RUND SCHREIBEN

Das offizielle Magazin der Alpina-Gemeinschaft e. V.

Ausgabe 1 | 2012

30 Jahre BMW E30

Die Alpina-Modelle (Teil 1)

>> Seite 6

Adria Tour 2011 (Teil 2)

Von Montenegro über Griechenland wieder nach Hause

>> Seite 10

Interview

Frau Miller – die gute Seele im Teilevertrieb

>> Seite 4

Inhalt:

Interview mit Frau Miller 4
30 Jahre BMW E30 6
Adria Tour 2011 (Teil 2) 10

Kontakte der ALPINA-Stammtische

Norddeutschland
Reiner Wolthaus
Tel.: 0511/816699
Mail: reiner.wolthaus@web.de

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

Rhein-Main Gebiet
Oliver Stul
Tel. 06103/8039699
Mail: OliverStul@gmx.de

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

Stuttgart
Thomas Bader
Tel. 0176/53232981
Mail: alpinatommy@freenet.de

Berlin
Stephan Ulke
Tel.: 0152/33546581
Mail: stephan.ulke@freenet.de

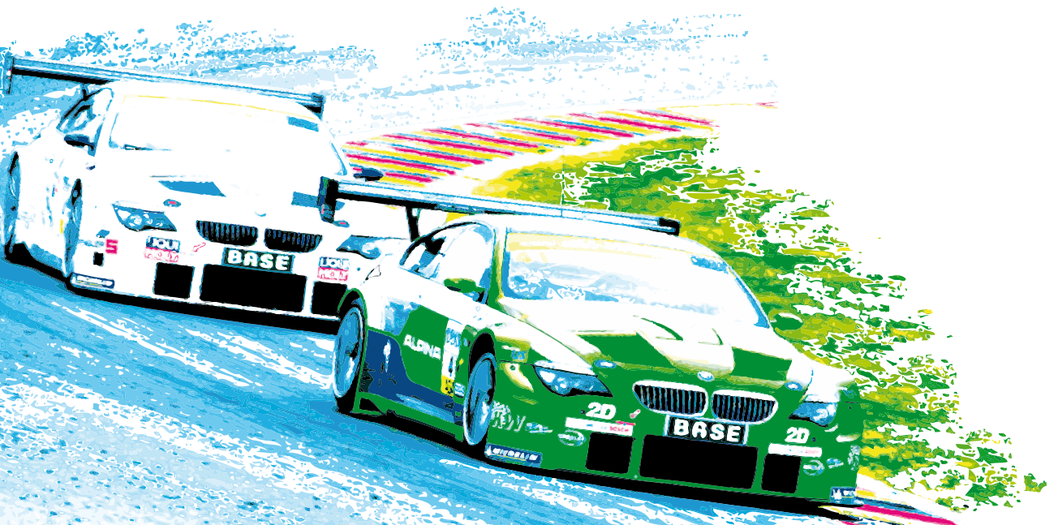
Österreich
Edwin Nirschl
Tel.: +43- 2249-2384
Mail: e.nirschl@aon.at

Niederlande
Ton van den Born
Tel. 0031- 172-233515
Mail: b6_293@hotmail.com

Impressum

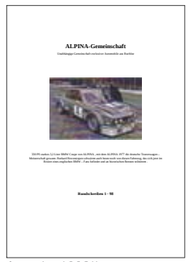
ViSdP: Bernhard Krönung,
Robert Wimmer, Marc Ritter

ALPINA-Gemeinschaft e.V.,
Florastraße 3 I 81827 München



Editorial

RUNDSCHREIBEN LCI



Ausgabe 1998/1

Ausgabe 2000/2

Ausgabe 2003/3

Ausgabe 2007/1

Ausgabe 2009/2

Ausgabe 2010/3

Ausgabe 2011/3

(vorherige) Ausgabe 2011/4

Was früher „Modellpflege" oder „Facelift" hieß, nennt man heutzutage bei BMW „LCI" oder „Life Cycle Impulse". So etwas Ähnliches haben wir auch mit unserem Rundschreiben umgesetzt.

In 2010 haben wir, auch ein wenig aus der Not heraus, schon einen ersten Neuentwurf des Rundschreibens vorgelegt. Hauptgründe damals waren die CI-Vorgaben bzw. Vorschläge des BMW Club Councils, insbesondere für das neue Logo. BMW liefert eine gute Basis für einen ALPINA, trotzdem entsteht etwas Eigenständiges. Eine ähnliche Philosophie verfolgen wir mit unserem Re-Design.

Mit dem aktuellen Design möchten wir uns ein wenig vom starren BMW-Design emanzipieren und wieder mehr Alpina-spezifische Elemente einbringen. Ebenfalls wird der Textsatz etwas aufgelockert.
Wegen des etwas größeren Umfangs (20/24 Seiten statt 16) werden wir auch die Häufigkeit des Erscheinens etwas einschränken und künftig drei Ausgaben pro Jahr bringen. Das bedeutet etwas geringeren Aufwand für uns – bei mehr oder gleichbleibendem Umfang bzw. Inhalt.

Wie man am aktuellen Sondermodell, dem B3 GT3 sieht, nimmt auch ALPINA wieder ein paar „Retro"-Elemente auf – was, unserer Meinung nach, auch wieder ein wenig mehr ALPINA-Idendität schafft.

FRAU MILLER

Interview mit der guten Seele im Teilevertrieb

Bernhard Kroenung: Sehr geehrte Frau Miller, wie wir erfahren haben, treten Sie im Laufe des Jahres nach sehr langer Tätigkeit bei der Firma ALPINA Ihren wohlverdienten Ruhestand an. Erzählen Sie uns doch bitte, wann Sie angefangen haben bei ALPINA zu arbeiten, wie sind Sie auf die Firma aufmerksam geworden, welche Stationen haben Sie bei ALPINA durchlebt?

Ruth Miller: Guten Tag Herr Kroenung, vielen Dank für Ihre freundliche Aufforderung zu einem Interview. Ja, es ist richtig, ich habe die Absicht, noch dieses Jahr in Ruhestand zu gehen. Ich bin seit 1969 bei ALPINA beschäftigt. Eine wirklich lange Zeit, es ist sehr viel geschehen und bald zählt dies zur Vergangenheit.

Ich habe eine Berufsausbildung als Bauzeichnerin für Hochbau und Innenarchitektur gemacht. Aus privaten Gründen wollte ich noch einen Einblick in den kaufmännischen Bereich bekommen und war in der kleinen Fabrikationsfirma Plastico in Buchloe im Büro beschäftigt. Die Firmeninhaberin, Frau Häcker hat aus Altersgründen den Betrieb Anfang 1969 geschlossen.

Nachdem in Neugablonz die Räumlichkeiten für Herrn Bovensiepen viel zu klein wurden, hat er ein geeignetes Objekt in der Umgebung gesucht und das Anwesen der Firma Plastico in Buchloe für geeignet gehalten.

Frau Häcker war sofort von ALPINA begeistert und hat Herrn Bovensiepen empfohlen, mich zu übernehmen. Ich wollte eigentlich gleich wieder in meinen erlernten Beruf zurück, aber Frau Häcker hat mich überredet, einen Versuch bei dieser vielversprechenden individuellen Automobilfirma zu wagen ... und ich ***bin geblieben****!*

Es war nicht schwer eine Begeisterung für die Produkte und für die Philosophie des Hauses zu bekommen. Es hat alles gepasst: Ein interessantes Aufgabengebiet und den permanenten Fortschritt in der Automobilbranche mitzuerleben. Es hat mir sehr gefallen von der Entwicklung der legendären Doppelvergaser über die ersten Turbomotoren bis zu den aktuellen Modellen von heute mit dabei zu sein. Nach dem Motto: Die Arbeit die uns freut, wird zum ***Vergnügen****.*

BernhardKroenung:AusdenvielenALPINA-Fahrzeugtypen der Firmengeschichte gibt es sicherlich auch einige Favoriten, die für Sie persönlich zu Ihren Lieblingsmodellen zählen. Welche Fahrzeuge könnten Sie diesbezüglich nennen? Welches Modell sind Sie eventuell schon mal selbst gefahren, weil es Sie so beeindruckt hat?

Ruth Miller: Aus der Sicht der Reparatur- und Zubehörteile sind für mich die B7 Modelle (E12, E24, E28) und dann der B10 Bi-Turbo (E34) am interessantesten. Aber jedes Modell ist für mich wichtig und ich kann mich bei einer Bestellung oder Beratung sofort in das jeweilige Fahrzeug eindenken. In den ersten 25 Jahren war ich sehr erpicht darauf einen BMW ALPINA zu fahren und habe bei jeder Gelegenheit dies auch genutzt, egal welches Modell. Immer wieder haben wir fahraktive Veranstaltungen intern oder mit unseren ALPINA-Partnern abgehalten. Es lag der Familie Bovensiepen schon immer am Herzen, uns Mitarbeitern sowie den Mitarbeitern unserer Händler die Möglichkeit zu geben, unsere Fahrzeuge selbst zu erproben und zu erleben.

Heute lasse ich mich bevorzugt chauffieren. Ganz besonders gerne in einem BMW ALPINA. Wenn ein alleinstehender sympathischer Herr mit einem BMW ALPINA Automobil einmal eine Beifahrerin als Reisebegleitung suchen sollte, dann käme ich vielleicht in Frage!?

Bernhard Kroenung: Was war ihre ungewöhnlichste Bestellung? Sicherlich haben Sie in Ihrer Tätigkeit im Teilevertrieb schon fast jedes Teil auch in die entlegensten Winkel der Welt versenden müssen – aber gibt es eine Geschichte die vielleicht außergewöhnlich war?

Ruth Miller: Ich war immer im Teilevertrieb Inland (Deutschland) beschäftigt. Der Auslandsversand wird von unserer Exportabteilung erledigt. Aber gerne erinnere ich mich an unsere Anfangszeiten. Da kamen oft am späten Nachmittag noch Rennfahrer ins Haus und haben für ihr letztes Geld Motorenteile oder 3-teilige Rennfelgen für ihren nächsten Renneinsatz gekauft. Da ist man danach oft mit diesen Kunden gemütlich bei einem Drink zusammengesessen und wir haben begeistert ihren Geschichten über ihre Erfolge und Misserfolge gelauscht.

Bernhard Kroenung: Wie wir wissen waren Sie in den 70er Jahren bei zahlreichen Rennveranstaltungen der glorreichen Zeit des ALPINA CSL mit dabei an den Rennstrecken, haben Sie in der jüngeren Vergangenheit auch oft die Rennen des B6 GT3 live vor Ort mitverfolgt?

Ruth Miller: Wie Sie auf dem Foto mit dem Eggenberger-Transporter im Hintergrund erkennen können, war auch ich früher des öfteren bei den Rennen dabei. Zu Beginn waren wir ja nur eine kleine Truppe und da haben alle Mitarbeiter mit unseren Kollegen der Rennabteilung mitgezittert und auf den Sieg gehofft. Später, wie auch jetzt bei unserem Einsatz mit dem B6 GT3, habe ich mich meistens mit den Berichten über unsere Rennen aus der Presse zufrieden gegeben und mich über unsere Erfolge natürlich zu Hause sehr gefreut. Heute fiebern meine jüngeren Kollegen mit der gleichen Begeisterung mit, wie das damals bei mir der Fall war.

Abschließend zu diesem Interview möchte ich an alle treuen BMW ALPINA Fahrzeugbesitzer ein besonderes DANKE aussprechen. In all den Jahren waren es sehr angenehme Kunden, mit denen ich auf freundschaftliche und lockere Weise kommunizieren konnte. Es war mir immer ein Vergnügen, mit dem einen oder anderen über sein Lieblingskind „AUTO“ zu plaudern.

ALPINA E30 VIELfalt

Wir schreiben das Jahr 1982. BMW präsentierte die 2. Generation des 3-er-BMW, intern auch E30 genannt. Der Chef-Designer Paul Bracq, der für die Linie des BMW E12, E21, E23, E24 und E28 verantwortlich war, widmete sich auch dieser Generation. Es war das letzte Modell welches er für BMW kreierte. Obwohl Bracq seit 1974 für Peugeot arbeitete, gehört die Linienführung des E30 zur legendären Bracq-Ära bei BMW.

vom Vorgänger

Während sein Vorgänger, der E21, lediglich als 2-Türer und als BAUR-Top-Cabriolet angeboten wurde, gab es den E30 als 2- und 4-Türige Limousine. Die Firma BAUR stellte bis 1987 auch Top-Cabriolets für den E30 her selbst als BMW im Jahre 1986 ein eigenes Cabriolet mit vollständig versenkbarem Verdeck veröffentlichte. 2 Jahre später folgten sogar der Touring, die Kombivariante bei BMW und ein Allrad-Modell.

Zeitversetzt hatte ALPINA bis zum Januar 1983 den legendären BMW ALPINA B6 2.8 und bis zum Juli 1983 den C1 2.3 (beide auf Basis des BMW E21) im Verkaufsraum stehen ehe im August 1983 ALPINA erstmals ein Modell auf Basis des BMW E30 präsentierte. Es handelte sich um den BMW ALPINA C1 2.3/1 mit dem Motor des Vorgängermodells. Als Basis hierzu diente der 2,3 Liter-Reihensechszylinder aus dem Hause BMW der dort im BMW 323i verbaut worden ist.

Doch warum benannte ALPINA dieses Modell mit einem „C“ statt wie sonst üblich mit einem „B“? - Hierzu möchte ich einen kleinen Exkurs in Sachen Motorenkunde geben. Neben den besagten „B“- und „C“-Modellen gab es auch die „A“-Modelle. Diese besaßen einen Vierzylindermotor. Mit Einführung des Sechszylinders bei BMW änderte ALPINA die Nomenklatur in „B“- und „C“-Modelle. Die „C“-Modelle besaßen den M20-Reihensechszylinder und die „B“-Modelle den größeren M30-Sechszylinder. Die M20-Motoren besaßen einen Zahnriemen während die M30-Motoren mit einer Steuerkette ausgestattet waren. Bis in die 90-er-Jahre konnten die Technik-Begeisterten genau ableiten, was für ein Triebwerk in einem jeweiligen ALPINA verbaut worden war.

Die neu gestaltete Karosserie des BMW E30 beinhaltete neben dem neuen Design wesentliche Änderungen wie zum Beispiel die Doppelscheinwerfer, die nunmehr unabhängig von der Motorvariante bei allen BMW E30 serienmäßig verbaut worden sind. Doppelscheinwerfer beim Vorgänger (BMW E21) symbolisierten ein Sechszylinder-Triebwerk unter der Haube. Modelle mit 4 Zylinder-Motor besaßen lediglich einen Scheinwerfer pro Seite. Die Blinkleuchten vorne wurden erstmals im Stoßfänger integriert und die Nebel-scheinwerfer waren beim BMW 323i und somit auch beim BMW ALPINA C1 2.3/1 serienmäßig vorhanden. Die Heckleuchten wurden größer dimensioniert. Gleichzeitig wurden sowohl der Front- als auch der Heckspoiler durch ALPINA auf die neue Karosserieform angepasst. Das optional erhältliche Dekoset war zunächst vollflächig (s. Bild links) und wurde später durch das Dekoset als Konturstreifen abgelöst. Die ALPINA-Felgen erhielten mit Einführung der neuen Baureihe ebenfalls ein neues Aussehen und waren fortan mit einem abschließbaren Felgendeckel versehen. Der BMW ALPINA C1 2.3/1 wurde rundherum mit einem 16 Zoll-Radsatz ausgeliefert (7J x 16 H2) und einer Reifengröße von 195/50 VR 16. Der Innenraum des BMW E30 wurde im Vergleich zu seinem Vorgänger dem BMW E21 komplett überarbeitet. Ein gänzlich neu gestaltetes Armaturenbrett samt moderneren Zifferblättern gehörte genauso zu den Änderungen wie die Einführung der Check-Control-Einheit über dem Rückspiegel, um nur einige Maßnahmen zu erwähnen.

Neben den serienmäßigen neuen BMW-Sitzen konnte man auch Recaro-Stoffsitze (aus Velours) mit den bekannten blau-grünen Streifen bei ALPINA ordern. Erst im Verlauf des Jahres 1984 wurden die Velourssitze durch einen gröberen Stoff ersetzt. Das schwarz eloxierte Vierspeichen-Lenkrad wurde aus dem Vorgänger genauso übernommen wie der Holzschaltknopf aus Palisanderholz.

BMW 323i

Das BMW-Triebwerk im BMW 323i lieferte seit September 1983 bereits 150 PS und ein Drehmoment von 205 Nm. Da konnten die Verantwortlichen in Buchloe aber dem sportlich ambitionierten Fahrer ein kleines Bisschen mehr anbieten, nämlich 170 PS und 225 Nm. Das reichte aus um in nur 7,6 Sekunden auf Tempo 100 zu sprinten und um eine Höchstgeschwindigkeit von 213 km/h zu erreichen und das in Verbindung mit knapp 1200 Kg Leergewicht. Der Durchschnittsverbrauch belief sich auf ca. 12 Liter/100 Km. Im Zeitraum von August 1983 bis November 1985 wurden vom C1 2.3/1 insgesamt gerade mal 35 Exemplare gefertigt.

Erstmals im September des Jahres 1983 auf der IAA in Frankfurt vorgestellt, erblickte der Nachfolger des legendären BMW ALPINA B6 2.8 E21 das Licht der Welt. Ebenfalls basierend auf dem BMW 323i wurde der B6 2.8/1 präsentiert, allerdings basiert der Motor auf dem 2788 ccm großen Reihensechszylinder des BMW 5er. Mit 259 gebauten Fahrzeugen wurde die Stückzahl im Gegensatz zum Vorgängermodell (533 Stück) mehr als halbiert. Das Hauptmanko lag in den Fahrleistungen, welche im Gegensatz zum Vorgänger leicht enttäuschten. Zwar stand der 210 PS starke und knapp 60.000,- DM teure BMW ALPINA B6 2.8/1 mit Konkurrenten wie Maserati BiTurbo oder Mercedes 190E 2.3-16 nicht gerade schwachbrüstig da, aber das Spektakuläre des Vorgängers war verflogen. Man hat diesem Modell in Buchloe ebenfalls eine Rundum-Massage spendiert, welche folgende Maßnahmen beinhaltete: speziell bearbeitete Ein- und Auslasskanäle, umgearbeitete Brennräume in Halb-kugelform, leichtere Kolben mit Quetsch-kante, eine Spezialnockenwelle mit auf 280° vergrößertem Öffnungswinkel, eine auf 9,8:1 erhöhte Verdichtung, eine größere Auspuffanlage, eine elektronisch gesteuerte Kennfeldzündung mit Schub-abschaltung und die Bosch LE-Jetronic. Dass es 8 PS weniger geworden sind als beim Vorgänger lag an der flacheren Motorhaube des BMW E30, welche eine Änderung der Ansaugbrücke mit sich trug. Dafür bekam der Fahrer ein Drehmoment von 280 Nm, immerhin ein Plus von 10 Nm. Eine hubraumstarke Motorisierung in einem kleinen, leichten Fahrzeug hat sich schon immer besonders ausgezahlt.

Das relativ eng abgestufte Getrag-Fünfganggetriebe in Zusammenarbeit mit einer etwas länger ausgewählten Hinterachsübersetzung (2.93:1) erlaubte einerseits sportliches Fahren in höheren Drehzahlen, aber auch ein ruhigeres Dahingleiten bei höheren Geschwindigkeiten, aufgrund der geringeren Drehzahl und dem damit verbundenen Geräuschpegel. Die Fahrleistungen konnten sich trotzdem sehen lassen. Der Sprint von 0 auf 100 km/h wurde in 7 Sekunden absolviert und die Höchstgeschwindigkeit pendelte sich bei 234 km/h ein. Bis hierhin herrschte mit dem Vorgänger Gleichstand was die Fahrleistungen angeht.
Jenseits der 100 km/h-Marke hat der BMW ALPINA B6 2.8/1 den Biss seines Vorgängers allerdings verloren. Beim Sprint von 0-200 km/h wurde das Ganze erst richtig sichtbar. Der Vorgänger benötigte dafür 27,2 Sekunden, der Nachfolger 36,8 Sekunden. Knapp 10 Sekunden Differenz bei Tempo 200 entsprechen in etwa 555 m und das bei identischen Leergewichten von ca. 1250 kg. Was die Trinksitten anbetrifft waren 12,6 L/100 km im Durchschnitt für solch einen Motor kein Wert mit dem man sich heutzutage rühmen darf, aber wir sind ja immer noch im Jahre 1984, also 28 Jahre zurück. Ein Audi Quattro und ein Maserati BiTurbo lagen mit ähnlichen Fahrleistungen bei Durchschnittsverbräuchen jenseits der 16 Liter auf 100 km.

Der Innenraum des BMW ALPINA B6 2.8/1 unterschied sich bis auf eine Kleinigkeit nicht zum kleineren BMW ALPINA C1 2.3/1. Genau wie beim Vorgänger verbaute ALPINA Zusatzinstrumente für die Werte Motoröl- und Hinterachsöltemperatur, Öldruck und Saugrohrdruck. Allerdings wurden diese Werte fortan in einem sogenannten Zusatzinstrument im linken der mittleren Lüftungsschächte elegant verpackt.

BMW ALPINA C2 2.5

Damit die Fahrleistungen des B6 2.8/1 auch entsprechend gut auf die Straße zu bringen waren, wurden bei ALPINA folgende Modifikationen durchgeführt. Straffere Gasdruckstoßdämpfer von Bilstein wurden vorne und hinten verbaut. Progressive Schraubenfedern vorne und hinten, sowie ein um 20 mm tiefergelegtes Fahrwerk fanden ebenso Platz wie Gummilager mit härterer Kennung. Dazu verbaute ALPINA eine leistungsfähigere Girling-Bremsanlage mit belüfteten und genuteten Bremsscheiben vorne und unbelüfteten Bremsscheiben hinten. Optional hat ALPINA neben dem serienmäßigen 7 J X 16 – Radsatz erstmals auch die Kombination 7 J und 8 J X 16 angeboten. Im Zeitraum zwischen März 1984 und Juli 1986 entstanden, wie bereits eingangs erwähnt, 259 Exemplare des B6 2.8/1 der zu Beginn so teuer war wie zwei BMW 323i.

Im Juli 1985 präsentierte ALPINA den BMW ALPINA C2 2.5 auf Basis des BMW 325i. Das 2552 cm³ große Triebwerk lieferte 185 PS und ein Drehmoment von 246 Nm.

Der alte 2,3 Liter große Reihensechszylinder wurde auf 2,5 Liter Hubraum erweitert. ALPINA verwendete hierzu noch nicht den Motor aus dem 325i. Neben der Hubraumerweiterung wurde die Nockenwelle modifiziert und das Steuergerät angepasst. Durch die Verwendung eines Fächerkrümmers und einer dem Durchfluss optimierten Auspuffanlage konnte die Leistung zum Vorgänger gegenüber um 35 PS gesteigert werden. Die Fahrleistungen konnten dadurch leicht verbessert werden. Die 100 km/h-Marke wurde nun in 7,1 Sekunden geknackt und bei Bedarf lief der C2 2.5 genau 220 km/h schnell. Alle anderen Modifikationen entsprachen dem Vorgängermodell. Dazu gehörten neben einem sportlicheren Fahrwerk, eine etwas größer dimensionierte Bremsanlage und ein 16 Zoll Radsatz. Front- und Heckspoiler rundeten die äußeren Modifikationen am Gesamtbild ab. Der Innenraum wurde durch die Verwendung des ALPINA Vierspeichenlenkrads in Verbindung mit dem Holzschaltknauf, sportlicheren Sitzen im ALPINA-Design, sowie dem Zusatzinstrument im Lüftungsschacht geprägt. Zwischen Juli und November 1986 wurden insgesamt 74 Exemplare dieses Modells hergestellt, als 2- und 4-Türer. Während BMW im Jahre 1985 den 325i mit erstem serienmäßigen 2,5 Liter großen Reihensechszylinder präsentierte, begnügte sich ALPINA ein weiteres Jahr mit der Eigenkreation des nahezu gleichgroßen Triebwerks. Der 2494 cm³ große BMW Motor ermöglichte den Spezialisten bei ALPINA das Basis-triebwerk fortan zu übernehmen, wodurch die zusätzliche Hubraumerweiterung von 2,3 auf 2,5 Liter künftig entfiel. Mit diesem neuen Triebwerk füllte sich die Modellpalette bei ALPINA weiter und im Oktober des Jahres 1986 stellte man den C1 2.5 vor.

Dem aufmerksamen Leser ist bestimmt aufgefallen, dass hier rückwärts gezählt wurde, was die Nomenklatur der Modellbezeichnung anbetrifft. Zunächst der C2 2.5 und dann der C1 2.5 aber warum?

Antworten darauf gibt's im nächsten Heft!

Fortsetzung folgt in der nächsten Ausgabe!

Fortsetzung: Adria Tour 2011

Wenn Alpina- und 8er-Freunde eine Reise tun, dann kann man was erleben - so oder ähnlich wird am Ende zusammengefasst werden, was in den 14 Tagen vom 20.04. bis 03.05.2011 auf der Tour entlang der östlichen Adria alles geschah. Weggefährten waren je 1x E38 B12 6.0, E46 B3 3,3 Cabrio, E36 B3 3,0 Cabrio, E64 B6S Cabrio sowie ein weißer Materialwagen des Typs F10 mit Treckermotor. Der Tross, der sich auf Thomas „Schlumpfs“ bayrischer Bananenplantage in Neu-Ulm zur Reisegruppe zu formieren begann, enthielt immerhin vier 8er (2x B12 5,0, 850Ci, 840Ci) und einen Kofferraum voller Ersatzteile für die mitreisenden Methusalems. Vorab: die Ersatzteile sind unberührt wieder bis nach Wernau gefahren worden, diverse Längen Tüddeldraht und Seidenstrumpfhosen wurden unterwegs jedoch benötigt.

Hauptstadt Tirana

Zu fortgeschrittener Stunde, eigentlich mitten in der Nacht erreichte unser Tross mit bereits einigen Eindrücken von Land und Leuten die albanische Hauptstadt Tirana.
Am Wegesrand fanden wir so ziemlich alles, was die Zivilisation nicht mehr zu gebrauchen schien – in rauen, geradezu irritierenden Mengen. Man konnte sich des Eindruckes nicht erwehren, dass Albanien durchgängig als Müllkippe missbraucht würde.

Der gute Stern hat in Albanien einen nicht zu überbietenden Ruf. Meinem Gefühl nach 80% oder mehr der PKWs waren entweder 190er, W123 oder W124 Daimlers.

Wer schon einmal in Kairo mit dem Auto unterwegs war, kann sich ungefähr vorstellen, wie es dort auf den Straßen zuging. Abgesehen von vollständiger Obstipation galt weitestgehend das Faustrecht bzw. wer bremste zog eben den Kürzeren. „Augen zu und durch“ war daher die Devise und wie durch ein Wunder führte uns das F10 Navigationssystem zumindest in die Nähe des ausgesuchten Hotels. Alle anderen Navigationssysteme glänzten hier mit drolliger Unkenntnis. Einzig ein im Handschuhfach eingeschlossenes TomTom hätte den Weg noch genauer gewusst. Doch warum im Handschuhfach eingeschlossen?

Kurz nach Grenzübertritt erreichte der Fuhrpark aus Deutschland eine einspurige Brücke, auf der ebenfalls der Klügere nachzugeben hatte, was in einer gewissen Wartezeit resultierte. Diese Wartezeit wurde von einer Horde gut trainierter Kinder genutzt, um alles Mögliche sicht- und denkbare aus den heranrollenden Autos zu erbetteln. Nur zu offensichtlich standen die „Eltern“ der Kinder am Straßenrand und sahen den Kleinen beim arbeiten zu. Allerdings war das Betteln nicht die Variante, die Mitleid erregte, sondern eher diejenige, die einen dazu veranlasste alle möglichen Türen sicher zu verschließen.... ach ja, da war doch noch was. Der Kofferraum des 8ers lässt sich stets öffnen, es sei denn man schließt das Handschuhfach ab. Wenn man nur einen Schlüssel greifbar hat (den anderen zum Beispiel im Handschuhfach lagert) dann kann man während der Fahrt nur schlecht an die gesicherten Artikel herankommen. So blieb das TomTom während unserer Fahrt durch Tirana eben sicher verstaut.

Was ebenfalls sofort auffiel war eine ungeahnte Hilfsbereitschaft – ein Tankstellenwärter erklärte nicht nur den restlichen Weg zum Hotel, sondern ließ es sich nicht nehmen, die Kolonne bis direkt zum Ziel zu führen. Selbst wenn wir an diesem Punkt noch geringes Interesse an einer weiteren Fahrt in die überschäumende Stadt am nächsten Morgen gehabt hätten, machte uns eine erneute Inkontinenz, wieder an einem Fahrzeug mit Gießener Kennzeichen, dieses Mal jedoch einer in der Farbe Blau, einen Strich durch die Rechnung.

Wie noch zu fortgeschrittener Stunde festgestellt werden konnte, war ein dem Anscheine nach neuwertiger Wasserschlauch direkt vor der Wasserpumpe geplatzt – glücklicherweise geschah dies erst nach Ankunft im Hotel während das Auto bereits stand!
Es deutete sich irgendwie ein verlängerter Aufenthalt in Tirana an, da dieses Malheur nicht gerade mit Tesa und Tüddeldraht zu beheben schien.

Der nächste Morgen und ein paar Übungen in Gebärdensprache führten ein teils sprach- zumindest aber sachkundiges Komitee zu diversen Werkstätten „um die Ecke“, in welchen der Begriff Hebebühne noch ein Fremdwort, Mercedes W123/W124 und Kühlerproblem jedoch zum täglichen Vokabular gehörte. Innerhalb nur einer Stunde hatte eine Abordnung aus fleißigen albanischen Händen zu deren größten Freude nicht nur das Leck geflickt, sondern auch noch den Tross der Reiselustigen wieder auf den Zeitplan gehoben – abzüglich der Stadtbesichtigung in Tirana.

Gelacht haben wir viel... hierzulande hätte man vermutlich zwei Stunden auf den ADAC warten müssen, der dann ein Abschleppunternehmen beauftragt hätte, um das Fahrzeug in die nächstgelegene unfähige Werkstatt zu schleppen, wo um diese Uhrzeit niemand mehr gearbeitet, das Teil nicht vorrätig gewesen und überhaupt ein Termin erst in zwei Wochen frei geworden wäre...

In einem Land in dem die Kunst der Improvisation eine schiere Notwendigkeit ist, stellen sich auf den ersten Blick unüberwindbare Probleme als geradezu einfache Übungen heraus. An dieser und anderen Stellen hat uns vor allem aber die Fingerfertigkeit, der Erfindungsreichtum sowie das „Händisch und Füßisch“-Sprachtalent von Thomas vor dem Stillstand bewahrt.

Die Stadt Vlorë

Durch die immer noch schroffe Landschaft näherten wir uns dem südlichsten Zipfel Albaniens an - ein wenig Regen und unfassbar staubige Ecken wie zum Beispiel die Stadt Vlorë hatten die Kolonne gekennzeichnet.

Vorposten zu Griechenland: Sarandë

Sarandë als letzter in der Entwicklung befindlicher Vorposten zu Griechenland, bestand fast nur aus Betongerippen, zum Teil wohl in einem Erdbeben der Vergangenheit umgefallen und dann eben verlassen.

Die letzten paar Kilometer zum Zielort fanden wir uns auf einer den Berg abgerungenen Schotterpiste wieder, die zur Streckenmarkierung Armiereisen mit wechselnden Mengen an Flatterband aufwies.

Bei Dunkelheit sollte man hier vorsichtshalber nur mit Vollgummireifen entlangfahren.

Die Villa Livia

Wir fanden uns, einen Steinwurf von der Grenze zu Griechenland in der traumhaften Villa Livia direkt neben den Ruinen der altertümlichen Stadt Butrint wieder. Heute eine nahezu menschenleere Gegend, jedoch vor fast zweitausend Jahren eine blühende Stadt mit bis zu 20.000 Einwohnern.

Nach einem ausgezeichneten und unerwarteten Abendessen, erwartete uns der nächste Tag mit weiteren Genüssen für alle Sinne. Ein aus dem Gebirge mit bis zu 8 m³/Sek. aufsteigender Fluss bot dieses unbeschreibliche Farbenspektakel...

„über See“ zurück nach Europa

Um von Butrint nach Griechenland zu gelangen muss ein Kanal von vielleicht 100 Metern Breite überquert werden. Die alten Griechen und Römer hatten eine Brücke an dieser Stelle, heute findet sich jedoch nur eine aus Tüddeldraht, losen Brettern und vermutlich leeren Ölfässern zusammen gedengelte „Fähre“. Nachdem Charon von jedem einen Obolus erhalten hatte, startete die lustige Fahrt auf dem zusammengebundenen Schwemmgutprahm.

Dem Grenzübertritt nach Griechenland und Wiedereintritt in die EU wurde die erwartete Schärfe durch zwei autobegeisterte Grenzer genommen. Der Kontrolleur malte in den Staub eines Kotflügels, dass er einen 318i besäße; die Kontrolleuse stammte aus Hamburg und fand ihren jetzigen Dienstort wesentlich öder. Ihr Angebot, ob jemand von uns Job und Ort mit ihr wechseln möge, hat niemand angenommen. Wenig später erreichten wir in Igoumenitsa den nordwestlichsten Zipfel Griechenlands und damit auch die größte Entfernung von unserem jeweiligen Startpunkt.

Gjirokastra

Die Stadt Gjirokastra mit ihrer unglaublich verwinkelten Altstadt und unfassbar steilen Sträßchen birgt nicht nur Zeugnisse aus der alten osmanischen Vergangenheit, sondern auch aus der des kalten Krieges.

Was bis hier nicht klein zu bekommen war, hielt auch den Rest der Strecke durch. Doch, welch Ungemach – der dritte 8er mit dem wimmernden Differential und Gießener Plakette präsentierte sich nach dem Gerüttel über die Katzenköppe nun doppelt malad.

Ratlosigkeit setzte ein. Aber nur ganz kurz: Wenn Daggi **das** Ding (1) zum fliegen bringen kann und der olle vergammelte W123 (2) nicht verzagt, dann findet sich auch im finstersten Winkel des letzten Zipfels von Albanien eine Fachwerkstatt (3).
Zugegebenermaßen war der äußere Eindruck vielleicht etwas weniger vertrauenserweckend, aber mehr als ein Schweißgerät und eine Hebebühne (4) – vorzugsweise nicht in der gezeigten Art – wären ja schon hilfreich. Nur eine Stunde schweißen ohne Brille später war auch das letzte „kleine“ Malheur behoben – die Gesichter sprechen Bände.

Der Abend in unserer kleinen Villa war daher wiederum nur von Freude über den schönen Tag und die aufregenden Erlebnisse geprägt.

Die äußerst spannenden „Autobahnpolizei in Action“-Sendungen, in welchen notorische Drängler oder zeitungslesende Brummifahrer mit erhobenem Zeigefinger zur Einhaltung der StVO angehalten werden, wirken wie hausgemachte Super-8-Filme gegen das ganz große Hollywood-Kino auf Albaniens Schnellstraßen: Da steht auf dem Mittelstreifen auch schon mal einer, der ein zappelndes Karnickel zum Verkauf feilbietet, oder es zwängt sich ein Mofafahrer zwischen den Leitplanken von „Überholspur“ zu „Überholspur“... Ach ja, natürlich kann einem auch ein Eselskarren in der „falschen“ Fahrtrichtung entgegenkommen.

Korfu

Die nur kurze Überfahrt endete bei mittelmäßigem Wetter in der klassischen Vorsaison auf Korfu.
Dort wurde die freie Zeit genutzt, auch am letzten 8er schwerwiegende Mängel zu beheben und am Ende aller Straßen ein aufgegebenes Bergdörfchen samt überschäumendem Frühling zu bestaunen.

Irgendwie gelang es trotz aller Bemühungen nicht, ein angeblich ganz leicht zu lokalisierendes Dörfchen namens Λακονεσ aufzutreiben und so fuhr die Truppe eigentlich recht ziellos in die anbrechende Dunkelheit, um sich immer wieder von den Routenvorschlägen Einheimischer und verirrter Navigationssysteme im Kreise herumführen zu lassen.

Das hätten wir gerne sehen wollen (1). Immerhin bekamen wir zu später Stunde im Hotel noch etwas zu essen.

Der folgende Tag war dazu ausersehen, das Achilleion, einst k.u.k. Sommerresidenz von Romy Schneider, pardon Elisabeth von Österreich zusammen mit Hunderten anderer kitschverliebter Romantiker einen Besuch abzustatten.
So früh am Tag waren nur wenige Füße müde. Daher nahm man noch ein klassisches griechisches Postkartenmotiv, Vlacherna, direkt in der Einflugschneise des Flughafens von Korfu, der zu dieser Zeit allerdings im Dornröschenschlaf lag, in den touristischen Tagesablauf auf.
Zurück im Hafen versuchten Theseus Armin und sein treuer Mitsegler Odysseus Kuhni die für die nächste Nacht vorgesehene Überfahrt nach Venedig in trockene Tücher zu bringen. Allerdings schien dies nicht weniger leicht zu sein, als sich im Labyrinth von Knossos für eine Richtung zu entscheiden. So kam es, dass wir das Hafengelände von Korfu recht ausgiebig zu Gesicht bekamen.

Am Ende sollte es aber auch noch für einen Rundgang durch das malerische Städtchen Corfu reichen. Bilder haben sich davon in unserer Kamera nicht gefunden, es war aber ein hübscher Spaziergang und ein sehr lustiges Abendessen auf einer Weggabelung und unter artgerecht benutzten Wäscheleinen, zumindest solange die Rechnung nicht diskutiert werden muss. Wir haben uns schmackhaft und sauber über den Tisch ziehen lassen, aber wie sagt man so schön: „Spass kost´ was!“.

Venedig

Aus mir nicht näher in Erinnerung gebliebenen Gründen (ans frühe Aufstehen erinnere ich mich ungern) sah man uns mitten in der Nacht schon wieder am Hafen stehen. „Früher Vogel, kannst mich mal“ heißt das eigentlich, aber irgendeine gemeine Seele hatte „letzter Check-In 4:30“ auf unsere Fährtickets geschrieben. Wir hätten das natürlich ganz genau so machen können wie alle anderen Griechen und erst nach Ankunft des Schiffes aus dem Bett krabbeln, aber wir wären wohl nicht wir, wenn wir das geschriebene Wort nicht geachtet hätten.

Da standen wir also und machten ein paar Stunden lang Faxen im menschenleeren Hafen von Korfu. Ach ja, irgendwann rauschte dann eine Polizeieskorte vorbei und meinte, dass wir uns besser hinter den zwischenzeitlich am richtigen Ort Schlange stehenden Griechen einreihen sollten, wenn wir noch nach Venedig wollten. Irgendwie hatten diese auch alle Zettel in der Hand, denen Armin und Kuhni tags zuvor stundenlang hinterher geirrt waren - man hätte einen Faden mitnehmen sollen

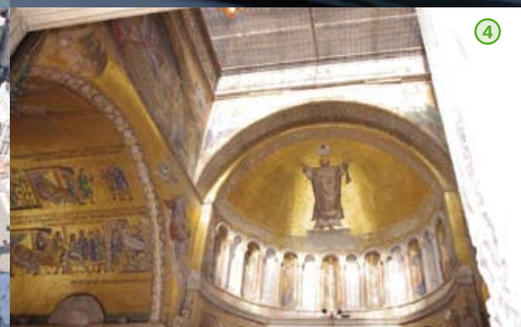
Über den Tag an Bord gibt es keine Worte zu verlieren. Alle waren hundemüde und hingen in den Seilen, es regnete und zu sehen gab es nix. Darum war es gut, dass wir uns kaum 28 Stunden später, irgendwie 1000km weiter nördlich, bei Kaiserwetter an die Lagune von Venedig herantasteten und so gleich eine Stadtrundfahrt bis zum Canale Grande hinter einem schwimmenden Hochhaus bekamen.

Ausgeschifft wurde nach elendiger Warterei und schon hieß es Abschied nehmen von einem Teil der Reisegruppe, deren Zeitplan Venedig nicht mehr einbinden konnte. Dies war dann der alles andere als traurige Rest, der sich noch zwei Tage in Italien verlustieren durfte.

Hier ein Schnelldurchlauf durch all die Dinge, die noch am alten Platz zu finden sind: Canale Grande (1), Basilica San Marco und Dogenpalast (2), Markusplatz (3), in der Basilika (4).

Als Geburtstagsüberraschung gab es eine klassische Gondelfahrt für uns und insbesondere Daggi.

Da Venedig die alte Heimat von Lucia ist, hatten wir das Glück den letzten Tag des Urlaubes im familiären Umfeld und bei italienischer Gastlichkeit verbringen zu dürfen. Unsere venezianische Villa war ein herrlicher Abschluss der Reise.



Am 02.05. erkundeten wir das Hinterland Venedigs. Tolle Straßenmalerei (1) – wohl ein Aprilia-Scherz!

Asolo

Villa Emo, ein Landsitz des venezianischen Adels (2). Es gäbe bestimmt noch tausend weitere Bilder nebst Geschichtchen, aber irgendwann ist dann doch der Moment der Abreise gekommen – doch halt!
– So ganz ohne etwas kann man ja keinesfalls nach Hause kommen. Natürlich passt das alles (3) noch rein: die Butter unter den Sitz, da ist's nicht so warm.

Und zu guter Letzt noch ein neues Bild von „Gästen im Hof" (4).

Es waren wirklich erlebnisreiche 14 Tage, die einen riesigen Spaß gemacht haben und eigentlich gar nicht zu Ende hätten gehen dürfen. Unser Dank geht an alle Mitfahrer, die diese Reise zu einem unvergesslichen gemeinsamen Erlebnis gemacht haben – wir freuen uns schon auf die nächste große 8er- und Alpina-Tour 2012 nach Estland und Sankt Petersburg!

NACHRUF

Ein Nachruf auf Björn Petersen
Abschied von einem Freund ...

Als ich am 2. Weihnachtsfeiertag telefonisch darüber informiert wurde, dass Björn bei einem Verkehrsunfall tödlich verunglückt ist, habe ich nicht nur persönlich einen guten Freund verloren, sondern die Alpina Gemeinschaft eines ihrer aktivsten Mitglieder.

Ob Jahrestreffen, Stammtischtreffen oder Messen – Björn war einfach immer dabei. Zusammen mit Hans Bürkner organisierte er unser Jahrestreffen 2009 in Owschlag. Zur Retro Classic in Stuttgart letztes Jahr fuhr er morgens von Hamburg los, besuchte die Messe und unseren Stand, um anschließend wieder nach Hause zu seiner Familie zu fahren. Auch an diesem Beispiel drückt sich seine aktive Teilnahme und Interesse an der Alpina Gemeinschaft aus.

Dieses Ereignis hat mir wieder einmal gezeigt, wie sehr man in der allgemeinen Hektik des Alltags „gefangen" ist und dabei die wirklich wichtigen Dinge vergisst bzw. vernachlässigt.

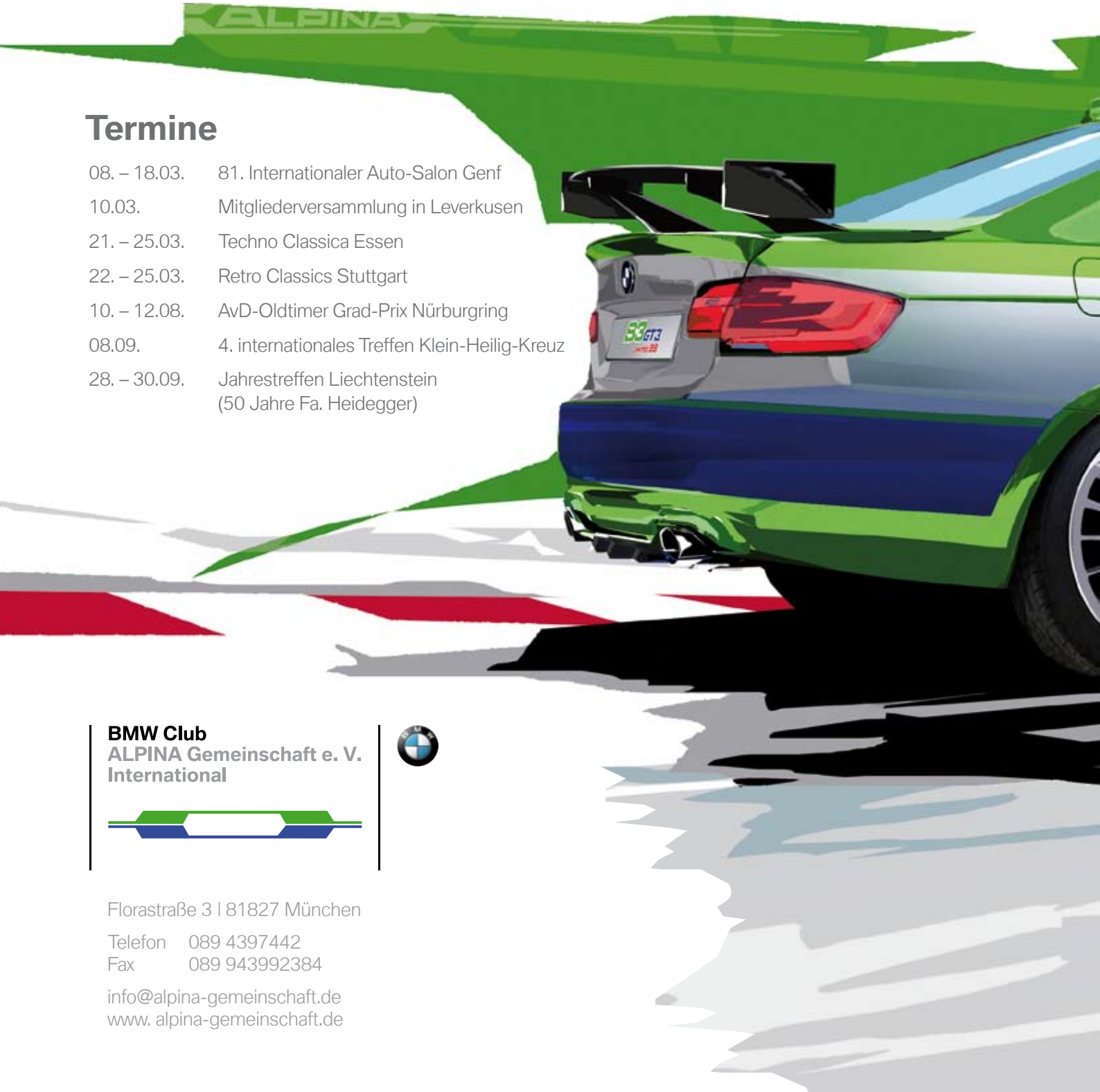
Die Trauerfeier fand am 13. Januar statt. Neben mir nahmen auch Katja und Dirk Sönnichsen, Bettina und Ortwin Kellermann, Thorsten Wick, Broder Illing und Hans Bürkner teil.

Die Eltern und die Schwester von Björn erzählten uns, wie wichtig ihm die Alpina Gemeinschaft war und bedankten sich bei uns für eure Anteilnahme.
Björn wurde nur 37 Jahre alt – er hinterlässt seine Frau Bärbel und die Kinder Marco und Jana.

Wir hatten noch soviel vor ...
Mach's gut „alter Brummbär"

Björn Petersen
11.05.1974 – 23.12.2011 BMW-Alpina B7S Turbo #011

Nächste Ausgabe: Sommer 2012



Termine

08. – 18.03.	81. Internationaler Auto-Salon Genf
10.03.	Mitgliederversammlung in Leverkusen
21. – 25.03.	Techno Classica Essen
22. – 25.03.	Retro Classics Stuttgart
10. – 12.08.	AvD-Oldtimer Grad-Prix Nürburgring
08.09.	4. internationales Treffen Klein-Heilig-Kreuz
28. – 30.09.	Jahrestreffen Liechtenstein (50 Jahre Fa. Heidegger)

BMW Club
ALPINA Gemeinschaft e. V.
International

Florastraße 3 | 81827 München

Telefon 089 4397442
Fax 089 943992384

info@alpina-gemeinschaft.de
www. alpina-gemeinschaft.de