



# Rundschreiben

03/2010

**„Nichts ist beständiger als der Wandel“**

Nachlese Mitgliederversammlung 2010

Der neue B5 BITURBO und seine Ahnen

Mit ALPINAs zum Nordkap (1. Teil)



# Inhalt

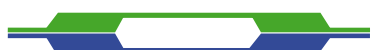
<b>Mitgliederversammlung 2010 .....</b>	<b>3</b>
Neuer Vorstand gewählt	
<b>Mit ALPINAs zum Nordkap .....</b>	<b>4-7</b>
Eine Horde ALPINAs auf dem Weg in die nördlichsten Regionen Europas	
<b>Ein Blick hinter die Kulissen .....</b>	<b>8-9</b>
Der M3 DTM und der B6GT3: Der grüne Flitzer und sein aktueller Nachfolger	
<b>Die „5er-Turbos“ von ALPINA .....</b>	<b>10-14</b>
Der neue B5 BITURBO und seine Ahnen	
<b>Kooperation mit ALPINA-Forum.de .....</b>	<b>15</b>
Einheitliche Kommunikationsplattform im Internet	
<b>Kontakte .....</b>	<b>16</b>
Aktuelle Kontaktadressen	

## Impressum

ViSdP : Bernhard Krönung,  
Robert Wimmer, Marc Ritter

ALPINA-Gemeinschaft  
e.V., Florastrasse 3  
81827 München

**BMW Club**  
ALPINA Gemeinschaft e. V.  
International



# Editorial

## Nichts ist beständiger als der Wandel

Ein neues Logo, ein neues Rundschreiben ist fertig, ein neuer Internet-Auftritt ist auch im Aufbau ...es tut sich was in der ALPINA-Gemeinschaft!

Viele von Euch haben wir schon per Email über die aktuellen Entwicklungen in der ALPINA-Gemeinschaft e.V. informiert. Der Rücktritt des 1. Vorsitzenden kam für uns alle etwas überraschend. Wir nehmen die gebotene Chance zum Neuaufbau wahr. Schließlich habt Ihr ein schlagkräftiges Team gewählt, das die Vorstandsarbeit aufnehmen soll.

Einiges, eigentlich fast alles, ist neu zu machen. Angefangen von der Visitenkarte über einen neuen Mitgliedsausweis bis hin zu einem neuen Rundschreiben.

Die ALPINA-Gemeinschaft e.V. ist Mitglied im „BMW Clubs International Council“. Wegen der geänderten Anforderungen an das Corporate Identity („CI“) müssen wir das Thema von Grund auf neu bearbeiten. Das war ein kleiner Kraftakt und ist noch eine Menge Arbeit - und es braucht auch seine Zeit. Wir hoffen, das frische und professionelle Design und dieses erste neue Rundschreiben kommen bei Euch positiv an.

Wir sind eine Gemeinschaft für alle ALPINA-Enthusiasten, unerheblich ob ein Oldtimer, Youngtimer, ein gebrauchter oder neuer ALPINA in der Garage steht. Und wir wollen natürlich auch diejenigen ansprechen, die sich gerade erst mit dem Gedanken tragen, einen exklusiven Wagen aus dem Allgäu zu erwerben.

Wir sind davon überzeugt, dass die Gemeinschaft zu dem Zeitpunkt beginnt, ab welchem man sich für das Thema ALPINA interessiert. Was uns alle verbindet ist die Begeisterung für das, was ein kleiner, exklusiver Fahrzeughersteller aus Buchloe aus der zweifelsohne guten Basis eines „normalen“ BMW machen kann.

*Für den Vorstand der ALPINA-Gemeinschaft e.V.,  
Bernhard Krönung, Schriftführer*

# Mitgliederversammlung 2010

Wie bestimmt schon der eine oder andere mitbekommen hat, haben sich in den letzten Wochen einige Dinge in der ALPINA - Gemeinschaft e.V. bewegt.

Das schwerwiegendste Ereignis war, dass unser langjähriger 1. Vorsitzender Rene Bichler völlig überraschend zum 01.07.2010 von seinem Amt zurücktrat, damit aber dem Wunsch, vieler Mitglieder zu einem unbelasteten Neuanfang Rechnung getragen hat.

Bei den Vorstandswahlen am 02.07.2010 musste ein neuer Vorstand gewählt werden. Robert Wimmer ist als 2. Vorsitzender bestätigt worden, und an seine Seite sind Bernhard Krönung als Schriftführer sowie Marc Ritter als Kassenwart gewählt worden.

Da der einzige Kandidat für den 1. Vorsitzenden nicht die Mehrheit der Stimmen erhalten hat, ist aktuell der 2. Vorsitzende Robert Wimmer bis zum 31.12.2010 auch der Vorsitzende bzw. dessen rechtmäßiger Vertreter.

Da bis zum 31.12.2010 bedingt durch neue Gesetzesgrundlagen die Vereinssatzung geändert, an die neuen Gegebenheiten im Vorstand

angepasst und ein 1. Vorsitzender gewählt werden muss, werden wir noch bis Ende dieses Jahres eine Abstimmung über die neue Vereinssatzung durchführen und hierbei auch die Wahl des neuen 1. Vorsitzenden Vorstandswahl abhalten.

Eine Einladung hierzu senden wir Euch rechtzeitig und fristgerecht zu. Uns ist es sehr ernst mit der Einbindung unserer Mitglieder bei der Vereinsarbeit, von daher sind wir konstruktiven Vorschlägen gegenüber jederzeit offen und werden diese auch zur Diskussion stellen.

Hierzu möchten wir alle Vereinsmitglieder und Ehemalige einladen, auch diejenigen, welche bisher mit einem Vereinsbeitritt gezögert haben.

Bitte sendet Eure Vorschläge und Wünsche an Robert Wimmer ([info@alpina-gemeinschaft.de](mailto:info@alpina-gemeinschaft.de)).

Bedenkt immer, zum Ende des Jahres gibt es die Chance an der Weichenstellung der ALPINA - Gemeinschaft e.V. für die Zukunft mitzuwirken.

In diesem Sinne grüßt Euch

*Der Vorstand der ALPINA - Gemeinschaft e.V.  
Robert Wimmer, Marc Ritter, Bernhard Krönung*



Zum anschließenden Treffen und Ausfahrt durch den Schwarzwald kamen fast 50 Mitglieder

# Mit ALPINAs zum Nordkap (1. Teil)

Nach unserer Ostseerundfahrt 2009, wo wir neben dem Baltikum auch einige nordische Staaten bereist haben, kam uns schon bei unserem Zwischenstop bei finnischen Freunden die Idee, die Tour bis zum Polarkreis auszudehnen.

Aus zeitlichen Gründen aber mussten wir uns dafür entscheiden, den Gedanken wieder fallen zu lassen. Doch wie diese Seite hier schon vermuten lässt, lies die Idee uns nicht mehr los.

In der Zeit vom 08.07. bis 24.07.2010 gingen ein paar unbeugsame Alpinafreunde und –freundinnen auf ihre rund 6.600 km lange Tour in die nördlichen Gefilde Europas und erreichten trotz vieler Widrigkeiten am 17. Juli des Jahres 2010 das Nordkap, wobei uns dort eher die atypischen Temperaturen von um die 30 C° und nicht so sehr Sturm und Schnee zu schaffen machten.

## TAG 1:

Start der Tour am 8.7.2010 war an einem schönen sonnigen Nachmittag der Hafen von Rostock, von wo aus das Fährschiff nach Helsinki startete.

Mit von der Partie waren sechs Fahrzeuge der Marken BMW und ALPINA:

1x E31 B12 5.0 Coupe	1x E31 850 Ci
1x E39 530D	1x E34 B10 3.0 X Touring
1x E36 B3 3.0 Cabrio	1x E46 B3 3.3 Cabrio

## TAG 2:

Die Seefahrt ging über Nacht in Richtung Danzig, wo wir am nächsten Morgen anlegten. Von der Fährgesellschaft wurde eine Busrundfahrt mit Stadtgang in Danzig angeboten, welche einige von uns gerne mitmachten.



Danzig ist eine alte Hansestadt, die unter den Folgen des Kommunismus gelitten hat, sich aber einen schönen historischen Stadtkern erhalten konnte.

## TAG 3:

Am nächsten Morgen, dem dritten Tag unserer Reise begrüßte uns die finnische Hauptstadt Helsinki.



Nach dem Frühstück mit unseren finnischen und schwedischen Freunden, welche uns schon erwarteten, ging es weiter durch die finnische Seenplatte in Richtung Jaala, womit auch der eigentliche Start unserer Rundreise zum Nordkap begann.

Unser erstes Ziel war ein UNESCO Weltkulturerbe; die im Jahre 1882 gegründete Holzschleiferei und Kartonfabrik Werla.



Erwähnenswert ist, dass die Fabrik auf eine humane Weise stillgelegt wurde. Als auch die letzten Arbeiter das Rentenalter erreicht oder in eine andere Fabrik gewechselt hatten, wurden am 18.07.1964 die Maschinen gestoppt und die Tore geschlossen.

Danach ging es gleich weiter zur nächsten Sehenswürdigkeit. Die Stadt Porvoo erhielt 1346 vom schwedischen König Magnus Eriksson die Stadtrechte und ist damit nach Turku die zweitälteste Stadt Finnlands.



Besonders sehenswert ist der, nur aus Holzhäusern bestehende, historische Stadtkern und der mit einem Holzdach gedeckte Dom aus dem 15. Jahrhundert. An der Uferpromenade laden viele gemütliche Restaurants zum Einkehren ein.

#### **TAG 4:**

Am 4. Tage führte uns der Weg gleich zu drei weiteren Sehenswürdigkeiten. Die erste Etappe des Tages ging nach Kerimäki, wo die 1847 gebaute, weltgrößte Holzkirche steht.



Die Kirche ist nicht beheizbar, weshalb sie lediglich im Sommer für Gottesdienste genutzt wird. Dann allerdings bietet sie bis zu 5.000 Menschen Platz.

Zum Mittag führte unser Weg in die mittelalterliche Stadt Savonlinna, welche im Schutz einer Wasserburg gebaut wurde. Die Burg Olavinlinna ist eine der besterhaltenen, mittelalterlichen Festungen Nordeuropas.

Stadt und Burg hatten eine wechselhafte Geschichte und gehörten schon zu Schweden und Russland, bevor sie 1721 finnisch wurde. Heute wird die Burg nicht nur als Museum sondern auch als Standesamt, für Events und weltbekannte Opernaufführungen genutzt.



Das letzte Ziel des Tages war das einzige in Finnland liegende, orthodoxe Mönchskloster Valamo in Heinävesi.

Als Finnland nach der Niederlage im Zweiten Weltkrieg große Teile Kareliens an die Sowjetunion abtreten musste, wurden auch zehntausende orthodoxe Karelrier umgesiedelt und über ganz Finnland verstreut.

Auch die Mönche des Inselklosters Valamo im Ladogasee flohen vor dem sowjetischen Vormarsch nach Westen und gründeten in Heinävesi das Kloster Uusi Valamo („Neues Walaam“).

Während der letzten Jahrzehnte hat sich Heinävesi zum wichtigsten Zentrum der orthodoxen Kultur in Finnland entwickelt.



Und da wir ja auf der finnischen Seenplatte unterwegs waren, durfte natürlich auch eine Fährfahrt nicht fehlen, dafür fand sich auf dem Weg ins Nachtquartier in Kuopio eine Gelegenheit.



#### **TAG 5:**

Der 5. Tag unserer Reise führte uns in den Polarpark nach Ranua, wo wir auf dieser Reise unsere einzige Begegnung mit Eisbären hatten.



Andere Tiere der nördlichen Wildnis nahmen mit jedem Breitengrade fast inflationär zu, aber zu diesen kommen wir noch später.

Unser Tagesziel war Rovaniemi, die einzige Stadt genau auf dem Polarkreis.

Im Einkaufszentrum nahe unserem Hotel gibt es das Lordi Rockrestaurant. Ja genau, die totalverrückte finnische Rockband, die 2006 den Eurovision Song Contest gewann. Mr. Lordi (Tomi Putaansuu) ist am 15. Februar 1974 in Rovaniemi geboren und zu seinen Ehren wurde der Sampo-Platz in Lordi-Platz umbenannt.

#### **TAG 6:**

Am nächsten Morgen stießen Kimmo und Sari mit ihrem E31 zu uns, die wir 2009 kennengelernt hatten. Und so machten wir uns am 13. Juli Anno Domini 2010 auf den Weg, den nördlichen Breitengrad bei 66,65° zu überschreiten und in die Mittsommernächte der Polarkreisregion einzutreten.



Allerdings ist auch hier der Kommerz nicht weit, was man schön am Santa Claus Park sehen kann. Nach der Folter durch Weihnachtsdekoration und entsprechender Musik mitten im Juli bei satten 28°C machten wir uns auf den Weg über Norvajarvi nach Kirkenes, der östlichsten Stadt Norwegens.

Auf dem Weg machten wir noch kurz eine Rast an einem See. Was auf den Fotos allerdings nicht zu sehen ist sind die Milliarden von Moskitos, weshalb trotz des wunderschönen Panoramas der Aufenthalt nur kurz war.



Mit jedem Meter Richtung norwegischer Grenze wurde es jetzt auch kühler und windiger. Bei unserem letzten Halt vor der finnisch-norwegischen Grenze, um unsere Wagen aufzutanken, trafen wir ein paar Fahrer und Fahrzeuge die an einer Rallye von Paris zum Nordkap teilnahmen - auch nicht schlecht. Im Windschatten der Tankstelle suchte eine Gruppe von Rentieren Schutz; ab diesem Zeitpunkt waren sie unsere ständigen Begleiter und hielten die Straßen für Ihre Weidegründe. Allerdings gab es auch noch ein paar Nordlichter, die den Temperaturumschwung nicht gleich mitbekommen haben - die Jacken wurden ausgepackt. Eine Gewitterfront bei Kirkenes begrüßte uns dann mit

einem Stromausfall. Aber das konnte uns nicht hindern, die Stadt in Augenschein zu nehmen. Kirkenes ist, abgesehen von ihrem geschichtlichen Hintergrund im 2. Weltkrieg und ihrer totalen Zerstörung bei Abzug der Deutschen, eine triste Fischerei- und Erzabbaustadt.

Das Tageslicht auf den Fotos kann in dieser Gegend recht trügerisch sein. Unser Spaziergang in Kirkenes fand gegen 22 Uhr statt.



Und wie man auf dem Thermometer an unserem Hotel sehen kann, waren die Temperaturen innerhalb eines Tages vom milden 22°C tagsüber auf 4°C nachts gefallen. Das Foto entstand nachts um 1 Uhr, als die Sonne ihren Tiefstand erreicht hatte.



#### **TAG 7:**

Am nächsten Morgen machten wir uns auf ins Dreiländereck Finnland / Norwegen / Russland. Von unserem Hotel aus war es nur noch einen Steinwurf bis nach Russland. Man muss nur einen kleinen Hopser über den Fluss wagen und schon steht man in Russland und mit beiden Beinen ziemlich sicher im Knast.

Auf unserer Fahrt zu dem Grenzposten Nyrud, der wie eine Nadel nach Russland reinreicht, haben wir das erste Finnische Internat besichtigt und vom ehemaligen Grenzturm Hoyde 96 konnten wir einen tiefen Blick auf die zerstörte Umwelt der Bergbaustadt Nickel werfen.



Vor angeblichen Braunbären wird dort auch schon einmal vorsorglich gewarnt, die eigentliche Gefahr geht aber eher von den Moskitos und den Schlaglöchern in den Straßen aus.

Auf den letzten Metern zum Grenzposten verschwand die Straße schon teilweise im Morast und spätestens jetzt lernte ich den E34 B10 Allrad zu schätzen, der mich transportierte.



Ein paar Mutige trauten sich auch noch auszusteigen und unterhielten sich mit zwei norwegischen Grenzsoldaten, welche auf uns aufmerksam wurden. Obwohl ich denke, dass nicht wir als Personen, sondern eher unsere Wagen es waren, da sie uns auf der Rückfahrt schon mit der Kamera in der Hand erwartet haben.

Nach der Rückkehr ins Hotel und dem Abendessen machten wir uns noch einmal auf, um in Grense Jakobselv, dem nordöstlichsten Punkt Norwegens, die Mitternachtssonne zu sehen.

Das Ziel erreicht und endlich der erwartete Anblick. Am Ende der Welt stehen, nur noch das Meer vor sich, den freien Blick auf die Mitternachtssonne - gigantisch!



#### **TAG 8:**

An unserem zweiten Tag in Kirkenes besuchten wir die Andersgrotta und das Grenselandmuseum.

Danach erfolgte der Aufbruch nach Karasjok, unserem letzten Etappenziel vor dem Nordkap.

Weiter dann mit Teil 2 in der nächsten Ausgabe.  
(Marc Ritter)

# ALPINA B6GT3 „Behind the scenes“

Die Präsenz der Firma ALPINA im Rennsport blickt auf eine lange Tradition zurück. Erst im Jahr 2009 gab es unter dem Slogan RETURN TO RACING ein erneutes Comeback mit dem ALPINA B6GT3. (ALPINA stellte im Jahr 2009 ein eigenes Team, im Jahr 2010 wird das Fahrzeug von s-bergracing gefahren). Durchaus erfolgreich - Im August 2009 konnte man mit dem B6GT3 den Sieg am Nürburgring feiern - und fast genau ein Jahr später - im August 2010 - sogar einen Doppelsieg.

Wenn wir die Informationen in der Presse oder in den Medien verfolgen, bekommen wir dabei immer das Geschehen aus Sicht der Fahrer und dem Renntag offeriert. Selten wird dabei dem Background des Teams und den vielen Helfern Bedeutung geschenkt. Dieser Bericht soll etwas Licht in den Rest des Rennalltags bringen. Sozusagen hinter den Kulissen den beteiligten Mitarbeitern den Respekt zollen, welche alle im Team ihren Beitrag leisten, dass zum Schluss ein fertiges Rennfahrzeug beim Start mit dabei ist.

Bei meinem Besuch am 04.06.2010 in Buchloe bekam ich hierfür ausnahmsweise einmal die Gelegenheit.



Hier befanden sich beide Fahrzeuge auf einem Platz, einfach beeindruckend.



Als die Aufnahmen in den „heiligen Hallen“ abgeschlossen waren, und ich wieder in Richtung Verkaufsraum unterwegs war kam ich noch am ALPINA Applikationsprüfstand Nr. 1 vorbei.

Der Prüfstand blickt dabei auf eine genauso lange Tradition zurück wie der Renneinsatz von ALPINA selbst. Wurden doch hier in der Vergangenheit Highlights wie der BMW Formel 1 Turbo Motor und „The Legend“ ALPINA B10 BITURBO abgestimmt.



Auf dem Prüfstand war an diesem Tag ein B6GT3 Motor aufgeflanscht und es wurde ein neues Kennfeld adaptiert. Da ich viele Jahre zurück schon einige Einblicke in die Abstimmung einer DME mit diversen Programmern machen konnte, war es umso interessanter, den Profis einmal über die Schulter zu blicken.

Heinz Kärner (Leiter des Prüfstands) und Ing. Ingo Dannhäuser (Motoren Ingenieur ALPINA) waren gerade damit beschäftigt, das neue Kennfeld einer Sport Motronic zu implementieren.

Heinz Kärner, ein Mann der frühen ALPINA Stunde, hat bei unzähligen Motoren dafür gesorgt, dass die Betriebszustände in den richtigen Bahnen verliefen. Früher mit variablen Ansaugtrompeten, angepassten Raumnocken und diversen Düsenbestückungen; heute sorgt er dafür, dass die Bits und Bytes an der richtigen Stelle stehen, damit der Motor gutes Ansprechverhalten, Leistung und saubere Emission hat.

Dass manchmal der Teufel im Detail steckt, konnte ich an diesem Tag kurze Zeit nach meinem Ankommen live miterleben. Der Prüfstand ging dabei auf Störung, da es einen Abluftfehler in der Schallkabine gab.

Herr Kärner öffnete mit aufgesetztem Gehörschutz die Tür zum Prüfstand und schaute zuerst nach, wo das Problem liegen könnte.

...Auf irgendeinem Rennen sagte der Moderator einmal „ein infernalisch klingender B6GT3“; ich dachte mir schon, dass der Motor nicht leise sein würde, aber infernalisch ist untertrieben. Würde man mit offenem Dach ca. 200 fahren, würde man den B6GT3 beim Beschleunigen noch 3-4 Autos hinter sich hören...

Zurück zum Prüfstand...

Da das Problem nicht schnell behoben werden konnte, die Temperatur aber innerhalb der Kabine ohne Abluftstrom anstieg, wurde die Abstimmung unterbrochen.

Jetzt wurde ich Zeuge, wie hoch der Qualitätsstandard und wie professionell die Arbeitseinstellung bei ALPINA ist. Der Ausfall ereignete sich kurz vor der Mittagspause. Wer jetzt denkt, die Arbeit werde niedergelegt und man könne das Kennfeld ja am Montag weiterfahren, der hat weit gefehlt.

Der Fehler in der Anlage wurde diagnostiziert und in einer einstündigen Reparatur behoben. Danach ging es diszipliniert mit der Implementierung des Kennfeldes weiter.

Gegen 16:00 Uhr waren alle Daten herausgefahren. Beim Vollastbetrieb hatte ich noch einmal die Gelegenheit und konnte diese Fotos schießen.

In diesem Zusammenhang möchte ich mich nochmals bei ALPINA, besonders bei Heinz Kärner, Ing. Ingo Dannhäuser und Christian Klotzbücher für den tollen Tag und die Offenheit, um diesen Bericht realisieren zu können, bedanken.

Gleichzeitig wünsche ich dem ganzem Team (ALPINA und s-bergracing) bestes Gelingen und allen ALPINA Motorsport Fans viel Spass beim Lesen der Lektüre.

*(Oliver Rehn)*



# Der neue B5 Biturbo und seine Ahnen

Seit 1975 beschäftigt sich ALPINA mit aufgeladenen Motoren auf höchstem Niveau. Als geeignete Karosserien für den Einsatz mit Turbomotoren beschränkte man sich stets auf den 5er- und den 6er-BMW. 1977 stellte man erstmals die Ergebnisse der Öffentlichkeit zur Verfügung.

Damals noch mit der Bezeichnung 530 bzw. 630 Turbo. Mit der Präsentation des B7 Turbo in der Baureihe E12 im Jahre 1978 auf Basis des BMW 528i stellte dieses Fahrzeug ein Novum im Bereich sportlicher Limousinen dar.



Burkard Bovensiepen persönlich stellte sein neuestes Kunstwerk einer Handvoll Journalisten am Gardasee vor. Der B7 Turbo E12 war baugleich mit dem 530 Turbo, jedoch entschied man sich im Stammhaus, zukünftig sämtlichen Modellen eine spezielle Bezeichnung mitzugeben. Das „B“ steht für 6-Zylinder im Gegensatz zum „A“ für die 4-Zylinder-Varianten. Und die Zahl 7 dahinter bedeutet, dass es sich um ALPINAs 7. Entwicklungsstufe des 6-Zylinder-Triebwerks handelt.

Der B7 Turbo E12 war schlichtweg der Porsche für Familienväter. Mit einem 3,0 Liter großen Sechszylinder-Triebwerk und einem K27 Turbolader der Firma Kühnle Kopp und Kausch ausgestattet, leistete diese Limousine beachtliche 300 PS und stemmte ein Drehmoment von bis zu 462 Nm auf die Kurbelwelle bei einem max. Ladedruck von 0,85 bar. Der Ladedruck konnte stufenlos mittels eines Dampftrads am Kardantunnel zwischen 0,55 und 0,85 bar geregelt werden, so dass man sich im Bereich zwischen 250 PS und 300 PS befand.

Das Benzin-Luft-Gemisch wurde durch die mechanische Pierburg DL Einspritzanlage gesteuert. Zusammen mit der verteilerlosen Zündung von Dr. Hartig und der sogenannten kombinierten Aufladung mit Ansaug-Resonanzsystem, entwickelt durch den ungarischen Ingenieur Dr.

Cser, und vom Leiter der ALPINA-Motorenentwicklung Fritz Indra zum ersten Mal in ein Serienfahrzeug verwirklicht, hat man das klassische Turboloch solcher Motoren sehr gut in den Griff bekommen. Mit diesen Attributen erreichte man eine Höchstgeschwindigkeit von 256 km/h. Mit dem speziell entwickelten Getrag-Sportgetriebe, bei dem sich der erste Gang links unten befand und einer geänderten Hinterachsübersetzung erfolgte der Sprint von 0-100 km/h in nur 6,5 Sekunden. Nicht umsonst verlieh man dem B7 Turbo damals den Titel „schnellste Serienlimousine der Welt“. Doch wie fuhr sich solch ein B7 Turbo? Rabiät? Ungehobelt? Mitnichten. Die Laufruhe des Reihensechszylinders konnte trotz der umfangreichen Umbaumaßnahmen beibehalten werden. Und da das maximale Drehmoment bereits bei 2500 U/min zur Verfügung stand, konnte man getrost schaltfaul unterwegs sein. Doch sollte die Ladedruckanzeige 0,85 bar anzeigen, ist man gut beraten das Lenkrad mit beiden Händen festzuhalten. Es ist im Gegensatz zu einem Porsche 911 Turbo eine eher sanfte Gewalt, die einen in den Sitz presst, aber die Nadel des Drehzahlmessers wandert in allen Gängen äußerst schnell in den roten Bereich. Dass die Bremsanlage und das Fahrwerk auf die Fahrleistungen speziell abgestimmt wurden, gehört zur Selbstverständlichkeit im Hause ALPINA in Buchloe. Und damit der Fahrspaß etwas länger anhält, spendierte ALPINA dem B7 Turbo ein Tankvolumen von insgesamt 108 Litern. Unter der Aufsicht von BMW und TÜV musste der B7 Turbo 10000 Kilometer auf der Nordschleife des Nürburgrings absolvieren, eine geradezu mörderische Übung. Störungen: Keine. Es wurden 149 Exemplare des B7 Turbo E12 und 153 Exemplare des B7 Turbo E24 hergestellt, welche jeweils durch ein versilbertes Typenschild mit Produktionsnummer im Fahrzeuginneren gekennzeichnet waren.



Der Erfolg des B7 Turbo war so groß, dass man in Buchloe beschloss eine Sonderserie zu produzieren. Doch die Motorenentwicklung bei BMW war fortgeschritten und das altbewährte 3,0 Liter Sechszylinder-Triebwerk wurde nicht mehr hergestellt. Der große M30 Motor wurde bei BMW nunmehr durch die 3,5 Liter Variante ersetzt. Dieser Motor hatte einen Hubraum von 3453 ccm, welcher in der ersten Generation des berühmten BMW 635CSI zum Einsatz kam. Wir schreiben mittlerweile das Jahr 1981. Die erste 5er-Generation von BMW wurde gerade durch die nachfolgende Generation, den BMW E28 abgelöst. Und trotzdem entschied man sich in Buchloe für den BMW E12 als Basis für die Sonderserie des B7 Turbo. Begründet wurde die Entscheidung dadurch, dass man das fundierte Wissen mit der „alten“ Karosserie besser umsetzen konnte. Außerdem war man noch nicht so sehr mit dem E28 vertraut. Diese Entwicklung sollte noch etwas andauern.

Wenn auch mittlerweile ein wenig „verspätet“ präsentierte man im November 1981 den B7 S Turbo sowohl im 5er- BMW als auch im 6er-BMW mit folgender Motorisierung: 3453 ccm großer Reihensechszylinder mit dem bekannten K27 Turbolader.



Dieses Triebwerk leistete 330 PS und hatte ein maximales Drehmoment von 500 Nm bei 3000 U/min und einem max. 0,9 bar Ladedruck. Auch hier konnte der Ladedruck stufenlos zwischen 0,45 und 0,9 bar reguliert werden. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 260 km/h, und die 100 km/h Marke wurde erstmals in weniger als 6 Sekunden erreicht, und zwar in 5,8 Sekunden. Hier kam im Gegensatz zum normalen B7 Turbo ein lang übersetztes ZF-Getriebe mit kürzerer Hinterachse zum Einsatz. Eine Besonderheit der Sonderserie bestand darin, dass lediglich 60 Limousinen ausschließlich in der eleganten Farbe „dunkelsaphirblau metallic“ produziert worden sind. Das neuartige Deko-Set in Gold wurde erstmals auf ALPINA-Fahrzeugen verklebt, und das vorhin erwähnte Triebwerk wurde ausschließlich im B7 S Turbo verbaut. Wobei anzumerken ist, dass das „S“ nicht für Sport oder Sonderserie steht, sondern für Schmiedekolben. Das 6er-Coupé durfte sich ebenfalls einer Sonderserie rühmen. Das B7 S Turbo Coupé wur-

de auf genau 30 Exemplare limitiert und ausschließlich in „Alpinagrün“ ausgeliefert. Die Motorisierung glich der der Limousine. Allerdings gab es beim 6er-Coupé ein besonderes Schmankerl. Einzigartige Karomuster-Stoffsitze kamen nur in dieser Sonderserie zum Einsatz.



Wir schreiben mittlerweile das Jahr 1984. Und was konnte man von ALPINA beim BMW E28 erwarten? Genau das, was sich gut bewährt hat, nämlich wiederum einen B7 Turbo. Allerdings erfolgten hier diverse Änderungen zum Vorgänger. Kaum zu glauben, aber wahr: der 3453 ccm große Reihensechszylinder wurde bei BMW aussortiert. Zwar beließ man es bei 3,5 Litern Hubraum doch nun mit exakt 3430 ccm. Und genau dieser Reihensechszylinder sollte in etlichen Modellen späterer Baujahre wiederzufinden sein, was man anfangs nicht vermutete. Und so dauerte es bis zum April des Jahres 1984, als der erste B7 Turbo/1 das Licht der Welt erblicken durfte. Er entstand fortan auf Basis des BMW 535i. Zu den optischen Änderungen gehörte neben der E28-Karosserie, welche dem „Leichtbauprinzip“ gleichen sollte, denn immerhin wog der Vorgänger über 1,5 Tonnen, die Abschaffung der Scheel-Sportsitze welche durch Recaro-Sportsitze ersetzt wurden. Hatte der Vorgänger noch seine manuellen Zusatzinstrumente auf dem Armaturenbrett, so wurden diese durch eine elektronische Anzeige im Armaturenbrett (anstelle einer Luftausstromöffnung) verbaut. Was die Technik anbelangt, hat ALPINA tiefgreifendere Änderungen vorgenommen. Zwar kam das Prinzip des ersten B7 hier ebenfalls zum Tragen; allerdings bediente man sich nunmehr des 3430 ccm großen Reihensechszylinders als Ausgangsbasis.

Die mechanische Pierburg DL Einspritzung wurde durch die neu entwickelte BOSCH Motronic M 1.0 abgelöst, welche nunmehr die Steuerung von Ladedruck, Zündung und Einspritzung integrierte und koordinierte. Auch wurde der bewährte K27 Turbolader weiterhin verwendet. Allerdings hat ALPINA den max. Ladedruck auf 0,6 bar gesenkt, kam es doch vereinzelt zu thermischen Problemen beim Vorgänger. Nichts desto trotz erhielt der Käufer eines B7 Turbo/1 ein ebenfalls sehr leistungspotentes Fahrzeug. Das Triebwerk leistete 300 PS und entwickelte ein max. Drehmoment von anfangs 450 Nm welches im Laufe der Entwicklung auf 501 Nm bei 2200 U/min anstieg. Auch hier kam ein speziell angefertigtes Getrag Sportgetriebe zum Einsatz mit einer sehr langen Hinterachsübersetzung im Verhältnis 2,56:1. Die Fahrleistungen konnten sich sehen lassen. Der Sprint von 0 auf 100 km/h wurde in 6,1 Sekunden absolviert und die Höchstgeschwindigkeit betrug 266 km/h. Natürlich sind auch beim B7 Turbo/1 Fahrwerk und Bremsen speziell auf die Fahrleistungen des Fahrzeugs ausgelegt. Eine 300 mm Scheibenbremse vorne sorgt in Verbindung mit dem serienmäßigen ABS für eine adäquate Negativ-Beschleunigung. Und der 40-Liter-Zusatztank brachte ihm ein Gesamttankvolumen von 110 Litern. Der B7 Turbo/1 bekam des Öfteren das Prädikat „Wolf im Schafspelz“ verliehen. Doch was war mit dem Titel „schnellste Serienlimousine der Welt“? Konnte der Nachfolger den Titel verteidigen? Ja, er konnte. Und das genau so eindrucksvoll wie sein Vorgänger. Das BMW 6er-Coupé wurde mittlerweile einem kleinen Facelift unterzogen und sollte auch weiterhin im ALPINA-Programm vertreten sein. Jedoch haben Limousine und Coupé erstmals nicht die gleiche Motorisierung. Um die Sportlichkeit des B7 Turbo Coupés zu unterstreichen wurde ihm zwar das gleiche Basis-Triebwerk gegönnt, allerdings mit einem Plus von 30 PS im Gegensatz zur Limousine. Auf 330 PS und 512 Nm Drehmoment durfte sich der Käufer eines B7 Turbo Coupés freuen. Die Spitzengeschwindigkeit betrug 270 km/h. 1985: ALPINA stellt die gesamte Modellpalette auf Motoren mit Katalysator um. Das besondere daran: Statt der in der Automobilindustrie generell verwendeten Katalysatoren mit Keramikträgern kommen bei ALPINA als erstem Automobilhersteller serienmäßig ausschließlich Metallkatalysatorträger von EMITEC zum Einsatz. Jahre später wird dieses Konzept auch bei anderen High-Tech-Fahrzeugen umgesetzt. Man stellte die gesamte aktuelle Fahrzeugpalette von nun an optional als Katalysator-Variante zur Verfügung, auch den B7 Turbo. Ein mitunter schwieriges Unterfangen, aber es wurde erfolgreich realisiert. Der B7 Turbo Katalysator kam im August 1986 auf den Markt. Um die starken Fahrleistungen möglichst beizubehalten, wurden beim

B7 Turbo Katalysator erneut umfangreiche Änderungsmaßnahmen vorgenommen. Die Verdichtung des Motors wurde gesenkt, der Ladedruck erhöht, spezielle Kolben wurden verwendet und die Spritzzufuhr so reguliert, dass die strengeren Abgasvorschriften eingehalten werden konnten. Die BOSCH Motronic 1.1 kam zum Einsatz und eine etwas kürzere Hinterachse (2,79:1) war ebenfalls Bestandteil des B7 Turbo Katalysator. Äußerlich konnte man ihn lediglich am optionalen Schriftzug auf dem Kofferraumdeckel erkennen. In der Katalysator-Version waren Limousine und Coupé wieder gleich stark motorisiert, was unter anderem daran lag, dass die Ära des BMW E28 sich dem Ende neigte und der Nachfolger, der BMW E34, bereits in den Startlöchern stand. Das Katalysator-Triebwerk leistete 320 PS und verfügte über ein Drehmoment von 520 Nm. Von 0 auf 100 km/h benötigte man 6,1 Sekunden und bei Bedarf konnte eine Höchstgeschwindigkeit von 265 km/h erreicht werden. Auch die zweite Generation des B7 Turbo war ein voller Erfolg. 278 Limousinen (42 davon mit Katalysator) und 130 Coupés (20 davon mit Katalysator) wurden produziert.



Im Dezember 1987 verließ der letzte B7 Turbo E28 das Werk in Buchloe. Noch im gleichen Monat stellte BMW seine 3. Generation des BMW 5-er vor, den E34. Nichts wurde vom Vorgänger übernommen, alles wurde komplett neu entwickelt, Design und Technik. Es dauerte noch knapp 2 Jahre bis der B7 Turbo E28 auf seinen Nachfolger blicken durfte. Im März des Jahres 1989 war es soweit; als der Genfer Automobilsalon eine weitere Premiere aus dem Hause ALPINA präsentierte. Es war die Geburtsstunde des BMW/ALPINA B10 BI-TURBO.

Wie die Bezeichnung es schon vermuten lässt, hat auch die 3. Generation des stärksten ALPINA auf BMW 5-er Basis nichts mit dem Vorgänger gemein, bis auf dass

es sich um einen durch Turbolader aufgeladenen Motor handelt. Wählte man 1978 als Pressefoto eine Luftansa-Maschine als Hintergrund, so wurde für den B10 BITURBO nichts weniger als das damals schnellste Überschall-Passagierflugzeug als Hintergrund benutzt, die Concorde. Eine Übertreibung? In Anbetracht der zur Verfügung stehenden Leistung, die ein B10 BITURBO einem Fahrer bieten konnte sicherlich nicht. Als Basis hierzu diente der BMW 535i und sein 3430 ccm großer Reihensechszylinder. Allerdings fand das Konzept des B7 Turbo hier keine Verwendung mehr. Es wurden, wie die Typenbezeichnung es schon erahnen lässt, zwei parallel angeordnete Garrett Turbolader des Typs T25 verwendet. Zwar konnte man durch die Resonanzaufladung beim B7 Turbo das sogenannte Turboloch sehr stark reduzieren; aber die Heftigkeit, mit der der Turbolader plötzlich seine Insassen in die Sitze presste, war dennoch vorhanden. Durch die Verwendung des BITURBO-Prinzips gab es praktisch kein Turboloch mehr. Der Ladedruck baute sich in Sekundenbruchteilen auf, und der Drehmoment- und damit auch der Leistungsaufbau erfolgten sanft, harmonisch, aber äußerst nachdrücklich. Dieser Effekt wurde durch 2 Tatsachen bewirkt. Einerseits sind die Abgaswege zur Turbine sehr kurz, und zum anderen ist die Massenträgheit der kleinen Turbolader sehr gering. Die beiden Lader laufen also wesentlich schneller an als ein einzelner großer. Der Reihensechszylinder BITURBO Motor mit seinem perfekten Massenausgleich, seiner Laufruhe und seiner dynamischen, fast unbegrenzten Leistungsentfaltung bietet somit die beste Voraussetzung für ein insgesamt ungewöhnlich kultiviertes Automobil und, nebenbei gesagt, natürlich einen Grad an Laufkultur, den ein V8-Zylinder nie bringen kann, ein



12-Zylinder Saugmotor – vielleicht. 360 PS Leistung und ein Drehmoment von 520 Nm bei 4000 U/min sind ein Wort und das unter ungünstigen Sommertemperaturen. Im Winter steigt die Leistung sogar noch etwas an. Der BMW E34 hat, bedingt durch ein Mehr an Komfort,

ein höheres Leergewicht als sein Vorgänger. Im Falle des B10 BITURBO sind es ca. 1695 Kg. Den Fahrleistungen tut dies keinen Abbruch.

Die 100 km/h-Marke ist bereits nach 5,6 Sekunden erreicht, und die Höchstgeschwindigkeit ähnelt der einer Boeing 737 kurz vor dem Abheben, nämlich 290 km/h.



Wobei Burkard Bovensiepen stets festhalten möchte, dass die enorme Höchstgeschwindigkeit lediglich ein Abfallprodukt sei. Um aber genauso sicher wieder zum Stehen zu kommen, verwendete man eine 4-Kolben Festsattelbremse von Girling mit einem Scheibendurchmesser von 332 mm auf der Vorderachse. Die neue BOSCH Motronic 1.2 kam hier genauso zum Einsatz wie das ASC (automatische Stabilitäts-Control) und das neue 5-Gang Getriebe der Firma Getrag, wobei der erste Gang, im Gegensatz zu den Vorgängern, wieder oben links zu finden war. Dieses Getriebe erlaubt es dem Fahrer bei nur 1000 U/min mit ca. 50 km/h im 5. Gang in der Stadt zu fahren. Natürlich wurde auch an die Schadstoffemissionen gedacht und der B10 BITURBO mit 6 Degussa 3-Wege-Katalysatoren ausgestattet, die als Grundlage den Metallkatalysatorträger von EMITEC verwenden. Eine 110 Liter große Tankanlage gehörte ebenso serienmäßig dazu wie poliertes Wurzelholz und viele weitere luxuriöse Accessoires. Auch hier kamen, bei Bedarf, wieder Recaro-Sportsitze zum Einsatz, wobei diese nun elektrisch verstellbar, beheizbar und mit einem neuen Stoff überzogen waren. Auf Wunsch konnte man jene Recaro-Sportsitze auch mit feinstem anthrazitfarbenem Wasserbüffel-Leder überzogen ordern. Fahrten im B10 BITURBO hatten immer ein sehr erhabenes und überlegenes Gefühl ohne Komforteinbußen. Und so wurden im Zeitraum von 1989 bis 1994 insgesamt 507 Exemplare dieses einzigartigen Fahrzeugs produziert. Bei den letzten 50 Exemplaren verbaute ALPINA serienmäßig unter anderem folgende Besonderheiten: Blaue Instrumentenanzeigen, Klimautomatik, schwarzer Dachhimmel, elektr. Recaro-Sportsitze mit Wasserbüffel-Leder bezogen, und ein ALPINA-Airbag-Lenkrad. Mit anderen Worten: Vollausrüstung.

Als im März des Jahres 1994 der letzte B10 BITURBO das Werk in Buchloe verließ, sollte es eine ganze Weile ohne Turbomotoren weitergehen.

Die Baureihen BMW E39 und E60/61 wurden zwar ebenfalls von ALPINA modifiziert, jedoch ohne Verwendung von Turboladern. Da der sogenannte Jahrhundertmotor von BMW, der M30-Reihensechszylinder mit zuletzt 3430 ccm, nicht mehr von BMW zur Verfügung gestellt wurde, musste ein anderes Aggregat her. Aufgrund des zunehmenden Gewichts der Fahrzeuge im Laufe der Entwicklung hatte sich der 4,4 Liter-V8-Motor von BMW als durchaus potentes Leistungstriebwerk bestätigt. Selbst ALPINA hat bereits 1994 dem Nachfolger des B10 BITURBO, dem B10 4.6 Switch-Tronic, ebenfalls auf Basis des BMW E34 einen 4,6 Liter großen V8 mit 340 PS und 480 Nm spendiert. Zwar war dieser, was die Fahrleistungen betrifft, auf dem Papier langsamer, dennoch beschleunigte dieses Fahrzeug den Fahrer in nur 6,4 Sekunden auf Tempo 100 und die Höchstgeschwindigkeit betrug 275 km/h. In Verbindung mit diesem 8-Zylinder bot ALPINA seinen Kunden erstmals ein 5-Gang-Automatikgetriebe, mit Schalttasten hinter dem Lenkrad angeordnet, als Option. „Schalten wie in der Formel 1“ sagten die einen, ALPINA nennt es Switch-Tronic. Von nun an wurden alle V8-Varianten ausschließlich mit diesem Automatikgetriebe in Verbindung mit der Switch-Tronic produziert.

Im E39 wurde die Entwicklung des V8-Triebwerks sowohl seitens BMW als auch durch ALPINA weiter vorangetrieben. Im Januar 1997 präsentierte ALPINA den neuen B10 V8. Er behielt die 340 PS seines Vorgängers. Später wurden es 347 PS, und zu guter Letzt hat man in Buchloe unter anderem durch Hubraumerweiterung auf bis zu 4,8 Liter eine Leistung von 375 PS und 510 Nm erzeugen können, wie sie von 2002 bis 2004 im B10 V8 S zu finden war.



Man entdeckte aber, dass auch solch ein Motor „zwangsbeatmet“ werden kann. So wurde der BMW E60/E61, bei ALPINA B5 genannt, mit einem drartigem Triebwerk ausgestattet.

Mit Einstellung der Produktion des B10 BITURBO verschwand die ALPINA-typische Modellbezeichnung. Mit Einführung des E60/61 hat man die Modellbezeichnung vereinfacht. Ein ALPINA auf BMW 5-er Basis wird nun B5 genannt. Hierbei wurde im B5 der 4,4 Liter große V8-Motor mittels eines Radialverdichters aufgeladen, einer Mischung aus Kompressor und Turbolader. Der von der Firma ASA bezogene Lader arbeitet zunächst nach dem Kompressor-Prinzip, wird also mechanisch über einen Riemen an der Kurbelwelle bewegt, beschleunigt jedoch dann die Ansaugluft nach dem Turbolader-Prinzip in die Brennräume (ein mechanisch betriebener Turbolader sozusagen). Auf diese Art und Weise konnte die Serienleistung von 333 PS zunächst auf 500 PS und 700 Nm gesteigert werden. Später wurden es sogar beim B5 S sage und schreibe 530 PS und 725 Nm. Mit dieser Leistung und dem neuen ZF-6-Gang-Automatikgetriebe hatte der durch ALPINA modifizierte 5-er BMW zum ersten Mal die magische Schallgrenze von 300 km/h durchbrochen. Im Gegensatz zu seinem Pendant, dem BMW M5, der weiterhin auf das Hochdrehzahlkonzept setzt, versteht es der B5 seine Passagiere mit seinem mächtigen Drehmoment zu verzaubern. Gelassenheit ist hier angesagt. Die gleiche Motorisierung befindet sich auch im B6 bzw. B6 S.



Es dauerte aber insgesamt 16 Jahre, bis ALPINA seinen Kunden wieder einen mittels Turbolader aufgeladenen Motor in einem 5-er BMW zur Verfügung stellt. Wir schreiben das Jahr 2010, und ALPINA stellt seinen neuen B5 BITURBO vor, und zwar im Kleid des neuen BMW F07. Käufer eines B7 BITURBO konnten dieses neu entwickelte Triebwerk einige Monate früher bestaunen. 507 PS und ein Drehmoment von 700 Nm beflügeln den neuen B5 BITURBO in Zusammenarbeit mit einem neuen ZF-8-Gang-Automatikgetriebe auf höchstem Niveau. Die zukünftigen Passagiere können sich auf eine Höchstgeschwindigkeit von 307 km/h und ein Sprintvermögen von 0-100 km/h in nur 4,7 Sekunden freuen. Und das alles in Verbindung mit einem fast 2 Tonnen schweren 5-er BMW. (Ralf Foltynnek)

# Kooperation mit ALPINA-Forum.de

## Endlich ein einheitliches Forum für alle ALPINA-Freunde

Als Ende 2006 aufgrund von internen Problemen innerhalb der ALPINA-Gemeinschaft ein Vakuum entstanden ist, und der Ruf nach einem alternativen und unabhängigen Forum erklang, wurde das heutige ALPINA-forum.de aus der Taufe gehoben.

Das Forum konnte sich mittlerweile etablieren und hat bereits über 900 registrierte User. Auch viele Mitglieder der ALPINA-Gemeinschaft sind hier aktiv. Es werden Stammtischtreffen, gemeinsame Reiseexpeditionen, technische Projekte und vieles mehr dort koordiniert und initiiert.

Im Mai/Juni dieses Jahres wurde wegen interner Zwistigkeiten das Vereins-Forum der ALPINA-Gemeinschaft e.V. geschlossen, dies kam sehr überraschend. Die Mitglieder der ALPINA-Gemeinschaft e.V. haben damit kein eigenes Forum mehr, wenngleich eine große Schnittmenge der Vereinsmitglieder bereits im ALPINA-Forum.de als User eingeschrieben ist.

Auf der letzten Mitgliederversammlung wurden neue Wege beschritten und eine Annäherung an das ALPINA-Forum.de angestrebt. Das Ziel soll im Endstadium eine komplette Integration bzw. Zusammenführung beider Institutionen sein.

Als erster Schritt wurde vom Vorstand beschlossen, eine Kooperation mit dem ALPINA-Forum.de einzugehen. Diese gestaltet sich darin, einen internen Mitgliederbereich einzurichten, um Mitgliedern der ALPINA-Gemeinschaft e.V. wieder eine Möglichkeit zu geben, untereinander wie auch mit dem Vorstand ungezwungen und unbürokratisch online kommunizieren zu können.

Für die ALPINA-Gemeinschaft e.V. bedeutet das, eine weit breitere Basis zu haben, um über Aktivitäten zu berichten und vielleicht auch den einen oder anderen, der uns bisher nicht kennt, damit indirekt ansprechen zu können. Auf Dauer sind zwei Foren für eine ohnehin eher überschaubare Gemeinde von ALPINA-Freunden nicht förderlich, deshalb sollte wieder zusammen wachsen, was zusammen gehört. Stehen die Rahmenbedingungen, werden weitere Schritte in Richtung Zusammenführung geplant und beschlossen.

Daher möchten wir gerne die Mitglieder der ALPINA-Gemeinschaft e.V. ermuntern, sich unter [www.ALPINA-forum.de](http://www.ALPINA-forum.de) zu registrieren. Sobald die entsprechenden neuen, internen Foren eingerichtet sind, werden die Mitglieder informiert und für die Foren der ALPINA-Gemeinschaft e.V. freigeschaltet.

*André Nikolai, Administrator ALPINA-Forum.de  
und der Vorstand der ALPINA-Gemeinschaft e.V*



Vielen Dank an:

ALPINA Burkard Bovensiepen GmbH + Co. KG (Bilder, Pressefotos, Korrekturlesen, ... ), den Mitwirkenden (Andre, Armin, Oliver, Ralf) und natürlich allen Mitgliedern, die durch ihr Engagement dieses Rundschreiben unterstützen.

© ALPINA Gemeinschaft e.V. 2010 - Abdruck, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung und Quellenangabe gestattet.

## Bitte beachten:

Unsere Adresse hat sich geändert!  
In Zukunft bitte nur noch die folgende  
Adresse verwenden:

**ALPINA-Gemeinschaft e.V.**  
**Florastrasse 3**  
**81827 München**

oder per e-mail :  
**info@alpina-gemeinschaft.de**

## Kontakt

### Kontaktadressen Stammtisch:

#### Norddeutschland

Hans Bürkner  
Tel. 0157- 72610601  
Mail: hans.buerkner@freenet.de

#### Bayern

Jürgen Riedmayer  
Tel. 08121-229300 oder  
Mail: j.riedmayer@t-online.de

#### Rhein-Main Gebiet

Oliver Stul  
Tel. 06103/803969  
Mail: ostull@aol.com

Bernhard Krönung  
Tel. 06656/910101  
Mail: bernhard@kroenung.de

#### Österreich

Edwin Nirschl  
Tel. 0043- 2249-2384  
Mail: e.nirschl@aon.at

#### Niederlande

Ton van den Born  
Tel. 0031- 172-233515  
Mail: b6\_293@hotmail.com

**BMW Club**  
ALPINA Gemeinschaft e. V.  
International



ALPINA - Gemeinschaft e.V.  
Florastrasse 3  
D - 81827 München

Tel.: 089 - 4397442  
Fax.: 089 - 4397442

Email: info@alpina-gemeinschaft.de



NÄCHSTE  
AUSGABE  
ERSCHEINT  
ENDE 2010