



Jochen Neerpasch hatte zwar nicht die Idee zum CSL, trotzdem war er maßgeblich für den sportlichen Erfolg des leichten Coupés verantwortlich

BMW in den Sechzigern ein sportliches Image erarbeitet. Dementsprechend wenig überraschend gab auch der neue 2800 CS bald sein Renndebüt. Alpina-Chef Burkhard Bovensiepen ersetzte kurzerhand die Zenith-Registervergaser durch drei Weber-Doppelvergaser, verbesserte viele Kleinigkeiten und erhöhte die Leistung von 170 auf etwa 250 PS. Beim 24-Stunden-Rennen von Spa 1969 sprang mit Platz sieben für Helmut Kelleners und Nicholas Koop das erste zählbare Ergebnis auf internationaler Ebene heraus. 1970 gewann gar ein werksunterstützter 2800 CS von Alpina die 24 Stunden in den belgischen Ardennen, am Steuer wiederum Hel-

mut Kelleners, der sich das Coupé dieses Mal mit dem Formel-Vau-Experten Günter Huber teilte. Ernst Furtmayr gewann die Tourenwagenwertung der Berg-Europameisterschaft auf einem 2800 CS, der von Schnitzer vorbereitet worden war.

Das Hauptaugenmerk des Werks und seiner treuen Tuner – neben Alpina und Schnitzer vor allem Koepchen und GS – lag jedoch auf der 02-Baureihe. Der 2800 CS war schlicht und einfach zu schwer, um in seiner Klasse ernsthaft mitmischen zu können.

**Ende 1970 beschloss** die Führungsetage unter dem Eindruck des tödlichen Unfalls von Formel-1-Welt-



Die massive, von Hörnern gekrönte Stoßstange von CS und CSi entfiel zugunsten einer dünnen Ausführung aus GFK. Signalfarben wie *golf* waren typisch für BMW der frühen Siebziger