



Er ist stark wie ein BMW M6, er sieht aus wie ein M6, und er kostet etwa so viel wie ein M6. Doch der entscheidende Buchstabe ist ein anderer: Alpina schreibt B statt M. Was also ist das Geheimnis des Alpina B6?

SANFTE TOUR



Man sieht, dass es ein Alpina ist. Auf die Streifen darf der Kunde aber auch verzichten

Wer auf BMW schwört, der mag auch Alpina. Schon aus Nostalgie. Denn Alpina erinnert uns daran, dass früher vieles klarer und einfacher war. BMW baute gute Autos, Alpina machte sie besser und teurer. BMW beherrschte die Pflicht, Alpina die Kür – so simpel war das. Doch dann kam das Zeitalter des i-Drive und der Modellflut. Was einst überschaubar war, entwickelte sich zur Wissenschaft.

Und während BMW die Fan-Gemeinde inzwischen selbst mit Feinkost füttert (mit zunehmender Unterstützung der hauseigenen M GmbH), gehen Alpina langsam, aber sicher die Nischen aus. Was, um Himmels willen, lässt sich etwa an einem BMW M6 noch besser machen? Das sportliche BMW-Flaggschiff hat zehn Zylinder, 507 PS, modernste Elektronik und ist bis unters Karbondach ausgereizt. Dass man bei Alpina dennoch nicht die Waffen streckt, sondern tapfer um eine Antwort kämpft, zeugt zumindest von ausgeprägtem Spürsinn.

Im vorliegenden Fall ist die Alpina-Nische freilich gar nicht so schwer auszumachen, wie man vermuten mag. Man muss sich nur die richtigen Fragen stellen. Möchten Sie sich zum Beispiel zwischen 271 verschiedenen Einstellungen entscheiden, oder zie-

hen Sie es vor, das Setup des Autos dem Hersteller zu überlassen? Verlangt es Sie, unermüdlich bis 8500/min zu drehen, oder wollen Sie Ihre 500 PS lieber in zivilen Regionen piano genießen? Sind Ihre Nackenmuskeln den Schaltrucken eines SMG-Getriebes gewachsen, oder bevorzugen Sie den sanften Gangwechsel? Nehmen Sie es hin, auf Tempo 250 reglementiert zu werden, oder wollen Sie das Potenzial des Boliden auch mal auskosten? Und sind Ihre Hände eigentlich groß genug, um ein M-Lenkrad in Weißwurststärke umklammern zu können?

Die passenden Antworten liefert Alpina in Gestalt des B6 Coupé. Es basiert nicht auf dem M6, sondern auf dem handelsüblicheren 650i, was zugleich bedeutet, dass unter der Haube kein V10-Triebwerk, sondern ein V8 Dienst tut – kein serienmäßiger V8 freilich, das ist sich Alpina schuldig. So beseelt den B6 auch nicht der gängige 4,8-Liter-Motor, sondern der 4,4-Liter des Vormodells 645i, was ausschließlich technische Gründe hat. Denn Alpina lässt den V8 mittels eines mechanisch angetriebenen Radialverdichters zwangsbeatmen, und dafür bietet die hubraumkleinere Variante die besseren Voraussetzungen.

Ein Kompressormotor also, aber kein gewöhnlicher, wozu unter ande-



Der Alpina-spezifische Bugspoiler verfehlt seine Wirkung nicht – gut bei 315 km/h Spitze

Gutes Gefühl: bequeme Sportsitze aus dem BMW 650i, aber mit Alpina-Verzierung



Feinkost aus der Alpina-Küche: V8-Motor mit Kompressorgarnierung und 500 PS, großkalibriger Vierrohrauspuff für dezente Musik

rem eine vor dem Lader eingebaute Drosselklappe beiträgt. Sie erlaubt es, die spritsparende Valvetronic (Leistungssteuerung über Ventilhub) beizubehalten – im Teillastbereich operiert der Motor nämlich ganz normal als Sauger. 500 PS springen heraus, und zwar nicht wie beim M6 erst ganz oben bei 7750/min, sondern bereits bei 5500 Touren. Aber auch das ist nichts gegen die 700 Nm Drehmoment (bei 4250/min) und die Tatsache, dass der B6 die maximal 520 Nm eines M6 nicht erst bei 6100/min, sondern schon bei 2500/min abliefern.

Die Kraft gelangt über die angestammte Sechsgangautomatik an die Hinterachse, wo ein Alpina-exklusives Sperrdifferenzial (siehe Spotlight Seite 70) eine wirkungsvolle Verteilung sicherstellt. Eigene Federn mit 20 Milli-

meter Tieferlegung und unregelmäßige Dämpfer sowie größere Bremsscheiben und kräftigere Bremssättel runden die Alpina-Kur ab, nicht zu vergessen die aerodynamischen Kunstgriffe.

Immerhin schafft das Coupé 315 km/h, und das, wie sich im Test zeigt, ohne angstschweißtreibende Nebenerscheinungen. Bug- und Heckspoiler sowie der Diffusor unter dem Kofferraum, alles Alpina-Entwicklungen, erfüllen offenbar ihren Zweck – laut Werksauskunft liegen die aerodynamischen Auftriebswerte an Vorder- und Hinterachse nahe null.

„Die Beschränkung auf das übliche 250-km/h-Limit hätte uns das Leben ohne Zweifel erheblich leichter gemacht“, erläutert Geschäftsführer Andreas Bovensiepen die B6-Entwicklung. Und das bezieht sich sicher nicht

nur auf die Arbeit im Windkanal. Es verschärft auch die Zielkonflikte. Fahrstabilität bei Tempo 300 plus zu garantieren, ohne den Komfort zu opfern, das kommt technisch gesehen gleich nach der Quadratur des Kreises.

Den Alpina-Abstimmern lässt sich diesbezüglich attestieren, ordentliche Arbeit geleistet zu haben. Der B6 glänzt durch vorzügliche Handlingqualitäten: Die Lenkung ist ebenso leichtgängig wie zielgenau, die Front folgt unverzüglich den Lenkbefehlen, und die Sperre erlaubt es dem Fahrer, das Fahrverhalten in Kurven schön mit dem Gas zu manipulieren, ohne dass sich der Vortrieb an den Hinterrädern vorzeitig in Rauch auflöst. Da wirkt der Alpina so geschliffen, wie es sich für ein Auto seines Namens gehört, aber kaum weniger sportlich als der M6. ▷



Neues Sperrdifferential

Das Differential, das Drehzahlunterschiede an den Rädern ausgleicht, hat einen Nachteil: Bei wenig Grip verpuffen die Zug- und Schubkräfte des Antriebs an dem Rad, das den geringsten Widerstand leistet. Schlecht für Drehmomentmonster wie den B6. Wie gut also, dass Alpina das Auto mit einer Sperre ausrüstet. Technisch eine Kombination aus Visco- und Lamellensperre, garantiert sie, dass immer ein Teil der maximal möglichen Kraft dort landet, wo genügend Grip ist (30 Prozent bei Zug, 20 Prozent bei Schub). Da sie nicht wie üblich drehzahlführend, sondern drehmomentführend arbeitet, kann sie besonders schnell reagieren.

Serie: Differenzialsperre für besonders hohe Drehmomente



20-Zoll-Räder im hauseigenen Design mit Mischbereifung (vorn 255/35 ZR 20, hinten 285/30 ZR 20)



Aus Tradition: auf Alpina getrimmtes Cockpit mit blauen Instrumenten und Holzbeschlägen vom Typ „Rüster Maser“

Zugleich gibt sich die B6-Federung weniger störrisch als befürchtet. Ungeachtet der hart aufgepumpten 20-Zoll-Reifen vermag sie das Gros der Straßenunebenheiten ohne störende Turbulenzen wegzustecken. Erst bei größeren Verwerfungen stößt sie an ihre Grenzen und lässt die Insassen bisweilen heftig zusammensucken.

Das wohlige Gefühl, das sich im Alpina besonders bei längerem Gebrauch einstellt, kann diese Einschränkung indessen nicht schmälern. Mühelosigkeit prägt das Fahren. Da erfüllt der B6 sein Versprechen: Autos, die so viel Leistung so ungezwungen umsetzen, sind rar wie weiße Raben. Er ist das Kontrastprogramm zum M6 – statt lautstark durch die Gänge zu jagen, die Maschine auszuwringen und das

Gaspedal zu malträtieren, einfach nur zurücklehnen und machen lassen. Unter dem Hintern ist Feuer, aber man hört Mozart.

B6-Fahrer haben es mit einem Ausnahmeomotor zu tun – so gesehen zumindest unterscheidet sich der Alpina nicht von seinem zehnzylindrigen Bruder. Nur die Talente sind eben andere: Der V10 legt los wie ein Sprinter, der aufgeladene V8 hingegen geht eher in Richtung Gewichtheber – unten schnell anpacken und dann rasant hochwuchten. Mehr als die 6100 Umdrehungen, die ihm der Begrenzer zugesteht, braucht er nicht. Und dass er seine Arbeit dazu noch genügsamer als die M-Alternative (Testverbrauch 15,5 L/100 km) und hoch kultiviert verrichtet, begleitet nur von einem edlen,

weil dezenten V8-Ton, verdient einen Extra-Applaus.

Ein angenehmer Partner ist die Automatik, die ebenfalls entspanntes Schnellfahren fördert. Bei Alpina wird sie zum flotteren Schalten animiert, allerdings geht das nicht immer ohne Rucke. Willkommen sind auch die kleinen, Alpina-typischen Schaltknöpfe in den Speichen des schön schlanken Lenkrads – vorausgesetzt, man trifft sie. Breitere Schaltpaddel, wie andernorts üblich, sind praktischer.

So gibt es denn auch an der Daseinsbereifung des B6 nichts zu rütteln. Je länger man ihn fährt, desto deutlicher erkennt man seine Nische.

Text: Wolfgang König
Fotos: Uli Joob

Motor

Achtzylinder-V-Motor vorn längs mit Kompressor und Ladeluftkühler. Fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei oben liegende Nockenwellen pro Zylinderreihe (Kettenantrieb), vier Ventile pro Zylinder, über Rollenschlepphebel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt, elektronische Kraftstoffeinspritzung.

Leistung	368 kW (500 PS)
bei	5500/min
Spez. Leistung	83,7 kW/L (113,7 PS/L)
Hubraum	4398 cm ³
Bohrung × Hub	92,0 × 82,7 mm
Verdichtungsverhältnis	9,0:1
Maximaler Ladedruck	0,80 bar
Max. Drehmoment	700 Nm bei 4250/min
Mittlere Kolbengeschw. bei Nenndrehzahl	15,2 m/s.
Ölinhalt Motor	8,0 L, Kühlsysteminhalt 14,5 L.

Kraftübertragung

Hinterradantrieb, Sechsstufen-Automatikgetriebe. Übersetzungen: I. 4,17, II. 2,34, III. 1,52, IV. 1,14, V. 0,87, VI. 0,69, R. 3,40. Achsantrieb 3,38:1.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Doppelquerlenkern, Federbeinen, hinten mit Querlenkern, Längslenkern, Federbeinen, Spurweite vorn 1552 mm, Spurweite hinten 1590 mm. Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Lenkübersetzung 14,4:1. 2,75 Lenkradumdrehungen. Hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, Bremskraftbegrenzer, Antiblockiersystem. Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend. Rädergröße 9 J × 20 vorn, 10 J × 20 hinten, Reifengröße 255/35 ZR 20 vorn, 285/30 ZR 20 hinten, Michelin Pilot Sport.

Karosserie

2+2-sitziges Coupé mit zwei Türen.	
Luftwiderstandsbeiwert c_w	0,32
Stirnfläche A	2,15 m ²
Luftwiderstandsindex $c_w \times A$	0,69
Länge/Breite/Höhe	4829/1855/1371 mm
Radstand	2780 mm
Wendekreis rechts/links	12,0/12,0 m
Tankinhalt	70 L
Leergewicht	1786 kg
Gewichtsverteilung v/h	53,0/47,0%
Zulässiges Gesamtgewicht	2190 kg
Kofferraumvolumen	450 L
Zuladung	404 kg

Innenraum

Innenbreite vorn/hinten	1520/1330 mm
Sitztiefe vorn/hinten	500/460 mm
Normsitzraum	600 mm
Lenkraddurchmesser	380 mm

Wartung

nach Wartungsintervallanzeige

Verbrauch (ECE-Norm)

Stadt	18,6 L/100 km
über Land	8,7 L/100 km
gesamt	12,3 L/100 km

Abgaswerte

HC (Grenzwert)	0,053 (0,10) g/km
NO _x (Grenzwert)	0,030 (0,08) g/km
CO (Grenzwert)	0,465 (1,0) g/km
CO ₂	294 g/km

Unterhaltskosten

Steuer (Euro 4)	297,-
Haftpflicht (TK 22, R 6)	1400,-
Teilkasko (TK 32, R 6) ohne SB	2089,-
Vollkasko (TK 32, R 6) mit 150 Euro SB	9027,-
Festkosten pro Jahr	3785,-
Betriebskosten/100 km	32,32
Wertverlust/Jahr (bei einer Haltedauer von 36 Monaten und 45 000 km; Prognose: auto motor und sport)	16 000,-

Gesamtkosten/km*

bei 15 000 km/Jahr	1,64/0,58
bei 30 000 km/Jahr	1,08/0,45

Monatliche Unterhaltskosten*

bei 15 000 km/Jahr	2053,-/719,-
bei 30 000 km/Jahr	2690,-/1123,-

Gewährleistung

zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung, zwölf Jahre gegen Durchrostung.

* mit/ohne Wertverlust



Ausstattung/Preise

Grundpreis	Euro 111 900,-
Testwagenpreis	117 200,-
Mängel am Testwagen	keine

Serienausstattung

ABS, Fahrer- und Beifahrer-Airbag, Sidebags, seitliche Kopfairbags, elektronisches Stabilitätsprogramm, Bordcomputer, Diebstahlwarnanlage, Einparkhilfe, elektr. Fensterheber, Geschwindigkeitsregelanlage, Klimaautomatik, Lederausstattung, Leichtmetallräder, einstellbare Lenksäule, Metallic-Lackierung, Navigationssystem, Nebelscheinwerfer, Radio mit CD, CD-Wechsler und Soundsystem, Sperrdifferenzial, Spracheingabesystem, elektr. Sitzverstellung mit Memory und Sitzheizung, Xenonscheinwerfer, Zentralverriegelung mit Fb.

Fahrleistungen

Beschleunigung	
0 – 80 km/h	3,4
0 – 100 km/h	4,6
0 – 130 km/h	6,7
0 – 140 km/h	7,5
0 – 160 km/h	9,5
0 – 180 km/h	11,6
0 – 200 km/h	14,4
400 m	12,6 (190 km/h)
Höchstgeschwindigkeit	315 km/h

Fahrversuche

Slalom 18 m leer/beladen	63,6/63,1
ISO-Wedelgasse leer/beladen	132,4/135,2
VDA-Ausweichgasse	
Einfahrgeschwindigkeit leer/beladen	74/73
Ausfahrgeschwindigkeit leer/beladen	58/58

Verbrauch

Super Plus	
minimal (ams-Verbrauchsrunde)	8,5
maximal	20,8
Testverbrauch	15,5
Reichweite in km	452

Außengeräusch

Stand-/Fahrgeräusch (EG)	81/74
beschl. Vorbeifahrt (50 km/h; D.)	76
konst. Vorbeifahrt (80 km/h; D.)	74

Innengeräusch

Gang	D.
bei 80 km/h	66
bei 100 km/h	69
bei 130 km/h	72
bei 180 km/h	77
Standgeräusch	46
Maximalgeräusch bei Kickdown	79

Tachometerabweichung

Anzeige	effektiv
80	78
100	98
130	128
180	177

Bremsweg

aus 100 km/h kalt (leer)	38
aus 100 km/h kalt (belad.)	38
aus 100 km/h warm (belad.)	38
Hochgeschwindigkeitsbremstest (190 km/h)	134

auto motor sport Bewertung

Die unaufgeregtere Alternative zur BMW M6: Der Alpina bietet mehr Durchzugskraft, mehr Laufkultur, er braucht weniger und ist 65 km/h schneller. Am Federungskomfort kann aber noch gefeilt werden.

Karosserie

- + vorn gute Platzverhältnisse
- solide Verarbeitung
- gewöhnungsbedürftige Bedienung

Fahrkomfort

- + geringe Antriebsgeräusche
- bequeme Sportsitze
- laute Abrollgeräusche
- harte Federung bei großen Unebenheiten

Antrieb

- + überlegene Fahrleistung
- gutes Ansprechverhalten
- hohe Laufkultur
- schnell schaltende Automatik
- kleiner Tank (70 Liter)

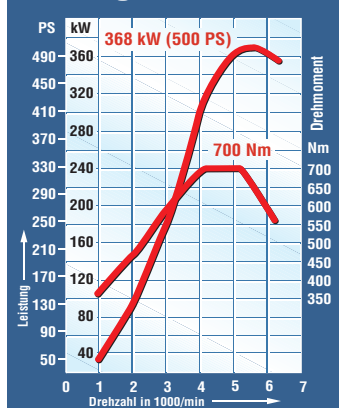
Fahreigenschaften

- + neutrales Kurvenverhalten
- präzise Lenkung
- gute Richtungsstabilität bei hohen Geschwindigkeiten
- ausreichende Traktion

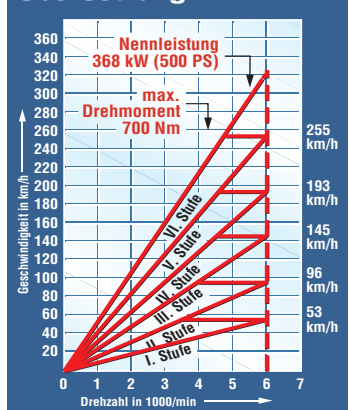
Zusatzausstattung

(✓ = sinnvoll)	
Alpinablauf metallic	2900,-
aktive Geschwindigkeitsregelung	1800,-
Headup-Display	1300,-
✓ Kurvenlicht	650,-
el. Schiebedach	1300,-

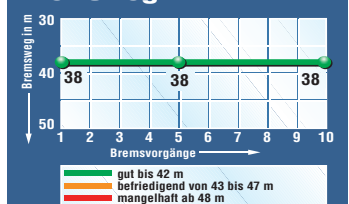
Leistung



Übersetzung



Bremsweg



Innenraum-Maße

