

PRODUKT-INFORMATIONEN
FÜR DIE MERCEDES-BENZ
VERTRIEBS-ORGANISATION

DEZEMBER 1994

IM VERGLEICH



Die S-Klasse von Mercedes-Benz und die neue Siebener Reihe von BMW.



Für einen BMW eher durchzugsschwach – die Siebener, die ersten Monate.

Seit 11. 6. dieses Jahres gibt es sie zu kaufen – die neuen 7er BMW. Der Start ist weder gut noch schlecht. Jedoch auf keinen Fall so, wie ihn sich die Manager in München vorgestellt hatten.

Die Presse schließt sich unserer Meinung an: Der Neue hat wenig, was man nicht schon kennt. Er tut sich schwer, Interesse wachzuhalten.

Trotzdem, seit Juni 94 steigen die Zulassungszahlen: Verglichen mit dem gleichen Monat des Vorjahres, werden im Durchschnitt etwa doppelt so viele Fahrzeuge mit der Nummer 7 zugelassen.

Faktum jedenfalls ist zweierlei: Zum einen sind in den ersten Monaten immer auch Händlerzulassungen enthalten. Das läßt den Start kraftvoller erscheinen, als er eigentlich ist. Zum anderen ist schon jetzt abzulesen, daß – wenn überhaupt – die Siebener nur schleppend in die Gänge kommen. Ein wirklicher deutlicher Zulassungsschub, wie er erfahrungsgemäß bei jedem neuen Modell zu erwarten ist, steht noch aus.

Kommen die Siebener auf dem deutschen Markt eher behäbig aus den Startlöchern, so fällt es ihnen auf den internationalen Märkten in West-

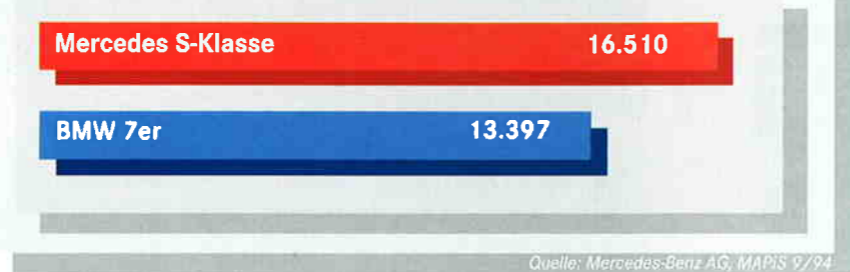
Aktueller Zulassungsvergleich: Januar - September 1994 in DEUTSCHLAND

Mercedes-Benz S-Klasse/BMW 7er



Aktueller Zulassungsvergleich: Januar - September 1994 in WESTEUROPA

Mercedes-Benz S-Klasse/BMW 7er



europa noch einmal merklich schwerer, auf Touren zu kommen.

Weiterhin hält die S-Klasse ihren führenden Rang im Segment – in Westeuropa wurden bis Ende September

94 16.510 Fahrzeuge der S-Klasse zugelassen. Dagegen stehen 13.397 (neue und „alte“) Siebener von BMW für den gleichen Zeitraum.

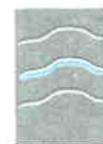
Auch in Deutschland ist der Siebener von BMW näher an die S-Klasse in absoluten Zulassungszahlen herangekommen – jedoch auch auf dem inländischen Markt sind die Fahrzeuge der S-Klasse nach wie vor weit mehr gefragt als der Wettbewerber aus München. Siebener BMW wurden bis September 9.443 zum Straßenverkehr angemeldet, Fahrzeuge der S-Klasse hingegen waren es 10.986. Vom Ziel, das man sich bei BMW noch zur Vorstellung der Reihe im ersten Quartal des Jahres machte, ist man weit entfernt. Die Erwartung ging dahin, „sicher noch einige 10.000 Fahrzeuge mehr abzusetzen“ als mit dem Vorgänger.

Die druckfrischen Zulassungszahlen „Oktober 94“ liegen vor (ams 25/94):



Die Oberklasse entdeckt die neuen automobilen Werte.

► Seite 4–5



Wie man eine 2-Milliarden-Investition unter einem alten Auto versteckt.

► Seite 6–7



Der BMW zeigt gern, was er hat, die S-Klasse, was sie kann.

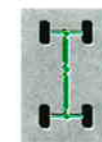
Weil der Mensch beim Fahren sitzt.

► Seite 8–11



Die kürzeste Reihe der Welt, sie endet nach drei Motoren.

► Seite 12–13



Vom sanften Gleiten und anderen Errungenschaften der Fahrkultur.

► Seite 14–15



Was ein bißchen mehr wert ist, darf auch ein bißchen teurer sein. Der Stoff, aus dem bei Mercedes-Benz die Oberklasse ist.

► Seite 16–19



3.600 Testfahrer bewähren sich im Klassenkampf.

► Seite 20–23



Es war schon immer etwas teurer, einer Oberklasse anzugehören.

► Seite 24–25



Die Seite mit den meisten Sonderwünschen und einem eigenen Satellitenprogramm.

► Seite 26–27



Über kurz oder lang die kürzeste Reihe der Welt.

► Seite 28–29



Die komplette BMW 7er Reihe auf einen Blick.

► Seite 30–31

Im Oktober wurden schon wieder weniger BMW Siebener zugelassen als in den Monaten davor – 1.053 Fahrzeuge im Oktober, nach 1.588 im September und 1.800 im August. Es scheint, als käme der Absatz schon wieder ins Stocken, noch ehe er richtig in Fahrt kam.

Die Fachpresse faßt das „Phänomen Siebener“ vermutlich treffend zusammen: in ein allgemeines Bedauern darüber, daß sich der neue Siebener so „bescheiden“ gibt. „Der neue Siebener ist sachlich . . .“ bietet aber zu seinem Vorgänger kaum optische Kauf-mich-Reize“, stellt deshalb ADAC motorwelt (8/94) kurz und bündig fest.

BMW-Fahrer, die zu 33,4% Styling als entscheidendes Kaufkriterium angeben und denen neue, ungesehene Optik wichtiger ist als alles, antworten auf den Newcomer mit Zurückhaltung.

Da die Klientel von BMW generell progressiv eingestellt ist, wird es der konservativ verpackte Neuling schwer haben, in der geplanten Menge begeisterte Käufer zu finden.



In der Oberklasse gelten besondere Maßstäbe – Form follows Klasse.



„Der Neid muß es Mercedes lassen: Wurde die S-Klasse ob ihres Kingsize-Formats und ihres Übergewichts allseits gescholten, als Transportmittel der ersten Klasse setzte sie Maßstäbe. So sieht es bis jetzt auch die Kundschaft. In der Oberklasse kauft sie – nach anfänglichem Zögern – wieder das, was sie schon immer kauft: vorwiegend Mercedes.“ ams (15/94).

Allein durch seine Präsenz hat der neue BMW die Design-Debatte in der Oberklasse wieder belebt und um den wesentlichen Aspekt bereichert:

Es wird wahrgenommen und akzeptiert, daß ein Fahrzeug dieser Klasse sicher auch – häufig auch hauptsächlich – deshalb gefahren wird, weil es etwas repräsentiert. Ein Design, wie es für die S-Klasse gefunden wurde, wird diesem Anspruch in der Mercedes-Benz eigenen, markanten Gestaltung gerecht.

BMW hat die andere mögliche Position bezogen: ein Fahrzeug der Oberklasse zum Preis der höchsten Klasse, das sich in den Formaten der Mittelklasse tarnt.

Understatement, richtig eingesetzt, wird honoriert. Wird es jedoch überstrapaziert, verschwindet sein Reiz. Die Strategie der Bayern ging zumindest bis vor kurzem bei Fachjournalisten auf. Nun, da der direkte Vergleich erfahrbar ist, formiert sich die Gruppe derer, die es dem neuen 7er als Manko anlasten, daß er zuwenig „hermacht“.

Nachweislich nicht auf geht das Kalkül der BMW-Planer. Die Verkaufszahlen sprechen nicht für den 7er, wohl aber für die S-Klasse. Obwohl „Status“ und „Repräsentation“ selten

unter den entscheidenden Kaufmotiven genannt werden, scheinen sie wichtiges Entscheidungskriterium zu sein. Vor allem, wenn sie vermißt werden.

„Am Volant sitzt Daniel Schmidt, ein Mann mit dem Diplom der Rolls-Royce-Chauffeurschule . . . : „Der Mercedes ist das klassische Chauffeurauto, groß, hoch, würdevoll.“ ADAC Spezial '94.



Tatsächlich ist es BMW gelungen, einen neuen 7er perfekt unter einem alten 7er zu verstecken.

Es ist eine Binsenweisheit, aber offensichtlich wird sie ab und an nicht ernst genommen: Ein neues Produkt braucht einen deutlichen Neuigkeitswert, sonst ist es für Käufer uninteressant. So macht BMW vermutlich gerade die Erfahrung, daß man Neuheiten sehen muß, um sie zu erkennen.

Mehr als 2 Milliarden Mark hat man nach eigenen Angaben in die neue 7er Reihe investiert. Man hätte etwas mehr Augenmerk auf das Äußere richten müssen, um den gewünschten Erfolg bei den eigenen Fahrern zu haben.

Zu sehr ist gerade das neue Design zu einer Aktualisierung, einem Facelifting des alten Stylings geraten. Man braucht schon Insiderkenntnisse, will man auf Anhieb zwischen dem Neuen und dem Vorgänger unterscheiden.

„Wenn der Siebener sprechen könnte, würde er sagen: ‚Hey, ich bin ein völlig neues Auto, ohne daß es einer merkt.‘“ ADAC Spezial '94.

Hingegen finden die Überarbeitungen an der S-Klasse allgemein Beachtung und Wohlwollen. Sie sind mit dem Augenmaß vorgenommen, das eigentlich BMW in der neuen Werbung für sein Prunkstück reklamiert.

„Minimale Änderungen an Kühlergrill, Stoßstange, Heck und Seitenlinien lassen die S-Klasse jetzt nicht mehr so wuchtig erscheinen.“ ADAC Spezial '94.

Wenn man sich dies alles vor Augen führt, wird bewußt, daß das Design der S-Klasse auf seine Art die progressivere – weil konsequentere – Erscheinung ist.

Das Fahrzeug erscheint heute optisch leichter, wohlproportioniert und dynamischer. Das bewirken neugestaltete Stoßfänger vorne und hinten; die schlankere Linienführung entsteht



▲ Insider erkennen den neuen Siebener an der noch einmal gestauchten Doppelniere und der neuen Optik der Scheinwerfer. Sonst bleibt vieles beim alten.



▲ Durch die Überarbeitung gewonnen hat die S-Klasse. Von allen Seiten erscheint sie dynamischer und tiefer.



▲ Auch Tiefstapeln will gelernt sein: Das Heck erscheint zu wuchtig im Vergleich zur gestauchten Frontpartie.



▲ Die S-Klasse: sehen und gesehen werden.



▲ Der BMW: unzureichend gebändigte Lichtflut.



▲ In der S-Klasse: Auch bei schlechtem Wetter gute Seitensicht. Der Außenspiegel hält Spritz- und Schmutzwasser fern. Schlechtere Aussichten hingegen bei den Siebenern.



▲ Kräftige Türgriffe für alle Fälle an der S-Klasse. Trotz massiver Kritik: die BMW-„Türfallen“ auch beim neuen 7er.



durch den harmonisierten, horizontal gegliederten Seitenschutz. Die Absenkung der Karosserie um 20 Millimeter tut ein übriges, um das Fahrzeug weniger massig erscheinen zu lassen.

Die Front gewinnt durch neue Scheinwerfer. Abblend- und Fernlicht sind nun eine breite, gestreckte Einheit. Die ungetönten Blinker verbreitern die Optik der Lichtanlage zusätzlich und flachen die Frontpartie ab. Wesentlicher Faktor der neuen Harmonie in der S-Klasse ist jedoch das Heck. Es wurde der neuen Optik angepaßt und liegt nun deutlich tiefer und breiter. Diese Harmonie von Front und Heck läßt der neue 7er vermissen. Im Verhältnis zur Front wirkt das Heck zu mächtig.

Dabei bleibt die S-Klasse das, was ihren Erfolg begründet: ein stattliches Fahrzeug. Und auf den ersten Blick wie auch in jedem Detail ein Mercedes.

Details fallen in der Oberklasse bei BMW auf, allerdings störend. Wesentliche Funktionen müssen sich in das Gestaltungskorsett einzwängen. Schon häufig bemängelt und auch im neuen BMW ein Kritikpunkt – die Türgriffe. Schick integriert, aber gemeine Fallen für lange Fingernägel, und, was gravierender ist: Im Fall eines seitlichen Aufpralls ist nicht mehr sichergestellt, daß sich eine BMW-Tür ohne technische Hilfsmittel öffnen läßt.

Die Außenspiegel haben in der S-Klasse eine zweite, wichtige Aufgabe, nämlich die Seitenscheiben frei von Schmutz und Spritzwasser zu halten. Die des BMW erfüllen diese für die Sicherheit unverzichtbare Aufgabe nur im Ansatz.

„So haben sich die Stylisten des neuen 7ers sehr behutsam an die Renovierung für 1994 gemacht. Man kann auch sagen, zaghaft.“ FAZ 18. 10. 1994

In der S-Klasse ist „Übersicht“ das Maß aller Dinge, im BMW wird daraus ein Überangebot.

Im Inneren der beiden Oberklasse-Kandidaten BMW und Mercedes-Benz treffen zwei Auto-Weltanschauungen aufeinander. Es geht darum, wie ein Fahrzeug der Oberklasse für den Fahrer am dienlichsten ist.

Dem S-Klasse-Fahrer versucht man soviel wie möglich abzunehmen. Grundsätzlich heißt es für die S-Klasse wie für jedes Fahrzeug von Mercedes-Benz: „Weniger ist mehr.“ Nur was wirklich für das sichere Fahren wichtig ist, wird zum Informations- und Funktionsangebot.

Dem BMW-Fahrer bietet man an, soviel wie möglich im Griff und unter Kontrolle zu haben. Man glaubt, daß viel viel hilft. Wobei allen Experten klar ist, daß der Fahrer nur eine reduzierte Anzahl von Informationen wahrnehmen, auswerten und verarbeiten kann – bei BMW scheint dieses Maß ausgeschöpft. Zum Beispiel summieren sich allein die Bedienelemente im BMW M5 auf 98 – der Mercedes E 500 begnügt sich mit 63. *ams 17/94*

So ist in der Oberklasse der BMW fragwürdiger „Sieger nach Knöpfen“. ADAC motorwelt (8/94) findet deshalb auch, „daß es zu weit geht, wenn das Lenkrad im BMW neben der primären Aufgabe auch noch Tastatur für Radio, Tempomat und Telefon ist“.

Dies hat bei BMW Methode: Typische BMW-Fahrer möchten kontinuierlich beschäftigt sein. Nicht grundlos geben 90% aller BMW-Fahrer an, daß sie bevorzugt selbst fahren. Die Freude am Fahren, die BMW proklamiert, beinhaltet auch die Freude am Kontrollieren, Schalten und Walten.

„Diese Autos verfügen über etwa so viel Schalter, Hebel und Schieber, wie zur Steuerung eines Atomkraftwerkes nötig sind.“ *ams 14/94.*



▲ Logische Funktionsgruppen bei Mercedes-Benz.



▲ Das Angebot der Bedienelemente – auf das Notwendige reduziert.



▲ Eindeutig nach Bedeutung strukturiert – die Instrumentierung.



▲ Alles Licht auf einen Griff – ein einziger Drehschalter in der S-Klasse.



▲ Vorbildlich in der S-Klasse: die Fußfeststellbremse mit akustischer Warnung.

Bei der S-Klasse reduziert sich das Bedienungs- und Informationsangebot. Informations- und Bedienelemente folgen einem strengen Ordnungsprinzip: Was für das Fahren wesentlich ist oder was am häufigsten gebraucht wird, kommt dem Fahrer am weitesten entgegen: Wichtiges wird wirklich wichtig gemacht. Zum Beispiel die Instrumentierung: Geschwindigkeit ist die Grundinformation, der Geschwindigkeitsanzeiger ist deshalb das zentrale, analoge, große Instrument. Im BMW konkurrieren an gleicher Stelle Geschwindigkeit und Drehzahl.

Ein Mercedes ist so konzipiert, daß sich ein Fahrer intuitiv richtig verhält – der neue Siebener von BMW hat seine Eigenheiten. „BMW 740i: Die Zahl der im Lenkrad untergebrachten Tasten nähert sich der zumutbaren Grenze. Von der Logik her gehören die Schalter für EDS und ASC zum Antriebsstrang, also in die Mittelkonsole. Statt dessen ist dort wenig griffgünstig der Warnblinker untergebracht.“ *ams 17/94.*

Nach eigenen Aussagen hat BMW sein Cockpit dahingehend optimiert, daß der Fahrer während der Fahrt „keine Sekunde gezwungen ist, die Hände vom Lenkrad zu nehmen oder den Blick von der Straße zu wenden“. Abgesehen davon, daß dies auch im neuen BMW nicht der Fall sein kann – man fragt sich, ob das mit den Bedürfnissen in der Oberklasse in Einklang zu bringen ist.



▲ Drehschalter wie in der S-Klasse nun auch bei BMW. Jedoch, nicht die einfach gute Lösung, sondern die zweifach komplizierte.



▲ Die Lichtdrehschalter sind zu klein, das Lenkrad verdeckt sie teilweise.



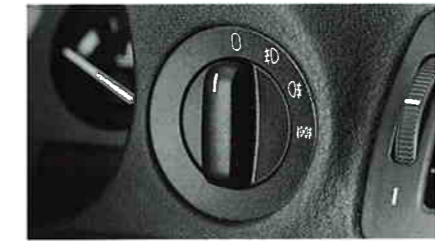
▲ Um die Flut der Tasten wieder einzudämmen, bedient sich BMW eines Tricks: Ein Teil der Bedienelemente für das Radio verschwindet hinter einer Blende.



▲ Der Tempomat am Lenkrad ist nur aktiv, wenn der „Hauptschalter“ in der Armaturentafel eingeschaltet wurde.



▲ Geschwindigkeit konkurriert mit Drehzahl. Die Digitalanzeigen: unangenehm schnell und zu rot.



▲ Gut nachempfunden: die Mercedes-Fußfeststellbremse im BMW, leider ohne akustische Warnung.

Drei gute Sitzgelegenheiten ersetzen nicht den Chefsessel.



Die 7er Reihe stellt 3 Sitze zur Wahl, die S-Klasse überzeugt mit einem.

Der S-Klasse-Sitz ist so konstruiert, daß er optimale Federungs- und Dämpfungseigenschaften hat. Die Druckverteilung und der Seitenhalt sind sorgsam abgestimmt. Auf Klimakomfort und Haltbarkeit wurde größter Wert gelegt – in der S-Klasse sitzt man bequemst, auf traditionellem Stahlfederkern. Darin sind Dämpfungselemente aus PUR-Schaum eingefügt. In Verbindung mit der Gummihaarmatte ergibt sich der optimale Klima- und Dämpfungskomfort.

Speziell in den Fahrersitz sind serienmäßig Lendenstützen aufgenommen. Sie stabilisieren als Luftkammern und werden mit einem Druckregler nach Bedarf feinjustiert.

Weitgehende Bedürfnisse der Insassen erfüllt die Multikonturlehne. Sie ist Teil der Sonderausstattung und entspricht orthopädischen Anforderungen: Sowohl die Kontur als auch die Oberflächenhärte der Lehne werden mittels mehrerer Druckregler form- und paßgenau justiert. 4 weitere Luftkammern in der Lehnenmittelebene stabilisieren in Längsrichtung. Die Kontur der Querrichtung bestimmen langgestreckte ausgebildete Luftkammern. Der Betätigungsschalter ist – funktionsgerecht – seitlich am Sitzkissen außen angebracht.

Die mechanische Sitzeinstellung für den Fahrersitz erfolgt nicht mehr über eine schiefe Ebene, sondern ohne gleichzeitige Änderung der Stellung in Längsrichtung. Die übrigen Einstellungen (Längs-, Lehnen- und Kopfstützeinstellung) besorgt ein beidseitiger Doppelkonus-Exzenter exakt. Die elektrische Variante hat darüber hinaus Sitz-, Lenkrad- und Spiegelmemory in 3 programmierbaren Positionen.



▲ In ein Fahrzeug der S-Klasse steigt man ein, in den neuen 7er setzt man sich.



▲ Wenn Kopfstützen den freien Blick nach hinten stören, sind sie in der S-Klasse serienmäßig von vorne abklappbar.



▲ Im Mercedes-Benz sitzt man traditionell gut gepolstert: auf Stahlfederkern und Mehrschichtenaufgabe.



▲ Die Funktionen der Sitzeinstellung in der S-Klasse: auf einen Blick zu erfassen und selbst erklärend.

Der Betätigungsschalter ist formal der Einstellfunktion nachempfunden und damit selbsterklärend. (Mehr dazu – auch zu den Sitzen – in „Produkt-Vorteile“ der S-Klasse 2/91.)

In der 7er Reihe deckt BMW dieses Spektrum der Möglichkeiten mit drei Varianten ab: einem Basissitz, den es auch elektrisch verstellbar gibt, einem elektrisch justierbaren Komfortsitz und dem Topmodell, einem ebenfalls elektrisch einstellbaren Kontursitz.

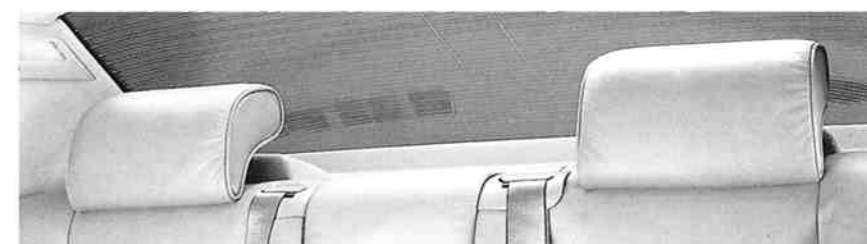
Jedoch fehlt allen 3 Sitzen die nötige Sitztiefe – die Oberschenkelaufgabe ist schon für normal große Fahrer zu kurz geraten. Ermüdungen und Verkrampfungen sind die Folge. Auch die variable Oberschenkelaufgabe (Sonderausstattung) schafft keine Abhilfe – sie berücksichtigt nur ungenügend den vorderen Bereich.



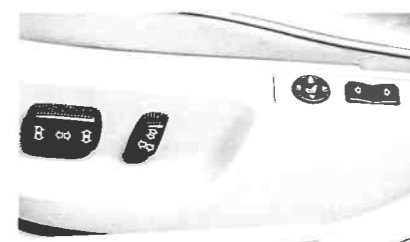
▲ Hinter einem gefälligen Äußeren verbirgt sich eine Rahmenkonstruktion und Mehrzonen-Schaumtechnik, weniger aufwendig als bei Mercedes-Benz.



▲ Mit 63° ist der Öffnungswinkel in das Luxusgefährt aus dem Hause BMW etwas zu knapp geraten.



▲ Handarbeit ist angesagt, wenn die Kopfstützen im Fond den freien Blick stören.



▲ Die Sitzsteuerung im BMW. In aller Regel ist sie „blind“ zu bedienen, wenn man herausgefunden hat, was welche Taste bewirkt.

Die elektrische Sitzeinstellung muß im BMW erfüllt werden. Sie ist für den Bediener „unsichtbar“ seitlich in die Sitzbasis eingelassen. Zu verstellen sind: Länge, Höhe, Lehnenneigung und Kopfstütze.

Die Bedienelemente der Lordosenstütze sind als Rundschalter ausgelegt und ebenfalls seitlich am Sitz angeordnet.

Anders als die Modelle der S-Klasse haben die 7er eine geteilte Rückenlehne, die separat zu verstellen ist – das gleicht den Mangel an Sitztiefe

etwas aus. Jedoch auch hier ist die Anordnung des Bedienungsschalters am Sitz außen nicht „besitzerfreundlich“ gelöst.

Welchen Sitz auch immer man wählt – die Kopfstützen im Fond des Siebener sind in den Achtzylinder-Modellen nicht von vorne abklappbar und nur mühsam aufstellbar. Eine elektrische Kopfstützenbetätigung wird nur als Sonderausstattung angeboten.

Wo die S-Klasse mit mehrschichtigem, atmungsaktivem Aufbau auf Stahlfederkern überzeugt, begnügt sich das Topmodell bei BMW mit einer Rahmenkonstruktion und einer Aufpolsterung in Mehrzonen-Schaumtechnik.

Probesitzen im Siebener, der erste Eindruck: Man sitzt angenehm weich. Über kurz oder lang jedoch fehlt der Halt, und das eingeschränkte Klimatisierungsvermögen der Aufpolsterung macht sich störend bemerkbar.

Die Qual der Motorenwahl hält BMW in engen Grenzen.



Vielleicht scheint es nicht fair, die breite Motorenpalette der S-Klasse den beiden Achtzylindermaschinen und einem Zwölfzylinder der 7er Reihe gegenüberzustellen, aber dies ist der Stand der Dinge.

BMW deckt mit 730i und 740i den wesentlichen Teil der Nachfrage nach dem 7er ab. Der 750i wurde in der Vergangenheit nur zu 15% geordert.

Eine komplette Motorenpalette bereitzustellen wie in der S-Klasse wird derzeit nur vage angedacht. Vermissen wird man in der BMW-Gemeinde sicher ein Diesellagerat. In der Oberklasse mit dem Stern wird nahezu jedes dritte Fahrzeug mit dem Turbodiesel bestückt.

Auch der Sechszylinder ist ersatzlos gestrichen – ein vordergründig kluger Schachzug von BMW: den preiswertesten 7er einfach aus dem Programm zu nehmen und so die Kunden zum hochwertigeren Fahrzeug zu „überreden“. Möglich, daß es auch zum Bumerang wird – die gute Presse des S 320 in jüngster Zeit, die einen Stimmungsumschwung zum maßvolleren Motor bekräftigt, deutet darauf hin.

Die Auslegung bei BMW ist markenspezifisch. Im Sound wie in der Leistungsentfaltung. Im unteren Drehzahlbereich bis etwa 3.000/min sind die Laufgeräusche verhalten, im oberen Bereich erklingt entsprechend der Tourenzahl der typische, so gewollte BMW-Sound.

Vergleich verfügbare Motorenvarianten

Motor	BMW 7er Reihe	MB S-Klasse
6 Zylinder	/	S 280 S 320
8 Zylinder	730i 740i	S 420 S 500
12 Zylinder	750i	S 600
Turbodiesel	/	S 350 TD

▲ Für die spezielleren Wünsche hat BMW kein adäquates Motorenangebot.

Generell ist die Kraftentfaltung bei den Motoren von BMW spitzer auf ein Optimum zugeschnitten. Die Triebwerke in der S-Klasse sind auf stetige Kraftentfaltung ausgelegt. Im unteren Bereich ist die Kraftentfaltung im Vergleich zum entsprechenden Modell der S-Klasse etwas träger – trotz mehr Gewicht und einiger Kilowatt weniger Höchstleistung.

Die 3-Liter-Maschine wird deshalb nicht unbedingt als die ideale Motorisierung für den 7er gesehen. Es sei denn, er wird entsprechend höfentlich gefahren; bis 3.500/min tut sich in den hohen Gängen nicht viel – es sollte häufig geschaltet werden. „Diese Charakteristik erscheint in einer so konsequent auf Komfort getrimmten Luxuslimousine fehl am Platz ...“ am 14/94.



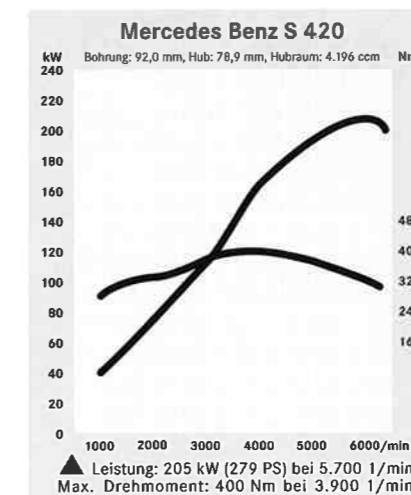
▲ Die bewährte V8-Maschine im S 420. Stark in der Leistung schon im unteren Drehzahlbereich.



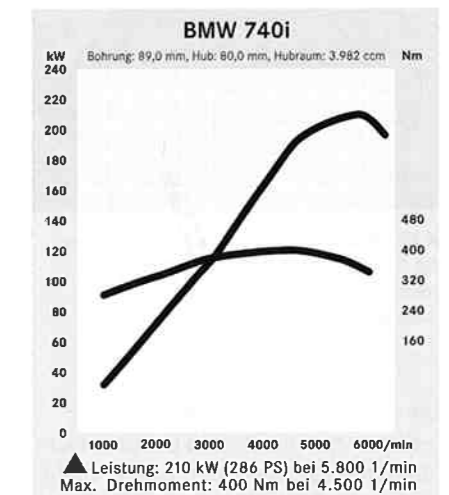
▲ Die bekannte V8-Technik im 740i. Etwas träger im unteren Bereich. Dafür spitzer auf ein Maximum optimiert.

Auch der Einsatz der Automatik schafft hier keine Besserung. Im selben Fahrzeug-Vergleich stellt am fest, daß das BMW-Getriebe, je nach Schaltprogramm und Fahrweise, „entweder eine Spur zu träge oder zu hektisch schaltet und die umständliche Wählhebelauslegung manuelles Eingreifen erschwert ...“ am 14/94. Der Wählhebel ist übrigens in der Stellung „P“ nicht gesichert – er kann auch bei abgezogenem Zündschlüssel bewegt werden und ist so immer gerne für eine Überraschung gut.

Sowohl ADAC motorwelt als auch am haben den Testverbrauch ihrer Testfahrzeuge ermittelt. Das Resultat: Im praktischen Fahrbetrieb liegen die Testwerte nicht so weit auseinander, wie es die DIN-Werte gerne glauben machen. Im Durchschnitt verbraucht der S 420 beim Test 1 Liter mehr als der konkurrierende 740i mit Fünfstufenautomatik, im Vergleich von ADAC motorwelt sind es 0,6 Liter, die der BMW genügsamer ist. In der Oberklasse sollte dies kein großes Thema sein.



Die V8-Maschinen von BMW bringen de facto das Bekannte: Vierventiltechnik, zwei obenliegende Nockenwellen je Zylinderreihe. Die Leistung: imagegemäß immer ein



paar Kilowatt über den entsprechenden Motoren bei Mercedes-Benz. Für beide gilt: ausgereifte Technik in bis zur Perfektion getriebener Laufkultur.

Fahrkultur in der Oberklasse heißt, sich so oder so zu entscheiden; wir haben „Kultur“ gewählt.



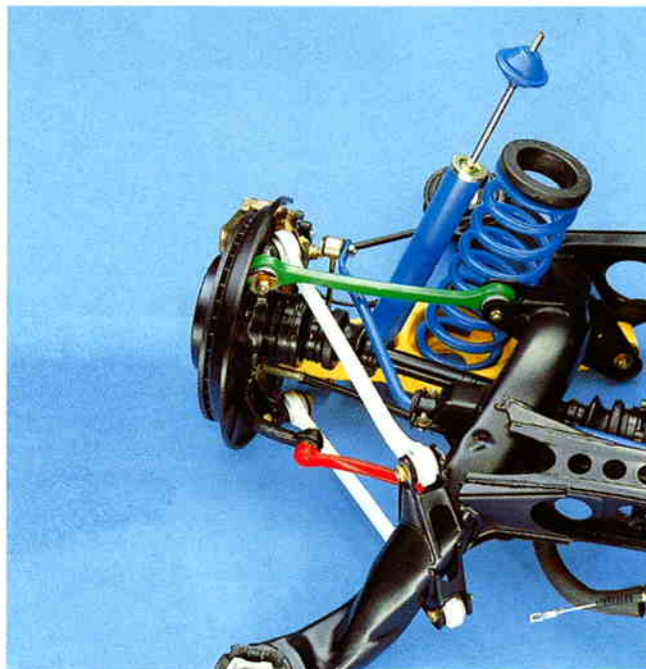
„Das sanfte Gleiten ist wie eh und je die große Stärke der S-Klasse, das kann keiner besser. Vom Motor ist nichts zu hören, nur der Wind säuselt leise.“ FAZ 4. 10. 94.

Selten lobt die FAZ so ohne Abstriche: „In puncto Fahrsicherheit und Fahrkomfort muß das obligatorische

„summa cum laude“ wiederholt werden. Besser geht es auch in dieser Klasse nicht.“

Das rückt die vielgepriesenen neuen Fahrqualitäten des jüngsten 7ers wieder zurecht. Das Niveau einer S-Klasse hat BMW nicht erreicht. Richtig ist: Die neuen Siebener sind um eine Klasse besser als die Vor-

gänger. Die Karosserie ist merklich steifer geworden, die komplett neu entwickelte Integral-Hinterachse ist der Schritt nach vorne, die ausgeklügelte Elastokinematik sowie die überarbeitete Doppelgelenk-Federbein-Vorderachse bringen deutlich spürbare Verbesserungen. Aber zweifach ist der Standard der S-Klasse nicht erreicht.

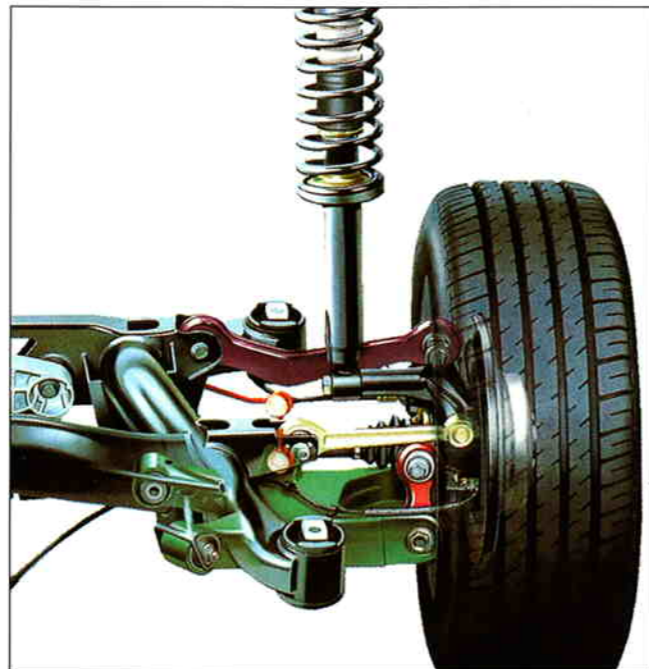


▲ Das Raumlagerprinzip bei Mercedes-Benz, mit 5 Lenkern noch immer der Standard für höchsten Komfort bei optimalen Fahreigenschaften.

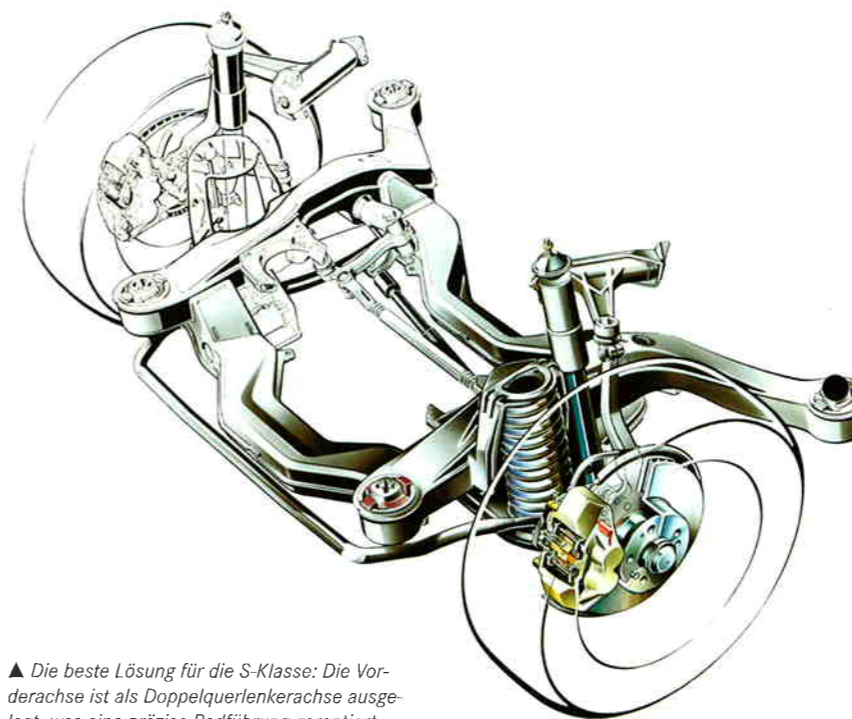
Die Raumlager-Hinterachse der S-Klasse hat mit ihren 5 Lenkern nicht nur den entscheidenden Lenker mehr, sie hat auch konstruktionsbedingt den eindeutigen Vorsprung der harmonischen Präzision. Die Radführung übernehmen fünf definiert im Raum angeordnete Lenker auf jeder Seite. Elastische Lager an beiden Enden der Lenker dämpfen Schwingungen und Geräusche. Eine maximale Quer- und Verdrehsteifigkeit wird erreicht – trotz der relativ weichen Gummilager, mit denen Lenker und Achsträger verbunden sind. Darüber hinaus ist der Hin-

terachsträger, der Fahrschemel, von der Karosserie entkoppelt. Die präzise Abstimmung der Gesamtkinematik der Raumlager ist so ausgelegt, daß eigentlich gegensätzliche Eigenschaften optimal erfüllt sind: ausgezeichnete Fahreigenschaften und höchster Komfort.

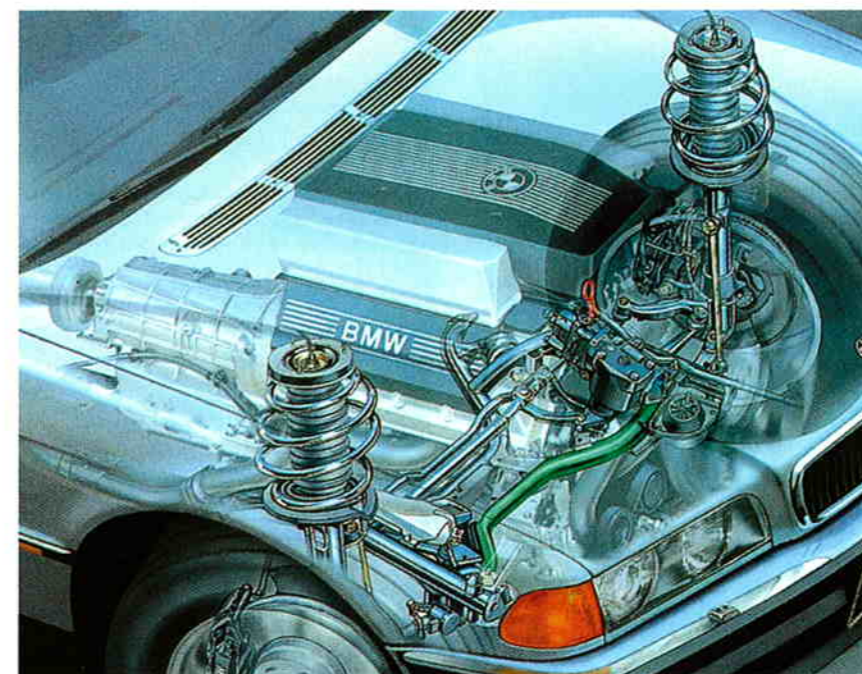
Der neue Siebener kann im praktischen Fahrbetrieb nicht lange verbergen, daß er ein markentypisches Problem spazierenfährt. Der sportbetonte Anspruch seines Stammhauses und der komfortbetonte Anspruch der Klasse, zu der er gehören will, sind weder entschieden noch harmonisch zusammengeführt. Wer den Neuen in der Erwartung testet, einen reinrassigen BMW zu fahren, vermißt wesentliche sportliche Fahreigenschaften.



▲ Die Integral-Hinterachse des BMW, deutlich spürbar besser als der Vorgänger – die harmonische Präzision der S-Klasse erreicht sie jedoch nicht.



▲ Die beste Lösung für die S-Klasse: Die Vorderachse ist als Doppelquerlenkerachse ausgelegt, was eine präzise Radführung garantiert. (S. a.: Vorteile S-Klasse 2/91).



▲ Im neuen BMW das einfachere Prinzip: Doppelgelenk-Federbein-Vorderachse mit Querlenker.

Wer ihn in der Erwartung fährt, eine adäquate Alternative zur S-Klasse zu bewegen, den stört die BMW-eigene Abstimmung in der einen oder anderen Situation.

Die elektronischen Korrekture, die man dem 7er mitgegeben hat, helfen wenig. Am besten bewegt man den Newcomer aus Bayern im Sportprogramm der Elektronischen Dämpferkontrolle (EDC III, Sonderausstattung) so, wie man einen BMW gewöhnlich fährt: hart. Dann ist jedoch die legitime Frage, ob der 7er den Ansprüchen der Komfortklasse gerecht wird.

Wir werden gerne zugestehen, daß BMW schon beim nächsten oder übernächsten 7er den Standard der heutigen S-Klasse erreichen wird – aber in der Zwischenzeit wird man bei Mercedes-Benz auch nicht untätig gewesen sein.

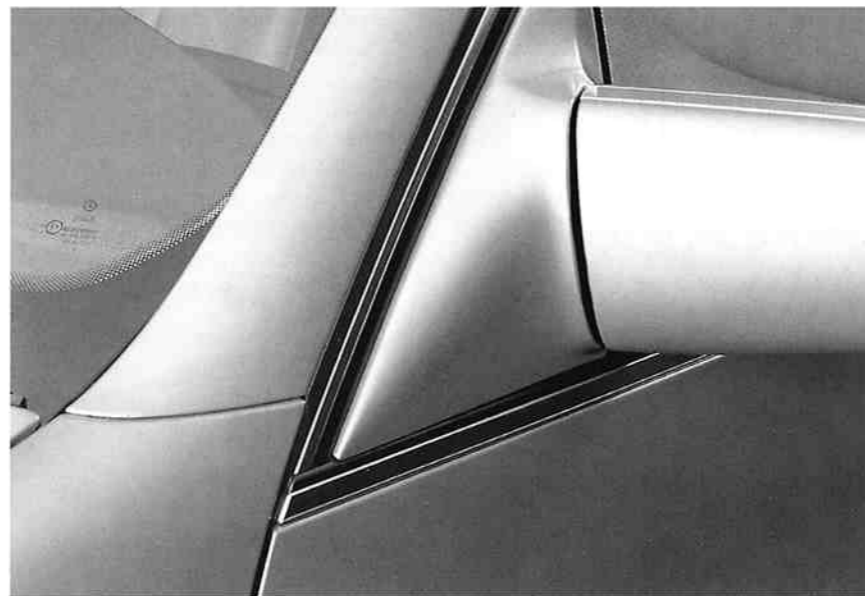
Bei näherer Betrachtung wird offensichtlich, daß der Mercedes das teurere Fahrzeug sein muß.



„Viele Vorurteile machen der S-Klasse zu schaffen. Mit einem jedoch sollte endlich Schluß sein: Sie ist nicht teuer. Zumindest nicht teurer als andere ... 103.673 Mark (Listenpreis S 320, A. d. Red.) sind eine schöne Stange Geld. Allerdings verlangen andere Autobauer für ein Auto dieser Klasse nicht unbedingt weniger.“

So stand es am Dienstag, den 4. Oktober in der FAZ. Damit bescheinigt eine objektive und kompetente Instanz der S-Klasse den realen Preis. Und damit sagt die FAZ auch indirekt, daß, wer weniger verlangt für ein Fahrzeug dieser Klasse, in der Regel auch weniger bieten kann. Das vergleichbare Fahrzeug der S-Klasse liegt in der Anschaffung in der Regel etwas höher als ein Siebener von BMW.

Man sollte also bei der S-Klasse genau für diese Differenz „mehr Auto“ bekommen. „Mehr Auto“ bedeutet bei Mercedes-Benz in der Oberklasse: Materialien von besserer und höherwertiger Qualität, bessere und sorgfältigere Verarbeitung, funktionelle und durchdachte Detaillösungen.



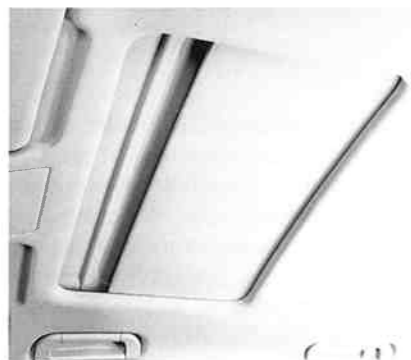
▲ Die praktisch nahtlosen Übergänge an der A-Säule bei den Fahrzeugen der S-Klasse.



▲ Die Halterung des Kofferraumdeckels der S-Klasse: aus einem Guß, kein Schmutz, keine Verletzungsgefahr.



▲ Sehr umständlich gelöst: die Halterung des Kofferraumdeckels im neuen Siebener. Ecken und Kanten erschweren das Beladen.



▲ Das BMW-Schiebedach, gekippt in der ersten Position, läßt praktisch keine Belüftung des Innenraums zu.



▲ Die B-Säule beim neuen Siebener, plastifiziert – jeder Fingerabdruck bleibt deutlich sichtbar.



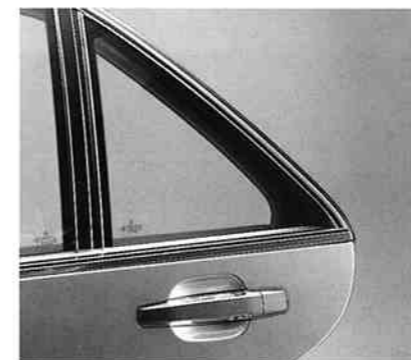
▲ Die Übergänge an der A-Säule des BMW, eine Preiswert-Lösung, Plastikteile sind angeklebt und angesetzt.



▲ Die klassische Lösung bei Mercedes-Benz, einfach, schnell und perfekt. Und nie wird ein Haken verlorengehen.



▲ BMW zeigt, wie man mit einem Abschlepphaken für ein Fahrzeug auskommt: Er wird bei Bedarf vorne oder hinten eingeschraubt.



▲ Die Türen in der S-Klasse, gerundet, für den problemlosen Ausstieg.



▲ Die Türen der Siebener: eckig und scharfkantig, eine heimtückische Jacken- und Hosenfalle.



▲ Die Schmutzleiste beim Flaggschiff der Bayern, aufgesteckt und angeklebt.

Häufig gebrauchtes, weil plakatives Beispiel ist das vorgeschrumpfte Leder, das in der S-Klasse überall dort eingesetzt wird, wo Leder durch starke Sonnenbestrahlung übermäßig beansprucht wird. Wer es nicht weiß, bemerkt es erst im direkten Vergleich: Den Fahrzeugen der S-Klasse sieht man das Alter weniger an als anderen.

Im Prinzip ist es die Vielzahl der Kleinigkeiten, die den Mehrwert der S-Klasse ausmacht. Aber einmal zu einem großen Mosaik zusammgelegt, ergibt sich die Wertdifferenz, die den Preisunterschied zwischen S-Klasse und 7er Reihe mehr als rechtfertigt.

Im Preis bleiben die neuen Siebener immer etwas unter den vergleichbaren Modellen der S-Klasse. Dafür bekommt man auch nachvollziehbar weniger als bei der S-Klasse.

Der Stoff, aus dem Qualität entsteht: Sorgfalt.



Die bessere Lösung muß in der Regel besser gemacht und richtig durchdacht sein. Das kostet Zeit, und das kostet Geld. Zeit sparen bedeutet Kosten sparen.

Die neuen Siebener weisen im Großen wie im Kleinen eine Reihe dieser „Spareffekte“ auf, die letztlich auf Kosten der Besitzer gehen. Im Großen wären zum Beispiel die Sitze zu nennen, die vordergründig hohen Ansprüchen zu genügen scheinen und erst auf den zweiten Blick ihre Grenzen offenbaren. Die ungenügende Oberschenkelaufgabe ist eine davon. Wer nie die Möglichkeit hatte, den Komfort der atmungs- und klimaaktiven Sitze der S-Klasse zu erleben, wird sich vermutlich mit dem Angebot in einem neuen Siebener zufriedengeben. Wer aber eine ernsthafte Vergleichsfahrt hinter sich hat, erfährt auch deutlich die Grenzen dieser vergleichsweise einfachen Rahmenkonstruktion.

Gerade bei den Ledersitzen lohnt es sich, genauer hinzuschauen. Auf der einen Seite die wesentlich feinere Verarbeitung des Leders in der S-Klasse. Auch wesentlich feiner genäht. Auf der anderen Seite das Angebot der neuen Siebener – effektiv mit der Doppelnäht, jedoch wesentlich gröber ausgeführt. Der Unterschied von Anzughose und Bluejeans.

Eine Anzahl von vielleicht Kleinigkeiten legt den Verdacht nahe, daß die neuen Topmodelle von BMW etwas zu zügig in Produktion gegangen sind. Diverses ist nicht gründlich auf einwandfreie Funktion geprüft. Die Türhalterung ist sehr labil. Die Fahrzeugtür fällt immer wieder ins Schloß, auch wenn das Fahrzeug eben steht. Das PDC, ein in die Stoßfänger integriertes Peilsystem, besitzt einen gewissen toten Winkel. Schmale Einzelhindernde können ihm gelegentlich entgehen.



▲ Die Griffleiste zum Schließen des Heckdeckels fährt bei Bedarf automatisch aus. Daher kein Kontakt mit der Lackierung – kein Verschmutzen.



▲ Wesentlich feiner die Verarbeitung und das Material im Mercedes.



▲ Die grobstichige Doppelnäht in Jeansoptik bei BMW.



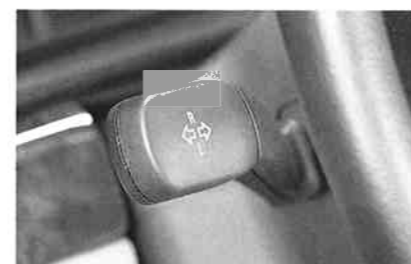
▲ Weiter Öffnungswinkel der Mittelkonsole, wie er sein soll, bei den Fahrzeugen der S-Klasse.



▲ Der zu enge Öffnungswinkel in den Fahrzeugen der Siebener Reihe. Darüber hinaus ist die Mittelkonsole zu hoch trotz der auf Wunsch lieferbaren Armauflage vorn verschiebbar – behindert sie den Fahrer in Fahrzeugen mit manuellem Getriebe beim Schalten.



▲ Trotz Zuziehhilfe ist es praktisch unmöglich, den Kofferraum eines Siebeners zu schließen, ohne mit der Lackierung in Kontakt zu kommen.



▲ Billig anmutendes Plastik, da und dort im BMW.



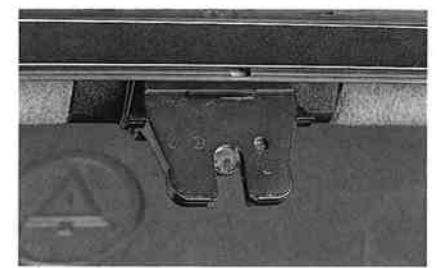
▲ Weniger Beinfreiheit als in einer Tourist class: Der Deckel des Handschuhfaches liegt offen auf den Knien des Beifahrers auf.



▲ Etwas umständlich mit drei Tasten: die Fernbedienung zur Zentralverriegelung bei BMW. Intelligenter ist die S-Klasse: ein Knopfdruck steuert alles.



▲ Klapptaschen sind praktisch nur für schmale Gegenstände. Die Pompadourtaschen der S-Klasse verstauen allerhand – platzsparend.



Beim Rückwärtsfahren, zum Einparken, dreht sich der rechte Außenspiegel nach unten, damit die Bordsteinkante angepeilt werden kann. An sich eine piffige Idee. Beim praktischen Einparken jedoch verdreht sich diese Einparkhilfe so weit, daß nur noch die Bordsteinkante im Blick ist, nicht jedoch das hinten parkende Fahrzeug. Der Effekt scheint bei BMW wichtiger als die korrekte Funktion.

So auch beim Schiebedach: In Hebestellung bringt es nur einen vernachlässigbaren Luftaustausch. Der Zwischenhimmel deckt eine zu große Fläche ab, die Lüftungslamellen sind zu klein geraten.

Die Türinnengriffe sitzen viel zu weit außen. Wird eine Tür ganz geöffnet, ist sie nicht mehr bequem zu erreichen; Insassen müssen ihr sehr weit entgegenkommen.

Unausgereiftheiten dieser Art kennt die S-Klasse von Mercedes-Benz nicht.

Die S-Klasse ist ausgereift. Die neuen Siebener werden noch merkliche oder unbemerkte „Modellpflege-Maßnahmen“ erleben.