





# MASSTABS- GEFECHT

Neuzugang im automobilen Oberhaus: Die von Grund auf renovierte Mercedes E-Klasse will der neue Maßstab sein. Im ersten Vergleich mit ihren beiden wichtigsten Konkurrenten stehen sich Diesel mit Automatikgetrieben gegenüber: Audi A6 2.7 TDI gegen BMW 520d und Mercedes E 220 CDI. ▷

**F**ünf Sterne im auto motor und sport-Test, 5000 Probefahrten mit Interessenten, 50 000 Bestellungen bei den Händlern – die neue E-Klasse hat offenbar einiges zu bieten. Mercedes nennt sie sogar das Herz der Marke und glaubt in der Oberklasse einmal mehr die Maßstäbe zu setzen.

Sehen die beiden Rivalen Audi A6 und BMW Fünfer nun alt aus? Um diese Frage zu klären, sind neben dem Mercedes E 220 CDI ein BMW 520d und ein Audi A6 2.7 TDI vorgefahren. Beim A6 bekommt man für 42 800 Euro den Sechszylinder-Diesel mit siebenstufigem CVT-Getriebe, während Mercedes für 43 792 Euro lediglich einen Vierzylinder mit Fünfstufen-Automatik paart. Am günstigsten ist der BMW: Mit Zweiliter-Diesel und Sechsstufen-Automat kostet er 40 890 Euro. Er liegt mit seinen 177 PS zwischen dem 190 PS starken Audi-V6 und dem 2,1-Liter-Vierzylinder des Mercedes mit 170 PS.

Der entstammt der neuen OM 651-Motorgeneration, die zeitgemäß die Euro 5-Abgasnorm erfüllt, aber das schaffen die Konkurrenz-Triebwerke auch. Und überragend sparsam ist der neue Diesel auch nicht. Nur wer das Gaspedal streichelt statt tritt, wird den Verbrauch unter die Sechs-Liter-Marke

drücken. Das ist für ein 1,7-Tonnen-Auto zwar nicht schlecht, aber der 520d kommt mit weniger aus. Der Konsum des Audi-V6 liegt einen halben Liter über dem Mercedes-Triebwerk.

Dabei haben die Mercedes-Techniker die Gänge der Fünfstufen-Automatik zur Verbrauchssenkung relativ lang übersetzt. Dennoch überzeugt die Automatik nur mit ihrem Schaltkomfort. Schließlich macht sie aus dem laut Datenblatt 400 Nm starken Diesel einen Papiertiger. Er wirkt angestrengt, und der Fahrer fragt sich, wo die Drehmomentwoge bleibt, auf die er wartet. Dazu kommt, dass der Motor auch akustisch kerniger auftritt als die Triebwerke der anderen.

**Wie gut ein relativ kleiner Diesel in die Oberklasse passen kann, zeigt BMW.** Motor und Automatik arbeiten hier sehr harmonisch zusammen, und die fehlenden 50 Nm auf den Mercedes-Motor mag man kaum glauben – es stellt sich eher der umgekehrte Eindruck ein. Für einen Vierzylinder-Diesel ist die Laufkultur überraschend gut, akustisch gibt es kaum etwas zu kritisieren, und drehfreudig ist der Motor außerdem. Dennoch kann der Audi das Antriebskapitel knapp für sich entscheiden. Mehr Kraft und Antriebskomfort sind im Vergleich stets spürbar, und weil die mit sieben

Stufen versehene CVT-Automatik treffsicher die richtige Übersetzung wählt, nimmt man den Mehrverbrauch gegenüber den Vierzylindern gern hin.

Allerdings verschiebt der Audi sein Pulver auch weitgehend im Antriebskapitel. Denn er kann sich nicht recht entscheiden, ob er komfortabel oder sportlich sein möchte. Der Testwagen hatte die adaptive Luftfederung für 1950 Euro an Bord, die auch in der Preisbewertung ihren Niederschlag gefunden hat. Sie bietet die Möglichkeit, unterschiedliche Dämpferkennlinien anzuwählen, und so wurden die fahrdynamischen Tests in Stellung Dynamik, alles weitere aber im Komfort-Modus bewertet. Wobei es auf der Landstraße keine Rolle spielt, was eingeschaltet ist: Der BMW ist fahrdynamisch überlegen, der Mercedes dagegen beim Federungskomfort – obwohl in der E-Klasse das Standardfahrwerk mit Stahlfedern montiert war. Der Audi schluckt vor allem kurze Wellen etwas unwilliger und lässt sich durch schnelle Kurven nicht ganz so präzise führen wie der BMW. Auch eine leichte Untersteuer-Tendenz ist dem Frontriebler Audi erhalten geblieben.

Schlecht macht der A6 seine Sache allerdings nicht, nur eben nicht ganz so

**Drei unverkennbare Heckansichten. Beim Audi sind die Blinkleuchten bei Tageslicht kaum noch sichtbar**



gut wie die Konkurrenten. Die bessere Sportlimousine ist in diesem Fall deshalb der sehr neutral liegende Fünfer. Abgesehen von dem wurstigen Lenkrad ist seiner Lenkung nichts vorzuwerfen, nicht zuletzt, weil es bei ihm als Hecktriebler keine Antriebseinflüsse gibt. Er eilt durch enge Wechselkurven, dass es nur so ein Freude ist, ohne allzu starke Komforteinbußen zu fordern.

Im Komfortkapitel spielt dagegen die E-Klasse ihren größten Trumpf aus. So wie sie Bodenebenheiten schluckt, düpiert sie manches Modell der Luxusklasse. Erfreulicherweise hat sich Mercedes darauf besonnen, dass die Kundschaft sehr guten Komfort klar über das letzte Quäntchen Dynamik stellt. Und genau das bekommen die Herrschaften hier. Dabei kann man die E-Klasse auch flott über kurvige Strecken bewegen, ohne dass dabei die Fahrsicherheit leiden würde. Allein die Aufbaubewegungen nehmen zu, ein Gefühl der Unsicherheit bleibt aus.

Im Gegenteil, man fühlt sich stets behütet in diesem Mercedes, selbst wenn man nicht an die Phalanx der aktiven Schutzsysteme denkt. Was zugegebenermaßen schwerfällt, schon weil sich Pre-Safe bei jedem Motorstart mit einem Zupfer am Gurt ins Gedäch-



**Audi: Fondlehne mit Schloss erschwert Langfingern den Zugriff**



**Guter, aber nicht überragender Komfort dank Luftfederung**



**Unsinnig: separate Knöpfe für Motor-Start und -Stopp**



**BMW: schlüssige Bedienung mit aktuellem i-Drive**



**Die klassische Handbremse ist in der Praxis kein Nachteil**



**Dreidimensionale Navi-Darstellung**



**Mercedes: Fondkopfstützen senken sich auf Knopfdruck ab**



**Ein Rückschritt: freiliegende Scharnierbügel im Kofferraum**



**Der zentrale Dreh-Drück-Steller liegt optimal zur Hand**



Trotz Knopfvelfalt findet man sich im Audi gut zurecht



Straff gepolstert und sportlich geschnitten



Beste Verarbeitung, aber zu dicker Lenkradkranz im BMW



Komfortabel und mit variabler Sitztiefe



Mercedes: sehr gut ablesbare Instrumente, einfache Bedienung



Großzügig geschnitten, bester Sitzkomfort

nis bringt. Ein weniger feiner Zug ist die Aufpreispolitik der Marke. Denn wer den ACC-Tempomaten will, der den Abstand zum Vordermann konstant hält, muss happige 2589 Euro zahlen, weil es ihn nur im Paket mit Spurhalte-, Notbrems- und Toter-Winkel-Assistent gibt. Bei der Konkurrenz sind diese Systeme separat bestellbar, ACC kostet weniger als 1600 Euro.

**Wer in den Limousinen Platz nimmt, vergisst seinen Ärger über die hohen Aufpreise jedoch schnell,** weil Verarbeitungsqualität und Platzangebot milde stimmen. Allenfalls die Audi-Fondpassagiere werden über zu wenig Kopffreiheit klagen, die Hinterbänker im Mercedes verwundert die stark geneigte Rückenlehne zur Kenntnis nehmen. Echte Fünfsitzer sind sie nicht, aber vorne sitzt man nahezu perfekt auf großzügigen Sesseln, umfächelt von den serienmäßigen Klimaautomaten.

Die Augen ruhen auf klassischen Rundinstrumenten; hier sind die Unterschiede marginal und eher Geschmacksache. Müsen Tacho und Drehzahlmesser gleich groß

## TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

Fahrzeugtyp	Audi A6 2.7 TDI	BMW 520d	Mercedes E 220 CDI
Motorbauart/Zylinderzahl	V/6	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm <sup>3</sup> 2698	1995	2143
Leistung	kW (PS) bei 1/min 140 (190) 3500	130 (177) 4000	125 (170) 3000
max. Drehm.	Nm bei 1/min 380 bei 1750	350 bei 1750	400 bei 1400
Schadstoffeinstufung	Euro 5	Euro 5	Euro 5
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	g/km 169	149	159
Leergewicht/Zuladung	kg 1753/487	1605/455	1725/545
Länge × Breite × Höhe	mm 4927 × 1855 × 1459	4841 × 1846 × 1468	4868 × 1854 × 1464
Radstand	mm 2843	2888	2874
Wendekreis links/rechts	m 11,8/12,1	11,6/11,5	11,4/11,5
Gepäckraum	L/VDA 546	520	540
Anhängelast/gebr.	kg 750/1800	750/1800	750/1900
Tankinhalt	L 70	70	59
Innenbreite vorn/hinten	mm 1530/1490	1500/1495	1510/1500
Innenhöhe vorn/hinten	mm 980/950	1010/965	1050/980
Normsitzraum	mm 760	745	730
Testwagenbereifung	225/55 R 16 Y Continental Prem. Contact	225/50 R 16 W Dunlop SP Sport 01	225/55 R 16 W Continental Prem. Contact
Kraftübertragung	Vorderradant. siebenstufiges CVT-Getriebe	Hinterradant. Sechsgangautomatik	Hinterradant. Fünfgangautomatik
Beschleunigung	s		
0 – 80 km/h	5,6	5,8	6,1
0 – 100 km/h	8,3	8,3	9,1
0 – 120 km/h	11,6	11,8	12,2
0 – 130 km/h	13,6	13,7	14,4
0 – 140 km/h	16,0	16,1	17,0
0 – 160 km/h	21,9	22,5	22,6
Höchstgeschw.	km/h 227	229	229
Bremsweg	m		
aus 100 km/h kalt leer	39	38	38
aus 100 km/h kalt beladen	39	38	38
aus 100 km/h warm beladen	39	38	38
aus 170 km/h kalt leer	110	107	107
µ-split-Bremsweg	101	116	104
Testverbrauch	L/100 km		
min. (ams-Verbrauchsrunde)	8,8	8,0	8,3
maximal	6,1	5,1	5,6
Reichweite	km 10,1	9,3	9,4
	795	875	711
ECE-Verbrauch	L/100 km		
Stadt	8,0	7,5	8,1
über Land	5,5	4,6	4,7
gesamt	6,4	5,6	6,0
Innengeräusch	dB(A)		
bei 50 km/h	55	54	55
bei 80 km/h	59	57	57
bei 100 km/h	61	60	60
bei 120 km/h	63	63	62
bei 130 km/h	65	65	63
bei 140 km/h	66	66	66
bei 160 km/h	68	68	69
bei 180 km/h	71	72	71
Fahrversuche leer/bel.	km/h		
Stalom 18 m	59,7/59,4	61,0/59,7	59,7/58,6
ISO-Wedeltst	118,6/119,3	125,7/122,6	124,1/121,1
VDA-Ausweichgasse			
Einfahrtgeschwindigkeit	67/69	70/68	70/68
Ausfahrtgeschwindigkeit	51/49	50/48	47/46
Festkosten	Euro		
Steuer	416,-/354,-	308,-/258,-	339,-/287,-
Haftpflcht	294,-	312,-	331,-
Teilkasko <sup>1)</sup>	307,-	379,-	266,-
Vollkasko <sup>2)</sup>	537,-	900,-	735,-
Unterhaltskosten im Monat <sup>3)</sup>	Euro		
bei 15 000 km/Jahr	218,-	211,-	207,-
bei 30 000 km/Jahr	351,-	338,-	336,-
Grundpreis	Euro		
44 750,- <sup>4)</sup>	40 890,-	43 792,-	
Einparkhilfe vorn/hinten	770,-	810,-	857,-
LederAusstattung	1930,-	2010,-	2011,-
Metallic-Lackierung	905,-	980,-	1012,-
Navigationssystem	3180,-	3230,-	3046,-
elektrisches Schiebedach	1130,-	1240,-	1309,-
Sitzheizung	360,-	380,-	399,-
Sidebags hinten	360,-	390,-	405,-
Bi-Xenon-Scheinwerfer inkl. Kurvenlicht, Fernlichtassistent	1735,-	1640,-	1690,-

<sup>1)</sup> ohne SB; <sup>2)</sup> mit 150 Euro SB; <sup>3)</sup> ohne Wertverlust; <sup>4)</sup> inkl. Luftfederung



**Kräftiger Sechszylinder, mit maßvollem Mehrverbrauch**



**Die Getriebecharakteristik passt gut zum Motor**



**Munterer Zweiliter-Diesel mit angemessenem Verbrauch**



**Weiche Schaltvorgänge beim BMW-Getriebe**



**Etwas angestrengt wirkender 2,1-Liter-Vierzylinder**



**Fünf Gangstufen sind zu wenig**

sein wie beim A6 und Fünfer, oder darf der Tourenzähler etwas kleiner ausfallen und dafür einer größeren Uhr Platz machen wie in der E-Klasse? Egal, solange die Ablesbarkeit nicht leidet, und die ist unisono sehr gut. Was auch für die Bedienung der zahllosen Funktionen über Dreh-Drück-Steller gilt. Der Audi mit seinen weiter verstreuten Tasten rund um den zentralen Knopf ist allerdings etwas unübersichtlicher.

Minimal schlechter ist auch seine Bremse, die nicht so vehement verzögert wie die der Konkurrenz, auf unterschiedlich griffigem Untergrund gegenüber der BMW-Anlage aber Vorteile bringt.

Dennoch wird der Audi mit seiner dürftigen Leistung im Sicherheitskapitel nur Dritter. Die E-Klasse holt sich mit herausragendem Komfort die Eigenschaftswertung, während der BMW als Preis-Leistungs-Sieger auch die Nummer eins dieses Vergleichstests ist.

Text: Christian Bangemann  
Fotos: Hans-Dieter Seufert

## ERGEBNISSE

## FAZIT

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)	BMW 520d	Mercedes E 220 CDI	Audi A6 2.7 TDI
<b>► KAROSSERIE</b>			
Innenmaße (10)	9	9	8
Raumgefühl (10)	9	9	8
Kofferraum (15)	8	8	8
Zuladung (10)	3	5	4
Funktionalität (10)	8	7	8
Instrumente (10)	9	9	9
Rundumsicht (15)	12	13	12
Zusatzausstattung (5)	5	5	4
Qualitätsanmutung (15)	14	14	13
<b>SUMME (100)</b>	<b>77</b>	<b>79</b>	<b>74</b>
<b>► SICHERHEIT</b>			
Passive Sicherheitsausstattung (15)	11	13	9
Aktive Sicherheit (15)	10	11	7
Licht (10)	9	10	9
Bedienbarkeit (15)	14	13	11
Bremsweg leer (100 km/h) (10)	7	7	6
Bremsweg kalt beladen (") (5)	3	3	3
Bremsweg warm beladen (") (10)	7	7	6
Verzögerung 170 km/h (5)	5	5	4
Pedalgefühl (5)	5	5	4
µ-Split-Stabilität (5)	5	5	4
µ-Split-Bremsweg (5)	3	4	4
<b>SUMME (100)</b>	<b>79</b>	<b>83</b>	<b>67</b>
<b>► FAHRKOMFORT</b>			
Federung leer (25)	20	24	22
Federung beladen (15)	11	14	12
Sitze vorn (20)	18	19	17
Sitze hinten (10)	9	8	7
Klimatisierung (10)	9	10	9
Innengeräusch-Messwerte* (10)	10	10	10
Geräuscheindruck (10)	8	7	9
<b>SUMME (100)</b>	<b>85</b>	<b>92</b>	<b>86</b>
<b>► ANTRIEB</b>			
Laufkultur (15)	13	12	14
Durchzugskraft (10)	8	7	9
Leistungsentfaltung (5)	5	4	5
Schaltung/Getriebeabstufung (25)	23	21	24
Beschl./Höchstgeschwindigkeit (20)	10	9	10
Testverbrauch (20)	6	5	4
Reichweite (5)	5	4	5
<b>SUMME (100)</b>	<b>70</b>	<b>62</b>	<b>71</b>
<b>► FAHREIGENSCHAFTEN</b>			
Handling (15)	14	12	12
Lenkung (10)	9	8	8
Traktion/Wintertauglichkeit (10)	7	7	8
Geradauslauf/Windempf. (5)	4	4	4
Wendekreis (10)	2	2	1
Fahrsicherheit leer (25)	24	24	23
Fahrsicherheit beladen (15)	14	14	13
Fahrdynamik (10)	9	8	8
<b>SUMME (100)</b>	<b>83</b>	<b>79</b>	<b>77</b>
<b>Eigenschaftswertung (500)</b>	<b>394</b>	<b>395</b>	<b>375</b>
<b>► UMWELT</b>			
Minimalverbrauch (20)	13	12	11
Emissionsverhalten (15)	11	10	9
Leergewicht (10)	5	4	4
Stand- und Fahrgeräusch* (5)	4	3	5
<b>SUMME (50)</b>	<b>33</b>	<b>29</b>	<b>29</b>
<b>► KOSTEN</b>			
Grundpreis* (25)	25	22	21
Ausstattung* (10)	10	10	9
Aufpreisgestaltung (5)	4	3	4
Wiederverkaufschancen (10)	7	9	7
Festkosten für 5 Jahre* (10)	9	9	10
Wart./Rep. 100 000 km* (15)	15	14	15
Kraftstoffkosten 100 000 km* (15)	15	15	14
Garantie (10)	5	5	5
<b>SUMME (100)</b>	<b>90</b>	<b>87</b>	<b>85</b>
<b>Gesamtwertung (650)</b>	<b>517</b>	<b>511</b>	<b>489</b>

\* Bester erhält volle Punktzahl

**1. BMW**  
Besonders Antrieb, Handling und Kosten des 520d sind immer noch sehr konkurrenzfähig, nur beim Fahrkomfort sind Einschränkungen erforderlich. Mit dem kleinen Diesel lässt sich ausgesprochen gut leben.

**2. MERCEDES**  
Auch wenn es nur zum zweiten Platz gereicht hat: Die E-Klasse ist ein großer Wurf, der Komfort bestechend, die Sicherheitsausstattung umfangreich. Einstiegsdiesel und Fünfstufenautomat überzeugen weniger und verhindern eine bessere Platzierung.

**3. AUDI**  
Trotz kraftvollem Sechszylinder zum moderaten Aufpreis und jüngstem Facelift wird der A6 nur Dritter. Auch luftgefedert kann er beim Komfort nicht mit dem Mercedes mithalten und bleibt fahrdynamisch hinter dem BMW zurück.



Mehr Infos, Fotoshows, Videos und Diskussionen auf [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)



Neuwagen-Konfigurator: Stellen Sie unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de) Ihren Traumwagen zusammen