



terricolo di st...

Schwarz wie die Macht

Leistungssorgen? Für Alpina-Piloten ein Fremdwort. Heute erst recht. Damals aber auch: Mit dem B7 Turbo Coupé stellte die Firma Mitte der 80er Jahre Deutschlands stärkstes Serienauto auf die Räder.



IN 17 SEKUNDEN von null auf 180. Respekt. Im nächsten Moment fällt die 200er-Marke, ohne dass aus dem Motorraum auch nur ein Anzeichen von Schwäche zu spüren wäre. Im Gegenteil: Der Sechszylinder scheint sich erst jetzt absolut wohlzufühlen – denn er schiebt davon wie ein Düsenjet kurz vorm Abheben und degradiert gleichzeitig all diejenigen zu bemitleidenswerten Opfern im Straßenverkehr, die mangels Leistung bereits bei Tempo 250 am Luftwiderstand scheitern.

Mit knisterndem Motor rollt der Sechser wenig später auf einem Parkplatz aus. Gut 20 Sachen mehr wären noch drin gewesen. Doch wesentlich beeindruckender als das maximale Tempo ist die Art und Weise, mit der das Auto in diese Geschwindigkeitsregionen vordringt. Mit herkömmlicher Beschleunigung hat das nichts mehr zu tun.

Optisch traut man dem Fahrzeug so einen Kraftakt allerdings selbst auf den zweiten Blick nicht zu. Dieses fein gezeichnete Coupé mit dem sanft verlaufenden Stufenheck erinnert viel mehr an einen Familienwagen als an ein Rennauto. Ein klassischer Gran Turismo, nicht mehr und nicht weniger. Darüber können nicht einmal Spoiler und ein Satz Breitreifen hinwegtäuschen.

Immerhin schauen die leicht versetzt montierten Doppelscheinwerfer ein wenig grimmig drein, und der schräg in den Fahrtwind gestellten BMW-Niere lässt sich eine Portion Angriffsflut unterstellen. Doch ein Vollstrecker kommt definitiv anders daher. Das schnellste Serienauto aus Deutschland Mitte der 80er



An den feinen Nadelstreifen entlang der Karosserie erkennt man einen Alpina auch aus der Ferne. An den Schriftzügen sowieso. Ob's ein Echter ist? Ohne Plakette und das Alpina-eigene Zusatzinstrument in der Mittelkonsole sicher nicht



Jahre tritt unter einer Tarnkappe auf und ist als solches nur an den Schriftzügen des Herstellers zu erkennen – Alpina.

In der Firma im bayerischen Buchloe werden seit 1964 ausschließlich BMW-Modelle mit dem Segen aus München massiv in ihrer Leistung gesteigert, zunächst mit Doppelvergasern, später mit Turboaufladung. Damit die Autos auf der Straße haften bleiben, optimieren die Allgäuer unter der Regie von Burkhard Bovenziepen gleichzeitig auch noch die Fahrwerke. Die zahlreichen Umbaumaßnahmen hatten schließlich zur Folge, dass die Firma seit 1983 in den Kfz-Papieren als eigener Hersteller firmiert.

Das B7 Turbo Coupé gehört zu den ersten kompletten Eigenentwicklungen des Hauses Alpina. Von 1978 bis 1982 auf Basis des BMW 630 CS, ab 1984 bis 1988 auf der des 635 CSi. Dessen 3,5 Liter großes Triebwerk leistete ab Werk

DATEN & FAKTEN

BMW Alpina B7

Motor: Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, Abgas-Turboaufladung, Leichtmetall-Zylinderkopf, Bohrung x Hub 92 x 86 mm, Hubraum 3430 cm³, Leistung 330 PS bei 5800/min, maximales Drehmoment 512 Nm bei 3000/min, Verdichtung 8,0:1, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle, Antrieb über Duplexkette, V-förmig

hängende Ventile, halbkugelförmige Brennräume, Bosch Motronic II

Kraftübertragung: Hinterradantrieb, Fünfgang-Sportgetriebe, Sperrdifferential

Karosserie/Fahrwerk: Selbsttragende Ganzstahl-Karosserie, vorn Bilstein-Gasdruck-Federbeine, Schraubenfedern, Querlenker, Stabilisator; hinten Schrag-

lenkerachse, Bilstein-Federbeine, Schraubenfedern, Stabilisator; ZF-Kugelmutter-Hydro-Servolenkung, Scheibenbremsen rundum, Räder 7J x 16 vorn, hinten 8J x 16, Reifen 205/55 VR 16, 225/50 VR 16

Maße und Gewicht: Länge 4755 mm, Breite 1725 mm, Höhe 1345 mm, Radstand

2630 mm, Gewicht 1556 kg, Tankinhalt 110 Liter

Fahrleistungen und Verbrauch: Vmax 270 km/h, 0 bis 100 km/h in 6,1 s, Verbrauch 17,7 Liter Super/100 Kilometer

Bauzeit und Stückzahl: Alle B7 Turbo Coupés (E24) von 1978 bis 1988 – 313 Exemplare

Einen Vollstrecker stellt man sich anders vor — Deutschlands schnellstes Auto tritt unter einer Tarnkappe an



286 PS – zu wenig für einen Mann wie Bovensiepen, der als ausgesprochener Turbo- und Leistungsfan gilt. Mit der BMW-eigenen Turbo-Version im 745 i brauchte man ihm ebenfalls nicht zu kommen – „nur“ 252 PS. Kein ernsthafter Wert für einen Visionär.

Also baut man bei Alpina den Lader und den Ladeluftkühler besser gleich selbst, und zwar ein paar Nummern größer, als man sich das in München getraut hatte. Doch dabei belassen es die Ingenieure aus Buchloe nicht. Eine schärfere Nockenwelle (300 statt 264 Grad Öffnungswinkel) gilt neben leichteren Kolben und überarbeiteten Brennräumen in diesen Kreisen als selbstverständlich, wenn man ernsthaftes Motortuning betreiben will.

Zusätzlich soll ein neu entwickeltes Resonanz-Ansaugsystem die für Motoren mit großen Ladern typische Antrittschwäche im unteren Drehzahlbereich kaschieren. Mit anderen Worten: Das B7

Turbo Coupé hatte ganz einfach schnell zu sein, und zwar vom Stand weg.

Die technischen Eckdaten ließen keinen Zweifel daran, dass in Bovensiepens Technikabteilung die richtigen Zutaten verwendet und perfekt arrangiert wurden: 330 PS. Mitte der Achtziger fand sich hier zu Lande kein stärkeres Serienfahrzeug – und weltweit keines, das in dieser Klasse über ähnlich viel Drehmoment verfügte: 512 Newtonmeter bei relativ bescheidenen 3000 Umdrehungen pro Minute. Da konnten – neben Schiffsdieseln – allenfalls ein paar Sieben-Liter-V8 aus den USA mithalten.

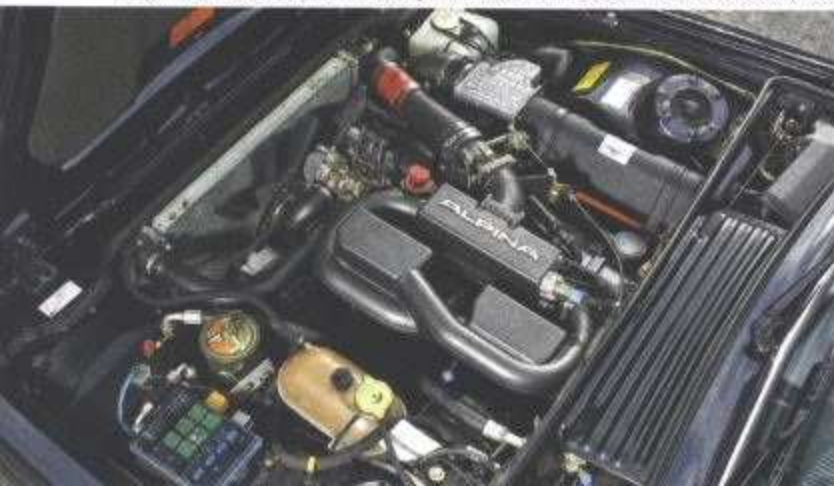
Der Puls steigt automatisch, wenn einem jemand dann den Schlüssel für diesen Wagen in die Hand drückt. Jetzt bloß keinen Mist bauen und gegen die nächste Wand fahren. Mehr als insgesamt 313 B7 Turbo Coupés sind nicht gebaut worden. Der Erhalt des ohnehin stark geschrumpften Bestandes hat in der Szene höchste Priorität.

Also, erst einmal auf den Stoffsitzen mit dem blau-grünen Alpina-Längsstreifen Platz nehmen. Die Sitzposition hinter dem BMW-typischen Instrumententräger aus hochwertigen Kunststoff – perfekt. Raumgefühl und Rundumsicht ebenfalls.

Die Kopfstützen in der zweiten Sitzreihe sind ein Extra für seinerzeit 263,16 Mark Aufpreis. Die Klimaanlage des im April 1986 erstmals zugelassenen Wagens kostete weitere 4342,11 Mark und auch für den beheizten Seitenspiegel mussten zusätzliche 236,84 Mark abgedrückt werden. Durch Deutschlands ehemals schärfste automobiler Waffe weht ein Hauch von Luxus und Bequemlichkeit.

Einziges offensichtliches Zugeständnis an den Sport: In der Mittelkonsole musste die linke der beiden Lüftungsöffnungen für ein von Alpina entwickeltes Zusatzinstrument Raum bieten. Dort finden sich jeweils eine Anzeige für den Lade- und Öldruck sowie für die Öl-

Alpina verwandelt den BMW-Sechszylinder mittels Turbolader in ein 330 PS starkes Monstrum. Der blau-grüne Streifen auf den Polstern ist ein weiteres Alpina-Merkmal





Optisch kommt ein B7 Turbo Coupé kaum anders daher als ein 635 CSI. Der Alpina rollt allerdings auf hauseigenen Speichenrädern – und verfügt über ein Rädchen zwischen den Vordersitzen, mit dem sich der Ladedruck zwischen 1,55 und 1,8 bar regulieren lässt

temperatur im Motor und im Hinterachsgetriebe.

Das – logisch – wichtigste Detail für Turbo-Fans versteckt sich zwischen den beiden Vordersitzen: Ein Rädchen, mit dem sich der Ladedruck regeln lässt, sozusagen der Schlüssel zum Glück. Maximal 1,8 bar sind beim Alpina B7 Coupé drin. Bei regennasser Straße dürfen es sicherlich gern auch weniger sein. Doch dazu später.

Langsam rollt der blau-schwarze Wagen nach dem Fahrerwechsel wieder an. Ohne zu zicken und – untypisch für Leistungssportler – ohne viel Getöse. Die fünf Gänge des Sportgetriebes (erste Stufe links unten) lassen sich sauber hochschalten, und knapp über Leerlaufdrehzahl steht bereits genügend Kraft zur Verfügung, um auf Landstraßen schon mal das Revier zu markieren. Dieser ungewöhnlich stille und bekannter-

maßen lauffähige Sechszylinder würde sich ganz bestimmt auch in einem Familienkombi gut machen. Daran haben die von Alpina durchgeführten Tuningmaßnahmen nichts geändert.

Allmählich kommt Schwung in die Sache, weil der Kessel selbstverständlich voll unter Druck steht. Der Fahrer übrigens auch. Wenn er nicht aufpasst, ist der Spaß in der nächsten Ecke dann aber schon wieder vorbei. Der Leser ahnt es schon – die Turbofalle. Erst kommt nichts, dann alles. Nun, ganz so schlimm ist es beim B7 Coupé jedoch nicht.

Dennoch bietet es sich an, erst kurz vor Kurvenausgang wieder voll aufs Gas zu steigen. Auf jeden Fall sollte man sich auf ein gerades Stück Straße gerettet haben, bis der Lader nach kurzer Verzögerung wieder richtig Druck aufgebaut hat. Und selbst dann soll es guten Fahrern schon passiert sein, dass sie für den Heimweg ein Taxi brauchten, weil der Wagen mit dem Heck voran im Graben parkte.

Trotzdem – jeder, der auch nur über einen Tropfen Benzin im Blut verfügt, würde es nun endlich wissen wollen. Wie das denn so ist, wenn ein 1,5 Tonnen schweres Fahrzeug plötzlich wie von einem Katapult in die Umlaufbahn geschossen wird und anschließend mit kaum für möglich gehaltener Leichtigkeit über den Asphalt fliegt. Die Antwort: Es gibt wenig, was da mithalten kann.

TEXT: Michael Schröder
FOTOS: Jörg Künstle

KAUFBERATUNG BMW 6er-REIHE (E24), ALPINA B7 TURBO COUPÉ

Während die diversen Modelle der 6er-Reihe vergleichsweise oft angeboten werden, dürfte es derzeit überaus schwierig bis unmöglich sein, ein gut erhaltenes Alpina B7-Coupé zu ergattern. Die meisten der eleganten Turbo-Hochleistungssportler befinden sich in festen Händen.

★★★★★ **Alltagstauglichkeit**
★★★★★ **Ersatzteillage**

★★★★★ **Reparaturfreundlichkeit**
★★★★★ **Unterhaltskosten**

★★★★★ **Verfügbarkeit**
★★★★★ **Nachfrage**

KAROSSERIE-CHECK

Die erste Generation der 6er-Reihe, die von 1976 bis 1982 gebaut wurde, hat in Sachen Verarbeitungsqualität und Rostvorsorge keinen allzu guten Ruf. Am schlimmsten steht es um die Modelle der ersten Serie, die bis August 1977 noch komplett bei Karmann entstanden sind – nur wenige dieser Erstserienmodelle haben bis heute überlebt. Unter Fans gelten sie allerdings als die begehrtesten. Erst in den letzten drei Baujahren (1987 bis 1989) zeigte sich der Sechser deutlich rostresistenter.

Rost findet sich in den meisten Fällen an den **Schweller**, an den **Wagenhebern** und sehr oft hinten im Bereich der **Achsaufnahme**. Die **Kotflügel** sind zudem oftmals befallen, ebenso die **vorderen Federbeindome** und die **Stehbleche im Motorraum**. Genau zu prüfen ist auch das **hintere Radhaus**. Dort können die **Radläufe** sowie die **Endspitzen** stark angegriffen sein. Gleiches gilt für die **Falze in der Motorhaube** und der **Heckklappe** sowie wie für sämtliche Träger im Motorraum. Der Blick unter die **Kofferraumauskleidung** offenbart den Zustand der hinteren Radhäuser und den der Federbeindome. **Zierleisten** und **Stoßstangen** sollten komplett und im guten Zustand sein.

Ärgerlich: Die 6er-Baureihe leidet unter diversen Kleinigkeiten. So nerven in vielen Fällen defekte **Fensterheber**- sowie **Schiebedachmotoren** oder kraftlose **Gasdruckheber** für die Motorhaube. Oft sieht auch das **Interieur** verwohnt aus, besonders wenn es sich um ein Fahrzeug mit **Stoffsitzen** handelt. Ersatz ist auch hier nur sehr schwer aufzutreiben.

TECHNIK-CHECK

Sämtliche E-24-Triebwerke gelten als pflegeleicht und überaus langlebig – korrekte **Wartung** und eine **Warmlaufphase** vorausgesetzt. Die **B7-Turbo-Motoren** nach der **Fahrt** nicht sofort ausschalten, sondern erst „**kaltfahren**.“ Ein gut eingestellter und intakter **Motor** springt schnell an und läuft auch nach längeren Standzeiten sofort rund.

Schaum am Verschluss vom **Kühlwasser-Ausgleichsbehälter** oder am **Öleinfüllstutzen** deutet auf eine defekte **Zylinderkopfdichtung** hin. Bläue und Abgase während der **Startphase** lassen auf verschlissene **Ventilabstreifringe** und/oder **Kolbenringe** schließen.

Klappergeräusche? Vermutlich sind die **Nockenwellen** eingelaufen oder die **Kipphebel** stark abgenutzt. Ansonsten kann die großen **Sechszylinder** wenig aus der **Ruhe** bringen.

Vorsicht ist einzig bei den ersten **Alpina-B7-Modellen** von 1978 bis 1982 angesagt – sie gelten als bedingt alltagstauglich (**L-Jetronic**).

Das Fahrzeug sollte **Checkheft**-gepflegt und bei einem **Alpina-Fachmann** gewartet worden sein, empfiehlt **René Bichler**, Vorsitzender der **Alpina-Gemeinschaft**.

Ursache für ein schwammiges Fahrverhalten könnten abgenutzte **Traggelenke der Vorderachse** sein.



Kraftpaket dank Turbolader: Alpinas Techniker entlockten dem Sechszylinder bis zu 330 PS

PREISE

Bei Einführung 1984 112 280 Mark
Bei Produktionsende 1987 128 000 Mark

Viele Sechser mutierten zu verbastelten (und verheizten) Boliden, was dem Image des Wagens nicht gut tat. Erst seit wenigen Jahren entwickelt sich der Typ zu einem Liebhaber-**auto**, was sich inzwischen in einem Preisanstieg bemerkbar macht. Besonders gefragt sind die Modelle **635 CSI** und **M 635 CSI** – sofern sie im Originalzustand dastehen. Dann kann ein guter **M** auch schon die **2000-Euro-Marke** knacken.

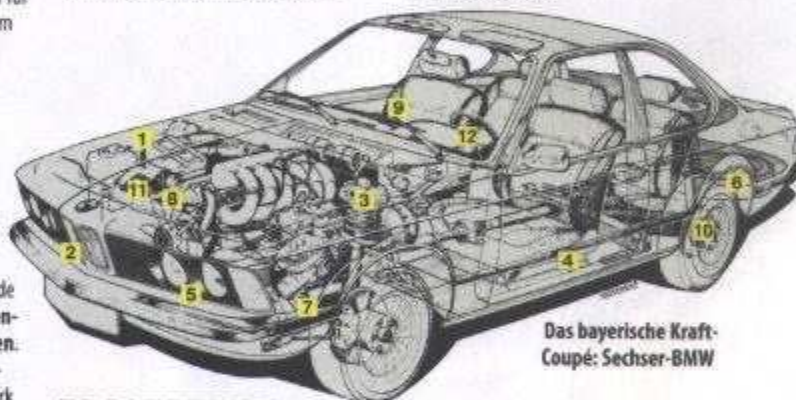
Während das Angebot an 6er-BMW recht groß ist, dürfte es schwer bis unmöglich sein, an eines der **313** gebauten **Alpina B7 Turbo Coupés** zu gelangen. Wer eines besitzt, gibt es kaum wieder her. Ein gut erhaltenes Fahrzeug der ersten Baureihe (**12/78 bis 2/82**) dürfte rund **10 000 Euro** kosten, ein späterer **B7** (bis 1987) wird garantiert nicht unter **18 000 Euro** zu haben sein, realistisch sind **25 000 bis 35 000 Euro**. Liebhaber zahlen auch mehr.

Wert in gutem Zustand (Note 2), Alpina B7 Turbo, Baujahr 1984 bis 1987



SCHWACHPUNKTE

- | | |
|------------------------------|-------------------------|
| 1 Kotflügel und Stehbleche | 7 Spurstangenköpfe |
| 2 Versteckte Unfallschäden | 8 Zylinderkopf |
| 3 Federbeindome vorn | 9 Interieur |
| 4 Schweller und Türbögen | 10 Hinterachsbuchsen |
| 5 Scheinwerfer, Stoßstangen | 11 Motronic-Steuergerät |
| 6 Hinteres Radhaus, Radläufe | 12 Originalität |



Das bayerische Kraft-Coupé: Sechser-BMW

ERSATZTEILE

Besitzer von **Sechser-BMW (E24)** genießen in Sachen **Technik** eine relativ problemlose Ersatzteilversorgung. Die **Zweitserien-Modelle** (ab Juli 1982) basieren auf den verbreiteten **Fünfern** der Baureihe (**E28**), und einige Bauteile wie die **Vorderachse** sind sogar mit dem **Siebener** identisch. Die **Preise** für **Technikteile** seitens der **Mobilen Tradition** haben in den letzten Jahren stark angezogen. Bei **Ausstattungsersatz** wie **Stoßstangengummis** oder **Zierleisten** sind bisweilen längere **Lieferfristen** in Kauf zu nehmen.

Spezifische **Alpina-B7-Teile** sind für die erste Baureihe (**78 bis 82**) bestenfalls noch **privat** aufzutreiben. Für die späteren Baureihen bietet **Alpina** einen recht guten **Service** – **Stoff** für die **Sitzbezüge** wird allerdings auch dort nicht mehr offeriert.

SPEZIALISTEN

BMW Group Mobile Tradition, Schleißheimer Straße 416, 80935 München, Telefon 0 89/38 22 70 22, www.mobiletradition.de
Dipl.-Ing. A. Walloch und A. Nesch GbR, (Ersatzteile) Im Ohl 69, 59757 Amsberg, Telefon 02 93 22/70 00 20, www.wallothnesch.com
René Bichler, (Alpina-Fachmann) Schubertstraße 2, 38336 Salzgitter, Telefon 0 53 41/4 09 11 24

CLUBS

BMW 6er-Club Deutschland e.V., Am Nussbaum 15, 44516 Grevenbroich, Telefon 0 21 82/6 01 19, www.mbmw6er-club.de
BMW Coupé Club e.V., Werner Hand, Bahnhofstraße 9, 82399 Raisting, Telefon 0 88 07/9 10 30, www.bmw-coupeclub.de
Alpina Gemeinschaft, René Bichler, Schubertstraße 2, 38336 Salzgitter, Telefon 0 53 41/4 09 11 24, www.alpina-gemeinschaft.de