



# DREI-BEUTER

Welcher Motor darf es denn sein? Hubraum-Koloss und Hochdrehzahl-Tier der V8-Klasse oder Dreiliter-Reihensechszylinder mit Biturbo-Dampf? Alpina B3, BMW M3 und Mercedes C 63 AMG im Kampf der Prinzipien.

**A**mer Alpina. Mit sechs Zylindern, drei Liter Hubraum und 360 PS den beiden PS-Monstern von Mercedes AMG und der BMW M GmbH klar unterlegen, muss er trotzdem gegen die Platzhirsche in den Vergleichstest-Ring, Kanonenfutter für die Spitzen-Athleten der Werks Sportabteilung? Nein, der leistungsgestärkte Dreier hinterließ schon im Einzeltest eine eindrucksvolle Duftmarke und schnappte sich locker fünf Sterne.

Es ist ungemütlich und nass auf dem kleinen Kurs in Hockenheim, als die drei zum ersten Mal aufeinandertreffen. Der C 63 kämpft in der Glitsch verzweifelt darum, seine 457 PS ohne Spordifferenzial auf den Asphalt zu bringen, und muss mitansehen, wie ihm der 37 PS schwächere, aber fast vier Zentner leichtere M3 mit 1,5 Sekunden Abstand die TÜV-Plakette am Heck zeigt. Cool spielt der High-Tech-Sportler aus München die Traktions-Überlegenheit seines serienmäßigen Sperrdifferenzials aus. Nur eine knappe Sekunde hinter ihm knurrt aber schon die Überraschung der ersten Runde: der blaue Biturbo aus Buchloe.

Szenewechsel: trockene Straße. Mercedes hat auch in die C-Klasse den neuen V8-Hubraumkoloss mit 6,2 Litern implantiert. Das verschafft ihr nicht nur die höchste Leistung, sondern auch das prallste, wenn auch bei 5000/min recht spät anstehende maximale Kraftreservoir. Der Mittel-

klasse-Macho brüllt, tobt und faucht beim Zwischengas. Understatement liegt akustisch und optisch so nahe wie die Nordschleife an Affalterbach. Erst bei 7300/min schießt seine blitzschnelle Siebengang-Automatik im S-Modus den nächsten Gang rein. Hörbar gierig schlürft er die Luftmassen durch seine Magnesium-Ausgangrohre. Und holt sich mit 4,7 Sekunden doch nur den zweiten Platz im Sprint. Ein Zehntel liegt der M3 vorne und der B3 noch ein weiteres Zehntel zurück. Fotofinish-Werte mit rein akademischem Charakter. In der Praxis prescht keiner der drei geradeaus davon.

**Wie alle Alpinas steht auch der B3 gut im Futter.** Seine offizielle PS-Zahl darf als Minimalwert gelten. Geänderte Kolben und Einspritzung sowie vor allem eine Ladedrucksteigerung auf 1,1 bar geben dem Dreiliter-Reihensechszylinder (Basis: BMW 335i) seine Kraft. Eher klassisches Tuning, also wirklicher Motorenbau. Der Biturbo holt spürbar Atem und schiebt sich dann gleichmäßig aus dem Drehzahlkeller heraus nach vorne. Unter 3000/min, wo der M3 noch döst und der AMG ein leichtes Phlegma pflegt, tritt der Alpina schon mit turbodieselähnlicher Gewalt an. Die Sechsgang-Automatik hat spürbar leichtes Spiel mit dem hohen Drehmoment. Auf freien Autobahnen jagt der nur von den Fahrwiderständen abgeregelte Alpenvorländer mit 285 km/h an seinen elektronisch gedrosselten Kollegen vorbei. 

Erstes Aufeinandertreffen in Hockenheim: Die drei Mittelklasse-Athleten kämpfen um die Sportkrone



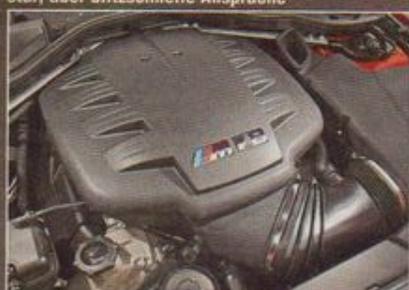
Dreiliter-Reihensechszylinder mit Biturbo: effizient, elastisch, aber nicht extrem bissig



6,2-Liter-V8: spritzgerig, enorm kraftvoll und mit eindrucksvoll männlichem Sound



Vierliter-V8: nicht sparsamer Drehzahlstar, aber blitzschnelle Ansprache





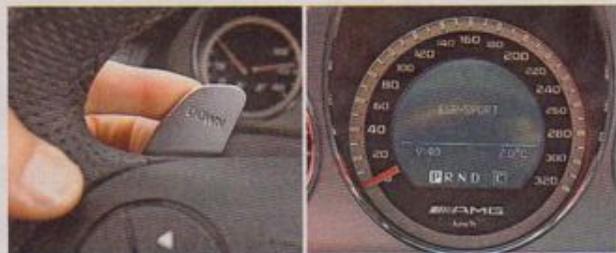
Gediegenes Sportfahrer-Interieur mit exzellenten Sportsitzen und herrlich knackiger Sechsgang-Schaltung



Viel C-Klasse, wenig AMG – das C 63-Interieur ist mehr für Pragmatiker als für Genießer. Passend geschnittene Sportsitze



Die sinnvolle elektronische Dämpferkontrolle EDC (siehe Kreis) kostet Aufpreis, der variable rote Bereich nicht



Schaltpedal am Lenkrad für den schnellen Handbetrieb. Im ESP-Sportmodus gibt es mit Sicherheit den großen Driftspaß

## SPOTLIGHT

### BMW M3 als Limousine

Ab dem 5. April ist der M3 auch viertürig zu haben. Technisch ändert sich fast nichts, allerdings hat die Limousine kein Karbondach, weshalb das Gewicht leicht steigt. Bei den Fahrleistungs-Messungen zeigen sich kleine Unterschiede zum Coupé, zu spüren sind sie nicht, der Praktikabilitäts-Gewinn durch Fondtüren und 50 Liter mehr Gepäckraum dagegen schon.



Die M3 Limousine ist 20 Kilogramm schwerer als das Coupé

#### TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

Länge × Breite × Höhe	mm	4580 × 1817 × 1447
Gepäckraum	LVDA	450
Innenbreite vorn/hinten	mm	1475/1460
Innenhöhe vorn/hinten	mm	1000/925
Normsitzraum	mm	700
Beschleunigung	s	
0 – 100 km/h		4,7
0 – 140 km/h		8,2
0 – 200 km/h		16,0
Elastizität	s	
60 – 100 km/h (IV./V./VI. G.)		5,2/6,3/7,9
80 – 120 km/h (V./VI./VII. G.)		5,0/6,2/7,7
Grundpreis	Euro	64 750,-

Sein Werksbruder M3 bietet weder phänomenales Drehmoment noch schiere Leistung. Dafür spricht sein High-Tech-V8 die Gourmets unter den rechten Füßen an, die spüren, wie acht Einzeldrosselklappen, variable Nockenwellenverstellung (Doppel-Vanos) und eine Ionenstromkontrollierte Zündung das Vierliter-Aluminium-Aggregat auf Gas zubeißen lassen wie eine gereizte Kobra. Bis zu 8300 Touren brüllt der Sechsgang-Handscharter mit einem herrlich bassig-sirrenden Verbrennungs-Techno, wie man ihn so von keinem anderen V8 auf der Welt kennt. Doch die Drehzahlorgie verlangt ihren Obolus. Das Turbo-Konzept des Alpina mag verzögerter ansprechen, es verbraucht aber auch nur 12,9 Liter auf 100 Kilometer. Deutlich weniger als der M3 mit 14,9 oder gar der C 63 mit 15,7 Litern. Die geringere Tankstopp-Frequenz kürzt den wahren Autobahnmeister.

Doch auf verschlungenen Landstraßen wendet sich das Blatt. Durch die besten Slalomzeiten schon angekündigt, wedelt sich der M3 zum Kurvenprimus. Besonders im elek-

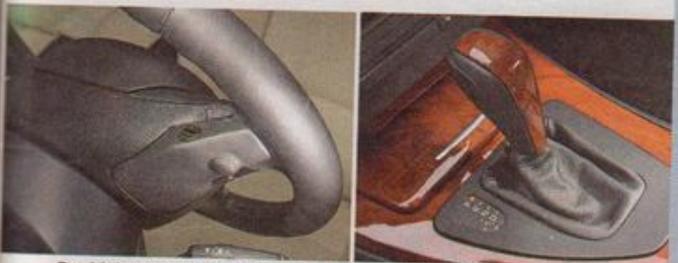




Auf nasser Fahrbahn spielt der M3 die Traktionsüberlegenheit seines serienmäßigen Sperrdifferenzials aus



Der Alpina setzt mit edler Anmutung und mutiger Farbgebung Akzente. Seitenstabile Sportsitze mit grober Lehnenrasterung



Der kleine Lenkrad-Pickel dient zum manuellen Schalten der perfekt abgestimmten Sechsgang-Automatik

tronisch angeschärften M-Modus (520 Euro Aufpreis) der Servotronic seziert der bayerische Heißsporn Ideallinien auf den Millimeter und bleibt allzeit kontrollierbar. Unfassbar fern für den Normalfahrer liegt der Grenzbereich. Ein kräftiger Gasstoß und das Heck schwenkt butterweich. Querdy-namische Emotionen par excellence. Das Schönste daran: Der heißeste Dreier lässt auch schon im Bummeltempo sein geniales Handling spüren. Wer schneller unterwegs ist, darf sich zudem darauf verlassen, dass der M3 aus 190 km/h mindestens drei Meter früher steht als seine Konkurrenten.

**Nicht ganz so präzise und in der Lenkung nervöser** hängt sein veredelter Bruder etwas hinterher. Der Alpina stanz eben-falls ein Fahrspaß-Grinsen ins Pilotengesicht, aber wenn er bei zackig eingelenkten Kurven auf welliger Fahrbahn mit dem Hinterteil bockt, spürt der Pilot, dass das M3-Fahrwerk sportlich feiner balanciert ist. Die traditionelle Stärke der Buchloer Geschosse liegt vielmehr in der geschickten Mixtur aus Dampf und Komfort. So ruhig wie der B3 gleitet keiner

## TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

Fahrzeugtyp	BMW M3 Coupé	BMW Alpina B3	Mercedes C 63 AMG
Motorbauart/Zylinderzahl	V/8	Reihe/6	V/8
Hubraum	cm <sup>3</sup> 3999	2979	6208
Leistung	kW (PS) bei 1/min 309 (420) 8300	265 (360) 5500	336 (457) 6800
max. Drehm.	Nm bei 1/min 400 bei 3900	500 bei 3800	600 bei 5000
Schadstoffeinstufung	Euro 4	Euro 4	Euro 4
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	g/km 295	234	319
Leergewicht/Zuladung	kg 1609/471	1640/450	1803/397
Länge × Breite × Höhe	mm 4615 × 1804 × 1418	4520 × 1817 × 1422	4725 × 1795 × 1438
Radstand	mm 2761	2760	2765
Wendekreis links/rechts	m 11,8/11,8	10,9/10,7	11,1/11,2
Gepäckraum	L/VDA 430	460	475
Tankinhalt	L 63	63	66
Innenbreite vorn/hinten	mm 1475/1405	1475/1460	1450/1450
Innenhöhe vorn/hinten	mm 1080/910	995/930	975/920
Normsitzzraum	mm 720	725	685
Testwagenbereifung	vorn hinten 245/40 ZR 18 265/40 ZR 18 Michelin Pilot Sport	245/35 ZR 19 265/35 ZR 19 Michelin Pilot Sport	235/40 ZR 18 255/35 ZR 18 Pirelli P Zero
Kraftübertragung	Hinterradant. Sechsganggetr.	Hinterradant. Sechsgangaut.	Hinterradant. Siebengangaut.
Beschleunigung	s		
0 – 80 km/h	3,4	3,5	3,6
0 – 100 km/h	4,6	4,8	4,7
0 – 120 km/h	6,1	6,6	6,5
0 – 130 km/h	7,1	7,5	7,3
0 – 140 km/h	8,0	8,6	8,2
0 – 160 km/h	9,9	11,0	10,3
0 – 180 km/h	12,5	14,0	12,8
0 – 200 km/h	15,4	17,6	15,6
Höchstgeschw.	km/h 250 (280)	285	250 (280)
Bremsweg	m		
aus 100 km/h kalt leer	37	37	36
aus 100 km/h kalt beladen	37	36	37
aus 100 km/h warm beladen	37	36	36
aus 190 km/h kalt leer	127	131	130
µ-split-Bremsweg	112	101	117
Testverbrauch	L/100 km		
min. (ams-Verbrauchsrunder)	14,9	12,9	15,7
maximal	9,3	8,2	11,0
Reichweite	km 423	489	215
ECE-Verbrauch	L/100 km		
Stadt	Super Plus 17,9	Super Plus 14,1	Super Plus 21,3
über Land	9,2	7,3	10,0
gesamt	12,4	9,8	14,2
Innengeräusch	dB(A)		
bei 80 km/h	62	64	65
bei 100 km/h	66	70	66
bei 120 km/h	69	72	69
bei 130 km/h	70	74	70
bei 140 km/h	71	76	71
bei 160 km/h	73	76	73
bei 180 km/h	76	77	75
Fahrversuche leer/bel.	km/h		
Sialom 18 m	66,7/65,2	65,7/64,0	63,7/62,1
ISO-Wedeltest	138,0/137,0	142,5/135,2	130,7/130,3
VDA-Ausweichgasse			
Einfahrtgeschwindigkeit	76/75	78/77	76/75
Ausfahrtgeschwindigkeit	55/55	61/64	48/49
Festkosten	Euro		
Steuer	270,-	202,-	425,-
Haftpflicht	1265,-	1654,-	1345,-
Tafikasko <sup>1)</sup>	1594,-	2112,-	1594,-
Vollkasko <sup>2)</sup>	5961,-	7304,-	7304,-
Unterhaltskosten im Monat <sup>3)</sup>	Euro		
bei 15 000 km/Jahr	620,-	633,-	659,-
bei 30 000 km/Jahr	980,-	938,-	1038,-
Grundpreis	Euro		
Einparkhilfe	66 650,-	57 900,-	67 830,-
Lederausstattung	720,-	720,-	821,-
Metallic-Lackierung	2220,-	○	2356,-
Navigationssystem	770,-	770,-	881,-
Sitzheizung	3150,-	3150,-	3046,-
Bl-Xenon-Scheinwerfer	370,-	○	389,-
V <sub>max</sub> -Anhebung	○	○	994,-
V <sub>max</sub> -Anhebung	2450,- <sup>4)</sup>	○	3213,- <sup>4)</sup>

<sup>1)</sup> ohne SB; <sup>2)</sup> mit 150 Euro SB; <sup>3)</sup> ohne Wertverlust; <sup>4)</sup> inklusive Fahrtraining; ○ = Serie





Bei der Leistung ganz hinten, aber im Vergleich vorne – der B3 schafft die Überraschung

der Rivalen über vernachlässigten Straßenbau. Anders als früher lässt der M3 mit seiner aufpreispflichtigen elektronischen Dämpferkontrolle (Stellung Komfort) aber auch auf Buckelpisten die Plomben am Platz.

Deren härteste Einstellung übrigens so knochig anspricht wie die unveränderbare Abstimmung des C 63. Mag sein, dass AMG-Boliden früher die Fahrwerks-Weichspüler unter den Sportwagen waren. Mit einer derart harten Dämpfung muss dieses Image aber nicht ausgemerzt werden. Der schnelle Stern setzt keine Bestzeiten in der Querdynamik, prügelt dafür aber Querfugen ins Rückenmark. Dabei begeistert er Sportfahrer mit seiner direkten Lenkung und dem trotz leichtem Übergewicht agilen Handling.

**Hat aber ein M3-Fahrer zu hundert Prozent das Gefühl, mit dem Auto verwachsen zu sein,** so sind es beim AMG zwei Prozent weniger. Bei aller Kraft und dem brachialen Motorgetöse wirkt er speziell bei ruhiger Gangart distanzierter. Einen Eindruck, den auch das schnörkellose Interieur unterstreicht. Alles ist top bedienbar und sauber verarbeitet, die Sportsitze halten bedingungslos, und doch fehlt es der Power-C-Klasse innen an sportlichem Flair.

Davon hat der M3 mehr zu bieten, und die vierte Evolutionsstufe des i-Drive erhebt sich inzwischen über viele Zweifel. Allerdings stören Knarzgeräusche den ansonsten tadellosen Qualitätseindruck.

Dass sich der Alpina im Karosseriekapitel vor das Coupé setzt, liegt in der Natur seiner Limousinen-Form. Der viertürige M3 war zum Vergleichstest-Zeitpunkt leider noch nicht lieferbar (siehe Spotlight). Aber der B3 bietet mit den speziellen Alpina-Ingredienzien auch so das exquisiteste Interieur – wenn auch nicht jedem die barocke Farbgebung des rötlichen Ruster-Edelholzes gefallen mag.

So braucht es nicht einmal den Kosten-Bonus, um die kleine Sensation perfekt zu machen: Der B3 siegt mit ebenbürtigen dynamischen Leistungen, dem besten Komfort und niedrigsten Verbrauch. Ach ja, und er kostet trotz serienmäßiger Lederausstattung einen edlen Dacia Logan weniger als die Premium-Platzhirsche.

Text: Alexander Bloch  
Fotos: Hans-Dieter Seufert

## FAZIT

### 1. ALPINA

Hochdynamisch, komfortabel, effizient und preisgünstig besiegt der B3 mit seinem Dreiliter-Reihensechszylinder die geballte Werks-V8-Macht.

### 2. BMW

Nur Zweiter, aber immer noch die erste Wahl für sensible Sportfahrer, die Ansprache, Präzision, Driftspaß und viel Emotionalität suchen.

### 3. MERCEDES

Das optisch und akustisch größte Showcar im Vergleich. Wer ihn fordert, erlebt große Dynamik, aber auch hohen Spritverbrauch und herben Komfort.

## ERGEBNISSE

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)	BMW Alpina B3	BMW M3 Coupé	Mercedes C 63 AMG
<b>► KAROSSERIE</b>			
Innenmaße (10)	8	8	7
Raumgefühl (10)	8	7	7
Kofferraum (10)	6	4	6
Zuladung (5)	2	2	0
Funktionalität (10)	8	6	8
Serien-/Zusatzausstattung (15)	14	14	12
Sicherheitsausstattung (passiv) (25)	13	13	15
Qualitätsanmutung (15)	14	13	12
<b>SUMME (100)</b>	<b>73</b>	<b>67</b>	<b>67</b>
<b>► BEDIEHSICHERHEIT</b>			
Rundumsicht/Übersichtl. (10)	9	6	8
Bedienbarkeit (20)	14	14	16
Licht (15)	11	11	10
Instrumente (5)	5	5	5
<b>SUMME (50)</b>	<b>39</b>	<b>38</b>	<b>39</b>
<b>► FAHRKOMFORT</b>			
Federung leer (25)	20	18	15
Federung beladen (15)	12	10	8
Sitze vorn (20)	16	18	18
Sitze hinten (10)	8	6	7
Klimatisierung (10)	8	8	8
Innengeräusch-Messwerte* (5)	4	5	5
Geräuscheindruck (10)	9	9	7
Wendekreis (5)	3	2	3
<b>SUMME (100)</b>	<b>86</b>	<b>76</b>	<b>71</b>
<b>► ANTRIEB</b>			
Laufkultur (15)	14	13	12
Durchzugskraft (10)	9	7	9
Leistungsentfaltung (5)	3	5	4
Schaltung/Getriebeabstufung (25)	24	22	24
Beschl./Höchstgeschwindigkeit (20)	16	16	16
Testverbrauch (20)	8	4	3
Reichweite (5)	2	1	1
<b>SUMME (100)</b>	<b>76</b>	<b>66</b>	<b>69</b>
<b>► KAROSSERIE</b>			
Fahrsicherheit leer (20)	18	19	18
Fahrsicherheit beladen (15)	13	14	13
Fahrdynamik-Test (5)	5	5	3
Sicherheitsausstattung (aktiv) (20)	6	6	5
Handling (15)	13	14	12
Lenkung (10)	6	9	8
Traktion/Wintertauglichkeit (10)	6	8	6
Geradeauslauf/Windempf. (5)	4	4	5
<b>SUMME (100)</b>	<b>71</b>	<b>79</b>	<b>76</b>
<b>► BREMSEN</b>			
Bremsweg leer (100 km/h) (10)	8	8	9
Bremsweg kalt beladen (°) (5)	4	4	4
Bremsweg warm beladen (°) (10)	9	8	9
Bremsweg aus 190 km/h (5)	4	5	4
Pedalgefühl (5)	5	5	5
µ-split-Stabilität (5)	4	3	4
µ-split-Bremsweg (5)	4	3	3
Bremsassistent (5)	2	2	2
<b>SUMME (50)</b>	<b>40</b>	<b>38</b>	<b>40</b>
<b>Eigenschaftswertung (500)</b>	<b>379</b>	<b>365</b>	<b>356</b>
<b>► UMWELT</b>			
Minimalverbrauch (20)	7	5	3
Emissionsverhalten (15)	3	3	3
Leergewicht (10)	5	5	4
Stand- und Fahrgeräusch* (5)	5	1	1
<b>SUMME (50)</b>	<b>20</b>	<b>14</b>	<b>11</b>
<b>► KOSTEN</b>			
Grundpreis* (25)	25	12	10
Aufpreisgestaltung (5)	3	3	3
Wiederverkaufschancen (10)	7	7	7
Festkosten für 5 Jahre* (15)	10	15	11
Wart./Rep. 100 000 km* (15)	15	14	15
Kraftstoff 100 000 km* (20)	20	17	14
Garantie (10)	5	5	5
<b>SUMME (100)</b>	<b>85</b>	<b>78</b>	<b>65</b>
<b>Gesamtwertung (650)</b>	<b>484</b>	<b>453</b>	<b>432</b>

\* Bester erhält volle Punktzahl

