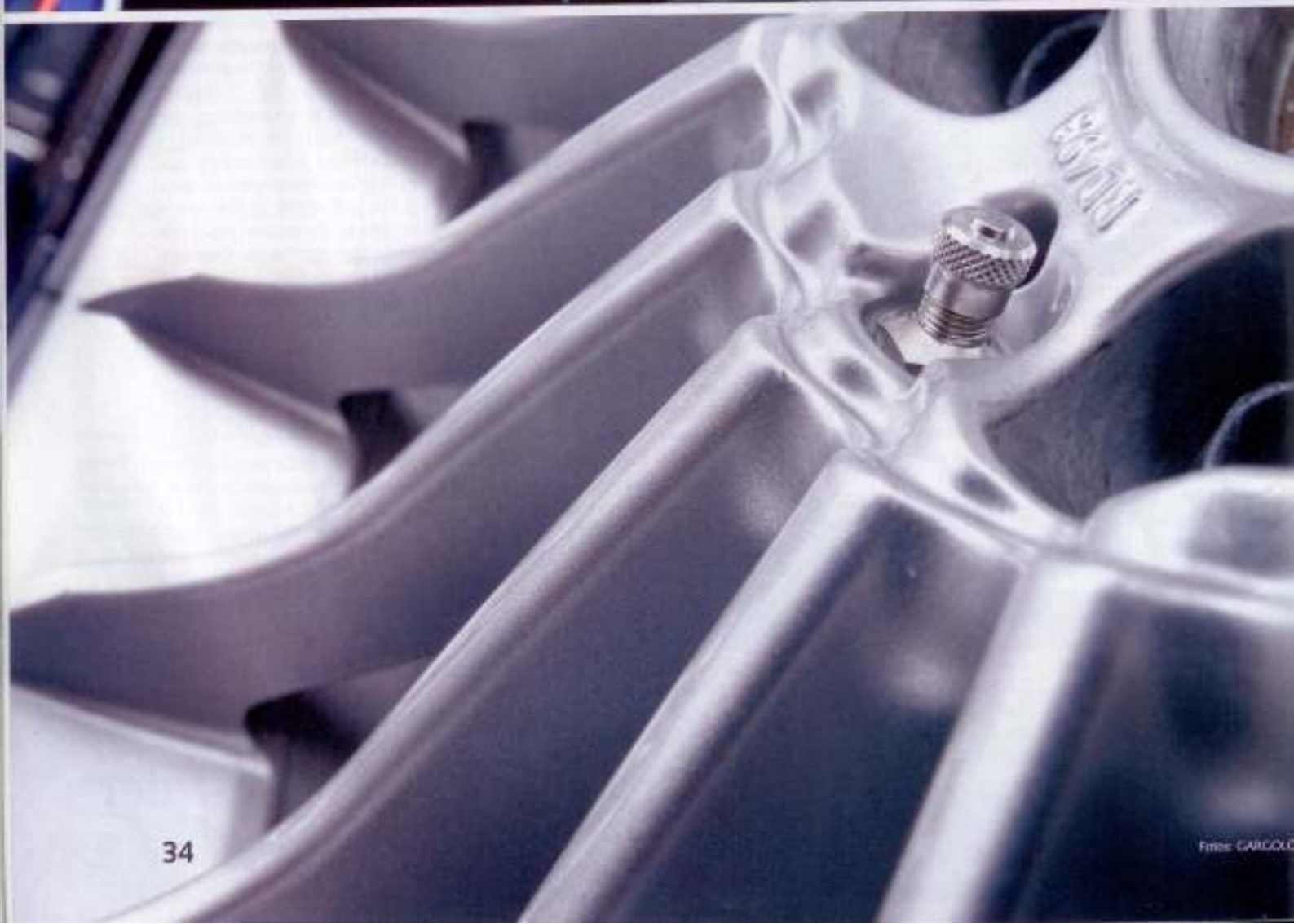


Bewunderswert schön, aber nicht immer praktisch: Die blauen Ziffernblätter machen Laune, die hinter den Abdeckkappen versteckten Reifenventile Mühe





# Mut

Wenn 700 Newtonmeter und 350 PS die hinteren Antriebsräder attackieren, ist Demut gefragt. Insbesondere, weil der BMW Alpina D5 Biturbo beweist, dass Leistung satt auch mit moderaten Trinksitten einhergehen kann

Das Verhältnis von BMW und BMW Alpina ist ein ebenso inniges wie diffiziles. Man setzt auf grundsätzlich gleiches Material und gemeinsame Vertriebswege, ist sich zugleich aber auch der erste und stärkste Konkurrent. Wer als kleiner Partner in einem solchen Spannungsfeld bestehen will, braucht Zurückhaltung, Fingerspitzengefühl und Diplomatie.

Tugenden, die das kleine aber feine Familienunternehmen im Allgäu im Laufe seiner inzwischen 29-jährigen Existenz als Kleinserienhersteller zur Genüge bewiesen hat. Der Münchener Großkonzern seinerseits vertritt nach außen hin den durchaus komfortablen Standpunkt, dass jeder Alpina schlussendlich ja auch und vor allem ein BMW sei und damit gleichfalls auf die Marke mit dem weiß-blauen Propeller einzahle. Das entspannt ungemein.

Ob das Verhältnis tatsächlich so entspannt ist, wie es offiziell sein soll, lässt sich im Detail nicht ermitteln. Fakt ist jedoch, dass die Abgrenzung beider Marken voneinander aufgrund der sich sukzessive verschiebenden Produktpositionierung der Mutter inzwischen zunehmend schwer fällt. Ehedem stand Alpina vor allem für das gewisse Mehr an Komfort und Luxus, während BMW mit dem unverhohlenen sportlich orientierten Wahlspruch „Freude am Fahren“ warb.

Offiziell gilt dieser auch heute noch. Tatsächlich sind die Münchener jedoch eifrig bemüht, die Punkte, die ihnen in den Vergleichstests der Fachpresse gegenüber dem schwäbischen Konkurrenten Mercedes in der Komfortwertung fehlten, wettzumachen. Das bedingt Verschiebungen

im Gesamtgefüge – auch in Bezug auf BMW Alpina.

Ein überaus treffliches Beispiel hierfür findet sich in der Fünfer-Reihe. Unlängst präsentierten die etwas weiter östlich beheimateten Bayern in der gehobenen Mittelklasse einen Selbstzünder bislang nicht bekannter Stärke. Als erstes M Performance-Car bläst der Newcomer mit gleich drei Turboladern, 381 Pferdestärken und – man höre und staune – Allradantrieb zum Angriff. Letztgenanntes hatte es im Sortiment der gemeinhin streng sportlich orientierten M GmbH noch nie gegeben, denn Allrad wiegt. Alles in allem geht der BMW M550d also als rundum neue und innovative Produkt-Idee durch.

BMW Alpina setzte die Idee einer leistungsstarken Diesel-Limousine nahezu zeitgleich, etwas konservativer und – wie dem Konkurrenz-Umfeld-Kasten zu



## RUNDENZEIT KLEINER KURS HOCKENHEIM

Die Seitenneigung ist zwar ausgeprägt, eine Schiffschaukel ist der **BMW Alpina D5 Biturbo** deshalb aber nicht – im Gegenteil.

Die Manier, mit der der gut 1,9 Tonnen schwere Hecktriebler den Kleinen Kurs in Angriff nimmt, ist aller Ehren wert. Von wegen Diesel sind träge. Wieder ein Vorurteil,

das in die Tonne gehört. Das Gripniveau der Michelin Pilot Super Sport-Pneus ist makellos, das Einlenkverhalten spontan, der Druckpunkt der Bremse knackig. Das sanfte Mitlenken des Hecks entpuppt sich als durchaus konstruktiv – gibt es doch quasi spielerisch die gewünschte Marschrichtung vor.





## TECHNISCHE DATEN

### BMW Alpina D5 Biturbo SPAX\* 5,4

#### Motor

Wassergekühlter Sechszylinder-Reihen-Dieselmotor mit zwei Turboladern und Direkteinspritzung; zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung-mal-Hub (mm) 84 x 90, Hubraum 2993 cm³, Verdichtung 16,5:1, max. Ladedruck 1,4 bar  
**Leistung** ..... 350 PS (257 kW) bei 4000/min  
**Drehmoment** .. 700 Nm bei 1500-3000/min  
**Literleistung** .. 116,9 PS pro Liter Hubraum

#### Kraftübertragung

Hinterradantrieb, Achtgang-Automatikgetriebe, DSC, Übersetzungen: I. 4,71, II. 3,14, III. 2,11, IV. 1,67, V. 1,29, VI. 1,00, VII. 0,84, VIII. 0,67; Achsübersetzung: 2,81

#### Fahrwerk

Einzelradaufhängung rundum, vorn Doppelquerlenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator; hinten Querlenker, Längslenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator  
**Bremsen** ..... Innenbelüftete Scheiben rundum, Durchmesser 374/370 mm, ABS  
**Räder** ..... 255/35 R 20 vorn und 285/30 R 20 hinten auf 8,0- und 9,5-Zoll-Felgen, Michelin Pilot Super Sport

#### Karosserie

Viertürige Limousine  
 L x B x H ..... 4905 x 1860 x 1469 mm  
 Radstand ..... 2968 mm  
 Spur vorn/hinten ..... 1599/1599 mm  
 Tankinhalt ..... 70 Liter

#### Preise

**Grundpreis** ..... 70 950 Euro  
**Testwagenpreis** ..... 92 885 Euro

#### Unterhaltskosten

Kfz-Steuer ..... 375 Euro  
 Haftpflichtversicherung TK 23 ..... 1791 Euro  
 Teilkaskoversicherung TK 30 ..... 1593 Euro  
 Vollkaskoversicherung TK 28 ..... 4788 Euro

## MESSWERTE

#### Gewicht

Fahrzeug voll getankt ..... 1928 kg  
 Gewichtverteilung vorn/hinten ..... 50,8/49,2 %  
**Leistungsgewicht** ..... 5,5 kg/PS

#### Fahrleistungen

**Beschleunigung**  
 0 - 40 km/h ..... 1,5 s  
 0 - 60 km/h ..... 2,5 s  
 0 - 80 km/h ..... 3,8 s  
**0 - 100 km/h** ..... 5,2 s  
 0 - 120 km/h ..... 7,0 s  
 0 - 140 km/h ..... 9,3 s  
 0 - 160 km/h ..... 12,1 s  
 0 - 180 km/h ..... 15,7 s  
**0 - 200 km/h** ..... 20,4 s

#### Elastizität

Im 4./5./6./7./8. Gang aus 80 km/h  
 bis 100 km/h ..... 1,5 s / 1,8 s / 2,3 s / 2,7 s / 4,0 s  
 bis 120 km/h ..... 3,3 s / 3,7 s / 4,7 s / 5,6 s / 7,9 s  
 bis 140 km/h ..... 5,5 s / 5,9 s / 7,4 s / 8,9 s / 12,0 s  
 bis 160 km/h ..... 7,7 s / 8,7 s / 10,4 s / 12,3 s / 16,7 s  
 bis 180 km/h ..... 9,8 s / 11,3 s / 13,8 s / 16,3 s / 22,8 s  
**Höchstgeschwindigkeit** ..... 275 km/h

#### Fahrdynamik

**Kleiner Kurs Hockenheim** ..... 1.16,6 min  
**Slalom (18 m)** ..... 66,3 km/h

#### Bremsweg

aus 100 km/h (kalt) ..... 35,6 m  
 Verzögerung ..... 10,8 m/s²  
**aus 100 km/h (warm)** ..... 34,7 m  
 Verzögerung ..... 11,1 m/s²  
 aus 200 km/h (warm) ..... 141,2 m  
 Verzögerung ..... 10,9 m/s²

#### Testverbrauch

Diesel  
 Minimalverbrauch ..... 8,5 L/100 km  
 Maximalverbrauch ..... 14,1 L/100 km  
 Durchschnittsverbrauch ..... 10,1 L/100 km

#### Messbedingungen:

Lufttemperatur ..... 20° Celsius  
 Asphalttemperatur ..... 23° Celsius  
 Luftdruck ..... 1027 mbar

\*Der sport auto-Index SPAX errechnet sich aus dem Leistungsgewicht und der Beschleunigung: (Leistungsgewicht in kg/PS + 0-100 km/h in s) (2 = SPAX)



Schmuckes Hinterteil mit vier Endrohren, fulminanter Biturbo-Reihensechser mit Durst auf Diesel

## sport auto WERTUNG

### BMW Alpina D5 Biturbo

<b>Kleiner Kurs Hockenheim</b>	<b>1.16,6 min</b>	<b>6</b>
<b>Slalom (18 m)</b>	<b>66,3 km/h</b>	<b>7</b>
<b>0 - 100 km/h (Besch.-Prüf.)</b>	<b>5,2 s</b>	<b>7</b>
<b>100 - 0 km/h (Brems-Prüf., warm)</b>	<b>34,7 m</b>	<b>9</b>
<b>Leistungsgewicht</b>	<b>5,5 kg/PS</b>	<b>6</b>
<b>Preis-Leistungs-Verhältnis</b>	<b>203 Euro/PS</b>	<b>7</b>
<b>Summe (maximal 60 Punkte)</b>		<b>42</b>

maximal je 10 Punkte

#### KONKURRENZ-UMFELD

Die sport auto-Bestenliste

Alpina D5 Biturbo	49 Pkt.
Mercedes E 63 AMG	44 Pkt.
<b>Alpina D5 Biturbo</b>	<b>42 Pkt.</b>
Porsche Panamera S	38 Pkt.
BMW M550d xDrive	36 Pkt.
Jaguar XF 3.0 Diesel S	32 Pkt.
BMW 535d	31 Pkt.

entnehmen ist – ein gutes Stück effizienter um.

Der D5 Biturbo basiert zwar gleichfalls auf dem bekannt guten BMW-Voll-Alu-Reihensechszylinder mit drei Liter Hubraum, zweistufiger Aufladung und variabler Turbinengeometrie, verzichtet aber auf den dritten Abgas-Turbolader. Durch gründliche Optimierung der Ansaugwege (größere Querschnitte und optimierte Radien der Luftführung) konnte der Druckverlust um rund 30 Prozent vermindert werden. Gleichzeitig wurden der maximale Ladedruck und der Einspritzdruck erhöht.

Die dadurch und mit Hilfe eines groß dimensionierten Ladeluftkühlers realisierten 350 PS und 700 Newtonmeter Drehmoment werden über ein von ZF zugeliefertes und bei Alpina abgestimmtes achtstufiges Wandlergetriebe an die Hinterräder abgegeben. Das bedingt rund 100 Kilo Mindergewicht gegenüber dem BMW M550d xDrive.

So gerüstet sprintet der 1,9-Tonner binnen 5,2 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100. 200

km/h liegen nach 20,4 Sekunden an. Auf der langen Sprintstrecke trennt den D5 Biturbo und den M550d somit gerade einmal eine gute Sekunde (siehe Test in Ausgabe 5/2012). Alle anderen Disziplinen entscheidet der Fünfer mit dem doppelt aufgeladenen

### Meine Meinung



sport auto-Redakteurin  
Anja Wasserthauer

Etwas weniger Leistung und Drehmoment – höherer Topspeed und besseres Durchzugsvermögen. Innen wie außen edlere Optik – geringerer Preis. Gleich viel Komfort – spürbar mehr Agilität. Es spricht viel für den durch und durch fein gemachten und 350 PS starken **BMW Alpina D5 Biturbo**.

Sorry BMW – Glückwunsch ins Allgäu. So viel Fahrspaß gepaart mit so wenig Verbrauch hat Seltenheitswert. Da verzichte ich gern auf den Allradantrieb.

Selbstzünder gar klar für sich. Der hinten mit größeren Scheiben bestückte Alpina kommt nach der zehnten Vollbremsung aus 100 km/h 2,3 Meter früher zum Stehen als der BMW M-Diesel, durchheult den 180 Meter langen Slalomparcours mit mittleren 66,3 km/h exakt 2,6 km/h schneller und nimmt dem 2036 Kilo schweren Großserien-Bruder auf dem Kleinen Kurs beachtliche 2,5 Sekunden ab.

Für sportlich orientierte Dieselfans mit Familiensinn und Wohnsitz im Flachland dürfte der Fisch damit wohl geputzt sein. Frei nach dem Motto: „Allrad den Bergfexen“.

Ästheten mit Sinn für das Besondere, Feine waren bei BMW Alpina schon immer gut aufgehoben. Sparfüchse sind es nun auch. Der D5 kostet rund 10000 Euro weniger als der M550d und genehmigte sich im sport auto-typisch flott gefahrenen Drittelma 10,1 statt der vom BMW konsumierten 12,8 Liter auf 100 Testkilometer. Auch das eine Ansage.

Anja Wasserthauer