

# ALPINA-Gemeinschaft

Unabhängige Gemeinschaft exklusiver Automobile aus Buchloe



Noch mal gutgegangen! Trotz kühler Temperaturen zeigte sich die launische Eifel von ihrer besten Seite. So blieb es auf unserem Jahrestreffen den ganzen Tag trocken. Sonntag stimmte das Wetter dann vollends.  
Wohl dem, der ein Cabrio besitzt

**Rundschreiben 3-01**

### Allgemeine Informationen:

- VOR 20 JAHREN: Im Oktober 1981 begann bei ALPINA die Produktion einer Sonderserie. Der E12 wurde in diesem Jahr durch den neuen Fünfer (E28) abgelöst, der durch seine Leichtbauweise noch nicht für die Turbomotoren geeignet war. So entschloss man sich auf Basis des E12 bis Mai 1982 genau 60 Exemplare des ALPINA B7S Turbo zu bauen, die ausschließlich in dunkelsaphirblau-metallic ausgeliefert wurden. Kernstück war der 3,5-Liter-Motor, der durch Turboaufladung eine Leistung von 330 PS entwickelte und als erster ALPINA ein Drehmoment von 500 Nm erreichte. Damit avancierte er regelrecht zum Porschekiller und trieb den Zuffenhausener Piloten jedes mal die Zornesröte ins Gesicht, wenn er im Rückspiegel auftauchte. 261 km/h und eine Beschleunigung von 0 auf 100 in 5,8 Sekunden lassen ihn auch heute noch nicht alt aussehen. Trotz des Preises von 75.000 DM war der B7S im Nu vergriffen, obwohl es sich eigentlich um ein Auslaufmodell handelte.
- GERÜCHTE: Nach unbestätigten Informationen soll in Buchloe an der Entwicklung eines ALPINA-Mini gearbeitet werden. Der bei ALPINA-Chef Bovensiepen auf großen Zuspruch gestoßene Mini soll zumindest eine ALPINA-Kollektion bekommen. Wie es mit stärkeren Motoren aussieht ist dagegen unklar. Wer die ALPINA-Philosophie kennt, weiß, das jeder ALPINA mindestens 250 km/h schaffen soll.....
- GEBURTSTAGSKARTEN: Wir möchten unsere Neumitglieder darüber in Kenntnis setzen, das alle bisher erschienenen Geburtstagskarten bei Robert Wimmer nachbestellt werden können. Telefon siehe Rückseite.
- EINER WENIGER: Für Sammler der Produktionsnummer eins gibt es ein Exemplar weniger. Der B12 5,0 E32 ist auf einem Schrottplatz gesichtet worden. Möge er in Frieden ruhen.
- ANFRAGE: Für unsere Homepage benötigen wir Fotos von 4- und 6-Zylinder-Schmiedekolben. Wer diese für ein paar Fotos zur Verfügung stellen kann, möge sich bitte bei Rene Bichler, Telefon 05341/44815 melden. Besten Dank

### Zugänge seit 01.01.2001

Name:	Mitgl.-Nr.:	Fahrzeug:
Anderer, Bertram	137	B10 V8 E39
Baak, Johan	169	3,2CSL
Bosch, Michael	044	B8 4,6 Coupe
Grüner, Daniel	171	B7/1 Turbo E28
Grüner, Ernst	171	B7S Turbo
Jacobsen, Marc	114	B3 3,0 Lim.
Jacovetta, Glenn	091	B12 5,7 Coupe
Koch, Peter	168	B10 3,3 E39
Nitzsche, Carsten	170	A3 2002i
Pusey, Craig	089	B9 3,5 E28
Riethmann, Christian	068	B7/1 Turbo E28
Schnurr, Oliver	088	B6 2,8 E21
Streese, Heinrich	020	B10 3,5 E34

## **Austritte seit 01.01.2001**

Name:	Mitgl.-Nr.:	Fahrzeug:
Birnbaum, Peter	077	B6 2.8 E30
Kutschker, Michael	137	B6 2.8 E21
Miltz, Thomas	68	B7/1 Turbo E28
Orsag, Thomas	44	B7/3 Turbo E28

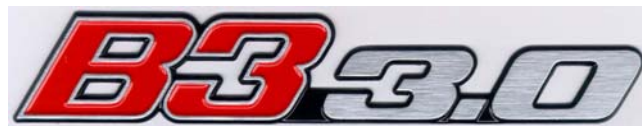
## **Meilensteine Buchloer Automobilkunst**

### **BMW ALPINA B3 3,0 E 36**

**(4.93 – 5.96)**

Es gibt Dinge, die gibt es gar nicht. Da erschien der B6 2,8 E36 im Februar 1992 für 91.500 DM, und gut ein Jahr später präsentiert ALPINA den B3 3,0 für 73.900 DM. Ursache für diesen Preissturz war die BMW M-GmbH, die Anfang 1993 den neuen M3 auf den Markt brachte. Dieser war mit 83.000 DM deutlich günstiger und bot deutlich bessere Fahrleistungen. Um weiterhin konkurrenzfähig zu bleiben musste entweder die Leistung erhöht oder der Preis gesenkt werden. ALPINA tat beides. Stemmte der B6 noch 240 PS auf die Kurbelwelle, waren es nun beim B3 3.0 250 PS aus drei Liter Hubraum.

Mehr Leistung für weniger Geld, wie konnte man sich das erklären? Der Einkaufspreis eines 325i lag mit über 50.000 DM schon sehr hoch und die umfangreichen Modifikationen verschlangen ebenfalls eine Menge Geld. Da der BMW-Vorstand der Ansicht war, das ALPINA auch weiterhin integraler Bestandteil der Marke bleiben soll, kam es zu einem Gespräch zwischen Bovensiepen und den Vertretern der BMW-Ressorts Entwicklung, Produktion und Verkauf. Man einigte sich darauf, den 325i nur mit den Teilen an ALPINA auszuliefern, die für die weitere Verarbeitung benötigt wurden.



Der B3 3.0 konnte als Limousine, Coupe, Cabrio oder Touring geordert werden, nur eine Compact-Version hat es nie gegeben. Welche Bedeutung die Modellvielfalt hatte, zeigen die Produktionszahlen. Von der Limousine und dem Coupe sind zusammen 357 Stück gebaut worden. Das Cabrio fand 235 Käufer und vom B3 Touring, der immerhin erst ab 1995 produziert wurde, konnte ALPINA 149 Stück an den Mann bringen. Somit brachte es der B3 3.0 auf 741 Exemplare und war damit das meistverkaufte ALPINA-Produkt.



Im April 1993 begann die Produktion der Limousine und dem Coupe. Wahlweise konnte zwischen der Handschaltung und einem Automatikgetriebe, kurz Switch-tronic gewählt werden. Wer sich für die Switch-tronic entschied, musste leichte Abstriche beim Beschleunigen und in der Höchstgeschwindigkeit hinnehmen. Vergehen beim manuell geschalteten B3 gerade mal sechs Sekunden für die 100 km/h-Marke, sind es beim Switch-tronic bestückten B3 gerade sieben Sekunden. Die Differenz von einer Sekunde bleibt allerdings bis zur 200 km/h-Marke in etwa gleich.

Bei der Höchstgeschwindigkeit gibt es ebenfalls einen Unterschied, denn da macht der Automatik-B3 schon bei 258 km/h zu. Überraschenderweise schnitt der B3 Switch-tronic beim Verbrauch um einen Liter günstiger ab als ein handgeschalteter B3. Man muss den ALPINA-Konstrukteuren hoch anrechnen, dass ihre B3-Produkte nicht mehr verbrauchen als ein Serien-325i, der im günstigsten Test mit 10,8 Liter abschnitt.

	ALPINA	ALPINA	BMW	Nissan	Porsche
	B3-3.0	B6-2.8	M3 Lim.	300ZX	968
Hubraum	2997	2752	2990	2960	2990
PS/Umin	250/5700	240/5900	286/7000	283/6400	240/6200
0-60	2,9	3,1	2,9	3,1	3,2
0-80	4,4	4,6	4,5	4,8	4,8
0-100	6,1	6,4	5,7	6,5	6,4
0-120	8,8	9	8,1	9,1	8,8
0-140	11,3	12	10,6	11,6	11,4
0-160	14,7	15,7	13,5	15,3	14,9
0-180	19,3	21	17,5	19,9	19,4
0-200	25,4	28	22,4	26,4	27,1
1 km	26,1	26,5	25,4	26,4	26,7
km/h	264	253	250°	250	253
Verbrauch	11,4 S	11,0 S	11,1 S	17,1 S	12,2 S
Preis DM	73900	89950	85000	95195	92300

Im Alltagsbetrieb ergeben sich keine Unterschiede zum 325i, ja selbst die Ladekante ist zwei Zentimeter niedriger als beim Serien-Pendant. Gravierende Mängel sind uns nicht bekannt, bis auf Kleinigkeiten, wie z. B. gelegentliches Flackern der Zusatzinstrumente. Wer diesbezüglich Probleme hat, sollte mal mit Rene darüber sprechen. Etwas anfälliger soll dagegen der Motronic-Sensor sein. Er gibt gerne mal den Geist auf, doch ist dies ein Problem aus dem Hause BMW.

Wer sich die Gebrauchtwagenpreise einmal näher anschaut, wird ziemlich große Schwankungen feststellen. Zwischen 18.000 DM und 38.000 DM werden für eine Limousine oder ein Coupe verlangt. Neben dem Baujahr und der Kilometerleistung spielt natürlich die Ausstattung eine wesentliche Rolle. Ledersitze mit Heizung kosteten 9.800 DM Aufpreis, Klima 3.080 DM, ESSD 1.760 DM, Sonderlack 2.550 DM, Metallic 1.050 DM, Zusatzinstrumente 1.500 DM, ASC+T 920 DM, und wer auf die Switchtronic nicht verzichten mochte, war nochmals mit 6.950 DM extra dabei. Es war kein Problem den Neupreis auf über 100.000 DM zu bekommen. Offensichtlich wechselt ein B3 3,0 häufig seinen Besitzer, denn in den Zeitungen findet man eine große Auswahl diesen Typs. Das treibt natürlich den Preis nach unten, und wenn man bedenkt, das die ältesten B3 schon weit über acht Jahre alt sind, ist das auch kein Wunder.

<b>ALPINA B3 3,0</b>		
Typ E 36, Bj. 4.93 bis 5.96, 741 Exemplare		
<b><u>Motordaten:</u></b>		
6 Zylinder in Reihe	2997 ccm	250 PS / 5700 U/min
320 Nm / 4400 U/min	Bosch-Motronic M3 3.1	83,42 PS / Liter
4 Ventile pro Zylinder	2 obenl. Nockenwellen	Verdichtung: 10,5 : 1
<b><u>Karosserie:</u></b>		
Länge: 4,43 m	Gewicht: 1330 Kg	Kofferraum: 435 L
Zuladung: 520 Kg	ZF-5-Gang-Getriebe	Tankvolumen: 65 L
Reifengröße:	235/40 ZR 17 vorn	265/35 ZR 17 hinten
<b><u>Unterhaltung:</u></b>		
Euro 2: 13,20 DM/100 ccm = 396 DM/Jahr		10,3-11,4 L/100km Super
Vollkasko 30% = 2500DM/Jahr		Satz Reifen (Michelin): 2500 DM
Bremsbeläge vorn: 300 DM	Kleine / Große Inspektion: 500/1200 DM	
Komplettfahrwerk FE 3: 1999 DM		Katalysator: 2600 DM
Alle Preise sind Materialpreise (Stand: 10/98)		

Für Liebhaber interessant sind die B3 3,0 aus der „Edition 30“. Diese Sonderserie hat ALPINA 1995 wegen seines 30-jährigen Jubiläums auflegen lassen. Sie besticht durch eine deutlich reichhaltigere Grundausstattung und einem im Gesamtbild perfekterem Finish. Metallic-Lackierung, Stoßleisten in Wagenfarbe, Außentemperaturanzeige, Beifahrerairbag, Klimaanlage, Schiebe-Hebedach, Edelholzausstattung, Alcantara-/Nappaleder und Kopfstützen hinten gehören hier zur Grundausstattung. Je 30 Modelle des B3 sind als Limousine (83.500 DM), Coupe (84.000 DM) und Cabrio (93.000 DM) produziert worden.



Nach der letzten Preiserhöhung im September 1995 kostete der reguläre B3 3,0 als Limousine 76500 DM, das Coupe 78500 DM, das Cabrio 89950 DM und der ab September 1995 angebotene Touring 81500 DM.

## Jahrestreffen 2001

So sieht also die grüne Hölle auf Erden aus; überfüllte Parkplätze, verstopfte Kreuzungen, Fußgängerrudel die sich zielstrebig vor herannahende Autos werfen, und ohrenbetäubender Lärm auf vier Räder, der seinesgleichen sucht.

Eine Vielzahl an Markenclubs, bei der für jeden etwas dabei gewesen sein sollte, präsentierte sich schon am Freitag auf dem riesengroßen Parkgelände. Das Wetter lud zu einem ausgiebigen Spaziergang über die Parkplätze ein, doch dummerweise hatte sich der Vorstand um ganz andere Sachen zu kümmern. Mehr als den Pavillon aufbauen und den Fahnenmast zu installieren war für den Freitag allerdings eh nicht geplant, so das hinterher noch etwas Zeit für einen kurzen Rundgang blieb.



Mit glänzenden Augen suchte man jeden Parkplatz bis in die kleinste Ecke nach historischen Raritäten ab, um bloß nichts zu versäumen. Jede Menge BMW M3 E36 erspähte mein Auge, doch in Anbetracht der sonst noch vorhandenen Fahrzeuge verkümmerten sie eher zu Randerscheinungen, als das man sich wie sonst üblich nach ihnen umdrehte. Nicht viel anders erging es uns bei den Ferraris. Ein italienischer Sportwagen halt, den man auch im Alltag ab und zu sieht, nichts weiter. Da ist ein ALPINA doch wesentlich exklusiver!

Beeindruckender war jedoch der Auftritt der Cobras, welche durch ihren akustischen Ohrenschaus auf sich aufmerksam machten. Wir waren gespannt, ob sich ihr Auftritt auf der Rennstrecke am morgigen Tag in vernünftige Rundenzeiten umsetzen ließ. Das traf auch auf die 64er Corvette zu, die uns zwischen den VWs und Ford's auffiel.

Die Motorengeräusche, die uns von der Rennstrecke aus in die Ohren dröhnten, ließen für morgen einiges erwarten. Für jemanden, der Motorsport noch nie live miterlebt hat, sollte der Samstag zu einem unvergesslichen Erlebnis werden. Da die Parkplätze eh nur zu einem Drittel gefüllt waren, beendeten wir unser Rundgang und trafen uns im Hotel zu einem gepflegten Weizen wieder. Stunde um Stunde verging, und gegen ein Uhr in der Früh waren auch die letzten von uns in ihren Zimmern verschwunden. Schließlich klingelte uns der Wecker um sieben wieder aus den Betten.



Wie nicht anders zu erwarten schien uns die Sonne am nächsten Morgen direkt ins Gesicht, so das unser Wecker erst gar nicht in Aktion treten brauchte. So ist das, wenn Engel reisen! Ab in die Socken, rein ins Auto und auf zum Ring.

Gegen halb neun erreichte Rene mit seinem sagenhaften Drehmomentmonster als erster von uns den Nürburgring. Sofort positionierte er sich an der Zufahrt zu unserem Parkplatz, um Euch persönlich zu begrüßen und die Parkberechtigungsscheine auszuhändigen. Robert und Jürgen arbeiteten zusammen mit Dirk Jahr fieberhaft an der Fertigstellung des Pavillons, während Thomas Vonau noch seinen Wagen wusch und Thomas Fuchs nicht beim Frühstück gestört werden wollte. Ihr seht also, der Vorstand zeigte Einsatz auf der ganzen Linie und war immer zur Stelle wenn er gerade nicht gebraucht wurde!



Schnell füllte sich der Parkplatz und am späten Mittag waren unsere Kapazitäten fast völlig erschöpft. Wir erreichten gut und gerne die Teilnehmerzahl des letzten Jahres, doch hatten wir uns aufgrund des Treffpunktes eine höhere Resonanz erhofft. Vermutlich lässt sich das mit dem unglücklichen Zeitpunkt während der Schulferien erklären.

Erfreut waren wir über das Erscheinen vieler neuer Mitglieder, so das wir die Gelegenheit gleich nutzen konnten, um sie erstmals persönlich kennen zu lernen. Positiver Nebeneffekt war, das es eine ganze Reihe neuer ALPINA zu sehen gab. Angefangen bei Glenn's B12 5,7 Coupe über Henry's weißem B3 3,0 Cabrio und Neil's B10 Biturbo bis hin zum B12 5,7 E38.

Alles Fahrzeuge, die in freier Wildbahn kaum anzutreffen sind. Ach ja, ein M3 E46 und ein Z8 fanden sich auch bei uns ein.

Nachdem wir am Vormittag jede Menge Benzingespräche geführt und die meisten Besucher mit kostenlosen Getränken abgefüllt hatten, konnte sich auch der Vorstand am frühen Nachmittag etwas Zeit nehmen um mit ins Renngeschehen einzugreifen. Die Motorengeräusche im Hintergrund wirkten wie Magnete, denen man nicht entkommen konnte. Wir hatten das Vergnügen, rechtzeitig zum Start der CanAm-Serie da zu sein. Und was soll ich sagen! Ein tosendes Gebrüll machte sich im Rund breit, drang durch unsere Ohren und legte sich in Form einer Gänsehaut auf uns nieder. Wir waren alle hin und weg. Gänsehaut im Sekundentakt, das passiert nicht alle Tage. Dann wurde es wieder still. Gebannt warteten wir auf die nächsten Runde.



Ameisengroß erschienen sie auf der Start und Ziel-Geraden und als sie an uns vorbei fuhren, hatten sie eine noch höhere Geschwindigkeit als beim Start. Um so eher gingen sie vom Gas und das Gebrüll der Motoren drang erneut durch Mark und Bein. Im Laufe der Zeit verteilte sich das Feld immer mehr, so das die Atmosphäre bald durchgehend von dem Lärm geprägt war. Ich hätte nie gedacht, das der Motorsport einen so in seinen Bann ziehen kann. Welche Serie auch gerade unterwegs war, es war beeindruckend wie sehr sich die Fahrer ins Zeug legten. Sämtliche Versuche mich von der Rennstrecke loszueisen schlugen fehl, und so traf ich erst nach 18 Uhr wieder auf unserem Gelände ein.

Angenehm überrascht mußte ich feststellen, das sich der Parkplatz kaum geleert hatte. Wahrscheinlich verfolgten die meisten ebenso wie ich die Rennen am Ring mit. Drei Pkw durften beim anschließenden Korso auf der Nordschleife mitfahren und waren deshalb verschwunden. Bis ca. 21.30 Uhr gab es noch jede Menge zu erzählen, doch dann suchten wir aufgrund der kühlen Außentemperaturen die Hotels auf.

Der Sonntag präsentierte sich von seiner besten Seite. Strahlender Sonnenschein ließ uns unsere Müdigkeit vergessen und wir verließen regelrecht fluchtartig das Hotel. Wie wir dachten wohl auch noch andere Mitglieder, und so füllte sich unser Gelände noch einmal mit ca. 35 Fahrzeuge. Der Rundgang bei den BMW-Typenclubs lohnte sich ebenfalls, konnten auch dort sehr gepflegte und aufwendig restaurierte BMW das Auge erfreuen.



Am Ring spielten sich die selben Szenen wie am Vortag ab, nur bei deutlich angenehmeren Temperaturen. Gegen abend bauten wir noch das Zelt ab, luden die übriggebliebenen Getränke in den Bierwagen und machten uns langsam auf den Heimweg. Dabei spielten sich im Hinterkopf noch einmal die packenden Kämpfe auf der Rennstrecke sowie das Balzverhalten einiger Mitmenschen auf der Straße ab.

Zu guter Letzt möchte sich der Vorstand noch einmal herzlich bei Dirk Jahr bedanken, der mit sein Organisationstalent für einen reibungslosen Ablauf beim Auf- und Abbau des Clubstandes sorgte. Aber auch ein Dank an alle anderen Mitglieder, welche mit ihren gepflegten und fast ausschließlich originalen Fahrzeugen zu einem gelungenen Treffen beitrugen. Das bestätigte uns die positive Resonanz, die wir im nachhinein aus verschiedenen Richtungen erhielten.

Fazit: Faszination Nürburgring ist für mich von nun an ein Begriff, und wenn das Wetter mitspielt gehört der Oldtimer-Grand-Prix zum Pflichtprogramm eines jeden Jahres.



## **Fahrzeugangebote / -gesuche**

(bei mit `H` gekennzeichneten Angeboten handelt es sich um Händleranzeigen)

### **Biete:**

- E 30: B3 2.7, rot, M-Paket, Fahrzeug war in Maintal 2000, Fotos auf unserer Homepage, Tel.: 0171/4925510
- E34: B10 3.5, EZ 4.90, schwarzmetallic, 180.000km, Klima, Standhgz., WFS, 4xeFH, AHK, Grünkeil, SSD u. v. m., TÜV/AU neu, leichte opt. Und techn. Mängel, incl E34-Teile-Bestand, FP 8.000 DM. Tel.: 0174/7336558, Hannover
- E 39: B10 V8 4.6, Baujahr 6.97, 102.000km, Vollausrüstung, Inspektion neu, Reifen hinten neu, Prod.-Nr. 72, Preis VB, Tel.: 02208/72811

### **Suche:**

- E 30: C2 2,7 oder B3 2,7 Cabrio mit Motorschaden gesucht. Tel.: 0221/2573341
- E 30: B6 3,5 gesucht. Tel.: 05341/44815.

## **Ersatzteile / Zubehör:**

### **Biete:**

- E 34: Schlachte B10 Biturbo, Tel.: 02331/589835 oder 0172/5216872
- E 36: ALPINA 17 Zoll-Radsatz 235/265er mit Bereifung, völlig neuwertig, da noch nie montiert, für VB 4700 DM abzugeben. Neupreis liegt bei 5500 DM. Tel.: 02208/72811 oder 0173/9192801.

### **Suche:**

- E 21: B6-Auspuffanlage gesucht. Tel.: 0172/7172316
- E 34: Zusatztank samt Einbauteile vom Biturbo gesucht. Tel.: 06571/93069 oder 0172/6813198

Schicken Sie Ihr Angebot oder Gesuch bitte an: T. Vonau, Moerser Str. 125, 47495 Rheinberg (Tel.: 02843/160139), E-mail [tvo@ruhrverband.de](mailto:tvo@ruhrverband.de), oder [r.bichler@i-bs.de](mailto:r.bichler@i-bs.de). **Wir bitten um Rückmeldung, wenn sich Ihre Anzeige erübrigt hat.**

>>> [www.alpina-gemeinschaft.de](http://www.alpina-gemeinschaft.de) <<<