

Fahrbericht Audi A8 gegen Mercedes-Benz S-Klasse: Charaktersache

Von Axel F. Busse

Nicht nur in der Formel 1 fährt Mercedes zurzeit vorneweg: Auch bei den Nobel-Limousinen sind die Sympathien der Deutschen klar verteilt. Mit fast 4500 Neuzulassungen im ersten Halbjahr 2014 hat die S-Klasse die Konkurrenz klar distanziert. Aber ist der Stuttgarter Luxusliner wirklich so viel besser als zum Beispiel der Audi A8, den kaum halb so viele Kunden bestellten? Ein exklusiver Vergleich gibt Aufschluss.

Die Erwartungen hätten höher kaum sein können: Seit vor mehr als 40 Jahren mit der Baureihe 116 zum ersten Mal der Begriff „S-Klasse“ im Mercedes-Modellprogramm Einzug hielt, gilt das Spitzenmodell mit dem Stern als Maß aller Dinge im deutschen Automobilbau. Der Druck auf den Hersteller ist deshalb mächtig, wenn ein Generationswechsel ansteht. Komfort, Solidität und Innovation müssen Zeichen setzen, denn die Wettbewerber haben immer wieder Boden gut gemacht.

Bei Benz heißt „S“ seit jeher in erster Linie „Super“ – und zwar an der Tankstelle. Bei Mercedes entfiel bislang nur rund die Hälfte der Neuzulassungen auf Selbstzünder, während gut 80 Prozent der Audi-Kunden auf die Diesel-Kompetenz der Ingolstädter vertrauen. Beim Stuttgarter Stern können sich die Verhältnisse jedoch noch verschieben, denn der S 350 Bluetec ist erst seit diesem Frühjahr auf dem Markt, die Varianten mit Ottomotoren bereits seit 2013.

Karosserie/Design: Mit einem Fünf-Meter-Schiff kann man sich auch im dichtesten Asphalt-Dschungel kaum verstecken. Die physische Präsenz der beiden Wettbewerber ist enorm und vor allem die Audi-Gestalter haben jeden Versuch unterlassen, die optische Wucht zu minimieren. Das Styling ist kühl und sachlich, man könnte auch streng sagen. Der gewaltige Single-Frame-Grill bestimmt das Gesicht, an dem sich vermutlich auch in der nächsten Generation – die frühestens 2016 erwartet wird – kaum etwas ändern wird. Selbst in der Version mit normalem Radstand misst der Audi schon 5,14 Meter.

Der Mercedes-Testwagen überragte den Audi noch um elf Zentimeter, denn es handelte sich um die Langversion des Modells, dessen Radstand 3,17 Meter beträgt. Dennoch wirkte er nicht so platzraubend und massig, sondern für ein derartiges Dickschiff geradezu grazil. Die weiche Linienführung und die fein gezogenen Blechfalten an den Seiten tarnen die satten Ausmaße zuverlässig. Obwohl der Audi fünf Zentimeter breiter ist als sein Konkurrent, genießen die Passagiere auf den Rücksitzen im Mercedes drei Zentimeter mehr Schulterfreiheit. Styling ist stets eine Frage von subjektiven Momenten, doch man tut dem Audi wohl nicht Unrecht, wenn diese Wertung wegen des harmonischeren Gesamteindrucks zugunsten des Mercedes ausgeht.

Ambiente/Komfort: Bequemlichkeit der gehobenen Art und darf man von Limousinen der 100 000-Euro-Klasse sicherlich erwarten, denn so viel kosten die beiden Testwagen, auch wenn der Grundpreis vergleichsweise harmlos ausfällt. Aber mit 75 600 Euro (Audi) und 86 453 Euro (Mercedes) ist es eben nicht getan, erst mit Sonderausstattungen wird bei solchen Luxuslinern richtig Geld verdient. Beispiele gefällig? Standardsessel der Oberklasse lassen es grundsätzlich nicht an Behaglichkeit fehlen. Doch wer es noch anschmiegsamer braucht, bestellt bei Audi das Komfortsitz-Paket. Kosten: 5670 Euro. Die 2023 Euro, die Mercedes für die belüftbaren, mit Massagefunktion und verstellbaren Wangen versehenen Fauteuils verlangt, erscheinen da fast wie ein Sonderangebot. Für die LED-Scheinwerfer, mit denen beide Fahrzeuge ausgestattet waren, verlangt Audi 2400 Euro, Mercedes 1773 Euro.

Ungeachtet der in den Testwagen arbeitenden Funktions-, Komfort- und Assistenz-Pakete bleibt festzustellen, dass unterschiedliche Gestaltungsansätze die Innenraumarchitektur bestimmen. Das wird nirgends so deutlich wie rings um den Fahrerplatz, wo der technikorientierte Audi nicht mit Tasten, Knöpfen und Schaltern geizt. Der ausfahrbare Monitor fängt den Blick, die schräg darunter angeordneten Steuerelemente für Klima und Unterhaltung scheinen zu sagen: „Hier bist Du mitten in der Kommando-Zentrale.“

Anders der Mercedes: Zwei große Bildschirme sind unter einer gemeinsamen Abdeckung verborgen, vier große Lüftungsdüsen liegen im Zentrum der Cockpit-Ansicht. Hier steht offenkundig das Wohlfühlen im Vordergrund, die fürs Fahren notwendigen Tätigkeiten werden fast zur Nebensache. Auch die unvermeidbaren Funktions-Tasten sind geschickt kaschiert und bündig in eine Zierleiste eingelassen. Wo Audi selbstbewusst den Wählhebel fürs Getriebe platziert, liegt im Mercedes der Dreh-Drück-Steller für die im rechten Monitor angezeigten Funktionen. Selbst die Wähltasten fürs Telefon sind unter einer belederten Abdeckung verborgen.

Der fahraktive Audi grenzt die Begleiterscheinungen der motorisierten Fortbewegung

nicht aus. Das Schnurren des Selbstzünders, das Abrollen der Reifen, die Windgeräusche – alles bleibt, wenn auch gut gedämpft, ständig präsent. Eine direkte Lenkung und eine enorme Kurvenagilität vermitteln ein dynamisches Fahrerlebnis. Beim Mercedes ist nicht nur vom Motor so gut wie nichts zu hören, sondern auch der Rest der Welt scheint draußen vor der Tür zu bleiben. Das Fahrgefühl zwingt einem den Vergleich mit einer schwebenden Business-Lounge auf, und je länger die Reise dauert, desto weniger möchte man wieder hinaus in das Getöse des Alltags.

Antrieb/Fahrwerk: Die beiden Drei-Liter-Diesels unterscheiden sich nur minimal in ihren Kerndaten. Der Benz schöpft aus 20 Kubikzentimetern mehr Hubraum, kommt mit 100 Kurbelwellenumdrehungen weniger aus, um sein Drehmoment-Maximum von 620 Newtonmetern zu erreichen. Der Audi-Motor mobilisiert 40 Newtonmeter weniger und braucht dafür mindestens 1750 Umdrehungen. Laut Herstellerangabe wiegt der ganze Audi 20 Kilogramm weniger als der Mercedes (1975 kg), wobei erst ein direkter Vergleich auf der Waage hätte Gewissheit bringen können, wie stark die umfangreichen Sonderausstattungen die tatsächliche Leermasse der Testwagen beeinflussen.

Tadellos, weil geschmeidig und anforderungsgerecht, präsentierte sich die Arbeit der automatischen Getriebe. Mercedes verlässt sich auf die siebengängige Schaltbox aus eigener Herstellung, Audi auf den mit einer Fahrstufe mehr ausgestatteten Kraftportionierer von ZF. Zuverlässig unterband die Start-Stopp-Automatik den Motorlauf beim Ampelstopp, nur fiel der Mercedes bei Re-Start immer wieder durch ein leichtes Ruckeln auf, das zu dem sonst so erhabenen Auftritt der Limousine nicht recht passen wollte. Außerdem schaltete das Getriebe beim Abstellen des Motors nicht selbstständig in den Park-Modus.

Es ist davon auszugehen, dass weniger das Gewicht, als der Allradantrieb dem Audi Vorteile beim Sprinten verschaffen. Fast eine Sekunde nimmt er dem Mercedes von null auf 100 km/h ab, die elektronische Limitierung setzt jeweils bei 250 km/h dem Vortrieb ein Ende. Beide setzen Gasbefehle unmittelbar, reagieren spontan und griffig. Auch in der Soft-Einstellung des adaptiven Fahrwerks bleibt der Audi straff und gespannt – ein Auto, das die sportliche Attitüde nicht ganz ablegen möchte.

Dass zwei Tonnen schwere Luxus-Limousinen im wahren Leben mit weniger als sechs Liter Kraftstoff je 100 Kilometer auskommen könnten, daran glaubt wohl niemand ernsthaft – auch wenn es so in den technischen Daten der Fahrzeuge steht. Mit einem Praxis-Zuschlag von 2,5 (Audi) und 2,3 Litern bewegten sich beide aber in wirtschaftlichen Regionen. Bei weitgehend identischem Fahrprofil schnitt der S 350 Bluetec absolut um einen halben Liter besser ab als sein Wettbewerber.

Die Luftfederung des S 350 bügelt Unebenheiten so zuverlässig weg, dass man die Meldungen vom Reparaturstau auf deutschen Straßen für Zeitungs-Enten halten möchte. Gelassen und leidenschaftslos in Beschleunigung und Verzögerung untermauert die S-Klasse ihren Anspruch, maximalen Beförderungskomfort zu bieten. Erst recht, wenn man hinten sitzen darf. Die Zusatzpolster der Kopfstützen schaffen ein Wohlgefühl, wie es in anderen Oberklasse-Limousinen bisher nicht zu haben ist.

Funktion/Nutzen: Der geringfügig kleinere Gepäckraum des Audis (490 : 510 Liter) ist durch eine etwas breitere Luke (115 : 105 cm) zu beladen. Der Kofferraumdeckel beim Benz wirft allerdings die Frage auf, ob jedes Kilo, das sich an einem Fahrzeug einsparen lässt, auch wirklich eingespart werden muss. Hohl und blechern sollte das Zuklappen bei einer S-Klasse jedenfalls nicht klingen.

Eine weitere Überraschung hielt das Navigationssystem bereit: Nun mögen Wasserläufe für automobiler Fortbewegung von minderer Bedeutung sein, dennoch hilft es bei der Orientierung in unbekanntem Terrain, wenn der Fluss neben der Straße durch eine blaue Linie auf der Kartengrafik markiert wird. Die suchte der Testfahrer aber oft vergeblich.

Die gepolsterten Sicherheitsgurte im Mercedes sind fraglos ein Gewinn, nicht zuletzt, weil es den beherzten Zugriff des Gurtstraffers etwas abmildert. Zum Auffinden der optimalen Sitzposition bedienen sich beide Wagen zahlreicher elektrischer Stellmotoren, die bei Audi am Sitz selbst und beim S 350 durch Tasten in der Türverkleidung bedient werden. Bei der Horizontal-Verstellung der Lenksäule können fünf (Mercedes) bzw. sechs Zentimeter Spiel genutzt werden.

Werden die Vordersitze vollständig nach hinten gefahren, bleibt zwischen Lehne und rückwärtigem Sitzpolster von 13 Zentimetern. Der exakt doppelte Wert wurde beim Mercedes gemessen, dem langen Radstand sei's gedankt. Den Unterschied zwischen bequemen und herrschaftlichen Reisen lässt sich Mercedes mit 5533 Euro vergüten. Möchte man einen A8 mit langem Radstand, sind sogar 7700 Euro zusätzlich fällig.

Fazit: Ausgiebiges Fahren und Messen zweier Spitzenerzeugnisse der deutschen Automobilbaukunst bringen dennoch keine Klarheit über Sieger und Verlierer. Das liegt am unterschiedlichen Charakter der Konkurrenten. Wer sich zu den Betuchten zählen kann, für die eine Anschaffung überhaupt in Frage kommt, sollte sich überlegen, ob er lieber vorne oder hinten sitzt. Diejenigen, die mit Händen und Füßen selbst bestimmen, wie und wohin es geht, sind mit dem agilen und fordernden Audi gut bedient. Wer lieber dem Chauffeur sagt, was er tun soll und gern sänftengleich dem Ziel entgegen schwebt, wird zum Mercedes greifen, denn dessen angenehmste Seiten beginnen hinter der Lehne

der Vordersitze. (ampnet/ab)

Daten Audi A8 3.0 TDI

Länge x Breite x Höhe (m): 5,14 x 1,95 x 1,46

Radstand (m): 2,99

Motor: V6-Diesel, 2967 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 190 kW / 258 PS von 4000 - 4250 U/min

Max. Drehmoment: 580 Nm von 1750 - 2500 U/min

Antrieb: Allrad, 8-Gang-Automatik

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,9 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,9 Liter

CO₂-Emissionen: 155 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1955 kg / max. 615 kg

Kofferraumvolumen: 490 Liter

Räder / Reifen: 9J x 19 / 255/456 R 19

Basispreis 76 700 Euro

Daten Mercedes-Benz S 350 Bluetec lang

Länge x Breite x Höhe (m): 5,25 x 1,90 x 1,50

Radstand (m): 3,17

Motor: V6-Diesel, 2987 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 190 kW / 258 PPS bei 3600 U/min

Max. Drehmoment: 620 Nm von 1650 - 2400 U/min

Antrieb: Hinterachse, 7-Gang-Automatik

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,8 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,6 Liter

CO₂-Emissionen: 148 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1975 kg / max. 705 kg

Kofferraumvolumen: 510 Liter

Reifen: 255/45 R 18

Basispreis: 86 453,50 Euro

Bilder zum Artikel



Audi A8 3.0 TDI und Mercedes-Benz S350 Bluetec.



Audi A8 3.0 TDI und Mercedes-Benz S350 Bluetec.



Audi A8 3.0 TDI und Mercedes-Benz S350 Bluetec.



Audi A8 3.0 TDI und Mercedes-Benz S350 Bluetec.



Audi A8 3.0 TDI und Mercedes-Benz S350 Bluetec.



Audi A8 3.0 TDI und Mercedes-Benz S350 Bluetec.



Mercedes-Benz S350 Bluetec.



Mercedes-Benz S350 Bluetec.



Mercedes-Benz S350 Bluetec.



Mercedes-Benz S350 Bluetec.



Mercedes-Benz S 350 Bluetec.



Mercedes-Benz S 350 Bluetec.



Mercedes-Benz S 350 Bluetec.



Mercedes-Benz S350 Bluetec.



Mercedes-Benz S350 Bluetec.



Audi A8 3.0 TDI.



Audi A8 3.0 TDI.



Audi A8 3.0 TDI.



Audi A8.



Audi A8.



Audi A8.



Audi A8.
