

# DREI AUS EINER ANDEREN WELT

Elektronenhirne auf Rädern: Nirgendwo wütet der Fortschritt heftiger als hier. Und keiner ist fortschrittlicher als der neue 7er von BMW. Aber ist er auch besser?



Auf der Datenautobahn in Richtung Fortschritt: Bit für Bit nähert sich die Luxusklasse der Perfektion

Sieht eigentlich ganz harmlos aus, der neue 7er. Geduckter, zierlicher als der alte, mal abgesehen von der geschwollenen Nase. Aber gar nicht futuristisch. Schwer zu glauben, dass BMW uns hier einen blechgewordenen Intelligenzbolzen präsentiert. Neben dieser Hightechladung nehmen sich andere Autos aus, als hätte sie Fred Feuerstein konstruiert. Selbst die S-Klasse von Mercedes muss sich IQ-mäßig geschlagen geben. Terrabytes jagen übers Datenautobahnenkreuz und quer durch den 7er, wobei die Eiligsten den sogenann-

ten FlexRay-Express nutzen – ein Datensystem, dessen Übertragungsrate das 20-fache des im Auto bisher Dagewesenen beträgt. Beifall, bitte!

Und bevor die weniger Technikinteressierten wegschlafen, hier in Kürze noch einige Sensationen, die es zuvor nicht gab:

- Total vernetzte Fahrdyna-

miksteuerung inklusive Hinterradlenkung mit vier Wahlprogrammen.

- Riesens Bildschirm (10,2 Zoll) plus verbessertem iDrive mit Internetzugang,

Navigationssystem mit realistischer 3D-Darstellung und Betriebsanleitung.

- Neue Assistenzsysteme wie Nachtsichtgerät mit Personenerkennung und Anzeige

der aktuellen Tempobegrenzung.

Die Liste (das meiste kostet übrigens Aufpreis) ließe sich seitenweise fortführen, und Mister Spock fände der-

lei Hightech vermutlich ganz normal. Doch entscheidend ist die Frage: Ist der neue 7er nur schlauer, oder fährt er sich auch besser als die Konkurrenz?

Zur Probe aufs Exempel dient uns ein 740i mit allen fahrdynamisch relevanten Extras (Wankausgleich „Dynamic Drive“ plus „Integral-Aktivlenkung“). Seine Geg-

ner heißen Audi A8 4.2 FSI und Mercedes S 450, mithin die härtesten aller Nüsse in diesem Segment.

Erste Erkenntnis: Der BMW ist der Preisgünstigste und zwar gleich um ein paar Tausender (siehe Tabelle Sei-

Jetzt einsteigen und räkeln. Und schon lässt der BMW ahnen, dass wir es mit einer gespaltenen Persönlichkeit zu tun haben. Hinten wirkt er absolut cheftauglich – reichlich Beinraum, bequeme, großzügig bemessene Sitze. Aber vorn umweht die Insassen ein Hauch von Sportlichkeit. Es sitzt sich tief in der Nische, der Wählhebel der Automatik präsentiert sich wieder als Knüppel auf der Mittelkonsole, das Cockpit fahrerorientiert, alles typisch BMW, alles bestens. Schön, dass die Sitzverstellung wieder da ist, wo sie hingehört, noch schön-



Bildschirme verraten uns die inneren Werte der Autos – vom adaptiven Fahrwerk (Audi) über die Bedienungsanleitung mit bewegten Bildern (BMW) bis zur optimalen Sitzeinstellung (Mercedes, von links nach rechts)

Virtuelles Autofahren bei BMW



BMW 740i

ner das neue iDrive-System. Damit dürften auch Novizen schnell zurecht kommen, ein Overkill der vielen Bedienfunktionen bleibt aus. Hinreichend nobel geht es ebenfalls zu, wenn auch nicht nobler als in den beiden Kontrahenten.

Besonders feudal fühlt sich der Passagier in der S-Klasse untergebracht. Auch wegen ihrer Polstermöbel, die Abrahams Schoß den Rang ablaufen. Erhaben die Sitzposition, luftig der Raumeindruck – da fühlt sich der Fahrer wie ein Kapitän auf der Brücke. Zugleich sorgt das iDrive-ähnliche Command-System dafür, dass er alles unter Kontrolle hat. Die Bedienung ist zwar etwas umständlicher als im BMW, aber dafür ist die Bildschirmgrafik spitze. Und die vormals so fummeligen Knöpfe für die Fensterheber ersetzen inzwischen konventionelle Schalter.

### Der A8 ist der Oldie in der Luxusklasse

Rüber in den A8 und siehe da: Audis Feinster ist nicht nur außen kleiner, sondern auch innen. Im Fond geht es eine Idee enger zu, außerdem fehlt es Großgewachsenen an Beinauflage – nicht optimal. Gleiches gilt für das Audi-typische MMI-Bedien-system. Als der A8 vor sechs Jahren herauskam, war es wegweisend, aber inzwischen wirkt es überholt: Zu viele unübersichtliche Tasten und Bedienschritte, kleiner Bildschirm, das geht mittlerweile einfacher. Immer noch auf dem Stand: die Qualität. Wer im Audi sitzt, weiß, wofür er das viele Geld hingeblättert hat. Dennoch: Dass der A8 schon leicht staubt, ist nicht zu übersehen. Aber der Allradler hat ja noch ein Ass im Ärmel, also ab auf die Piste.

Der Herausforderer 740i besitzt zwei angetriebene Räder und zwei Zylinder weniger (den V8 ersetzt ein Sechszylinder-Bi-Turbo mit 326 PS), doch beim Fahrwerk greift BMW tief in die Trickkiste. Alles ist vernetzt, alles kommuniziert, aber der Fahrer kommt bei diesem Computerspiel keinesfalls zu kurz. Im Gegenteil: Die Leichtigkeit und Handlichkeit, mit der sich der Zweitonner dirigieren lässt, straft die Gesetze der Massenträgheit Lügen. Straßenkrümmungen nimmt er aus dem



AUDI A8

Nicht aufregend, aber gediegen: das A8-Cockpit. Das MMI-Bedien-system auf der Mittelkonsole ist allerdings reif für eine Überarbeitung – zu unübersichtlich, nicht mehr ganz up-to-date

Handgelenk, wobei die Hinterradlenkung mit einem netten Kick Nachhilfe leistet. Klasse, zumal im „Sport“- oder „Sport+“-Modus auch mit dem Gaspedal mitge-lenkt werden darf – alles ganz harmlos, schön sanft und höchst vergnüglich.

Da macht es dann auch fast nichts, dass der 7er in Sachen Komfort kleinere Brötchen backt. Nicht, dass er seine Passagiere belästigt würde. Aber vor kleineren Stößen bleiben sie nicht verschont, auch auf der Autobahn. Und an die Ohren

dringen deutliche Abroll-, Wind- und Motorgeräusche. Letztere immer dann, wenn der Sechszylinder sein Bestes gibt. Kraft hat er genug, da braucht es wirklich keinen V8, aber akustisch ist eher Sport als Luxus angesagt. Einwandfrei indessen



Klingt gut, aber verbraucht 0,7 Liter mehr als der Sechszylinder im BMW: Audi V8-Direkteinspritzer



Komfort nach Maß

Prima Klima: Die separate Klimaanlage im Fond kostet 635 Euro extra

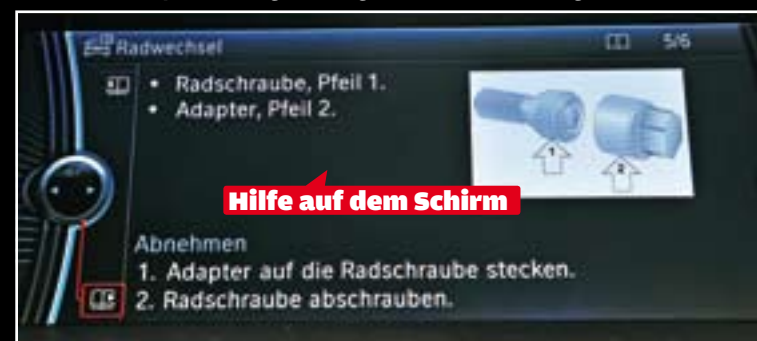


Zurück zu alten Werten: BMW-Cockpit mit fahrerorientierter Mittelkonsole, klassische Wählhebelposition. Neu: perfektioniertes iDrive mit Riesens Bildschirm



Vernetztes Fahrwerk

Vier Programme für alle Fälle, jedes mit einer anderen Mischung von Fahrwerks-elektronik, Dämpferkennung, Lenkung und Antriebssteuerung



Hilfe auf dem Schirm

Nie mehr die Bedienungsanleitung wälzen: Im 7er lassen sich die Erklärungen über ein Stichwortverzeichnis auf dem Bildschirm abrufen

## BMW ist drin!

Alle wollen angeblich den Internetzugang im Auto: BMW macht ihn nun wahr (inklusive Navi für 3850 Euro), und zwar uneingeschränkt. Dazu nutzt das System die sogenannte EDGE-Technik, die flächendeckend ist und besonders schnell sein soll. Bei unserem Versuch funktionierte sie allerdings eher langsam. Als Maus zum Suchen und Anklicken dient der Controller des iDrive.

### Internet im Auto





Fahren auf Luft

Die Luftfederung ist bei der S-Klasse serienmäßig, folglich auch die Niveauregulierung und die variable Bodenfreiheit



Komfort auf Knopfdruck

Luxusflair im Mercedes. Dazu „Aktiv-Multikontur“-Sitze mit Massage, dynamischen Seitenpolstern, variabler Sitzhärte und Klimatisierung. Wohl dem, der hier Platz nehmen darf



die flinken Gangwechsel der geschmeidigen Sechsstufenautomatik. Da vermissen wir nur die Schalt paddel am Lenkrad.

Nach dieser Dynamikvorstellung erinnert unsere luftgefederte S-Klasse schon eher an ein sanftes Ruhekissen. Kurven nimmt sie mannhaft und ohne Beschwerden, aber auch ohne die Eleganz und die Leichtfüßigkeit des BMW. Hier machen sich die zwei Tonnen schon deutlicher bemerkbar. Und Grenzgänger am Steuer müssen sich auf rigide ESP-Zügel gefasst machen.

Das Metier des Mercedes ist das komfortable Reisen. Von der Federung umschmeichelt und unbelästigt vom Lärm des Fahrens, überkommt den S-Klasse-Piloten unweigerlich große Gelassenheit. Und auch im Fond herrscht erholsame

Ruhe – dort ist es im Mercedes am leisesten.

Sicher, wenn es sein muss, geht es mit dem 340 PS starken V8 des S450 heftig voran. Aber bei angemessener Fahrweise gilt: Mit einem Glas Rotwein im Garten zu sitzen ist aufreibender.

Und die Kür des Audi? Keine Frage: Wenn es kritisch wird auf den Straßen, nass und rutschig, dann schlägt seine Stunde, da fährt er seinen Widersachern auf und davon. Gegen den Grip des Allradantriebs ist hier kein Kraut gewachsen.

Ansonsten macht der kraftvoll bollernde 350-PS-V8 Laune, aber sein Leistungsplus verschafft ihm keinen Vorsprung. Auch sonst kann der A8 unterwegs sein Alter nicht verheimlichen. Er federt ruppiger, schaltet nicht ganz so gehobelt, nimmt Kurven nicht so willig und präzise wie der BMW und zeigt beim Fahren insgesamt weniger Finesse.

Kritik auf höchstem Niveau, zugegeben. Aber so geht es eben zu in der Luxusklasse. Da ist nur das Beste gut genug. Und das bietet ab sofort BMW. »

LEASINGANGEBOTE DER HERSTELLER

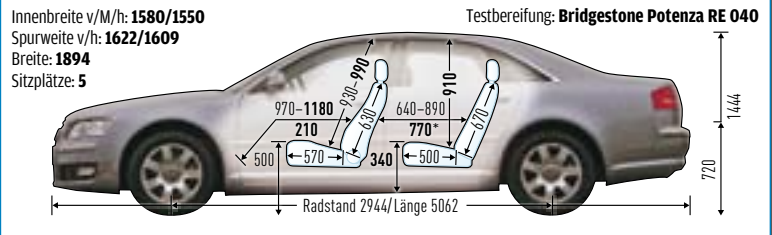
MODELL	Audi	BMW	Mercedes
Basispreis	82 850 Euro	81 110 Euro	84 847 Euro
Leasingsonderzahlung	16 570 Euro	16 222 Euro	16 969 Euro
Monatsrate	904 Euro	851 Euro	1083 Euro
Gesamtkosten	49 114 Euro	46 858 Euro	55 957 Euro

\* Privatleasing (Kilometerleasing), 20 Prozent Leasingsonderzahlung, 36 Monate Laufzeit, 15 000 km jährliche Laufleistung; Monatsraten gerundet; Angaben laut Herstellerbanken, ohne Gewähr



Jeder mit eigenem Profil, der Rest ist reine Geschmacksache: dynamisch gestylter BMW, wuchtiger Mercedes, dezenter Audi

**ABMESSUNGEN in Millimetern**



Die fett gedruckten Angaben werden bewertet \* Norm bei 1 m Beinfreiheit vorn

FAHRZEUGDATEN	AUDI	BMW	MERCEDES
Motor Bauart/Zylinder/ Einbaulage	V8, vorn längs	Sechszylinder, Bi-Turbo vorn längs	V8, vorn längs
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/4
Nockenwellenantrieb	Kette	Kette	Kette
Hubraum	4163 cm³	2979 cm³	4663 cm³
KW(PS) bei U/min	257 (350)/6800	240 (326)/5800	250 (340)/6000
Nm bei U/min	440/3500	450/1500	460/2700
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h	250 km/h	250 km/h
Getriebe	6-Stufen-Automatik	6-Stufen-Automatik	7-Stufen-Automatik
Antrieb	Allradantrieb	Hinterradantrieb	Hinterradantrieb
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	255/45 R 18 Y	245/45-275/40 R 19 Y	255/40-275/40 R 19 Y
Radgröße	8,5 x 18"	8,5-9,5 x 19"	8,5-9,5 x 19"
Abgas CO <sub>2</sub>	259 g/km	232 g/km	272 g/km
Verbrauch*	15,7/8,2/10,9 l	13,8/7,6/9,9 l	16,7/8,3/11,4 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	90 l/Super plus	82 l/Super plus	90 l/Super
Vorbeifahrgeräusch	70 dB (A)	69 dB (A)	72 dB (A)
Anhängelast geb./ungebr.	2300/750 kg	2100/750 kg	2100/750 kg
Kofferraumvolumen	500 l	500 l	560 l

\*innerorts/außerorts/gesamt auf 100 km

KOSTEN/GARANTIEN	AUDI	BMW	MERCEDES
Abgasnorm	Euro 4	Euro 5	Euro 4
Steuer pro Jahr	283 €	202 €	317 €
Typklassen HPF/VK/TK	22/27/29	22/29/28	22/30/31
Werkstattintervalle	nach Anzeige/2 Jahre	nach Anzeige/2 Jahre	25000 km/1 Jahr
Wartungskosten von/bis	400/650 €	350/700 €	360/650 €
Garantie/Gewährleistung	Garantie	Gewährleistung	Garantie
Technik/km-Begrenzung	2 Jahre/ohne	2 Jahre/ohne	2 Jahre/ohne
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre	30 Jahre
Mobilitätsgarantie	unbegrenzt	5 Jahre	30 Jahre

MESSWERTE	AUDI	BMW	MERCEDES
Beschleunigung 0-50 km/h	2,4 s	2,3 s	2,5 s
0-100 km/h	6,5 s	6,1 s	6,1 s
0-130 km/h	10,3 s	9,5 s	9,6 s
Zwischenspur 60-100 km/h	3,5 s	3,1 s	3,1 s
80-120 km/h	4,1 s	3,9 s	4,0 s
Leergewicht/Zuladung	1908/492 kg	1972/533 kg	1988/557 kg
Gewichtsverteilung v./h.	58/42%	51/49%	53/47%
Wendekreis links/rechts	12,1/12,5 m	12,0/12,1 m	11,7/11,8 m
Bremsweg aus 100 km/h kalt	36,7 m	36,8 m	37,2 m
aus 100 km/h warm	36,8 m	37,1 m	38,4 m
Innengeräusch bei 50 km/h	55 dB (A)	56 dB (A)	54 dB (A)
bei 100 km/h	64 dB (A)	63 dB (A)	62 dB (A)
bei 130 km/h	67 dB (A)	67 dB (A)	67 dB (A)
Testverbrauch - CO <sub>2</sub>	12,4 l SP - 288 g/km	11,7 l SP - 272 g/km	12,7 l S - 295 g/km
Reichweite	720 km	690 km	690 km

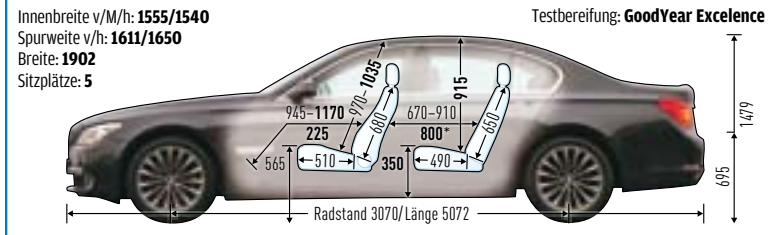
Am meisten Platz bieten BMW und Mercedes (Mitte, rechts), im Audi ist es nicht ganz so komfortabel. Noch mehr gibt es in den jeweiligen Langversionen



PREISE/AUSSTATTUNG	AUDI A8 4.2 FSI	BMW 740I	MERCEDES S450
Nachtsichtsystem	N	2200 €	1809 €
TV-Empfang	1280 €	4130 €****	1214 €
Sitzheizung vorn/hinten	410/410 €	440/440 €	464/464 €
Xenon-Licht	S	S	1660€
elektr. Sitzverstellung	S	S	S
Navigationssystem	2280 €	2900 €	2154 €
Metallclackierung	1025 €	1080 €	1142 €
Preis	<b>82 850 €*</b>	<b>81 110 €**</b>	<b>84 847 €***</b>

S= Serie, N= nicht lieferbar; \*inkl. 1950 € für 18-Zoll-Bereifung; \*\* inkl. 19-Zoll-Bereifung, Dynamic Drive und Integral-Aktivlenkung für zusammen 5610 €; \*\*\*inkl. 2618 € für 19-Zoll-Bereifung; \*\*\*\*Paketpreis

**ABMESSUNGEN in Millimetern**



Die fett gedruckten Angaben werden bewertet \* Norm bei 1 m Beinfreiheit vorn

**WERTUNGEN**

	PUNKTE MAX.	BMW	MERCEDES	AUDI
<b>KAROSSERIE</b>				
Platzangebot vorn	15	12	15	12
Platzangebot hinten	10	10	10	8
Raumgefühl	10	8	9	7
Kofferraum	15	11	14	11
Zuladung	5	5	5	4
Anhängelast	5	3	3	4
Übersichtlichkeit	5	4	4	3
Qualitätseindruck	15	13	14	13
Sicherheitsausstattung	20	15	15	14
<b>Zwischenergebnis</b>	<b>100</b>	<b>81</b>	<b>89</b>	<b>76</b>
<b>ANTRIEB</b>				
Beschleunigung	10	8	8	7
Höchstgeschwindigkeit	5	5	5	5
Zwischenspur	10	9	9	8
Laufkultur	10	7	10	8
Drehfreude/Ansprechen	5	5	3	4
Getriebe	15	13	10	11
Testverbrauch	25	7	6	5
Reichweite	5	2	2	2
Umwelt*	15	11	7	8
<b>Zwischenergebnis</b>	<b>100</b>	<b>67</b>	<b>60</b>	<b>58</b>

\*CO<sub>2</sub>-Ausstoß, Außengeräusch, Leergewicht

KOMFORT	BMW	MERCEDES	AUDI	
Federung	20	15	18	13
Sitze vorn/Einstieg	15	15	15	13
Sitze hinten/Einstieg	10	9	10	7
Innengeräusch	5	2	3	2
Geräuscheindruck	10	8	10	9
Komfortausstattung	15	7	6	6
Technik-Optionen	5	5	2	3
Bedienbarkeit	10	9	9	7
Klimatisierung	10	7	7	7
<b>Zwischenergebnis</b>	<b>100</b>	<b>77</b>	<b>80</b>	<b>67</b>

FAHRDYNAMIK	BMW	MERCEDES	AUDI	
Fahrsicherheit	20	18	17	18
Elektronische Fahrhilfen	10	10	8	9
Geradeauslauf	5	4	4	5
Agilität	15	13	11	12
Lenkung	15	14	11	11
Bremsweg	20	14	12	14
Traktion	10	7	7	10
Wendekreis	5	2	3	2
<b>Zwischenergebnis</b>	<b>100</b>	<b>82</b>	<b>73</b>	<b>81</b>
<b>TESTWERTUNG</b>	<b>400</b>	<b>307</b>	<b>302</b>	<b>282</b>

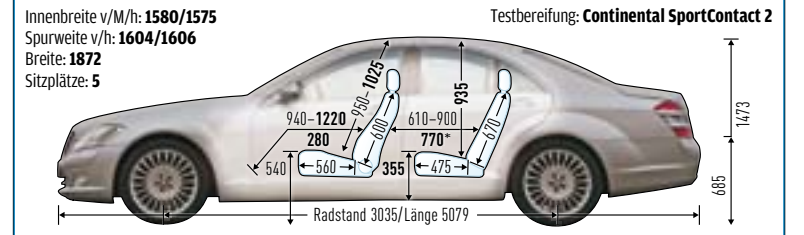
KOSTEN	BMW	MERCEDES	AUDI	
Preis	40	18	15	17
Wiederverkauf*	15	8	14	8
Steuer/Versicherung	10	7	6	9
Wartung	10	10	5	8
Garantie	15	5	8	7
Leasing	5	5	1	3
Aufpreisgestaltung	5	4	3	4
<b>Zwischenergebnis</b>	<b>100</b>	<b>57</b>	<b>52</b>	<b>56</b>

**PLATZIERUNG**

**Preis-Leistungs-Sieger**

\*ermittelt von Bähr & Fess Forecasts/Saarbrücken

**ABMESSUNGEN in Millimetern**



Die fett gedruckten Angaben werden bewertet \* Norm bei 1 m Beinfreiheit vorn

**LUSTFAKTOR Hier geht es um Geschmack - die Wertung geht nicht in das Gesamturteil ein**

	AUDI	BMW	MERCEDES
<b>KATEGORIE</b>			
Design	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
Temperament	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
Handling	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
Wellness	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
Image	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
<b>GESAMT</b>	<b>★★★★☆</b>	<b>★★★★☆</b>	<b>★★★★☆</b>



Die Lust am Luxus bedienen alle drei Kandidaten zur Genüge. Allerdings mit unterschiedlichem Akzent: Beim BMW ist es das Handling, die fahrdynamische Brillanz, was unser Herz erfreut. Beim Mercedes das Wolke-Sieben-Gefühl, das wir unter „Wellness“ einordnen. Der Audi? Nirgends überragend, aber immer noch sehr bekömmlich. Sportliches Temperament ist die Sache dieser Autos naturgemäß nicht - wer das von den Zweittonen-Limousinen verlangt, ist auf dem falschen Dampfer. Wohl aber Image: Bei einem 80 000-Euro-Gefährt darf der Eigner erwarten, dass ihm der Hotelportier die Tür aufreißt, und er den Respekt der Mitbürger genießt. Diese Rechnung dürfte bei der S-Klasse noch am wahrschein-

lichsten aufgehen, auch wenn mit abfälligen Reaktionen aus der Ecke der Neidhämmer bei dieser Kategorie immer zu rechnen ist. Design? Sagen wir es so: Anbetungswürdig schön findet die Redaktion keinen dieser Oberklassler. Beim stattlichen Mercedes stören die dicken Backen, beim gestreckten BMW stoßen sich einige an der Nase, und am eher schlichten Audi sorgt der Riesengrill vereinzelt für Ablehnung. Und was denken Sie? Schreiben Sie an [redaktion@autobild.de](mailto:redaktion@autobild.de)

**PLATZIERUNG**



**1 364 PUNKTE**  
**BMW 740i**  
BMW hat beim 7er fast alles richtig gemacht: tolles Handling, reichlich Komfortfeatures, Hightech ohne Ende. Vielsparsamer aber ist er nicht



**2 354 PUNKTE**  
**Mercedes S 450**  
Wenn es ums Wohlbefinden geht, ist die S-Klasse immer noch erste Sahne. Nachteile: teuer und vergleichsweise schwerfällig



**3 338 PUNKTE**  
**Audi A8 4.2 FSI**  
Viel fehlt dem A8 nicht, aber Komfort ist nicht seine stärkste Seite. Spitze: die Allradtraktion. Gut zu wissen: Im Herbst 2009 kommt der Neue

**FAZIT**

Der neue 7er ist nun wieder ein echter BMW: fahraktiv, leichtfüßig, technisch mit allen Wassern gewaschen und dazu mit einer ausreichenden Dosis Luxus-klassekomfort gesegnet. Wer es lieber ruhiger und

noch bequemer hätte, liegt bei der S-Klasse richtig - ein echter Mercedes eben. Und der Audi? Schon ein wenig verstaubt, wen wundert's bei sechs Jahren auf dem Buckel.

Redakteur Wolfgang König

