



# To Bi or not to Bi

## BMW Alpina B3 Biturbo Limousine im Praxistest

**B**ereits seit 1983 ist Alpina aus Buchloe im Allgäu beim Kraftfahrtbundesamt in Flensburg als eigenständiger Hersteller eingetragen. In enger Zusammenarbeit mit BMW werden kleine, aber feine Serien von sportlichen Exklusivfahrzeugen gefertigt. Das geht soweit, dass die Allgäuer die Komponenten zur Montage in die Werkshallen nach München liefern und dann das Fahrzeug zur Auslieferungsvorbereitung zurückerhalten. Wir haben die BMW Alpina B3 Biturbo Limousine auf Herz und Nieren getestet.

### Auf Basis des BMW 335i

Als Basis für den B3 Biturbo dient der 306 PS starke BMW 335i. Der Reihensechszylinder des Alpina bringt es immerhin auf 360 PS bei einem Drehmoment von 500 Newtonmeter. Beim kleinen Bruder 335i zerran wie auch beim 420 PS starken BMW M3 „ledig-

lich“ 400 Newtonmeter an der Kurbelwelle. Letzterer muss sich wohl oder übel trotz 60-Mehr-PS mit dem Buchloer Geschoss vergleichen lassen. Der Alpina schafft den 100-km/h-Sprint in 4,8 Sekunden, der M3 ist mit 4,9 Sekunden minimal langsamer. In Bezug auf die Höchstgeschwindigkeit geht der Punkt ebenfalls an die Allgäuer. Deren Vertreter rennt auf der Autobahn bis Tempo 285, während dem M3 bei 250 km/h die elektronischen Fesseln angelegt werden.

### Zwei Turbolader sorgen für Agilität

Anders als BMW beim M3 vertraut Alpina beim Triebwerk nicht auf das Hochdrehzahlkonzept, sondern auf zwei Turbolader. Das hat im Falle des Allgäuers den Vorteil, dass die Leistung deutlich früher anliegt als beim Hochleistungs-3er von BMW. Beim B3 Biturbo geschieht dies bei 5.500 Touren, der M3 entfaltet seine volle Kraft erst bei 8.300

Umdrehungen. In Kombination mit dem hohen Drehmoment wird so aus dem BMW Alpina ein echter Sportwagen, der sich auch vor einem Porsche 911 nicht zu verstecken braucht. Alpina gibt den Verbrauch mit 9,8 Liter an, bei unseren teilweise sehr flotten Testfahrten genehmigte sich der Allgäuer im Schnitt knappe 15 Liter des Spaßsaftes.

### Wehe der Biturbo packt den Hammer aus

In der Praxis zeigt sich die B3 Limousine als unglaublich agil und spritzig. Es gibt wahrlich keinen Drehzahlbereich, in dem der Biturbo nicht bereit wäre, den Hammer auszupacken, um das Fahrzeug nach vorne zu katapultieren. Jede noch so kleine Lücke im Gegenverkehr verleitet den Fahrer dazu, den rechten Fuß zu strecken und sich seiner bummelnden Vorausfahrer zu entledigen. Selbst bei 200 km/h bewirkt der Kickdown einen spürbaren Beschleunigungsruck.



### Sportautomatik arbeitet tadellos

Auch für Freunde von Schaltgetrieben trägt die tadellos arbeitende Sechsgang-Sportautomatik von ZF mit verkürzten Schaltzeiten zum überaus positiven Gesamteindruck des Alpina bei. Die Gangwechsel erfolgen so sanft, dass man sie eigentlich nur daran bemerkt, dass sich für kurze Zeit die Drehzahl und damit das Motorgeräusch ändert. Wie gewohnt gibt es neben dem normalen Automatikmodus ein Sport- und ein Manuellprogramm. In letzterem lassen sich die Gänge wahlweise per Wählhebel oder mithilfe kleiner Schaltnippel auf der Rückseite des Lenkrades wechseln. Diese weisen anfänglich eine etwas gewöhnungsbedürftige Haptik auf, nach kurzer Zeit erfreut man sich an der ergonomisch günstigen Position der beiden Knöpfe. Ein besonderer Genuss im manuellen Modus ist das automatische Zwischengas, das beim Herunterschalten das Herz des Sportwagenfans höher schlagen lässt. Für kleine Überraschungsmomente sorgt der Automatikmodus beim Herausbe-

### Daten

#### BMW Alpina B3 Biturbo Limousine

Reihensechszylinder-Biturbomotor, 2.979 ccm  
 4 Ventile pro Zylinder, Sechsgang-Automatik  
 265 kW (360 PS) bei 5.500 bis 6.000 U/min  
 500 Nm bei 3.800 bis 5.000 U/min  
 0-100 km/h: 4,8 sec., Vmax: 285 km/h  
 Gesamtverbrauch: 9,8 Liter auf 100 km  
 CO<sub>2</sub>-Emission: 234 g/km  
 Leergewicht: 1.570 kg  
 L./B./H.: 4.520 / 1.817 / 1.422 mm  
 Kofferraum: 460 Liter





B3 Biturbo: Wenn das draufsteht, ist Power drin



19-Zöller im typischen Alpina-Design



Der Heckspoiler wirkt etwas aufgesetzt

schleunigen aus engen Kurven, wenn beim Druck aufs Gaspedal der nächstkleinere Gang eingelegt wird und die Kraft ziemlich unvermittelt einsetzt. Resultat ist nicht selten ein ordentlicher Schlenker des Hecks, der ohne ESP teuer werden kann. Auch beim beherzten Anfahren an der Ampel kommt das Stabilitätsprogramm des Öfteren zum Einsatz und verhindert all zu viel Schlupf an der Hinterachse.

**Direkte Lenkung im B3 Biturbo**

Den gesteigerten Fahrwerten werden die Alpina-Mannen gerecht, indem sie auch am Fahrwerk Hand anlegen. Um das Einlenkverhalten zu verbessern, wurde der Sturz an der Vorderachse erhöht. Und in der Tat: Die Lenkung ist sehr direkt und vermittelt ein hervorragendes Gefühl für das Auto. Vor allem kurvige Bergstrecken versetzen den ambitionierten Fahrer in einen wahren

Rauschzustand. Das Fahrwerk neigt sich nur leicht zur Seite und lediglich wellige Kurvenkombinationen lassen eine kleine Schwäche aufkommen. Hier federt der Allgäuer zu stark über die Hinterachse ein und gerät etwas ins Schaukeln. Auf der Autobahn spürt man zwar an jeder Querfuge, wie genau die Straßenarbeiter ihren Dienst verrichtet haben, aber unbequem ist das straffe Fahrwerk keinesfalls. Auch längere Strecken lassen sich mit ausreichend Komfort absolvieren.

**Dezentes Styling**

Der optische Auftritt unseres B3 ist weitaus diskreter als der des BMW M3. 19-Zöller im klassischen Alpina-Strahlendesign, eine größere Frontschürze, ein kleiner Heckspoiler auf dem Kofferraumdeckel und die vierflutige Auspuffanlage können angesichts der gebotenen Leistung zweifellos als Understatement bezeichnet werden. Sein wahres Ich kann der Buchloer spätestens nicht mehr verbergen, wenn die vier Endrohre zum Halali blasen. Hier haben die Allgäuer genau die richtige Mischung aus „nicht zu überhören und kernig“ sowie „unaufdringlich dezent“ gefunden. Besonders beim Anlassen stellt einem das tiefe Brummen die Nackenhaare auf und lässt fast schon einen Achtzylinder unter der Haube vermuten.

**Holz ist nicht jedermanns Geschmack**

Die Alpina-Modifikationen im Innenraum halten sich ebenfalls in Grenzen. Neben dem Lederlenkrad stammen auch die gut zupackenden Ledersitze, die Einstiegsleisten,

**Auto NEWS WERTUNG** ★★★★★

Fahrzeuge von Alpina sind schon lange kein Geheimtipp mehr. Doch was die Allgäuer mit dem B3 Biturbo auf die Beine gestellt haben, ist schlichtweg sensationell. Der 360 PS starke Reihensechszylinder beweist auf eindrucksvolle Art und Weise, dass es nicht zwingend acht oder zehn Zylinder unter der Haube sein müssen, um Fahrwerte vom anderen Stern zu liefern. Durch das hohe Drehmoment und die beiden Turbolader nimmt es die flotte Limousine auch mit deutlich stärker motorisierten Sportwagen auf. Motor, Fahrwerk und Sound bieten eine mehr als gelungene Mischung und katapultieren den B3 Biturbo nicht nur in 4,8 Sekunden auf Tempo 100, sondern auch ohne Umwege auf die vorderen Plätze der Sportwagen-Liga. Selten war es einfacher, zu einem vergleichsweise günstigen Preis ein so unkompliziert zu fahrendes Auto mit solch phänomenalen Fahreigenschaften zu erwerben.

<b>Antrieb</b>	100%
+	sehr spritziger und agiler Biturbo-Motor
+	liefert in jedem Drehzahlbereich enorm viel Vortrieb
<b>Fahrwerk</b>	100%
+	erlaubt sehr hohe Kurvengeschwindigkeiten
+	ausreichender Komfort auf langen Strecken
<b>Karosserie</b>	95%
+	dezent und nicht zu protzige Modifikationen
-	wenig Kopffreiheit auf hinteren Plätzen
<b>Kosten</b>	90%
+	vergleichsweise günstiger Grundpreis
+	üppige Serienausstattung

andere Ziffernblätter an den Instrumenten und ein Typenschild mit der Modellnummer aus dem Allgäu. Das in unserem Testwagen verbaute serienmäßige Holzdekor wirkt recht bieder und passt nicht unbedingt in ein Fahrzeug mit Sportwagen-Genen. Auf Wunsch können jedoch alle erhältlichen Dekore aus dem BMW-Programm geordert werden.

**Lohnenswerte Alternative**

Der BMW Alpina B3 Biturbo kostet als Limousine in der Grundversion 57.900 Euro. BMW verlangt für das Basismodell 335i zwar mit 43.640 Euro fast 14.000 Euro weniger, dafür bekommt man aber im Alpina unter anderem eine serienmäßige Lederausstattung, eine Klimaautomatik, ein Sportautomatikgetriebe, eine Edelholzausstattung, Bi-Xenon-Scheinwerfer und 18-Zoll-Leichtmetallfelgen. Stattet man einen 335i mit ähnlichen Extras aus, liegt der Preis nahe bei 50.000 Euro. Dafür bekommt man aber weder 360 PS noch die beeindruckenden Fahrleistungen, die auf dem Niveau des mindestens 68.550 Euro teuren BMW M3 liegen. (os)

Preise	
<b>Grundpreis:</b>	<b>57.900 Euro</b>
<b>Serienausstattung:</b>	
ABS, ESP, ASR, Bremsassistent, sechs Airbags, elektrische Fensterheber vorne und hinten, Klimaautomatik, Zentralverriegelung mit Fernbedienung, Nebelscheinwerfer, elektrisch einstellbare und beheizbare Außenspiegel, CD-Radio, 18-Zoll-Leichtmetallfelgen, Sportsitze für Fahrer und Beifahrer, Tempomat, Edelholzausstattung, Bi-Xenon-Licht, Lederausstattung, Frontspoiler, Heckspoiler uvm.	
<b>Extra</b>	<b>Preis in Euro</b>
elektrisches Glas-Schiebedach	980
Navigationssystem	3.970
HiFi-Lautsprechersystem	570
Einparkhilfe hinten	420
19-Zoll-Leichtmetallfelgen	820