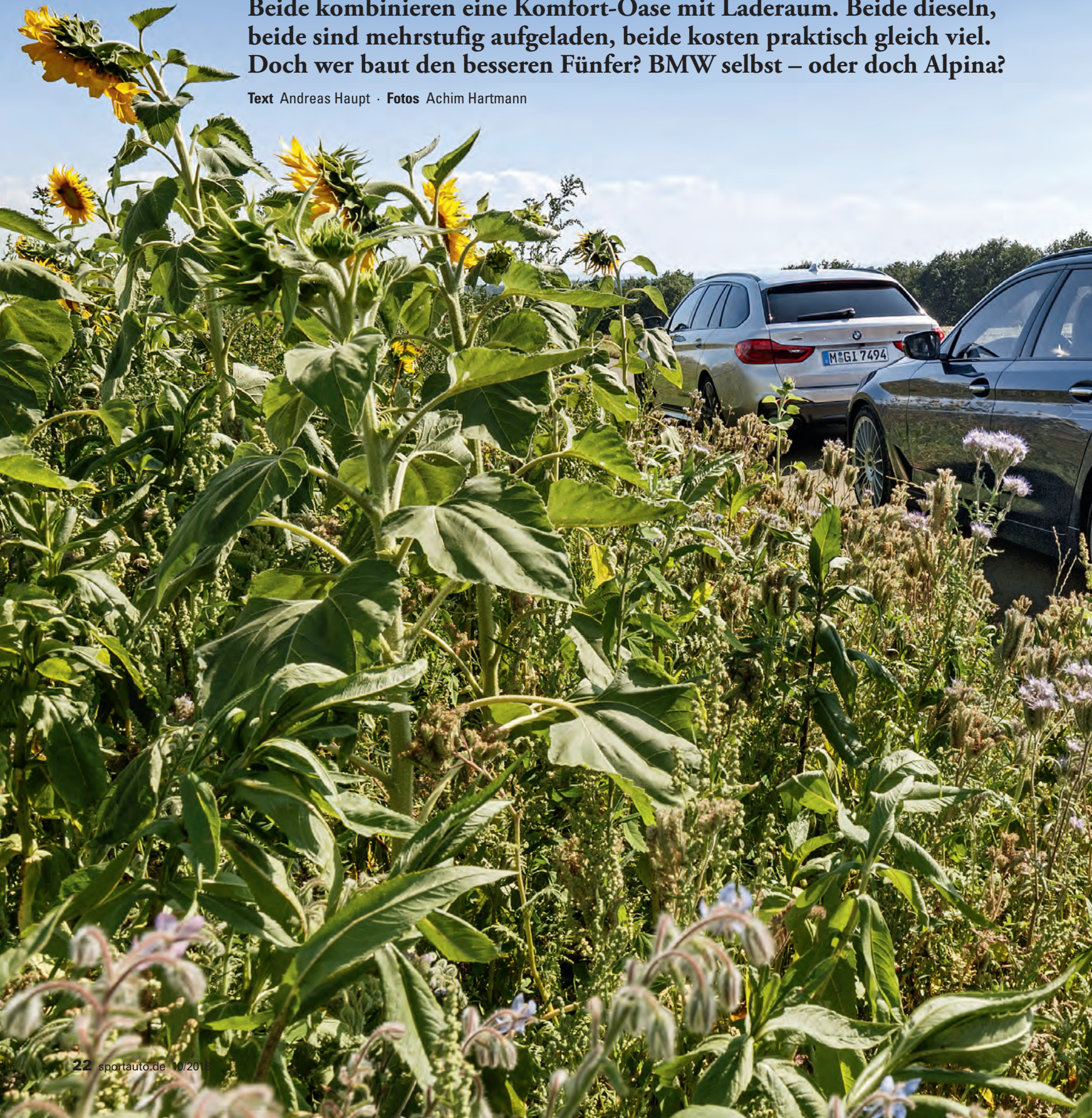


HITZEFR

Beide kombinieren eine Komfort-Oase mit Laderaum. Beide dieseln, beide sind mehrstufig aufgeladen, beide kosten praktisch gleich viel. Doch wer baut den besseren Fünfer? BMW selbst – oder doch Alpina?

Text Andreas Haupt · Fotos Achim Hartmann





Wir haben das alle schon mal erlebt: Die Sonne scheint, es ist heiß, aber man muss im Klassenzimmer auf einem Holzstuhl hocken und dem Lehrer folgen. Nur in den Pausen darf man raus zum Spielen. Dort glotzt man lieber aufs Thermometer, fiebert mit und feuert das Quecksilber an wie die eigene Fußballmannschaft im Fernsehen.

Als Schulkind sehnt man in diesem Fall ein Zauberwort herbei: „Hitzefrei“. Für unsere beiden Testkandidaten gibt es so etwas nicht. Sie müssen bei weit über 30

Grad an diesem Testtag in Hockenheim buckeln. Wir haben Glück. Durch die Lüftungsdüsen strömt zwar keine kühle Luft, um die maximale Performance nicht einzuschränken. Doch immerhin sitzt es sich auf dem Ledersstuhl des BMW und dem des Alpina wie im Sessel daheim. Um es in den Kontext zu bringen: So kombiniert man Komfort mit Sport. ▶





Durchgestylt
Edles Cockpit, tolle Sitze,
fingergroße Schaltknöpfe
und etwas gewöhnungsbe-
dürftige Instrumente: grüne
Nadeln im Sport-Modus?



Kräftig und souverän

Drei Turbos laden den Dreiliter-Reihensechser des D5 S auf. „S“ steht
übrigens für „Sportdiesel“. Im M550d arbeitet sogar noch ein Lader mehr.
Beide haben Drehmoment en masse – so soll es sein!



Rundum gelungen
Rot und Sport: Das passt
besser. Schaltwippen statt
Knöpfen, ebenfalls
komfortable Sitze mit
ausreichend Seitenhalt



Der eine hat 400 PS, der andere 388. Der eine kostet im Grundpreis 89 200 Euro, der andere 90 400. BMW nennt seinen den stärksten Sechszylinder-Diesel der Welt. Alpina beansprucht die höchste Endgeschwindigkeit für sich. Das kann ja heiter werden.

Schön, dass Sie statt der Fernbedienung unser Heft in die Hände nehmen und hier mitblättern. Bevor wir tiefer ins hitzige Spielgeschehen eintauchen, ein Blick auf die Aufstellungen. BMW streift den ersten Anzug über: Hinterachslenkung und Wankstabilisierung sollen die Münchner zum Sieg kombinieren. Die Hinterachslenkung gehört in jedem Spiel zur Startaufstellung. Sie verleiht dem fast fünf Meter langen Fünfer mehr Wendigkeit bei niedrigen Geschwindigkeiten und mehr Drive bei höheren Speeds. Der Joker namens Wankstabilisierung, Ablösesumme 3600 Euro, muss heute von Anfang an ran.

Alpina verzichtet auf die aufpreispflichtigen Extras. Selbstbewusstsein oder Übermut? Immerhin hindert das mechanische Drexler-Sperrdifferenzial die Hinterräder beim scharfen Zuspiel übers Gaspedal am Durchdrehen.

Die Hinterachse luftfedert bei beiden von Haus aus. Beide bringen zwischen 570 und 1700 Liter unter. Beide bestechen durch Komfort. Sie neutralisieren sich, obwohl der

Fünfer aus Buchloe die Fahrprogramme noch einen Tick weiter auffächert. „Comfort Plus“ gibt es nur bei Alpina. Die jeweilige Spreizung zwischen komfortbetonten und sportlichen Fahrwerkseinstellungen liegt zwischen Whirlpool und Eisbad. Die Federn und elektronisch gesteuerten Dämpfer halten schlagfertige Eindringlinge weitgehend aus den Cockpits.

BMW geht die Puste aus

Die Anzahl ihrer Turbolader klingt nach hitzigem, rassicem und torreichem Spiel: 4:3 für den BMW. Doch auf unserem Platz, einem geteerten, 4,574 Kilometer langen Rundkurs, sind Kräfteverhältnis und Ergebnis anders. Da entscheidet der D5 S den Vergleich um sechs Zehntelsekunden für sich. Bei einer Rundenzeit von über zwei Minuten ist das ein Wimpernschlag. Und doch bestimmt der Alpina gewissermaßen deutlich den Takt.

Bevor ich es erkläre, lassen Sie mich bitte folgenden Einschub machen, damit man die jeweilige Leistung besser einordnen kann und – im Fall des BMW – auch eine gewisse Nachsicht walten lässt. Von zwei Dieselmotoren kann man auf der Rennstrecke keine Heldentaten erwarten. Genauso wenig, wie man von einem Golfer technische Raffinesse mit den Füßen verlangt. Beide können zwar Rennstrecke, aber halt mit Einschränkungen. Ihr Arbeitsumfeld ist ein anderes. Sowohl der Alpina als auch der BMW bauen zügig ein hohes Tempo auf, bleiben dabei souverän und unangeregt. Sie sind fürs Business gemacht. Für

vermögende Businessmänner, die Langstreckenkomfort suchen und hier doppelt finden. Der Allradantrieb zieht die beiden Konkurrenten nach Dribblings auf der Landstraße schnell auf die Geraden. Autobahnen knüpfeln sie nieder. 180 km/h, freie linke Spur, „Sport Plus“, Vollgas: In Zweierschritten stürmt die Geschwindigkeitsanzeige den 250 Sachen entgegen – hüben wie drüben.

In Hockenheim aber geht die Souveränität flöten. Beim BMW mehr als beim Alpina. Der M550d stempelt diese eine schnelle Runde von 2.08,8 Minuten in den Asphalt, doch schon da geht ihm etwas die Pumpe. In der zweiten Runde fällt er in sich zusammen. Beim Rausbeschleunigen auf die Parabolika grätscht ihn die Elektronik ab. Falls Sie ab und an mal Fußball schauen, zum Beispiel die WM, kennen Sie sicher die Trinkpausen, die den Spielern bei heißem Wetter unter der Halbzeit gegönnt werden. Doch nicht einmal eine solche hilft dem BMW – er will einfach nicht mehr.

Auch sein Rivale glänzt nicht durchgehend. Eigentlich rechnet man nach jedem Schaltvorgang mit richtig Druck. Doch der bleibt irgendwie ein bisschen aus. Allerdings ist der Alpina deutlich beständiger und knickt nicht gleich ein nach einer schnellen Runde. Es mag an den Turbos liegen: Vier Abgasturbolader beim M550d, verbaut auf engem Raum, führen automatisch zu einer hohen thermischen Belastung. In der Hitze des Gefechts, und von nichts anderem kann man bei einem Rennstreckentest sprechen, muss man da vielleicht



Abstriche machen. Alpina hat bei seinem Reihensechser mit Triturbo-Aufladung vorgesorgt: In einem vorgelagerten Kühler senkt Luft die Temperatur des Wassers, das im großvolumigen Ladeluftkühler wiederum die zugeführte Ladeluft abkühlt.

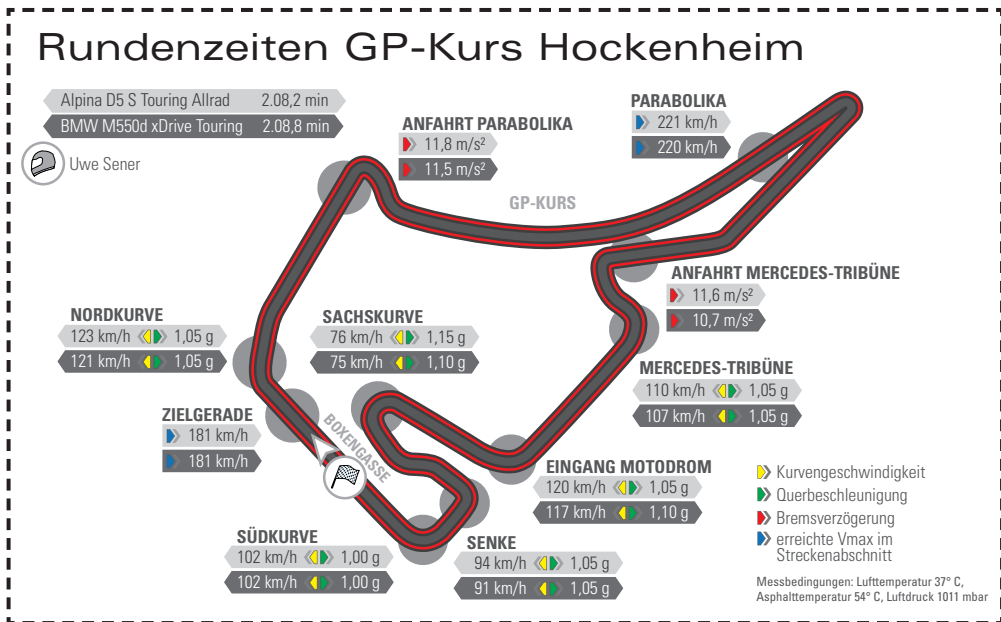
Der Alpina glänzt mit Effizienz und höherem Gripniveau der Reifen, der BMW mit mehr Spielwitz. Münchens Fünfer schießt gern auch mal quer. Zum Beispiel aus der Spitzkehre heraus. Diese Unterschiede ziehen sich auch durch den Slalom. Der Alpina fährt sich erstaunlich agil und neutral, braucht zwar große Lenkwinkel, verkräftet dafür aber auch eine harte Gangart. Fast 68 km/h ohne Hinterachslenkung; gut gemacht! Mit zwei km/h weniger stolpert der BMW durch den Parcours. Sein Grenzbereich definiert sich

über die Hinterachse – wie auf der Rennstrecke. Die Lenkwinkel fallen geringer aus, trotzdem schaukelt sich die Karosserie am Limit auf. Trotz Wankstabilisierung. Als ob ihn ständig jemand am Arm nach links und rechts zieht. Vergleichen wir es mit der M550d Limousine: Die packte im Durchschnitt 69,2 km/h im Slalom. Es mag am höheren Schwerpunkt des Kombis gegenüber der Limousine und des Alpina liegen.

800 gegen 760 Newtonmeter: Im 0–100-Sprint herrscht praktisch Gleichstand. Beide kickstarten mit einer ungeheuren Vehemenz und erreichen nach 17,9 Sekunden 200 Sachen. Auf der Bremse dominiert dann wieder die Fahrmaschine aus Buchloe. Beim BMW wird das Bremspedal weich, und das ABS regelt tollpatschig. Fazit: Sieg für Alpina. ■

TECHNISCHE DATEN

	Alpina D5 S Touring Allrad	BMW M550d xDrive Touring
Motor		
Typ, Aufladung	R6, Turbo	R6, Turbo
Bohrung x Hub (mm)	84,0 x 90,0	84,0 x 90,0
Hubraum (cm³)/Verdicht.	2993/16,5	2993/16,0
PS/kW/Drehzahl	388/285/4000	400/294/4400
Nm/Drehzahl	800/1750	760/2000
Kraftübertragung		
Antriebsart	Allrad	Allrad
Getriebeart, Gänge	Automatik, 8	Automatik, 8
Bremsen		
Bremsscheibenbauart	Stahl, innenbelüftet	Stahl, innenbelüftet
Scheiben-Ø v./h. (mm)	398/395	374/345
Räder		
Bereifung	vorn hinten 255/35 R 20 285/30 R 20 Pirelli P Zero ALP	245/35 R 20 275/30 R 20 Michelin Pilot Super Sport
Felgenbreite v./h. (Zoll)	8,5/10,0	8,0/9,0
Karosserie		
L x B x H (mm)	4956 x 1868 x 1466	4962 x 1868 x 1488
Radstand (mm)	2975	2975
Tankvolumen (l)	66	66
Preise		
Grundpreis (Euro)	90 400	89 200
Preis inkl. fahrdynamisch relevanter Extras* (Euro)	95 480	94 450
Testwagenpreis (Euro)	106 520	116 730
Unterhaltskosten		
Kfz-Steuer (Euro)	479	447
Haftpflicht (TK/Euro)	individuelle Einstufung	18/1265
Teilkasko (TK/Euro)		31/2112
Vollkasko (TK/Euro)		29/5861
Fahrleistungen (Werksangaben)		
0–100 km/h (s)	4,6	4,6
Vmax (km/h)	283	250
Messwerte		
Gewicht vollgetankt (kg)	2073	2083
Verteilung v./h. (%)	50/50	50,4/49,6
Leistungsgewicht (kg/PS)	5,3	5,2
Verbräuche (l/100 km)		
minimal	9,3	8,8
maximal	10,9	11,1
Durchschnittsverbrauch	9,7	9,9
Beschleunigung (s)		
0–40 km/h	1,3	1,3
0–100 km/h	4,7	4,6
0–160 km/h	11,0	10,9
0–200 km/h	17,9	17,9
Elastizität (s)		
4./5./6./7./8. Gang		
80–120 km/h	3,3/4,0/5,1/6,4/10,9	3,1/3,9/5,2/6,6/11,0
80–160 km/h	-/8,7/10,7/13,2/20,1	-/8,5/10,6/13,4/20,4
GP-Kurs Hockenheim (min)	2,08,2	2,08,8
Slalom 18 m (km/h)	67,9	65,9
Bremsweg/Verzögerung (m)/(m/s²)		
aus 100 km/h kalt	34,0/11,4	35,3/10,9
aus 100 km/h warm	33,8/11,4	35,5/10,9
aus 200 km/h	140,1/11,0	142,1/10,9
sport auto-Wertung		
GP-Kurs Hockenheim	2,08,2 min 8	2,08,8 min 8
Slalom 18 m	67,9 km/h 11	65,9 km/h 7
0–100 km/h	4,7 s 12	4,6 s 12
100–0 km/h (warm)	33,8 m 12	35,5 m 9
Leistungsgewicht	5,3 kg/PS 8	5,2 kg/PS 8
Preis/Performance	1872 Euro/Pkt. 7	2153 Euro/Pkt. 6
Summe (max. 100 Pkt.)	58	50
Konkurrenzumfeld		
BMW M550d xDrive Limousine		61
Alpina D5 Biturbo Limousine (2012)		51
Audi A6 3.0 TDI Competition		47
BMW M550d xDrive Touring (2014)		2



MEINE MEINUNG

Es war nicht hochklassig. Im Fußball würde man von einem 2:0-Arbeitsieg des Alpina sprechen. Die Kombination aus Rennstrecke und heißen Temperaturen hat beiden zu schaffen gemacht, dem BMW mehr als dem Alpina. Im Alltag erfüllen beide ihre Aufgaben mit Bravour.

Das sollte man bei diesen Grundpreisen aber auch voraussetzen dürfen. In ihrer Klasse sind sie ein Eldorado an Komfort. Und sie tun Positives für das Image des Diesel. Mit reichlich Drehmoment wuchten die Turbos die zwei Tonnen schweren Kombis leichtfüßig auf Tempo.