

CLASSIC DRIVER

[BMW Alpina B7 Turbo](#)

Limousine im Bauhausstil

Text: [Sven Jürisch](#) / Jan Richter

Fotos: Jan Richter

300 turbogeladene PS in einer Limousine, das klingt heute nicht ungewöhnlich. Doch 1979 stand diese Kombination für nicht weniger als die „schnellste Limousine der Welt“, den BMW Alpina B7 Turbo. Classic Driver begegnete der legendären Sportlimousine mehr als dreißig Jahre später und resümiert: Weltklasse!

Wir treffen Frank Strothe, Geschäftsführer des Automobilhandels Pure Classics. In seinem [aktuellen Fahrzeugbestand](#) findet sich eine wahrlich leistungsstarke Legende, die heute, über dreißig Jahre nach ihrem Erscheinen, dank einer Komplettrestauration wieder im Neuwagenzustand erstrahlt. Verglichen mit den heutigen Performance-Limousinen wirkt die ehemals schnellste Limousine der Welt eher vornehm, abgesehen von der leuchtendroten Lackierung – Iberischrot lautete die damalige Herstellerbezeichnung – und den silbrig schimmernden Dynamikstreifen entlang der Karosserie. Kein Wunder, basierte der Alpina B7 Turbo doch auf der vom klaren *Bauhausstil* geprägten 5er-Baureihe „E12“ des damaligen BMW-Chefdesigners Paul Bracq – der Designer stand bei BMW jahrelang für puristisches Design ohne Schnörkel. Für die markentypische Dynamik sorgten derweil die Doppelscheinwerfer zusammen mit der negativ eingezogenen Grillpartie und der streng geschnittenen Motorhaube.

Mit Blick auf's Heck kommt deutlicher das Alpina-B7-Gen zum Vorschein: Nicht nur die großdimensionierten Typenschilder und der mattschwarze Heckdeckelspoiler setzen ein klares Statement zur Exklusivität dieses Fünfers und des Bankkontos seines Piloten – auch die für damalige Zeiten immens breiten Reifen der 16-Zoll-Leichtmetallräder wirken vielversprechend. Denn bei Alpina in Buchloe war die solvente Kundschaft auch Ende der Siebzigerjahre bereits an der richtigen Adresse, wenn es darum ging, D-Mark in PS umzuschichten. Burghard Bovensiepen, Gründer und langjähriger Inhaber des kleinsten Serienherstellers Deutschlands, gelang es, Fritz Indra, einen der begabtesten Motorenentwickler, zu verpflichten und ihn mit der Entwicklung des 3,0 Liter Sechszylinder-Turbomotors zu beauftragen. Der Imagräger B7 Turbo als schnellste Limousine ihrer Zeit (Vmax: 258 km/h) tat da ein Übriges, um die Reputation des Unternehmens bei Sportwagenfans zu steigern.

Aufwändig bis ins Detail

Alpina wäre schon 1979 nicht Alpina gewesen, wenn hinter dem Produkt nicht aufwändigste Ingenieurskunst gestanden hätte. Schon damals griff man tief in die Trickkiste und scheute weder den Aufwand, eine komplett neue Einspritz- und Zündanlage zu entwickeln, noch den Einbau eines speziellen Ansaug-Resonanzsystems. Selbstredend, dass Bovensiepen auch Fahrwerk, Bremsen und Getriebe nicht unangetastet ließ. Für ausgedehnte Autobahnetappen wurde zudem ein 100 Liter fassender Spezialtank installiert, was jedoch keineswegs bedeutete, dass der Alpina B7 ein reiner Spritfresser war. Im Gegenteil: Im *Sportauto*-Testbericht von 1979 heißt es gar: „Neben dem Attribut der schnellsten Limousine, darf der Alpina aber auch das des sparsamsten 300-PS-Kraftwerks für sich in Anspruch nehmen: Nur 17,8 Liter/100 km fließen durchschnittlich durch den 100-Liter-Spezialtank im Heck.“ Für damalige Zeiten ein Topwert.

Im Interieur nahmen Pilot und Beifahrer auf Alpina-Sportsitzen Platz, die ausgezeichneten Seitenhalt boten. Dazu servierte Alpina ein handliches Vierspeichenlenkrad und einige Zusatzinstrumente auf der Schalttafel, die dem Fahrer Informationen über Temperatur und Ladedruck des Triebwerks übermittelten. Burghard Bovensiepen und sein Team schufen so ein Gesamtkunstwerk, das schon früh die Kompetenz von Alpina unter Beweis stellte – als einzigartig galt in der damaligen „Tunningszene“ der immense Aufwand des Umbaus. Die herausragende Exklusivität der Alpina-Fahrzeuge wurde schließlich durch eine durchnummerierte Plakette im Innenraum gekrönt.

Das Fahrerlebnis: weltklasse!

Wenn sich Frank Strothe heute hinter's Steuer der bayerischen Sportlimousine setzt, ist der nordschleifenerfahrene Gentleman-Driver in seinem Element. „Als der Alpina 530 B7 Turbo Ende der Siebziger auf den Markt kam, war es mein Traum, einmal so ein Auto zu fahren“, verrät Strothe, während er den Blick auf Öltemperatur und Ladedruck richtet. Der Dreiliter-Reihensechszylinder ist mittlerweile warm gelaufen und schnurrt wie ein Kätzchen, beziehungsweise eine Großkatze. Wie üblich für die frühen Turbolader, braucht der Sauerstoffspender erstmal Drehzahl, damit er seine Wirkung zeigt. „Doch dann geht es richtig zur Sache“, schwärmt Strothe. Er regelt das Dampfpedal auf maximalen Ladedruck und tritt beherzt ins Gaspedal: 2.000 Touren liegen an, und der B7 Turbo bekommt einen gewaltigen Schub.

Bei 2.500 Umdrehungen steht bereits das maximale Drehmoment von unglaublichen 462 Newtonmetern zur Verfügung. Ab jetzt bietet die Limousine eine Elastizität, die damals selbst den Porsche 911 Turbo (3,3 G-Modell) alt aussehen ließ. In 6,8 Sekunden beschleunigt der 1.550 Kilogramm schwere B7 Turbo auf 100 km/h, von 50 auf 100 km/h vergehen nur 9,4 Sekunden – im vierten Gang wohlgemerkt. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei knapp 260 km/h. Trotz der immensen Leistung liegt die Limousine satt auf der Straße und wirkt keineswegs übermotorisiert. Für die damalige Zeit eine unglaubliche Leistung, wenn man bedenkt, wie schwer beherrschbar einige Sportwagen noch bis weit in die Neunzigerjahre waren.

Der [BMW Alpina B7 Turbo](#) steht aktuell bei [Pure Classics](#) in Rheinbach zum Verkauf.

Technische Daten

Fahrzeugtyp: viertürige BMW 5er Limousine (E12)

Baujahr: 1979

Motor: 3,0 Liter Reihensechszylinder mit Turbolader

Max. Leistung: 300 PS bei 6.000/min.

Max. Drehmoment: 462 Nm bei 2.500/min.

Getriebe: modifiziertes BMW-Fünfganggetriebe

Antrieb: Heckantrieb

Gewicht: 1.550 Kilogramm

Leistungsgewicht: 5,16 kg/PS

Beschleunigung: 0 - 100 km/h in 6,8 Sekunden

V-max: knapp 260 km/h

Durchschnittsverbrauch: 17,8 Liter auf 100 km

Damaliger Preis: rund 60.000 D-Mark

Fotogalerie

Galerie

Hide gallery

Hide gallery

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/bmw-alpina-b7-turbo>

© Classic Driver. All rights reserved.