



BMW 750 Li

BMW 7er entzaubert die neue S-Klasse

BMW 750Li
450 PS, 11,7 Liter Super/100 km
100 500 Euro

Porsche Panamera 4S Executive
420 PS, 11,2 Liter Super plus/100 km
132 662 Euro

Mercedes S 500 lang
455 PS, 11,5 Liter Super/100 km
107 636 Euro

Schock für Mercedes!

BMW 7er entzaubert die neue S-Klasse

Im ersten Vergleichstest muss sich die neue Mercedes S-Klasse dem BMW 7er sowie dem Porsche Panamera stellen – und zeigt unerwartete Schwächen

Hohe Erwartungen wecken können sie bei Mercedes. Nichts weniger als das beste Auto der Welt soll die neue S-Klasse sein, versprach Daimler-Boss Dieter Zetsche Mitte Mai bei der Premiere der Luxuslimousine in Hamburg. Und er ging sogar noch weiter, die Limousine sei ein Jahrhundertereignis. Kein Wunder, dass er so dick aufgetragen hat: Die S-Klasse ist der Leitstern im Daimler-Universum – und Mercedes hatte zuvor mit dem missglückten Crashtest des von Renault übernommenen Mini-Vans Citan bei den Kunden eine Menge Vertrauen verspielt.

Marketing-Prosa hin oder her, wir bei AUTO BILD glauben nur das, was wir selbst überprüft haben. Und so testen wir mit einem erfahrenen

Team, überprüfen die Aussagen der Hersteller akribisch, fahren ausgiebig auf öffentlichen und abgesperrten Strecken – und fällen dann unser eigenes Urteil. Ring frei zum ersten Vergleichstest!

So neu, wie Mercedes es darstellt, ist die neue S-Klasse gar nicht

Wie gut also ist die neue S-Klasse? Um darauf eine Antwort geben zu können, muss sich das Daimler-Flaggschiff der harten Konkurrenz von BMW und Porsche stellen. Denn auch die Bayern waren in den vergangenen Jahren nicht untätig, haben den seit 2008 angebotenen 7er immer wieder aufgefrischt und sind Vorreiter im Be-

reich des vernetzten Autos. Die Nachbarn aus Stuttgart haben den Panamera gerade eben erst optisch wie technisch überarbeitet und bieten nun erstmals eine Langversion („Executive“) an. Ein spannender Dreikampf also. Denn so neu, wie Mercedes es gern darstellt, ist die neue S-Klasse gar nicht. Sie ist zwar innen und außen komplett neu eingekleidet, übernimmt aber die weiterentwickelte Bodengruppe vom Vorgänger; gut zu erkennen am identischen Radstand.

Dem Platzangebot jedenfalls schadet das nicht. Die S-Klasse bietet sowohl im Cockpit wie auch im Fond den meisten Platz. Und mit dem gegen Aufpreis angebotenen „First Class Fond“ einen echten Vorteil gegenüber der Konkurrenz. Die ►



So sitzt der Chef: exzellenter Sitzkomfort im Fond der neuen S-Klasse. Der aber kostet heftige Aufpreise:

► Executive-Sitz (elektrische Verstellung des Beifahrersitzes vom Fond mit erweiterter Lehnverstellung **1130,50 Euro** ► Chauffeur-Paket (Chauffeurstellung Beifahrersitz, Komfortkopfstützen für Fahrer und Beifahrer) **1011,50 Euro** ► Fondsitze elektrisch verstellbar **1785 Euro** ► First Class Fond (zwei Einzelsitze hinten mit durchgehender Mittelkonsole, beheiz- und kühlbaren Cupholdern, zwei USB-Anschlüssen und Zwölf-Volt-Steckdosen) **1368,50 Euro** ► **Insgesamt: 5295,50 Euro**



Rollendes Sofa: viel Platz und etwas weiche und zu tief angeordnete Sitze im BMW. Gutes Raumgefühl



Sportlich: viel Beinfreiheit und knapp geschnittene, aber bequeme Sitze im Porsche. Wenig Kopffreiheit

Luxus-Sitzanlage gestattet es, sich in halb liegender Position mit ausgestreckten Beinen chauffieren zu lassen, wobei sich der vordere Beifahrersitz diskret aus dem Weg faltet. Zwei ausklappbare Tische in der Mittelkonsole, kühl- und beheizbare Cupholder und Kissen für Kopf und Schenkel schrauben den Wellness-Faktor für diese Klasse in ungeahnte Höhen – solange der Passagier kleiner als 1,85 Meter ist. Vermisst hier noch jemand einen Maybach?

Die Konkurrenten jedenfalls können da nicht mithalten. Zwar lassen sich auch bei BMW und Porsche die Rücksitze verstellen, eine Liegeposition ist aber bei beiden nicht möglich. Hier hat Mercedes die Maßstäbe in der Luxusklasse tatsächlich nach oben verschoben.

Die Verarbeitung der S-Klasse kann mit der Konkurrenz nicht mithalten

Die Gestaltung des neuen S-Klasse-Cockpits ist hingegen nicht ganz so gut gelungen. Auf den ersten Blick wirkt der riesige Bildschirm futuristisch. Die Bedienung hingegen gelingt selbst iPad-Junkies nicht intuitiv – Mercedes versteckte viele Funktionen in Untermenüs, die nur über Umwege anwählbar sind. Das Feudal-Ambiente hingegen stimmt, die Designer haben die S-Klasse mit rauteenförmig abgestepptem Leder sowie viel Glanz und Glitter aufgehübscht. Schwächen zeigt der Benz aber ausgerechnet bei der Verarbeitung, einer einstigen Mercedes-Tugend: Aus Armaturenräger und Mittelunnel klappert es unfein, das große Glasdach knistert auf unebenen Strecken.

Das können die Konkurrenten genauso gut oder besser, vor allem der Porsche. Der Panamera überzeugt mit einer Top-Verarbeitung und liebevoller Materialauswahl. Einzig die Bedienung müssen wir kritisieren – die verstreuten Schalter auf dem ausladenden Mittelunnel erfordern Gewöhnung.

Hier gefällt der BMW. Das iDrive des 7ers ist mittlerweile ausgereift. Sämtliche Funktionen ►

KOMMENTAR

Viel Aufwand, der nichts bringt – im Gegenteil

■ Was ist nur mit Mercedes los? Früher haben sie beim Daimler nicht viel geredet, dafür hinter verschlossenen Türen getüftelt und häufig technische Lösungen präsentiert, gegen die keiner der Konkurrenten ankam. Vorbei. Heute stilisieren Daimlers PR-Strategen die neue S-Klasse mit „Magic Body Control“ zum fliegenden Teppich hoch – doch auf der Straße kann das teure System nicht überzeugen. Denn in der Luxusklasse ist vor allem der Federungskomfort auf kurzen Unebenheiten charakterprägend. Und genau hier enttäuscht das Hightech-Fahrwerk. Die neue S-Klasse fährt so unfein über Schlaglöcher, dass der hohe Aufpreis für die komplizierte Technik kaum gerechtfertigt erscheint. Ein BMW 7er rollt sanfter ab – ganz ohne Getöse aus der Marketingabteilung.

Stefan Voswinkel



FOTOS: T. BADER (4), HERSTELLER



Licht und Schatten: futuristisches Ambiente, nicht ganz perfekte Verarbeitung und komplizierte Bedienung



Der Maßstab: intuitive Bedienung dank ausgereiftem iDrive. In Sachen Vernetzung top, Verarbeitung und die verwendeten Materialien passen zum hohen Preis

Die S-Klasse ist schwierig zu bedienen

Bei der neuen S-Klasse hat Mercedes das Cockpit aufgeräumt, nur wenige Schalter sollen für eine einfache Bedienung sorgen. Wie aber bei der ersten Generation des BMW iDrive (im Jahr 2001 im 7er) fehlt dem Multimediasystem noch der Feinschliff:

- Funktionen, die auch während der Fahrt bedient werden (wie etwa die Verstellung der Lordosenstütze oder die Massagefunktion der Vordersitze), hat Mercedes in Untermenüs versteckt.
- Die Bedienung über den zentralen Dreh-Drück-Steller vor der Armauflage gelingt nicht immer intuitiv, da dieser mal gedreht, mal gedrückt, mal in eine bestimmte Richtung (nach vorn, nach hinten, zur Seite) geschoben werden muss.
- Anders als der BMW 7er geht die S-Klasse nicht über eine fest eingebaute Telefonkarte, sondern nur über das Smartphone des Fahrers online. Das gelingt nicht mit allen modernen Geräten.
- Der S-Klasse fehlt ein Touchpad, wie es für Audi A8 und BMW 7er lieferbar ist, zur möglichst ablenkungsfreien Eingabe von Navigationszielen per Handschrift. Ein Head-up-Display (Infos auf der Frontscheibe) ist – anders als bei der Konkurrenz – ebenfalls nicht erhältlich.



Fein gemacht: selbst für diese Preisklasse überragende Verarbeitung. Die Bedienung mit verstreuten Schaltern auf dem Mittelunnel erfordert Gewöhnung

lassen sich einfach und schnell aufrufen, das lenkt deutlich weniger vom Straßenverkehr ab als in Mercedes und Porsche. Materialauswahl und Verarbeitung des 7ers gehen in Ordnung, allerdings ist hier im Detail noch Luft nach oben.

Das kamerabasierte Fahrwerk der S-Klasse zeigt auf kurzen Unebenheiten Schwächen

Den größten Fortschritt bei der Entwicklung der neuen S-Klasse hat Mercedes nach eigenen

Angaben bei der Konstruktion des Fahrwerks gemacht. Das bekannte aktive Fahrwerk ABC („Active Body Control“) haben die Ingenieure mit einer Stereokamera gekoppelt, die Fahrbahnnunebenheiten erkennen soll und die Federung im Voraus anpasst.

So weit die Theorie, in der Praxis jedoch stellt sich schnell Ernüchterung ein. Vor allem bei beidseitigen kurzen Stößen, aber auch bei einseitigem Einfedern – wie etwa bei Schlaglöchern

– dringen die Versäumnisse der Straßenbauer unfein in den Innenraum. Auf langen Wellen hingegen brilliert das Fahrwerk und bügelt die Straße vollendet glatt.

Obwohl auch der BMW an der Vorderachse über eine Stahlfederung verfügt, pariert der 7er kurze Stöße geschmeidiger als die S-Klasse. Über grobe Unebenheiten rollen sie ähnlich komfortabel. Beide zählen hier zur absoluten Spitze in ihrer Klasse. ►



Der Barocke: Mercedes hat sich bei der Gestaltung der neuen S-Klasse dem Geschmack aus Asien gebeugt



Der Klassische: Nein, imposant ist der 7er nicht. Der zurückhaltende Auftritt passt aber zur Luxusklasse



Der Bucklige: Schön wird der Panamera nicht mehr. Das Facelift hat ihm optisch aber gutgetan

FOTOS: T. BADER (6)

Fahrzeugdaten	BMW	Mercedes	Porsche
Motor Bauart/Zylinder/ Einbaulage	V8, Biturbo, vorn längs	V8, Biturbo, vorn längs	V6, Biturbo, vorn längs
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4
Nockenwellenantrieb	Kette	Kette	Kette
Hubraum	4395 cm³	4663 cm³	2997 cm³
kW (PS) bei U/min	330 (450)/5500	335 (455)/5250	309 (420)/6000
Nm bei U/min	650/2000	700/1800	520/1750
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h	250 km/h	286 km/h
Getriebe	Achtstufenautomatik	Siebenstufenautomatik	Siebengang-PDK
Antrieb	Hinterradantrieb	Hinterradantrieb	Allradantrieb
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	245/45 - 275/40 R 19 Y	245/45 - 275/40 R 19 Y	255/40 - 295/35 ZR 20 Y
Reifentyp	Pirelli P Zero	Michelin Pilot Sport 3	Michelin Pilot Super Sport
Radgröße	8,5 - 9,5 x 19 "	8,5 - 9,5 x 19 "	9,5 - 11 x 20 "
Abgas CO ₂	199 g/km	199 g/km	210 g/km
Verbrauch*	11,9/6,6/8,6 l	12,1/6,4/8,6 l	12,4/7,3/9,0 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	80 l/Super	80 l/Super	100 l/Super plus
Vorbeifahrgeräusch	68 dB (A)	68 dB (A)	74 dB (A)
Anhängelast gebr./ungebr.	2100/750 kg	2100/750 kg	keine Angaben
Kofferraumvolumen	500 l	500 l***	445-1263 l
Länge/Breite/Höhe	5219/1902-2142**/1481mm	5246/1899-2130**/1494 mm	5165/1931-2114**/1425 mm

*innerorts/außerorts/gesamt auf 100 km; ** Breite mit Außenspiegeln; *** die Fondsitzanlage reduziert den Kofferraum um 30 Liter (Serie 5300)

Kosten/Garantien	BMW	Mercedes	Porsche
Abgasnorm	Euro 6	Euro 6	Euro 5
Steuer pro Jahr	266 €	272 €	260 €
Typklassen HPF/VK/TK	23/29/28	21/29/30	19/29/29
Werkstattintervalle	nach Anzeige/2 Jahre	25 000 km/1 Jahr	30 000 km/2 Jahre
Wartungskosten von/bis	5 Jahre inklusive/100 000 km	500/850 €	700/1000 €
Garantie/Gewährleistung	Gewährleistung	Garantie	Garantie
Technik/km-Begrenzung	2 Jahre/ohne	2 Jahre/ohne	2 Jahre/ohne
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	30 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	5 Jahre	30 Jahre	2 Jahre

Auto Bild Messwerte	BMW	Mercedes	Porsche
Beschleunigung 0-50 km/h	2,1 s	2,1 s	1,5 s
0-100 km/h	4,8 s	4,8 s	4,7 s
0-130 km/h	7,3 s	7,4 s	7,5 s
Zwischenspur 60-100 km/h	2,3 s	2,3 s	2,6 s
80-120 km/h	2,8 s	2,8 s	3,2 s
Leergewicht/Zuladung	2133/497 kg	2252/478 kg	2043/442 kg
Gewichtsverteilung v./h.	50/50 %	51/49 %	52/48 %
Wendekreis links/rechts	12,8/12,7 m	12,1/12,1 m	12,2/12,3 m
Bremsweg aus 100 km/h kalt	34,7 m	35,9 m	33,6 m
aus 100 km/h warm	35,1 m	35,3 m	32,9 m
Innengeräusch bei 50 km/h	56 dB (A)	52 dB (A)	59 dB (A)
bei 100 km/h	62 dB (A)	61 dB (A)	65 dB (A)
bei 130 km/h	67 dB (A)	66 dB (A)	69 dB (A)
Testverbrauch - CO ₂	11,7 l S - 277 g/km	11,5 l S - 274 g/km	11,2 l SP - 267 g/km
Reichweite	680 km	690 km	880 km

 **AUTOBILD tankt klimaneutral bei Jet**

Weitere Infos unter autobild.de/klimabeitrag

Preise/Ausstattung	BMW	Mercedes	Porsche
Modell	750Li	S 500 (lang)	Panamera 4S Executive
Airbags Fahrer/Beifahrer	S/S	S/S	S/S
Seitenairbag vorn/2. Reihe	S/N	S/S	S/S
Kopfairbags vorn/2. Reihe	S/S	S/S	S/S
Vier-Zonen-Klimaautomatik	620 €	1357 €	S
Rückfahrkamera	420 €	1345 € (Paket)	655 €
Radio mit CD-Player	S	S	S
Navigationssystem	S	S	3148 €
Bluetooth/USB-Anschluss	S/S	S/S	595 €/309 €
Lederausstattung	S	S	S
Autom. Innenspiegel	S	S	S
Sitzheizung vorn/hinten	S/S	S/S	S
Xenonscheinwerfer	S	S (LED-Licht)	S
Metalllack	1080 €	S	1178 €
Grundpreis (bewertet)	100 500 €	107 636 €	132 662 €
Testwagenpreis (bewertet)	111 900 €* S = Serie; N = nicht lieferbar; * inklusive Dynamic Drive für 2670 €, Schaltwippen für 150 €, Sportlederlenkrad für 190 €, Integral-Aktivlenkung für 1950 €, Komfortsitze vorn für 1770 €, Komfortsitze hinten für 3170 € und 19"-Mischbereifung für 1500 €; ** inklusive Sitzkomfortpaket vorn für 2023 €, Executive Sitz hinten für 1131 €, Chauffeur-Paket für 1012 €, Fondsitze elektrisch für 1785 €, First Class Fond für 1369 €, Magic Body Control für 5058 €, Fahrassistenzpaket plus für 2678 €, Parkpaket für 1345 € und 19"-Mischbereifung für 2142 €; *** inklusive PCCB-Keramikbremse für 8509 €, Sport-Chrono-Paket für 1226 €, PCM Communication Management für 3148 €, Servolenkung plus für 262 €, PDCC Chassis Control für 4701 € und 20"-Mischbereifung für 1071 €; alle Preise gerundet	126 176 €**	151 577 €***

Der Panamera kann trotz neuer Fahrwerkabstimmung und langen Radstands beim Federungskomfort nicht mithalten. Gegenüber der ersten Generation haben die Entwickler zwar das Anfederverhalten verbessert, an das hohe Niveau des BMW kommt der Porsche aber nicht heran. Das ist okay – für alle, die das exzellente Fahrverhalten und die fast schon sportwagenartige Agilität des Panamera zu schätzen wissen. Fein ausbalanciert und wie auf Schienen fährt der Porsche durch Kurven, lässt sich selbst im Grenzbereich nicht provozieren – ein riesiger Spaß! BMW und Mercedes wirken behäbiger, auch wenn sich beide für Oberklasse-Verhältnisse vergleichsweise leichtfüßig anfühlen. Die mäßige Traktion des Mercedes kostet die S-Klasse beim Fahrverhalten Punkte, der BMW ist hier etwas besser – und der Porsche mit seinem serienmäßigen Allradantrieb eine Klasse für sich.

Die Automatik der S-Klasse ist veraltet, die Achtstufenbox des 7ers das Maß der Dinge

Dass die neue S-Klasse nicht von Grund auf neu entwickelt wurde, ist am deutlichsten dem Antrieb anzumerken. Während ihr Achtzylinder-Biturbo auf Augenhöhe mit dem BMW arbeitet, ist die Siebenstufenautomatik ein echter S-Klasse-Nachteil. Die Schaltbox stört im Alltag mit langen Schaltpausen, beim Beschleunigen zusätzlich mit deutlichen Rucken. **Wie es besser geht, zeigt der BMW: Seine Achtstufenautomatik bildet mit dem kräftigen, leisen Achtzylinder ein geniales Duo. Blitzschnelle, kaum merkliche Gangwechsel bieten einen nahezu perfekten Antriebskomfort. Und auch der Motor des 7ers ist eine Wucht. Bei 450 PS und einem gewaltigen Drehmoment von 650 Newtonmetern genügen kleinste Bewegungen mit dem rechten Fuß, um in wenigen Sekunden jede Geschwindigkeit bis Tempo 250 zu erreichen – immer leise, stets locker und geschmeidig.**

Porsche kommt als Einziger hier mit einem Sechszylindermotor, einer kompletten Neukonstruktion, die serienmäßig mit einem Siebengang-Doppelkuppelungsgetriebe kombiniert ist. Diese in der Luxusliga ungewohnte Verbindung funktioniert im Alltag prima, auch wenn der Sechszylinder mit seinem vergleichsweise harten Laufgeräusch aus dem Rahmen fällt. Immerhin bringt der kleinere Motor an der Tankstelle etwas: Mit einem Testverbrauch von 11,2 Litern pro 100 Kilometer ist der Panamera einen halben Liter sparsamer als der BMW.

Der lange Panamera ist unverschämt teuer, der BMW fast schon ein Schnäppchen

Klar, Sonderangebote sind in der Luxusklasse nicht zu erwarten – alle Testkandidaten liegen jenseits der 100 000 Euro. **Am wenigsten kostet der BMW, mit einem Testwagenpreis von 111 900 Euro ist der 7er rund 14 000 Euro günstiger als die S-Klasse und etwa 40 000 Euro billiger als der lange Panamera. Dazu kommt, dass BMW seinem Flaggschiff alle Wartungen bis 100 000 Kilometer kostenfrei spendiert.**

Und so gewinnt der BMW nicht nur die Eigenschaftswertung knapp vor der S-Klasse, sondern auch die Gesamtwertung. Der Mercedes wird nur Zweiter: Natürlich ist er ein gutes Auto geworden und in einigen Bereichen deutlich besser als sein Vorgänger. Allerdings zeigt die neue S-Klasse vor allem bei klassischen Mercedes-Tugenden ungewohnte Schwächen. Unterm Strich bleibt dem Benz zu wenig, um gegen den ausgereiften, fein geschliffenen BMW gewinnen zu können. Und auch den eigenen hohen Erwartungen zu genügen.

Wertungen											
		PUNKTE MAX.	BMW	Mercedes	Porsche			PUNKTE MAX.	BMW	Mercedes	Porsche

Karosserie					Fahrdynamik					
Platzangebot vorn	20	15	17	14	Fahrverhalten	20	18	17	20	
Platzangebot hinten	20	18	19	17	Elektronische Fahrhilfen	15	14	13	14	
Raumgefühl	15	13	14	12	Geradeauslauf	10	9	10	8	
Kofferraum	20	15	15	15	Agilität	20	17	16	19	
Zuladung	10	6	6	5	Lenkung	20	18	18	19	
Anhängelast	10	7	7	0	Traktion	10	9	8	10	
Übersichtlichkeit	15	13	12	9	Wendekreis	10	2	3	3	
Qualitätseindruck	20	18	17	19	Bremsen	20	16	14	19	
Funktionalität	10	9	8	7						
Sicherheitsausstattung	10	7	9	8						

Karosseriewertung	150	121	124	106						
Antrieb					Umwelt					
Beschleunigung	15	13	13	13	Außenabmessungen	10	2	2	2	
Zwischenspur	20	17	17	17	Leergewicht	10	2	1	4	
Höchstgeschwindigkeit	5	4	4	5	CO ₂ -Ausstoß	10	5	5	5	
Lauffkultur	15	14	13	13	Effizienzklasse	5	3	3	3	
Drehfreude/Ansprechen	10	9	7	8	Außengeräusch	5	4	3	1	
Getriebe	20	19	16	18	Umwelttechnik	10	6	6	4	
Testverbrauch	30	18	19	19	Umweltwertung	50	22	20	19	
Reichweite	10	4	4	6	Eigenschaftswertung	600	465	463	447	
Antriebswertung	125	98	93	99						

Komfort										
Einstieg	5	5	4	3						
Sitzposition	15	12	13	14						
Sitze vorn	20	17	18	19						
Sitze hinten	10	7	10	8						
Bedienbarkeit	10	9	7	7						
Federung	25	22	21	16						
Innengeräusch	10	7	9	4						
Geräuscheindruck	15	12	14	10						
Komfortausstattung	15	10	13	12						
Multimedia/Connectivity	10	10	7	5						
Assistenzsysteme	5	4	5	3						
Klimatisierung	10	6	6	10						
Komfortwertung	150	121	127	111						

Lustfaktor

Hier geht es um Geschmack – die Wertung fließt nicht in das Gesamturteil ein

Kategorien	BMW	Mercedes	Porsche
Design	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Temperament	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Handling	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Wellness	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Image	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Gesamt	★★★★★	★★★★★	★★★★★

★★★★★ = traumhaft, ★★★★★ = macht an, ★★★★★ = akzeptabel, ★★★★★ = könnte besser sein, ★ = langweilig

■ Hier fährt der Chef - oder wird gefahren. Als Chauffeurs-auto ist die S-Klasse mit ihrem tollen Sitzkonzept im Fond am besten geeignet. Gewöhnungsbedürftig für den europäischen Geschmack ist hingegen das vergleichsweise barocke Mercedes-Design. Da tritt der BMW stilssicherer auf, wenn auch nicht so auffällig wie der Benz. Der 7er bietet im Vergleich den besten Kompromiss aus Komfort und Sportlichkeit: Keiner hier federt besser, trotzdem kann der BMW zügig über die Landstraße fegen. Passt

1



BMW 750Li
BMW hat den 7er über die Jahre fein geschliffen: Er bietet den besten Federungskomfort, sein Antrieb ist nahezu perfekt. Und so gewinnt der viel günstigere BMW diesen Vergleich deutlich.

2



Mercedes S 500 lang
Keine Frage: Die neue S-Klasse ist ein sehr gutes Auto geworden. Schwächen beim Federungskomfort, die veraltete Automatik und die hohen Preise kosten aber den Sieg.

3



Porsche Panamera 4S Executive

*ermittelt von **SCHWACKE** Bewerten Sie Ihr Fahrzeug auf www.autobild.de

Fazit

Der erste Vergleich mit der neuen **Mercedes S-Klasse** endet mit einem Paukenschlag: Sie ist nicht das beste Auto, muss sich dem älteren **BMW 7er** knapp geschlagen geben. Und das sowohl in der Eigenschafts- als auch in der Kostenwertung. Das liegt vor allem daran, dass die S-Klasse bei klassischen Mercedes-Tugenden noch nicht zur Topform aufläuft: Das aufwendige, kameraunterstützte Fahrwerk bietet auf kurzen Fahrbahnebenheiten einen nicht klassengerechten Abrollkomfort, das Siebenstufen-Automatikgetriebe ist veraltet, und die Verarbeitung ist im Detail nicht so perfekt, wie wir es von Mercedes gewohnt sind. Besserung ist in Sicht: In Stuttgart wird derzeit eine Neunstufenautomatik entwickelt und die Fertigungsqualität mit der Zeit ebenfalls routinierter. **Der BMW zeigt mehr Reife. Vor allem sein Antrieb mit dem kraftvollen, laufruhigen Achtzylinder und der nahezu perfekten Achtstufenautomatik überzeugt. Und über kleine Fahrbahnflicken rollt er eleganter als die S-Klasse** - auch ohne Kameraunterstützung. Der **Porsche Panamera** hingegen ist zu spitz konzipiert, um einen Vergleichstest gewinnen zu können. Als Einziger im Test tritt der Panamera mit einem Sechszylinder an, der ihn zusammen mit dem agilen, sicheren Fahrverhalten fast wie einen Sportwagen wirken lässt. Leider ist der Spaß sauteuer, es reicht nur für Platz 3.

Stefan Voswinkel

www.autobild.de · Nr. 38 · 20. September 2013

Nr. 38 · 20. September 2013 · www.autobild.de

Der BMW 7er

www.bmw.de/7er



Freude am Fahren



EXKLUSIVITÄT WEIT ÜBER DAS AUTOMOBIL HINAUS.

Mit dem BMW 7er eröffnet sich eine ganze Welt, die Ihnen eine nie da gewesene Exklusivität bietet. Das Erlebnis von souveräner Leistung und natürlicher Eleganz endet nicht mit dem Verlassen des Automobils – vielmehr wird es fortgeführt: mit dem BMW Excellence Club, einem Betreuungsprogramm für den Fahrer des BMW 7er, das seinesgleichen sucht. Mit persönlich auf Sie zugeschnittenem Service, einzigartigen Angeboten aus Sport und Kultur sowie zahlreichen weiteren Privilegien erhält Automobilität eine ganz neue Dimension. Mehr Informationen über den BMW 7er und den BMW Excellence Club unter **089 1250 16 000** oder **www.bmw.de/7er**

DER BMW 7er. DER BMW EXCELLENCE CLUB.

BMW EfficientDynamics
Weniger Verbrauch. Mehr Fahrfreude.

Kraftstoffverbrauch in l/100 km (kombiniert): 12,9–5,6. CO₂-Emission in g/km (kombiniert): 303–148.
Als Basis für die Verbrauchsermittlung gilt der ECE-Fahrzyklus. Abbildung zeigt Sonderausstattungen.