
Vorstellung Alpina B7: Edles Geschoss

Von Matthias Knödler

Sie ist offenbar gut angekommen, die vieldiskutierte neue Frontniere des gelifteten BMW 7er. Dies jedenfalls ist die Erkenntnis von Alpina-Vertriebsleiter Erik Ploss: Die Bestellungseingänge für das hauseigene Derivat, den Alpina B7, sind nach der Weltpremiere beim Genfer Salon ausgesprochen gut. Tatsächlich geht Ploss sogar davon aus, dass das neue Design Eroberungskunden zur Marke führen wird. Doch dafür dürften auch noch andere Gründe sprechen. Denn ein Alpina ist etwas ganz besonderes.

1983 emanzipierte man sich mit der offiziellen Eintragung als Automobilhersteller endgültig von der Tuning-Szene, schon zuvor hatte man sich mit den innovativen Turbomotoren, entwickelt von Friedrich Indra, ein hervorragendes Renommée erarbeitet. Als BMW ab Mitte der 80er Jahre die eigenen Sportvarianten der M GmbH lancierte, wickelte Alpina nach oben aus: Die Fahrzeuge aus dem schwäbischen Buchloe sind einen Hauch luxuriöser, exklusiver und schneller als die Konkurrenz.

Das gilt insbesondere für das Flaggschiff der Marke, den B7, der jetzt – genau wie das Ausgangsmodell, der BMW 7er – tiefgreifend überarbeitet wurde. Optisch basiert der B7 auf dem sehr graphisch und futuristisch wirkenden Basis-7er und nicht etwa auf dem etwas übertrieben wirkenden M-Paket. Für mehr Understatement lässt man jetzt das frühere „Biturbo“ im Schriftzug weg. Doch die Front verfügt erkennbar über einen tiefer gezogenen Frontspoiler und mittigen „Alpina“-Schriftzug. Hinten wurde ein dezenter Diffusor integriert, doppelte Auspuffrohre dürfen nicht fehlen. Wer mag, bekommt den B7 in den klassischen Farben Alpinablau und Alpinagrün II; wahlweise gibt es auch die berühmten Alpina-Streifen in Silber oder Gold.

Wichtige Prämissen bei Alpina sind Alltagstauglichkeit und Komfort. Die Abstimmung der Fahrzeuge muss dezent sportlich sein, der Fahrer muss sich stets sicher fühlen – obwohl die Höchstgeschwindigkeit bei 330 km/h liegt, was in der Klasse einen absoluten Spitzenwert markiert. Um dies zu erreichen, haben die Allgäuer den V-8 Motor auf 608 PS (447kW) und 800 Newtonmeter gebracht. Die Mehrleistung resultiert aus der Strömungsoptimierung zwischen den Zylinderköpfen und neuen Turboladern. Das hohe Drehmoment – der Verlauf der entsprechenden Kurve ist übrigens nochmals fülliger als vor dem Facelift – macht den Alpina besonders alltagstauglich.

Die bis zu drei Grad einschlagende Hinterachslenkung wurde speziell angepasst; gleiches gilt für die Luftfederung, die den Wagen ab 230 km/h oder im Sport-Plus-Modus um 15 Millimeter absenkt, wobei sich auch Sturz und Spur anpassen. Die elektrische Servolenkung wurde agiler und direkter ausgelegt. Und auch die Bremse ist deutlich größer. Beeindruckend sind vor allem die vorderen Bremsscheiben mit den Maßen 395 x 36 Millimeter und einem Gewicht von 16 Kilogramm. Man ist bei Alpina nach wie vor von Stahlbremsscheiben überzeugt, da diese einen schöneren Druckpunkt am Pedal besitzen, die Wärme deutlich besser als Kohlefaser/Keramikkbremsen ableiten und im direkten Vergleich teils sogar kürzere Bremswege abliefern. Wir finden: Die Vier-Kolben-Bremse vorn ist absolut passend, aber der von BMW standardmäßig verwendete hintere Grauguss-Faustsattel erscheint nicht mehr zeitgemäß.

Der serienmäßige Allradantrieb wird stärker als bei BMW je nach gewähltem Modus und Fahrzustand bis zu 85 Prozent nach hinten verschoben. Im Antrieb gibt es mehrere Verstärkungen, und die 20 oder 21 Zoll großen Alpina-Räder aus hochfestem Aluminium sind stark gewichtsoptimiert.

Auf eine hinterradgetriebene Version hat Alpina verzichtet, genauso wie auf eine Kurzversion. Auf den langen Allradler wären über 80 Prozent der Verkäufe entfallen, weshalb man die anderen Versionen einspart. Ein rein heckgetriebener Modus wie bei einigen Modellen der M GmbH ist nicht vorgesehen.

Wir haben das Fahrzeug auf der Rennstrecke auf Herz und Nieren prüfen können. Am markantesten ist wohl die Tatsache, dass das volle Drehmoment bereits bei 2000 Umdrehungen in der Minute zur Verfügung steht. Die Aussage eines Technikers, dass der B7 die V-Max 330 km/h „locker“ erreicht, ist absolut glaubhaft.

Trotz des hohen Gewichts und des langen Radstands begeistert die Agilität des Alpina B7. Die Spreizung zwischen den Fahrmodi ist merklich größer geworden, souverän und sicher fühlt sich die Luxuslimousine allerdings in jedem Modus an. Die auf der Rennstrecke besonders geforderten Bremsen besitzen, genau wie von Alpina beschrieben, auch bei starken Bremsmanövern grundsätzlich einen perfekten Druckpunkt und sind schön dosierbar. Schnell gefahrene Schikanen beweisen die hohe Lenkpräzision, nie wird das Fahrwerk unruhig.

Das gemeinsam mit ZF entwickelte Acht-Gang-Automatikgetriebe arbeitet diskret und perfekt – und ist der Grund dafür, dass der Sprint von null auf 100km/h nun um eine Zehntelsekunde schneller absolviert ist. Der Allradantrieb ist souverän, das Auto neigt leicht zum Untersteuern, dafür ist ein merklich früheres Beschleunigen aus der Kurve möglich. An den Grenzbereich des B7 zu gehen, erfordert dennoch etwas Mut – was an dem extrem hohen Geschwindigkeiten liegt, die man mit ihm erzielen kann.

Erwartungsgemäß sind die Sitze nicht unbedingt für die Rennstrecke geeignet. Die hochwertige Innenausstattung bringt eher das Wohnzimmer auf die Rennstrecke. Eine angenehme Besonderheit: Der Auspuffklang wird nicht künstlich mit Lautsprechern generiert, sondern er ist echt. Der Alpina B7 klingt sportlich sonor, ist aber nicht aufdringlich.

Der Vertrieb erfolgt wie bisher über das BMW-Händlernetz. Deutschland ist mit 40 Prozent Anteil an der Produktion Kernmarkt, gefolgt von Japan und USA/Kanada. Die schärfsten Konkurrenten des B7 sind Bentley Flying Spur, Mercedes-AMG S 63, Porsche Panamera Turbo – und der BMW M760 Li. Der verfügt über zwölf Zylinder, etwas weniger Leistung und unterscheidet sich im Charakter deutlich von seinem Alpina-Schwestermodell. Obwohl er die gleiche Doppelniere vor sich herträgt – und damit ebenfalls den Dominanzanspruch der 7er-Reihe in ihrem Segment dokumentiert. (ampnet/mkn)

Daten Alpina B7

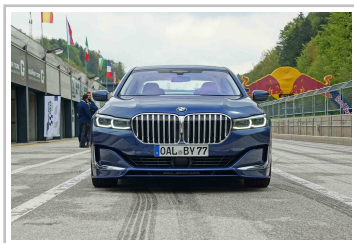
Länge x Breite x Höhe (m): 5,27 x 1,90 x 1,49
Radstand (m): 3,21
Motor: V12-Benziner, 4395 ccm, Biturbo, Direkteinspritzung
Leistung: 447 kW / 608 PS bei 5500–6500 U/min
Max. Drehmoment: 800 Nm bei 2000–5000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 330 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,6 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 11,9 Liter
Effizienzklasse: F
O2-Emissionen: 269 g/km (Euro 6d-Temp)
Leergewicht / Zuladung: min. 2175 kg / max. 675 kg
Kofferraumvolumen: 515 Liter
Bereifung: 255/40 ZR 20 (v.), 295/35 ZR 20 (h.)
Basispreis: 19 950 Euro

Bilder zum Artikel



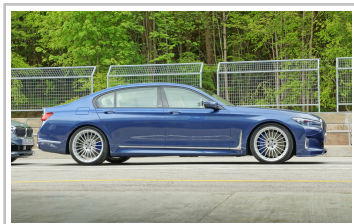
Alpina B7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Alpina B7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Alpina B7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Alpina B7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Alpina B7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Alpina B7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Alpina B7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Alpina B7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Alpina B7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Alpina B7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Alpina B7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Alpina B7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler
