringt außer ihrem beträchtlichen Gewicht auch noch andere Nachteile mit sich, wie beispielsweise Tender und Heizer.

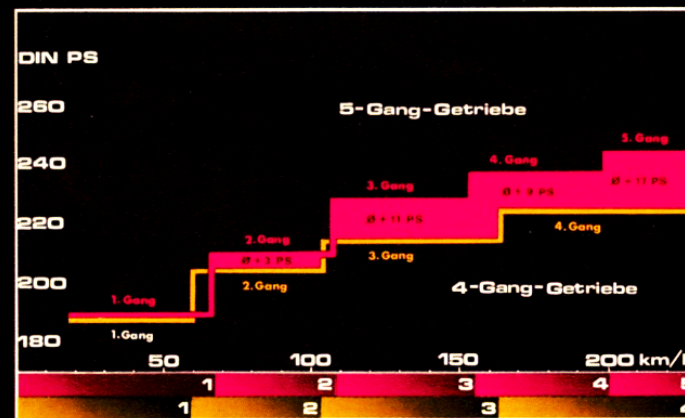
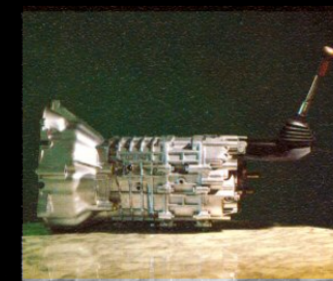
Während die Dampfmaschine jedoch ihr höchstes Drehmoment bei Drehzahlen 0 bringt, tut dies der Verbrennungsmotor im Automobil bei der Hälfte bis Dreiviertel der Nenndrehzahl. Je höher die Literleistungen, desto mehr tendiert das höchste Drehmoment in Richtung zur Nenndrehzahl.

Die besten Fahrleistungen werden im Drehzahlbereich zwischen höchstem Drehmoment und höchster Leistung erreicht.

Nachdem das höchste Drehmoment bei den ALPINA-Motoren etwa bei 2/3 der Nenndrehzahl liegt, kann diese Aufgabe, möglichst hohe Fahrleistungen zu erbringen, konstruktionsbedingt ein Fünfganggetriebe wesentlich besser erfüllen als ein konventionelles Vierganggetriebe. Die nachstehende Grafik zeigt Ihnen am Beispiel des B 2 S-Motors –

3 Liter, 250 PS –, wieviel mehr mittlere Leistung Ihnen mit dem enggestuften GETRAG-Fünfganggetriebe zur Verfügung steht als mit einem serienmäßigen Vierganggetriebe.

Diese höhere mittlere Leistung, bezogen auf Schaltdrehzahl 6750 U/min, steht Ihnen voll für bessere Beschleunigung zur Verfügung. Sie resultiert aus dem besseren „Anschluß“ des 2., 3., 4. und 5. Ganges, d. h. der Gangwechsel erfolgt beim 5-Gang-Getriebe bei höherer Drehzahl = höhere Leistung ent-



sprechend dem Produkt aus Drehmoment x Drehzahl.

Das automatisch wirkende ZF-Lamellen-Selbstsperrdifferential erschwert Durchdrehen des kurveninneren Hinterrades und stellt bei schlechten Fahrbahnverhältnissen, insbesondere bei Schnee und Eis, eine dringend empfehlenswerte Traktionshilfe dar. Befleißigt man sich forciert Fahrweise, ist dies Sperrdifferential vor allem in engen Kurven wegen der fahrdynamischen Entlastung des kurveninneren Antriebsrades notwendig.

ALPINA liefert komplette Hinterachsgetriebe mit Selbstsperrdifferential für die BMW Vierzylinder-Modelle mit 40 bis 75 % Sperrgrad und den Übersetzungen 3,36 / 3,45 / 3,64 / 3,90 / 4,10 / 4,37 / 4,75 / 5,81.

Für unsere Sechszylinder-Modelle liefern wir ebenfalls Sperrdifferential mit 40 oder 75 % Sperrgrad in den Übersetzungen 2,97 / 3,25 / 3,45 / 3,64 / 3,90 / 4,10 / 4,37. Sperrdifferential nach nachträglichen Einbau in vorhandene Hinterachsgetriebe sind von uns mit allen Zubehöerteilen lieferbar.

Sperrdifferential mit höheren Sperrgraden als 40 % empfehlen sich nicht für den Alltagsbetrieb sondern sind in erster Linie für Wettbewerbe vorgesehen, da ein überhöhter Sperrgrad das Fahrzeug kurvenunwillig macht und diese Tendenz im Wettbewerbsfahrzeug erst durch ein Einsatz wesentlich höherer Leistung und anderer Reifen wieder kompensiert wird.

Die Ausrüstung unserer Fahrzeuge mit aerodynamisch wirksamen Spoilern sowie die leistungsbedingt erreichbaren hohen Drehzahlen und Geschwindigkeiten haben zur Folge, daß bei Autobahnfahrten mit lang andauernden Fahrgeschwindigkeiten über 200 km/h das Hinterachsöl zu warm wird. Unter diesen Betriebsumständen ist eine ALPINA-Hinterachskühlung für jeden BMW-Sechszylinder eine gute Investition.

ALPINA-Sechszylinder-Modelle sind zum Teil serienmäßig mit Hinterachskühlung ausgestattet.





Motorsport hat über seinen Selbstzweck hinaus die Aufgabe, Gedanken und Konzepte zu verwirklichen, die die Leistungsfähigkeit und aktive Sicherheit des Automobils erhöhen können.

Diese an sich erfreuliche Aufgabenstellung findet aber nur dann ihren sinnvollen Abschluß, wenn ein Automobilhersteller auch bereit ist, die technisch leistungsfähigere Lösung seinem Automobil auch für den Straßenverkehr zukommen zu lassen.

Das setzt voraus, daß sich ein Unternehmen zu technisch anspruchsvollen Lösungen bekennt und sich nicht bedingungslos dem Rotstift des Kalkulators unterwirft. Dies geht nur dann, wenn es einen Kundenkreis hat, der diesen technischen Aufwand zu honorieren bereit ist und der Qualität gegenüber scheinbar billigen Lösungen den Vorzug gibt.

ALPINA-Produkte können nicht billig sein; denn neben dem geistigen Experimentierfeld des Motorsports leisten wir uns eine hochqualifizierte Entwicklungsabteilung und es gibt kaum ein zweites Unternehmen, das den jüngsten Stand der Automobiltechnik so kurzfristig und kompromißlos seinen Produkten zukommen läßt.

Dementsprechend versuchen wir auch, dem Irrglauben entgegenzuwirken, daß Hochleistungsautomobile breithart sein müßten.

„AUTO, MOTOR und SPORT“ stellt sinngemäß dazu fest, daß die von ALPINA gewählten Fahrwerksabstimmungen besonders erfreulich seien, und daß trotz erheblich verbessertem Kurvenverhalten der Fahrkomfort gegen-

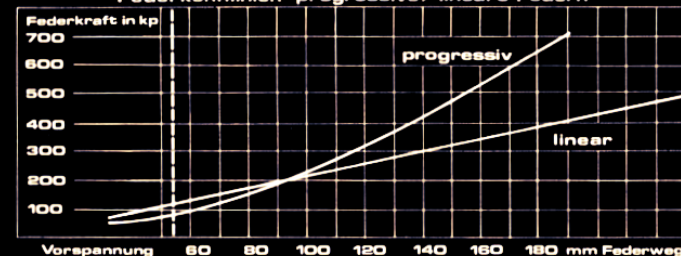
über dem Ausgangsprodukt nur wenig beeinträchtigt ist, und fährt wörtlich fort: „Die Federung ist zwar straff, doch harte Stöße kommen niemals durch“. Die „AUTOZEITUNG“ bemerkt in einem Testbericht: „Die Krönung des Vergnügens bringt das Fahrwerk des BMW/ALPINA. Es ist beeindruckend, wie man hier ein Fahrverhalten erreicht, das bis in faszinierende Querschleunigungswerte hinein narrensicher bleibt“. Dafür verantwortlich sind vor allem Gasdruckfederbeine und -dämpfer, die wir in Zusammenarbeit mit der Firma BILSTEIN für unsere Automobile abgestimmt haben. Der Gasdruck von ca. 25 atü im Einrohrdämpfer verhindert das Verschäumen des Dämpferöles, wodurch die Betriebsverhältnisse und damit die

uns entwickelte progressive Fahrwerksfedern aus konischem Draht. Warum wir diese Federn verwenden, verdeutlicht Ihnen die folgende Zeichnung.

Die progressive Fahrwerksfeder aus konischem Draht bringt bei richtiger Auslegung 2 gegensätzliche Ansprüche an das Automobil unter einen Hut. Einerseits wird der Fahrkomfort verbessert, andererseits ergibt sich, da die Feder insgesamt härter ausgelegt werden kann, ein exakteres Fahrverhalten.

Darüber hinaus bietet die „echte“ progressive Fahrwerksfeder auch noch den Vorteil einer Gewichtseinsparung, da sie die für eine Spiralfeder optimale Form der Materialausnutzung darstellt.

Federkennlinien progressive / lineare Federn



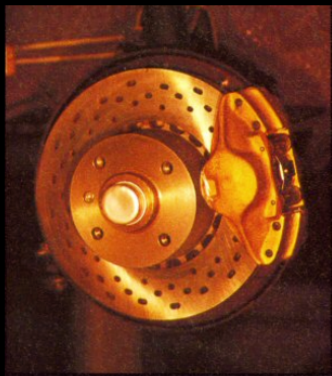
Wirkung des Dämpfers auch bei starker Beanspruchung (= Erwärmung) konstant bleibt.

Ein weiteres Detail, das wir in verschiedenen Fahrwerken verwenden, sind von

Die erheblich höheren Federaten der progressiven Fahrwerksfeder haben weiterhin den Vorteil, daß das Fahrzeuggewicht auch bei starker Belastung nicht so tief absinkt

wie bei konventionellen Federn und daß hier-
mit auch die negative Begleiterrscheinung
schlechterer Straßenlage durch unerwünschte
Änderungen der Hinterachskinematik, insbeson-
dere bei Einzelradaufhängung entfällt.

Das Fahrverhalten ändert sich
somit bei verschiedenen Beladungszuständen
in wesentlich geringerem Umfang als mit kon-
ventionellen Federn.



ALPINA-Bremsanlagen werden unter extremen
Bedingungen auch im Rennbetrieb getestet . . .



ALPINA-FAHRWERKE		
TYP	ALPINA-FAHRWERK	BESTANDTEILE DES FAHRWERKES
316 – 320	FD 1	BILSTEIN-Federbein-Einsätze vorn BILSTEIN-Federbeine hinten mit höhenverstellbarem Federteller
316 – 320	FD 2	wie FD 1 – zusätzlich härtere Fahrwerksfedern vorne verstellbarer Stabilisator hinten
316 – 320 I	FD 4	BILSTEIN-Federbeine vorn mit verstärkten Achsenkneulen, Radnaben, Radlagern, Simmerringen, doppelt belüfteten gelochten Bremscheiben, höhenverstellbare BILSTEIN- Federbeine hinten
2500 – 3,3 LI 2,5 CS – 3,0 CS 525 – 528	FC 2	BILSTEIN-Federbein-Einsätze mit härterer Dämpfung vorn BILSTEIN-Federbeine mit härterer Dämpfung und höhenverstellbaren Federteilern hinten
630 CS – 633 CSI	FC 3	BILSTEIN-Federbeine vorn mit negativem Sturz und härterer Dämpfung, härtere Fahrwerksfedern vorn, BILSTEIN-Federbeine mit härterer Dämpfung und höhenverstellbaren Federteilern mit doppelt- konischen, progressiven Fahrwerksfedern hinten, verstellbare Stabilisatoren vorn und hinten
ALPINA-BREMSANLAGEN		
TYP	BREMSANLAGE	BESTANDTEILE DER BREMSANLAGE
520 / 525 I	C 1	Innenbelüftete Scheibenbremsen vorn (Ø 272/22), geänderte Leitbleche, neue Bremsbeläge und Bremsbacken mit geklebten Belägen hinten (Ø 250)
316 – 320	D 1	doppelt belüftete, gelochte Bremscheiben vorn, komplett mit Bremssattelverbreiterungssatz
320 I	D 2	doppelt belüftete, gelochte Bremscheiben vorn
2500 – 3,3 LI 2,5 CS – 3,0 CS 525 – 528	B 2	breitere, innenbelüftete Bremscheiben vorn (Ø 272/28); komplette verbreiterte Bremsättel, geänderte Leitbleche, neue Bremsbeläge vorn (nur für Fahrzeuge mit Radmutterzentrierung)
525 – 528 bis Baumanat 9/76	C 3	Innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten (Ø 272/22 vorn, Ø 272/19 hinten), 2 verbreiterte Bremsättel hinten, neue Bremsbeläge vorn und hinten
525 – 528 ab Baumanat 9/76	–	belüftete Bremscheiben hinten (Ø 272/19), verbreiterte Bremsättel, neue Bremsbeläge hinten
Für 6-Zylinder-Reihen in Vorbereitung	–	doppelt belüftete, gelochte Bremscheiben vorn (Ø 280/28)



Gutes Rad ist teuer

Als sich die Räder des Automobils zu drehen
begannen, waren es Speichenräder aus Holz,
wie man sie auch während der letzten 500 Jahre
mit nur geringfügigen Verbesserungen verwen-
det hatte. Der Vorgänger des Speichenrades
war das Vollscheibenrad mit Holzkeilbefesti-
gung und es wurde vom Speichenrad deshalb
abgelöst, weil dieses denselben technologi-
schen Zweck bei erheblich geringerem Gewicht
erfüllte.

Größte Errungenschaft der über
uns hereinbrechenden Massenproduktion von
Automobilen war die Wiedereinführung des
Scheibenrades anstatt des Speichenrades. Nur
einige exklusive Hersteller behielten sich mit
Drahtspeichenrädern und gaben ihren Kunden
einen Schlüssel zum Speichennachziehen mit.

Uns blieb es jedoch nicht ver-
borgten, daß die Aluminium-Gießtechnik seit der
Erfindung des Rades erhebliche Fortschritte
gemacht hatte und wir führten zum dritten Male
das Speichenrad beim Automobil ein, diesmal
aus Leichtmetallgüß.

Da sich diese klassische Form
des Rades nicht nur gießtechnisch gut produ-
zieren läßt sondern auch eine technologisch
optimale Materialausnutzung darstellt, sprich
hohe Festigkeit bei niedrigem Gewicht, fanden
sich natürlich bald Leute, die es für ökonomisch
sinnvoller hielten, das geistige Eigentum Dritter
zu benützen, um mittels mehr oder weniger

sklavischem Nachbau zu Ansehen und Wohl-
stand zu gelangen. Die ärgsten Auswüchse in
dieser Richtung verhindert unser Gebrauchs-
musterschutz.

Dabei ist für uns nicht alleine
die Tatsache ärgerlich, daß unsere gute Idee
hemmunglos kopiert wird, sondern daß diesen
Plagiaten ihre oft minderwertige Qualität nicht
auf den ersten Blick anzusehen ist. Im übrigen
vertrauen wir jedoch darauf, daß es immer
Leute geben wird, die um im Bilde zu bleiben,
lieber eine OMEGA made in Switzerland kaufen
als eine nachgemachte OMEGA made in Hong-
kong.

Gute Leichtmetallräder können
nun einmal nicht billig sein, da sie einen hohen
Fertigungs- und Prüfaufwand erfordern. Sie ha-

ben jedoch insbesondere bei Verwendung brei-
ter Reifen erheblich fahrdynamische Vorteile, da
sie bei gleicher Felgenbreite um einiges leicht-
er gebaut werden können als konventionelle
Stahlscheibenräder und damit das Gewicht der
ungefederten Massen an der Radaufhängung
verringern. Die Höhe der ungefederten Massen
ist entscheidend für die Auslegung von Feder-
ung und Dämpfung, wobei guter Fahrkontak-
t, verbunden mit gutem Komfort eben nur
durch geringe ungefederte Massen zu erreichen
ist. Darüber hinaus sorgten ALPINA-Leichtme-
tallräder auf Grund ihrer Form für verbesserte
Kühlung der Bremsen.

Für Wettbewerbszwecke haben wir dreiteilige
Leichtmetallräder entwickelt, wobei die Rad-
schüssel aus Magnesium besteht. Diese Wett-
bewerbsräder sind nicht nur für BMW, sondern
für alle Produktionsrennwagen geeignet. Sie
können in den Durchmessern von 13 bis 19"
und in den Breiten von 8 bis 15" geliefert
werden.

So gut dreiteilige Räder sich
für den Rennsport eignen – dort unterliegen
sie ständiger Pflege und Beaufsichtigung – so
ungeeignet sind sie für den täglichen Ge-
brauch, da sie der ständigen Wartung bedürfen
und nicht für die Verwendung mit Straßenreifen,
sondern ausschließlich für die Montage von
Rennreifen konstruiert sind.

Völlig ungeeignet sind dreitei-
lige Räder, wegen der Salzstreuung und der
damit verbundenen Elementbildung zwischen
Stahlschrauben und dem Aluminium, für den
Winterbetrieb.



Auch ein Leichtmetallrad.

ALPINA-Leichtmetallräder			
Modell	Felgendimension	zuläss. Reifengröße	Auflagen
BMW 316 – 320 I	5 1/2 x 13"	185/70 – 13	
	6 1/2 x 13"	185/70 – 13 *	* an der Hinterachse,
BMW 518 – 528	7 x 14"	195/70 – 14	gehärtete Hinterachs- wellen Ø 30 mm
BMW 630 – 633 CSI	7 x 14"	195/70 V	erforderlich
		205/70 – 14 H	
BMW 728 – 733	7 x 14"	205/70 – 14	

Druck-Sache

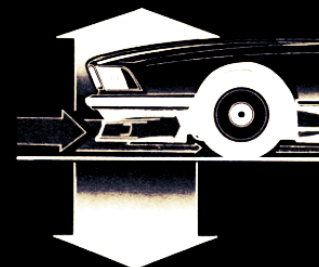


Im Automobilbau werden ständig Anstrengungen unternommen, die Fahrleistungen zu erhöhen. Dazu zählen auch Maßnahmen zur Verringerung des Fahrwiderstandes. Von den verschiedenen Komponenten des Fahrwiderstandes lassen sich durch die Technik nur zwei positiv beeinflussen, nämlich der Rollwiderstand und der Luftwiderstand. Bezüglich des Rollwiderstandes ist zu sagen, daß sich die heute verwendeten Kugellager kaum mehr wesentlich verbessern lassen, so daß die Hauptaufgabe hier der Reifenindustrie zufällt, die durch den Bau der – auf ALPINA-Fahrzeugen ausschließlich verwendeten – Gürtelreifen erhebliche Fortschritte gegenüber den früher verwendeten Diagonalreifen gemacht hat.

Für den Luftwiderstand ist das Produkt aus Luftwiderstandsbeiwert X projizierter Stirnfläche – ausschlaggebend. Die Verminderung der projizierten Stirnfläche wäre nur unter Inkaufnahme von Komforteinbußen, beispielsweise durch Verringerung der Kopffreiheit möglich. Die andere Komponente des Produkts jedoch, den Luftwiderstandsbeiwert, können wir durch aerodynamische Hilfsmittel, beispielsweise Front- und Heckspoiler verringern.

Ein richtig ausgebildeter Spoiler bewirkt bei gleicher Geschwindigkeit einen geringeren Leistungsbedarf und damit Benzinverbrauch, bzw. bei gleichem Leistungseinsatz eine höhere Endgeschwindigkeit. Die Wirkung der ALPINA-Frontspoiler kommt in diesem Sinne bei 200 km/h dem Einsatz von ca. 10 PS gleich.

Die Verminderung des Luftwiderstandsbeiwertes ist jedoch nicht die einzige Aufgabe der von uns hergestellten Spoiler. Durch den Frontspoiler kommt erheblich weniger Luft unter das Fahrzeug und die Luftströmung wird beruhigt. Diese dann weitgehend



laminare Strömung bewirkt unter dem Fahrzeug Unterdruck, der dem bei höheren Geschwindigkeiten auftretenden Vorderachsauftrieb entgegenwirkt. Dadurch wird eine geringere Aquaplaningempfindlichkeit erreicht und eine höhere Richtungsstabilität, insbesondere auch bei Seitenwind.

Selbstverständlich sind ALPINA-Spoiler so konstruiert, daß sie die Bremsenkühlung nicht beeinträchtigen.

Das Design der ALPINA-Frontspoiler kommt, in der Wagenfarbe lackiert und mit dem ALPINA-Dekoset versehen, am besten zur Geltung und verleiht dem Fahrzeug einen funktionell sportlichen Charakter. ALPINA-Frontspoiler gibt es für alle Typen der laufenden BMW-Produktion.



[illegible]

Sie offenbaren nicht nur die Identität des Autos sondern strecken die Linien-

Die Elemente des ALPINA-Dekoset bestehen aus hochwertiger Kunststoffolie, die farbecht, wetter- und benzinfest ist und bei Bedarf auch wieder entfernt werden kann. Der Dekoset kann mit Hilfe einer Verarbeitungsanleitung sowie allen benötigten Hilfsmitteln selbst aufgebracht werden und erspart

Die einzelnen Elemente des Dekosets können darüber hinaus mit feinen Goldstreifen eingefasst werden, was zwar mehr Arbeit bedeutet, andererseits aber das berühmte Tüpfchen auf dem i darstellt.

Individualverkehr

Aktion und Reaktion



Autofahren ist ein dynamischer Bewegungsablauf, der durch die auf das Fahrzeug einwirkenden Kräfte beeinflusst wird und deshalb ständiger Korrekturen, die meist aus dem Unterbewußtsein erfolgen, bedarf.

Das Fahrwerk gibt einen Großteil der Informationen über den Fahrzustand durch das Lenkrad und die Sitze an das Gleichgewichtszentrum des Fahrers weiter und deshalb sollten diese Teile die Information möglichst präzise weitervermitteln. Dadurch kann der Fahrer eine Aktion im Ansatz spüren und die Reaktion einleiten.

Feudale Plüschsitze sind als Informationsträger genauso wenig geeignet, wie Plastik-Lenkräder mit gehäkelten oder Lammfell-Überzügen.

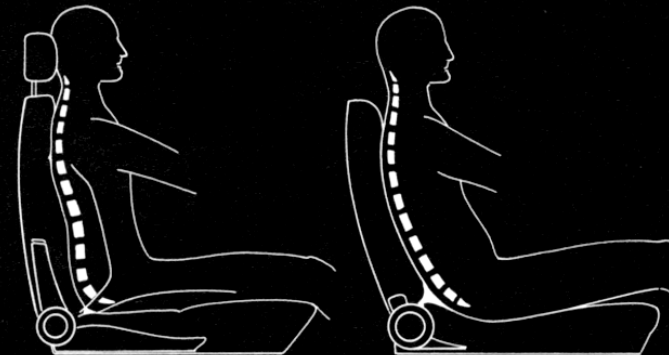
Sehr geeignet dagegen ist ein Leder-Lenkrad, mit dem Sie Ihren Wagen sicher im Griff haben. Der Vorteil unseres Leichtmetall-Lederlenkrades liegt neben seiner Griffsicherheit auch in seinem geringeren Gewicht und vor allem in der geringeren Massenträgheit, was dem Straßenkontakt und der Feinfühligkeit beim Lenken sehr zuträglich ist.

SPORTAUTO schreibt, das ALPINA-Lenkrad „sei ein Beispiel für den guten ALPINA-Geschmack“, obwohl es in geradezu

arroganter Schlichtheit glänzt. In Wirklichkeit glänzt es natürlich nicht, sondern ist mattschwarz eloxiert.

ALPINA-Sitze sind nach anatomischen Gesichtspunkten geformt und ermöglichen, besonders über lange Strecken, ermüdungsfreies Fahren. Dies resultiert aus der körpergerechten Stützung der Rückenpartie und einer gut geführten Auflage der Schenkel und der anderen zentralen Teile des Körpers. Die nachstehende Grafik soll Ihnen verdeutlichen, warum Sie nicht einmal beim Fernsehen oder ähnlich anstrengenden Tätigkeiten auf einen medizinisch gestalteten Sitzplatz verzichten sollten, schon gar nicht beim Autofahren.

Die Sitze sind mit schwarzem atmungsaktivem Wollstoff bezogen, der durch die optimistisch grün-blauen Streifen im ALPINA-Design belebt wird. Es gibt sie in zwei Ausführungen: Der Schalensitz gewährleistet bei geringer Komforteinbuße den besten Seitenehalt. Der Sportsitz bietet bei größerem Sitz- und Einsteigekomfort gute Seitenführung, seine Rücklehne ist bis zur Ruhelage verstellbar. Durch seinen doppelseitig rastenden Liegesitzbeschlag ist er sehr verwundungssteif. Sowohl der Fahrer-, wie auch der Beifahrersitz haben von beiden Seiten gut zugängliche Sitzlehnen-



Entriegelungen. Alle ALPINA-Sitze sind in Höhe und Neigung verstellbar und mit Kopfstützen auszurüsten. Für Fahrzeuge mit schwarzer Innenausstattung empfehlen wir Ihnen, auch die Rückbank in unserem Design beziehen zu lassen, was für alle Modelle der laufenden Produktion ebenfalls zu einem Festpreis von uns besorgt wird.

Information statt Intuition



Die erhöhte Leistung von BMW/ALPINA-Automobilen und deren Einsatz erfordert auch ein Mehr an Informationen über den technischen Zustand des Fahrzeugs. Diese Informationen verschaffen Ihnen zusätzliche Cockpit-Instrumente in ALPINA-Konsolen, die es für alle BMW-Modelle der laufenden Produktion gibt. Wir empfehlen Ihnen besonders die Überwachung von Öldruck, Öltemperatur sowie der Hinterachsöltemperatur.

ALPINA baut Automobile für einen Kreis von Individualisten, der sich durch Lebensstil und Unabhängigkeit von Mode- und Konsumtrends auszeichnet.

Es ist das Streben zum Besonderen, daß ALPINA-Fahrer veranlaßt, von billigeren und möglicherweise modisch viel aktuelleren Angeboten Abstand zu nehmen und der zeitlosen Qualität den Vorzug zu geben.

Deshalb erscheint es uns nur logisch und konsequent, das ALPINA-Angebot nicht auf den rein technischen Bereich zu beschränken, sondern ALPINA-Fahrern auch sinnvolle Accessoires mit auf den Weg zu geben.

Beispielsweise die ALPINA-Sportjacke, eine Ski-, Golf-, Tennis-, Langlauf-, Wander-, Motorrad-, Segel-, auf einen Drink

geh-, in den Boxen Warte- und Fahrer-Jacke, die aufwendig wie kaum eine andere Sportjacke verarbeitet ist. Grundfarbe Königsblau, eingearbeitetes ALPINA-Design in Leuchtgrün und Weiß, umrahmt von feinen Applikationen in der jeweiligen Kontrastfarbe. Die Jacke ist vollständig gefüttert, dabei angenehm leicht zu tragen; seitliche Stretcheinsätze sorgen für beste Bewegungsfreiheit, Kragen- und Ärmelbündchen sind innen mit Samt ausgeschlagen, die Reißverschlußgriffe tragen das ALPINA-Wappen auf echtem Silber.

Der Besorgnis, daß Freunde unseres Hauses in wärmeren Jahreszeiten nichts Angemessenes zu tragen hätten, sind wir mit ALPINA-T-Shirts begegnet. Sie sind in drei Größen (small, medium und large) in Weiß und

Schwarz erhältlich und zeigen jeweils in der Komplementärfarbe ein stilisiertes ALPINA-Renncoupé.

Wenn Sie sich jetzt wiederum zu leicht bekleidet vorkommen, haben wir in unserem Polohemd eine anspruchsvolle Alternative. Das ALPINA-Polohemd ist dunkelblau mit weißunterlegtem Kragen und einem kleinen gestickten ALPINA-Signet an der Brusttasche.

Eine praktische Einrichtung besonders bei Regen, aber auch gegen stärkere Sonneneinstrahlung ist der ALPINA-Regen/Sonnenschirm, ein sportlicher Stockschild in Königsblau, Leuchtgrün und Weiß mit einem Schallknopf-ähnlichen Palisander-Handgriff mit ALPINA-Wappen.



Identity

Das ALPINA Identityprogramm ist im Textilhandel nicht erhältlich, sondern wird nur über uns und uns verbundene BMW-Händler verkauft. Dadurch bleiben diese Artikel nur einem kleinen Kreis zugänglich und bewahren ihre Exklusivität, was sie wiederum mit dem übrigen ALPINA-Programm verbindet.





Änderungen die dem Fortschritt der Technik dienen, sowie Änderungen des Designs, behalten wir uns kurzfristig vor.

5/77