

# Sport auto

Nr. 1/Januar 1990 DM 5,50 E3883 E

Daten Lt. 5 900, Niederlande Hfl 6,75, Finland Fmk 19,-, Spanien Ptas 500,-, Österreich S 45,-, Inkl. MwSt., Schweiz sfr 6,-, Frankreich FF 24,- Printed in Germany.

Mercedes 190-  
Tuning:

Schneller,  
schöner,  
besser



Vergleich:

## Neuer Alpina

Bi-Turbo mit  
360 PS  
schneller als

## Ferrari Testarossa?



Tracktest:  
Aston Martin AMR 1

Neuer Maserati-Shamal  
mit 320 PS

● Motorsport im Fernsehen:  
Wirklich so schlecht?





Vergleich: Alpina B10 Biturbo mit 360 PS  
und Ferrari Testarossa mit 390 PS

# Bi mal Daumen

*Es gilt die Faustregel, daß ein Turbolader den halben Hubraum ausmacht. Trotzdem ist die Schätzung gewagt, daß ein Doppelturbo-Sechszylinder in seiner faszinierenden Ausstrahlung an einen satten Ferrari-Zwölfzylinder heranreicht. sport auto kalkulierte deshalb über den Daumen den Vergleich von Alpina Biturbo zu Ferrari Testarossa ▶*

**W**ir kennen die Welt und Ihre Autos. Wir haben auf Foto-fahrten die schönsten Flecken der Erde gesehen, kennen ihre schönsten Rennstrecken in- und auswendig. sport auto-Chefester Stefan Roser kann aus Erfahrung im Traum auf zwei Meter genau die Bremspunkte eines Testarossa auf dem Salzburgring nachleben, und so projektieren wir einen Vergleich mit dem neuen Alpina B10 Biturbo, der seine tolle Motorisierung in den würdigen Zusammenhang eines Ferrari-Testpartners einrahmen sollte.

Von Michl Koch  
mit Fotos von Daniel Reinhard

Wir planen Testfahrten zwischen Fiorano und der Nürburgring-Nordschleife, kalkulierten Rundenzeiten aus Kilogramm pro PS und Reifen-aufstandsfläche. Wir kontaktierten alle wüchsigen Vertreter im Umfeld der Redaktion, die auf dem normalen Weg vom Werk zur Testabteilung einen Testarossa als Testwagen herbeiführen könnten. Doch noch während die Telefondrähte glühten, schlief uns das vom Planen und Skizzieren angeregte Gesicht ein: Die wollen nicht, so hörten wir aus dem Gestammel der versammelten Ausreden heraus.

Ferrari bleiben im Dezember im Stall, so diktierten die Firmenvertreter aus Italien im Pressestellen-Esperanto. Zudem sei unter Berücksichtigung von Wetterlage und Marktsituation die Erwartung nicht besonders groß, gegen einen aufblasbaren BMW anzutreten – und was der faulen Ausreden mehr in der Luft lagen.

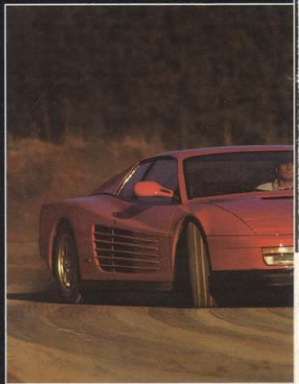
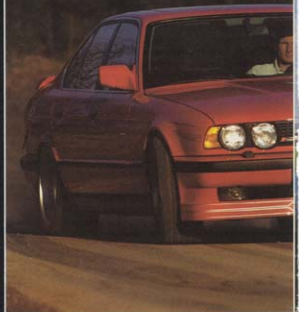
Wir redeten mit Engelszungen und wußten doch, daß wir verloren hatten: Wenn weder die Pressestelle in Italien noch der frischgebackene Importeur in Deutschland so einen Antrag unterstützen, dann bleibt der Testarossa im Stall. Tester Roser guckte schon wieder ganz böse, skandierete den Verfall der Sitzen, der die Preise in die Höhe treibt und die Autos in die Auktionshallen. Und wenn Alberto Ascari das alles gahnt hätte, dann wäre er mit dem seligen Commendatore zusammen

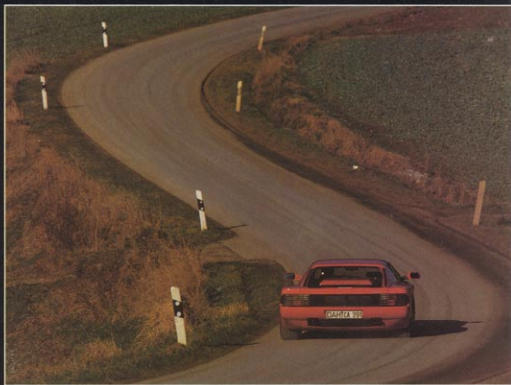
ins „Cavallino Rampante“ gegenüber der Ferrari-Fabrik gezogen, hätte einen zur Brust genommen und einen Testarossa für uns extra bauen lassen; dessen sind wir uns ganz sicher.

Wir haben uns von der neuen Ferrari-Arroganz natürlich trotzdem nicht ausbremsen lassen, sondern einfach einen Testarossa zu Testzwecken gemietet: bei Cavallo in Odelzhausen. Wir planten Vergleichsfahrten nach Salzburg zum Ausloten der Bremspunkte und hörten entnervt den Straßenzustandsbericht der Streckenposten: Glatt-eis mit überfrierendem Sprühregen; die Reifenindustrie richtete sich gerade auf astreines Spikereifen-Testwetter ein.

Aber in Odelzhausen bei Augsburg strahlte die Sonne. Der Ferrari parkte wie das Monument einer gloriosen Epoche rubinroter Rennwagen vor der Mietgarage, wo der Abstellplatz mit dem Hinweis „Ferrari Parking only“ ausgeschildert ist. Und der Alpina B 10 scharrte gleich daneben ungeduldig mit den Michelin MXX, klappte mit den elektronisch gesteuerten Bypass-Ventilen wie ein Stachelrochen mit den Kiemen, und außerdem war er so knallrot lackiert wie der Ferrari. Fotograf Daniel Reinhard schilderte das Fotolicht so inbrünstig als testtauglich, daß wir den Termin kurzerhand von Fiorano in die unmittelbare Nähe des Weilers Sixtnitgern in dem magischen Dreieck zwischen Adelshausen, Odelzhausen und der A8 verlegten.

Wir befuhren ein kleines Landsträßchen mit nagelneuer Asphalt-schicht, das unseren Fotografen durch seine diskrete Staubbildung beim Überfahren zu dem wunderschönen Foto auf Seite 4/5 anregte. Wir fuhren aus Gründen der Gründlichkeit gut 20mal, weil sich Daniel zu immer gewagteren Perspektiven hinter dem Sucher seiner Nikon verstieg. Etwa ab der dritten Durchfahrt auf der noch im Bau befindlichen Straße folgte uns das Bündel der Blicke von 18 begeisterten Bauarbeitern. Die Baustellen-Lkws ließen den Erdaushub in der Kippermulde nachlässig altern, und Baggerführer Willibald winkte mit dem Bagger-schaufel zum Dialog am Straßen-





*Unter Volldampf ist schnell der Zustand erreicht, in dem die beiden Kraftwagen vor lauter Drehmoment kaum noch laufen können. Doch auch im Teillastbereich unterhalb 390 PS erhebt sich die mäandrierende Schönheit der winzigen Landstraßen über das gediegene Gefühl von Sportwagen und Straßenlage in unvergleichbarer Dichte, und Maranello liegt nahe bei Buchloe*

rand. Erstlog von seinem Fuchs-Hydraulikbagger und eröffnete den Reigen der verständnisvoll geführten Dialoge, indem er in das heruntergelassene Ferrari-Fenster hineinbrüllte: „Das wär mei Auto, das dät mir daung“, was in etwa bedeutete, daß ihm der Ferrari recht gut gefalle.

Wir konzentrierten in einem Anflug von Nationalstolz, der Alpina sei auch nicht ohne, außerdem beinahe genauso stark und kulturell sowie autotechnisch ein genialer Wurf. Seine beiden Turbolader bagann schon bei niedrigen Drehzahlen kräftig Ladedruck in die 7,2:1 verdichteten Brennräume zu pusten. Auf Lastwechsel reagierte der Alpina-Motor beinahe genauso schwerelos wie der Ferrari-Zwölfzylinder, und der Schub in jedem Drehzahlbereich sei subjektiv genauso gewaltig wie bei dem Fünftürer-Zwölfzylinder aus Maresello.

Aber er schaut doch ziemlich stark nach normalem BMW aus“, so schätzte Willibald den Alpina aus der Ferne ein, und da mußten wir erst einmal zum technischen Rundumschlag zugunsten einer kleinen Buchhändler Autoschneide ausholen: Die Karosserie ist von BMW, der Rest ist Alpina, und das bedeutet Autotechnik vom Feinsten. Manches davon kann man sehen, in den vorderen, 17 Zoll großen Felgenschüsseln hocken gewaltige Bremsscheiben, die mit 33,2 Zentimetern Durchmesser aus einer Speziallegierung von den schwäbischen Hüttenwerken exklusiv für Alpina gegossen werden. Zur Bewältigung der anstehenden Bremskräfte verschworen sich die Alpina-Techniker mit den ausgefeiltesten Bremsspezialisten von Girling und schufen einen Vierkolben-Bremssattel, der das Schwimmsattel-Original zur läppischen Schraubzwinde degradiert.

Es bedarf keiner Erwähnung, daß das Serientriebe die Verdoppelung des anfallenden Drehmoments sowenig vertragen würde wie Schokolade die Sommersonne, und daß die Kardanwelle unter Vollast zum Muster für eine Frischei-Spiralwelle verformt würde. Also setzten die Alpina-Techniker zu einer Radikal-



## Technische Daten

### BMW/Alpina B10 Biturbo

**Motor:** wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, vom längs eingebaut, ohc, Kette, Ventiltreib. über Kipphebel, 2 Ventile pro Zylinder, 2 Turbolader (Garrett T 25), Ladeuftkühler, max. Ladedruck 0,8 bar, Bohrung x Hub 82,0 x 86,0 mm, Hubraum 3430 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 7,3:1, Leistung 380 PS (285 kW) bei 6000/min, Literleistung 105,9 PS/L (77,3 kW/L), max. Drehmoment 320 Nm bei 4000/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 17,2 m/s, geregelter Dreieck-Katalysator, elektronische Einspritz- und Zündanlage (Bosch-Motronic M 1,2), Kraftübertragung: Fünfgang-Schaltgerriebe, automatische Stabilitätskontrolle, Hinterradantrieb, Übersetzungen: I 4,02, II 2,32, III 1,40, IV 1,00, V 0,81, Achsantrieb: 3:15:1

**Fahrwerk:** vom Federbein, Querlenker, Stabilisator, hinten Schräglenker, Schraubfedern, Stabilisator, Blasen-Stoßdämpfer

**Bremsen:** vorn und hinten Scheibenbremsen, vorn innenbelühter Antiblockiersystem

**Bereifung:** vorn 235/45 ZR 17, hinten 265/40 ZR 17 auf Felge vom 8 1/2 x 17, hinten 9 1/2 x 17

**Abmessungen (Länge/Breite/Höhe):** 4718/1750/1387 Millimeter

**Leergewicht:** 1695 kg

**Zul. Gesamtgewicht:** 2200 kg

**Leistungsgewicht:** 4,7 kg/PS

#### Fahrlleistungen:

0-40 km/h 1,8 sec  
0-60 km/h 2,7 sec  
0-80 km/h 4,0 sec  
0-100 km/h 5,2 sec  
0-120 km/h 7,4 sec  
0-140 km/h 9,6 sec  
0-160 km/h 12,1 sec  
0-180 km/h 15,9 sec  
0-200 km/h 20,1 sec

#### Elastizität:

in 4. Gang  
50-100 km/h 9,2 sec  
50-120 km/h 11,9 sec  
50-160 km/h 17,6 sec

#### in 5. Gang

50-100 km/h 13,6 sec  
50-120 km/h 18,0 sec  
50-160 km/h 26,1 sec

400 m mit stehendem Start 13,2 sec  
1000 m mit stehendem Start 24,6 sec

**Schalt Drehzahl:** 7300/min

**Reichweite der Gänge:** 59/101/169/230

**Tachometerabweichung (Arzsignaleffektiv):**

50/48, 100/95, 150/141, 200/197

**Höchstgeschwindigkeit:** 288 km/h

**Preis:** 143 000 Mark





## und Meßwerte

### Ferrari Testarossa

**Motor:** wassergekühlter Zwölfzylinder-180°-V-Motor, vor der Hinterachse links eingebaut, 2 x dohc, Zahnriemen, Ventiltrieb über Tassenstößel, 4 Ventile pro Zylinder, Bohrung x Hub 82,0 x 78,0 mm, Hubraum 4943 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 9,7:1, Leistung 300 PS (287 kW) bei 6300/min, Literleistung 7,9 PS/L (58,0 kW/L), max. Drehmoment 451 Nm bei 4600/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 15,6 m/s, geregelter Dreifach-Katalysator, Enaprinzung, pro Zylinderreihe eine KE-Jetronic, Zündanlage: elektronisch gesteuerte Transistorzündung, Kraftübertragung: Fünfgang-Schaltgetriebe, Hinterradtrieb, Übersetzungen: I 3,005, II 1,947, III 1,476, IV 1,129, V 0,946, Achsantrieb: 3,214:1

**Fahwerk:** vorn und hinten doppelte Dreiecksquerlenker, Schraubenfedern, Stabilisator

**Bremsen:** vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen

**Bereifung:** vorn 225/50 ZR 16, hinten 255/50 ZR 16 auf Felgen vorn 8 J x 16, hinten 10 J x 16

**Abmessungen** (Länge/Breite/Höhe): 4485/1975/1130 Millimeter

**Leergewicht:** 1670 kg  
**Zul. Gesamtgewicht:** 1860 kg

**Leistungsgewicht:** 4,3 kg/PS

**Fahrlistung:**

**Beschleunigung**

0-40 km/h 2,2 sec

0-60 km/h 3,0 sec

0-80 km/h 4,5 sec

0-100 km/h 5,7 sec

0-120 km/h 7,6 sec

0-140 km/h 9,8 sec

0-160 km/h 12,2 sec

0-180 km/h 15,8 sec

0-200 km/h 19,8 sec

**Elastizität:**

im 4. Gang

50-100 km/h 8,6 sec

50-120 km/h 12,0 sec

50-160 km/h 15,4 sec

im 5. Gang

50-100 km/h 13,2 sec

50-120 km/h 18,2 sec

50-160 km/h 29,7 sec

400 m mit stehendem Start 13,7 sec

1000 m mit stehendem Start 24,6 sec

**Schalt Drehzahl:** 7300/min

**Reichweite der Gänge:** 78/128/172/222

**Tachometerabweichung** (Anzeige/effektiv):

50/42, 100/83, 150/134, 200/182

**Höchstgeschwindigkeit:** 293 km/h

**Preis:** 268 000 Mark



*Da gibt es Tachometer, die bis zu der kritischen Startgeschwindigkeit von modernen Flugzeugen reichen, Motorräume prallvoll mit Edelmetall um 18 Zylinder, Bremsen wie Wagenräder und Felgen wie silberne Skulpturen. Die Stradivaris unter den Kraftwagen lassen die Götterdämmerung blaß aussehen*

kur an und entlockten den Getrag-Getriebespezialisten die Baumer für eine Schalltradsammlung die eigentlich für einen noch nicht gebauten V-Achtzylinder von beträchtlicher Motorleistung geplant war. Zusammen mit einer Kardanwelle, die in ihren strammen Dimensionen an die gelenkig gelagerte Version eines Laternenmastes erinnert, reife langsam ein Kraftstrang in der Bodengruppe des ehemaligen Fünfer-BMW. Und als der Turbinen- und Schiffsantriebspezialist Voith-Schneider aus Heidenheim die neueste Version eines geschmeidig koppelnden Zwei-Massen-Schwungrades dazugegeben hatte, da fuhr sich das starke Stück schon langsam so, wie man sich in Buchloe die kraftvoll motorisierte moderne Variante eines Lear-Jets für die Straße vorstellt.

Im Alpina sitzen die Ganganschlüsse so exakt, daß er in dem knapp ausgedrehten zweiten Gang nach 5,2 Sekunden die 100-km/h-Markierung erreicht, wobei er dem voll beschleunigten Testarossa fünf Zehntelsekunden abnimmt.

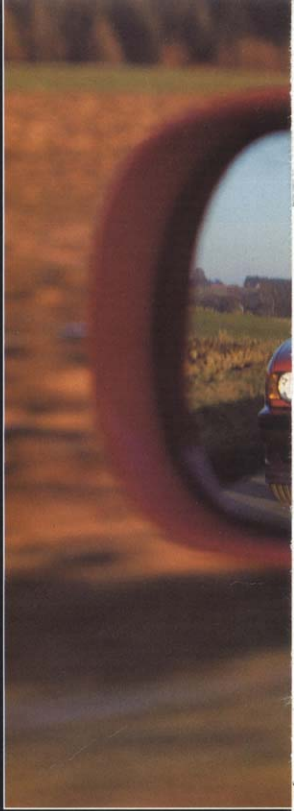
Natürlich haben fünf Liter Hubraum, verteilt auf zwölf Zylinder, ihren spezifischen Reiz, auch in akustischer Form. Der Testarossa klingt wie die Materie gewordenen Quintessenz unserer Jugendträume. Der Drehzahlbegrenzer schlägt bei 7000/min erst in einer Höhe zu, in der man dem Motorgeräusch schon beinahe anhört, daß ein Tauschtagregat mit 45000 Mark verrechnet wird. Man schaltet also früher, läßt sich von dem gewaltigen Drehmoment der insgesamt 495 Newtonmeter multipliziert mal fünf hakelig zu schallenden Gangstufen auf den Rücken klatschen und registriert im Rückspiegel, daß der Alpina trotzdem dranbleibt. Dessen Drehmoment wird von dem Alpina-Motorenspezialisten Karl-Otto Noelle mit „250 Newtonmeter bei 4000/min“ angegeben, allerdings mit dem Nachsatz: „Bei hohem Sauerstoffgehalt der Ansaugluft können es auch mal 500 Newtonmeter sein.“

Der Testarossa in seiner flachen, keilförmigen Form ist immer noch erregend. Er strömt über den Asphalt wie eine rote Flutwelle mit

dem heiseren Klang des Zwölfzylinders. Der Alpina kommt daher wie ein BMW. Das macht den Unterschied. Baggerführer Willibald schloß die neuesten Erkenntnisse kurz zusammen. „Ihr mögt den Alpina lieber, weil er nach nix aussieht, aber geht wie die Sau?“ Wir müßten korrigieren: Ganz im Gegenteil; weil er sich auch so schön langsam fahren läßt. Seine Kultur im Teillastbereich ist unerreicht, die Dosierung der Kraft erfolgt spielerisch. Man könnte einen uneingeweihten Fahrgast tagelang durchs Land fahren, ohne ihm das volle Potential des Autos aufzuzeigen. Er hätte doch nur stets den Eindruck, besonders gepflegt unterwegs zu sein.

Im Vergleich dazu gebärdet sich der Testarossa wie ein mühsam schalldämpfter Rennwagen, der unbemerkt aus dem nächsten Fahrerlager ausgebrochen ist. Es macht Spaß, so etwas zu erleben; deshalb gehört auch die Cavallo-Autovermietung in Odalshausen zu den florierenden Betrieben. Man kassiert rund 1000 Mark für den Tag im Testarossa, aber wir haben den geilen Ferrari mit der heiseren Stimme trotzdem ohne gebrochenes Herz wieder zurückgeben können. Der Heimweg in dem Biturbo von Alpina lag ja noch vor uns, und obwohl wir drei Staus auf 180 Kilometer erlebten, kamen wir uns exzellent befördert vor. Cheffaster Roser nahm ohne Wehmut Abschied vom Testarossa. „Es liegt an der Art, wie sich der Alpina anfühlt: stark und schnell, dabei doch kultiviert und sicher. Zielgenau zu lenken, traumhaft zu bremsen, ganz einfach wie ein sehr, sehr gutes Auto“, so zog er gutgelaunt Bilanz nach einem denkwürdigen Tag im Testbetrieb.

Und Baggerführer Willibald erzählte derweil am Stammtisch im Gasthaus „Schmaus“, daß er zwei Auto-Verrückte getroffen habe, denen ein aufgeblasener BMW besser gefalle als ein ausgewachsener Zwölfzylinder-Ferrari. Es hat ihm aber kaum einer geglaubt von seinen Stammtischgenossen. Und solange keine Alpina-Biturbo vermietet werden, kann auch niemand nachprüfen, wie recht wir in Wirklichkeit haben. □





*Hinter Ihnen geht einer: Wenn der Alpina-Biturbo im Rückspiegel auftaucht, gibt es kein Entrinnen. Er beschleunigt besser als die besten Sportwagen der Welt, läßt sich aber auch im Teillastbereich mit viel Vergnügen bewegen und hat nur einen Nachteil: Er sieht aus wie ein einziger Fünfer-BMW, obwohl er über die Leistung von zweien verfügt*