

Guter Jahrgang

Ein BMW Alpina glänzt mit Power und Extravaganz. Wie aber schlägt sich so ein Edel-435d auf längere Distanz? Wir haben das D4 Biturbo Coupé auf die 60 000-Kilometer-Reise geschickt

BMW Alpina D4 Biturbo Coupé

Alpina und Wein, auch das gehört zusammen. In die hauseigene Weinhandlung investiert man nicht weniger Leidenschaft als in die Fahrzeuge



Service/Reparaturen
über 60 000 km



Es gibt Autos, da steigt man ein, fühlt sich sofort wohl, hat Spaß und will nicht mehr aussteigen, auch nicht nach 1000 Kilometern am Stück. Dazu zählte seit Oktober 2015 auch das BMW Alpina D4 Biturbo Coupé. AUTO BILD SPORTSCARS hatte erstmals Gelegenheit, ein Modell aus Buchloe im Dauertest zu bewegen. Wir wollten erfahren, wie sich solch ein bis ins letzte Detail veredeltes 4er Coupé über die Distanz verhält. Stimmt die Qualität? Ist der Mehrpreis zu einem BMW 435d gerechtfertigt?

Bevor wir aus dem Tagebuch von OAL-D 4350 zitieren, kurz ein paar Worte zum Geist dieser Marke. Denn bei den Alpina-Modellen handelt es sich nicht um getunte BMW. Die M GmbH macht es mit grellen Farben und breiten Backen, die von Burkard Bovensiepen 1965 gegründete Firma (Hersteller seit 1983) erobert ihre Kundschaft mit zurückhaltenderem, klassischem Charme. Und das gilt nicht nur für die hauseigenen Farben Grün und Blau oder den markentypischen Zierstreifen. Das ganze Fahrzeug ist erheblich feinsinniger und vornehmer gestaltet, als man dies einem Tuner zutrauen würde. Die Spoiler sind dezenter, die Räder kommen ohne Tiefbett aus, die Bremsscheiben sind nicht gelocht, die Auspuffanlage verträgt sich mit den Nachbarn. Auch innen geht es deutlich dezenter zu als in einem M-Modell. Blaues oder grünes Leder ist genauso möglich wie Rau-

tensteppung und ein schlichtes Schwarz. Blau hinterlegte Instrumente, die Unterschrift des Firmengründers auf der Mittelkonsole und die Alpina-Plakette mit der fortlaufenden Nummerierung sind in jedem Alpina Standard. Unser Dauertestauto trägt die Nummer 48 und hat die heiligen Hallen in Buchloe am 23. Oktober 2015 verlassen – inklusive einer ausführlichen Einweisung durch Alpina-Chef Andreas Bovensiepen.

Das in Alpina-Grün lackierte Coupé war mit so ziemlich allen Extras ausgestattet, die man sich wünschen kann. Zum Basispreis von 59 500 Euro wichen die serienmäßigen 19-Zöller 20-Zoll-Clas-

Am Ring zwei Sekunden schneller als ein 435i

sic-Vielspeichern, Lavalina-Leder ersetzte die Stoffbezüge, und an der Hinterachse wurde eine Differenzialsperre montiert. Machte zusammen 79 039 Euro. Ein Serien-435d xDrive Coupé kommt mit 56 600 Euro rund 3000 Euro günstiger. Der Alpina hat dafür mehr Leistung und Ausstattung zu bieten. Kennern wird auffallen, dass es das D4 Biturbo Coupé im Vergleich zur Serie ohne Allrad gibt. Heckantrieb mit diesem Motor gibt es so nur von Alpina, die Gründe liegen auf der sportlichen Seite.

Wo wir gerade beim Thema sind: Sportlicher fallen natürlich auch die Fahrleistungen aus. Alpina



Sportlich ums Eck und stundenlang komfortabel über die Autobahn – das D4 Coupé kann trotz Sportfahrwerk und 20-Zöllern beides

pusht den Biturbo-Reihensechszylinder des 435d per Software-Eingriff, größerem Ladeluftkühler und Optimierungen am Ansaugtrakt von 313 auf 350 PS; das Drehmoment schwillt von 630 auf 700 Newtonmeter an. Die von BMW verbauten Achtstufen-Automatik wurde zusammen mit ZF modifiziert, sie soll Sport und Komfort noch besser vereinen. Dazu sitzen an der Lenkradrückseite die traditionellen Schaltasten. Um das Thema Sound und Gewichtsoptimierung kümmert sich eine Vierrohr-Akrapovic-Sportauspuffanlage. Auch beim

Chassis geht Alpina eigene Wege. Das Fahrwerk erhält 40 Prozent straffere Federn, angepasste Adaptivdämpfer und Michelin Pilot Super Sport-Reifen; dazu kommen größer dimensionierte, mit Brembo entwickelte Bremsen samt Vierkolben-Sätteln vorn und Zweikolben-Sätteln hinten. Bei den Messfahrten zu Testbeginn resultierte das Paket in ansprechenden Werten. Von 0 auf 100 ging es in 4,9 Sekunden, auf 200 km/h in 18,1 Sekunden, und nach 32,6 Metern stand der D4 aus Tempo 100. Dazu haben wir gleich die Rundenzeit

auf dem Sachsenring ermittelt. Anders als ein M-BMW ist der Alpina nicht auf die Rennstrecke abgerichtet, sondern für den souveränen Alltag auf der Autobahn abgestimmt. Umso erstaunlicher ist das Abschneiden auf unserer Hausstrecke. Präzise und direkt lässt sich der Nobel-4er positionieren und dirigieren, zeigt kaum Roll- und Wankneigung, das Gripniveau der Reifen erlaubt spätes Bremsen und frühes Gasgeben mit feinem Übersteuern. Dazu der gar nicht nach Diesel klingende Sechszylinder – das macht einfach Spaß! Mit seiner

41er-Rundenzeit ist der D4 fast zwei Sekunden schneller als ein BMW 435i Coupé und nur sieben Zehntel langsamer als das 410 PS starke B4 Biturbo Coupé.

Von einer elektronischen Tempodrossel bei 250 km/h hält Alpina nichts. Der D4 läuft offiziell 278 km/h, das Display zeigte auch mal über 290 Sachen. Dahinter steht eine Philosophie, denn den Kunden reicht es nicht zu wissen, was ihr Auto laufen könnte, sie kosten diese Freiheit auch gern aus.

Und was stand noch im Fahrtenbuch von OAL-D 4350? Kurz vor >>>



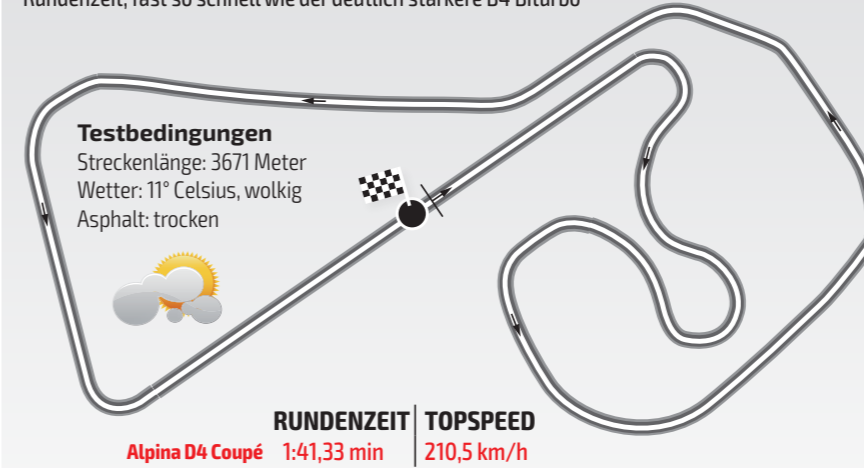
Trotz stressigem Redaktionsalltag, Minusgraden und Hitze – das Cockpit, die farbigen Nähte und auch das Leder erscheinen zum Testende immer noch im Neuzustand. Der Biturbo-Diesel ist ein Sahnestück, der Auspuff klingt feiner als die Serie



Wartungen & Reparaturen		
7489 km	Winterradsatz montiert (245/35 R 19)	12,00 €
28 104 km	Motoröl- und Filterwechsel	459,93 €
41 668 km	Sommerradsatz montiert	12,00 €
55 922 km	Motoröl- und Filterwechsel, Bremsbeläge rundum erneuert	1261,23 €
Kosten gesamt		1745,16 €

SACHSENRING

Trotz komfortablem Fahrwerk macht das D4 Biturbo Coupé am Ring eine gute Figur. Mit feinem Übersteuern und bissfesten Bremsen fährt der Diesel-Alpina eine beeindruckende Rundenzeit, fast so schnell wie der deutlich stärkere B4 Biturbo



HITLISTE



Zum Dauertest-Ende musste der Alpina D4 zum Dekra-Check. Die Kollegen mit den grünen Westen konnten nur staunen und hatten nichts zu bemängeln

Technische Daten	Alpina D4 Coupé
Motorbauart	R6, Diesel
Aufladung	Biturbo
Einbaulage	vorn längs
Ventile / Nockenwellen	4 / 2
Hubraum	2993 cm ³
Bohrung x Hub	84,0 x 90,0 mm
Verdichtung	16,5 : 1
Leistung kW (PS) b. 1/min	257 (350) / 4000
Literleistung	117 PS/l
Drehmoment Nm b. 1/min	700 / 1500
Antrieb	Hinterrad
Getriebe	8-Stufen-Automatik
Bremsen vorn	370 mm / innenbelüftet
Bremsen hinten	345 mm / innenbelüftet
Bremsscheibenmaterial	Stahl
Radgröße vorn - hinten	8 x 20 - 9 x 20 Zoll
Reifengröße vorn - hinten	245/30 R 20 - 265/30 R 20
Reifentyp	Michelin Pilot Super Sport
Länge / Breite / Höhe	4640 / 1825 / 1382 mm
Radstand	2810 mm
Tank- / Kofferraumvolumen	57 / 445 l

Messwerte	
Beschleunigung	
0- 50 km/h	1,9 s
0-100 km/h	4,9 s
0-130 km/h	7,6 s
0-160 km/h	11,2 s
0-200 km/h	18,1 s
0-402,34 m (Viertelmile)	13,15 s
Elastizität	
60-100 km/h (IV. Stufe)	2,6 s
80-120 km/h (V./VI. Stufe)	3,4 / 4,0 s
Bremsweg	
100-0 km/h kalt (Verzög.)	32,7 m (11,8 m/s ²)
100-0 km/h warm (Verzög.)	32,6 m (11,8 m/s²)
200-0 km/h warm (Verzög.)	139,8 m (11,0 m/s ²)
Testverbrauch	
Ø auf 100 km / Reichweite	8,3 l Diesel / 680 km
Ø auf 60 000 km	8,6 l Diesel
Gewichte	
Leergewicht / Zuladung	1700 / 405 kg
Gewichtsverteilung VA / HA	53 / 47 %
Leistungsgewicht	4,9 kg/PS
Höchstgeschwindigkeit	
Herstellerangabe	278 km/h
Preise (Euro, inkl. MwSt.)	
Grundpreis	59 500 Euro
Ausstattung	
Radsatz 20 Zoll „Classic“	1180
Differenzialsperre	2590
Leder „Lavalina“	10 400
Alpina-Zusatzausstattung	5369
Gesamtpreis	79 039 Euro



STATIONEN

WINTER

Mal schnell zum Termin nach Italien über die Alpen? Kein Problem für das D4 Coupé. Die optionale Hinterachsperre sorgt für die Ideallinien im Schnee, die bulligen 700 Nm Drehmoment sind feindosierbar.



NASSBREMSEN

Das Problem ist zwar von BMW bekannt, doch die vielspeichigen Alpina-Räder scheinen noch mehr Wasser auf die Scheiben zu befördern. So brems das D4 Coupé verzögert, zieht beim Bremsen zur Seite.



RINGTOUR

Sämtliche Alpina-Modelle werden von Chef Andreas Bovensiepen auf der Nürburgring-Nordschleife erprobt. Dass das Set-up des D4 Biturbo Coupé auch in der „grünen Hölle“ funktioniert, haben wir selbst erfahren.



SCHNELL

278 km/h, ohne elektronische Schranke, das ist die offizielle Vmax-Angabe. OAL D-4350 hat den Wert getoppt, das Zusatzdisplay (890 Euro) attestierte bis zu 293 km/h.



Klassisches Alpina-Grün kostet 2180 Euro Aufpreis. Dekor-Set, Heckspoiler und Vierrohr-Auspuff sind inklusive

dem ersten Schnee ließen wir 19-Zoll-Winterreifen aufziehen, packten Eiskratzer und Schneebesen ein. So ging es die ersten 30000 Kilometer durch die Kälte. Und der D4 erntete kaum Kritik. Die Einträge klangen vielmehr wie Liebeserklärungen: „Was für ein tolles Auto“ oder „M4 Diesel“. Auf geschlossener Schneedecke funktionierte die Hinterachsperre perfekt und sorgte für sicheres Carven. Bei Nässe offenbarte sich jedoch ein Problem: Immer wieder fiel der Alpina mit Nassbremsproblemen auf. Die Bremswirkung setzt verzögert ein, das Auto zieht zur Sei-

te. Eigentlich ist das Problem bei BMW längst bekannt und mit einer Trockenbremsfunktion (Anlegen der Bremsbeläge in Intervallen), gekoppelt an den Scheibenwischer, gelöst. Bei unserem Dauertester funktionierte das aber selten bis gar nicht. Unsere Vermutung: Die Speichenräder schaufeln noch mehr Wasser auf die Bremsen als die BMW-Räder.

Im Frühling 2016 ging es dann nach einem ersten Öl- und Filterwechsel wieder mit den 20-Zöllern auf Reisen. Trotz der großen Räder beschwerte sich niemand über Komforteinbußen. Mit Unebenhei-

ten oder Querfugen hat der D4 kein Problem. Und wenn die Bahn frei war, ließen wir ihn auch mal laufen. Das Saufen begann der Alpina deshalb nicht. Über die Dauertest-Distanz schafften wir einen Schnitt von 8,6 Liter pro 100 Kilometer. In Anbetracht der Fahrleistungen ist das ein wirklich guter Wert.

Probleme? Schäden? Rein gar nichts, das Coupé lief wie am Schnürchen, der Lack glänzte wie am ersten Tag. Zum Testende gab es noch einen Satz neue Bremsbeläge, und beim Dekra-Check sah das Coupé unten wie oben aus wie neu.

EDEL UND STARK

FAZIT

Wir fahren viele Autos und viele Kilometer im Jahr, doch selten waren wir so entspannt, schnell und sparsam unterwegs wie mit dem D4 Biturbo Coupé. Über die 60000 Kilometer leistete sich der Alpina keine Schwächen, Exterieur wie Interieur hielten den ständigen Fahrerwechseln stand. Klar, die feinere Art des BMW-Fahrens lassen sich die Allgäuer gut bezahlen. Das ist aber auch der einzige Beigeschmack dieses guten Jahrgangs.

Guido Naumann

