

09.11.2015

## Über denselben Leisten geschoren: So gewinnt VW sämtliche Vergleichstests.

Der Bericht über die Problematik von Vergleichstests mit Teilnehmern von VW, Audi, Skoda, Seat und Porsche ist noch kaum veröffentlicht (Sechs VW unter den ersten fünf), schon gibt es weiteres Anschauungsmaterial. Denn schon wieder nehmen **ams** und **AutoBild** ihre Lieblingsgegner aufs (Winter-) Korn.

### **AutoBild 45/2015:**

#### **Vergleichstest VW Golf GTI Performance gegen BMW 125i und Mercedes A250**

Dass der Golf gewinnt, ist ohnehin klar. Aber dass der Abstand zum zweiten mit 33 Punkten derart groß ausfällt, das kann nicht unkommentiert bleiben. Man braucht nicht lange zu suchen um herauszufinden, warum der BMW nie eine Chance hatte. Bereits die ersten vier Zeilen der Bewertungstabelle offenbaren es. Es sind die Kriterien Platzangebot vorn (17 zu 14), hinten (17 zu 10), Raumgefühl (8 zu 6) und Kofferraum (11 zu 9). Also schon **14 Punkte** Rückstand für den BMW, bevor es richtig losgeht. Die weiteren Verlustbringer sind Fahrdynamik (-1), Connected Car (-2), Umwelt (-1), Komfort (-5) und Kosten (-5). Was die Komfortpunkte angeht, geschenkt. Dagegen bei der Sonderausstattung muss man sich schon fragen, warum sie dem BMW ein SA-Paket im Wert von 8290 € aufbrummt, dem VW dagegen nur 4195 €. Das führt zu einem Malus von **6 Punkten** für den BMW!

Man sieht, etwas Fairplay seitens der Tester, und der BMW könnte ein besseres Ergebnis erzielen. Zum ersten Platz würde es dennoch nicht reichen. Es bleibt also die Frage, sind die VW-Leute wirklich so genial, oder sind sie bei BMW einfach nur unfähig? Welchen ratschlag könnte man BMW auf den Weg geben, um mit dem VW Golf gleichzuziehen?

Die beiden Kontrahenten unterscheiden sich hauptsächlich in der angetriebenen Achse. VW treibt vorne, BMW hinten. Allgemein heißt es, Frontantrieb ist platzsparender. Der Test scheint das zu bestätigen. Allerdings macht BMW einen schrecklichen Fehler, indem sie den Einbaurraum für einen Sechszylinder-Reihenmotor im Einser vorhalten. Die 20 Zentimeter, die der Sechszylinder länger ist als der Vierzylinder, fehlen auf der Rücksitzbank und im Kofferraum. Der Sechszylinder hätte von Anfang an einem Zweier vorbehalten sein müssen.

Ein weiterer Fehler betrifft die Fahrdynamik, einst eine Domäne heckgetriebener Fahrzeuge, speziell von BMW. Heckantrieb ist agiler und fahraktiver, so lautet die Regel. Das stimmt, aber nur, wenn nicht zu viel Gewicht auf der Vorderachse lastet. Ideal wäre eine Verteilung von 45 : 55. Davon ist der 125i weit entfernt. Nicht einmal von der einstmals viel gerühmten Verteilung von 50 : 50 ist viel übrig. Das Downsizing mit dem schweren Ladeluftkühler belastet die Vorderachse und verschlechtert die Fahrdynamik.

Traurig aber wahr, BMW versteht es nicht, die Stärken des Heckantriebs zu nutzen. Ist das der Grund, warum BMW zukünftig auf Frontantrieb setzt? Mercedes hat diesen Schritt bereits vollzogen. Im Test landen sie auf dem letzten Platz. Das sollte BMW zu denken geben.

**ams 23/2015:**

### **Vergleichstest Audi A4 3.0 TDI Quattro Sport gegen BMW 330d M Sport**

Der BMW verliert, das ist klar. Trotzdem interessiert uns, wo die fehlenden 18 Punkte auf der Strecke bleiben. Beim Thema Sicherheit werden wir fündig. Bei der Sicherheitsausstattung und den Assistenzsystemen fehlen schon gleich einmal 8 Punkte. Die vier Bremsmessungen kosten in Summe weitere 7 Punkte. Die kann BMW beim Antrieb (+ 2) und beim Fahrverhalten (+ 4) nicht mehr gutmachen. Bremswegmessungen sind Reifenmessungen. Audi ist mit Hankook Ventus S1 evo der Dimension 245/50 R18 bereift, BMW verwendet den Michelin Pilot Super Sport in den Dimensionen 225/45 R 18 vorne, und 255/40 R 18 hinten. Für die Vorderachslast von über 50 Prozent beim 330d ist der Vorderreifen unterdimensioniert. Den längeren Bremsweg verdankt der BMW zum Teil dem Fabrikat, zum Teil der "mickrigen" Dimensionierung an der Vorderachse.

Das größte Plus des BMW 330d ist der deutlich niedrigere Verbrauch gegenüber dem Audi auf der Straße. Einen halben Liter weniger genehmigt sich der BMW im Testverbrauch (7,3 zu 7,8 L/100 km), bei extra sparsamer Öko-Fahrweise fast einen ganzen Liter (5,3 zu 6,2 L/100 km). Der Unterschied im NEFZ ist marginal (5,0 zu 5,1 L/100 km). Da hätte doch der BMW ein sattes Plus verdient, meint der Autokritiker. Weit gefehlt. Gerade einmal zwei magere Pünktchen gönnen die Journalisten dem BMW für seinen sparsamen Umgang mit der wertvollen Primärenergie.

Noch eine Anmerkung zum Verbrauch: Der Mehrverbrauch im Test beträgt beim **BMW 46 Prozent**, beim **Audi** dagegen satte **53 Prozent**. Das sollte zu denken geben.

Dem Allradantrieb verdankt der Audi nicht nur den Mehrverbrauch, sondern auch das Mehrgewicht von 137 Kilogramm. Der niedrigere Einsatz von Rohstoffen wird punktemäßig nicht honoriert.

Was kann BMW tun? Wenig. Bessere Reifen aufziehen vielleicht und das Auto mit überflüssigem elektronischen Schnickschnack vollpacken.

**ams 22/2015:**

### **VW Golf TDI gegen Skoda Octavia 2.0 TDI gegen Ford Focus 2.0 TDCI gegen Opel Astra 1.6 CRDI gegen Mazda Skyactiv D150**

Jacob Jacobson verzichtet darauf, den Leser mit einer genauen Analyse zu langweilen. Ein paar Punkte müssen dennoch angesprochen werden. Der Astra landet auf Platz 4, noch hinter dem Ford Focus, und, wie sollte es auch anders sein, hinter dem Golf und dem Octavia. Die Tester in den beiden Häusern **ams** und **AutoBild** sind bestimmt um größtmögliche Neutralität bemüht. Trotzdem unterscheiden sich die Bewertungen in einigen Kriterien ziemlich deutlich. Die Anfälligkeit des Bewertungsverfahrens auf subjektive Einflüsse kann man nicht leugnen.

Um 4.000 Euro bzw. 16 Prozent ist der VW Golf teurer als der Opel Astra. Er spielt preislich in einer anderen Liga. Um beinahe 30 cm ist der Skoda Octavia länger. Auch er gehört in eine andere Kategorie.

Immer wieder rennt der Opel Astra gegen den Golf an und holt sich jedes Mal eine blutige Nase. Dabei machen sie alles richtig. Sparsame Motoren, niedriges Gewicht, günstige Preise. Nur nützt das alles nichts, wenn es von den Testern, Journalisten und Redakteuren nicht entsprechend honoriert wird.

Bei den sportlichen Fahrzeugen von Audi und BMW kann die Empfehlung nur lauten, die Punktetabelle gründlich zu überarbeiten, und den sportlichen Aspekten mehr Gewicht zu geben. Oder zwei Tabellen aufzustellen, eine für den Normalfahrer und eine eigene für den sportlich orientierten, dem es mehr um den Fahrspaß geht als um die Beinfreiheit auf der Rücksitzbank.

**Jacob Jacobson**