

# Vergleichstest BMW 524d gegen Mercedes 250 D



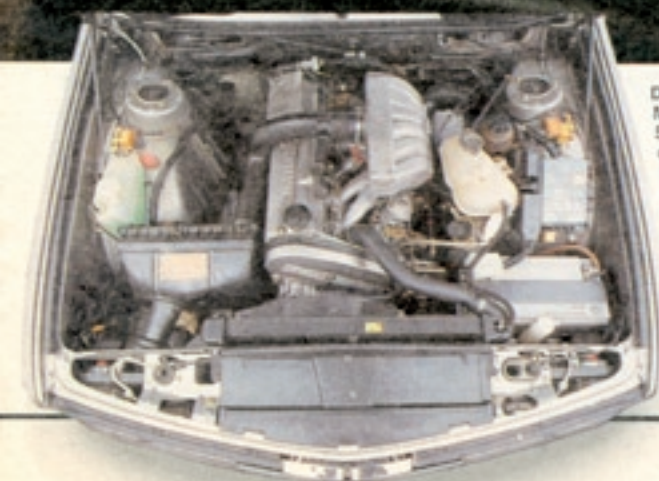
Foto: Conrad Pressenburg

***Dieselt BMW schon so gut wie Mercedes?***

Seit Mercedes mit Modellen wie dem 190 E 16-Ventiler die sportlichen (BMW-) Kunden anlockt, versuchen die Münchner, Diesel-Käufer zu finden.



Es ist noch nicht lange her, da hatten die Lkw die Dieselzapfsäule für sich allein. Jetzt rollen schon die nobelsten Limousinen dorthin, so wie der 524 d (links) und der 250 D, die nur an den Schriftzügen von ihren Benzin-Kollegen zu unterscheiden sind



Der 86 PS starke Motor im BMW 524 d ist schon aus dem kleineren BMW 324 d bekannt. In der größeren Karosserie macht er einen recht kultivierten, aber etwas schlappen Eindruck

Die Laufkultur des Mercedes-Fünfszylinder-Diesels (90 PS) ist Spitzenklasse. Erfreulicherweise sorgt er auch für gute Fahrleistungen. Den gleichen Motor gibt's auch im 190 D 2.5



## 524d

### Technische Daten

Sechszylinder-Diesel-Reihenmotor, vorne längs eingebaut, Hubraum 2443 ccm, Bohrung x Hub 80 x 81 mm, Verdichtung 22:1, 63 kW (86 PS) bei 4600/min, maximales Drehmoment 152 Nm bei 2500/min, Wirbelkammer-Einspritzung, Fünfganggetriebe, Heckantrieb, servounterstützte Kugelumlauf Lenkung, Einzelradaufhängung, vorne Dämpferbeine, Schraubenfedern, hinten Schräglenker, Schraubenfedern, vorne und hinten Scheibenbremsen, ABS gegen Aufpreis, Reifen 175 SR 14, maximaler Kofferrauminhalt 460 Liter, Leergewicht 1350 Kilogramm, Anhängelast gebremst/ungebremst 1200/500 Kilogramm, Tankinhalt 70 Liter.

Die kantige Form des BMW 524d hat unbestreitbar Vorteile: Im Sommer heizt sie nicht so stark auf, außerdem ist sie sehr übersichtlich



Im Windkanal wurde für den Mercedes 250 D der gute Luftwiderstandsbeiwert von 0,29 cW gemessen. Zum Vergleich der BMW 524d: 0,36 cW

### BMW 524d



Auf der Fahrerseite ist im BMW das Wischerfeld zu klein geraten



Das klobige Airbag-Lenkrad kostet im BMW 2310 Mark Aufpreis



Für drei Personen ist die BMW-Rücksitzbank doch recht schmal

### Mercedes 250 D



Großes Wischerfeld, aber ein nervös zappelnder Wischer im 250 D



Im Mercedes ist das Airbag-Lenkrad (2290 Mark) etwas schlanker



Bei zurückgeschobenen Sitzen Enge auch im Mercedes-Fond

## 250 D

### Technische Daten

Fünfzylinder - Diesel - Reihenmotor, vorne längs eingebaut, Hubraum 2497 ccm, Bohrung x Hub 87 x 84 mm, Verdichtung 22:1, 66 kW (90 PS) bei 4600/min, maximales Drehmoment 154 Nm bei 2600/min, Vorkammer-Einspritzung, Fünfganggetriebe, Heckantrieb, servounterstützte Kugelumlauf Lenkung, Einzelradaufhängung, vorne Schraubenfedern, Dreiecksquerlenker, Stabilisator, hinten Raumlenkerachse, Schraubenfedern, Stabilisator, ABS gegen Aufpreis, Reifen 195/65 SR 15, maximaler Kofferrauminhalt 520 Liter, Leergewicht 1320 Kilogramm, Anhängelast gebremst/ungebremst 1500/695 Kilogramm, Tankinh. 70 Liter.

**E**s ist naßkalt. Laut hämmernd und mit einer schwarzen Rußwolke am Auspuff, nimmt der 5er-BMW sein morgendliches Tagewerk auf. „Der ist wohl kaputt“, bedauert mich ein Nachbar. Falsch. Der BMW ist schon o.k. Nur – der qualmende Motor ist bislang noch wenig bekannt. Den 5er gibt es jetzt auch mit dem aus der kompakten 3er-Reihe bekannten Sechszylinder-Diesel mit 86 PS.

Der Name dieser Münchner Neuschöpfung: 524 d. Sein prominentester Konkurrent ist der

Von Andreas Borchmann

Mercedes 250 D mit 90 PS. Auto Bild verglich die beiden noblen Limousinen mit dem D(d).

Wer das erste Mal in einen 5er mit Dieselmotor steigt, wird nichts Besonderes entdecken. Sein Innenraum wirkt genauso aufgeräumt wie der seiner Benzin-Kollegen. Aber auch genauso altmodisch. Das liegt an den steil stehenden Scheiben, der hohen Sitzposition und dem weit in den Innenraum ragenden Lenkrad. Erst ein Blick auf das Armaturenbrett verrät den Diesel. Der Drehzahlmesser endet bei 6000 Touren. Und dann sind da noch zwei Vorglühkontrollen. Eine rote signalisiert: Nicht starten. Verlischt sie, geht eine grüne an. Dann heißt es: Start frei. Einfaches System – fast wie eine Ampel.

Der 250 D begnügt sich mit einer Vorglühkontrolle – und die leuchtet orange. Daß die Karoserie des Stuttgarters im Windkanal geglättet wurde, merkt man auf dem Fahrersitz sofort: Die Frontscheibe steht flacher als im BMW, die Seitenscheiben haben mehr Fläche. Nachteile der Daimler-Form: Sie ist unübersichtlicher als die des BMW, und im Sommer heizt sich der Innenraum stärker auf. Vorteile verbucht der Stuttgarter in der Sitzposition. Sie ist flacher und nicht so steif wie im BMW. Mit Hilfe der Sitzhöhenverstellung findet jeder Fahrer schnell die passende Einstellung. Wer diese im BMW finden will, braucht die Mentalität eines Puzzlespielers und die Fingerfertigkeit eines Taschenspielers. Der

## Testwerte

### BMW 524d

### Mercedes 250 D

<b>Preis: ①</b>	31 400 Mark	39 045 Mark
<b>Benzinverbrauch: ②</b>	5,6/7,0/9,0 l/100 km	5,4/7,0/8,9 l/100 km
<b>Testverbrauch:</b>	8,5 l/100 km (Diesel)	7,5 l/100 km (Diesel)
<b>Höchstgeschwindigkeit:</b>	165 km/h	177 km/h
<b>Beschleunigung:</b>	0–100 km/h in 17,2 Sek.	0–100 km/h in 16,1 Sek.
<b>60–120 km/h im 4./5. Gang:</b>	26,7/42,3 Sek.	24,2/39,3 Sek.
<b>1 km im steh. Start:</b>	37,9 Sek.	36,9 Sek.
<b>Maximale Zuladung:</b>	490 Kilogramm	520 Kilogramm
<b>Wartungsintervalle:</b>	nach Intervallanzeige *	alle 20 000 Kilometer
<b>Inspektionskosten: ③</b>	350 bis 450 Mark	500 bis 600 Mark
<b>Kraftfahrzeugsteuer: ④</b>	25 Monate steuerfrei	25 Monate steuerfrei
<b>Haftpflichtversicherung ⑤</b>	1089,90 Mark	1089,90 Mark

\* Rechner speichert Kilometerleistung/Verschleiß. Zeigt an, wann Wagen zur Inspekt. muß. Erfahrungswert: ca. 20 000 km

① Listenpreis (Grundausrüstung) ab Werk inkl. MwSt. Je nach Fahrzeughersteller kommen zusätzlich noch rund 500 Mark Überführungskosten dazu. ② Verbrauchs-Werksangabe nach ECE-Norm, auf die sich die europäischen Automobilhersteller geeinigt haben. Wird ermittelt bei konstant 90 km/h, konstant 120 km/h und im Stadtverkehr. ③ Kosten für großen Regelservice ohne eventuell zusätzlich anfallende Reparaturarbeiten. ④ Bei jährlicher Zahlweise. ⑤ 100 Prozent Beitragsatz bei jährlicher Zahlweise in der Regionalklasse drei.

Hebel für die Sitzhöhenverstellung liegt eingeklemmt zwischen Fahrersitz und Mittelteil. Mit ihm läßt sich der Sitz nicht komplett anheben. Man muß ihn hochschaukeln: erst ein Stückchen vorne, dann ein Stückchen hinten.

Auf der Rückbank wäre das Ergebnis genau umgekehrt, wenn der BMW etwas mehr Beinfreiheit bieten würde. Seine Rücksitzbank ist jedenfalls viel bequemer ausgeformt und besser gepolstert als die seines schwäbischen Konkurrenten. Wer im Mercedes hinten Platz nimmt, fühlt sich „verschaukelt“. Bei jeder Bodenwelle wippt die nachgiebig gepolsterte Rückbank auf und ab.

Es ist noch gar nicht so lange her, da war der 5er-BMW das Klassen Vorbild in der Armaturenbrettgestaltung. Hübsch anzusehen ist es immer noch. Aber praktischer erscheint das seines schwäbischen Konkurrenten. Hier ist wirklich jeder Schalter am richtigen Platz und prima beleuchtet. Im BMW fristet der Schalter für die Heckscheibenheizung ein dunkles, unbeleuchtetes Dasein.

Die Benzinmotoren von BMW gehören zum Feinsten. Das läßt sich vom Dieselmotor nur bedingt behaupten. Was schon im kompakten 3er nicht gerade den temperamentvollsten Eindruck hinterläßt, kann im 155 Kilo schwereren 5er eben nicht

besser abschneiden. Tatsächlich setzt sich der Münchner recht zäh in Bewegung. Erstaunlich für einen Diesel: Der Sechszylinder ist durchzugschwach. Unter 3000 Touren tut sich nicht viel. Deshalb muß er oft geschaltet werden, um halbwegs flott im Verkehr mitzuschwimmen. Die positive Seite des Sechszylinder-Diesels: Er bleibt auch bei hohen Drehzahlen recht leise. In dieser Disziplin gehört der BMW-Motor zur Diesel-Spitze.

Wo es auf dem Diesel-Sektor langgeht, zeigt der 250 D. Obwohl er einen Zylinder weniger als der BMW hat, ist er lauffruher. Das bißchen Arbeitslärm, das der Motor noch veranstat-

tet, wird fast vollständig von der Kapselung verschluckt. (Auch der BMW-Motor ist ganz und gar in Dämmaterial verpackt.) Toll, wie kräftig diese Maschine bei niedrigen Drehzahlen beschleunigt. Zum Glück. Denn die Schaltung ist kein Muster an Exaktheit, hakelt beim Gangwechsel vom zweiten in den dritten. Hier hat der BMW einen Pluspunkt auf seiner Seite. Die Fünfgangschaltung gehört zum Besten, was es zur Zeit gibt.

Wer sich ein Auto mit Dieselmotor unter der Haube kauft, erwartet zu Recht einen niedrigen Verbrauch. Auf der Auto Bild-Verbrauchsstrecke genehmigte sich der 250 D tatsächlich nur 7,5 Liter pro 100 km. Das ist ein traumhaft geringer Verbrauch. Der Münchner wollte sich damit nicht ganz zufriedengeben, brauchte einen Liter mehr – auch nicht schlecht.

Über den Fahrkomfort eines Mercedes noch viele Worte zu verlieren ist fast überflüssig. Gerade die richtige Mischung aus hart und weich. Dem BMW merkt man einmal mehr an, daß er etwas in die Jahre gekommen ist. Den hohen Standard des Mercedes kann er nicht erreichen. Auf Kopfsteingpflaster liegt der 5er nicht so ruhig. Das liegt an der strafferer Abstimmung.

Eine Servolenkung haben beide Wagen. Die BMW-Lenkung ist um die Mittellage nicht besonders genau, meldet nicht so deutlich wie die Mercedes-Lenkung, welche Stellung die Räder gerade haben.

Die Auto Bild-Testwagen waren beide mit einem ABS-Bremssystem von Bosch ausgestattet. Doch gibt's auch hier Unterschiede. Die Mercedes-Bremse läßt sich einen Tick besser dosieren. Ein Pakt gibt's in Sachen Verarbeitung. Beide Limousinen zeigen, was routinierte Serienfertigung kann: Alles paßt, nichts klappert.

Am Ende hat der Mercedes 250 D seine moderne Blechnase vorne. Die Gründe dafür sind: mehr Platz, der bessere Fahrkomfort und der sparsamere, agilere Motor. Klarer Fall, wenn da nicht der Preis der beiden noblen Nagler wäre. Der Mercedes 250 D steht mit immerhin 39 045 Mark in der Preislise. Der BMW 524 d kostet nur 31 400 Mark. Das sind stolze 7645 Mark weniger. Und so viel schlechter ist er sicher nicht!