
Vorstellung Alpina B5 Biturbo Allrad Touring: Der 320-km/h-Kombi

Von Matthias Knödler, cen

Eine leistungsorientierte Sub-Marke hält sich inzwischen fast jeder Premium-Hersteller. Bei Mercedes-Benz ist es der frühere Tuner AMG in Afalterbach, Audi setzt auf die Tochter Audi Sport (einst quattro GmbH) in Neckarsulm, am Standort der früheren NSU-Werke. Und BMW lässt bei der M GmbH in der Daimlerstraße zu Garching Hochleistung neu definieren. Was herauskommt, wenn diese Dependancen sich ein Auto vornehmen, mutet gelegentlich etwas schrill an. Knallharte Fahrwerke und quietschende Keramikbremsen, röhrende Abgasanlagen und düsterer Zierrat aus Kohlefaser-Verbundstoff prägen die sportlichen Angebote der internationalen Top-Marken.

Bei Alpina im schwäbischen Buchloe lässt man es traditionell etwas zurückhaltender angehen. Dafür aber etwas schneller. Ein schönes Beispiel dafür ist der Alpina B5 Biturbo Allrad Touring: Er ist mit einem 608 PS starken V8-Biturbo bestückt, der ihn in 3,5 Sekunden auf 100 km/h peitscht, mit Nachdruck durch die 200er- und dann die 300er-Marke treibt, bis die Fahrwiderstände schließlich bei unglaublichen 330 km/h zum Ausgleich kommen.

Die Drehmomentwelle, auf der dieser Alpina surft, ist gewaltig: Schon bei 3000 Umdrehungen pro Minute (U/min) liegen 800 Newtonmeter (Nm) an. Das Automatikgetriebe wurde entsprechend verstärkt. Erstmals gibt es bei Alpina Sound-Effekte: Bei Vollgas wird ein wenig Bass hinzugemischt und im Leerlauf grollt der V8 etwas aggressiver. Der neue Serien-5er ist einfach zu leise und zu stark gedämmt. Da braucht es ein Quantum künstlich erzeugten Extra-Sounds für den maßvoll geschärften emotionalen Appeal des Alpina B5.

Fahrwerk und Antrieb meistern die schwierige Gratwanderung zwischen Sportlichkeit und Alltagstauglichkeit hervorragend. Der Komfort ist erstaunlich, das Auto damit wie geschaffen für lange Hochgeschwindigkeitsetappen. Auf Stabilität bei hohen Tempi wurde besonderer Wert gelegt.

Der Allradantrieb ist wegen der hohen Kundennachfrage grundsätzlich an Bord. Es war Alpina allerdings wichtig, das Fahrgefühl eines hinterradangetriebenen Autos zu bewahren. Und so schaltet sich die Vorderachse nur bei Bedarf zu – bis zu 240 km/h. Darüber ist der B5 stets ein reiner Hecktriebler. Die heckbetonte Auslegung des Allradantriebs ist auch bei niedrigeren Geschwindigkeiten deutlicher als bei BMW, und der negative Sturz wurde vergrößert. „Wir mögen kein Untersteuern“, sagt Andreas Bovensiepen, Ko-Chef von Alpina und Sohn des Firmengründers.

Es gibt eigenständige Bilstein-Dämpfer und eine Pirelli-Bereifung der Dimension 255/35 ZR20 vorn und 295/30 Z20 hinten. Die jetzt geschmiedeten statt gegossenen Alufegen sind pro Exemplar um 5 kg leichter als das Vorgängerrad. Die Lenkungssoftware wurde ebenfalls überarbeitet, aber nicht zu scharf – denn ein Go-Kart-Feeling wollte Alpina vermeiden: „Ein Nordschleifen-Fahrwerk ist nicht so gut für jeden Tag.“ Keramikbremsen gibt es ebenfalls nicht: Die sind „nicht so effektiv, dass wir sie brauchen“, so Bovensiepen.

Mehr als 50 Jahre lang gibt es Alpina jetzt schon, seit 1981 tritt der „Hersteller exklusiver Automobile“ beim Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg als eigenständiger Automobilhersteller auf. Es ging damals um die Abgrenzung von gewöhnlichen Autotunern. Die ist damals ebenso gut gelungen wie heute die Distanzierung von den

BMW-eigenen M- und M-Performance-Modellen.

Mindestens 115 300 Euro wechseln für einen Alpina B5 Biturbo Allrad Touring den Besitzer. Dafür gibt es den vielleicht besten und schnellsten Kombi. (ampnet/mk)

Daten Alpina B5 Biturbo Touring Allrad

Länge x Breite x Höhe (m): 4,96 x 1,86 x 1,47

Radstand (m): 2,98

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: 322 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,7 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 10,8 Liter

Effizienzklasse: F

CO₂-Emissionen: 247 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: 2120 kg / 560 kg

Kofferraumvolumen: 570 - 1700 Liter

Max. Anhängelast: 2000 kg

Räder / Reifen: 8,5 J x 20 / 255/35 ZR 20 vorn, 10 J x 20 / 285/30 ZR 20 hinten

Preis: 115 300 Euro

Bilder zum Artikel



Alpina B5 Biturbo Allrad Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Pierre-Etienne Ferraro



Alpina B5 Biturbo Allrad Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Pierre-Etienne Ferraro



Alpina B5 Biturbo Allrad Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Pierre-Etienne Ferraro



Alpina B5 Biturbo Allrad Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Pierre-Etienne Ferraro



Alpina B5 Biturbo Allrad Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Pierre-Etienne Ferraro



Alpina B5 Biturbo Allrad Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Pierre-Etienne Ferraro



Alpina B5 Biturbo Allrad Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Pierre-Etienne Ferraro



Alpina B5 Biturbo Allrad Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Pierre-Etienne Ferraro



Alpina B5 Biturbo Allrad Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Pierre-Etienne Ferraro



Alpina B5 Biturbo Allrad Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Pierre-Etienne Ferraro



Alpina B5 Biturbo Allrad Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Pierre-Etienne Ferraro



Alpina B5 Biturbo Allrad Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Pierre-Etienne Ferraro



Alpina B5 Biturbo Allrad Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Pierre-Etienne Ferraro



Alpina B5 Biturbo Allrad Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Pierre-Etienne Ferraro
