

AUTOBAHN STORMERS OP DE GRENS



REISVERHAAL BMW M5 - ALPINA B10



Meer dan vijftig jaar lang ligt tussen West-Duitsland en de DDR de uiterst gevoelige grens tussen het Oostblok en het Vrije Westen. Het Rode Leger beheert dan die grens aan de oostelijke zijde en is massaal aanwezig. Tot ze in 1994 de boel achterlaten. Met een BMW M5 en een Alpina B10 V8 verkennen we de Verboden Stad waar de Sovjets huisden. Natuurlijk lichten we onderweg deze twee *Autobahnstormers* voor je door.

*Tekst: Gabriël van Seumeren - Fotografie: Jacco van de Kuilen
Met dank aan Elias Hoffland*



De regen valt bij stromen en de *Autobahn* A2 richting Berlijn heeft meer weg van een ondiepe rivier vol regenwater dan van een uitnodigende plak asfalt. We rijden met twee iconen van de Duitse auto-industrie, maar we kunnen nauwelijks gas geven. Frustrerend wanneer je het stuur van een BMW M5 of een Alpina B10 V8 in je knuisten hebt. We zoeken de grenzen van de grip van de brede banden die ons op de weg houden. Achterwielaangetreden powersedans als deze twee zijn nog niet foolproof gemaakt door elektronica en kunnen bestuurder verrassen.

De beide Beiers zijn sportieve topversies van de vierde generatie 5 Serie (E39: 1996-2003), een model dat wordt beschouwd als de beste *Fünfer* die BMW ooit bouwde. Dat komt door de fijne zes- en achtcilinder motoren, de uitstekende rijeigenschappen en de onverwoestbare kwaliteit. Om aan de behoefte aan sportieve versies van de comfortabele 5 Serie te voldoen, brengen edel-tuner Alpina en BMW Motorsport sportieve uitvoeringen op de markt.

SWITCH-TRONIC

Alpina pakt in 1997 de BMW 540i bij de kladden en maakt er in de vorm van de B10 V8 een strakke en snellere supersedan van. Op dat moment is het de snelste sedan op de markt. Dat bereikt Alpina door een speciaal voor deze auto door BMW gegoten 4.6-liter V8

op de plek van de originele 4.4-liter te leggen. Het vermogen stijgt met ruim 50 pk en het koppel met maar liefst 60 Nm ten opzichte van standaard 540i. BMW gebruikte het blok later nog in de X5 4.6si. Volgens het kenteken is de B10 V8 geen BMW maar een Alpina. De tuner uit Buchloe is een fabrikant, haalt daarom een decenter streep door het chassisnummer van BMW en slaat er vervolgens een eigen chassisnummer in. De B10 V8 is leverbaar als sedan en als Touring. De vijftraps automaat van ZF heet bij Alpina *Switch-Tronic*. De bak is opnieuw gekalibreerd en schakelt daardoor wat sneller en soepeler. Hij biedt de mogelijkheid tot op- en terugschakelen met knopjes op het stuur. Alpina is in 1992 de eerste die deze – nu reguliere – techniek in personenwagens toepast. De tovenaars uit Buchloe nemen onder leiding van Burkard Bovensiepen ook het onderstel (andere veren en dempers) en de remmerij onder handen, monteren een serieuze spoiler set en zetten er de bekende spaakvelgen onder. De typische Alpina striping (Deko Set in Alpina-taal) kan erop, maar je kunt er ook voor bedanken. Ook voor het interieur wordt allerlei lekkers geboden. Aldus ontstaat een van de meest begeerlijke sedans van de jaren negentig. Voor Alpina is de B10 V8 een regelrechte verkoopshit, die ook vandaag nog tot de verbeelding van de liefhebber spreekt.



Technische specificaties

	BMW M5	Alpina B10 V8
Motor	S62 V8 benzine DOHC 32V	M62/F3 V8 benzine DOHC 32V
Cilinderinhoud	4.941 cc	4.619 cc
Brandstofvoorziening	multi-point injectie	multi-point injectie
Vermogen	400 pk/6.600 tpm	340 pk/5.700 tpm
Koppel	500 Nm/3.800 tpm	470 Nm/3.700 tpm
Topsnelheid	250 km/h begrensd	279 km/h onbegrensd
Transmissie	6 versnellingen, handgeschakeld	5 versnellingen, Switchtronic
Aandrijving	achterwielen	achterwielen
Wielophanging vóór	multilink/schroefveren	multilink/schroefveren
Wielophanging achter	multilink/schroefveren	multilink/schroefveren
Remmen vóór	geventileerde schijven	geventileerde schijven
Remmen achter	geventileerde schijven	geventileerde schijven
Bandenmaat voor	245/40ZR18	235/40ZR18 optie
Bandenmaat achter	275/35ZR18	265/35ZR18 optie
Lengte x breedte x hoogte	4.784 x 1.800 x 1.432 mm	4.784 x 1.800 x 1.432 mm
Massa leeg	1.695 kg	1.690 kg
Verbruik tijdens de rit	gemiddeld ca. 1:7,5	gemiddeld 1:7,5



MOTORSPORT

De BMW M5 is nog sportiever dan de Alpina B10 V8. BMW Motorsport GmbH tovert in 1998 de middenklasse sedan om tot een hardcore vierdeurs sportauto. De happige S62-versie van de V8, nu 4.941 cc groot en met 400 pk en 500 Nm, de

Getrag-handbak met zes gangen en een vlijmscherp onderstel met betere remmen maken van de M5 uit de E39-generatie een circuitwaardige auto. Zijn spoilers, vier dikke uitlaatpijpen en dikke 18 inch grote velgen laten over zijn intenties geen twijfel

bestaan. Ook de M5 is een enorm succes. Waarschijnlijk is dit de meest begeerlijke editie van allemaal; sowieso is het nu de meest populaire. Een M5 Touring komt er overigens niet. In deze M5 vind je alles waar BMW Motorsport voor staat: een juweel van een



motor in een super strak sturende en zeer sportieve auto van onberispelijke bouwkwaliiteit. We beantwoorden maar meteen de hamvraag van dit artikel: ja, de M5 is sterker en sneller dan de Alpina. Behalve op topsnelheid. Waar BMW Motorsport de M5 braaf heeft begrensd op 250 km/h, geeft Alpina de B10 V8 onbegrensd de vrije teugel. Het feestje eindigt pas boven de 270 km/h. Om uiteindelijk de strijd te winnen heeft de Alpina-rijder slechts geduld en een lang stuk lege *Autobahn* nodig.

ENGE POORT

Wij wagen ons in dit weer maar niet aan zo'n wedstrijdje ver-plassen. In wat voor snelle jongens als deze slechts wandeltempo moet zijn, rijden we oostwaarts richting het grensgebied tussen de voormalige Deutsche Demokratische Republik (DDR) en West-Duitsland. Van 1945 tot 1990 is dit een uiterst gevoelig gebied tussen

twee machtsblokken: het Vrije Westen en het communistische Oostblok. Inmiddels zijn we Berlijn op zo'n 170 kilometer genaderd. Ter hoogte van Helmstedt vinden we aan de rechterzijde van de A2 de restanten van de grensovergang Helmstedt-Marienborn. Vanuit de Bondsrepubliek Duitsland is dit in de periode van gedeeld Duitsland een beruchte hindernis en in meerdere opzichten een enge poort richting de DDR, Berlijn en de Oostbloklanten daarachter. Wanneer de reis in die dagen van Oost naar West gaat, is de controle bizar streng. Waar andere landsgrenzen tegen gevaar van buiten dienen, is de grens aan DDR-zijde ingericht om de eigen bevolking binnen de landsgrenzen te houden. Waarschuwingssystemen langs de weg laten al ver voor de grens weten wie er verdacht is. Bij de overgang zelf volgt zeer grondig onderzoek. Met spiegels wordt de onderzijde van de auto bekeken en de bagage minutieus door-

zocht. Voor de DDR-burger is ontsnappen via de grensovergang die nu door het leven gaat als *Gedenkstätte Deutsche Teilung Marienborn* vrijwel onmogelijk. Het is de moeite waard om een bezoek te brengen aan het indrukwekkende museum. Ons overvalt hier een troosteloos en grauw gevoel. We vertrekken van deze grimmige plek en bezoeken het dichtbijgelegen *Grenzdenkmal Hötensleben*. Hier zien we hoe afschrikwekkend de grens tussen de DDR met de Bondsrepubliek daadwerkelijk was ingericht. Op 12 september 1990 wordt het *Zwei Plus Vier Vertrag* tussen enerzijds de DDR en de Bondsrepubliek Duitsland en anderzijds Frankrijk, de Verenigde Staten, het Verenigd Koninkrijk en de Sovjet-Unie getekend. Het vormt de basis voor de Duitse hereniging. De DDR bestaat niet meer. Wij zoeken ons hotel op en dromen die nacht onrustig van schietende grenswachten, zoeklichten en blaffende herdershonden.



Productieaantallen

Alpina B10 V8						
Basis BMW	Alpina	motor	cil/cc	pk / Nm	periode	sedan / Touring
528i	B10 3.2	E4/3	6/3.152	260/330	08/1997 - 12/1998	194/72
528i	B10 3.3	E4/5 4/7	6/3.152	280/335	02/1999 - 10/2003	240 / 70
540i	B10 V8	F3	8/4.619	340/470	01/1997 - 10/1998	490/82
540i	B10 V8	F4	8/4.619	348/480	10/1998 - 07/2000	364/122
540i	B10 V8	F4	8/4.619	348/480	09/2000 - 02/2002	207/44
540i	B10 V8	S F5	8/4.837	375/510	01/2002 - 05/2004	145/43
530d	D10	BiTurbo	6/2.926	245/500	04/2000 - 10/2003	145/94
Totaal						1.785/527

BMW M5	
motor:	S62
cil/cc	8 / 4.619
pk/Nm	400/500
periode	1998 - 2001
LCI (facelift)	2001 - 2003
productie sedan	20.482



Grenssysteem DDR

De blokkade aan de grens van de DDR was van binnen naar buiten als volgt opgebouwd:

Er was een streng gecontroleerde strook (Sperrgebiet) van vijf kilometer tot de daadwerkelijke grens waarin bewoners beperkt waren in hun bewegingsvrijheid. In een lege strook (Schutzstreife) van 250 tot 1.500 meter zonder bebouwing, gelegen tussen grens en Sperrgebiet) vingen de Grenztruppen de vluchtelingen op, om ze daar op zicht of binnen schootsafstand 'voorlopig te arresteren of te vernietigen'. Op plaatsen waar de Schutzstreife te smal was, werd een drie meter hoge zichtmuur (1) geplaatst.

De Schutzstreife was als volgt ingedeeld:

Na de muur was er eerst de K2 (2): een aangeharkte grondstrook waarin voetstappen te zien waren. Vervolgens was er een hek (3) (Grenzschutz- und Signalzaun) met signaaldraden van 2,4 meter hoog. Dan een pad waar bewakers met honden liepen. Daarna was er het gezichts- en schootsveld (6): een fel verlicht en leeg stuk terrein waarin op vluchtelingen geschoten kon worden. Daarachter liep een betonnen weg (9) waar voertuigen konden rijden. Dan weer een geharkte grondstrook K6 (10) met daarachter soms een met water gevulde gracht (12). Daarna stalen obstakels, de Panzer Hocker (11) als voertuighindernis. Dan volgde de daadwerkelijke grensmuur (13) van 3,4 meter hoog.



DE VERBODEN STAD

De volgende morgen horen we het gegrom van de beide achtcilinders, maar dat geluid verontrust ons niet. Het is behoorlijk fris en de auto's zijn nog wat nukkelig. De optionele 19 inch velgen van de Alpina ogen prachtig, maar de platte banden doen in koude toestand behoorlijk wat af aan het stuur- en rijcomfort. We zetten koers over de B96 naar Zossen en het naburige Wünsdorf, zo'n twintig kilometer ten zuiden van Berlijn. Hier zijn vier tijdperken vertegenwoordigd: de Keizertijd, WO 1, WO 2 en de Koude oorlog. Het Pruisische leger gebruikte dit gebied al in 1877 als schietterrein. Na het Duitse keizerrijk en de Eerste Wereldoorlog (1914-1918) wordt het terrein door het Nazi-regime voor en tijdens de Tweede Wereldoorlog (1933-1945) verder uitgebreid. Na de oorlog betreft het Sovjetleger het complex. Het gebied groeit uit tot de grootste Rode-legerbasis buiten de Sovjet-Unie. Zo'n 50.000 tot 75.000 soldaten leven met hun families in wat wel Klein Moskou wordt genoemd. Er zijn scholen, winkels en sportfaciliteiten en dagelijks rijdt er een trein rechtstreeks naar Moskou. Wat zich hier afspeelt, is voor DDR-burgers geheim. Dit is *Sperrgebiet*: streng verboden terrein. Het gebied wordt in 1994 gededemilitariseerd, wat een einde maakt aan de aanwezigheid van Russische soldaten op Duitse bodem.

Ze keren met hun familieleden en met ruim 12.000 tanks en andere voertuigen terug naar het GOS (Gemeenebest van Onafhankelijke Staten), zoals de toenmalige restanten van de in 1991 ter ziele gegane Sovjet-Unie dan heten. De Sovjets hebben een oorlog gewonnen, maar daarna de vrede verloren. De Duitse autoriteiten zetten vervolgens een hek om de Verboden Stad en laten tot op de dag van vandaag de boel de boel.

LENIN

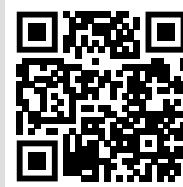
Even buiten Wünsdorf willen we het *Haus der Offiziere* bezoeken. Dit complex uit 1916 in neobarok bouwstijl wordt continu bewaakt, maar we kunnen een deal sluiten. Gewapend met een pünktlich contract en strenge instructies – want *Ordnung muss sein* – rijden we het hek binnen. Begin twintigste eeuw worden hier soldaten opgeleid. Later bereiden Duitse atleten zich er op de Olympische Spelen van 1936 voor. In 1945 neemt het Rode Leger zijn intrek in het complex. Het doet voortaan dienst als vergaderruimte, maar er is ook ruimte voor ontspanning. Er zijn een concertzaal en een bioscoop, een binnen- en buitenzwembad. Het Haus der Offiziere staat nu alweer bijna dertig jaar leeg. Het terrein en de indrukwekkende gebouwen zijn in verval. Het is bizar hoe de tijd hier al die jaren stil staat. We kunnen de gebouwen helaas niet betreden, maar buiten valt genoeg te zien. We zetten de leiders van de vrije autowereld uit de jaren negentig met een versteende versie van communistenleider Lenin op de foto. We gaan voor een rondleiding naar *Bunkerstadt Wünsdorf*. Daar zwerven we onder leiding van een strenge gids over het verlaten terrein vol overblijfselen van vier opeenvolgende militaire regimes. We bekijken Maybach 1, een bunkerpark van twaalf bunkers dat in 1939 gebouwd is voor het opperbevel van het Nazi-leger. Vanuit de lucht oogt het als een groepje boerenhuizen. In 1946 zijn deze bunkers door de Sovjets opgeblazen. Het ondergrondse bunkercomplex Zeppelin ligt ernaast en bleef intact. We dalen tot achttien meter onder de grond af in deze immense bunker, die tussen 1937 en 1939 is gebouwd als hoofdkwartier van het *Oberkommando der Wehrmacht*. Zeppelin wordt door de Sovjets na de Duitse capitulatie in gebruik genomen. Hier vandaan ondersteunen ze hun Oost-Duitse bondgenoten onder



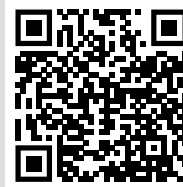


Websites

Grens Hötenleben:
www.grenzdenkmal.com



Bunkerstad Wünsdorf:
www.buecherstadt.com



Haus der Offiziere:
www.industriecultuur.be



meer bij het bewaken van de grens met West-Duitsland. We zien nog hun sporen op de muur: teksten in cyrillichschrift met jaartallen erbij. Hier en daar verlaten bureaus. Het is indrukwekkend om te zien hoe hier ondergronds gewerkt werd.

AUTOBAHNSTORMERS

De volgende ochtend is het alweer tijd om huiswaarts te gaan. De zon schijnt en de weg is droog. Er ligt een mooie dag met ruim 650 kilometer rijplezier voor ons. We draaien de motoren

warm en wanneer we de snelweg bereiken geven we onze *Autobahnstormers* de sporen. We hebben de ruimte en er is geen snelheidslimiet. In de Alpina heerst relatieve rust. We rijden volgens het plaatje boven de spiegel met bouwnummer 038 (van 490). De V8 roffelt goed hoorbaar, maar niet storend. Hij sleurt de grijze koets moeiteloos naar de top die boven de 270 km/h ligt. De auto blijft bij hoge snelheden strak en goed sturen en het voelt allemaal solide aan. Tussensprints en accelereren zijn elke keer





weer een sensatie. We zitten heerlijk in de comfortstoelen en de automaat doet met plezier zijn werk. We proberen het Switch-Tronic systeem op het stuur uitvoerig; het functioneert vlekkeloos. Het rijden wordt actiever en de auto wordt er levendiger van. Na een half uurtje geloven we het wel en laten we de bak de schakelmomenten weer zelf kiezen. We zetten een muziekje op en prikken de cruise control vast op 190 km/h. De Alpina toont zich als een heel snelle, luxe BMW met zijn gewone stuur en weelderig hout op het dashboard. Zo daveren we richting Nederland en verrassend vlot parkeren we al voor een Bratwurst mit Pommes voor de deur van Raststätte Hünxe.

Na de lunch is de mosterdgele M5 aan de beurt. Dit is overigens de enige M5 die BMW in de kleur *Phoenixgelb* (ook introductiekleur van de E46 M3) heeft afgeleverd. We nemen plaats in de sportstoelen. Met het dikke sportstuur in de hand en zicht op aluminium sierdelen voelt het allemaal heel anders dan in de Alpina. En



dan moeten we nog starten! We gaan er eens goed voor zitten en laten de M5 uit zijn vier uitlaten brullen. We knallen volgas door de zes versnellingen, de toerenteller richting het rood. Oh, wat schakelt zo'n BMW bak toch lekker. De versnelling is enorm. De Alpina kan het niet bijbenen. Maar zodra de M5 zijn begrensde top van 250 km/h bereikt, haakt de grijze sedan weer aan. Het is geen bezwaar dat we geregeld af moeten remmen. Dan kan daarna het gas er weer op. De M5 zeurt en jengelt daarbij als een kleuter met ADHD die net drie pakjes Fristi heeft gehad: 'kom op, geef weer

gas!' We voldoen keer op keer graag aan dat verzoek. Wat een scheurrijzer is dit en wat is het een feest om ermee te rijden. Plotseling is de Nederlandse grens daar. We laten het tempo terugzakken naar een miezerige 100 km/h. De wat opgelopen hartslag zakt mee. Nu we weten wat hij kan, vormen de eerste Hollandse kilometers in de M5 nogal een kwelling. De bemanning van de Alpina legt zich er makkelijker bij neer. De B10 V8 laat maar niet meer merken hoe snel hij is en gedraagt zich als een keurig comfortabele 5 Serie. De Dolleman en de Gentleman zijn weer terug achter eigen grenzen. 