

PFERDE- RENNEN

Auf dem Wunschzettel stehen 500 PS, aber die Familie will einen Kombi? Da gibt es zwei Lösungen. Den BMW M5 und den B5 von Alpina – ein klassisches Alternativ-Programm.



Das passende Schildchen für das Heckfenster wird leider nicht gleich mitgeliefert. „Eilige Arzneimittel“ beispielsweise, um deutlich zu machen, warum der finanzkräftige Besitzer einer dieser beiden BMW partout keine klassische Limousine wollte, sondern einen Kombi. Vielleicht, der Gedanke drängt sich auf, geht es aber auch gar nicht um ernsthafte Transportaufgaben, sondern darum, einem im Grunde unvernünftigen Auto einen Hauch von Rationalität zu verleihen.

Die Superkombis mit BMW-Logo werden von Spezialisten produziert. Den M5 offeriert die werkseigene M GmbH, den B5 die Firma Alpina. Hier hat man traditionell beste Beziehungen zum Stammhaus, aber natürlich auch das Problem, ernsthafte Alternativen zu bieten. Was früher einfach war, entpuppt sich zunehmend als schwierig. Einfach mehr Leistung? Der Weg scheint versperrt angesichts dessen, was schon bei M geboten wird. Bleibt nur, den Motordampf auf differente Weise zu präsentieren, und genau dies tut Alpina mit dem B5.

Unter der Haube sitzt deshalb, typisch für einen Fünfer gehobenen Standes, ein V8-Motor. Im Alpina-Trimm bekommt er seine Nahrung mit Überdruck verpasst. Der dazu notwendige Lader wird von der Kurbelwelle angetrieben, um direktes Ansprechen zu gewährleisten. Das Schaufelrad, das die Verbrennungsluft verdichtet, gleicht dem eines Turbos.

Der M5 setzt sich technisch weit von allen anderen Mitgliedern der Fünfer-Familie ab. Für ihn wurde eigens ein V10-Motor entwickelt, der mit fünf Liter Hubraum über einen halben Liter größer ist als die Alpina-Maschine, aber als Sauger ganz auf sich allein angewiesen. Die Leistung muss aus der Drehzahl kommen. 7750 Umdrehungen sind notwendig für die maximal 507 PS, wobei die Geschwindigkeit der auf und ab rasenden Kolben dank des extrem kurzen Hubs aber immer noch in zivilen Bereichen bleibt.

Der Alpina-V8 liefert mit 500 PS fast genauso viel Pferdestärken, aber er braucht dafür nur höchst bescheidene 5500 Umdrehungen. Den Unterschied im Charakter untermauern anschaulich die Zahlen für den Mitteldruck, der



**Höchstleistung
in zwei Geschmacks-
richtungen: BMW
Alpina B5 und BMW
M5 als Touring-
Modelle**

TECHNISCHE DATEN

Fahrzeugtyp		BMW M5 Touring	BMW Alpina B5 Touring
Motorbauart/Zylinderzahl		V/10	V/8
Hubraum	cm ³	4999	4398
Leistung	kW (PS) bei 1/min	373 (507) 7750	368 (500) 5500
max. Drehm.	Nm bei 1/min	520 bei 6100	700 bei 4250
Schadstoffeinstufung		Euro 4	Euro 4
CO₂-Ausstoß	g/km	361	296
Leergewicht/Zuladung	kg	1977/438	1941/409
Länge × Breite × Höhe	mm	4855 × 1846 × 1512	4843 × 1846 × 1491
Radstand	mm	2880	2886
Wendekreis links/rechts	m	11,7/11,9	11,7/11,9
Gepäckraum	L/VDA	500/1650	500/1650
Tankinhalt	L	70	70
Innenbreite vorn/hinten	mm	1500/1490	1500/1490
Innenhöhe vorn/hinten	mm	1010/995	1010/995
Normsitzraum	mm	760	760
Quadermaß	klein mm	630 × 895 × 650	630 × 895 × 650
L × B × H	groß mm	1515 × 895 × 650	1515 × 895 × 650
Testwagenbereifung		vorn 255/40 ZR 19; hinten 275/35 ZR 19 Michelin Pilot Sport	vorn 245/40 ZR 19; hinten 275/35 ZR 19 Michelin Pilot Sport
Kraftübertragung		Hinterradant. Siebengangaut.	Hinterradant. Sechsgangaut.
Beschleunigung	s		
0 – 80 km/h		3,7	3,6
0 – 100 km/h		4,8	4,9
0 – 120 km/h		6,4	6,5
0 – 130 km/h		7,2	7,3
0 – 140 km/h		8,1	8,1
0 – 160 km/h		10,2	10,4
0 – 180 km/h		12,7	12,9
0 – 200 km/h		15,5	16,3
Höchstgeschw.	km/h	250	310
Bremsweg	m		
aus 100 km/h kalt leer		36	36
aus 100 km/h kalt beladen		37	37
aus 100 km/h warm beladen		37	37
aus 190 km/h kalt leer		130	133
μ-split-Bremsweg		112	113
Testverbrauch	L/100 km	17,5	15,9
min. (ams-Verbrauchsrunde)		11,2	9,3
maximal		23,7	21,5
Reichweite	km	400	440
ECE-Verbrauch	L/100 km	Super Plus	Super Plus
Stadt		22,4	18,7
über Land		10,6	8,8
gesamt		15,0	12,4
Innengeräusch	dB(A)		
bei 50 km/h		61	62
bei 80 km/h		65	63
bei 100 km/h		67	66
bei 120 km/h		70	68
bei 130 km/h		70	69
bei 140 km/h		71	70
bei 160 km/h		73	72
bei 180 km/h		74	73
Fahrversuche leer/bel.	km/h		
Slalom 18 m		62,4/62,0	60,8/59,4
ISO-Wedelttest		131,1/128,6	130,7/125,3
VDA-Ausweichgasse			
Einfahrtgeschwindigkeit		71/69	70/69
Ausfahrtgeschwindigkeit		53/51	50/50
Festkosten	Euro		
Steuer		338,-	297,-
Haftpflicht		1519,-	1519,-
Teilkasko ¹⁾		1594,-	1594,-
Vollkasko ²⁾		7674,-	7674,-
Unterhaltskosten im Monat³⁾			
bei 15 000 km/Jahr	Euro	710,-	652,-
bei 30 000 km/Jahr	Euro	1132,-	1020,-
Grundpreis	Euro	95 000,-	97 900,-
Einparkhilfe		810,-	○
Lederausstattung		○	○
Metallic-Lackierung		○	○
Navigationssystem		3950,-	○
elektrisches Schiebedach		1700,-	1700,-
Sitzheizung		○	○
Sidebags hinten		330,-	330,-
Bi-Xenon-Scheinwerfer		○	○

¹⁾ ohne SB; ²⁾ mit 150 Euro SB; ³⁾ ohne Wertverlust; ○ = Serie



entscheidend ist für die Effizienz eines Motors. Bei der Drehzahl des maximalen Drehmoments (700 Newtonmeter bei 4250/min) sind das beim B5-Triebwerk eindrucksvolle 20 bar, der M5-V10 (520 Nm bei 6100/min) kommt gerade mal auf 13,1 bar.

Diese Kennwerte sorgen denn auch für einen der gravierenden Unterschiede zwischen den beiden Motoren. Der Alpina ist bei Weitem sparsamer, man kann ihn gelassen mit 14 Liter/100 km bewegen, während der mit allen Merkmalen eines Sportmotors ausgerüstete M5 keine Rücksicht nimmt auf den Inhalt seines – viel zu kleinen – Benzintanks. Weniger als 16 Liter/100 km gehört hier zu den Ausnahmen. Allein diese Differenz bringt den Alpina im Punkterennen schon mal weit nach vorn.

Kann gut sein, dass M5-Liebhaber darüber lächeln. Sie fahren dieses Auto schließlich, weil es einzigartige Eigenschaften hat. Wie der Zehnzylinder am Gas hängt, wie blitzartig er hochdreht, wie er klingt, wenn die Luft durch zehn einzelne Drosselklappen





Der aufgeladene B5-Achtzylinder ist mit einer komfortablen Automatik gekoppelt, die sich auch manuell schalten lässt



in die Zylinderköpfe schießt – all das ist pures Motorvergnügen, kulminierte Hubkolbentechnik, die dafür empfängliche Nerven in wohliges Vibrieren versetzt. Es kommt noch dazu, dass sieben Gänge geschaltet werden dürfen, sequenziell selbstverständlich und so schnell wie ein Gedanke. Der M5 ist ein Auto für den aktiven Piloten, der um des Fahrens willen unterwegs und bereit ist, sich mit der Technik der Bedienung vertraut zu machen. Laissez-faire-Typen passen da nicht hinein, das merkt man, wenn man im dichten Verkehr den Automatikmodus des Getriebes wählt und sanft ruckelnd von einer Wandler-Automatik träumt.

Zum Wesen des M5 passen die vielen Konfigurationsmöglichkeiten. Leistung, Ansprechen, Schaltgeschwindigkeit und Dämpferhärte können angepasst werden, was eine Unzahl von theoretischen Kombinationen ergibt. In der Praxis freilich kristallisieren sich die persönlichen Präferenzen schnell heraus, und die können dann unter einem Knopf am Lenkrad gespeichert werden. ▷



Zehn Zylinder und dazu ein sequenzielles Siebenganggetriebe im M5. Das ergibt die Antriebseinheit eines waschechten Sportwagens



GESAMTERGEBNIS

Fahrzeugtyp	(Maximalpunktzahl)	BMW Alpina B5 Touring	BMW M5 Touring
Karosserie			
Innenmaße	(10)	9	9
Raumgefühl	(10)	8	8
Kofferraum	(10)	6	6
Zuladung	(5)	1	1
Funktionalität	(10)	8	8
Serien-/Zusatzausstattung	(15)	13	13
Sicherheitsausstattung (passiv)	(25)	20	18
Qualitätsanmutung	(15)	14	14
SUMME	(100)	79	77
Bediensicherheit			
Rundumsicht/Übersichtlichkeit	(10)	9	9
Bedienbarkeit	(25)	18	16
Licht	(10)	7	7
Instrumente	(5)	4	4
SUMME	(50)	38	36
Fahrkomfort			
Federung leer	(25)	18	16
Federung beladen	(15)	11	10
Sitze vorn	(20)	20	20
Sitze hinten	(10)	9	9
Klimatisierung	(10)	8	8
Innengeräusch-Messwerte*	(5)	5	5
Geräuscheindruck	(10)	10	7
Wendekreis	(5)	2	2
SUMME	(100)	83	77
Antrieb			
Laufkultur	(15)	15	14
Durchzugskraft	(10)	10	7
Leistungsentfaltung	(5)	3	5
Schaltung/Getriebeabstuf.	(25)	25	23
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(20)	19	17
Testverbrauch	(20)	2	0
Reichweite	(5)	1	1
SUMME	(100)	75	67
Fahrsicherheit			
Fahrsicherheit leer	(20)	19	19
Fahrsicherheit beladen	(15)	14	14
Fahrdynamik-Test	(5)	4	5
Sicherheitsausstattung (aktiv)	(20)	5	5
Handling	(15)	14	15
Lenkung	(10)	9	9
Traktion/Wintertauglichkeit	(10)	7	7
Geradauslauf/Windempf.	(5)	4	4
SUMME	(100)	76	78
Bremsen			
Bremsweg leer (100 km/h)	(10)	10	10
Bremsweg kalt beladen (*)	(5)	5	5
Bremsweg warm beladen (**)	(10)	10	10
Bremsweg aus 190 km/h	(5)	4	5
Pedalgefühl	(5)	5	5
μ-split-Stabilität	(5)	5	5
μ-split-Bremsweg	(5)	3	3
Bremsassistent	(5)	2	2
SUMME	(50)	44	45
Eigenschaftswertung	(500)	395	380
Umwelt			
Minimalverbrauch	(20)	6	3
Emissionsverhalten	(10)	0	0
Leergewicht	(10)	3	3
Stand- und Fahrgeräusch*	(10)	10	8
SUMME	(50)	19	14
Kosten			
Grundpreis*	(25)	24	25
Aufpreisgestaltung	(5)	3	3
Wiederverkaufschancen	(10)	6	6
Festkosten für 5 Jahre*	(15)	15	15
Wart./Rep. 100 000 km*	(15)	15	14
Kraftstoff 100 000 km*	(20)	20	18
Garantie	(10)	3	3
SUMME	(100)	86	84
Gesamtwertung	(650)	500	478

1. BMW ALPINA

Der Alpina vereint alle guten BMW-Eigenschaften – und setzt bei der Leistung noch eins drauf. Motor und Getriebe überzeugen durch hohe Fahrkultur, der Verbrauch ist angemessen.

2. BMW

Ein Supersportwagen im braven Kleid eines Kombis. Der M5 bietet dem engagierten Fahrer höchstes Vergnügen, verlangt aber Toleranz beim Fahrkomfort und erst recht beim Verbrauch.

* Bester erhält volle Punktzahl



Das Interieur des BMW M5 strahlt technisch-kühle Sachlichkeit aus. Der B5 von Alpina favorisiert mit schön gemasertem und auf Hochglanz poliertem Edelholz traditionelle Luxusmerkmale

Der Alpina liefert ein Kontrastprogramm par excellence. Bei ihm muss sich der Fahrer keine Gedanken machen um die 100 000-Euro-Technik, die er spazieren fährt. Einsteigen, losfahren – da ist kein Experte gefragt, sondern der Genießer, der nichts anderes möchte, als Leistung und Drehmoment aus dem Vollen zu schöpfen. Der B5 liefert vergleichbaren Dampf wie der M5, aber er macht kein Aufheben davon. Gas geben genügt, wenn man in weniger als fünf Sekunden auf 100 km/h kommen möchte. Beim M5 muss man dafür die Launch Control aktivieren, die für ein perfektes Zusammenspiel von Gas, Getriebe und Schlupfregelung sorgt.

Beim Alpina dominiert die immer schon bekömmliche Mixtur aus viel Drehmoment mit einer klassischen Automatik. Die kann man auch von Hand schalten, mit Druckknöpfen auf der Rückseite des Lenkrads. Wobei man sich dann schnell die Frage stellt, was die Mühe soll. D genügt, Schub gibt es in jedem Drehzahlbereich, und damit erübrigt sich auch die Frage, ob man gerade den passenden Gang eingelegt hat. In der Mehrzahl der Fälle hat ihn die Automatik sowieso.

Auch aus dem Blickwinkel der Antriebseinheit dominiert beim Alpina also der Fahrkomfort, das unaufgeregte, aber trotzdem schnelle Vorwärtskommen. Auf Wunsch ist er sogar weit

schneller als der M5. Denn im Serienzustand macht der bei 250 km/h Schluss, während der Alpina zeigt, was ein halbes Tausend PS möglich machen: 310 km/h, scheinbar mühelos und akustisch so unauffällig, dass es fast langweilig wirkt.

Dazu passt auch der spürbar bessere Federungskomfort. Wer dem aktiven Fahrmaschinen-Reiz des M-Modells erlegen ist, wird in der kernigen Fahrwerkshärte freilich keinen Nachteil erkennen und sich lieber daran freuen, mit welcher Agilität ein so stattlicher Kombi in Kurven einlenkt, wie präzise er selbst kleinsten Lenkbewegungen folgt.

Weil auch der Alpina letztlich ein BMW ist, verdient seine Fahrdynamik nicht weniger Anerkennung, aber es bleibt doch die Erkenntnis, dass der M-Konkurrent in diesen Belangen um eine spürbare Nuance besser ist. Wenn man die Wahl hätte, wäre der Alpina das Auto für die Reise, der M5 der Spaßmacher für einen launigen Sonntagvormittag. Im Vergleichstest ist das Ergebnis dennoch klar: Der unauffällige Alleskönner sammelt mehr Punkte als der Spezialist.

Ebenso wichtig ist jedoch die Erkenntnis, dass zwei so gleich aussehende Autos so unterschiedlich sein können. Womit M GmbH und Alpina das erreicht haben, was sie wollten.

SPOTLIGHT

Ventil-Spiel

Eigentlich ist es ja nichts Besonderes, das Alpina-Rad mit 19 Zoll Durchmesser. Sein Speichendesign hat sich seit Jahren nicht geändert und wirkt so traditionell wie die Streifen, die Alpina immer noch gern auf die Karosserie klebt. Wer genau hinschaut, entdeckt allerdings, dass dieses Rad sich von anderen unterscheidet. Das Ventil sitzt unter der zentralen Abdeckkappe, wo es vor Verschmutzung ebenso geschützt ist wie vor bösen Mitmenschen. Die Luft gelangt durch eine hohlgebohrte Speiche in den Reifen.



Text: Götz Leyrer. Fotos: Hans-Dieter Seufert