

# **ALPINA-Gemeinschaft**

Unabhängige Gemeinschaft exklusiver Automobile aus Buchloe



Wir wünschen allen ALPINA-Enthusiasten frohe Weihnachten und einen guten Rutsch ins neue Jahr 2002.  
Möge Euch der Weihnachtsmann noch viele ALPINA angedeihen lassen.

**Rundschreiben 4-01**

## Allgemeine Informationen:

- VOR 10 JAHREN: Das Leben schreibt doch manchmal seltsame Geschichten. Kaum wird ein Modell als Limited Edition deklariert, geht es weg wie warme Semmeln. Kaum hatte ALPINA die Produktion des ALPINA Z1 RLE Roadsters angekündigt, waren sie auch schon vergriffen. Zwischen August 1990 und September 1991 entstanden 66 Exemplare, wovon 33 nach Japan exportiert wurden. Sie wurden vom Importeur kurzerhand als Wertanlage angepriesen, und schon verkauften sie sich wie von selbst. Auch diesmal hatte Exklusivität ihren Preis; mit 116.000 DM war der ALPINA Z1 33.000 DM teurer als das Ausgangsprodukt, und das war preislich seiner Zeit schon weit voraus. Zwar erreicht ein gebrauchter ALPINA Z1 noch nicht seinen Neupreis, dennoch können sich ein Drittel Wertverlust in 10 Jahren sehen lassen.
- HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH: Die Alpina-Gemeinschaft gratuliert Burkard Bovensiepen zu seinem 65. Geburtstag. Ob sich jene Person, die Anfang der Sechziger Jahre die Tuning-Szene revolutionierte, demnächst in den Ruhestand verabschiedet, ist uns nicht bekannt. Allerdings wäre der neue ALPINA Z8-Roadster als Abschiedsgeschenk genau das richtige Spielzeug, um sich das Rentnerleben zu versüßen.
- ALPINA-MINI: Die Gerüchte um den Alpina-Mini verdichten sich. Neben der bereits angekündigten Kollektion soll es wohl einen 200 PS-Motor für das Rennbrötchen geben. Voraussichtlicher Vorstellungstermin ist die IAA 2003. Bedingung ist allerdings, das sich der Preis nicht über 65.000 DM bewegt.



- ALPINA-T-SHIRTS: Die auf dem Treffen vom Vorstand getragenen T-Shirts können ab sofort bei Robert Wimmer in den Größen L, XL und XXL bestellt werden. Voraussichtlich wird der Preis 40 DM inclusive Porto und Verpackung betragen, doch sollten sich zahlreiche Interessenten melden wird es etwas günstiger. Interessenten empfehlen wir für die Bestellung folgende Telefon- und Faxnummer: 089/424402 (8 – 18 Uhr), ab 18 Uhr 089/4397442. Zahlung erfolgt per Nachnahme oder Vorauszahlung.
- KLEINANZEIGENMARKT: Da sich die Suche nach ALPINA-Teilen immer schwieriger gestaltet, bitten wir Euch, regionale Inserate von ALPINA-Zubehör ins Forum unserer Homepage zu stellen. Dadurch soll jedem Langzeitsuchenden die Möglichkeit gegeben werden, ihr ersehntes Produkt überregional aufzustöbern.
- AN ALLE D10-FAHRER: Gerhard Kocher, Neumitglied in unserer Gemeinschaft, sucht zwecks Erfahrungsaustausch Kontakt zu weiteren D10-Besitzern. Telefon: 08142/58865 oder 0171/4450955.

## **Zugänge seit 01.01.2001**

Name:	Mitgl.-Nr.:	Fahrzeug:
Borchers, Karl-Heinz	084	B10 Biturbo
Brinkmann, Manuel	173	B8 4.6 Lim.
Dahl, Michael	077	B10 3,5 E28
Dietrich, Beat	014	C2 2,7 Cabrio
Gasparoli, Markus	167	B7/3 Turbo E24
Kocher, Gerhard	174	D10 Biturbo
Korth, Dirk	017	B6 2.8 E30
Mucha, Mirko	064	B6 3.5 E30
Rigerl, Wolfgang	175	B3 2.7 Touring
Schandow, Werner	128	B10 V8 E39
Stempel, Thorsten	176	B6 3,5 E30

## **Austritte seit 01.01.2001**

Name:	Mitgl.-Nr.:	Fahrzeug:
Guthmann, Wolfgang	072	B6 2.8 E21

## **Meilensteine Buchloer Automobilkunst**

### **BMW ALPINA B7 Turbo E 28**

**(4.84 – 12.87)**

Anfang der Achtziger Jahre zogen dunkle Wolken über Buchloe auf. Sämtliche Volumenmodelle standen vor ihrer Wachablösung. Die Dreier-Reihe wurde im Oktober 1982 vom E30 abgelöst, der in die Jahre gekommene Sechser erhielt ein Facelifting und auch der Fünfer der Baureihe E12 wurde im Juni 1981 durch den E28 ersetzt.

Diese durch BMW vorgegebenen Veränderungen verursachten bei ALPINA einen erheblichen Investitionsbedarf. Und was noch viel schlimmer war, sind die enorm langen Entwicklungszeiten gewesen. ALPINA hatte seinerzeit noch nicht die Möglichkeit gehabt, im Vorfeld mit den neuen Modellen ausgiebige Tests durchzuführen. Im Klartext; ALPINA hatte fast nichts anzubieten, und wo kein Angebot da auch kein Einkommen. Das das Jahr 1983 mit nur geringfügigem Personalabbau überstanden werden konnte, lag einzig und allein am ALPINA B9 3,5 (Coupe). Das Nachfolgemodell des B8 3,2 spielte die nötigen finanziellen Mittel ein, um die anstehenden Entwicklungskosten zu decken.



Basierend auf dem B9-Motor entstand daraufhin der B7, indem man ihm, kurz gesagt, einen Turbolader implantierte. Das Ergebnis konnte dann im September 1983 auf der Frankfurter IAA in Augenschein genommen werden.

Der damalige Neupreis lag bei 79.900 DM. Damit war er 15.000 DM teurer als der B7 E12 und 5.000 DM teurer als der B7S Turbo. Der Begriff „teuer“ erscheint in diesem Zusammenhang relativ, lag doch der BMW M5 von der Motorsport-GmbH auf gleichem Niveau. Vom Preis-Leistungsverhältnis her bewegte sich der B7 eh in einer ganz anderen Dimension als der M5-Eigner, mußte er sich doch im direkten Vergleich wie ein Mensch zweiter Klasse vorkommen. Lagen beide bis zur 100km/h-Marke in etwa gleich auf, machte der B7 darüber hinaus klar, wer hier der Chef im Ring ist.

Da hatte selbst der Ferrari 328GTS nur Außenseiterchancen, wenn überhaupt. Allein die Schwierigkeit, passende Fahrzeuge mit vergleichbarer Leistung zu finden, zeigt, welche Stellung der B7 seinerzeit eingenommen hat. Selbst der B10 Biturbo, von vielen als die ultimative Fahrmaschine angepriesen, liegt bis 200 Km/h nur um zwei Zehntel vorn.

	ALPINA	BMW	Ferrari	Arden- Jaguar	Porsche
	B7 Turbo	M5	328 GTS	XJ-12 V- Plas	928 S
Hubraum	3430	3453	3185	5307	4664
PS/Umin	300/5800	286/6500	270/7000	310/5500	310/5900
0-60	3,1	3	2,8	3,8	3,5
0-80	4,5	4,4	4,2	5,6	5
0-100	5,9	6,1	5,8	7,5	6,7
0-120	7,9	8,4	7,8	9,8	9
0-140	9,5	11	10,2	13,3	11,6
0-160	12,6	14,5	13,2	17,3	15,1
0-180	15,5	19	16,8	22,6	19,2
0-200	19,4	25,8	23,2	31,2	24,9
1 km	25,2	25,9	25,2	27,5	26,3
km/h	266	251	267	240	260
Verbrauch	16,3 S	13,7 S	15,5 S	19,2 S	18,2 S
Preis DM	79900	80750	112300	139730	84950

Die Aerodynamik glich zwar der einer Telefonzelle, doch sind 266 Km/h Höchstgeschwindigkeit auch heute noch ein respektable Wert. Der B7-Kat liegt mit 265 Km/h gleichauf und erzielt auch beim Beschleunigen fast identische Werte.

Dank des Turboladers besitzt der Motor eine einzigartige Charakteristik. Macht sich anfangs noch eine mehr oder weniger ausgelassene Langeweile breit, ändert sich dies mit dem Erreichen des Ladebereichs. Uprötzlich verliert man den Eindruck, in einem Linienbus unterwegs zu sein. Der Motor

dreht derart schnell hoch, das man vor lauter Freude am Fahren das Schalten nicht vergessen sollte. Ständig hat man das Gefühl, das sich der Motor von der Karosse losreißen wolle um das Weite zu suchen. Nach dem vierten Schaltvorgang hat man auch schon die 200 auf dem Tacho erreicht und selbst hier beschleunigt der B7 deutlich besser als manch ein Pkw aus dem Stand.



In der Stadt macht auch keinen Sinn, ständig am Dampftrad herum zu schrauben, denn diese Drehzahlbereiche sind im Stadtverkehr eh tabu. Im ersten Gang hat man bei 3000 Umdrehungen bereits 40 km/h erreicht, so das direkt in den Dritten geschaltet werden kann. Dank des enormen Drehmoments von 450 Newtonmeter (B7-Kat: 520Nm) bei 3000 (2400) U/min ist ein gemütliches Dahingleiten auf unterem Drehzahlniveau kein Problem.



Fasziniert von dieser Leistungsentfaltung entschieden sich 278 Käufer für die schnellste Serienlimousine der Welt, wovon 42 B7 mit einem Katalysator ausgestattet waren. Die letzten Turbos gingen zu einem Grundpreis von 98.900 DM über den Ladentisch.

Da wird sich wohl kaum jemand vor seiner Unterschrift über den aktuellen Spritpreis informiert haben.



Der Verbrauch von 16,3 Liter erscheint zwar ein wenig hoch, doch bringt überdurchschnittlicher Fahrspaß auch überdurchschnittlichen Durst mit sich. Zur Beruhigung sei gesagt, das auch Verbräuche unterhalb von 13 Liter realisierbar sind. Das allerdings fällt nicht sehr leicht, denn auf der Bahn hat man den Eindruck, das sich der Motor wie von selbst in höhere Drehzahlbereiche saugt. Dem widerstehen zu können, das zeichnet einen Vernunftmenschen aus. Und wer ist das schon.



Deshalb wird eindringlich vor diesem Suchtmittel gewarnt. Wer einmal infiziert ist, dem kann nicht mehr geholfen werden.

Schwachstellen gibt es am E28 indes nur wenige. Allgemein bekannt sind unter den B7-Piloten die unterdimensionierten Bremsen. Von häufigem Bremsenrubbeln wird uns öfter berichtet.

Bei durchgehend starker Beanspruchung leiden die Krümmer und der Kompensator gerne. Und wie bereits in einem der ersten Rundschreiben erwähnt, gibt es aufgrund der hohen Kurvengeschwindigkeiten Probleme mit den Hinterachsgummis sowie den Lenkhebeln. Das ist allerdings eine E28-typische Krankheit.

<b>ALPINA B7 Turbo (Kat)</b>		
Typ E 28, Bj. 4.84 bis 12.87, 278 Exemplare		
<b><u>Motordaten:</u></b>		
6 Zylinder in Reihe	3430 ccm	300 PS / 5800 U/min
450 Nm / 3000 U/min	Bosch-L-Jetronic	87,46 PS / Liter
(ab 3.85: Motronic II)	Turbolader KKK, K27	Verdichtung: 8,0 : 1
Kat-Version: 320 PS / 5700 U/min	520 Nm / 2400 U/min	Verd. 7,45:1
<b><u>Karosserie:</u></b>		
Länge: 4,62 m	Gewicht: 1410 Kg	Kofferraum: 412 L
Zuladung: 460 Kg	Getrag-5-Gang-Getriebe	Tankvolumen: 110 L
Reifengröße:	205/55 ZR 16 vorn	225/50 ZR 16 hinten
<b><u>Unterhaltung:</u></b>		
49,60 DM/100 ccm = 1736 DM/Jahr		16,3 L/100km Super Plus
21,20 DM/100 ccm = 742 DM/Jahr		Satz Reifen (Michelin): 1200 DM
Bremsscheiben/-beläge vorn: 900/140 DM		1 Turbolader: 2600 DM
Zündkerzen: 200 DM	Kupplung: 1100 DM	1 Krümmer: 1300 DM
Alle Preise sind Materialpreise (Stand: 10/98)		

Die Preise für den B7 Turbo sind breit gefächert. Es gibt rollende Ruinen für 7.000 DM oder auch perfekte Sammlerstücke für über 18.000 DM. Katalysator-Modelle sind unser Wissen nach noch nie



unter 12.000 DM angeboten worden. Für sehr gut erhaltene entgiftete B7 werden auch Preise jenseits der 20.000 DM gefordert.

Dabei spielt die Laufleistung eine gar nicht mal so wichtige Rolle. Interessant ist vielmehr die Ausstattung sowie der Zustand der Verschleißteile. Schleift die Kupplung (1.100 DM), packen die Bremsen noch richtig, sind die Krümmer (1.300 DM), der Kompensator (450 DM) und der Auspuff (2.800 DM, mit Kat 5.500 DM) dicht? Hat das Fahrzeug Leder (6.500 DM), Klima (4.990 DM), Schiebedach (1.735 DM), Wisch-Wasch-Anlage (750 DM), Bordcomputer (785 DM), Niveauregulierung (1.680 DM)?

Fazit: Verfolgt man in den Fachzeitschriften regelmäßig den Kleinanzeigenteil, trifft man des öfteren auf B7 Turbo, die zum Ausschlichten angeboten werden. Restaurationsobjekte sind auch nicht selten, doch lohnt die Restauration in den seltensten Fällen. Die Zahl derer, die sich im guten Originalzustand befinden, ist bereits erheblich gesunken. Das fördert bekanntlich den Wert der verbliebenen Exemplare, welche die Talsohle überwunden haben und im Preis anziehen. Wer also mit einem gut ausgestatteten B7 Turbo liebäugelt, muß mit Preisen über 15.000 DM rechnen. Alles andere wäre ein Schnäppchen. Dafür gibt es aber Fahrleistungen auf Porsche- und Ferrari-Niveau, und so gesehen ist jeder B7 Turbo ein Super-Angebot.

### **ALPINA Z8-Roadster**

Nach dem ALPINA Z1 ist der Z8 nun der zweite Roadster, der in Buchloe veredelt wird. Während der Z3 und das Z3 Coupe keine Gnade bei Firmen-Chef Bovensiepen fanden, versucht man nun mit dem Z8 in einem neuen Marktsegment Fuß zu fassen.



Dabei vertritt der ALPINA-Z8 eine ganz andere Philosophie als das Ausgangsprodukt. „Der Weg ist das Ziel“ könnte das Motto lauten, denn statt dem Z8 eine üppigere Motorisierung zu spendieren, steht das Mehr an Komfort im Vordergrund. Daher wird es den Z8 nur mit der aus dem B10 V8 bekannten Switch-tronic geben. Auch muß sich der V8-Motor des B10 einer Überarbeitung unterziehen, damit die geforderten 360 PS auch erreicht werden.



Das ganze wird garniert mit den neu entwickelten 20 Zoll-Felgen und einer etwas weicheren Fahrwerksabstimmung. Gedacht ist der Roadster für all jene, die „mit diesem wunderschönen Automobil nicht nur Sonntagmorgens in menschenleeren Gegenden unterwegs sein wollen, sondern auch in der Großstadt, in der rush hour, auf langen Strecken und leider manchmal auch im Stau. Da ist eine Automatik, die sich wie die ALPINA SWITCH-TRONIC auch am Lenkrad kurz und bündig schalten, wahlweise aber auch ganz vergessen läßt, eine essentielle Bereicherung“, so ALPINA.

Wen das Leistungsmanko von 40 PS nicht sonderlich berührt, und auch sonst lieber mit einem Automatikgetriebe unterwegs ist, kann sich bei ALPINA schon mal vormerken lassen. Auslieferungstermin wird voraussichtlich Mitte 2002 sein, der Preis beläuft sich auf circa 250.000 DM.

### **Fahrzeugangebote / -gesuche**

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

#### **Biete:**



Das ganze wird garniert mit den neu entwickelten 20 Zoll-Felgen und einer etwas weicheren Fahrwerksabstimmung. Gedacht ist der Roadster für all jene, die „mit diesem wunderschönen Automobil nicht nur Sonntagmorgens in menschenleeren Gegenden



unterwegs sein wollen, sondern auch in der Großstadt, in der rush hour, auf langen Strecken und leider manchmal auch im Stau. Da ist eine Automatik, die sich wie die ALPINA SWITCH-TRONIC auch am Lenkrad kurz und bündig schalten, wahlweise aber auch ganz vergessen lässt, eine essentielle Bereicherung“, so ALPINA.

Wen das Leistungsmanko von 40 PS nicht sonderlich berührt, und auch sonst lieber mit einem Automatikgetriebe unterwegs ist, kann sich bei ALPINA schon mal vormerken lassen. Auslieferungstermin wird voraussichtlich Mitte 2002 sein, der Preis beläuft sich auf circa 250.000 DM.

## **Fahrzeugangebote / -gesuche**

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

### **Biete:**

- E 24: B7 Turbo Coupe, Bj. 6.86, TÜV 11/03, 142.000 km, blaumetallic, das Auto ist im Originalzustand und unverbastelt, Motor wurde vor 4.000 km grundüberholt, VB 28.500 DM, Tel.: 05261/77640 o. 0170/9992918
- E 30: B3 2,7 Cabrio, EZ 5.92, TÜV 7/03, Shadow-Line, diamantschwarzmetallic, schwarzes E-Verdeck, Hardtop, BC, Edelholz, VB 15.900 DM, Tel.: 0221/647070 (BMW Hammer) H
- E 30: B6 3,5 Kat, Bj. 5.89, TÜV 2/03, 89.000 km, 2-Türer, alpinablaumetallic, Sommerfahrzeug, Garagenwagen, Vollausrüstung, Neuteile für über 10.000 DM, bitte keine Spinner, VB 25.000 DM, Tel.: 0173/1034493 (Augsburg)
- E 28: B7 Turbo, EZ 5/85, TÜV 6/02, schwarz, 75.000 km, 17 Zoll-Felgen, eFH, eSD, ZV mit FB, sehr guter Zustand, VB 13.900 DM, Tel.: 0171/8901718 (Osterode)
- E 32: B12 5,0, EZ 12/90, blaumetallic, 173.000 km, eSHD, eFH, Vollederausstattung, Bremsen und Reifen neu, VB 18.950 DM, Tel.: 0431/64491 H
- E 34: B10 3.5, EZ 1.92, blaumetallic, 145.000km, Klima, Leder, eSD, 4 x eFH, VB 12.900 DM, Tel.: 06201/185821 H
- E 36: B8 4,6 Coupe, EZ 11/95, blaumetallic, 132.000 km, Klima, Leder, 6-Gang, SSD, Xenon, 1. Hand, alle Inspektionen bei ALPINA, VB 40.000 DM, Tel.: 0381/2070500 H

### **Suche:**

- E 36: B8 4,6 Coupe, Produktionsnummer 76. Das Fahrzeug ist arktissilber und wurde von BMW FALTZ vertrieben. Tel.: 0173/5152366

## Ersatzteile / Zubehör:

### Biete:

- Verkauf von ALPINA- und BMW-Neuteilen für E21, E30, E12, E28, E23, E36 und 02. Liste nur per Fax möglich. Info unter 05731/755577 o. 0171/2133290, oder e-mail: [www.cahsel.de](http://www.cahsel.de) H

### Suche:

- E 9: originaler Hinterachsölkühler sowie Motorölkühler für einen ALPINA B2S 3.0CSL gesucht. Weiß jemand, ob die Kühler mit denen des B7 3.0 identisch sind? Tel.: 0041/41-7550665 privat, 0041/41-7280015 geschäftlich, e-mail: [p.mortier@cofra.ch](mailto:p.mortier@cofra.ch) .
- E 30: Zusatztank samt Schlauchverbindungen für B3 2,7 gesucht, Tel.: 0172/2133219

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) <<<

