

THE CRAYFORD CONVERTIBLE CAR CLUB

# Crayview

MAGAZINE

crayford  
**BMW**  
feature



Issue No. 68 Spring 2002

## Contents

1 EDITORS FOREWORD

2 CRAYFORD BMW



15 NEW MEMBERS

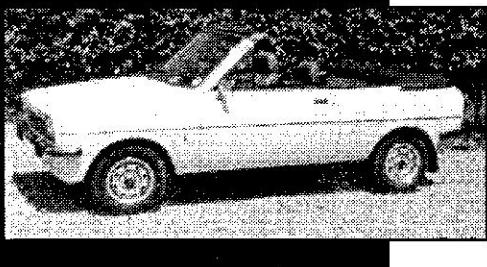
19 NEC 2001 SHOW REPORT

23 XMAS DINNER 2001

24 HB VIVA NEWS

26. CARS FOR SALE

28. NEW FIESTA GHIA FLY FIND



## The Committee

### BARRY PRIESTMAN

CHAIRMAN  
CRAYVIEW MAGAZINE EDITOR

T. C. C. C.  
58 GERIANT ROAD,  
DOWNHAM,  
BROMLEY, KENT  
BR1 5DX.

Tel: 020 8461 1805 Mobile: 07780 708046

General enquiries-all "Crayview magazine" matters,  
all exhibition and show matters including  
entries/passes evenings & weekends.

### RORY CRONIN

MEMBERSHIP SECRETARY/TREASURER

T. C. C. C.  
39 UPTON ROAD,  
TARRING,  
WORTHING,  
WEST SUSSEX  
BN13 1BX.

Tel: 01903 692985 (Weekends only)  
General enquiries, club memberships &  
accounts. Regalia & regalia procurement.

### CHARLES HELEKER

HONOURARY PRESIDENT  
HEINZ "57" REGISTER

760 NORTH 74th STREET, SEATTLE,  
WA, 98103., U.S.A., NORTH AMERICA.  
SEATTLE (206) 784 6117

Heinz 57 club founder: all UK enquiries to  
Barry Priestman.

### JOHN PETERS

CRAYVIEW MAGAZINE  
ARTWORK & PRODUCTION

Tel: 01256 389625

## Editors Foreword

Welcome to the first Crayview of 2001, how the winter has flown and it will soon be spring and time to dust off the Crayfords. In this issue we feature the Crayford BMW conversions inspired by a postal enquiry about BMW Alpina, see P.14. I did know about the 2002 Cabriolet, but not the Crayford Alpina wing of Crayford. But low and behold a search of my Crayford Archives produced a file marked "Alpina". And its enough to theme a Crayview around, so enjoy. There is little hard information, even from David McMullan, the boss, over breakfast he could only recall sales were minimal, it got lots of press, but they were tied by so many regulations, even back in the sixties.

When it came to do this issue, again I had too much material and had to take some content out, then I realised the new members list had not made the last three Crayviews, so it is a year since we last had a new members update in Crayview, how time flies when you put things off till the next issue. So in it stayed all 22 new members from Jan 2001 to Jan 2002.

Last year ended on a high note with the Xmass dinner at the Grasshopper, see front cover and page 23. Crayford director David McMullan flew in from Spain, his no.2 at Crayford, Eugene Dunn and his lovely wife came, as did about 28 members from both the Crayford Club and the SE Branch of the Corsair Owners Club. Not too many classics this year, just Mickies Centaur, John Peters's 1500 GT Cortina and my 1300 cabriolet, just back on the road after an 8 year lay off, time flying again. I do so enjoy

these informal dinners and chats among the ex factory personal, and club members, that the Grasshopper gave us our own dining room to ourselves, made it all the better. Do try and make one sometime.

This year our first outdoor event is likely to be the 25th Enfield Pageant of Motoring. Always fully booked, this year is a special event as its the 25th Pageant and the Queen's 50th Jubilee year all at once. The government has put the late May Bank Holiday forward from the end of May to June 1st, 2nd and 3rd with an extra days bank holiday on June the 4th, the Queen's birthday on her 50 year as monarch. Enfield Pageant has therefore moved the Pageant date of late May to match this years events. Some may have heard already on the grapevine Enfield Pageant planned to make it a four day event to match.

Well the club entry papers are now in and its official that this years Enfield Pageant will be June 1-2-3 only. The pageant committee felt the cost of hiring the field for a forth day was a gamble, that as many people would attend over three days as they would for four. Also exhibitors and public would be free on June 4th to do as they please and watch or take part in the Jubilee celebrations.

Please do book early for the Enfield Pageant 2002 it will be first come first served, I hope to get 20 passes so be quick and return your booking form, see you there.

# THE CRAYFORD BMW

Crayford had already built up a long history of performance tuning and engine swapping by 1970, they had dropped V6 engines into Mk.2 Cortinas, and V8's into the Capri, also Mk.1 Escorts got the V6 treatment, and later on, the Capri 280 Turbo, the Sierra Turbo, and Mk.3 Escort Turbo (Blue streak), would follow. But for 1971 the big news was that Crayford were appointed the UK sole concessioners for the Alpina.

David McMullan had visited Alpina at their factory near Munich early in spring 1971 and saw Alpina tuned BMW products as another profitable bow in Crayfords portfolio. They had always built convertibles and estates, and performance saloons were a third mainstream operation for them. They already had German connections, with Carl Deutsch building all their cabriolet conversions in Cologne, ie the 1100, and Capri Cabriolets, and there was a company producing Crayford minis in Germany under licence.

David McMullan says sales were small but it got us a lot of press. He ran the first car for some time as his road car, it had £425 of Alpina tuning gear, when Autocar thought £75 was a lot for the twin carbs alone. That car was registered XMY 7G. I wonder if it survives today.

Crayford archive BMW pictures:

- Front cover.** Crayford BMW 2002 Alpina at our Xmas dinner venue, The Grasshopper pub, Westerham. This was David's car.
- Page 4** Another view of XMY 7G at the Grasshopper. The bonnet air scoop was found in the U.S.A
- Page 5** The Crayford BMW 2002 Cabriolet at the Grasshopper. Other companies in Germany also did this conversion, several have been seen by editor at shows but none have ever turned out to be Crayford.
- Page 6 & 7** The Crayford BMW 2800 saloon. Six carbs for six pots. The badges in top corner P7 & P8 are only 2 known spare BMW Alpina bonnet/boot badges. Made to replace the standard BMW items. They are stuck to photos
- Page 8** The Crayford Alpina 2800 with Crayford boot badge
- Page 9** The Crayford BMW 02 Cabriolet, possibly only one
- Page 10-13** The Crayford Alpina files had these two brochures in German showing the full Alpina range of performance parts for the 2002 and 2800. Crayfords could supply and fit them all, but David McMullan said just fitting the sports steering wheel alone would invalidate your BMW warranty, in any country.

26

**S**INCE the BMW factory stopped racing their fabulous turbocharged 2002 TiKs at the end of 1969, preparation of their racing saloons has been in the hands of the tuning firm of Alpina, who are based at Kaufbeuren, some 80 miles away from Munich.

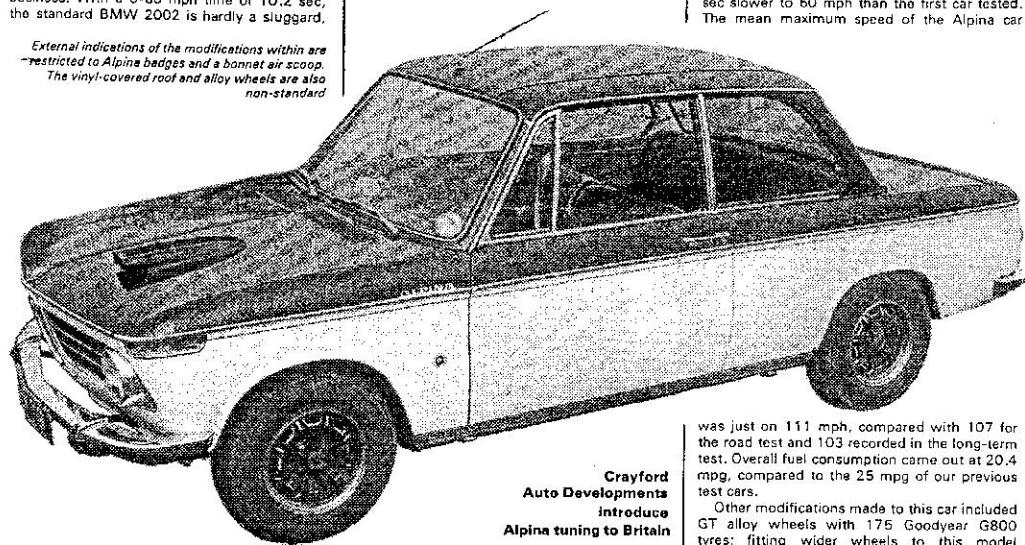
The race programme is now concentrated on the 3-litre version of the 2800CS coupe, but the close association between BMW and Alpina is mainly concerned with the development and supply of conversions and tuning parts for road cars.

Tuning cars like BMWs is a rather specialized business. With a 0-60 mph time of 10.2 sec, the standard BMW 2002 is hardly a sluggard.

*External indications of the modifications within are restricted to Alpina badges and a bonnet air scoop. The vinyl-covered roof and alloy wheels are also non-standard*

## BMW ALPINA

German conversion  
for  
German express



Crayford  
Auto Developments  
introduce  
Alpina tuning to Britain

so that dramatic performance increases like those sometimes achieved by conversions on more run-of-the-mill cars are much harder to come by. The conversions therefore are expensive and the potential market for them, particularly in this country, is small. However, Crayford Auto Developments who have recently taken the British concession for Alpina equipment, see the BMW business as a profitable side-line to their established body conversion operation.

We were able to sample the benefits of Alpina-tuned motoring by courtesy of Crayford's managing director, David McMullan. His well-used BMW 2002 had been fitted with an Alpina engine conversion and though it was far from the full racer, the performance increase brought it to about the level of the 2002 Ti, a model which is not available in right-hand drive form.

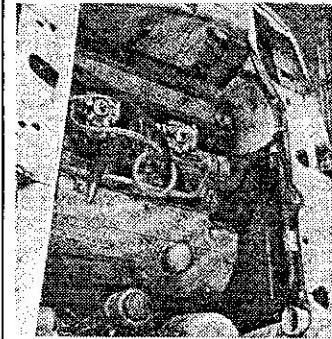
McMullan's car (which has now been sold) had £425-worth of equipment fitted: an Alpina cylinder head with reworked combustion chambers, enlarged and gas-flowed ports, special valve springs and guides; a 300-degree camshaft; and a pair of 40 DCOE 31 Webers to replace the standard Solex carburettor. The standard exhaust manifold is retained; with a right-hand steering column there is no room for a more efficient one (which is why the 2002 Ti is only built with left hand drive).

Since the car also retained the standard four speed gearbox and 3.64 to 1 final drive, a direct comparison with the standard car is possible. The tuned engine is noisier, though not obtrusively so; it emits a splendid growl not

unlike a well-tuned Lotus Twin Cam. Throttle response is excellent and the car proved an untemperamental starter, needing the usual Weber procedure of two pumps on the throttle and half-throttle from cold.

The engine "comes on the cam" at 2800 rpm, which is 50 mph in top gear and 42 in third. It is still reasonably tractable below that and the drive-line remains free from snatch when accelerating from low revs in a high gear. But it is ratty and fussy under these conditions—30 mph in top gear isn't really on. In practice, one uses 2nd most of the time in town. We think that the car would be much

*Twin Weber carburettors replace the standard car's Solex. The carburettor kit alone costs £75*



improved by fitting the lower 4.1 final drive and the optional five-speed gearbox (which costs another £150). The lower axle would undoubtedly further improve the acceleration and would make fuller use of the improved rev range (to 6400 rpm). As it is, the conversion improves the car's 0-60 time by 2.2 sec, with 8.4 sec to our original road test car's 10.6 sec. To 90 mph the improvement is up to 7.2 sec (19.2 against 26.4 sec). There is, however, considerable variation between individual standard 2002s, because our long-term road test car (report 12 December 1968) was 1.7 sec slower to 60 mph than the first car tested. The mean maximum speed of the Alpina car

was just on 111 mph, compared with 107 for the road test and 103 recorded in the long-term test. Overall fuel consumption came out at 20.4 mpg, compared to the 25 mpg of our previous test cars.

Other modifications made to this car included GT alloy wheels with 175 Goodyear G800 tyres; fitting wider wheels to thin model necessitates reshaping the flange on the wheel arches; an operation that Crayford will perform for £16. The cast aluminium bonnet air scoop is made in America and appears to perform a useful function—certainly it feeds air directly into the Webers' large double air filter.

Alpina chassis modifications which are available but were not fitted to the car we tried, include a kit to lower and stiffen up the rear suspension by boxing in the semi-trailing arms and fitting new dampers, and ventilated front brake discs to improve what is the weakest feature of the car in high speed driving. The ventilated discs and the packed-out calipers to go with them cost £45.

The steering on the Crayford car was not as positive as it should have been and there was a disturbing tendency for the steering column and engine to touch under hard acceleration on a tight lock, making the steering very heavy and harsh. As this was a well-used car we suspect that weakness of the engine mountings was allowing too much movement. Apart from this, the handling and roadholding were as one would expect from the model, with a tendency to lift an inside wheel near to the limit. We think that the stiffened up suspension would improve the car for high-speed driving, for though the ride is beautifully controlled for normal use, there is perhaps too much movement when cornering fast on undulating roads.

Crayford's next move on the BMW front will be to introduce the 2800 Alpina to the British market. The company are at High Street, Westerham, Kent and their telephone number is Westerham 3087. □



4 David McMullan's Crayford Alpina 2002



5 Crayford 1602 Cabriolet at the Grasshopper



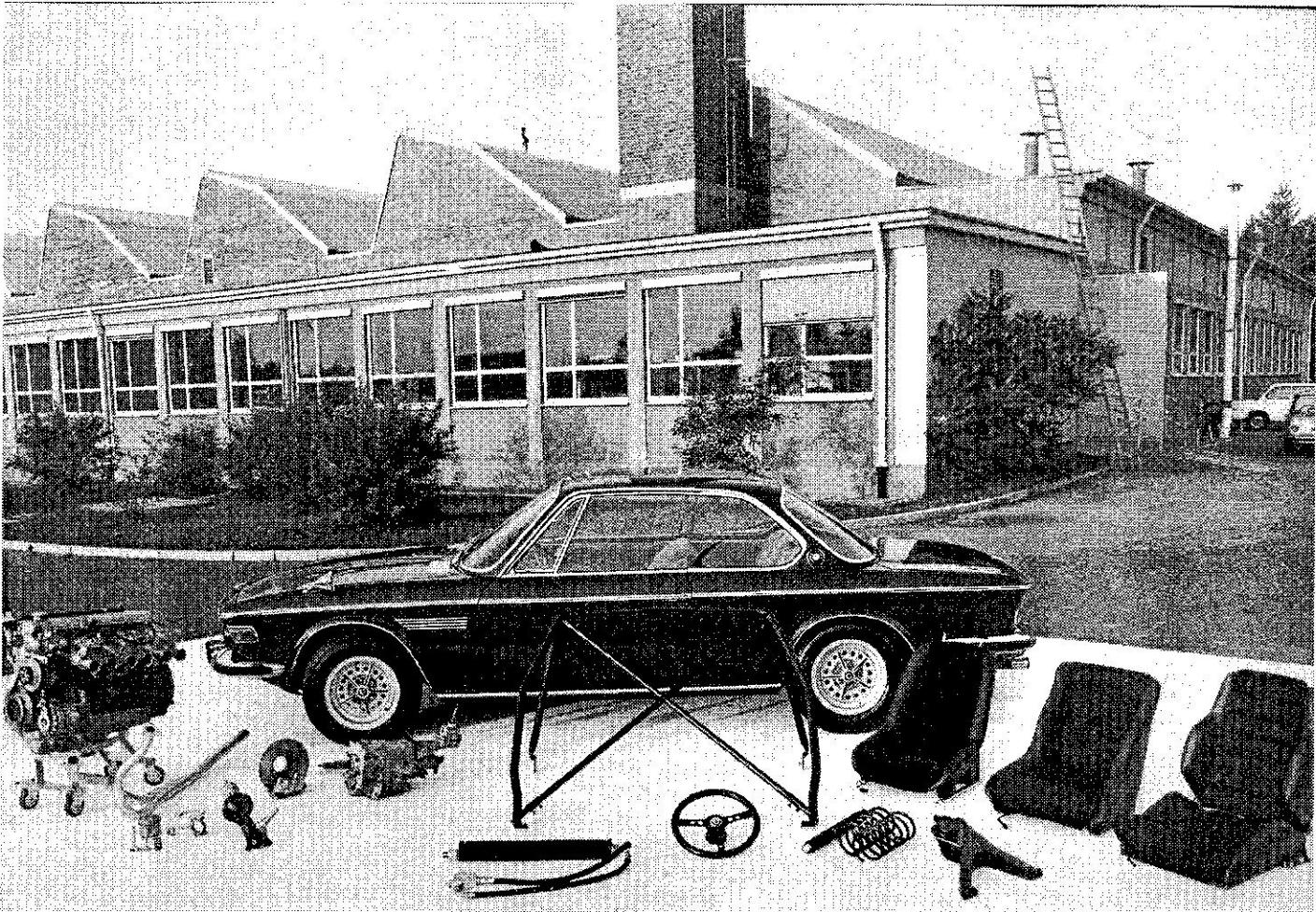
8

Crayford Alpina 2800 – inset Crayford Badge



6

Crayford 1602 Cabriolet Hood



## BMW 2800 CS

Das schnellste und feinste Auto vom BMW ist für uns eine Herausforderung, alle unsere Erfahrungen mit den anderen BMW-Modellen darauf zu konzentrieren, hier Ihre Sonderwünsche in ganz besonderem Maße zu erfüllen. Dabei haben wir im wesentlichen zwei Versionen im Auge:

Die erste Version bietet Ihnen mehr Leistung, noch bessere Straßenlage und dadurch noch mehr Exklusivität bei Aufrechterhaltung des außerordentlich guten Komforts dieses Fahrzeugs.

Mit der zweiten Version bieten wir Ihnen das aussichtsreiche Wettbewerbsauto für die Sportsaison 1970.

Die Fahrleistungen, also maximale Motorleistung und optimale Straßenlage verbinden mit geringem Gewicht stehen ganz im Vordergrund. Dabei ist das Auto natürlich nicht mehr so komfortabel wie die erste Version. Wir empfehlen diese Ausführung deshalb auch nur den Kunden, die wirkliche ernsthafte sportliche Ambitionen haben.

Die nachstehenden Vorschläge sollen Ihnen nur Anhaltspunkte für die richtige Modifizierung Ihres Fahrzeugs geben. Selbstverständlich können Positionen aus den Versionen 1 und 2 ausgetauscht bzw. gekoppelt werden. Die mit \* gekennzeichneten Accessoires sind obligatorisch, wenn Sie einen Motor mit erhöhter Leistung einbauen lassen.

Sämtliche Umrüstvorschläge beziehen sich auf die Anlieferung fabrikneuer Fahrzeuge. Die Preise für Motoren und Getriebe verstehen sich im Tausch.

Für alle von uns gelieferten Erzeugnisse übernehmen wir eine Garantie von 6 Monaten, jedoch nur bis zum maximalen Kilometerstand von 10.000. Diese Garantie erstreckt sich ausschließlich auf den Ersatz schadhafter Teile, jedoch nicht auf die Erstattung aufgewandter Arbeitszeit. Für leistungsgesteigerte Motoren, die bei uns auf dem Prüfstand eingefahren wurden, geben wir eine Garantie von 6 Monaten ohne Beschränkung der Kilometereiung. In diesem Fall übernehmen wir Material und Arbeitszeit, wenn die Motoren frachtfrei an unserem Firmensitz geschickt werden. Für Fahrzeuge bzw. Teile, die in Wettbewerben eingesetzt werden, können wir grundsätzlich keine Garantie übernehmen, wobei Kulanzleistungen nicht ausgeschlossen sind. Im übrigen stimmen unsere Garantiebedingungen mit denen der Bayerischen Motoren Werke AG überein.

## Version 1

### BMW 2800 CS ALPINA SPRINT

Fahrzeug mit Verbundglasscheibe	DM 20.825,-
Aufpreis für Metalleffekt-Lackierung	DM 400,-
BMW ALPINA-Motor 2,8 Liter, 200 PS	DM 3.000,-
oder BMW ALPINA-Motor 3 Liter, 210 PS	DM 3.500,-
Prüfstandlauf für Sechszylindermotoren	DM 500,-

5 geschmiedete Leichtmetallräder mit verchromten Radmuttern 7 x 14", 30 mm Spurverbreiterung	DM 1.450,-
Sportgetriebe Viergang	DM 1.200,-
1. Gang 1:3,0, 2. Gang 1:1,75, 3. Gang 1:1,25, 4. Gang 1:1	
oder Fünfganggetriebe	DM 1.800,-
1. Gang 1:2,65, 2. Gang 1:1,75, 3. Gang 1:1,3,	
4. Gang 1:1,12, 5. Gang 1:1	

Dieses Getriebe ist vor allem für Wettbewerbe und für Langstreckenfahrten geeignet. Bei häufigem Stadtbetrieb mit vielen Anfahrvorgängen ist das Viergang-Sportgetriebe besser geeignet.	
Umbausatz für innenbelüftete Scheibenbremse vorn	DM 275,-
Umbausatz für oberen Verstärkungsflansch	DM 100,-
Umbausatz für Zugstreben	DM 48,-
Einstellbarer Stabilisator vorn	DM 120,-
Einstellbarer Stabilisator hinten	DM 120,-

ALPINAS-Leichtmetall-Lederlenkrad 380 mm Ø DM 190,-

(Die Leichtmetallspeichen können nach Wunsch schwarz oder silbereloxiert ausgeführt werden)

Dasselbe Lenkrad, jedoch mit 350 mm Ø DM 180,-

2 zusätzliche Halogen-Fernscheinwerfer DM 135,-

RECARO-Schalenstuhl mit Konsole DM 247,-

ALPINA-Rallyesitz mit Konsole DM 385,-

Fahrzeug tieferlegen DM 200,-

120 Liter Tankanlage mit Schnellverschluß DM 490,-

Palisander-Schaltknopf und -Schlüsselanhänger DM 16,-

## Version 2

### BMW 2800 CS ALPINA RACING

Fahrzeug mit Verbundglasscheibe	DM 20.825,-
Aufpreis für Metalleffekt-Lackierung	DM 400,-

BMW-ALPINA Motor 3 Liter mit 300°-Nockenwelle

und Rallyeauspuffanlage, 240 PS DM 6.000,-

oder BMW-ALPINA Motor 3 Liter mit 324°-Nockenwelle

und Rennauspuffanlage, über 280 PS DM 6.000,-

Die Motoren sind mit 3 Weber-Doppelvergasern 45 DCOE ausgerüstet.

Rallyeauspuffanlage DM 390,-

Rennauspuffanlage DM 390,-

Dreiteiliges ALPINA-Rad Aluminium-Magnesium 13", 8-10" breit für Schlauchlosmontage von Rennreifen, komplett mit Dichtring per Stück DM 330,-

Kompletter Satz Kotflügelverbreiterungen vorn und hinten DM 590,-

\* Fünfgang-Wettbewerbsgetriebe (Übersetzungen siehe Version 1) DM 1.800,-

\* Umbausatz für innen belüftete Scheibenbremse vorn DM 275,-

\* Umbausatz für oberen Verstärkungsflansch vorn DM 100,-

\* 2 BILSTEIN Federbeine vorn DM 440,-

\* 2 BILSTEIN Stoßdämpfer hinten DM 112,-

\* Einstellbarer Stabilisatoren vorn und hinten DM 240,-

\* ALPINAS-Leichtmetall-Lederlenkrad 350 mm Ø DM 180,-

\* Spezialüberrollbügel mit Diagonalerstreuung. Das Diagonalkreuz ist für Sonderfälle herausnehmbar DM 335,-

\* Hosenträgergurte per Stück DM 95,-

\* Verstärkter Hinterachsträger mit Spezialgummilagern, 2 geänderten und verstärkten Längstenkern, belüftete Trommelbremse hinten mit Spezialbremsbelägen, verstärkte Getriebeauhängung mit Spezialgummilagern DM 750,-

\* ALPINAS-Rennsitz mit Leichtmetallkonsole DM 350,-

\* ALPINAS-Rallyesitz mit Konsole DM 385,-

120 Liter Tankanlage mit Schnellverschluß, Botungsmöglichkeit ohne öffnen des Kofferraumdeckels DM 550,-

\* Instrumentenkonsole mit Öl- und Wassertemperatur sowie Öldruckanzeigergerät, komplett mit Geberteilen und Spezialfilterglocke für Temperaturabnahme. Instrumente mit blendfreien optisch vergüteten Gläsern DM 181,20

\* HALDA-Twinmaster DM 325,50



### BMW 2002 TI und 1600 Wettbewerbswagen Gruppe 2 1970

Die elektronisch ermittelten Fahrleistungen bestätigten, ja übertrafen meine Erwartungen: eine Geschwindigkeit von mehr als 210 km/h über den liegenden Kilometer – in beiden Richtungen, bei starkem Seitenwind gemessen, der die Resultate nicht gerade begünstigte – ist verblüffend, wenn man bedenkt, daß die Form des BMW 2002 keineswegs zu den aerodynamisch günstigsten zählt.

**Beschleunigung:** 0 – 120 km/h = 8,5 Sek.  
0 – 80 km/h = 2,8 Sek. 0 – 140 km/h = 11,0 Sek.  
0 – 80 km/h = 4,8 Sek. 0 – 160 km/h = 14,9 Sek.  
0 – 100 km/h = 6,2 Sek. 0 – 180 km/h = 20,7 Sek.  
1 km mit stehendem Start = 26,5 Sek.

Am erstaunlichsten waren jedoch die Versuchsfahrten auf der Rennstrecke von Vallelunga. Den kleinen Kurs umrundete der BMW in 1:04 Min., eine Sekunde schneller als der Miura und 5,1 Sekunden schneller als das beste Zeit, die ich vor zwei Jahren mit einem Porsche 911 S erreichte.

Während der Gesamtstrecke von rund 5000 km, die ich mit dem Wagen zurücklegte, traten weder irgendwelche Störungen auf, noch mußten Einstellungen korrigiert werden.

Auszüge aus einem Testbericht von Paul Frère in SPORT MOTEUR von April 1969.

Wir dürfen noch hinzufügen, daß es sich um ein Auto handelt, wie es 1970 in der Gruppe 2 gefahren wird, jedoch mit kompletter Straßenausstattung.

Bevor wir Ihnen kurz einmal zusammenstellen, was solch ein Auto kostet, einige Worte zu unseren Garantiebedingungen.

Da wir der Meinung sind, daß ein richtig getuntes Auto heute durchaus leicht und billig sein muß, an ein serienmäßiges Übernehmen wir auch die Garantie auf den üblichen Bedingungen der Deutschen Automobilindustrie, also Teil 1 der darüber hinaus.

Für alle von uns gelieferten Erzeugnisse übernehmen wir eine Garantie von 6 Monaten, jedoch nur bis zum maximalen Kilometerstand von 10.000 km.

Die Garantie erstreckt sich ausschließlich auf den Ersatz schadhafter Teile, jedoch nicht auf die Ersättigung aufgewandter Arbeitszeit.

Für leistungsgesteigerte Motoren, die bei uns auf dem Prüfstand eingefahren wurden, geben wir eine Garantie von 6 Monaten ohne Beschränkung der Kilometerleistung. In diesem Fall übernehmen wir Material und Arbeitszeit, wenn die Motoren frachtfrei an uns geschickt werden. Für Fahrzeuge bzw. Teile, die in Wettbewerben eingesetzt werden, können wir grundsätzlich keine Garantie übernehmen. Kulanzleistungen im Einzelfall sind jedoch nicht ausgeschlossen. Um übrigens stimmen unsere Garantiebedingungen mit denen der Bayerischen Motoren-Werke AG überein.

Sämtliche Umrüstschriften befinden sich auf die Anlieferung fabrikneuer Fahrzeuge. Die nachstehend angegebenen Preise für Motoren und Getriebe verstehen sich im Tausch.

Für die Straßenversion ist der BMW 2002 – für den Wettbewerbsseinsatz der 2002 TI – vorzuziehen. Für die Umrüstung eignen sich beide Modelle grundsätzlich gleich gut.

BMW 2002 TI mit Verbundglasscheibe DM 9.961,- oder BMW 1600 mit Gurtelstreifen und Verbund-glasscheibe DM 8.026,- Aufpreis für Metalleffekt-Lackierung DM 400,-

BMW-ALPINA-Rallyemotor Gruppe 2 1970, 2 Liter, 190 PS DM 4.490,-

dieselbe Motor als Rennmotor mit Rennauspuff-anlage, 200 PS DM 4.490,-

BMW-ALPINA-Rallyemotor 1,8 Liter, 150 PS DM 4.490,-

dieselbe Motor mit Rennauspuffanlage 170 PS DM 4.490,-

Die Motoren sind alle mit 2 Weber-Doppelvergasern 45 DCOE,

32°-Nockenwelle, mit geschmiedeten Kolben, Spezialven-

tien und Spezialfedern, vergrößerten Ölwanne, verbessertem Schmiersystem, mit der jeweils benötigten Auspuffanlage, Wettbewerbskopplung mit extra leichtem Schwungsrad, Spezialmittnehmerscheibe, Leichtmetalldruckplatte, besonderem Drucklager, Nehmerzylinder und Druckstange ausgerüstet.

**Aufpreise**

Erleichterte, genauest gerichtet und ausgewich-

tete Kurzwellen DM 400,-

Prüfstandlauf DM 400,-

Spezialzünder DM 400,-

BMW-ALPINA-Kugelfischer-Einspritzung, Drehmomenterhöhung ca. 1 mhp im Hauptdrehzahlbereich DM 2.500,-

ALPINA-Druckölzünder DM 590,-

Fahrwerkumbausatz für BMW 2002 TI bestehend aus:

5 ALPINA-Loch scheibenräder 5½ x 13" mit verchromten, hoch-

glanzpolierten Kappen und Schrauben, 2 BILSTEIN-Federbeine

mit härterer Dämpfung, tiefergesetztem Federsteller, Umbausatz

für innen belüftete Bremscheiben, 2 einstellbare Stabilisatoren

vorn und hinten, 2 BILSTEIN-Stoßdämpfer, kompletter Satz

verstärkter Gummiringe für Federbeine, Hinterachsrieger, Mo-

tor- und Getriebeaufhängung DM 1.297,-

Die selbe Fahrwerkumbausatz für BMW 1600, jedoch zusätz-

lich mit 2 kompletten Bremsätteln mit Bremsbelägen, 2 Radn-

aben mit Radlagern, 2 verstärkten Längslenkern, 2 verstärk-

ten Querenker vorn, vergrößerten Hauptbremszylinder

DM 1.825,-

Aufpreis für tiefergesetzte Längslenker (nur für Rennfahrzeuge)

DM 120,-

Aufpreis für geschmiedete Leichtmetallräder 5½ x 13" statt der

vorgerissene Stahlräder, für 4 Stück DM 470,-

Aufpreis für Leichtmetallbremssattel vorn DM 300,-

Spezialbremssattel für vordere Scheibenbremse,

nur für Rennzwecke DM 98,-

Umbausatz für Trommelbremse 230 mm Ø auf Innenbefüllung

DM 120,-

Kompletter Satz Bremsbacken mit geklebten

Spaltabstützungen darunter geschweigt DM 36,-

2 Verstärkungsteile für Federbeinfestlager DM 90,-

Lenkung mit kurzer Lenkkübersetzung 1:12,8 DM 168,-

ALPINA-Leichtmetall-Lederlenkrad 350 mm Ø, Speichen auf

Wunsch schwarz- oder silberlackiert DM 180,-

GETRAG-Fünfganggetriebe im Tausch DM 950,-

1. Gang 1:3,7, 2. Gang 1:2,16, 3. Gang 1:2,52,

4. Gang 1:1,24, 5. Gang 1:1,-

Sperrifferential Sonderausführung, 75% Sperrgrad DM 880,-

Dreiteiliges Magnesium-Aluminim-Rad, besonders präpariert

für Schlauchmontage komplett mit Dichtring DM 330,-

Wir weisen darauf hin, daß die meisten neuen Rennreifen als

Schlauchlosreifen vorgesehen sind und sich deshalb eine Montage mit Schlauch unter gar keinen Umständen empfiehlt.

Kompletter Satz Radmuttern und Radkappen

für 4 Räder hochglanzverchromt DM 110,-

Überrollbügel. Besonders gut der Form des Fahrzeugs ange-

paßte und stabile Ausführung. Keine Beeinträchtigung von Fahrer und Beifahrer. Der Bügel entspricht den strengen amerikanischen Sicherheitsbestimmungen DM 255,-

Versstärkergurtturme per Stück DM 95,-

Versstärkter Vorder- und Hinterachsträger im Tausch DM 225,-

Versstärkte Stoßdämpferdome hinten DM 90,-

Fahrwerkständer vorn und hinten verkürzt, DM 120,-

Koffelgelenkverbreiterungssteile aus sehr leichtem glasfaserver-

stärktem Kunststoff, kompletter Satz neuer Ausführung DM 750,-

Bodenverkleidung vom Schnellverschlüssen DM 235,-

Tankanlage 90 Liter für BMW 1600 bzw. 100 Liter für BMW 2002 TI mit Zusatzaluminiumtank zwischen den hinteren Rad-

kästen mit Rennverschluß, großem Belüftungssystem mit 2 Zapfpistolen zugleich austankbar DM 400,-

Spezialbenzinleitung mit größerem Durchmesser DM 9,50,-

2 TRICO-Hochgeschwindigkeitsscheibenwischerblätter DM 27,50

2 Ersatzwischergummi dazu DM 8,60

Fahrerfüßstütze aus Leichtmetall mit schwarzem

Noppenprofil bezogen DM 50,-

Rechte und linke Kniestütze aus Aluminium bzw. Stahlrohr,

schaumgummige polstert, Skal gezogen, zusammen DM 100,-

Automatischer Sicherheitsheuptschalter, Schalter bei Unfällen selbsttätig ab DM 90,-

Kompletter Satz Halogen-Weißstrahler mit Lampen, Halterung und Verdrehung DM 135,-

Kompletter Satz Breitstrahler (Nebelscheinwerfer) wie oben DM 135,-

TALBOT-Außenspiegel Form 333 DM 29,60

SEBRING-Sportspiegel, bes. leichte Ausführung DM 26,90

Spezialalarmenbreit mit folgenden Änderungen gegenüber

der Serie: Tachometer für Hinterachsübersetzung passend ge-

richtet mit Skala 220 km/h, ALPINA-Drehzahlmesser mit ein-

stellbarem Höchstdrehzahlzeiger, alle Instrumente mit schwarz-

en Rahmen und auch innen schwarz ausgelegt, so daß sie

blendfrei sind. Austauschpreis, wenn Drehzahlmesser schon vorhanden war DM 98,-

Austauschpreis, wenn noch kein VDO-Drehzahl-

messer vorhanden war DM 198,-

Bei der Bestellung sind die Hinterachsübersetzung sowie die

verwendete Reifengröße anzugeben. Außerdem ist ein ein-

wandfreier funktionierender Gerät mit einzusenden. Wenn das

nicht möglich ist, werden von uns DM 100,- extra berechnet,

wenn das Eingang des Austauschteils gutgeschrieben ist und spätestens innerhalb von 10 Tagen bei uns eingegangen ist.

VDO-Instrumente-Cockpit mit ausschließlich für uns herge-

stellten Instrumenten mit optisch vergüteten und dadurch

blendfreien Gläsern. Cockpit mit Wassertemperatur, Öltemper-

atur und Oldruckanzeige mit elektrischen Gebetrieben, einem

Doppeldruckgeber, der sowohl das Olmanometer als auch die

Ölkontrolllampe anspricht DM 171,50

Spezialfiltergehäuse für Anschluß des Öltempe-

raturgebers DM 22,50

ALPINA-Rennsitz komplett mit Alu-Konsole. Dieser Sitz wird

heute von den meisten erfolgreichen deutschen Rennfahrern

verwendet DM 350,-

RECARO-Schalenstuhl mit erhöhten Seitenteilen mit Halterung

für Kopfstütze und Konsole. Sehr bequem für Weltbewerbs-

fahrer, die ihren Wagen auch alltags fahren. Die Seitenführung

ist hier zugunsten des Komforts und des leichteren Einstiegs

nicht ganz so ausgeprägt wie beim ALPINA-Rennsitz

DM 396,-

Die TÜV-Abnahme der abgeänderten Fahrzeuge wird auf

Wunsch von uns durchgeführt. Hierzu benötigen wir Kraftfah-

zeugsschein und -brief DM 60,-

Samtliche angegebenen Preise verstehen sich ohne Mehrwert-

und Exportsteuer.

**BURKARD BOVENSIEPEN KG**

895 Kaufbeuren, Postfach 102, Tel.: 0 83 41 / 61 71, Telex 54551