

IM VERGLEICH

BMW 520i: 184 PS, 0–100 km/h in 7,9 s,
233 km/h Spitze, ab 41 500 Euro

MERCEDES E 200: 184 PS, 0–100 km/h
in 9,0 s, 240 km/h Spitze, ab 45 303 Euro

SKODA SUPERB 2.0 TSI: 220 PS, 0–100 km/h
in 7,2 s, 243 km/h Spitze, ab 34 790 Euro





Ist der Skoda superb genug?

Viel Auto fürs Geld, so heißt es oft über den Skoda Superb. Ob er mit seinen Qualitäten auch gestandene Business-Limousinen bedrängen kann, klärt der Vergleich mit Mercedes E-Klasse und BMW Fünfer.



Der Pokal hat seine eigenen Gesetze, raunen Fußballkenner jedes Jahr aufs Neue, wenn sich die Größen der Bundesliga gegen No Names aus den unteren Spielklassen beweisen müssen. Da gab es ja oft schon peinliche Überraschungen.

Pokalzeit quasi auch hier und heute mit der kecken Frage, ob ein profilierter Vertreter aus der ambitionierten Mittelklasse in Summe nicht vielleicht besser ist als anerkannte Größen aus der Premium-Liga. Schließlich kosten der Zweihundert von Mercedes und der BMW 520i einige Tausend Euro mehr als der Skoda Superb 2.0 TSI, dessen Status als Raum- und Variabilitätswunder ja hinreichend bekannt ist. Und dass der Große aus Tschechien mit 36 PS Mehrleistung antritt, kann ja auch kein Fehler sein.

BMW: gereifte Sonderklasse

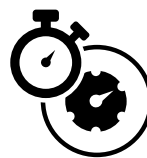
Im BMW Fünfer trifft der Skoda auf einen Konkurrenten, der traditionell mit einer Extraportion Agilität vom Band läuft. Romantiker werden zwar das Sechszylindersäuseln vermissen, doch was vom Motor zu hören ist, klingt manierlich – und was zu spüren ist, macht Spaß. Trotz relativ wenig Drehmoment legt der BMW

vehement los, beschleunigt den Mercedes zum Beispiel klar aus und erfreut mit wachem Wesen und moderatem Verbrauch (9,6 Liter). Hinzu kommt sein perfektes Doppelpassspiel mit der ZF-Achtgangautomatik, die, ohne lange zu fackeln, stets die richtige Übersetzung bereithält und sich nicht in den Vordergrund spielt mit überflüssigen Gangwechseln.

Dass der Fünfer nach und nach zu einem Muster an Bedienkomfort gereift ist mit seinem sehr logisch aufgebauten iDrive-System, mit einem klar gezeichneten Head-up-Display (1390 Euro) und sehr guter Kartendarstellung, ist ja mittlerweile bekannt. Einsteigen, die vorzüglichen Sportsitze (490 Euro) justieren und Spaß haben – so geht das.

Dazu tragen sowohl die adaptiven Dämpfer (1300 Euro) als auch die Integral-Aktivlenkung (1750 Euro) bei. Es ist immer wieder beglückend, wie präzise und willig der BMW mit kleinen Lenkradbewegungen um die Ecken zu werfen ist. Ist's genug, untersteuert er leicht, fertig.

Bei Bedarf lässt er den Fahrer und auch die Passagiere auf der sehr bequemen Rückbank ebenfalls in Ruhe. Im Comfort-Modus federt der 520i ausgewogen und harmonisch, irri-



**9,0
Sekunden**

benötigt der
Mercedes von 0 auf
100 km/h. Der BMW
ist mit 7,9 Sekunden
spürbar schneller,
der Skoda spurtet
beiden klar davon:
7,2 Sekunden

tiert allerdings hin und wieder mit leichtem Fahrwerkspoltern. Obwohl BMW statt der 245er-Reifen der 4200 Euro teuren Luxury Line 225er mit höherer Flanke montiert hat (was der Kunde auch tun kann, ohne dafür aber Geld zurückzubekommen), zeigt der 520i auch bei den Fahrdynamiktests keine Schwächen; lediglich beim Bremsen fällt er eindeutig hinter den Mercedes zurück.

Mercedes: komfortabel schnell

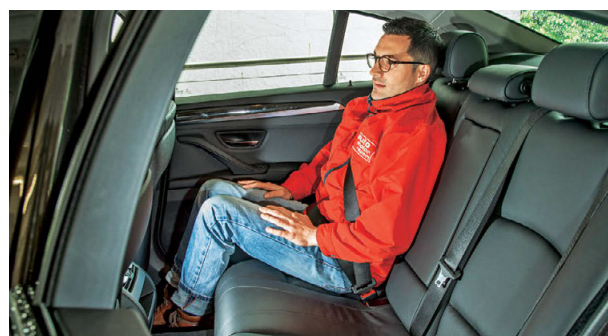
Doch der trat ja auch mit 18-Zoll-Mischbereifung (1309 Euro) an, was für 245er vorn und gewaltige 275er hinten steht. Prolig wirken diese Formate nicht – vielmehr fügen sie sich harmonisch ins Gesamtbild dieses Autos, das vollgestopft ist mit Innovationen und Technologien.

Und beim Blick auf die Messwerte kann man sagen: Die breiten Reifen wirken. Aus jeder Geschwindigkeit realisiert der E 200 beeindruckende Bremswege, was natürlich auch an dem sehr gut abgestimmten ABS liegt. Darüber hinaus macht die mit einem Luftfederfahrwerk (2261 Euro) aufgerüstete E-Klasse auch beim Kurvenfahren Freude. Der vom ultrabreiten Cockpit unterstrichene Eindruck des sehr großen Autos verflüchtigt



Fünfer und E-Klasse
sind als Limousine
nicht selten, der
Stufenheck-Superb ist
eher ein Exot

BMW Der Fünfer hat seinen ultimativen Reifegrad erreicht. 2017 kommt der Nachfolger



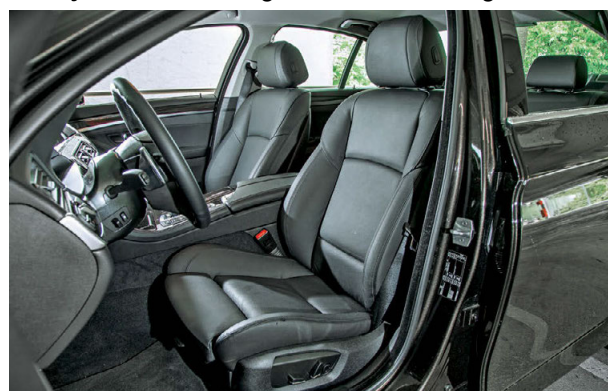
Beim Umstieg aus den Konkurrenten wirkt der BMW etwas weniger luftig. Lederpolster sind bei der Luxury Line serienmäßig. Intuitive Bedienung



Der 520i hat am wenigsten Drehmoment. Man merkt es nicht

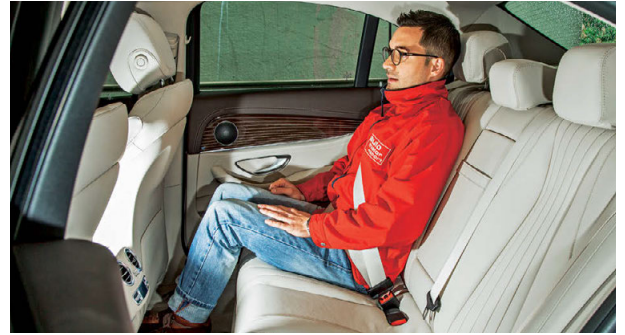


520 Liter fasst der Kofferraum. Variabilität kostet 390 Euro extra



Der Begriff Sportsitze führt in die Irre. Denn nicht nur die Seitenführung, auch der Komfort ist spitze

MERCEDES Die Intelligenz der sehr komfortablen E-Klasse spiegelt sich im komplexen Cockpit



Angenehm ausgeformte Rücksitze mit auffällig stark geneigten Lehnen. Das Design-Holz Magnolie (1178 Euro) trägt nicht ganz geschmackssicher Nadelstreifen



Sonderlich melodios klingt der drehmomentstarke Motor nicht



540 Liter Stauraum, blechern tönende Automatschließung (655 Euro)

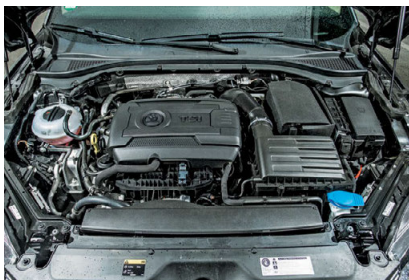


Wie bei der Konkurrenz sind die Sitze serienmäßig teilelektrisch einstellbar. Ihr Komfort ist sehr gut

SKODA Neben seiner aktuellen Konkurrenz wirkt der Superb wie ein ungestümer Rebell



So groß, dass seine Knie an die Vordersitze stoßen könnten, ist kein Mensch. Das Cockpit wirkt etwas bieder, ist aber bedienfreundlich arrangiert



Mit 220 PS geriet der 2.0 TSI besonders kräftig, zieht und dreht bestens



Mit 625 Litern größtes Volumen, dank Heckklappe gut zugänglich



Den Kuschelfaktor der Konkurrenz bieten die vergleichsweise hoch montierten Vordersitze nicht

sich schon nach wenigen Metern. Denn leicht und zielgenau lässt sich der E 200 durch Kurven jeder Art treiben, mit viel Feedback in der Lenkung und dem steten Gefühl bester Sicherheit.

Dieses Gefühl ist durchaus berechtigt, denn wer auf den entscheidenden Seiten der dicken Preisliste die richtigen Kreuze gesetzt hat, kann auf eine zurzeit konkurrenzlose Sicherheits- und Komfortassistenten bis hin zum teilautonomen Fahren vertrauen. Auch bei den Anzeigeeoptionen setzt Mercedes Maßstäbe. Das Head-up-Display (1178 Euro) präsentiert viele Informationen, und mittels Lenkradtasten im BlackBerry-Stil lassen sich zum Beispiel Navigationsinformationen zwischen die großen Hauptinstrumente oder in den Drehzahlmesser bugsieren, falls die Karte im Kingsize-Screen rechts nicht genügt. Was manch einer für den Overkill hält, weil das haptische Feedback der Tasten dürftig ausfällt, klickt andere, wenn die nicht unkomplexe Bedienung erst mal gelernt ist.

Bei so viel Elektronik, Fahrodynamik und Federungsgüte, die nur bei kleinen Stößen schwächelt, gerät der Antrieb fast aus dem Fokus. Doch zu dem Vierzylinder, der standardmäßig der Neunstufen-Wandlerrautomatik zuarbeitet, ist einiges zu sagen. Zu loben ist sein Verbrauch von nur 9,6 Litern und sein diskretes Nuscheln bei konstantem Tempo mit wenig Last. Da bietet der E 200 – auch wegen des 1309 Euro teuren Akustik-Komfort-Pakets mit Isolierglas – unerreichten Reisekomfort.

Doch beim Hochdrehen erhebt der Vierzylinder seine knurrige Stimme über Gebühr, und das Getriebe scheint so stolz auf seine vielen Gänge zu sein, dass es die möglichst oft wechseln will, wenn volle Beschleunigung gefragt ist. Dann geht es – nicht



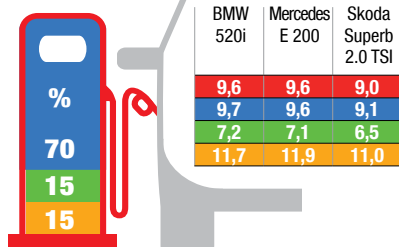
**64,2
Meter**

liegen beim Superb mit warmer Bremse zwischen Tempo 130 und 0. Beim BMW sind es nur 60,8, beim Mercedes gar nur 56,6 Meter

auto motor sport VERBRAUCHSMESSUNG

Testverbrauch

Zusammensetzung:
70 % **Pendler**: typische Fahrt vom Wohnort zur Arbeit (ø 21 km)
15 % **Eco**: besonders sparsam gefahrene Runde (275 km)
15 % **Sportfahrer**: sportliche Fahrweise mit häufig hohen Geschwindigkeiten



DATEN UND auto motor sport -MESSWERTE

Fahrzeugtyp	BMW 520i Luxury Line	Mercedes E 200 Exclusive	Skoda Superb 2.0 TSI L&K
Antrieb			
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum cm³	1997	1991	1984
Leistung kW (PS) bei 1/min	135 (184) 5000	135 (184) 5500	162 (220) 4500
max. Drehmoment Nm bei 1/min	270 bei 1250	300 bei 1200	350 bei 1500
Kraftübertragung	Hinterradantrieb Achtgangautomatik	Hinterradantrieb Neungangautomatik	Vorderradantrieb Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe
Testwagenbereifung vorn hinten	225/55 R 17 Y 225/55 R 17 Y Goodyear Excellence	245/45 R 18 Y 275/40 R 18 Y Dunlop Sport Maxx RT	235/45 R 18 W 235/45 R 18 W Pirelli Cinturato P7
Maße/Gewichte			
Leergewicht/Zuladung kg	1653/572	1758/487	1532/518
Länge × Breite (mit Spiegeln) × Höhe mm	4907 × 1860 (2102) × 1464	4923 × 1852 (2026) × 1468	4861 × 1864 (2083) × 1468
Radstand mm	2968	2939	2841
Wendekreis links/rechts m	11,7/11,8	11,6/11,5	11,8/11,9
Gepäckraum l/VDA	520	540	625/1760
Anhängelast/gebremst kg	750/2000	750/1900	750/2000
Innenbreite vorn/hinten mm	1535/1495	1505/1505	1510/1510
Innenhöhe vorn/hinten mm	1020/970	1040/950	1040/940
Normsitzaum mm	715	745	820
Verbrauch/Reichweite/CO₂			
Testverbrauch l/100 km	9,6	9,6	9,0
ams-Eco	7,2	7,1	6,5
ams-Pendler	9,7	9,6	9,1
ams-Sportfahrer	11,7	11,9	11,0
CO ₂ -Ausstoß im Test g/km	223	223	209
NEFZ-Verbrauch l/100 km	Super	Super	Super
Stadt/über Land/gesamt	8,1/4,7/6,0	7,6/4,9/5,9	7,8/5,3/6,2
Schadstoffeinstufung	Euro 6	Euro 6	Euro 6
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ) g/km	139	132	142
Effizienzklasse	B	B	C
Tankinhalt l	70	66 ¹⁾	66
Reichweite km	729	687	733
Beschleunigung/Höchstgeschwindigkeit			
Beschleunigung s			
0 – 80 km/h	5,3	6,1	5,3
0 – 100 km/h	7,9	9,0	7,2
0 – 120 km/h	11,4	13,0	9,4
0 – 130 km/h	13,5	15,2	10,8
0 – 140 km/h	15,9	17,8	12,3
0 – 160 km/h	21,7	24,3	16,0
0 – 400 m	15,7	16,5	15,2
Zwischenspur s			
60 – 100 km/h	4,6	5,1	3,3
80 – 120 km/h	6,1	6,9	4,1
Höchstgeschwindigkeit km/h	233	240	243
Bremswege			
aus 100 km/h kalt m	35,9	34,0	37,2
aus 130 km/h kalt/warm	61,9/60,8	57,1/56,6	62,6/64,2
aus 170 km/h kalt	104	98	108
Innengeräusche			
bei 80 km/h letzter Gang	62	59	63
bei 100 km/h dB(A)	63	62	66
bei 130 km/h	67	66	70
bei 160 km/h	71	70	72
Fahrversuche			
Slalom 18 m TC/ESP ein/aus	63,3/63,8	64,0/64,2	63,6/64,4
doppelter Spurwechsel km/h	133,3/137,0	132,4/134,2	131,1/132,9
Fahrdynamikbewertung			
Lenkpräzision	◀ 0 ▶	◀ 0 ▶	◀ 0 ▶
Balance	unter-/übersteuernd		
ESP	konservativ/sportlich		
Beherrschb.	leicht/anspruchsvoll		
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportl.		
Kosten			
Festkosten Euro			
Steuer	128,–	114,–	134,–
Haftpflicht	358,–	311,–	308,–
Teilkasko ²⁾	258,–	142,–	140,–
Vollkasko ³⁾	697,–	689,–	579,–
Unterhaltskosten im Monat ⁴⁾			
bei 15 000 km/Jahr Euro	240,–	244,–	218,–
bei 30 000 km/Jahr Euro	418,–	440,–	388,–
Grundpreis Euro	47 950,–	46 279,–	40 990,–

¹⁾ Tankgröße optional (Serie 50 l); ²⁾ ohne SB; ³⁾ mit 150 Euro SB; ⁴⁾ ohne Wertverlust

VERGLEICHSTEST

immer geschmeidig – gleich um drei oder gar vier Gänge abwärts, ohne dass der große Aufwand durch auffälliges Temperament gerechtfertigt würde.

Skoda: Wo bleibt ihr?

Im Superb sieht das schon ganz anders aus. Neben dem immensen Raumangebot in der zweiten Reihe und dem durch die Heckklappe bestens zugänglichen, dabei kombimäßig großen Kofferraum ist der Zweiliter-TSI die größte Stärke des Skoda. Gut klingend, bissig am Gas hängend und frei drehend, legt er auf Wunsch mit niedrigstem Verbrauch (9,0 Liter) ein Tempo vor, das die Konkurrenz nicht mitgehen kann. Dabei unterstützt ihn ein schnell und treffsicher agierendes Doppelkupplungsgetriebe, das allerdings nur bis sechs zählen kann und im Sport-Modus übertrieben hektisch arbeitet.

Geradezu ein Volltreffer ist der Superb mit der Ausstattungslinie Laurin & Klement für knapp 41 000 Euro. Sie enthält so viel an Ausstattung, dass sich bei vergleichbarer Konfiguration gegenüber der Konkurrenz eine Ersparnis ergibt, die locker für einen Kleinwagen reicht.

In anderer Beziehung zeigt sich der Skoda nicht ganz so superb: Die Federung etwa arbeitet trotz serienmäßiger Verstelldämpfer vergleichsweise holprig, der Fahrersitz ist eigentümlich hoch positioniert und bietet relativ wenig Seitenhalt. Die leichtgängige Lenkung wiederum meldet etwas diffus zurück, und die Fahrgeräusche sind gut, aber nicht bestens gedämmt.

Doch ehe nun ein falscher Eindruck aufkommt: Für sich betrachtet bietet der einwandfrei bedienbare Skoda eine ganze Menge. Der BMW und der Mercedes spielen ihn allerdings bei vielen Details aus, die zu perfektionieren wohl jenen Aufwand erfordert, der ihre höheren Preise erklären kann. Mit dem Relativieren hat es jedoch ein Ende bei der Leistungsfähigkeit der Bremsen. In diesem Punkt fällt der Superb deutlich ab ins Mittelmaß, benötigt zum Beispiel aus 170 km/h zehn Meter mehr als der Mercedes und vier Meter mehr als der BMW.

In der Eigenschaftswertung kann der Skoda das Premium-Duo letztendlich nicht knacken, über den Preis reicht es aber am Ende für einen guten zweiten Platz. Eine kleine Überraschung also, immerhin.

Text: Michael Harnischfeger
Fotos: Arturo Rivas

FAZIT



1 MERCEDES

Das teuerste Auto gewinnt souverän. Komfort und Sicherheit sind sehr gut, die Fahrdynamik kommt auch nicht zu kurz. Der Antriebsstrang strahlt am wenigsten hell.



2 SKODA

Raumangebot, Bedienkomfort und Preisgestaltung des Skoda sind spitze, der Antrieb ebenfalls. Beim Komfort hapert es jedoch, und die Bremsen zeigen zu wenig Biss.



3 BMW

Der agile und komfortable Fünfer ist in die Jahre gekommen. Beim Thema Assistenz sieht er gegen den Mercedes kein Land, von unten kontert ihn der billige Skoda aus.

ERGEBNISSE

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)	Mercedes E 200 Exclusive	Skoda Superb 2.0 TSI L & K	BMW 520i Luxury Line
Karosserie			
Raumangebot (20)	11	11	10
Außenabmessungen (10)	4	4	4
Kofferraum (15)	7	11	7
Zuladung (10)	6	6	7
Variabilität/Funktionalität (10)	7	9	7
Instrumente/Anzeige (5)	5	4	5
Bedienung (10)	9	9	10
Rundumsicht (10)	7	7	7
Qualitätsanmutung (10)	9	9	9
Summe (100)	65	70	66
Sicherheit			
Sicherheitsausstatt./-assistenz (40)	28	15	17
Licht (10)	9	9	9
Bremsweg kalt (100 km/h) (10)	7	2	4
Bremsweg kalt (130 km/h) (5)	4	1	2
Bremsweg warm (130 km/h) (10)	8	1	5
Verzögerung (170 km/h) (5)	5	4	4
Pedalgefühl (5)	5	5	5
Fahrsicherheit (15)	14	14	14
Summe (100)	80	51	60
Komfort			
Federungskomfort (25)	22	18	20
Sitze vorn (15)	14	12	14
Sitze hinten (10)	8	9	8
Multimedia (20)	18	16	19
Komfort-Assistenzsysteme (10)	10	6	8
Klimatisierung (10)	9	8	10
Innengeräusch-Messwerte (5)	5	4	4
Geräuscheindruck (5)	5	4	4
Summe (100)	91	77	87
Antrieb			
Laufkultur (10)	7	9	8
Durchzugskraft (10)	6	7	6
Leistungsentfaltung (5)	2	4	3
Schaltung/Getriebeabstufung (10)	8	8	9
Beschl./Höchstgeschwindigkeit (15)	7	8	7
Zwischenbeschleunigung (5)	2	4	3
Testverbrauch (20)	7	8	7
Lademöglichkeiten (10)	–	–	–
Reichweite Elektro (10)	–	–	–
Reichweite (5)	4	4	4
Summe (100)	43	52	47
Fahrverhalten			
Fahrdynamik (20)	9	9	9
Handling/Fahrspaß (25)	22	19	23
Lenkung (20)	19	16	19
Wendekreis (10)	2	1	1
Traktion/Wintertauglichkeit (15)	10	11	10
Geradeausl./Windempf. (10)	10	9	9
Summe (100)	72	65	71
Umwelt			
Well-to-Wheel-CO ₂ -Emission (30)	12	14	12
Emissionen nach NEFZ (15)	10	10	10
Stand- und Fahrgeräusch (5)	2	4	3
Summe (50)	24	28	25
Eigenschaftswertung (550)	375	343	356
Kosten			
Grundpreis* (25)	15	25	15
Ausstattung* (10)	0	10	1
Aufpreisgestaltung (5)	3	4	3
Wiederverkaufschancen (10)	8	6	7
Festkosten für 5 Jahre* (10)	10	10	9
Wart./Reparatur 100 000 km* (15)	13	15	15
Kraftstoffkosten 100 000 km* (15)	14	15	14
Garantie (10)	5	5	5
Summe (100)	68	90	69
Gesamtwertung (650)	443	433	425

* Bester erhält volle Punktzahl

1

2

3