UNTER DAMPF
Dank Biturbo-Doping erreichen die Limousinen von Arden und Alpina Fahrleistungen auf Supersportwagen-Niveau

ARDEN AJ5 BITURBO
4,0 LITER/330 PS, BJ. 1991

BMW ALPINA B10 BITURBO
3,5 LITER/360 PS, BJ. 1991

FOTO: M. GLOGER

EIN BISSCHEN BI...

... schadet nie, fanden Anfang der 90er die Auto-Veredler Arden und Alpina. Der eine baute den besseren Jaguar, der andere die schnellste Limousine der Welt

VERSTECKT
Die Ladedruckanzeige packte Arden in den Aschenbecher. Raucher müssen sehen, wo sie bleiben

VERZIERT
Selbst das Tasten-Tableau für Bordcomputer und Tempomat erhielt beim AJ5 eine Edelholzblende

VERFEINERT
Italvolanti-Lenkrad mit 37-Zentimeter-Kranz und gelochte Alu-Pedale bringen Sport-Flair ins Herrenzimmer. Typisch XJ40: J-förmige Wählhebelkulisse, hier mit Arden-Knauf

VERBESSERT
Aerodynamisch optimierte Doppelscheinwerfer-Blende, Anströmöffnung für die Bremsen in der Schürze

VERTRAUT
Sitzkeder und Picknicktische verraten: Dieser XJ40 wurde als Daimler gebaut, bevor er zum Arden mutierte

FOTOS: M. GLOGER (7), HERSTELLER (3), M. PUTHZ

HUBRAUM SEI durch nichts zu ersetzen, tönt der Stammtisch. Doch, werfen die Zwischenrufer ein: durch Aufladung! Aber was passiert eigentlich, wenn beides kombiniert wird? Wenn man einen Turbo (oder besser gleich zwei) an einen großen Sechszylinder flanscht? Jaguar-Tuner Arden und BMW-Veredler Alpina haben das Ende der 80er getan. Heraus kamen zwei Hochleistungslimousinen, die von allem etwas mehr bieten. Mehr Leistung. Mehr Luxus. Und vor allem: mehr Exklusivität.

Mehr heißt passenderweise auch das 500-Seelen-Dorf an der holländischen Grenze, wo wir mit den beiden Boliden verabredet sind. „Katzen-König" Jochen Arden residiert hier auf einer Ritterburg aus dem 12. Jahrhundert und holt für uns seinen AJ5 aus der Garage. Bernhard Krönung und sein Alpina B10 Biturbo kommen aus dem hessischen Fulda, doch die 400 Kilometer sind ein Klacks für den BMW, schließlich war er ab 1989 für ein paar Jahre die schnellste Limousine der Welt. Mit 291 km/h Spitze sorgt er auf der linken Autobahnspur noch heute für Staunen – vor allem bei Porsche-Fahrern, die sich wundern, warum der olle 5er im Rückspiegel einfach nicht kleiner wird.

Da von 1989 bis 92 bloß 571 Exemplare gebaut wurden, kamen und kommen solche Situationen selten vor. Bei 258 km/h muss auch der Arden den Alpina ziehen lassen. Dafür degradiert er ihn aber fast zum Massenprodukt: Lediglich 14 Jaguar XJ40 verwandelte der Krefelder >>

VERSICHERT
Die abnehmbare Arden-Katze hat offiziellen TÜV-Segen, ist mit 470 Euro aber auch kein Schnapper

KATZEN-KÖNIG MIT WERKSSEGEN

Einen Jaguar aufzumotzen, galt in den 80ern als Sakrileg – und als technisches Harakiri, denn die Luxusautos von der Insel waren schon als Serienfahrzeuge legendär unzuverlässig. Jochen Arden wagte es trotzdem und gewann. Noch heute ist der mittlerweile 70-Jährige als Tuner aktiv und eine der ersten Adressen, wenn es um technische und optische Upgrades für britische Raubkatzen geht. Alles begann 1982 in Kleve. Neben Jaguar von der Stange verkaufte Jochen Arden damals von ihm sportlich angeschärfte XJ12. Der Unterschied zur Serie sei „gewaltig", lobte die skeptische Fachpresse. Auf den AJ1 folgten weitere Modelle, 1985 adelte das Kraftfahrt-Bundesamt sein Unternehmen zum Hersteller. Ritterschlag aus England: Die Werksgarantie blieb voll erhalten. Über 1200 Arden-Fahrzeuge wurden seither ausgeliefert. 2016 gründete der heute in Krefeld ansässige „Katzen-König" eine Klassiksparte, die sich nicht nur um den Service von Arden-Oldies kümmert, sondern dank großem Teilefundus auch Autos im damaligen Stil umbauen kann.

DIE ANFÄNGE
AJ1 (r.) und AJ2 waren Ardens erste Modelle. Den XJ-S verwandelte er schon 1985 in ein Vollcabrio, drei Jahre vor Jaguar selbst

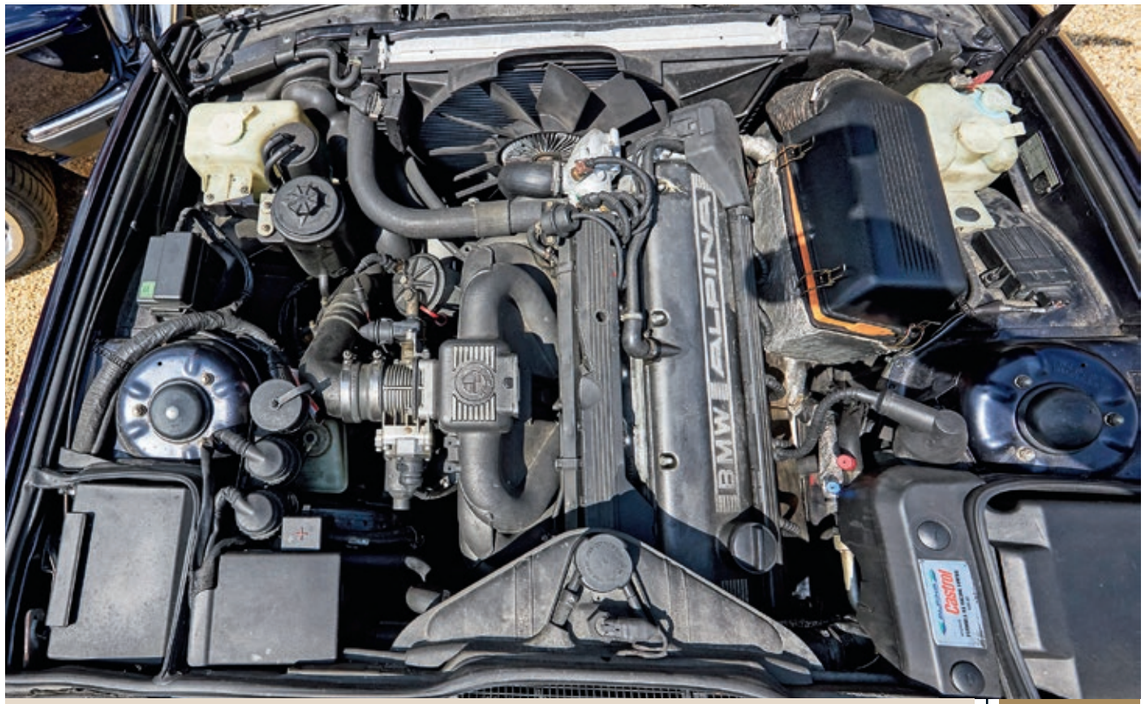
DIE RARITÄT
19 XJ40 rüstete Arden (hier mit seiner Mutter) zu AJ5 Biturbo auf. Dieser ging an einen Kunden in die Schweiz

DER LEISTUNGSTRÄGER
Spitzenmodell der aktuellen Arden-Palette ist der AJ23 (703 PS, Basis: F-Type SVR)

KRAFTKUR Arden steigerte die Leistung des Jaguar-Sechszylinders um 108 auf 330 PS. Die zwei IHI-Turbos (Ladedruck 0,8 Bar) sind per Hitzeschild von der Karosserie abgeschirmt

ARDEN AJ5 BITURBO

Motor Reihensechszylinder (Jaguar AJ6), vorn längs, zwei Turbolader (IHI) in Parallelanordnung, zwei oben liegende Nockenwellen, über Kette angetrieben, vier Ventile pro Zyl., elektronische Benzineinspritzung (Lucas) **Hubraum** 3980 cm³ **Bohrung x Hub** 91,0 x 102,0 mm **Leistung** 243 kW (330 PS) bei 5600/min **max. Drehmoment** 535 Nm bei 4400 U/min **Beschleunigung** 0–100 km/h: 7,6 s **Höchstgeschwindigkeit** 258 km/h **Antrieb** Vierstufenautomatik (ZF 4 HP 24), Hinterrad **Fahrwerk** Einzelradaufhängung, vorn an oberen und unteren Dreiecksquerlenkern, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfern und Stabilisator, hinten an unteren Dreiecksquerlenkern und oberen mittragenden Halbachsen, Feder-Dämpfer-Einheit und Stabilisator **Bremsen** Scheiben (vorn innenbelüftet) **Reifen** 235/45 ZR 17 97 Y **Verbrauch** ca. 14–17 l/100 km **Abmessungen** L/B/H 4915/1798/1324 mm, Radstand 2870 mm **Tank** 89 l **Neupreis** (1991): 110 000 Mark (Komplettfahrzeug), nur Motorumbau ca. 25 000 Mark



BMW ALPINA B10 BITURBO

Motor Reihensechszylinder (Basis: BMW M30B35), vorn längs, zwei Turbolader (Garrett T25) in Parallelanordnung, oben liegende Nockenwelle, über Kette angetrieben, elektronische Benzineinspritzung (Bosch Motronic M 1.2) **Hubraum** 3430 cm³ **Bohrung x Hub** 92,0 x 86,0 mm **Leistung** 265 kW (360 PS) bei 6000/min **max. Drehmoment** 520 Nm bei 4000 U/min **Beschleunigung** 0–100 km/h: 5,6 s **Höchstgeschwindigkeit** 291 km/h **Antrieb** Fünfgang-Schaltgetriebe (Getrag Typ 290), Hinterrad, Differenzial mit 25 % Sperrwirkung **Fahrwerk** Einzelradaufhängung; vorn Doppelgelenk-Federbeinachse und Stabilisator, hinten Präzisionslenkerachse mit Schräglenkern, Stabilisator, automatische Niveauregulierung (Fichtel & Sachs), rundum Teleskopstoßdämpfer (Bilstein) **Bremsen** Scheiben (innenbelüftet) **Reifen** 235/45 ZR 17 vorn, 265/40 ZR 17 hinten **Abmessungen** L/B/H 4720/1751/1392 mm, Radstand 2761 mm **Verbrauch** 12,5 l SP/100 km (Drittelmix) **Tank** 110 l **Neupreis** (1992): 158 000 Mark

VERSTECKSPIEL Die beiden Turbolader ducken sich rechts unter den Abgaskrümmern weg. Mit 360 PS leistet der zwangsbeatmete M30 149 PS mehr als der Serienmotor im 535i

>> Tuner zwischen 1988 und den frühen 90ern in einen AJ5, bei acht rüstete er nur den Motor auf.

„Nur“ klingt angesichts des Aufwands untertrieben: Neue Kolben, zwei Turbolader vom japanischen Zulieferer IHI (wie im Ferrari F40!), spezielle Krümmer und eine Abgasanlage mit weniger Staudruck bringen den normalerweise 222 PS starken Jaguar-Sechszylinder auf stolze 330 PS. Parallel wurde die ZF-Automatik verstärkt, schließlich muss sie auf einmal 535 Newtonmeter verkraften, nicht bloß 377 wie im Serienmodell.

Auch am Fahrwerk legte Arden Hand an. Sein XJ40 duckt sich 2,5 Zentimeter tiefer auf den Asphalt und erscheint dadurch noch flacher und lang gestreckter, als er ohnehin schon ist. Mit einer geschickten Komposition von Koni-Komponenten gelang es dem Katzen-Versteher, die jaguartypische Geschmeidigkeit zu erhalten, dem von Natur aus eher gemütlichen Luxusschlitten aber zugleich spürbar die Krallen zu schärfen.

Der AJ5 schwingt weniger als der Standard-XJ, sticht mit drastisch erhöhter Präzision in Kurven, baut kaum noch Seitenneigung auf, erzwingt aber keine großen Komforteinbußen. Lediglich kurze Stöße kommen etwas herber durch, schon wegen der flachschultrigen, breiten Puschen. Von diesem Setup profitiert auch die Lenkung: Allein ihr erhöhter Widerstand lässt den Jaguar konzentrierter und direkter wirken.

HÖHEN UND TIEFEN Der AJ5, 2,5 Zentimeter flacher als das XJ40-Serienmodell, wird vom Alpina um 6,8 Zentimeter überragt

Und der Motor? Vertraut und zugleich wie verwandelt! Der Vierliter-Doppelnocker grollt dezent, reagiert auch nach wie vor so sanft auf Gasbefehle, wie man es von einem Jaguar gewöhnt ist. Ab mittleren Drehzahlen türmen die Turbos aber ein solches Gebirge aus Newtonmetern auf, dass es einem die Straße unterm Hintern wegreißt. Brachte Arden Jaguar auf die Idee mit dem kompressorgeladenen XJR, der ein paar Jahre später erschien? Gut möglich. Es wäre nicht das erste Mal, dass sich das Werk von den Kreationen des Krefelder Tuners inspirieren ließ.

Der Alpina geht technisch ähnliche, im Detail aber doch andere Wege. Wer hinters Steuer schlüpft, dem fallen im Vergleich zu einem Serien-5er der Baureihe E34 zunächst die erhöhten Bedienkräfte auf: Kupplung und Schaltung erfordern stramme Waden respektive Oberarme. Die straffen Ledersessel gratwandern zwischen Wohnzimmer und Sport-Studio. Dunkel und warm brabbelt der großkalibrige Doppelauspuff. >>

„Ich bin überzeugt, dass dies der beste Viertürer der Welt ist. Für mich ist er DAS Auto schlechthin.“
Paul Frère, Rennfahrer und Journalist, zum B10 Biturbo

FOTOS: M. GLOGER (4)

AUFGESETZT
Heckspoiler und tief gezogene Bugschürze für eine dem hohen Maximaltempo angepasste Aerodynamik. c_W-Wert (0,32) trotzdem so gut wie beim 535i

>> Auf den ersten Metern fühlt sich der Alpina etwas bleiern an. Zwar federt er nicht unbekömmlich, liegt aber schwerer in der Hand als ein E34 von der Stange. Kein Wunder: Mit 1695 Kilo wiegt er 170 mehr als ein gewöhnlicher 535i. Die macht der von zwei Garrett-Ladern auf 360 PS gebrachte Sechszylinder allerdings schnell ungeschehen: Im Gegensatz zu vielen anderen alten Turbos muss er sich nicht erst aus einem tiefen Tal hochrappeln. Schon ab 2000 U/min ist ordentlich Dampf drauf, und ab 3000 fliegt einem der Horizont entgegen. Die Kraftentfaltung wirkt dabei nicht spitz und aggressiv wie in einem M5, sondern erinnert mit ihrer Grundgewalt an einen rollenden Tsunami.

Ferrari-Fahrleistungen in einer unscheinbaren Limousine, deren Alter nur die trutschige Lenkung und die nach heutigen Maßstäben unterdimensionierten Bremsen verraten: Osthessen ist am Abend entsprechend schnell wieder erreicht. Auch wenn die Benzingespräche zwischen Autor und Alpinist wegen des ab 180 km/h stark anschwellenden Grundrauschens ein wenig lauter ausfallen mussten: faszinierend, mit einem Fast-schon-Oldie heute noch so souverän über die Bahn zu fliegen. Der Stammtisch ahnte es ja schon: Ein bisschen bi schadet nie!

FAZIT

Martin Puthz

Vermutlich ist es leichter, aus einem unzulänglichen Auto ein gutes zu machen, als aus einem exzellenten ein noch besseres. Trotzdem – oder genau deswegen – beeindruckt mich der Arden stärker als der Alpina. Gefühlt bietet er im Vergleich zum Serienstandard einfach noch mehr „mehr“.

TURBO-TYPEN
Alpina-Eigner Bernhard Krönung (l.) und Jaguar-Veredler Jochen Arden im Hof von Burg Zelem

AUFGE-HÜBSCHT
Fahrerorientierte Cockpit-Nische mit Ulmenholz und handgenähtem Sportlenkrad

FEINE AUTOS, EDLE WEINE

STARTSCHUSS
Anfang der 60er entwickelt Firmengründer Burkard Bovensiepen eine Weber-Doppelvergaseranlage für den BMW 1500

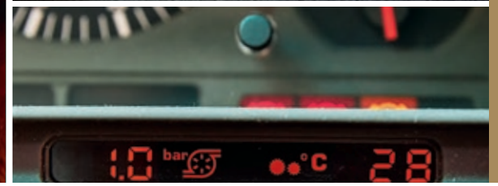
ÜBER-DREIER
Eines der ersten Alpina-Modelle ist 1978 der B6 2.8 (Basis: 323i E21). Der aufgebohrte Sechszylinder leistet 200 PS

BMW-Modelle schneller zu machen, ist in den 60ern die Triebfeder von Burkard Bovensiepen. Am Anfang steht die „Neue Klasse“, später macht sich sein 1965 gegründetes Unternehmen einen Namen mit dem Tuning des 02. Grundlage für den Erfolg ist von Anfang an die enge Partnerschaft mit BMW. Sie bleibt auch bestehen, als Alpina 1983 offiziell zum Hersteller wird. In den 70ern fungiert die Bovensiepen-Truppe als eine Art externe Rennabteilung für den Münchner Autobauer, entwickelt das Homologationsmodell 3.0 CSL. Bald bietet die in Buchloe (Allgäu) ansässige Firma ein breites Portfolio an: Praktisch von allen BMW-Baureihen gibt es veredelte Alpina-Versionen. Die ersten Turbos entstehen bereits Ende 1978; als B7 bringen es 5er (E12) und 6er (E24) auf 300 PS und über 250 km/h Spitze. In den 80ern stellt Alpina ein eigenes Werksteam für die DTM. Heute zählt das Unternehmen 270 Mitarbeiter und liefert nicht nur Delikatessen für Auto-Gourmets: Ein zweites Standbein bildet der Handel mit erlesenen Weinen.

BAYERN-BOMBER
Aktuelles Flaggschiff XB7 mit 621 starkem Biturbo-V8, Spitze 290 km/h

AUFGEDREHT
Mit dem von Alpina zweideutig „Potenz-iometer“ genannten Dampfrad lässt sich der maximale Ladedruck von 0,4 auf 0,8 Bar steigern

AUFGE-STOCKT
Tankvolumen 110 statt 80 Liter wie beim Serien-E34, Tachoskala bis 320 km/h



AUFGEKLÄRT
Eine Plakette weist unseren Fotowagen als Nr. 251 aus, 507 Biturbo wurden gebaut. Unten: digitale Zusatzanzeigen für Ladedruck und Hinterachsöltemperatur

FOTOS: M. GLÖGER (7), WWW.ALPINA-AUTOMOBILES.COM (2), K. ENZTHALER, HERSTELLER