10 Okt. 1984 5,– DM

Sport fahrer

Das Motor-Magazin

Niederlande hfl 6,60
Luxemburg lfr 115,–
Frankreich FF 17,50
Spanien Pts 350,–
Österreich S 42,–
Belgien bfr 113,–
Schweiz Sfr 5,50
Italien L 4400

Wankel-Mazda mit Allrad und 300 PS

TUNING SPEZIAL

Alle tollen 3er BMW

Leistung, Handling, Optik auf 11 heißen Seiten

Das bringt der Auto-Herbst

Die Neuen auf einen Blick

Nostalgisch

Panther Kallista

JOURNAL BMW TUNING

Flotte Dreier

Früher war der BMW 2002 das Maß der Dinge für sportliche BMW-Fahrer. Heute nimmt der 3er noch eine wesentlich stärkere Position ein. Auf den folgenden zehn Seiten stellt SF vor, was die BMW-Tuner zu bieten haben

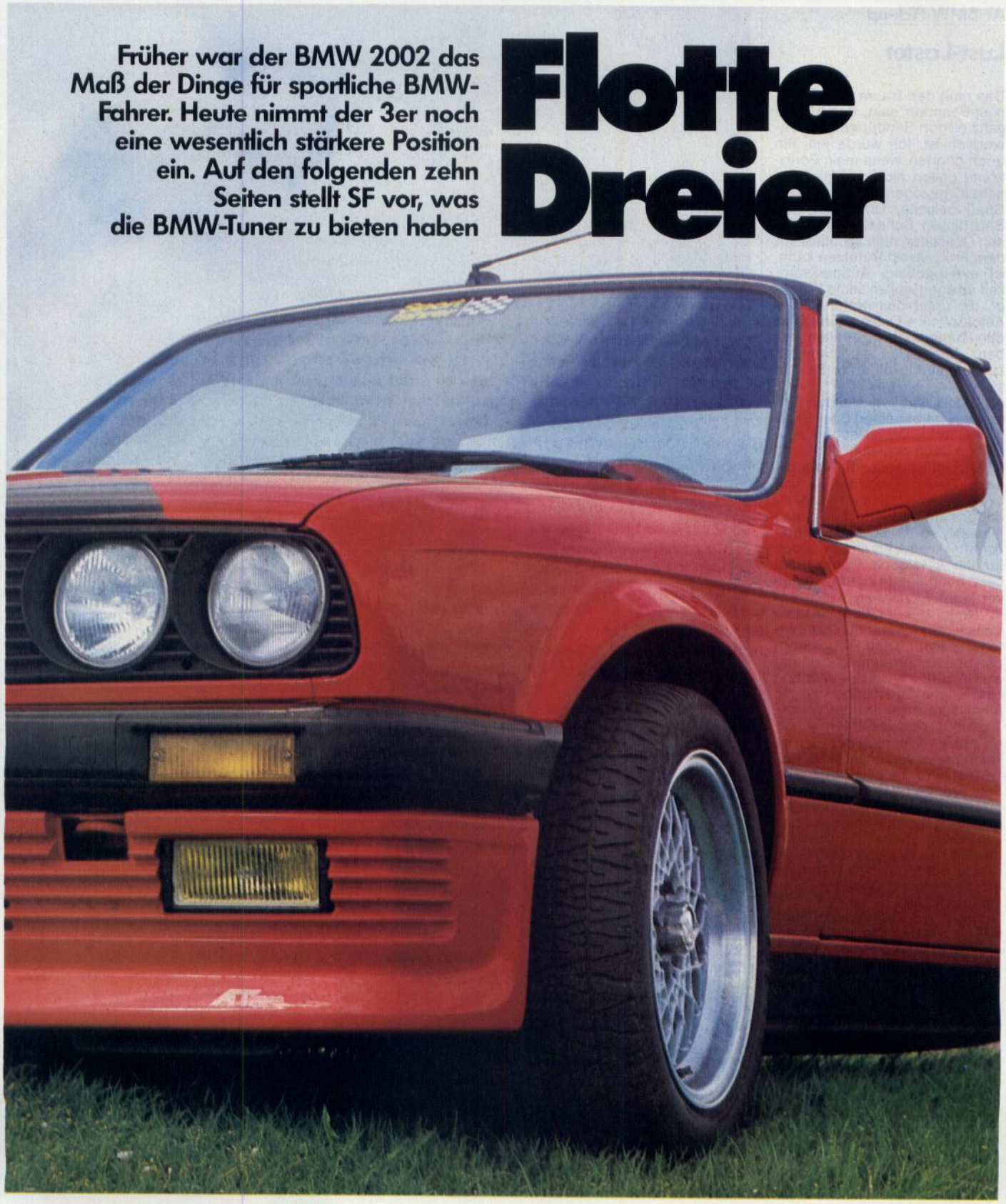


Foto: Hartmut Schubert

AT BMW Pick-up

Lust-Laster

Das muß der Traum des Paketpost-Beamten sein, der für die ganz eiligen Sendungen verantwortlich ist. Ich würde ihn ihm auch gönnen, wenn mein Portokonto davon nicht in Mitleidenschaft gezogen würde. Doch Spaß beiseite. Grund für den Bau dieses Schnellasters, dessen Qualitäten man allenfalls auf dem Freizeitsektor nutzen kann, ist eye-catching. Aufmerksamkeit erregen wollen seine Erbauer, die unter dem Namen AT – Autotechnik + Design Einzug in den Tuningmarkt gehalten haben. „Wir wollen damit unsere Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen."

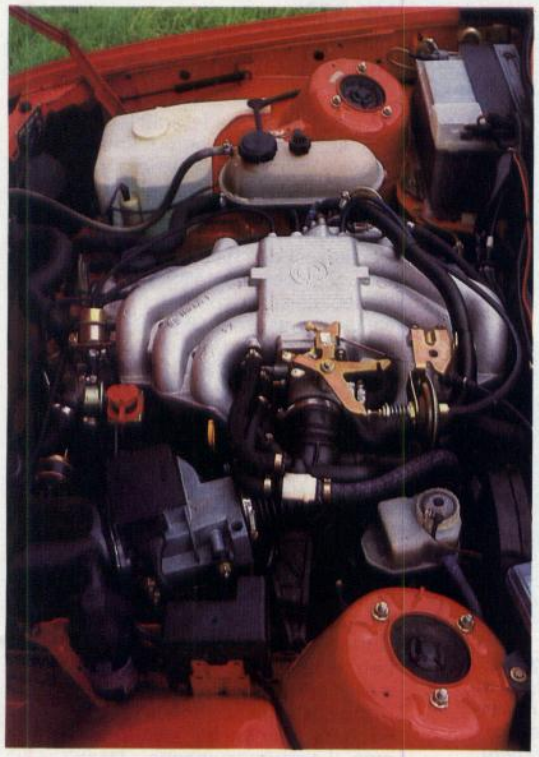
Als Basis wählten sie der Einfachheit halber einen Baur BMW 323i Cabrio. Da ist schon eine Menge Dach abgeschnitten, und außerdem ist dieses Fahrzeug – nach Baur's Eingriffen – von einer hervorragenden Verwindungssteifheit. Wenn man genau hinsieht, so ist diese Verwandtschaft klar zu erkennen. Doch für die AT-eigene Trennschere blieb noch genug zu tun. Ab den vorderen Sitzlehnen wurde bis in Höhe der Kotflügelansätze tabula rasa gemacht. Das hintere Gestühl samt Teppichboden und Kofferraumauskleidung wurde entfernt, und es entstand eine ebene Ladefläche, die mit Aluminium ausgekleidet wurde. Zwischen den B-Säulen wurde als oberer Abschluß der Fahrerkabine eine versenkbare Scheibe montiert, die allerdings beim Prototyp, den wir fuhren, in der Frontscheibe und im Rückspiegel unangenehme Spiegelungen verursacht. „Beim nächsten Wagen wird die Scheibe aus diesem Grund schräggestellt, dann ist dieses Problem beseitigt", verlautete bei AT.

Durch einen Zentralriegel kann die Heckklappe, in die bis auf die Blinkleuchten die hinteren Lampeneinheiten integriert sind, aufklappen. Zusätzliche Rückleuchten in den Stoßstangen verlangte der TÜV, damit man erforderlichenfalls auch mit geöffneter Heckklappe fahren kann.

Während sich im Innenraum ein Polsterer mit opulentem, farblich auffallendem Leder profilierte und dort von dem Lkw-Touch – als solcher ist das Lust-Transport-Gefährt zugelassen – aber auch gar nichts übrigließ, wurde in Sachen Motor und Fahrwerk auf Fremdes, Bewährtes zurück-

Oben: Im Hamburger Hafen wurde der Pick-up als Lastkraftwagen (so nennt man ihn auch in den Papieren) angesehen. Rechts: Ohne den hinteren Bügel wirkt der AT-BMW schöner

Fotos: Hartmut Schubert (4), Archiv



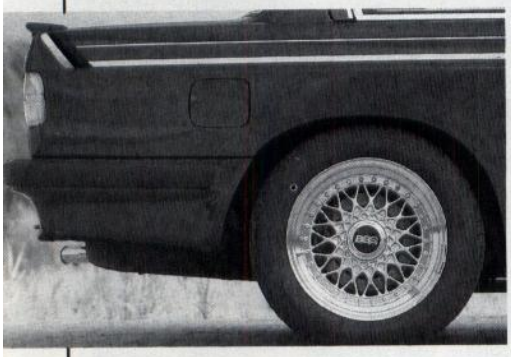
Links: Bei der Technik gingen die AT-Leute kein Risiko ein und installierten ein Triebwerk der Firma Hartge, das den „LKW" 205 km/h schnell machte. Unten: Im Innenraum durfte sich der Lederdesigner austoben. Auch auf diesem Gebiet zeigte die Firma AT, was sie zu leisten vermag

gegriffen. Unter dem Motto: Gelobt sei, was Hartge macht, wurde ein H 23 Motor mit 2,3 Liter Hubraum und 170 PS implantiert. 205 km/h Höchstgeschwindigkeit geht er, ohne zu murren.
Den Sprint auf 100 km/h schafft er in 8,4 Sekunden. Und das mit wirklicher Fahrfreude. Für die sorgt das ebenfalls von Hartge bezogene Sportfahrwerk mit Spezialfedern und Bilstein-Dämpfern und einer vorderen Stoßdämpferdomstrebe.
Zusammen mit den bemerkenswert angenehm aufgefallenen Goodrich Reifen der Größe 205/50 VR 15 ergab sich ein neutrales Fahrverhalten, das mit steigender Geschwindigkeit zu einem leichten, gut beherrschbaren Untersteuern tendierte.
Gut in das Bild des Anmachers passen die siebenzölligen BBS-Leichtmetallfelgen. Weniger gut dagegen der hinten freistehende überrollbügelartige Surfbrettträger, der abnehmbar ist. Hübsch ist die angedeutete Reling längs der Ladefläche. Damit der Schofför an seinem Arbeitsplatz nicht allzusehr ins Schwitzen gerät, wurde das Baur'sche Targadach belassen, das übrigens in einer Klappe auf dem Boden der Ladefläche untergebracht werden kann.
Setzt man den Preis von 80 000 Mark und die Ladekapazität von ein paar Zentnern in Relation, so wäre beispielsweise der schnelle Transport der immer gierig erwarteten ersten Flaschen des Beaujolais primeur aus der französischen Metropole an den Rhein – da wird von den Fans hoch gewettet, wer die erste Bouteille hat – die richtige Lustaufgabe. Vielleicht probiert's ja mal jemand.

Kelleners 323i

Starke Beiträge

Auch im Tuninggeschäft versucht der noch immer schnelle Tourenwagenpilot zusammen mit Partner Böhm die „Nas" vorn zu haben. Und mit seinem 242 km/h schnellen K3 – einem 3er BMW mit 218 PS starkem 3,5-Liter-Serienmotor, 5er-Sportgetriebe, Spezialfahrwerk, 7 × 15 BBS-Alufelgen mit 195/205/50 VR 15-Bereifung und Spoilerwerk – gehört man unzweifelhaft zu den ganz Schnellen im Lande. Wem diese 60 000-Mark-Schwelle zu hoch ist, kann es mit dem KS1 etwas weniger vehement, aber auch 20 000 Mark preisgünstiger haben. Der KS1 basiert direkt auf dem BMW 323i, dessen Motor durch tiefgreifende Änderungen (Bearbeitung der Kanäle, 282-Grad-Nockenwelle, Verdichtungserhöhung auf 10,3:1, und Doppelrohrauspuffanlage) 170 PS abgibt und via Fichtel & Sachs Sportfahrwerk und 195-er-Reifen und 7 x 15 BBS-Felgen auch auf die Straße bringt. Im Preis enthalten sind Sportsitze für Fahrer und Beifahrer. Der KS1-Umbausatz und das Karosseriekit sind auch einzeln zu haben.
Einschließlich TÜV-Eintragung rüsten Böhm + Kelleners Ihren 323i innerhalb zweier Arbeitstage auf 170 PS um. Je nach Alter des angelieferten Motors betragen die Kosten zwischen zirka 6000 und 7000 Mark. Der Karosseriebausatz (Spoilerstoßstange, Seitenschweller und Heckabschluß) erfordert 1425 Mark und der Heckspoiler zusätzliche 198 Mark. Für das Fahrwerk müssen Sie 1412 Mark aufwenden.



Oben: Eigene Wege ging Rudi Hupfeld. Er verpaßte dem 3er schön gestylte Kotflügelverbreiterungen und brachte auch ein Achtzoll-Fahrwerk durch den TÜV. Links: Im Innenraum beschränkte Hupfeld sich auf Zusatzarmaturen

Fotos: Wolfgang Rempath

Hupfeld 323i

Heißer Hesse

Große Namen bedeuten auch im Tuninggeschäft einen gewissen Prestige- und Vertrauensvorschuß. Gegen Namen wie Hartge, Alpina oder Zender tun sich weniger bekannte Firmen oft schwer. Und das im Prinzip ohne vernünftigen Grund. Wie zum Beispiel Rudi Hupfeld aus Malsfeld beweist.

Seine 3er Kreation, die nach eigenen Entwürfen entstand, läßt das Auto recht sportlich aggressiv erscheinen.

Der Gesamtumbau, für den Hupfeld 12 700 Mark einschließlich Mehrwertsteuer verlangt, besteht quasi aus zwei Paketen. Zunächst die Abteilung Karosserie: Der Bausatz umfaßt eine vordere Spoilerstoßstange, vier Kotflügelverbreiterungen und die Heckschürze.

Sämtliche Teile sind aus Gfk und machen den Eindruck einer ordentlichen Fertigung.

Auffallendstes Merkmal des Fahrwerks sind die dreiteiligen BBS-Leichtmetallfelgen der Größe 8J x 15 Zoll, die mit Dunlop-Pneus der Abmessungen 225/50 VR 15 bestückt sind. Unter dem Blech ist es nicht weniger interessant: Speziell abgestimmte Federbeineinsätze vorn von Bilstein und ebensolche hinteren Dämpfer, dazu kürzere Spezialfedern, die den Wagen um reichlich drei Zentimeter tiefer kommen lassen. Um der Kurvenneigung weiter entgegenzuwirken, montiert Hupfeld an Vorder- und Hinterachse verstärkte Stabilisatoren. Schließlich werden noch zur Festigung der Gesamtstabilität des Fahrzeugs vorn und hinten Stoßdämpferdomstreben, die einstellbar sind, eingebaut.

Federn und Dämpfer sind im übrigen auch gesondert zu haben, Preis 1800 Mark.

Gleiches gilt für die Stabis, die 700 Mark kosten, und die Domstreben, die einzeln mit 550 Mark zu Buche schlagen.

Während im Gesamtpreis die Montagekosten eingeschlossen sind, geht die Lackierung extra. Dazu Rudi Hupfeld: „Die Leute haben oft so ausgefallene Wünsche, daß bei der Lackierung für jeden speziellen Fall gesondert kalkuliert werden muß. Wir können aber auch die ausgefallensten Wünsche erfüllen."

Das kann Hupfeld nicht nur bei der Lackierung. Selbstverständlich sind über ihn auch Dinge wie Sportsitze, Konsolen, Zusatzinstrumente, wie auch komplette Lederausstattungen zu beziehen.

Sein 3er-Beitrag sah nicht nur gut aus, sondern ließ sich auch angenehm bewegen. Die Fahrwerksabstimmung zeigte sich durchaus straßentauglich, keineswegs knüppelhart, wie der optische Eindruck vielleicht vermuten läßt. Rundherum eine gelungene Operation.

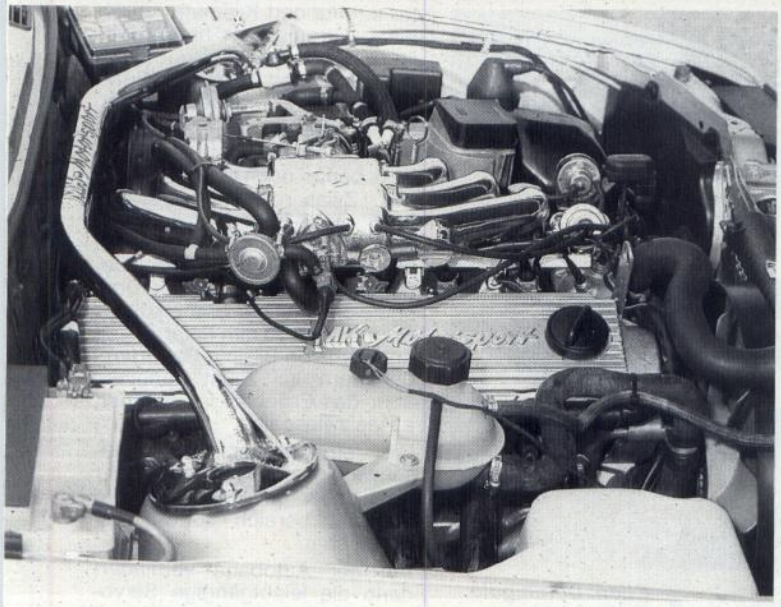
MK 323i

Kraftbetont

Die Tachometernadel schlägt bis 230 km/h aus, wenn Michael Krankenbergs Top-Dreier mit Vollgas über die Autobahn getrieben wird. Mit 200 PS, die aus 2,7 Litern Hubraum produziert werden, ist das gewiß kein Wunder. Zu bewerkstelligen wäre dieses Leistungspotential ohne weiteres aus dem BMW-Serienmotor-Baukasten, doch MK rüstete den kleinen Sechszylinder des Dreier auf. Mit tiefen Eingriffen in die Mechanik, versteht sich.

So ergibt sich der Hubraumzuwachs durch Erweiterung der Bohrung und der Verwendung spezieller Mahle-Kolben. Der Zylinderkopf wird bearbeitet, die Verdichtung erhöht, die Ventilquerschnitte vergrößert und die Einspritzanlage den veränderten Gegebenheiten angepaßt. Neben einer schärferen Nockenwelle sorgt nicht zuletzt eine Doppelrohrauspuffanlage mit Fächerkrümmer für den enormen Leistungszuwachs. Dazu kommen Maßnahmen, die die Standfestigkeit des Triebwerks erhöhen, wie Ölkühler, vergrößerte Alu-Ölwanne und ein Ölhobel. Komplett im Tausch kostet solch ein Kraftpaket reichliche 15 000 Mark. Für diesen gewiß nicht geringen Betrag werden die Mehr-PS aber auch optisch dargestellt. Ansaugbrücke und Fächerkrümmer sind poliert und verchromt, und auch der Ventildeckel strahlt Kraft aus.

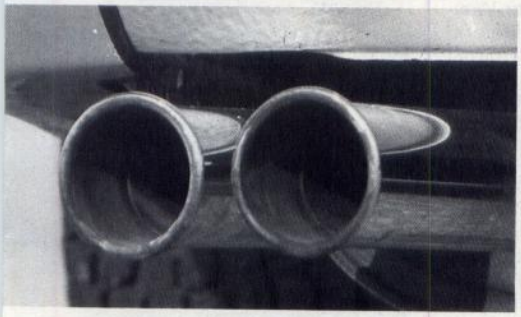
Das Fahrzeug duckt sich förmlich auf den Asphalt. Dies ist das Ergebnis des eingebauten MK-Fahrwerks. Auch hier spart Krankenberg nicht: Speziell abgestimmte Bilstein-Federbeine und -Dämpfer, kürzere Federn mit härterer Kennlinie, Federbein- bzw. Stoßdämpfer-Domstreben vorn und hinten, verstärkte Stabis und härtere Gummilager sind viel Aufwand, der sich aber in einem schienengleichen, neigungsarmen, sportlichen, aber nicht unkomfortablen Fahr- und Federungsverhalten bezahlt macht. Die bis dato von MK verwandten BBS-LM-Räder 7 × 15 *Zoll mit Reifen* der Größen 195 bis 225/50 VR 15 bestückt, werden in Kürze von MK-Alufelgen mit einem eleganten Speichendesign und Michelin-Reifen in vergleichbaren Größen abgelöst. Sportfahrer fuhr eine solche Versuchsausführung. Sie gefiel durch niedriges



Abrollgeräusch, verbesserten Komfort und gute Regeneigenschaften. Einschließlich Montage kommt so ein Fahrwerksumbau auf rund 6500 Mark.

Wünsche nach aufgewerteter Optik verhallen bei MK auch nicht ungehört. Da gibt es den markanten Frontspoiler, der uns allerdings überdimensioniert scheint, Seitenleisten mit hinteren Ecken und einen dezenten Heckspoiler. Die MK-Karosserieteile sind sehr paßgenau aus GfK-Material hergestellt und werden in Krankenbergs Auftrag von der Badischen Waggonfabrik Rastatt, die immerhin die Porsche-Rennwagen-Karossen baut, gefertigt. Die Rundumbeplankung mit Lackierung und Montage beläuft sich auf 2200 Mark. Mit wünschenswerten Serienextras, Sportsitzen, Lederlenkrad, Zusatzarmaturen und Stereoanlage überschreitet solch ein Komplett-Kraft-Dreier locker die 60 000-Mark-Grenze. Weitere 15 000 Mark werden fällig, wenn als Basis für solch einen Umbau ein Bauer 323i Cabrio genommen wird. Cabriotypische Verwindungsängste sind bei diesem Fahrzeug völlig fehl am Platze. Es wird mit der Mehrleistung und der Fahrwerkshärte problemlos fertig. Das Auto ist in dieser Version zwar kein Ausbund an Schönheit, aber ein absolut gebrauchstüchtiges Gefährt für den leistungsbewußten Frischluftfan.

Selbstverständlich gibt es bei MK auch eine niedrigere Einstiegsschwelle. Für 6000 Mark ist ein 175-PS-Triebwerk zu haben, oder für 2500 Mark sorgen Fächerkrümmer und optimierter Auspuff für zwölf PS Dampfzuwachs. Ebenso sind auch Karosserie und Fahrwerksteile einzeln zu haben.

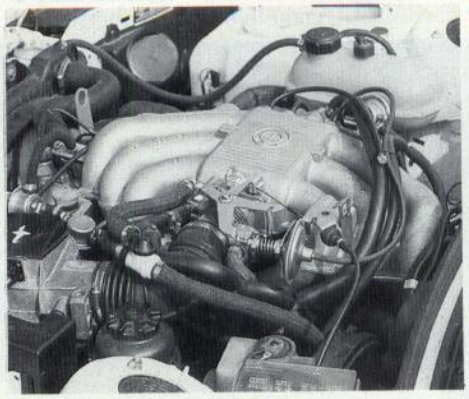


Ganz oben links: ***„Kraft und Herrlichkeit", so wirkt der Motorraum des MK-BMW.***
Links Mitte: ***Das Sportlenkrad darf nicht fehlen.***
Darunter: Der Auspuff macht dem Hintermann die Kraft deutlich.
Links: Als neueste Kreation überarbeitete Michael Krankenberg ein Baur-Cabriolet und pflanzte diesem MK-Technik ein.
Oben: Der Spoiler schien uns etwas überdimensioniert. Von seinen früher extrem harten Fahrwerken wechselte Krankenberg jetzt zu mehr Komfort

Friedrich 323i

Der Sparsame

Eine neue Kurklinik für 3er-BMWs hat in der Oberpfalz, genauer gesagt in Weiden, aufgemacht. Bei der Firma Auto-Friedrich KG wird eine Doping-Variante des 323i aufgeboten, die unter den Händen von Albrecht Hör entstanden ist.
Als Besonderheit weist der Friedrich-3er den ETA-Motorblock mit 2674 ccm Hubraum auf. Daraus lassen sich mit einer anderen Nockenwelle, anderen Kolben und einer Sportauspuffanlage beachtliche 185 PS holen. Auch das Drehmoment von 250 Nm bei 4000 U/min kann sich sehen lassen.
Dementsprechend munter geht es voran. Als Folge des größeren Hubraums kommt der Friedrich-BMW schon bei niedrigen Drehzahlen schnell in Schwung und erreicht die 100-km/h-Marke schon nach 7,5 Sekunden.
Trotz großer Spoiler und Breitreifen kann der Oberpfälzer auch im Kapitel Höchstgeschwindigkeit ein gewichtiges Wörtchen mitreden. 222 km/h sind auch absolut betrachtet ein sehr guter Wert.
Dabei gibt sich das Auto im Spritkonsum recht verhalten.
Durchschnittlich flossen im Test über eine Strecke von rund 2800 Kilometern nur knapp zwölf Liter auf hundert Kilometer durch die L-Jetronic, was hauptsächlich aufs Konto des bulligen Drehmomentes und des langen Fünfganggetriebes gehen dürfte.
So erfreulich der Friedrich-BMW sich motorseitig gibt, das Fahrwerk bedarf noch einiger Feinarbeit. Zwar rollt das Auto auf 7x15" BBS-Rädern mit Pirelli P7-Reifen der Dimension 195/50 und 205/50 VR 15, eine auch bei der Konkurrenz durchaus übliche Kombination, ist mit kurzen Sportfedern 30 mm tiefer gelegt und wird von Bilstein-Gasdruckdämpfern im Zaum gehalten, aber das Ergebnis ist dennoch etwas zwiespältig.
Die erreichbaren Kurvengeschwindigkeiten sind zwar sehr hoch, aber das Fahrzeug wird im Grenzbereich schwer beherrschbar.
Auf der Autobahn verhindert dann die leichtgängige Servolenkung im Zusammenhang mit der Breitbereifung ein wirklich entspanntes Fahren. Äußerlich gibt sich der Friedrich-3er branchenüblich aufgepeppt, wobei die Optik immer eine Frage des Geschmacks ist. Die Einstandspreise für das Friedrich-Mobil halten sich in Grenzen. Das wirklich erfreuliche Triebwerk kostet im Tausch, komplett mit Montage 10 796 Mark, für den Fahrwerkskit sind inclusive Radsatz 4066 Mark zu bezahlen und das Spoilertuning schlägt mit 2081 Mark zu Buche.



Oben: Durch gute Fahrleistungen wußte der 3er von Friedrich zu überzeugen, wobei das Fahrwerk noch optimiert werden müßte. Links: Der Motor wurde von Hör-Motorsport entwickelt und leistet 185 PS

AHG-328

Kraftprotz mit Serientechnik

Zur Philosophie des Autohauses AHG in Bielefeld gehört es, Tuningmaßnahmen möglichst unabhängig voneinander vom TÜV absegnen zu lassen. Der Kunde ist dadurch nicht an ein Komplettangebot gebunden, sondern kann sich sein Auto so individuell wie möglich zusammenstellen.
Derzeit gibt es bei den Westfalen Motortuning für den kleinen BMW in drei Leistungsstufen: 170 und 180 PS aus 2,3 Liter Hubraum. Die beiden Aggregate sind konventionell getunt und zeichnen sich durch Agilität und Drehfreude aus.
Interessanter schien uns aber der Dritte im Bunde: 192 PS und 2800 ccm Hubraum sind die Eckdaten. Wer nun heftigste Eingriffe in das Motorinnenleben als Voraussetzung dafür erwartet und bange Vorahnungen über die Zuverlässigkeit hegt, der sei beruhigt. Das Triebwerk ist nichts anderes als ein serienmäßiger 528i-Motor, dem durch eine Sportauspuffanlage zusätzliche acht Pferdestärken entlockt werden.
Natürlich gibt es einige Probleme, den großen Motor im 3er unterzubringen. Neue Aufhängungen müssen konstruiert werden, der Block muß geneigt und so weit als möglich nach hinten gesetzt werden. Wegen des höheren Gewichtes sind stärkere Federn vonnöten.
Man legte jedoch Wert darauf, möglichst viele BMW-Originalteile zu verwenden. So stammt das Getriebe vom 528, der Wasserkühler aus der 7er-Reihe und auch die Hinterachse ist direkt vom Werk.
AHG sieht die Domäne ihres „328" übrigens eher auf dem Gebiet der kompakten, sportlichen Reisewagen als bei den extremen Kurvenkünstlern. Das von uns gefahrene Exemplar bestätigt diese Einschätzung.
Ausgestattet mit dem Fünfgang-Sportgetriebe hat man es auf der Autobahn nur in Ausnahmefällen nötig, die längste Stufe zu verlassen. Souveränität ist das richtige Wort dafür. Das elastische, hubraumstarke Triebwerk glänzt mit einer überzeugenden Leistungsabgabe. Die Beschleunigung von Null auf 100 km/h wird in rund sieben Sekunden

Fotos: Bettina Rausch (4), Matthias Schult (2), Archiv

Kissel 323i

Nicht nur Äußerlichkeiten

Aus eigener Produktion bietet Kissel eine Spoilerstoßstange, die mit oder ohne Ausschnitte für die Nebellampen geliefert werden kann. Als besonderen Service versteht das Darmstädter Unternehmen die Liefermöglichkeit der Spoilerstoßstange fix und fertig in der entsprechenden Wagenfarbe lackiert. Darüber hinaus enthält der Kisselkatalog praktisch ausschließlich Handelsware – viele Dinge, die das 3er-Fahren schöner machen – wie Alufelgen, einen Doppelscheinwerfergrill, verchromte Radlaufleisten, Karosserieteile-Sets von BBS, Kamei und Zender, VDO-Zusatzinstrumente, Federbeinbrücken, aber auch ein Koni-Sportfahrwerk (Federn und Dämpfer), Lederlenkräder und auch Sportsitze.

Nicht ganz abseits steht auch der Motor. Hierfür gibt es Nokkenwellen von 284 bis 336 Grad, verstärkte Ventilfedern 42er Einlaß- und 36er Auslaßventile mit geänderten Sitzringen. Für besonders Sicherheitsbewußte werden schlußendlich auch Heigo-Überrollkäfige und -bügel und Halon-Feuerlöscher angeboten.

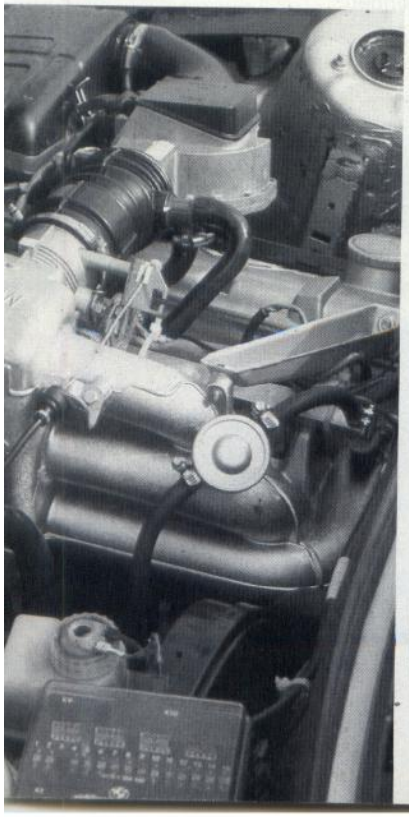
Rappold Cabrio

Oben ganz ohne

Cabriofreaks werden es als rechten Jammer empfinden, daß ein Frischluftauto nicht werksseitig und damit halbwegs preisgünstig lieferbar ist. Das Karosseriewerk Rappold, das schon in den 50er Jahren mit dem Bau der Veritas Renn- und Sportwagen von sich reden machte, erfüllt diesen Wunsch zum zwar gerechtfertigten, aber dennoch saftigen Preis von 25 000 Mark, wobei für ein Hardtop weitere 5000 Mark notwendig sind. Rappolds Arbeit macht einen soliden Eindruck, wobei die Verdeckkonstruktion und -optik starke Anklänge an den Mercedes SL zeigen. Um die durch den Dachverlust verlorene Stabilität wiederzuerlangen, wurden umfangreiche Verstärkungen im Bereich der Bodengruppe und in den Radhäusern vorgenommen. Die Innenausstattung ist in Velours oder Leder zu haben, und zur Erhöhung der Fahrfreude spendierte man auch noch ein sportlich straffes Fahrwerk.

Erste Fahreindrücke zeigten, daß die Rappold'sche Operation gelungen ist. Die Verdeckbetätigung funktioniert einwandfrei und Verwindungserscheinungen machen sich ebenfalls nicht unangenehm bemerkbar.

Für ein Auto, das auf 323i-Basis an die 60 000-Mark-Grenze stößt, Selbstverständlichkeiten.



Oben: Der AHG-3er zeichnet sich durch eine eigenwillige Heckklappe aus. Links: Der Frontspoiler wirkt wie die Schaufel eines Schneepflugs. Dahinter versteckt sich allerdings optimale Technik, die aus der BMW-Serie stammt

abgehakt und die Höchstgeschwindigkeit liegt bei über 225 km/h.

Natürlich kann der „328" aufgrund seines schweren Gewichtes auf der Vorderachse nicht so kurvengierig sein wie seine Halbgeschwister. Er gibt sich von Haus aus untersteuernd, aber bei Bedarf läßt sich ja entsprechend Leistung an die Hinterachse verlegen.

Der AHG 328 ist kein Discountangebot, allein Motor und Getriebe kosten komplett 17 670 Mark, und für 7 und 8' BBS-Räder mit 205- und 225-Serie-50-Reifen müssen beispielsweise knapp 4100 Mark bezahlt werden, aber der gebotene Gegenwert schlägt stark auf der Aktiva-Seite zu Buche: Leistung, Alltagstauglichkeit, Zuverlässigkeit und nicht zuletzt die Gewißheit, bei einem möglichen Defekt jede beliebige BMW-Werkstatt aufsuchen zu können, wo alle Ersatzteile im Lager sind und nicht wochenlang auf Sonderanfertigungen gewartet werden muß.

JOURNAL BMW TUNING

EBS 335i

Der Breyte

Edmund Breyton gehört wahrscheinlich noch nicht zu den bekannten Namen im Tunergewerbe.
Doch sein EBS 335i könnte dem kurzfristig abhelfen. 250 PS aus einem 3,5-Liter-Triebwerk wird schon von Hartge angeboten, doch EBS sprengt die bisher straßenübliche Breite des Fahrwerks mit acht-, auf Wunsch hinten auch neunzölligen BBS Dreiteilfelgen, auf denen vorn 225/50 VR 16 und hinten 245/45 VR 16 Reifenwalzen aufgezogen sind. Natürlich sorgen auch Spezialfedern und -dämpfer, Stabis und eine Federbeinbrücke für satte Straßenlage.
Beeindruckend ist aber, wie ansehnlich das breite Fahrwerk verpackt ist. Vorn gibt es komplett neue Kotflügel, hinten Seitenwände. Das wird abgerundet von Frontspoiler, Schwellerleisten und Heckschürze. Schönheit und Technik haben ihren Preis. Der Motorumbau kostet 25 000, der Karosseriebausatz 6500 und das Fahrwerk 13 300 Mark. Im EBS-Programm gibt's aber auch Preiswerteres.

Henzler 323i

Der Hubraumriese

Der Ex-Rennfahrer Helmut Henzler drängt seit einiger Zeit mit einem auf Qualität ausgerichteten, im Design aber etwas gewöhnungsbedürftigen Programm auf den Markt. Spitzenprodukt ist der Henzler Ultra 3,6. Für 62 000 Mark erhält man 242 PS aus 3541 ccm, dazu ein Koni Sportfahrwerk mit 7 x 14 LM-Rädern und 225/60 VR 14 Reifen.
Auch fehlt nicht eine Rundumbeplankung mit Front- und Heckspoiler, Seitenleisten, Heckschürze und Rechteck-Doppelscheinwerfergrill. Den Zeichen der Zeit folgend, sind die Karosserieteile aus PU-RIM gefertigt. Die meisten Teile aus dem Henzler'schen Angebot können auch einzeln bezogen werden.

Hartge 323i

Komplettes Programm

Zusammen mit ihrem Vertriebspartner Kohl Automobile, Aachen, haben die beiden Brüder aus Beckingen an der Saar es am ehesten geschafft, am Image des BMW-Gottes Alpina zu kratzen. Wenn man heute sagt, man fährt einen Hartge, dann nicken die Stammtischbrüder schon mit gewisser Ehrfurcht. Dabei blieb die Einstiegschwelle marktpolitisch klug, niedrig.
So gibt es beispielsweise für den 320-6 für 2850 Mark eine Weber Dreifach - Doppelvergaseranlage, mit der 135 Pferde insgesamt mobilisiert werden, mit zusätzlichen Fächerkrümmer werden es deren 150. Aushängeschilder sind jedoch die Typen H23 (2,3 Liter 170 PS), H26 (2,6 Liter 190 PS), beides sind Komplettfahrzeuge mit Spoiler und Fahrwerksoptimierung.
Immerhin sind auch Umbauten angelieferter BMW 323i möglich, obwohl für Umbauten eigentlich der Bausatz H3 (2,3 Liter 180 PS) zum Preis von rund 5300 vorgesehen ist. Darüber hinaus gibt es bei Hartge alles nur Denkbare, was das Herz des Dreier-Fahrers erfreuen könnte: Von der Vierkolben-Spezialbremsanlage über den 50 Liter Zusatztank, verschiedene Auspuffanlagen, Räder, Reifen, Lederlenkräder, Zusatzinstrumente bis zur Armbanduhr, mit der Sie auch ohne Auto die Verbundenheit zum Hause Hartge demonstrieren können.

Fotos: Rempath, SF

JOURNAL BMW TUNING

Kamei X1

Schönheit mit System

Trotz seines individuellen Stylings wird Ihnen der X1 des öfteren begegnen. Dabei werden die Abstriche, die sie bei größeren Serien in puncto Individualität machen, gewöhnlich auf der Preis- und der Paßgenauigkeitsseite versüßt. Das komplette X1-Programm besteht aus Frontspoiler, Seitenschürzen, Heckschürze, Heckspoiler, Sprint-Decco-Set und einem Lederlenkrad. Alle Teile sind einzeln – nur über den einschlägigen Handel – lieferbar und können auch jedes für sich montiert werden. So ist es auch bei normalem Geldbeutel möglich, Stück für Stück aus seinem 3er-BMW einen X1 zu machen. Der Erfolg von Kamei beruht nicht zuletzt darauf, daß mit Augenmaß beim Preis und Design gearbeitet wird. So ist bei Verwendung dieses Bausystems nicht die geringste Einschränkung der Straßentauglichkeit vorhanden.

Vestatec 323i

Preiswerte Lösung

Die Individualisierung eines 3er-BMW muß nicht gleich ein Loch von ein paar tausend Mark in den Geldbeutel reißen. So hat Vestatec den für praktisch jeden erschwinglichen Karosserieluxus auf seine Fahne geschrieben. Die vorwiegend aus PU-RIM oder PU-Schaum bestehenden Teile kosten: Der Frontspoiler 272 Mark, der Heckspoiler 228 Mark, die Heckschürze 314,50 Mark und der Satz Schwellerleisten 387 Mark.

Zum Dumping-Preis von 1280 Mark wird ein Fahrwerksatz, bestehend aus Federn und vorderen Dämpfer-Patronen sowie hinteren Stoßdämpfern, vertrieben. Leichtmetallräder eigenen Designs runden das Angebot ab. Die 7 x 15 Zoll-Felge kostet 445 Mark. Für den Innenraum ist eine lederbezogene Radiokonsole lieferbar und eine drahtlose Radiofernbedienung, die in die Lenkradmitte integriert ist.

Alpina B6/C1

Klassenprimus

Am zügigen Absatz allein seiner Identity-Kits, jenen gold- oder silberfarbenen Dekorstreifen, sieht Burkard Bovensiepen („Nennen Sie mich bloß nicht Tuner!"), daß er mit seiner Marktstrategie absolut richtig liegt. Seine Fahrzeuge auf Dreier-Basis, der Alpina C 1 und der B 6, sind auch im Gehirn der Käufer eigenständige Automobile. Nicht nur präzise gefertigt, eben auch entsprechend teuer. Und die günstigste Möglichkeit, seinen Dreier in einen „Alpina" zu verwandeln, ist der fast 350 Mark teure Klebestreifen.

Fotos: Rempath (3), SF (2), Hellgut

Zender 323i

Schick in Schale

Als einer der Großen der Branche, bietet Zender ein komplettes Karosserie- und Fahrwerksprogramm für die 3er-Serie. Beginnend beim Frontspoiler bis zum vierteiligen Heckflügel über Kotflügelverbreiterungen, einfache Seitenleisten und solche mit integriertem Flankenschutz, dazu eine Heckschürze, aber auch Windsplits und Dekorsets umfaßt die Palette der Karosserie-Individualisierung. Die Produktionszahlen des Hauses erlauben die Herstellung der Teile aus PU-Schaum oder PU-Rim, was die Haltbarkeit und Unempfindlichkeit wesentlich erhöht. Probleme bei der Lackierung gibt es auch nicht, da die Teile dampfentfettet und grundiert sind. Auch ein in Zusammenarbeit mit Koni entwickeltes Fahrwerkskit mit kürzeren und härteren Federn ist lieferbar, das den Zender-3er bis zu vier Zentimeter tiefer einherrollen läßt. 7 x 15 Zoll Aluminium-Felgen eigenen Designs runden das Fahrwerksprogramm ab. Während man bei Zender – bis dato jedenfalls – Motoren unbehelligt läßt, ist es möglich, sich seinen 3er-BMW von Zender praktisch nach Maß verschönern zu lassen. Opulente Lederausstattungen oder Veloursinterieurs sind für Zender ebensowenig ein Problem wie Konsolen, Lederlenkräder und ausgefallene Sonderlackierungen. Alles nur eine Frage des Geldbeutels, aber guter Geschmack kostet halt Geld.

Doch wer nicht zwischen 45 000 und 70 000 Mark für einen kompletten Alpina ausgeben kann, findet im Katalog des Hauses auch günstigere Dinge, mit denen er sich langsam an den Thron des BMW-Fahrens in seiner schönsten Form heranarbeiten kann. Für weniger als einen halben Tausender gibt's den Frontspoiler, für nicht einmal anderthalb das Bilstein-Alpina-Fahrwerk. Zu den Rennern des Alpina-Programms gehören die Leichtmetallräder mit dem schon klassischen Speichendesign.
Bovensiepens Erfolg beruht nicht nur auf der unzweifelhaften Qualitätsarbeit, die er liefert. Er verkauft gleichzeitig auch seine Philosophie vom Fahren mit handlichen, leistungsstarken, trotzdem wirtschaftlichen, sportlich-dynamischen Luxusautos.

Schnitzer 323i

Turbopferde

Schon seit vielen Jahren beschäftigt sich Schnitzer in Freilassing nicht nur mit der Vorbereitung von Rennfahrzeugen, sondern auch dem Straßentuning. Wobei natürlich der Schwerpunkt der Arbeit auf Leistungssteigerung und Fahrwerk liegt. Selbstverständlich sind bei Schnitzer auch Sportsitze und Spoilerwerk zu haben, ebenso wie Komplettautos.
Furore machte er mit seinem Schnitzer-BMW 323 Turbo. Mittels Abgasturbolader bringt es das 2,3-Liter-Einspritztriebwerk auf 218 PS, was zu reichlichen 230 km/h Spitzengeschwindigkeit und zu einer Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in weniger als acht Sekunden führt. Die Standfestigkeit des seidenweich laufenden, aber kräftig ziehenden Motors wird durch einen Ladeluftkühler, ein Zusatzgebläse und eine thermostatgesteuerte Ölkühlanlage erhöht. Dank Bilstein-Schnitzer Sportfahrwerk mit progressiven Federn, 7 x 15 BBS-Felge und 205/50 VR 15 Pirelli P7 macht es auch Spaß, die gewaltige Leistung zu nutzen. Zum Lieferumfang des Bausatzes gehört auch ein 40 Liter Zusatztank, eine längere Hinterachse, ein 260 km/h-Tacho, Front- und Heckspoiler sowie Seitenleisten. Inclusive Montage und Steuer kostet dieser Umbau 27 615 Mark. Für Einsteiger mit kleinerem Geldbeutel gibt es aber auch acht Zusatzpferde mittels Fächerkrümmer für 1650 Mark. In Kürze stellt Schnitzer noch ein 2,3 Liter 170 PS Saugtriebwerk vor, dessen Umbau rund 7000 Mark kosten wird.

JOURNAL TUNING

CD BMW

Kosmetik innen und außen

Auffallendstes Teil aus der CD-Küche ist die Gfk-Kofferraumhaube mit integriertem Heckspoiler. Grundiert kostet das gute Stück 1195 Mark. Zum weiteren Programm gehören fünf verschiedene Frontspoiler zu Preisen von 445 bis 545 Mark genauso wie Seitenschweller für die zwei- und viertürige Dreierversion.

Hölzernes gibt's für den Innenraum: Walnußverkleidungen für Armaturenbrett, Handschuhkastendeckel und in Vorbereitung für die Radiokonsole. Ebenso kann man den Zugschalter fürs Licht und den Schalthebelknopf holzgemasert erstrahlen lassen. Der Vertrieb erfolgt auch über eine Reihe von BMW-Händlern.

Die Adressen

AHG
(Autohandelsges.)
Herforderstr. 241
4800 Bielefeld 1
Telefon 05 21/3 50 84

Alpina
Burkard Bovensiepen KG
Alpenstr. 35–37
8938 Buchloe
Telefon 0 82 41/30 71

AT-Design
Hebelstr. 3
Postfach 10 11 09
6900 Heidelberg
Telefon 0 62 21/16 11 55

Auto Friedrich KG
Postfach 1411
8480 Weiden/Opf.
Telefon 09 61/4 20 81

Auto-Henzler GmbH
Postfach 1444
7440 Nürtingen
Telefon 0 70 22/55 00

Baur
(Karosserie-GmbH)
Poststr. 40–62
7000 Stuttgart 1 – Berg
Telefon 07 11/28 10 11

Car Design (CD)
Emma-Jaeger-Str. 1
7530 Pforzheim
Telefon 0 72 31/3 25 23

EBS-Design
Weißenmühlstr. 13
7768 Stockach
Telefon 0 77 71/52 70

Hupfeld Automobiltechnik
Industriestr.
3509 Malsfeld
Telefon 0 56 61/48 52

Kamei GmbH & Co. KG
Bodenstedtstr. 4
6200 Wiesbaden 1
Telefon 0 61 21/37 20 41

Kelleners + Böhm
Am Pfauenzehnt 23
4220 Dinslaken
Telefon 0 21 34/7 02 21

Kissel Automobiltechnik
Friedrichstr. 22
6100 Darmstadt
Telefon 0 61 51/2 68 77

Kohl Automobile GmbH
(Hartge)
Neuhofstr. 160
5100 Aachen
Telefon 02 41/52 90 11

Linder Rennsport
Scheiber Weg 4a
8962 Pfronten-Steinach
Telefon 0 83 61/5 90

MK-Motorsport
Michael Krankenberg
Mercedesstr.
7560 Gaggenau-Bad Rotenfels
Telefon 0 72 25/41 69

Rappold
Karosseriewerk Eugen Rappold
Mettmannerstr. 141
5603 Wülfrath
Telefon 0 20 58/50 11

Autohaus Schey
Hauptstr. 30
6762 Alsenz
Telefon 0 63 62/13 40

Schnitzer Tuning
Reichenhaller Str. 39
8228 Freilassing
Telefon 0 86 54/20 34

Vestatec
Karlstr. 2
4353 Oer-Erkenschwick
Telefon 0 23 68/10 16/17/18

Zender GmbH
Florinstr./Industriegebiet
5431 Mülheim-Kärlich
Telefon 02 61/2 30 23

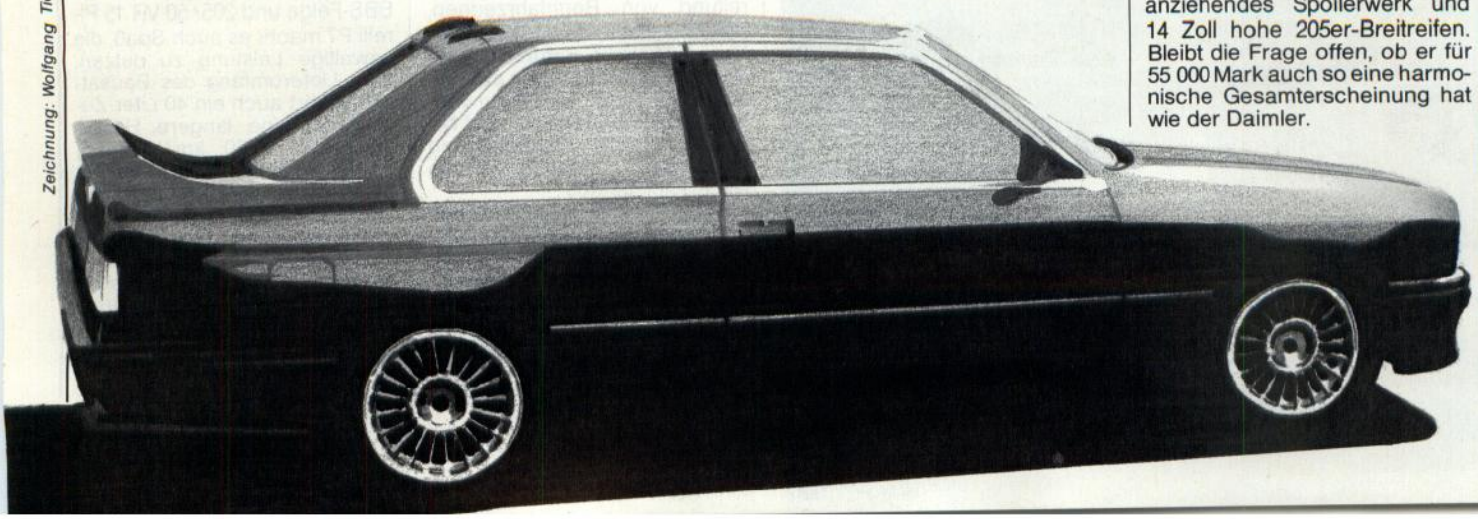
Österreich
HL-Tuning
Linzer Str. 52
A-3100 St. Pölten
Telefon 00 43/27 42/6 32 81

Schweiz
Egenberger Tuning
Rormattstr. 5
CH-3073 Gümmligen
Telefon 00 41/31/52 50 06

BMW 323i HP

Bayern-Konter

Die kurzfristig erwartete Antwort von BMW auf den sportiven 16-Ventil-190 E aus dem Schwabenland wurde inzwischen gut getarnt auf Versuchsfahrt gesichtet. Auch werden Leistungsdaten dieser aerodynamisch optimierten Heckklappenlimousine hinter vorgehaltener Hand gehandelt. Ein Vierzylinder – natürlich mit 16 Ventilen – soll unter der Haube werkeln und aus knappen zwei Litern Hubraum satte 200 PS produzieren. Atemberaubende Beschleunigungswerte und eine Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h werden dem kleinen Kraftbayern zugetraut. Natürlich trägt er Blicke anziehendes Spoilerwerk und 14 Zoll hohe 205er-Breitreifen. Bleibt die Frage offen, ob er für 55 000 Mark auch so eine harmonische Gesamterscheinung hat wie der Daimler.



Zeichnung: Wolfgang Tiedemann, Foto: Archiv