Fahrbericht Alpina B7 Biturbo: Die klassische Spitze

Von Jens Meiners, cen

Eigentlich sollte er nur 310 km/h laufen: Der B7 Biturbo, den die noble Manufaktur Alpina im Frühjahr vorgestellt hat und der jetzt zu Preisen ab 148 800 Euro auf die Straße kommt. Doch bei den Abstimmungsfahrten auf dem Hochgeschwindigkeitskurs im süditalienischen Nardo haben die Michelin-Pneus derart gut funktioniert, dass die V-Max kurzerhand auf 330 km/h angehoben wurde. Damit präsentieren sich die Verhältnisse in dankenswerter Klarheit: Die Konkurrenzmodelle von Mercedes-AMG, Bentley und Porsche werden einfach deklassiert.

Das neue Spitzenmodell der Allgäuer Manufaktur basiert auf dem 750 Li xDrive, die technischen Eingriffe sind allerdings erheblich –- und sie gehen, entsprechend der Alpina-Philosophie, über profanes Tuning weit hinaus. Die hauseigenen Ingenieure bringen den turboaufgeladenen 4,4-Liter-Achtzylinder von 450 PS auf stolze 608 PS; das maximale Drehmoment von 800 Newtonmetern liegt auf einem Plateau von 3000 bis 5000 Umdrehungen in der Minute an. Intern hört das Hochleistungsaggregat auf die Bezeichnung M3.

Für die Kraftübertragung, die grundsätzlich auf alle vier Räder erfolgt, sorgt die vom 7er bekannte 8HP-Automatik von ZF; sie wurde hier nochmals für kürzere Schaltzeiten überarbeitet. Die Antriebscharakteristik ist dabei betont hecklastig –- und passt damit sehr gut zum Charakter dieser Oberklasse-Limousine, denn auf hohe Querdynamik legen die Alpina-Ingenieure großen Wert. Deshalb ist auch eine Allradlenkung serienmäßig an Bord; sie wurde für den B7 Biturbo aggressiver ausgelegt. Das Fahrwerk ist im Vergleich zum regulären 7er abgesenkt.

Mit seiner extrem hohen Leistung bietet der große Alpina ein geradezu surreales Fahrerlebnis. Der Achtzylinder spricht ohne nennenswerte Verzögerung an, und die katapultartige Beschleunigung der immerhin 2,1 Tonnen schweren Limousine erinnert an die Spitzenversionen des Tesla Model S. Doch im Gegensatz zum amerikanischen

Elektromobil, das seiner (deutlich niedrigeren) Spitzengeschwindigkeit im oberen Bereich nur noch gemächlich entgegenschreitet, lässt der B7 Biturbo nie locker.

Tatsächlich gibt es kaum ein anderes Auto, das die wichtige 300-km/h-Marke so schnell und mit derartiger Nonchalance durchmisst – untermalt von einem V8-typischen, dezenten Grollen. Dafür, dass der B7 auch bei Höchsttempo sicher auf der Straße liegt, sorgt dezentes Spoilerwerk, das den Auftrieb verringert, und die Stabilität bei schnellen Spurwechseln profitiert von der Allradlenkung.

Alpina hat die Kommandozentrale des B7 mit einer Reihe individueller Akzente verfeinert. Auf dem Lenkrad prangt das Firmenlogo, die manuelle Gangwahl erfolgt über spezifische und griffgünstig positionierte Bedienknöpfe, mit denen sich die Alpina-Switch-Tronic von den üblichen Schaltpaddeln der Konkurrenzmodelle absetzt.

Eines der augenfälligsten Merkmale des B7 ist die neuprogrammierte Instrumentierung, die je nach gewähltem Fahrmodus mit eigenständigem Design aufwartet. Im Komfort-Modus sind die Skalen blau hinterlegt, die Sport-Modi blenden weitere Informationen ein. Lediglich der Eco-Pro-Modus präsentiert sich im üblichen BMW-Design. Doch der brave Spritspar-Modus ist hier eher kontraindiziert, wenngleich der Zyklusverbrauch von lediglich 10,4 Litern pro 100 Kilometer als Beleg für die hohe Effizienz des Alpina-Spitzenmodells dient. Diese Verbrauchswerte können bei engagierter Fahrweise allerdings durchaus auf das Doppelte steigen.

Den obligatorischen Tankstopp kann der Fahrer dann dazu nutzen, die dezent veredelte Karosserie dieser Luxuslimousine zu würdigen. Dazu gehören 20-Zoll-Alpina-Classic-Räder im Vielspeichen-Design, eine tiefer gezogene Frontschürze, der lange Heckspoiler und die eindrucksvolle Vierrohr-Auspuffanlage aus Edelstahl. Nur bei Alpina gibt es die Sonderfarben Alpina Blau und Alpina Grün II, und das in Silber und Gold lieferbare Deko-Set dient seit fast 50 Jahren als markenspezifisches Erkennungsmerkmal.

Auf diese Identifikationshilfe verzichtet man in Deutschland übrigens häufig: Während Exportmärkte wie China den klassischen Alpina-Look schätzen, huldigt die Kundschaft auf dem Heimatmarkt lieber dem Ideal der Gleichheit, indem die auffälligen Streifen abbestellt werden. Aber dafür gibt es hier ja die Autobahn. Ein sanfter Druck aufs Gaspedal genügt, um die soziale Hierarchie wiederherzustellen.

Daten Alpina B7 Biturbo

Länge x Breite x Höhe (m): 5,25 x 1,90 x 1,49
Radstand (m): 3,21

Motor: V8-Benziner, 4395 ccm, Biturbo, Direkteinspritzung
Leistung: 447 kW / 608 PS bei 5750–6250 U/min
Max. Drehmoment: 800 Nm bei 3000–5000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 330 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,7 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 10,4 Liter
Effizienzklasse: E
CO2-Emissionen: 242 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: 2110 kg / 700 kg
Kofferraumvolumen: 515 Liter
Räder / Reifen: 8,5 J x 20 / 255/40 ZR 20 vorn, 10 J x 20 / 295/35 ZR 20 hinten
Preis: 148 800 Euro

Bilder zum Artikel

BMW Alpine B7 Biturbo.

BMW Alpine B7 Biturbo.

BMW Alpine B7 Biturbo.

BMW Alpine B7 Biturbo.

BMW Alpine B7 Biturbo.

BMW Alpine B7 Biturbo.

BMW Alpina B7 Biturbo.

BMW Alpina B7 Biturbo.

BMW Alpina B7 Biturbo.

BMW Alpine B7 Biturbo.

BMW Alpine B7 Biturbo.

BMW Alpine B7 Biturbo.

BMW Alpine B7 Biturbo.

BMW Alpina B7 Biturbo.

BMW Alpina B7 Biturbo.