

BMW ALPINA D3 BITURBO TOURING

CITROËN C5 TOURER HDI 200 BY CARLSSON

VOLVO V60 D5 BY HEICO SPORTIV



NAGEL-FEILEN

Bei herzhaft nagelnden Diesel-Kombis denkt kaum jemand an Fahrspaß und Emotionen. Dass es auch anders geht, wollen diese drei zeigen

■ Satt blubbert es aus dem Auspuff des von Werkstuner Heico veredelten Volvo V60. Unter Vollast schwillt der Klang auf ein Niagara-Fälle-ähnliches Rauschen an. Bei Lastwechseln zischt es vernehmlich, dazu gesellt sich ein verruchtdunkles Reihenfünfzylinder-Knurren. Bewusst erzeugte Resonanzen im Schalldämpfer unter gezielter Verwendung des Abgasstroms machen es möglich. Passanten wie Fahrer sind baff – diese Töne kommen von einem Diesel?

Die klangliche Präsenz überrascht ebenso wie die bissige Gasannahme. Agiert der D5 im Serientrimm noch leicht verträumt, schnappt die Heico-Ausführung nach Überwindung einer leichten Turboflaute willig Vortriebsbefehle auf und setzt sie in bulligen Antritt um. 25 PS und 40 Newtonmeter – das ist die Ausbeute der elektronisch herbeigeführten Leistungssteigerung. Lohn der Feinarbeit: eine halbe Sekunde Vorsprung auf 100 km/h gegenüber der Serie, 5 km/h mehr in der Spit-

ze. Damit übertrumpft der Heico V60 D5 nicht nur seine 205 PS leistende Ausgangsbasis, sondern auch den neuen D5 mit 215 PS – für den Heico wiederum seit Kurzem eine Kraftspritze auf 240 PS anbietet.

Dem sympathisch raubeinigen Auftritt des Volvo tritt Kleinserienhersteller Alpina in Form des D3 Biturbo Touring mit feinem Ansprechverhalten und großer Drehfreude entgegen. Ein kleiner Turbolader verhilft zum früh anliegenden Drehmomentgipfel von 450 Newton-

Eine Nummer größer: Mit 4,83 Metern überragt der Citroën C5 Tourer seine beiden Mitstreiter deutlich, bietet dafür aber auch mehr Platz



Foto: R. Sassen



Auf Zack: Schaltbefehle auf Knopfdruck setzt die Wandlerautomatik spontan um



Mehr Schein als Sein: Den schimmernden Endrohren entweicht schnöder Dieselklang



Dick im Geschäft: 19-Zoll-Räder von Carlsson füllen die Radhäuser nachhaltig aus



Typisch Franzose: Durchaus bequeme, aber sehr weiche Vordersitze im Citroën



Teurer Blickfang: Der 19-Zoll-Komplettradsatz Volu-tion VII kostet happige 4200 Euro



Kaum zu glauben: Heico wiederlegt eindrucksvoll die These „Diesel klingt nicht“



BMW ALPINA D3 BITURBO TOURING

Friedfertig: Hecktriebler-Zicken sind dem leicht untersteuernd ausgelegten D3 fremd



CITROËN C5 TOURER HDi 200 BY CARLSSON

Große Klappe, viel dahinter: Mit 533 bis 1490 Litern schluckt der C5 viel Gepäck



VOLVO V60 D5 BY HEICO SPORTIV

Schnittig: Stärker konturierte Front- und Heckschürzen gehören zum Bodykit



IDEALER PARTNER: die hellwache Sechsstufenautomatik



Klassisch: Vielspeichenräder, hier in 18 Zoll, genießen bei Alpina eine lange Tradition



Edler treten: Die Aluminiumpedale steuert Carlsson bei



Entkoppelt: Auch der Sportmodus der Federung macht aus dem Citroën kein Racer



Strahlmann: blau beleuchtete Einstiegsleisten



Dezente Aufwertung: Heico reichert das avantgardistisch-kühle Interieur mit Fußstütze und Schalthebel aus Aluminium an

metern und hält die Elastizität auf dem Niveau des hubraumstärkeren Heico. Ab etwa 3000 Touren bestimmt der zweite, größere Lader das Geschehen. Während das Heico-Triebwerk mehr vom Schub aus dem Keller zehrt, dreht der selbstzündende Vierzylinder im Alpina freudig bis 5200 Touren und setzt sich bei Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit ganz knapp

an die Spitze. Nur sein etwas tieferer Klang kann nicht mit dem des Volvo konkurrieren.

Der Alpina klingt schön, geht aber am besten

Dafür schmieden die Buchloer Veredler Motor und Getriebe am stimmigsten zusammen. Die optionale, spontan reagierende Automa-

tik schaltet in Stellung D früh hoch und überlässt dem strammen Durchzugsvermögen die Arbeit. Im Sport-Modus wechseln die Stufen zügiger und bei höherer Drehzahl. Manuelles Herunterschalten per rückseitig am Lenkrad angebrachten Schaltasten quitiert das Getriebe mit flinken Stufensprüngen samt passend portionierten Zwischengasstoßen.

Der Selbstschalter im Volvo arbeitet gemächlicher, der im Citroën C5 erst recht – auch wenn er im von Carlsson zugelieferten Trimm deutlich dynamischer auftritt. Ohne aktivierten Sportmodus wirkt der Wandler des Franzosen beim Anfahren geradezu verschlafen, schaltet extrem früh hoch, zwingt dem C5 einen trägen Charakter auf und raubt seinem an sich munteren Bi-

turbodiesel einiges an Temperament – wie übrigens auch das hohe Gewicht von über 1,8 Tonnen. Immerhin reagiert er aufgeweckter auf manuelle Schalteingriffe als der Heico – auch wenn Schaltpaddel hier wie dort fehlen.

Die Rolle des zügigen Gleiters spielt der C5 dagegen überzeugend. Das großzügigste Platzangebot, die höchste Zuladung und eine gute

Geräuschdämmung prädestinieren ihn für ausgedehnte Touren. Dazu garniert die hydropneumatische

Schmusig-weich gleitet der C5 über die Straße

Federung das Ganze mit schmusig-weichem Fahrkomfort, wenngleich die zum Carlsson-Paket gehörenden 19-Zöller auf Kanaldeckeln ein

gewisses Poltern ins Spiel bringen. Bei flotter Landstraßenhatz ist es im Citroën allerdings vorbei mit der Gemütlichkeit. Seine lasche Lenkung meidet jegliche Rückmeldung und geht zu leichtgängig zu Werke. In zügig durchfahrenen Kurven neigt sich der C5 Tourer kräftig zur Seite und untersteuert mehr als seine Konkurrenten. Dabei geben die wulstig geschnittenen, weichen

Sitze zu wenig Seitenhalt. Auch das Bremspedalgefühl ist recht teigig, die Stopper lassen sich daher nicht optimal dosieren.

Deutlich agiler wetzt der Alpina durch die Biegungen. Nicht nur sein spürbar geringeres Gewicht, auch die exakt arbeitende Lenkung spenden viel Fahrspaß. Fein nuanciert reagiert sie ab der Mittellage auf Lenkbefehle und liefert genü-

TECHNISCHE DATEN	BMW ALPINA	CITROËN BY CARLSSON	VOLVO BY HEICO SPORTIV
Motor	R4, Biturbo	R4, Biturbo	R5, Biturbo
Einbaulage	vorn längs	vorn quer	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Hubraum	1995 cm ³	2179 cm ³	2400 cm ³
Bohrung x Hub	84,0 x 90,0 mm	85,0 x 96,0 mm	81,0 x 93,15 mm
Verdichtung	16,0 : 1	16,0 : 1	16,5 : 1
kW (PS) bei 1/min	157 (214)/4100	150 (204)/4000	169 (230)/3900
Literleistung	107 PS/l	94 PS/l	96 PS/l
Nm bei 1/min	450/2000-2500	440/1900	460/1500-3250
Antriebsart	Hinterrad	Vorderrad	Vorderrad
Getriebe	6-Stufen-Automatik	6-Stufen-Automatik	6-Stufen-Automatik
Bremsen vorn	330 mm/innenbelüftet	304 mm/innenbelüftet	300 mm/innenbelüftet
Bremsen hinten	336 mm/innenbelüftet	290 mm	302 mm
Radgröße vorn - hinten	8 x 18 - 9 x 18	8 x 19	8 x 19
Reifengröße vorn - hinten	245/40 R 18 - 265/40 R 18	245/40 R 19	245/35 R 19
Reifentyp	Michelin Pilot Sport PS2	Michelin Pilot Sport 3	Continental SportContact 5P
Länge/Breite/Höhe	4541/1817/1450 mm	4829/1853/1497 mm	4628/1899/1454 mm
Radstand	2760 mm	2815 mm	2776 mm
Tankvolumen	61 l	71 l	67,5 l

MESSWERTE TOUGHBOOK	BMW ALPINA	CITROËN BY CARLSSON	VOLVO BY HEICO SPORTIV
Beschleunigung			
0- 50 km/h	2,4 s	3,2 s	2,8 s
0-100 km/h	7,2 s	9,4 s	7,4 s
0-130 km/h	11,7 s	15,4 s	11,9 s
0-160 km/h	18,1 s	24,2 s	18,5 s
0-180 km/h	23,8 s	31,1 s	23,6 s
0-200 km/h	31,7 s	43,8 s	32,0 s
Viertelmeile			
0-402,34 m	15,15 s	16,70 s	15,38 s
Elastizität			
60-100 km/h in 4. Stufe	5,3 s	6,3 s	5,1 s
80-120 km/h in 5. Stufe	7,4 s	9,2 s	6,8 s
80-120 km/h in 6. Stufe	9,9 s	16,0 s	9,0 s
Bremsweg			
100-0 km/h kalt (Verzögerung)	36,2 m (-10,7 m/s ²)	39,5 m (-9,8 m/s ²)	37,4 m (-10,3 m/s ²)
100-0 km/h warm (Verzögerung)	35,4 m (-10,9 m/s ²)	37,3 m (-10,3 m/s ²)	36,3 m (-10,6 m/s ²)
Testverbrauch			
Ø auf 100 km	7,1 l Diesel	9,2 l Diesel	8,2 l Diesel
Reichweite	860 km	770 km	820 km
Leergewicht	1623 kg	1816 kg	1709 kg
Leistungsgewicht	7,6 kg/PS	8,9 kg/PS	7,4 kg/PS
Zuladung	477 kg	551 kg	491 kg



Feingeist: Der Alpina spricht am sensibelsten an und dreht 5200 Touren

Kultiviert: gute Umgangsformen und Geräuschdämmung im Citroën

Kräftig: Der Heico Volvo lebt vom strammen Drehmoment

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	BMW ALPINA	CITROËN BY CARLSSON	VOLVO BY HEICO SPORTIV
Herstellerangabe	241 km/h	225 km/h	235 km/h

PREISE (Euro inkl. MwSt.)	BMW ALPINA	CITROËN BY CARLSSON	VOLVO BY HEICO SPORTIV
Ausstattung	Basis	by Carlsson	Basis
Leistungssteigerung	-	-	2018 (inkl. Sportluftfilter)
Fahrwerk	Serie	Serie (hydropneumatisch)	1493
Radsatz 18/19 Zoll	Serie/860	-/Serie	-/4200
Auspuff	Serie	Serie	in Bodykit enthalten
Anbauteile	Serie	Serie	2922
Interieur	Serie	Serie	1418
Automatikgetriebe	2350	Serie	2100
Serienfahrzeug inkl. Automatik	41 850 Euro	45 510 Euro	51 201 Euro (inkl. Tuning)

gend Rückmeldung über den Gripzustand der Vorderräder. Am Kurvenausgang punktet der D3 Biturbo Touring mit guter Traktion, bleibt auch bei hohen Kurvengeschwindigkeiten lange neutral, bevor er sachte über die Vorderräder samt einer gesunden Portion Seitenneigung zum Kurvenaußenrand schiebt und das ESP zum Eingriff zwingt. Seine Bremsen glänzen zudem mit feiner Dosierbarkeit und straffem Pedalgefühl.

Einmal mehr überrascht der Heico V60 – und zaubert beim Kurvenrübern das breiteste Grinsen ins Gesicht. Giftig lenkt er ein, bissig verzahnt sich seine Vorderachse mit dem Scheitelpunkt. Dabei neigt sich der Schwede kaum zur Seite und untersteuert mit Abstand am wenigsten. Das sehr straff abgestimmte Sportfahrwerk von Heico ist für ambitionierte Piloten jeden Cent wert, fordert im Gegenzug aber gewisse Abstriche beim Fahrkomfort. Kurze Stöße dringen spürbar durch, auch wegen der mit drei Bar Fülldruck operierenden Reifen. Die Serienbremsen dürften darüber hinaus bissiger und feinfühler an-

sprechen – hierfür hält Heico eine Sportbremse bereit.

Das Alpina-Fahrwerk bleibt hingegen allzeit geschmeidig und ausgewogen. Reifen mit hoher Flanke und ohne Notlaufeigenschaften dämpfen in Verbindung mit der

Das Fahrwerk des Alpina federt ausgewogen

schluckfreudigen Federung effektiv alle Schläge. Nachlässig eingepasste Kanaldeckel und Querfugen schluckt der Alpina sogar gekonnter als der Citroën.

Am Ende muss man ihm seinen ausgewogenen Komfort ebenso zugutehalten wie die Tatsache, dass er trotz Leistungsungleichheit und entsprechend schlechterem Leistungsgewicht gegenüber dem Heico etwas bessere Beschleunigungswerte und eine 6 km/h höhere Endgeschwindigkeit erreicht. Dazu bremst der Alpina am besten, knausert am meisten mit dem Sprit und offeriert seine unglaublich drehfreudige und feinfühlig agierende Motor-Getriebe-Kombination zu einem angemessenen Preis.

Der fällt beim Heico vor allem wegen der sündhaft teuren 19-Zöller etwas höher aus. Auf der Rechnung bleiben müssen sie, sind sie doch Bestandteil des grandiosen fahrdynamischen Gesamtpakets. Heico zeigt eindrucksvoll, warum er den Titel „Recommended by Volvo“ trägt – derart engagiert prescht der V60 um die Kurve. Allerdings reagiert auch bei Bummeltempo straf-

fe Härte, der bullige Fünfzylinder lässt sich nicht so fein dosieren wie der Motor des Alpina. Dazu agiert seine Getriebeautomatik zwar lebhafter als in der Serie, im Vergleich zum Alpina aber zögerlicher.

bleibt der Citroën. Er ist eindeutig ein Cruiser, mimt den Packesel am besten. Größe und Gewicht

bremsen ihn auf der Geraden, in Kurven und schließlich auch in der Punktewertung ein. Daran kann auch seine opulente Serienausstattung, die von Bi-Xenonlicht über elektrische einstellbare Vordersitze bis hin zum Navigationssystem allen Komfort umfasst, nur wenig ausrichten.

FAZIT

TESTWERTUNG	BMW ALPINA	VOLVO BY HEICO SPORTIV	CITROËN BY CARLSSON
Längsdynamik	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Querdynamik	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Alltag	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Preis/Leistung	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Emotion	★★★★★	★★★★★	★★★★★
gesamt	★★★★★ (3,8)	★★★★★ (3,7)	★★★★★ (3,2)

★★★★★ = traumhaft, ★★★★ = macht an, ★★★ = akzeptabel, ★★ = könnte besser sein, ★ = schwach

■ Sparsam, flott, komfortabel, dynamisch und vor allem ausgewogen: Der Alpina mischt in jeder Disziplin stets vorn mit, leistet sich keine Schwäche und gewinnt verdient – wenn auch nur knapp. Der

von Heico veredelte V60 rückt ihm mit konsequent sportlichem Fahrwerk und unglaublich anmachendem Klangteppich sehr dicht auf die Pelle. Das stämmige, ungehobelte Nordlicht behält dabei seine

Ecken und Kanten, weckt somit also auch die meisten Emotionen. Citroën stellt schließlich den talentiertesten Kombi, aber keinen guten Sportler.

Frank Wiesmann



Bescheiden: Mit nur einem Doppelendrohr trägt der Alpina ganz nach Art des Hauses weniger dick auf als Heico und Citroën