

## Doppeltest

### Mercedes 560 SEL (W 160) gegen BMW 750iL (E32)

---

Dieser Test wurde aus der Zeitschrift „auto, motor und sport“, Heft 20, Jahrgang 1987 entnommen. Das Copyright liegt beim Verlag von auto, motor und sport. Diese Kopie ist nur für den privaten Gebrauch gedacht und darf nicht kommerziell verwertet werden.

Sollten Sie Interesse an weiteren Test-Berichten der Zeitschrift „auto, motor und sport“ haben, so wenden Sie sich bitte an den Verlag:



Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co KG  
70174 Stuttgart, Leuschnerstr. 1  
Tel. 07 11 / 1 82-01, FS: 722 036

Sollten Sie Interesse an einem Abo der Zeitschrift „auto, motor und sport“ haben, so klicken Sie bitte auf das „auto, motor und sport“ – Logo.

---

Weitere Testberichte über den 7er BMW finden Sie  
unter <http://www.BMW.TheTwinS74.de>



# Spitzenspiel

**Doppeltest BMW 750i L gegen  
Mercedes 560 SEL  
Das neue Zwölfzylinder-Flaggschiff aus  
München zieht am Topmodell  
des Daimler-Benz-Konzerns vorbei.**

Von Werner Schruf

**D**as Spiel ist nicht neu: Es geht wieder einmal um Platz eins. Aber nicht in der Fußball-Bundesliga zwischen Bayern München und dem VfB Stuttgart, sondern in der Automobil-Weltliga zwischen den Bayerischen Motoren Werken und Deutsch-









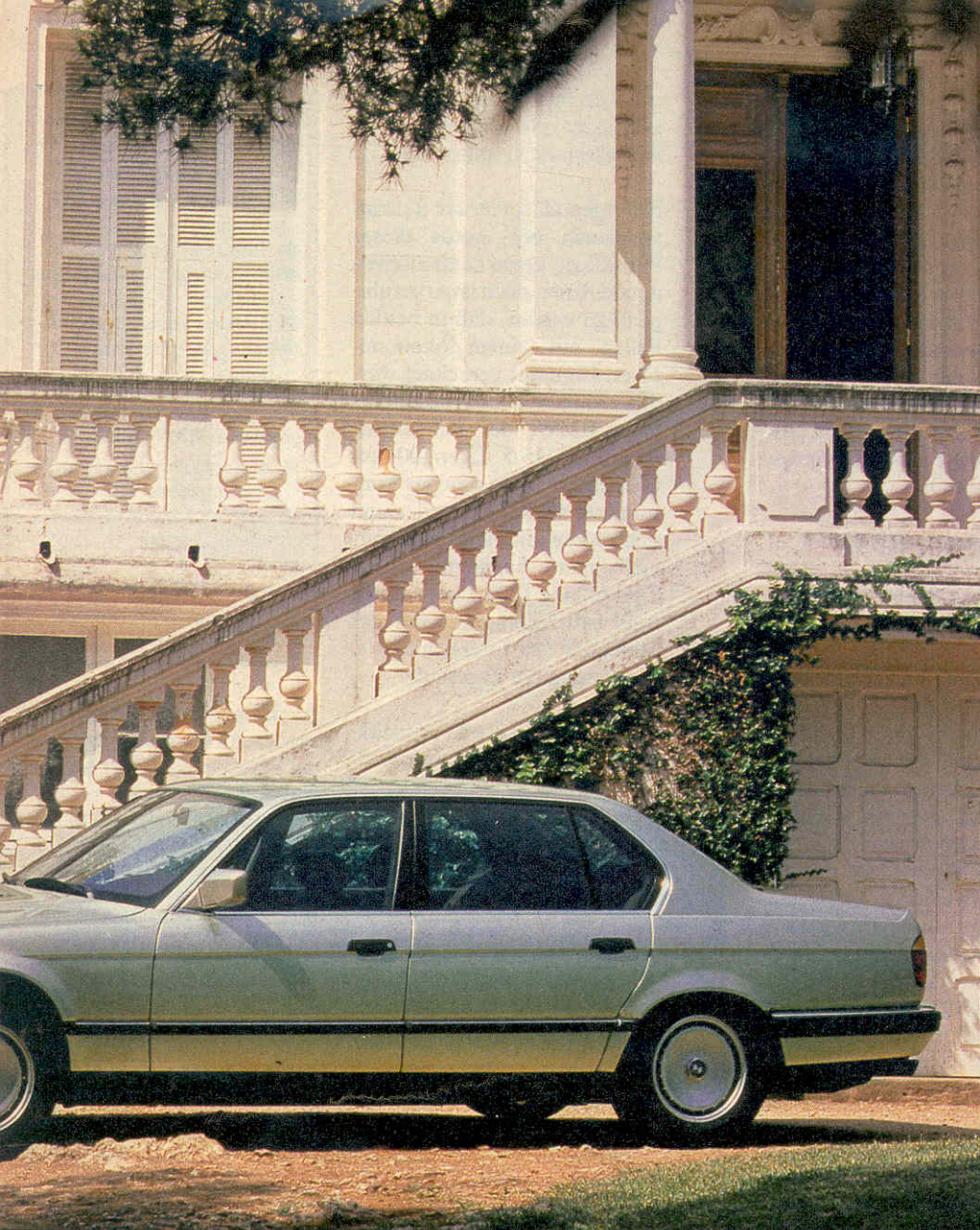


**Luxus nach schwäbischer Art – bequeme Einzelsitze im Fond (4104 Mark Aufpreis), praktische elektrische Sitzverstellung mit Memory, funktionelle Instrumente und feingetafelte, aber überfrachtete Mittelkonsole**



Fotos: Mocsch





## BMW 750i L gegen Mercedes 560 SEL

lands größtem und feinstem Industrieunternehmen Daimler-Benz. In diesem Fall kommt der Titelverteidiger aus Stuttgart, und das seit Jahren. Der wuchtige Mercedes 560 SEL, darin sind sich alle Fachleute einig, war bislang das beste Auto der Welt.

Die Karten aber sind jetzt neu gemischt, und BMW hat zwei Trümpfe in der Hand, die das Blatt wenden: sieben Jahre Entwicklungsvorsprung beim neuen Siebener gegenüber der seit 1980 produzierten S-Klasse und dem neuen Zwölfzylindermotor. Genug, um den lang gehegten Traum der Münchner Wirklichkeit werden zu lassen – mit dem 750i L stellt BMW den Thronfolger.

Das Ergebnis dieses Doppeltests ist damit vorweggenommen, aber es bleiben noch Fragen offen. Beispielsweise diese: Kann man in unserer leistungsorientierten und stets nach Bes-

**Bajuwarischer Charme – mit Naturleder Buffalo (Aufpreis 1500 Mark) bezogene Sessel im geräumigen Fond, vorbildliche Instrumentierung, wenig funktioneller Automatik-Wählhebel und seitlich am Sitz versteckte Knöpfe für Verstellung und Memory**



serem strebenden Gesellschaft noch ruhigen Gewissens SEL fahren? Man kann, und zwar sehr gut. Nicht nur, weil der Mercedes 560 SEL mit seinem Grundpreis von 127 338 Mark das teurere Auto ist – der 750i L kostet genau 119 000 Mark –, sondern weil sich die beiden zumindest in Sachen Leistung weniger nehmen, als ihre Zylinderzahlen vermuten lassen.

Daimler-Benz hat den V8 zum Jahrgangswchsel mit höherer



## BMW 750i L gegen Mercedes 560 SEL

Verdichtung und modifizierter Zündung ein wenig aufgepöppelt (siehe auch Testbericht Heft 19/1987) und so die Leistung der hier getesteten Katalysatorversion um nahezu 40 Pferdestärken auf 279 PS (205 kW) angehoben. Damit ist der leistungsmäßige Abstand zu dem optisch sehr ansprechend verpackten Fünfzylinder-V12 im BMW (Testbericht Heft 18/1987) mit seinen 300 PS (220 kW) nicht gravierend.

Beim Fahren gewinnt man gar rasch den Eindruck, die Mercedes-Großkolbenmaschine sei kräftiger. Es ist erstaunlich, wie spontan und bissig der Achtzylinder bei niedrigen Drehzahlen zur Sache geht und die schwere Limousine vorantreibt. Sie stürmt bei durchgetretenem Gaspedal ziemlich ungestüm los, das spürt man und bekommt es wenig später auch zu hören. Denn im oberen Drehzahlbereich entwickelt der bis dahin akustisch dezent präsente V8 eine hämmernde Geräuschkulisse.

Ganz anders setzt sich der BMW-Motor in Szene. Er tritt eine Spur behäbiger an, so daß steigt man direkt aus dem Mercedes um – der Wunsch nach mehr Drehmoment aufkommt. Aber das ist beim Zwölfzylinder naturgemäß bei niedrigen Drehzahlen etwas geringer und erreicht auch sein Maximum bei höherem Drehzahlniveau. Man muß also höher drehen, denn erst zwischen 4000 und 6000 Touren läßt der V12 seine Muskeln richtig spielen. Die dann gebotene Leistungsentfaltung vollzieht sich völlig undramatisch, ohne jeden Anflug von Aggressivität, mühelos und sanft, aber mit einer kraftvollen Beschleunigung gekoppelt, die Respekt verdient.

In der Laufkultur, da gibt es gar keinen Zweifel, hat die BMW-Maschine die Nase weit vorn. Sie geizt zwar mit zwölfzylinder-spezifischen Reizen und klingt bei niedrigen Drehzahlen eher wie ein besonders gut ausgeglichener Sechszylinder, läuft aber über den gesamten Bereich völlig vibrationsfrei und ungewöhnlich leise. Ab Tempo 150 beispielsweise ist von dem V12 nichts mehr zu hören; dann dringen nur noch Fahr- und Windgeräusche ans Ohr.

Die Fahrleistungen beider Limousinen genügen höchsten Ansprüchen (siehe Vergleichstabelle). Da ist es von untergeordneter Bedeutung, daß der 750i L bei hohem Tempo besser beschleunigt als der 560 SEL und auch in der Höchstgeschwindigkeit mit 255 km/h den Mercedes zurückläßt, wozu natürlich auch sein besserer Luftwiderstandsbeiwert (0,34 gegenüber 0,36) beiträgt. Eine in der Praxis wichtigere Rolle spielen die Übersetzungsanpassung und die Arbeitsweise der automatischen Vierganggetriebe, die jeweils über eine Economy- und Sport-Vorwahlschaltung verfügen.

Beim BMW gibt es die zu lange Übersetzung zu bemängeln. Sie senkt zwar das Drehzahlniveau, ist aber auch für den etwas enttäuschenden Antritt bei niedrigen Drehzahlen mitverantwortlich. Außerdem bewirkt sie, daß die sehr weich schaltende Automatik bei zügiger Fahrweise häufig die Gänge wechselt, was ganz besonders in der Sportstellung auf Landstraßen zu einer nervösen Fahrweise führt.

Der Mercedes hingegen ist deutlich kürzer, sogar eine Idee zu kurz übersetzt; insgesamt aber harmonisiert diese Abstufung besser mit der Motorcharakteristik als beim BMW. Man bleibt so häufig noch im großen Gang, wenn der 750-Fahrer bereits per Kickdown zurückschaltet. Die sehr exakte Führung des Wählhebels und der griffsympathische Knauf gefallen spontan beim Mercedes,

dagegen mag man sich mit den kräftigen Schaltrucken bei Kickdown nicht anfreunden.

Naturgemäß spielt der Benzinverbrauch bei Autos dieser Preisklasse keine kaufentscheidende Rolle, doch ist es beruhigend zu wissen, daß in beiden Fällen mit einem ökonomischen Ergebnis gerechnet werden kann. Ganz besonders beim BMW, der mit durchschnittlich 15,5 Liter/100 km über einen Liter weniger konsumierte als der Mercedes und sich zudem mit bleifreiem Normalbenzin begnügt. Eine Tankfüllung (100 Liter) reicht rund 640 Kilometer weit, der Mercedes (90 Liter) muß 100 km eher an die Zapfsäule.

Auch in den Fahrwerksqualitäten macht sich der siebenjähri-

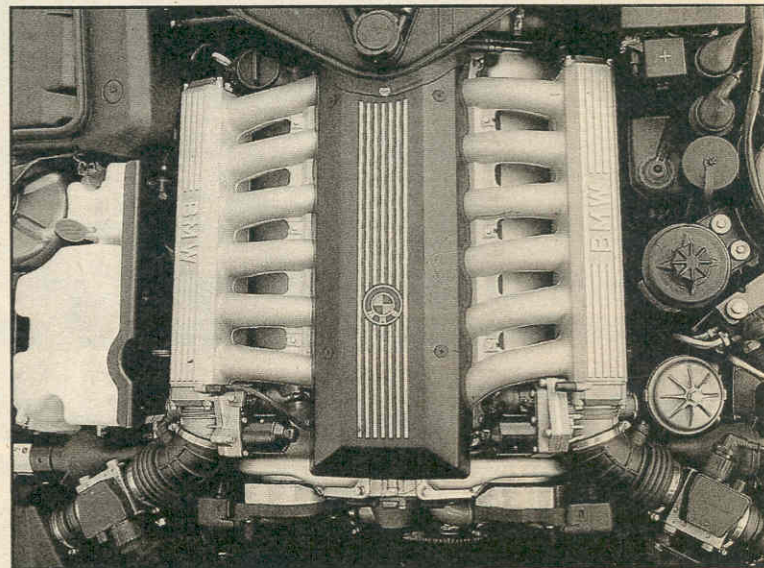
### Vorteile BMW 750i L gegenüber Mercedes 560 SEL:

- Höhere Motorlaufkultur
- Sehr niedriges Geräuschniveau
- Bessere Handlichkeit
- Ausgewogenere Fahreigenschaften
- Besserer Federungscomfort
- Sehr gute Sitze vorn und hinten

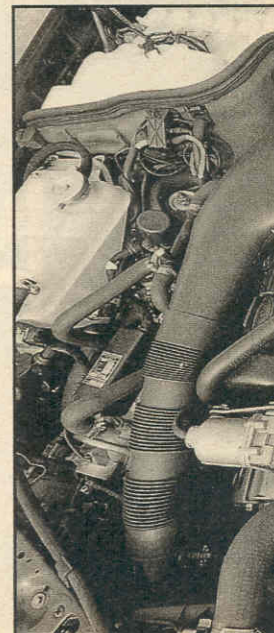
### Vorteile Mercedes 560 SEL gegenüber BMW 750i L:

- Besseres Durchzugsvermögen bei niedrigen Drehzahlen
- Steifere, solider verarbeitete Karosserie
- Geringere Aufheizung, bessere Klimatisierung
- Umfangreichere Serienausstattung

**Auch optisch ein Meisterstück moderner Motorenbaus – der überaus kultiviert laufende BMW-Zwölfzylinder**



ge Entwicklungsvorsprung des BMW positiv bemerkbar. Sein Fahrverhalten ist mustergültig, aufgrund der überraschend guten Traktion der Antriebsräder bleibt er auch in schnell gefahrenen Kurven nahezu neutral, Windempfindlichkeit und Geradeauslauf sind kein Thema. Es bedarf also keinerlei Fahrkunst, um mit ihm auf Anhielb gut zurechtzukommen. Die ist natürlich auch im 560 SEL nicht erforderlich, doch läßt er sich nicht ganz so mühelos um Kurven lenken. Er neigt etwas stärker zum Untersteuern und fühlt sich in schnellen Wechselkur-

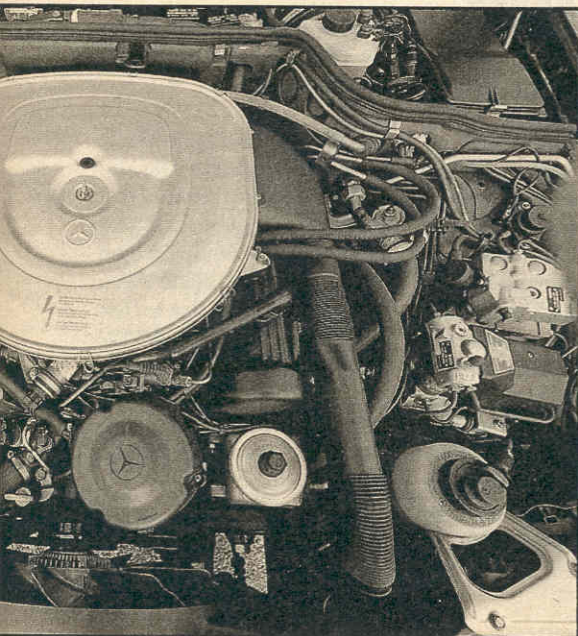




## Zum Vergleich

Fahrzeugtyp	BMW 750i L	Mercedes 560 SEL
Motorbauart/Zylinderzahl	V/12*	V/8
Hubraum	cm <sup>3</sup> 4988	5547
Bohrung × Hub	mm 84,0 × 75,0	96,5 × 94,8
Leistung	kW (PS) bei 1/min 220 (300) bei 5200	205 (279) bei 5200
Max. Drehmoment	Nm bei 1/min 450 bei 4100	430 bei 3750
Verdichtungsverhältnis	8,8 : 1	10,0 : 1
Gemischaubereitung	elektr. Kraftstoff-einspritzung Bosch Motronic 3	mech. Kraftstoff-einspritzung Bosch KE-Jetronic
Kraftübertragung	Hinterradantrieb Viergangautomatik	Hinterradantrieb Viergangautomatik
I. Gang	2,48	3,87
II. Gang	1,48	2,25
III. Gang	1,00	1,44
IV. Gang	0,73	1,00
Rückwärtsgang	2,09	5,59
Achsantrieb	3,15 : 1	2,65 : 1
Leergewicht	kg 1916	1859
Zul. Gesamtgewicht	kg 2350	2270
Beschleunigung	in s	
0-60 km/h	4,0	3,8
0-80 km/h	5,6	5,8
0-100 km/h	7,9	7,8
0-120 km/h	10,4	10,6
0-140 km/h	13,4	14,3
0-160 km/h	17,4	18,7
0-180 km/h	22,1	25,2
0-200 km/h	28,9	37,7
1 km mit stehendem Start	27,6	28,3
Höchstgeschwindigkeit	km/h 255	242
DIN-Verbrauch	in L/100 km	
Bei 90 km/h (IV. Gang)	Normal bleifrei 10,5	Super bleifrei 11,1
Bei 120 km/h (IV. Gang)	11,5	13,6
Stadtverkehr	19,8	17,6
Testverbrauch	in L/100 km 15,5	16,8
Innengeräusch	in dB(A)	
Bei 50 km/h	58	59
Bei 100 km/h	63	62
Bei 130 km/h	68	69
Bei 160 km/h	71	75
Bei 180 km/h	75	76
Bei 200 km/h	78	80
Preis	DM 119 000,-	127 338,-

\* V = V-Motor



**Vor lauter Nebenaggregaten und Leitungswirrwarr kaum zu sehen – bullig an-tretender Mercedes-V8**

ven ein wenig labiler an als der 750. Hinzu kommt, daß sein Gewicht von 1859 Kilogramm in allen Lebenslagen deutlich spürbar wird – man fährt einen schweren Wagen und muß bei zügiger Gangart am großen Lenkrad beherzt zupacken.

Der BMW-Zwölfzylinder, obgleich nahezu zwei Tonnen wiegend, fährt sich dagegen fast wie ein Leichtgewicht – seine Handlichkeit ist geradezu frapierend. Das ist mit ein Verdienst der geschwindigkeits-abhängigen Servotronic-Lenkung. Bei niedrigem Tempo läßt sich die Fünf-Meter-Limousine mit spielerischer Leichtigkeit dirigieren, mit zunehmender Geschwindigkeit steigen die Lenkkräfte letztlich zu stark an. Das erfordert immer wieder Gewöhnung, vor allem nach längeren Autobahnstrecken in engen Ausfahrten.

Auch im Federungskomfort kann der 750i L gefallen. Über kleine Fahrbahnebenheiten wie Querfugen auf Autobahnen, die den 560 SEL zu leichtem Stuckern anregen, gleitet er mit seiner weichen Abstimmung souverän hinweg. Auch sein Abrollkomfort läßt zumindest bei höheren Geschwindigkeiten keine Wünsche offen. Lange Bodenwellen hingegen meistert der straffer ausgelegte 560 SEL besser, und auch bei voller Zuladung fühlt man sich hier wohler als im dann unterdämpft wirkenden BMW.

Mercedes keinen Grund, an der Bedienungsfreundlichkeit zu mäkeln. Alle Hebel und Schalter liegen griffgünstig, die Ausstattung ist außergewöhnlich reichhaltig, die Klimatisierungsmöglichkeiten sind ausgezeichnet, und selbst das verarbeitete Wurzelholzurnier glänzt, wie es sich für eine Luxuslimousine gehört.

Im BMW erinnert die matt gehaltene Holztafelung eher an Imitat, Radio und Schiebedach zählen nicht zur Serienausstattung. Zudem hat die Klimaautomatik mit der schwachen Defrostung und dem etwas zu lauten Gebläse manchmal Mühe, der Aufheizung durch die schrägen Scheiben und den von der Auspuffanlage erwärmten Wagenboden Herr zu werden.

Das Raumangebot ist weder hier noch dort ein Thema, denn die mit verlängertem Radstand ausgestatteten Limousinen (BMW plus elf, Mercedes plus 14 Zentimeter gegenüber Basismodell) bieten sehr großzügige Platzverhältnisse, ganz besonders in den mit Knieraum üppig gesegneten Fondanteilen. In der Karosseriequalität gibt es aber erwähnenswerte Differenzen: Beispielsweise ist der lange BMW nicht ganz so verwindungssteif wie der kurze Siebener; dagegen wirkt der Mercedes auch in der L-Ausführung wie eine feste Burg.

Was spricht letztendlich für den BMW? Sicher nicht an erster Stelle sein Preisvorteil von rund 8000 Mark. Vielmehr sind es der hohe Motorkomfort seines Zwölfzylinders, die um Nuancen besseren Fahreigenschaften, der etwas höhere Fahrkomfort sowie seine überlegene Handlichkeit. Fairerweise muß aber gesagt werden, daß sich der Mercedes für ein sieben Jahre altes Auto nicht leicht geschlagen gibt und in einigen Punkten sogar noch überlegen ist. Dennoch: Der BMW ist eindeutig das modernere Auto.



Im Sitzkomfort hingegen kann der Mercedes mit seinen üppigen Sesseln und der weichen Rücksitzbank nicht mithalten. Wer ähnlich bequem reisen will wie im BMW, dem sei die besser profilierte und gepolsterte Coupé-Sitzanlage mit der zweisitzigen Fondbank empfohlen (Aufpreis 4104 Mark). Sieht man von der mit kleinen Kipp-schaltern überfrachteten Mittelkonsole ab, gibt es beim