

600000

KILOMETER

Text Christian Gebhardt

Fotos Christian Gebhardt (13), Hans-Dieter Seufert (4), Stefan Helmreich (2), Wolfgang Brettschneider (1)

Redaktionsbesuche bei sport auto sind Hätetests: So fehlerfrei wie der BMW Alpina D3 Biturbo schnitt bisher kaum ein Dauertestwagen ab.

Wildeck-Hönebach

Deutschland, 321 Kilometer



Tannheim

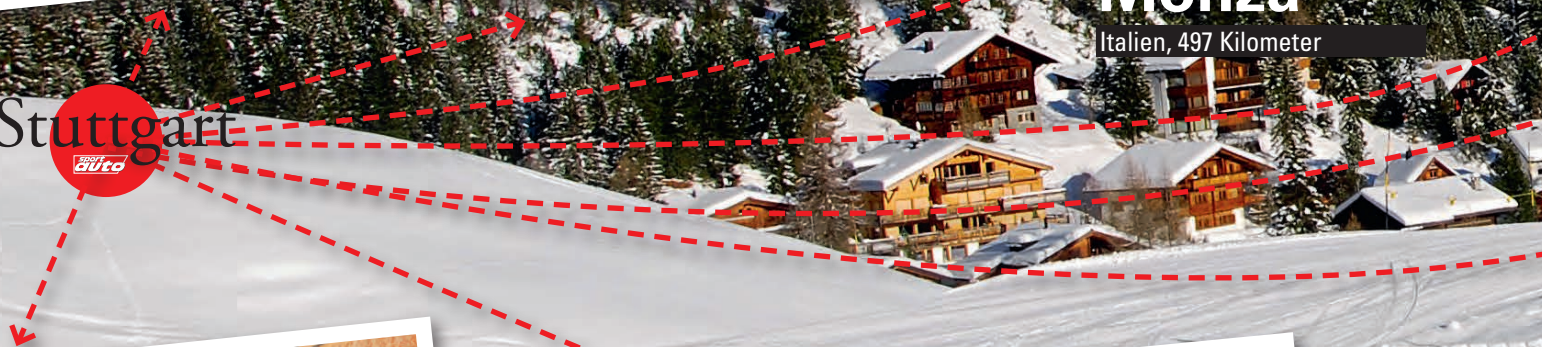
Österreich, 222 Kilometer



Monza

Italien, 497 Kilometer

Stuttgart



Pisa

Italien, 781 Kilometer



Venedig

Italien, 699 Kilometer



Büsum

Deutschland, 775 Kilometer

Aus dem Harman-Kardon-Surround-Soundsystem massiert die legendäre Bassstimme von Radiomoderator Peter Urban das Gehör, während das leere Asphaltband der nächtlichen Autobahn A7 im Zeitraffer vorbeifliegt. Wie, empfangen Sie jetzt schon wieder NDR 2? Subjektiv verdichtet kein anderes Fahrzeug lange Distanzen wie beispielsweise vom Stuttgarter Redaktionssitz in die norddeutschen Gefilde mit einer so rasanten Gelassenheit wie

der BMW Alpina D3 Biturbo Touring Allrad. Für mich sind es diese schnellen, aber gleichzeitig sparsamen Autobahnfahrten, die nach 60 000 Dauertest-Kilometern mit dem Power-Diesel-Traumwagen ganz besonders in Erinnerung bleiben.

Und was bleibt sonst noch vom Redaktionsbesuch des Alpina D3 in Erinnerung? Eine fehlerfreie Dauertestbilanz, wie es sie nur selten gibt.

„Unsere Autos sind vollgasfest, da sie speziell dafür ausgelegt werden und auch unter extremer Belastung erprobt werden“, hatte Alpina-Chef Andy Bovensiepen vorab versprochen. Doch wie steht der auf 350 PS hochgezüchtete Reihensechszylinder-Diesel den stressigen Redakti-

onsalltag wirklich durch? Immerhin trommelt der Power-Kombi mit einem satten Drehmoment-Punch von 700 Newtonmetern zum Angriff. Wir erinnern uns kurz an den letzten starken Diesel in unserem Dauertest-Fuhrpark zurück. Richtig, das



Hamburg

Deutschland, 654 Kilometer



Leipzig

Deutschland, 479 Kilometer



St. Peter-Ording

Deutschland, 794 Kilometer



Arosa

Schweiz, 333 Kilometer



Hamburg, meine Perle
Kurzer Boxenstopp für den D3 in elegantem Citrin-schwarz metallic vor der Hamburger Köhlbrandbrücke

war mit dem 381 PS starken BMW M550d xDrive Touring ein ähnlicher Selbstzünder-Held aus der Kaste der Power-Diesel.

Und eben jenen Sechszylinder-Triturbo erliefte in unserem Langzeittest, nach einer Laufleistung von 40 000 Kilometern, das Schicksal eines Turboladerdefekts. Außerdem mussten das Abgasrückführungsventil sowie später noch der AGR-Kühler getauscht werden. Richtig standfest geht anders.

Das Alpina-Triebwerk: standfeste Leistungskur

Allerdings darf dabei nicht unerwähnt bleiben, dass wir die Fahrzeuge im Langzeittest nicht auf Händen durch die Gegend tra-

gen, sondern auch öfters mal mit Volllast bewegen. Aber mal ehrlich, wer einen Power-Diesel erwirbt, macht das in der Regel auch – sein Fahrprofil besteht nicht nur aus Kurzstreckenfahrten in der Stadt, sondern eben auch aus schnellen Langstreckentouren. Großes Ehrenwort: Wir haben den Alpina D3 aber niemals ohne Respekt vor der Technik getreten – braves Warm- und auch wieder Kühlfahren gehören bei unseren Tempoausflügen immer zum Programm.

Damit aus dem D3 Biturbo ein verlässlicher Vollgas-Kumpel wird, modifizierte die Alpina-Entwicklungsmannschaft aus Buchloe das BMW-Basisfahrzeug tief greifend. Basis für das Alpina-

Triebwerk ist der N57-Reihensechszylinder mit drei Litern Hubraum, Common-Rail-Direkteinspritzung sowie zweistufiger Turboaufladung mit variabler Turbinengeometrie, der unter anderem auch im BMW 335d mit 313 PS zum Einsatz kommt.

270 km/h: Vmax lässt manche verdutzt zurück

Alpina steigert für das Leistungsplus nicht nur banal den Ladedruck um 0,2 bar, sondern legte das Triebwerk insgesamt noch standfester aus. Zu den Alpina-Modifikationen zählen neben der Entdrosselung der Ansaugwege auch ein großvolumiger Ladeluftkühler sowie zwei vor die Radhäuser ausgelagerte und noch

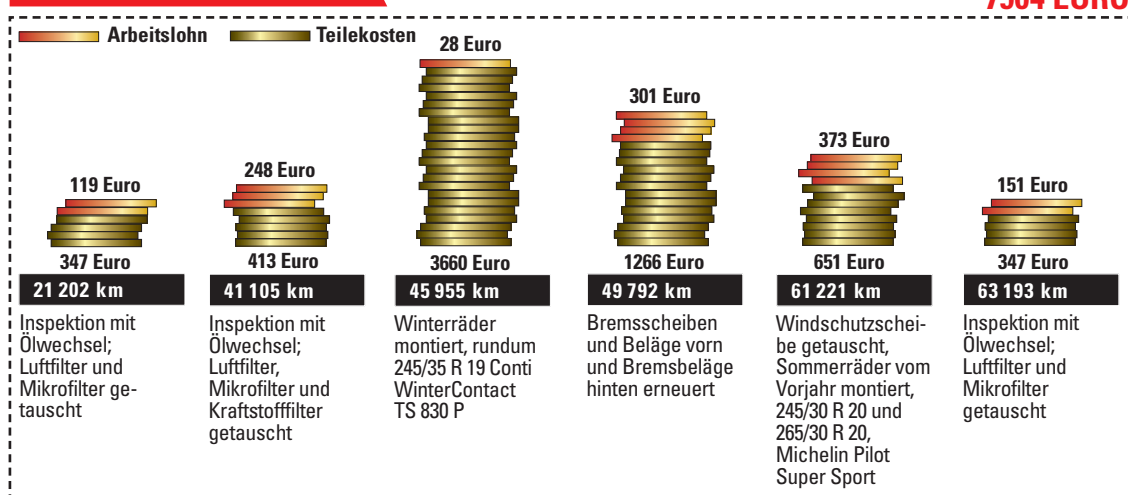
TECHNISCHE DATEN

		Alpina D3 Biturbo Touring Allrad
Motor		
Typ, Aufladung		R6, Turbo
Bohrung x Hub (mm)		84,0 x 90,0
Hubraum (cm³)/Verdicht.		2993 / 16,5
PS/kW/Drehzahl		350 / 257 / 4000
Nm/Drehzahl		700 / 1500–3000
Kraftübertragung		
Antriebsart		Allrad
Getriebeart, Gänge		Automatik, 8
Bremsen		
Bremsscheibenbauart		Stahl, innenbelüftet
Scheiben-Ø v./h. (mm)		370 / 345
Räder		
Bereifung	vorn hinten	245/30 R 20 265/30 R 20 Michelin Pilot Super Sport
Felgenbreite v./h. (Zoll)		8,0 / 9,0
Karosserie		
L x B x H (mm)		4632 x 1811 x 1431
Radstand (mm)		2810
Tankvolumen (l)		57
Preise		
Grundpreis (Euro)		63 400
Preis inkl. fahrdynamisch relevanter Extras* (Euro)		63 400
Testwagenpreis (Euro)		83 970
Unterhaltskosten		
Kfz-Steuer (Euro)		389
Haftpflicht (TK / Euro)		individuelle
Teilkasko (TK / Euro)		Einstufung
Vollkasko (TK / Euro)		
Fahrleistungen (Werksangaben)		
0–100 km/h (s)		4,5
Vmax (km/h)		270
Messwerte		
Gewicht vollgetankt (kg)		1865
Verteilung v./h. (%)		49,9 / 50,1
Leistungsgewicht (kg/PS)		5,3
Verbräuche (l/100 km)		
minimal		5,7
maximal		19,3
Durchschnittsverbrauch		10,3
Beschleunigung (s)		DT-Anfang/DT-Ende
0–40 km/h		1,3 / 1,3
0–100 km/h		4,9 / 4,8
0–160 km/h		12,0 / 11,8
0–200 km/h		20,1 / 20,4
Elastizität DT-Anfang (s)		
4./5./6./7./8. Gang		
80–120 km/h		3,4/3,9/4,7/5,6/7,8
80–160 km/h		-, /8,9/10,3/12,3/16,4
Elastizität DT-Ende (s)		
4./5./6./7./8. Gang		
80–120 km/h		3,4/3,9/4,9/5,8/8,0
80–160 km/h		-, /9,1/10,6/12,8/16,9
Kl. Kurs Hockenheim (min)		1.16,3
Slalom 18 m (km/h)		67,4
Bremsweg/Verzögerung		
aus 100 km/h kalt		36,9 / 10,5
aus 100 km/h warm		35,8 / 10,8
aus 200 km/h		146,8 / 10,5
Sport auto-Wertung		
Kl. Kurs Hockenheim	1.16,3 min	9
Slalom 18 m	67,4 km/h	10
0–100 km/h	4,9 s	11
100–0 km/h (warm)	35,8 m	8
Leistungsgewicht	5,3 kg/PS	8
Preis/Performance	1378 Euro/Pkt.	8
Summe (max. 100 Pkt.)		54

Messbedingungen: Lufttemperatur 18° C, Asphalt 26° C, Luftdruck 1025 mbar

* keine

DAUERTEST-WARTUNGSKOSTEN



WAS UNS AUFGEFALLEN IST



TREUEBEKENNTNIS

Egal ob Winter oder Sommer – sowohl von großer Hitze als auch von frostigen Temperaturen ließ sich der Alpina D3 Touring nicht beeindrucken. Auch bei 13,5 Grad minus erwies sich unser Dauertestwagen als treue Seele. Sein Reihensechszylinder-Diesel sprang immer problemlos an.



GEWISSENSACHE

Dauertestwagen mit starken Benzinern sorgen in der Redaktion nur anfänglich für Freude. Im Alltag machen sich PS-Helden vom Schlage eines Audi RS 6 schnell durch extrem hohen Spritverbrauch unbeliebt. Der 350-PS-Diesel von Alpina hinterlässt kein schlechtes Gewissen. Er ist sportlich und sparsam zugleich.



SPIELTRIEBFÖRDERER

Das optionale Zusatzinstrument weckte den Spieltrieb. Neben Informationen zu Ladedruck, Querkräften sowie Wasser-, Motoröl- und Getriebeöltemperatur vermeldet es auch die Bestwerte für Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit. Laut Tacho erreichte unser D3 einmal eine Vmax von 301 km/h.

besser angeströmte Wasserkühler. Außerdem trägt der D3 neben einem speziellen Abgaskrümmer aus hochfestem Werkstoff ab dem Mittelschalldämpfer eine Akrapovic-Abgasanlage aus Edelstahl. Jetzt wird auch klar, warum den für Alpina so typischen Doppelendrohren ein kernigerer Klang als bei einem 335d von der Stange entweicht.

Doch nicht nur die tiefere Stimme treibt ein Lächeln ins Gesicht des Alpina-Lenkers, son-

dern auch die Überlegenheit in Sachen Höchstgeschwindigkeit. Alpina lässt dem D3 quasi freien Lauf und regelt seine Vmax nicht elektronisch ab.

Aus Sportfahrersicht gibt es nichts Schöneres, als auf einer leeren Autobahn bei Höchstgeschwindigkeit einen leistungstechnisch überlegenen Gegner zu überholen, der aber bei 250 km/h abgeregelt ist. Mit einer Topspeed von echten 270 km/h lässt der Alpina D3 Touring so manchen

verdutzt zurück. Übrigens ist die Höchstgeschwindigkeit auch ein Argument gegenüber einem normalen 335d xDrive Touring, der „nur“ mit einem Maximaltempo von 250 km/h erhältlich ist.

Ideal für lange Strecken: sportlich und effizient

Bevor wir tiefer in die Dauertestanalyse einsteigen, müssen wir an dieser Stelle, trotz der alles andere als positiven Großwetterlage, erst

einmal eine Lanze für den Dieselantrieb brechen. Wie alle Dieselmotoren ist natürlich auch der Reihensechser des D3 alles andere als ein reinrassiger Sportmotor. Doch das Durchzugstier mit Leistung satt in allen Lebenslagen ist eines der effizientesten Aggregate auf dem Markt, wenn es um das Thema Verbrauch bei gleichzeitig sportlichen Fahrleistungen geht.

Keiner schonte das Redaktionsbudget in der abgelaufenen Dauertest-Saison so erfolgreich wie der D3. Der Minimalverbrauch lag bei niedrigen 5,7 Litern pro 100 Kilometer. Doch der Minimalverbrauch ist für Sportfahrer auf langen Strecken eine uninteressante Währung.

Neben dem akzeptablen Durchschnittsverbrauch von 10,3 Litern pro 100 Kilometer ist eher der maximale Testverbrauch interessant. Die 19,3 Liter pro 100 Kilometer, die sich der D3 auf einer seiner nächtlichen Autobahnfahrten genehmigte, klingen jetzt erst einmal nach viel, doch man sollte dabei nicht vergessen, dass Benziner ähnlichen Kalibers bei rasanter Fahrweise teilweise fast doppelt so viel wegsaufen. ▷

MIT BERUHIGENDER FAHRSTABILITÄT FRÄSTE SICH DER ALLRAD ÜBER VERSCHNEITE PÄSSE

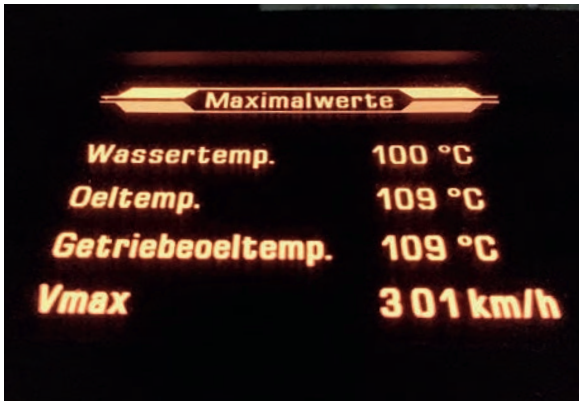
Schicker Wintersportler

Nur Putzfaule kritisieren die eleganten Alpina-Speichenräder, da diese etwas mehr Reinigungsaufwand erfordern





Beschleunigung und Entschleunigung
Egal ob Toskana, Boxenstopp in Hockenheim oder Vmax – der D3 Touring mit der Produktionsnummer 277 machte überall eine gute und vor allem fehlerfreie Figur. Aktuell steht unser Ex-Dauertester bei Alpina zum Verkauf



Was dem Alpina D3 zur absoluten Perfektion fehlt? Ein größerer Tank. Mit einem Tankvolumen von 57 Litern lag die „Volllast-Reichweite“ bei besagtem Maximalverbrauch bei knapp unter 300 Kilometern. Gut, aber der große Traum wäre ein Alpina D3 mit 100-Liter-Tank.

Im Vergleich zu manchem Benziner ist die Reichweite bei Volllast jedoch lobenswert. Bei Sportlern à la Audi RS 6 oder BMW M5 wird der Boxenstopp bei Vmax-Touren trotz größerem Tank gefühlt im 45-Minuten-Takt und nach knapp 100 Kilometern fällig. Bei zurückhaltender Fahrweise punktete der Alpina D3 mit sehr guten Reichweiten von rund 900 Kilometern.

Leistung ist das eine, Fahrkomfort das andere. Speziell auf langen Strecken glänzt der Diesel-Kombi mit seinem Federungs-komfort. München–Flensburg–

Distanzen fühlen sich hier tiefenentspannter an als in anderen Fahrzeugen die Fahrt zum Bäcker. Selbst die grobschlächtigen Betonplatten der historischen Steilkurve auf der Rennstrecke von Monza schluckte der D3 bei unserer Reisereportage in sport auto 4/2018 galant weg.

Erste Testnotiz: „Ein perfekter Reisewagen“

Monza, Mailand, Rimini, Pisa, Florenz oder Venedig – an der hohen Anzahl von Fernreisen innerhalb eines Dauertests lässt sich das Fahrverhalten eines Testwagens immer gut ablesen. Wir predigen zwar Hardcore-Sport, aber für die langen Etappen werden die Bandscheiben-Klopfer im Redaktionsfuhrpark nicht ganz so oft gewählt. „Ein wirklich perfekter Reisewagen“ lautet dementsprechend auch der erste Eintrag ins Dauertest-Fahrtenbuch des D3.

Bis auf den Spaßvogel, der immer wieder im Fahrtenbuch seine Fahrzeugwäuschen einträgt, findet sich in den Dauertestnotizen nur noch eine weitere Bemerkung. „Etwas schwammiges Fahrverhalten mit Winterreifen in schnellen Autobahnkurven. Mit den Sommerreifen fährt sich der D3 deutlich präziser“ steht da als zweiter von insgesamt nur zwei Einträgen im Fahrtenbuch geschrieben.

Das leicht schwammige Fahrverhalten mit Winterbereifung auf trockener Piste fällt deswegen so auf, weil der D3 auf seiner griffigen Sommerbereifung vom Typ Michelin Pilot Super Sport mit BMW-Kennung wirklich um Welten besser fährt.

Gradmesser sind da für mich im Alltagsbetrieb immer zwei schnelle Autobahnkurven-Passagen. Zum einen auf der A 81 bei Tauberbischofsheim und zum anderen auf den wenigen noch

unlimitierten Stücken der A 7-Autobahn-Legende „Kasseler Berge“. Hier klebt der sommerbereifte Alpina D3 mit einem unfassbar guten Gripniveau auf dem Asphalt der Kuppen, Senken und Highspeed-Kurven.

Schweißbasse Hände muss man dank des guten Grips im D3 nicht fürchten. Die Entwickler haben hier bei der Fahrwerksabstimmung ganze Arbeit geleistet und einen perfekten Mix aus Alltag und Sport getroffen.

Apropos Mix: Die Spreizung zwischen den Fahrprogrammen Comfort und Sport+ ist wesentlich wahrnehmbarer als bei einem normalen BMW 335d. Das komfortable Alpina-Fahrgefühl haben wir bereits hinlänglich beschrieben. Im Sport-Modus präsentiert sich der D3 mit straffer Abstimmung des Adaptivfahrwerks und strammeren Haltekräften der Lenkung. Da vergisst man glatt,

KEIN DAUERTESTER SCHONTE DAS REDAKTIONS- BUDGET SO ERFOLGREICH WIE DER D3

dass der umfangreich ausgestattete Edel-Dreier mit Allradantrieb und Panorama-Glasdach satte 1,9 Tonnen wiegt.

Stichwort Allradantrieb: Dass die Vmax des D3 Touring mit Allrad vier km/h niedriger ist als beim hinterradangetriebenen D3 Touring, konnte speziell im Winter verschmerzt werden. Mit beruhigender Fahrstabilität fräste sich der Allradler über Pässe mit festgefahrener Schneedecke.

Nicht nur das Fahrverhalten ist voll wintertauglich, auch den Kälteschock von 13,5 Grad minus überstand der D3 und sprang selbst bei Tiefsttemperaturen jederzeit problemlos an.

Auch nach 60 000 Kilometern wirkte

unser D3 noch tafrisch. Die serienmäßigen Sportsitze treffen nicht nur den Mix aus Komfort und Seitenhalt sehr gut, auch ihr Lederbezug ließ sich die Laufleistung kaum anmerken. Lederfalten fanden sich in den Sitzseitenwangen bei Dauertestende so gut wie keine. Egal ob Sitze oder Klavierlack, dem D3 sieht man sein bewegtes Redaktionsleben im Interieur kaum an.

Sie haben Lust auf den gut eingefahrenen Langstreckenheld bekommen? Dann nichts wie hin nach Buchloe. Denn am Alpina-Stammsitz steht unser ehemaliger Dauertester derzeit für 53 900 Euro zum Verkauf. Kein Schnäppchen, aber es ist eigentlich wie immer: Traumwagen haben eben ihren Preis. ■

DAUERTEST-GESAMTBILANZ

- Dauertest-Beginn **5354 km**
- Dauertest-Ende **65 783 km**
- Gefahrene Kilometer **60 429 km**
- Spritverbrauch insgesamt **6232 Liter**
- Verbrauch minimal **5,7 l/100 km**
- Verbrauch maximal **19,3 l/100 km**
- Durchschnittsverbrauch **10,3 l/100 km**
- Ölverbrauch außerhalb der Inspektionen **0 Liter**
- Grundpreis 2017 **63 400 Euro**
- Extras **20 570 Euro**: Lackierung 1950 Euro, Leder 1790 Euro, Lenkrad aufgepolstert 360 Euro, Lenkradblende in Leder 120 Euro, Dachreling schwarz 250 Euro, Anhängerkupplung 1000 Euro, Rückfahrkamera 420 Euro, Panoramadach 1500 Euro, Sonnenschutzglas 390 Euro, Spiegel abblendend 370 Euro, Raucherpaket 40 Euro, elektr. Sitzverstellung 1100 Euro, Sitzheizung vorn und hinten 740 Euro, PDC 200 Euro, Klimaautomatik 650 Euro, LED-Scheinwerfer 800 Euro, Tempomat 790 Euro, Head-up-Display 980 Euro, Soundsystem 1090 Euro, Online Entertainment 390 Euro, Shadow-Line-Hochglanz 520 Euro, Dachhimmel Anthrazit 240 Euro, Navigationssystem 3400 Euro, Speed Limit Info 320 Euro, Businesspaket 700 Euro, Pianolack 460 Euro
- Testwagenpreis 2017 **83 970 Euro**
- Schätzpreis am Dauertest-Ende **51 258 Euro**
- Wertverlust **32 712 Euro**
- Grundpreis 2018 **63 900 Euro**

