

auto motor und sport

Sonderdruck aus Heft 26/2023



VERGLEICHSTEST

Mercedes-Benz E-Klasse

siegt gegen **BMW 5er**

Die Schatten der Nacht ziehen langsam die Flanken des Berges empor, als die beiden Wagen oben stehen. Nur das leise Abkühlen ihrer Wärmekraftmaschinen tickt durch die andächtige Könnstille. Passender, sinnbildlicher Könnstempel ist es gar nicht sein. Denn eine der beiden Limousinen wird auf dem Gipfel ihrer Fertigkeiten abtreten.

Was einerseits noch lange hin ist, andererseits soll es keine weitere E-Form mehr geben, wie Mercedes direkt bei der Präsentation des W 214 mittelt. Das ist eine, nun, zumindest ungewöhnliche Kommunikationsstrategie, wenn man die vorfindende Autarkie auf die neueste Evolutionsstufe jenes Modells lenken will, das seit neun Generationen und 70 Jahren alles repräsentiert, was Mercedes ausmacht. Das immer die Erwartungen der Zeit erfüllt und dabei dennoch immer das Tempo des Fortschritts nicht nur mitgeht, sondern vorgibt. Das heißt: mit vorgibt.

Denn seit 1972 ist der BMW Führer der Mittelklassebaureihen-Benz mal dicht auf den Fersen, mal ein paar Schritte voraus – auch abhängig von Zeiteratz, mit dem die zwei in ihnen jeweils neuesten Versionen starten. Zum zweiten Mal überhaupt debütieren nun eine E-Klasse und ein Führer zur gleichen Zeit (wir lassen Sie knobeln, wann das andere Mal war, die Antwort steht in einem Bildtext auf der nächsten Doppelseite).

Einer für alles oder alles
Während Mercedes die E-Klasse also noch als mild- und Plug-in-hybridisierten Verbrenner (und alternativ als Vollzeitsommer den EQ) auf eigener Plattform anbietet, folgt BMW wie bei Vieter und Stebener der Strategie der Multitriaktions-Plattform. Was – als grünes nicht schon um genug – das Duell um die Spitze der Oberklasse um die Frage der Richtigkeit einer teuren Grundsatzentscheidung erweitert. Sollte man meinen. Und dann kommt es auch so. Also los.

Den Ansporn, eine neue Dimension zu erlangen, erfüllt der Führer auf jeden Fall bei den Abmessungen. Da reckt er sich auf ein Maß, das fast genau jenem des Siebener der Generation F01 entspricht, der während seiner Regenschatt in der Luxusklasse 2008 bis 2015 auch nicht im Ruf der Schmächtigkeit stand. Doch das viele Draußen setzt der Führer in gar nicht mal viel mehr Drinnen um als der Mercedes. Von 11,1 cm mehr Länge bekommen die Fondspassagiere nur vier an weiterreichendem Norm-

Sie kennen uns und unsere Zurückhaltung. So begrüßen wir Sie zu diesem Vergleichstest, denn der ist: das größte Duell des Jahres. Zum ersten Mal treten die neuen E-Klassen gegeneinander an.



Sieht aus, als sei der Mercedes (4,95 m) klein. Dabei sprang der BMW (5,06 m) die Klassen dimensionen

IM VERGLEICH

BMW 520d
XDRIVE: 197 PS, 400 Nm, 6,9 l/D/100 km Testverbrauch, 145 (197) bei 100 km/h kelt 32,4 m, ab 62.550 Euro

MERCEDES E 220 d 4MATIC: 197 PS, 440 Nm, 6,6 l/D/100 km Testverbr., 145 (197) bei 100 km/h kelt 32,1 m, ab 67.057 Euro



4,5 l/100 km

genügen dem 1959 kg schweren, 234 km/h schnellen E 220 d auf der Eco-Runde. Da beträgt seine Reichweite 1466 km, der CO₂-Ausstoß 119 g/km. Beim 520d sind es: 5,0 l, 1200 km, 132 g



BMW 520d

VERGLEICHSTEST

sitzraum ab. Auch von 2,0 cm mehr Breite und 4,7 cm mehr Höhe profitiert weniger die Reise-Blase als vielmehr die Technik-Katakombe der Karosserie. Schließlich gilt es, dort jede Antriebsart unterzubringen: ein bis zwei E-Motoren und die große Batterie beim 15; Verbrenner, E-Maschine und kompakten Akku beim Plug-in; gern auch mechanischen Allradantrieb beim Verbrenner. Und da bestimmt die jeweils raumgreifendste Baugruppe die Mindestgröße.

Das Fahrwerk stimmt BMW nicht nur je nach Modell und dessen Gewicht – der 15 M60 xDrive wiegt rund 480 kg mehr als der 520d xDrive – anders ab, sondern verbaut auch spezifische Komponenten: geräuschisolierende Lager bei den Elektros oder ein Aluminium-Schubfeld am Vorderachsträger der Allradler. Das soll wie die gut ausbalancierte Gewichtverteilung oder das im Testwagen montierte, adaptivgedämpfte Fahrwerk und die Allradlenkung (maximal 2,5 Grad Lenkwinkel) die Fahregenschaften zu noch höherer Souveränität befördern. Und gleichzeitig dem Handling trotz der Größe eine so kompakte Gewandtheit verschaffen, wie man sie von BMW erwartet. >



Freihändig? Doch, das ist erlaubt, bei aktiviertem Autobahnpiloten und bis Tempo 135 – aber nur, wenn es die grünen LEDs in den Lenkradspeichen signalisieren. Im Fond kann der BMW links und rechts unterschiedlich klimatisieren. Immerhin vier der 11,1 cm mehr Länge kommen den Fondspassagieren als Kniearm zutage. So richtig pustet der Boost nicht los, und diese Instrumente sehen aus wie ein schlecht kolorierter Disney-Trickfilm. Die Funktionsfülle überfrachtet den Touchscreen



TECHNISCHE DATEN (WERKSANGABEN)

Fahrzeugtyp	BMW 520d xDrive M Sportpaket	Mercedes E 220 d 4MATIC
ANTRIEB	Reihe/4	Reihe/4
Motorbauart/Zylinderzahl	Steuerventil/Turbo	Steuerventil/Turbo
Lage im Fahrzeug	vorn längs	vorn längs
Hubraum	84,0 x 90,0	1993
Bohrung x Hub	82,0 x 94,3	82,0 x 94,3
Leistung	145 (197) bei 4000	145 (197) bei 3600
maximales Drehmoment	400 bei 1500	440 bei 1800
spezifische Leistung	72,7 (98,7)	72,8 (98,8)
maximaler Ladedruck	2,1	2,3
Oilhalt Motor	5,5	6,0
Leistung/Drehmoment E-Motor	8/25	17/205
Kraftübertragung	Allradantrieb	Allradantrieb
Getriebe	Achtgangautomatik	Neungangautomatik
FAHRWERK		
Radaufhängung	Doppelquerlenker Schraubentferner	Mehrlenker Luftfedern
	Mehrlenker Schraubentferner	Mehrlenker Luftfedern
Bremsen	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben
	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben
Testwegbereifung	245/40 R 20 Y	245/40 R 20 Y
	275/35 R 20 Y	275/35 R 20 Y
	Pirelli P Zero	Pirelli P Zero
REIFENTYP	5060 x 1900	4949 x 1880
KAROSSERIE		
Länge x Breite	(2156) x 1515	(2065) x 1468
(mit Spiegel) x Höhe		2961
Radsand	5	5
Sitzplätze	5	5
Dachlast/Stützlast	75/100	100/84
Anhängelast/gelast	750/2000	750/2100
Gepäckraum	520	540
zulässiges Gesamtgewicht	2460	2580
Tankinhalt	60	66
VERBRAUCH/CO₂		
WLT-P-Verbrauch gesamt	5,9 Diesel	5,3 Diesel
CO ₂ -Ausstoß nach WLT-P	155 g/km	141 g/km
FAHRLEISTUNGEN		
0–100 km/h	7,3 s	7,8 s
Höchstgeschwindigkeit	228 km/h	234 km/h

Fahrzeugtyp	BMW 520d xDrive M Sportpaket	Mercedes E 220 d 4Matic
KAROSSERIE		
Innenbreite vorn/hinten	1530/1480	1510/1490
Innenhöhe vorn/hinten	1040/950	1030/950
Sitzhöhe vorn/hinten	510/500	520/510
Normsitzraum	780	740
Sitzhöhe über Fahrbahn	510	510
Ladekantenhöhe	700	660
Leergewicht/Zuladung	1890/570	1959/621
Gewichtsverteilung vorn/hinten	52,5/47,5	53,1/46,9
Wendekreis links/rechts	11,8/12,0	11,0/11,0
VERBRAUCH/REICHWEITE/CO₂		
Verbrauch l/100 km	6,9	6,6
ams-Eco-/Pendler-Sport (15/70/15 %)	5,0/6,8/9,2	4,5/6,8/8,5
CO ₂ -Ausstoß nach Testverbrauch g/km	182	174
CO ₂ -Ausstoß nach Eco-Verbrauch g/km	132	119
Reichweite nach Testverbrauch km	889	1000
FAHRLEISTUNGEN		
Beschleunigung		
0 – 30 km/h	1,2	1,3
0 – 50 km/h	2,4	2,7
0 – 80 km/h	5,1	5,5
0 – 100 km/h	7,6	8,2
0 – 120 km/h	11,0	11,4
0 – 130 km/h	13,0	13,6
0 – 140 km/h	15,6	15,8
0 – 160 km/h	21,5	21,5
0 – 180 km/h	29,5	29,1
0 – 400 m	15,5	15,8
Zwischensturt		
60 – 100 km/h	4,3	4,7
80 – 120 km/h	5,9	5,9
FAHRWIDERSTAND		
Leistungsaufwand bei 130 km/h kW (PS)	30 (41)	33 (45)
BREMSSWEGE		
100 – 0 km/h kalt	32,4	32,1
100 – 0 km/h warm	31,7	32,2
INNIENGERÄUSCHE		
bei 80 km/h	62	61
bei 100 km/h	65	63
bei 130 km/h	68	67
bei 160 km/h	72	70
bei 180 km/h	74	72
FAHRVERBRÄUCHE		
Strom 18 m	66,7	68,9
doppelter Spurwechsel	140,4	140,4
FAHRDYNAMIKBEWERTUNG		
Lenkpräzision	indirekt/direkt	indirekt/direkt
Balance	unter-/übersteuert	unter-/übersteuert
ESP-Regelung	konservativ/sportlich	konservativ/sportlich
Behandlichkeit	leicht/anspruchsvoll	leicht/anspruchsvoll
Fahrzeugkonzept	Konserve/vaiv/sportlich	Konserve/vaiv/sportlich

Auf den Vergleich dazu richtet sich die E-Klasse ebenfalls mit Allradlenkung (4,5 Grad) sowie adaptivem Luftfahrwerk ein – dazu, innen in noch edlerer Materialauswahl, aber mit nicht gar so bequemem Mobilarr wie beim Fünfer mit Komfortsitzen (2200 Euro). Dagegen sitzt die Bedienung beim Mercedes: Mit flacheren Bedienebenen, größeren Tastflächen (abgesenkt von Flüssigkristallen) und Tasten auf den Lenkradspeichen) und besonders verständiger Sprachbedienung organisiert er die Funktionsfülle zugänglich als der BMW.

Nimmer am Drücker

Dass es keine bessere Bedienung als den iDrive gibt, beweisen sie dort gerade. Allerdings eher ungewollt. Denn das aktuelle Infotainment richtet sich primär auf den Touchscreen und die Sprachassistent aus. Daher passt die Struktur auch nicht mehr zum Drehdrücker, der sich in den tiefstehenden, verschachtelten Bildschirmen verheddert. So muss man sich an Funktionen, die man sich bisher locker aus dem Handgelenk zurechtgedrückt, umständlich herantasten. Man mag – erst recht, ist man nicht allein unterwegs – ja auch nicht dauernd mit der Sprachbedienung palawen.

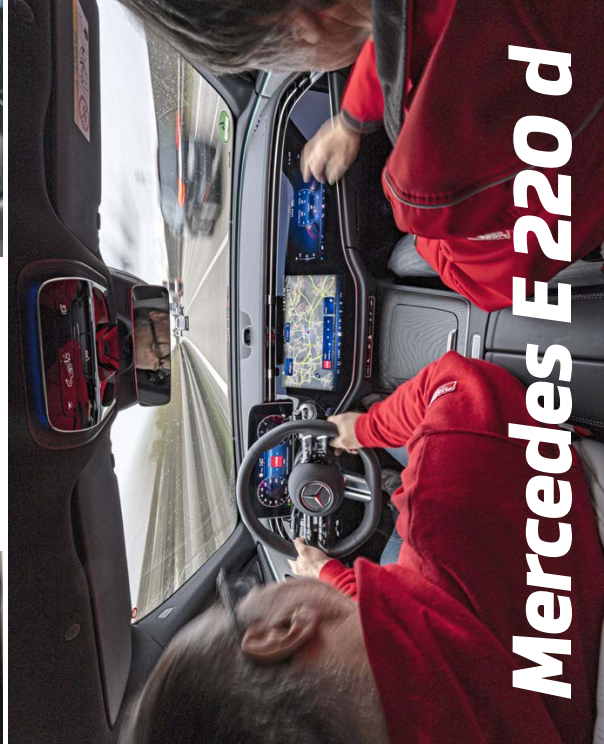
Ach, und dann sind da noch diese Digitalinstrumente des Fünfers. Sie wechseln nach nichtssagenden Bezeichnungen („Personal“, „Relax“, „Modern Art“) zwischen unterschiedlich gestalteten, aber gleichermaßen banalen, informationsarmen und schlecht ablesbaren Layouts.

So, nun aber mal Startknöpfe drücken. Die beiden Zweiliter-Vierzylinder selbstzünden los. Den 520d plus-tern zwei in Reihe geschaltete Lader auf 197 PS und 400 Nm. Beim 220 d genügt ein VTC-Lader für die gleiche Leistung und 440 Nm. Zudem unterstützt ihn ein mit 17 kW/205 Nm erheblich stärkerer Riemenstarter-Mildhybrid. Der boostet den Antrieb über das kurze Anfahrzudem hinweg, harmonisiert die Leistungsentfaltung, rekupert energier und speichert schneller und häufiger Energie, um den Verbrenner in Rollphasen eilig auszuknippen. So rollt der E erstaunlich oft, weit und lange einfach leise dahin. Das Wiederzuschalten des doppelten NO_x-geringsten OM 654 gelingt ohne Kuckeln.

Womöglich mag es auch an der Kraftfülle liegen, dass die Automatik noch gefälliger durch ihre neuen Stufen wandert als der nicht minder treffsichere Achstufenautomat des 520d. Bei dem dieselt nun der neue



Nicht so weitschweifend, aber nicht minder, bequem beherbergt der Mercedes die Fondpassagiere. Vornüberwacht er den Fahrer per Kamera. Die erkennt, wenn er nach rechts linst, um auf den Monitor des Beifahrers zu schauen, dann blendet das System das Bild für den Fahrer aus. Ebenfalls propentvolles, aber beherrschbareres Infotainment. Grandios für Handling, Handlichkeit und Fahrstabilität: Allradlenkung



Mercedes E 220 d

UNTERHALTSKOSTEN UND PREISE

Fahrzeugtyp	BMW 520d xDrive M Sportpaket	Mercedes E 220 d 4Matic
KOSTEN IN EURO		
Steuer	324,-	289,-
Hatpflicht	617,-	655,-
Teilkasko	395,-	411,-
Vollkasko	1878,-	1891,-
Festkosten/Jahr	2819,-	2835,-
Betriebskosten/100 km	19,02	18,91
Wartungskosten/Jahr	9500,-	9200,-
GESAMTKOSTEN/KM*		
bei 15 000 km/Jahr	0,91/0,28	0,89/0,28
bei 30 000 km/Jahr	0,61/0,24	0,60/0,24
MONATLICHE UNTERHALTSKOSTEN**		
bei 15 000 km/Jahr	1142,-/349,-	1113,-/349,-
bei 30 000 km/Jahr	1523,-/596,-	1488,-/595,-
PREISE		
Grundpreis	66 350,-	80 890,-
Testwagenpreis ²⁾	80 890,-	67 057,-
Testwagenpreis ³⁾	80 890,-	89 506,-

*inklusive Mehrwertsteuer und Konformitätszertifikat. Extrakosten

Bankstammmotor mit modifizierten Einlasskanälen und Brennräumen sowie optimierter Nockenwellensteuerung, Einspritzung, Abgasführung und Common-Rail-Einspritzung. Anders als bei den Sechszylindern, bei denen als Mildhybrid ein E-Motor ins Getriebe integriert ist, lässt es BMW bei den Vierzylindern bei einem Riemenstarter-System bewenden. Das mindert keineswegs das Temperaturmanagement des Antriebs. Ja, trotz geringem Boost beschleunigt sich der 520d bei den Fahrleistungen einen kleinen Vorlauf zusammen. Großer allerdings fällt der Nachteil beim Verbrauch aus mit 6,9 zu 6,6 l/100 km im Teststadium. Und die 5,0 l/100 km, die dem BMW auf der Eco-Runde gemessen, unterbietet der E 220 d gar um zehn Prozent. Was das enorme Effizienzpotenzial des Diesels aufzeigt: 4,5 l/100 km, ohne Trödeln, in einer





Die 20 l mehr Ladevolumen der E-Klasse (unten) sind weniger bedeutsam als ihr ebener Boden und das tiefe Unterfach samt Klappbox

AUTO-TEST **1** **2** **PUNKTEWERTUNG**

Fahrzeugtyp	Mercedes E 220 d 4Matic	BMW 520d xDrive
KAROSSERIE		
Raumangebot	(30)	19
Kofferraum	(15)	7
Zuladung	(10)	8
Verbilligt/Funktionalität	(20)	24
Instrumente/Anzeige	(20)	13
Bedienung Fahrzeuginfotikonen	(19)	3
Anhangsgest.	(10)	5
Rundumsicht	(10)	8
Cost-Of-Ownership	(190)	92
SICHERHEIT		
Sicherheitsausstattung/-assistentz	(30)	21
Funktionalität Verkehrssichererkennung	(10)	2
Fahrstabilität Fahrmanöverversuche	(15)	14
Fahrstabilität auf der Straße	(15)	14
Funktionalität/Bedienung Spurhalteassistent	(10)	6
Licht	(15)	15
Bremsweg kalt (100 km/h)	(25)	17
Bremsweg warm (100 km/h)	(20)	13
Pedalgefühl	(10)	8
SUMME	(100)	110
KOMFORT		
Federungskomfort	(25)	20
Stufe vorn	(15)	12
Stufe hinten	(10)	7
Infotainment, inhaltl. Darstellungsqualität	(10)	9
Infotainment, Bedienung	(10)	8
Komfort-Assistenzsysteme	(10)	10
Klimatisierung	(10)	8
Innengeräusch-Messwerte	(5)	4
Geräuschelldruck	(5)	4
SUMME	(100)	85
ANTRIEB		
Laufkultur	(20)	12
Durchzugskraft	(20)	14
Leistungsreserve	(30)	20
Schaltung/Getriebeausführung	(20)	18
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	7
Zwischenbeschleunigung	(10)	6
Reichweite	(20)	17
Dauer Energiezufuhr	(15)	15
SUMME	(190)	109
FAHRERHALTEN		
Handling/Fahrsap	(30)	22
Geschwindigkeiten Fahrdynamikversuche	(20)	13
Regelgenauigkeit Stahlnahsprung anmte	(10)	7
Spurenhaltung Fahrdynamiksysteme	(10)	5
Lenkung	(10)	25
Geradeauslauf	(10)	5
Traktion/Wirtertauglichkeit	(10)	14
Geradeauslauf/Windempfindlichkeit	(10)	9
SUMME	(150)	112
Eigenerschatzwertung	(700)	514
Umwelt		
CO ₂ -Emission Festverbrauch	(25)	20
CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch	(25)	11
CO ₂ -Emission Fertigungsprozess	(15)	8
Recyclingquote Materialien	(15)	8
CO ₂ -Emission Transportwege	(5)	5
Ölwechselmenge auf 100.000 km	(10)	4
Leistungsaufwand bei 130 km/h	(20)	11
Reifenverschleiß	(10)	5
Umweltwertung	(150)	74
KOSTEN		
Testwagenpreis	(50)	12
Serienausstattung	(10)	6
Optionenmöglichkeiten	(10)	7
Wiederverkaufschancen	(10)	8
Festkosten für 5 Jahre	(20)	0
Wartung/Reparatur auf 100.000 km	(15)	7
Energiekosten auf 100.000 km	(30)	22
Garantie	(5)	0
Kostenwertung	(150)	62
Gesamtwertung	(1000)	650
Gesamtwertung	(1000)	629



So brillant, wie die E-Klasse mit dem neu abgestimmten Luftfahrwerk federt, macht sie selbst der S-Klasse erste Konkurrenz und legt eine Klasse zwischen sich und den an sich sehr guten Fahrer. Der hat noch bequemere Vordersitze.

Zwar liegt der 220 d bei den Fahrleistungen etwas zurück. Aber mit dem stärkeren Mildhybrid-Boost schiebt sein Monoturbodiesel kultivierter und harmonischer an als der Biturbo im 520d.

Niederlage für BMW: Der Fahrer drängt zu einer Dynamik, die er dann nicht mitgeliefert kann. Die E-Klasse hetzt nicht, aber legt man es drauf an, hat sie immense Reserven, fährt sicher und geschmeidig.

Schon die 5.0 l D/100 km des 520d im Eco-Verbrauch sind hervorragend, mit 4,5 l und 119 g CO₂/km macht der 220 d aber selbst E-Autos Konkurrenz. Doch er braucht viel Öl. Kurze Transportwege.

Nicht nur die Testwagenpreise recken sich in die Luxusklasse, das gilt – auch wegen stark gesteigerter Versicherungstarife – ebenso für die Festkosten. Für die Preise lächerlich kurze Garantien.

der komfortabelsten, fahrsichersten und handlungsreichsten Limousinen, die es derzeit gibt.

Ein höherer Benzbereich

Denn bereits als eher harmloser 220 d 4Matic mit Allradlenkung und Luftfederung fährt die E-Klasse nicht nur dem Fahrer im Slalom davon, sondern selbst einem AMG C 63 Performance+. Doch mehr noch als auf der Messstrecke überträgt das Handling des Mercedes auf der Landstraße. Da drängelt der BMW mit seinem etwas strafferen Set-up und der präzisen, handfesten, aber spitzer ansprechenden und damit hibbeligeren Lenkung immer zu einer Eile, mit der er bald nicht mehr mitkommt – und für die er wegen seiner Dimensionen auch einfach zu raumgreifend ist auf den vergnüglicheren der Landstraßen. Anders als den früheren Generationen gelingt es dem G60 nicht mehr, bei all seiner Stτικότητα noch ein Gefühl der Kompaktheit zu inszenieren. Trotz spitzerer Lenkung und gleichmäßigerer Gewichtsverteilung wirkt er ungelinkter. Seine Masse zwingt ihn in Kurven schließlich in ein Untersteuern, aus dem ihn auch die variable Momentenverteilung des Allrads nicht mehr herausdrückt. Die 4Matic des Mercedes kann hier mehr Momente an die Vorderachse leiten, und da will der Grip einfach nicht abreißen. Fahrt du mit eifrigem Tempo in eine Kurve, durchfährt sie der E einfach – praktisch unerschütterlich linientreu und von seiner grandiosen Allradlenkung in höchster Präzision geführt –, aber eben mit aller Souveränität und ganz



Mercedes
1. Gesamtwertung:
650 Punkte

BMW
2. Gesamtwertung:
629 Punkte

ohne Zappeligkeit. Zwar denkst du da, dass es bereits sehr fix gewesen sei, doch dann steigert du dennoch das Tempo. Jetzt grippen sich die Vorderräder noch bissiger in die Kurve, bleibt das Heck ebenso stabil. Das könntest du noch mal weiter treiben, aber ziemlich sicher hörst du damit auf. Nicht weil der Wagen nicht mehr könnte, sondern weil du schon so schnell bist, dass es dir genug ist – mehr als genug und viel mehr als erwartet.

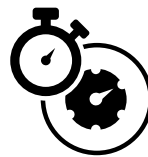
Dabei verbindet die E-Klasse die Brillanz dieses Handlings mit einem Federungskomfort, mit dem sie auch weit oben in der Luxusklasse antreten könnte. Die Entwickler stimmten die Federung etwas straffer ab, was das Nachschwingen auf langen Wellen unterbindet – der E federt eine Unebenheit aus, dann steht der Aufbau wieder fest in den Luftbälgen. Und dennoch spricht das Set-up exzellent auf kleine Unebenheiten an, steckt selbst grobe, kurze Stöße flaumig weg. Diese Kombination aus höchstem Komfort, souveränen Fahreigenschaften und dennoch beschwingtem Handling ist derzeit einzigartig, schafft einen neuen Maßstab. Und ganz ehrlich, als Freunde der Krafftahrt freut es uns doch, dass es mal nicht um diese dauernd so

überpräsenten Konnektivitätsgeplänkel oder das ganze Smart-Car-Gezappel geht. Sondern um das, worauf es beim Auto ankommt: das Fahren.

Das hat ja auch der BMW sehr gut drauf. Auch sein Federungsvermögen erlangt absolutes Oberklasse-Niveau. Dass er wegen der strammeren Grundabstimmung etwas straffer auf Unebenheiten anspricht, sie etwas ungeschöner weitergibt – an sich genau das, was man von einem BMW erwartet. Was aber deshalb so wenig belobhudelt wird, weil der Mercedes eben so herausragend auftritt.

Allein auf weiter Spur

Immerhin kann hier bisher allein der Fünfer etwas allein: allein fahren. Erst im nächsten Jahr soll die E-Klasse auf Autobahnen allein fahren und selbstständig die Spur wechseln dürfen. Können könnte sie es jetzt schon, es ist ihr aber noch nicht erlaubt. Der BMW dagegen darf mit dem Autobahnpihloten bis 135 km/h ohne Hand am Lenkrad fahren. Gibt man ein Ziel ins Navi ein, wechselt der Fünfer gar allein die Spur zum Überholen, allerdings nur auf exaktest kartografierten Autobahnen. Auf denen bietet er im Display einen Spurwechsel an, den der Fahrer nur mit einem kurzen Blick in den jeweiligen Außenspiegel



68,9
km/h

schnell fegt der E 220 d durch den Slalom. Für den 2,2 km/h langsameren 520d ist das schon peinlich. Und für den ganz auf Dynamik getrimmten AMG C 63 Performance (67,5 km/h) blamabel

bestätigt. Das gelingt hervorragend. Und wie das Fahrwerk des Mercedes beweist es auch, wie enorm die Ingenieurskunst der deutschen Hersteller ist. Ja, dieses Autobauer-Bashing gegen die deutschen Marken ist gerade sehr in Mode. Aber man zeige sie uns, die so gehypten Wunderwagen von Tesla, Nio, Aiways, Build Your Dream, auf dass sie mal zeigen, dass sie auch nur annähernd so gut autonom, komfortabel, effizient und dynamisch fahren wie Fünfer und E-Klasse.

Das relativiert sogar die Preise der beiden. Ja, die Testwagen liegen nördlich von 80 000 Euro. Aber sie stellen das Maximum dessen dar, was in dieser Klasse möglich ist. Viele werden sie sich nicht leisten können (wir übrigens auch nicht), aber das war bei Mercedes und BMW schon immer so. Andere werden sie sich nicht leisten wollen. Aber eines können sich BMW und Mercedes nicht leisten: weniger als das bestmögliche Auto zu entwickeln. BMW ist dabei ein sehr guter Fünfer gelungen, Mercedes aber mit der letzten E-Klasse auf eigener Plattform und gerade mit Vierzylinder-Diesel eines der besten Autos, die es je gegeben haben wird.

Text: Sebastian Renz
Fotos: Achim Hartmann