
Fahrbericht Alpina B3 S Bi-Turbo: Stilvolle Spitzenleistung

Von Matthias Knödler

Als sich die M GmbH in Garching den aktuellen BMW 3er vorgenommen hat, wurde das Auto neu gedacht: Der Schwerpunkt verschob sich auf extreme Querdynamik und ein ausgesprochen scharfes Ansprechverhalten. Ein M3 ist perfekt für die Rennstrecke und sein plakativer Auftritt kommt bei vielen Kunden gut an. Aber nicht bei allen: Manch einer legt auf dezenteren Stil Wert, fühlt sich mit einem 340i aber nicht ausreichend bedient. Er kann mit dem Alpina B3 S Bi-Turbo auf eine sehr individuelle Alternative zurückgreifen.

Der 3,0-Liter-Reihen-Sechszylinder verfügt hier im Alpina über eine Biturbo-Aufladung, und er leistet nun stolze 440 PS. Das maximale Drehmoment liegt bei sensationellen 660 Nm. Zum Vergleich: Der BMW M3 leistet 431 PS und er erzeugt nur 550 Nm. Mit seiner Achtgang-Automatik spurtet der Alpina in 4,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h; der M3 braucht mit Sechsgang-Handschriftung genauso lange, mit dem härteren Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe allerdings nur 4,1 Sekunden. Dafür regelt der M3 schon bei 250 bzw. optional bei 280 km/h ab; der Alpina B3 S Bi-Turbo ist "offen" und schafft geradezu unglaubliche 306 km/h.

Wie der B3 S Bi-Turbo die Leistung auf die Straße bringt, ist höchst beeindruckend. Er ist das sportlichste und agilste Alpina-Modell und er fühlt sich wegen seines enormen, schon bei niedrigen Drehzahlen anliegenden Drehmoments eher noch schneller an als ein M3. Der von Akrapovic entwickelte Auspuff passt gut zum Charakter des Alpina: Der Sound ist sonor, ohne aufdringlich zu wirken.

Zum Facelift im März 2017 hat Alpina seinen B3 mit neuen, um 10 Prozent größeren Turbos und verbesserter Kühlung optimiert. Das Getriebe schaltet noch schneller, der Radsatz wurde verstärkt und der Wandler verfügt über einen verstärkten Dämpfer.

Das Fahrwerk des B3 S Bi-Turbo wurde auf der Straße und nicht auf der Nordschleife entwickelt; es zeichnet sich durch hohen Komfort aus und es ist nicht übermäßig hart. Ein rennmäßiges Setup würde auf normalen Straßen zum Springen neigen. Die Lenkung ist sehr präzise; gegen Aufpreis gibt es übrigens einen Allradantrieb. Der ist zwar heckbetont ausgelegt, das Mehrgewicht spürt man allerdings trotzdem. "Der Kunde verlangt danach", heißt es in Buchloe.

Besonders eindrucksvoll ist die Stabilität bei hohen Geschwindigkeiten. Alpina legt darauf besonderes Augenmerk, weil die Modelle grundsätzlich nicht abregeln. Die Aerodynamik ist so ausgefeilt, dass die Karosserie weder vorn noch hinten Auftrieb erzeugt.

Der eher dezente Auftritt des Alpina B3 S Bi-Turbo wird von den markeneigenen, klassischen Blau- und Grüntönen sowie den in silber oder gold lieferbaren Zierstreifen unterstrichen. Das wirkt nicht aufgesetzt sportlich, sondern klassisch; schon seit den 70er-Jahren tragen die Alpina-Modelle diesen eigenständigen Look, der übrigens auch abbestellt werden kann.

Gleiches gilt für das Interieur; hier gibt es auf Wunsch Alpina-spezifische Stoffe, Leder und Hölzer. Es ist aber auch möglich, einen bescheidenen Auftritt wie in einem regulären 3er zu spezifizieren. "Alles ist möglich", sagt Ko-Firmenchef Andreas Bovensiepen. Bei Spezialwünschen aus dem Nahen Osten sieht er sich dennoch bisweilen zum Eingreifen genötigt; man hat schließlich auch einen Ruf zu verlieren. Denn wenn Alpina für eines außer Hochleistung steht, dann ist es der gute Geschmack.

In Anbetracht des Gebotenen wird der Alpina B3 S Bi-Turbo übrigens geradezu zum Kampfpreis angeboten: Trotz der kompletten Grundausstattung beginnt die Preisliste bei moderaten 72 900 Euro. Für 74 700 Euro gibt es - anders als beim M3 - eine geräumige Touring-Variante und für beide Karosserievarianten wird - ebenfalls abweichend vom M3 - zum Tarif von 2900 Euro ein Allradantrieb angeboten. Analog zu den B3 S-Modellen gibt es einen B4 S Bi-Turbo als heck- und allradgetriebenes Coupé (75 300 bzw. 78 200 Euro) sowie als lediglich hinterradgetriebenes Klappdach-Cabriolet (81 400 Euro). Im Vergleich zu M3 und M4 lässt sich also sogar Geld sparen

Doch es geht in diesem Segment nicht vorrangig um den Preis, sondern um Charakter und Stil. Beides, so dürfen wir nach einem Tag auf der Rennstrecke berichten, bringen die kompakten Alpina-Modelle im Übermaß mit. (ampnet/mk)

Daten Alpina B3 S Bi-Turbo Limousine

Länge x Breite x Höhe (m): 4,63 x 1,81 x 1,43

Radstand (m): 2,81

Motor: R6-Benziner, 2979 ccm, Bi-Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 324 kW / 440 PS bei 5500-6250 U/min

Max. Drehmoment: 660 Nm bei 3000-4500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 306 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,3 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 7,9 Liter

Effizienzklasse: D

CO2-Emissionen: 180 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: 1705 kg / 560 kg

Kofferraumvolumen: 480 Liter

Max. Anhängelast: 1800 kg

Räder / Reifen: 8J x 20 / 245/30 ZR 20 vorn, 9J x 20 / 265/30 ZR 20 hinten

Preis: 72 900 Euro

Bilder zum Artikel



BMW Alpina B3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alpina



BMW Alpina B3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alpina



BMW Alpina B3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alpina



BMW Alpina B3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alpina



BMW Alpina B3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alpina



BMW Alpina B3 Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alpina



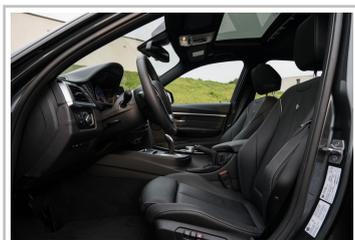
BMW Alpina B3 Toruing.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alpina



BMW Alpina B3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alpina



BMW Alpina B3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alpina



BMW Alpina B3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alpina



BMW Alpina B3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alpina



BMW Alpina B3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alpina



BMW Alpina B3 S Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alpina



BMW Alpina B3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alpina



BMW Alpina B3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alpina



BMW Alpina B3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alpina



BMW Alpina B3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alpina



BMW Alpina B3 Toruing.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alpina
