

SCHÄRFERE SPARWEISE

BMW ALPINA D3 BITURBO 214 PS aus einem Zweiliter-Diesel – damit demonstriert die Edelschmiede aus Buchloe Efficient Dynamics auf höchstem Niveau. Im Test mit Switch-Tronic.

FOTOS: RICHARD MEINERT



AI-INDEX 62,4! Der D3 Biturbo setzt sich mit Sportwagen-würdigen Fahrleistungen, tollen Bremsen und extrem sparsamem Verbrauch an die Spitze seiner Kategorie.



BESTE QUALITÄT 18"-Aluräder, Frontspoiler mit Alpina-Schriftzug, Lederlenkrad mit manueller Schaltmöglichkeit, Edelstahl-Sportauspuff und der optimierte Biturbo-Motor aus dem 123d sind Serie, Lederinterieur und Sportsitze gehören zur umfangreichen Optionsliste.



Kaum zu glauben – das soll ein Zweiliter-Diesel sein? Diese Souveränität, unterstützt von der nie hektisch wirkenden ZF-Automatik, ist Antriebskultur, wie man sie sonst erst ab drei Liter Hubraum geboten erhält.

Erst wenn – die Sporttaste auf S gedrückt – die volle Leistung von 214 PS (immerhin über 107 PS/Liter!) abgerufen wird, spürt man den Vierzylinder-Charakter. Dann aber geht die Post unheimlich ab. Mit gemessenen 6,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h bewegen wir uns auf dem hohen Niveau eines Mercedes C320 CDI. Ebenso beeindruckend ist der Testverbrauch von 7,1 l/100 km, auch wenn wir den Norm-Mix von 5,7 l/100 km verfehlten.

Das Rezept von Alpina ist genial: Man nehme den Biturbo-Diesel aus dem BMW 123d, optimiere ihn mit dem grossen Ladeluftkühler aus dem 330d von 204 auf 214 PS und fülle damit jene Nische in der 3er-Reihe, die von BMW selbst nicht besetzt wird.

Garniert wird das Ganze mit beispielhafter Verarbeitungsqualität und einem moderat tiefer gelegten Fahrwerk (v. –15 mm, h. –10 mm), welches einen hervorragenden Kompromiss von Federungskomfort und Strassenlage bietet. Mit präziser Lenkung und tadelloser Traktion wieselt der Alpina-Diesel ums Eck, dass es eine wahre Freude ist. Die Bremsanlage aus dem 330d mit rundum innen belüfteten Scheiben lässt den D3 Biturbo schliesslich in 36 Meter aus 100 km/h stillstehen. Das ergibt einen ai-Index von 62,4 und damit den Spitzenplatz in der Kategorie Limousinen und Kombis!

Alles in allem stellt somit auch der Preis von 66 300 Franken ein attraktives Angebot dar. Mit Optionen wie Lackierung in Alpina-Metallic oder hochwertig verarbeiteter Lavalina-Vollleder-Ausstattung kanns trotzdem richtig teuer werden. **+**

CHRISTOF GONZENBACH

TECHNISCHE DATEN

BMW ALPINA D3 BITURBO TOURING

Preis (mit Switch-Tronic) ab Fr. 66 300

Zyl./Hubraum R4/1995 cm³

Leistung 157 kW/214 PS bei 4100/min

Drehmoment 450 Nm b. 2000–2500/min

0 bis 100 km/h 7,2 s

Spitze 241 km/h

Norm-Mix (MVEG) 5,7 l/100 km, Diesel

MOTOR

Bohrung x Hub 84 x 90 mm

Verdichtung 16,0:1

Nockenwellen 2 (Kette)

Ventile pro Zyl. 4

Motorkonzept Biturbo, Common R.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb Hinterrad

Fahrdynamikhilfen DSC/DTC

Getriebe/Gangzahl Automat/6

1000/min, 6. Gang 56,1 km/h

FAHRWERKSKOMPONENTEN

vorne Federbeine, Stabi, Dreieckquerlenker

hinten Mehrlenkerachse, Stabi, Schraubenf.

Bremsen 4 belüft. Scheiben, ABS/DBC, Assistent

Lenkung Zahnstange, elektrohydraul. Servotronic

Wendekreis 11,0 m

Räder (Alu) v./h. 8 x 18" / 9 x 18"

Reifen v./h. 245/40 / 265/40 R 18

KAROSSERIE

Türen/Plätze 5/5

Länge/Breite/Höhe 454/182/145 cm

Radstand 276 cm

Kofferraum/Tank 460–1385/61 l

Gewicht/Zuladung 1635/465 kg

Leistungsgewicht 7,64 kg/PS

EMISSIONEN

CO₂ / Effizienzkl. 150 g/km / A

VERBRAUCH IM TEST, L/100 KM

Durchschnitt 7,1

Min./Max. 6,2/8,7

BESCHLEUNIGUNG IM TEST

0 bis 50 km/h 2,4 s

0 bis 80 km/h 4,8 s

0 bis 100 km/h 6,7 s

0 bis 120 km/h 9,2 s

0 bis 160 km/h 16,7 s

1 km mit steh. Start 27,2 s

SERIENAUSSTATTUNG

6 Airbags, Zentralverriegelung mit Fernbed., el. Fensterheber, el. verstell-/heizb. Aussenspiegel, längs-/höhenverstellb. Lederlenkrad, längs-/höhenverstellb. Vordersitze, 40:60 geteilt klappb. Rücksitzlehne, Klimautomatik, Radio/CD/MP3, Bordcomputer, Nebelscheinwerfer

FAZIT

Der sparsame Zweiliter-Diesel bringt Leistung, Antriebskultur und Fahrspass eines sportlichen Dreiliters – mit dem D3 Biturbo trifft Alpina den Trend der Zeit und füllt geschickt eine Lücke in der BMW Dreier-Reihe aus.