



Mercedes S 350 CDI Blue EFFICIENCY 7G-Tronic (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der Oberklasse
(173 kW / 235 PS)

Mercedes hat seinem Top-Modell ein Facelift verpasst, außen zu erkennen an der umfangreichen LED-Beleuchtung an Front und Heck. Im Innenraum fällt die Überarbeitung unauffälliger aus, neu sind technische Leckerbissen wie ein spezieller Monitor vorne in der Mitte, der für Fahrer und Beifahrer ein unterschiedliches Bild zeigt. Der Fahrkomfort ist überragend, man kann die Sitze auch mit Massage-Funktionen ausstatten. Mit der Einstiegsmotorisierung, dem 3 l-Diesel mit BlueEFFICIENCY-Technologie soll der Mercedes eine günstige und umweltschonende Möglichkeit darstellen Fahrgäste luxuriös zu befördern. Tatsächlich ist er ein sauberes Auto und erlangt im ADAC EcoTest vier Sterne. Aber günstig ist diese Art zu Reisen trotzdem nicht. Auch wenn man die Hürde des hohen Anschaffungspreis überwunden hat, die monatlichen Kosten können gerade noch durchschnittlich bewertet werden. Trösten kann allenfalls, dass die "kleine" Maschine absolut ausreicht, die S-Klasse souverän vorwärts zu bewegen. **Karosserievarianten:** keine
Konkurrenten: Audi A8, BMW 7er, Jaguar XJ, Lexus LS, VW Phaeton

+ sehr gute Verarbeitung, gutes Platzangebot für vier Erwachsene, sehr hohe aktive und passive Sicherheit, innovative Technologien, verhältnismäßig sparsam

- teuer in Anschaffung, sehr hoher Wertverlust



ADAC-URTEIL



2,4

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,4

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie sind sehr gut, wie man es von einem Premium-Oberklasseauto erwartet. Die Spaltmaße fallen gering und gleichmäßig aus. Die Türen fallen satt und mit solidem Klang ins Schloss. Innen setzt sich die gehobene Verarbeitungsqualität fort. Nur bei offener Beifahrertüre schaut man auf den großen und ungleichmäßigen schwarzen Schlitz seitlich am Handschuhfach - das mag so gar nicht ins Bild passen. Ansonsten gibt's nichts auszusetzen und man kann sich an allen Ecken und Enden an den hochwertigen Materialien und deren penibler Verbauung erfreuen. Edles Holz und hochwertiges Leder lassen den Besitzer sehen und spüren, wofür er sein vieles Geld ausgegeben hat. Der Unterboden ist weitgehend glattflächig und umfangreich verkleidet, um Luftverwirbelungen zu reduzieren und dem Kraftstoffkonsum entgegenzuwirken. Der Tankdeckel wird über die Zentralverriegelung entsperrt, den Tankdeckel muss man aber noch selbst abschrauben. Vorbildlich abgedichtet hat Mercedes die vorderen Türausschnitte, so kann kaum Schmutz von außen eindringen; die Türschweller sind durch Auflagen vor Kratzern (z.B. beim Ein- und Aussteigen) geschützt. Dank 570 kg Zuladung (inkl. Fahrer) können auch mal Schwergewichte in der S-Klasse Platz nehmen. Die erlaubte Dachlast von 100 kg ist großzügig.

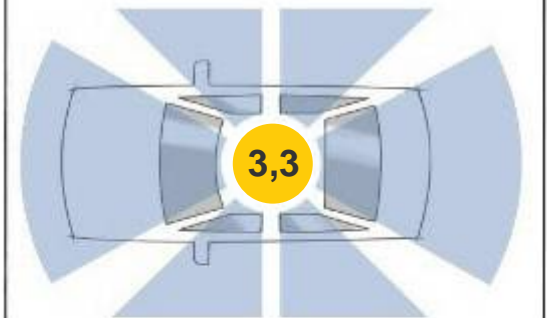
⊖ Die Fahrzeugflanken sowie Front- und Heckschürze müssen ohne Schutzleisten auskommen, leicht holt man sich hier teure Beschädigungen. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifendichtmittel mit Kompressor zur Verfügung; Runflat-Reifen gibt's gegen Aufpreis. Immerhin packt Mercedes trotzdem einen Wagenheber samt Radmutternschlüssel in den Kofferraum.

2,0

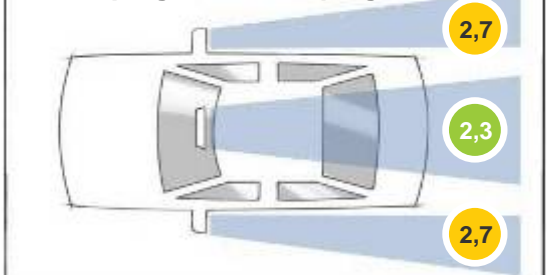
Sicht

Die Karosserie-Abmessungen muss man eher erraten, sehr hilfreich sind hier die optionalen Parksensoren und die Heckkamera. Es gibt auch einen Einparkassistenten, der jedoch eher langwierig zu bedienen ist - auf soviel Geduld kann man bei aufgehaltene Fahrern im ansonsten fließenden Verkehr nicht immer setzen. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet die S-Klasse zufriedenstellend ab, für eine Limousine ein ordentliches Ergebnis. Die Dachpfosten sind nicht zu breit und schränken die Sicht nach draußen somit weniger ein. Jedoch könnte die Aussicht nach schräg hinten, die man vor allem beim Rechtsabbiegen dringend benötigt, besser sein. Die Flächen der Außenspiegel sind nicht besonders groß, verfügen aber links und rechts über einen asphärischen Bereich, der den Blick in den toten Winkel erleichtert; zusätzlich gibt's gegen Aufpreis einen Totwinkelassistenten, der über Radarsensoren den Bereich des toten Winkels überwacht und bei Bedarf den Fahrer warnt.

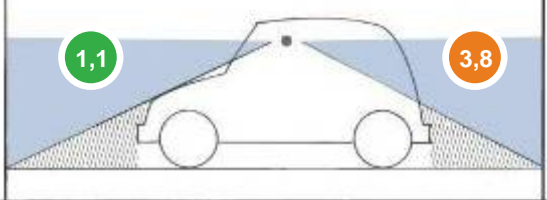
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Aufgrund der versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach hinten noch akzeptabel.

⊕ Der Innenspiegel und der linke Außenspiegel tönen sich automatisch bei hellem Scheinwerferlicht von hinten, um eine Blendung des Fahrers zu vermeiden (Option). Die Scheibenwischer können auch bei hohen Geschwindigkeiten die Scheibe noch zuverlässig von Nässe befreien. Helle Bi-Xenon-Scheinwerfer bringt die S-Klasse serienmäßig mit. Tagfahrlicht, adaptives Kurvenlicht und Abbiegelicht sind im optionalen LED-Licht-Paket enthalten. Neu im Programm hat Mercedes seinen adaptiven Fernlichtassistenten (ebenfalls Bestandteil des LED-Licht-Pakets), der gut funktioniert, seine Adaptivität aber nicht so recht zu erkennen gibt.

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen fällt bei der S-Klasse nicht schwer, wenngleich es nicht so bequem wie bei manchen Vans gelingt. Die Schweller liegen angenehm niedrig, die Sitzfläche ist aber etwas weit unten, zudem der Türausschnitt nicht gerade hoch. Eine gewisse Gelenkigkeit wird also vorausgesetzt. Auch für den Zutritt zum Fondabteil. Für eine Limousine aber ein gutes Ergebnis, man kann sich wahrlich nicht beklagen. Im Dunkeln bringt die helle Umfeldbeleuchtung Licht in die Nacht und erhellt die letzten Meter auf dem Weg zum Auto. Die stufenlosen Türbremsen halten die schweren Türen zuverlässig offen, in jeder gewünschten Position. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

⊖ Um sich auszusperrern, muss man sich nicht mal besonders ungeschickt anstellen - nur eine geöffnete Fahrertür verhindert ein Verriegeln.

2,9 Kofferraum-Volumen*

Mit 475 l fällt das Kofferraumvolumen recht groß aus, leider lässt es sich aber nicht erweitern, weil die Rücksitzlehne auch gegen Aufpreis nicht umgeklappt werden kann. In diversen Fächern unter dem Kofferraumboden kann man noch weitere ca. 60 l Kleingepäck unterbringen.



Mit 475 l Volumen ist der Kofferraum geringfügig größer als bei den Konkurrenten Audi A8 und BMW 7er-Reihe.

2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekantenhöhe außen beträgt knapp 69 cm; will man das Gepäck wieder ausladen, muss man es innen über die fast 13 cm hohe Bordwand heben. Die Ladeöffnung ist in ihrer Größe zufriedenstellend. Der tiefe Laderaum ist besonders im Bereich der Rücksitzlehne nur mühsam zugänglich. Insgesamt lässt sich das Gepäckabteil recht gut nutzen.

⊕ Öffnet man die Kofferraumklappe (per Knopf oder Fernbedienung), schwingt sie selbstständig nach oben. Geschlossen wird sie mit praktischen Zugriffen auf der Innenseite, die schmutzige Finger verhindern.

4,4 Kofferraum-Variabilität

⊖ Eine umklappbare Rückbank ist nicht erhältlich. Für kleine Gegenstände befinden sich links und rechts an den Seiten Netze.

⊕ Die auf den ersten Blick verhältnismäßig übersichtliche Zahl an Knöpfen verrät noch nicht, welche umfassenden Funktionen in der S-Klasse stecken, erst recht, wenn man sich den standesgemäßen Umfang an Extras gönnt. Man benötigt eine gewisse Eingewöhnungszeit für die Fülle an Möglichkeiten - eine gute Ergonomie und durchdachte Details kann man aber schnell feststellen. Das beste Beispiel sind nach wie vor die Bedienelemente für die elektrischen Sitze, sie befinden sich ideal platziert und leicht verständlich an den Türen. Das elektrisch einstellbare Lenkrad (in Höhe und Reichweite) sowie günstig angeordnete Pedale ermöglichen Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Der Schalthebel rechts am Lenkrad ist aber gewöhnungsbedürftig. Die Vordersitze können auf mannigfaltige Weise eingestellt (Multikontur optional) und passend justiert werden. Der linke Lenkstockhebel steuert zahlreiche Funktionen - typisch Mercedes. Der Tempomat wird über einen praktischen und ergonomischen Hebel oberhalb des Blinkerhebels gesteuert, auf Wunsch regelt ein Radar-System den Abstand zum Vordermann (im Testauto vorhanden); das System funktioniert gut, die Abstimmung erreicht aber nicht die Finesse wie bei BMWs Oberklasse. Die Regelungen erfolgen teilweise verzögert. Das ACC-System umfasst auch eine Kollisionswarnung, die sehr empfindlich reagiert und ab und zu Fehlwarnungen ausgibt, wenn beispielsweise Schilder auf Verkehrsinseln für Hindernisse gehalten werden. Dennoch ist das System sehr sinnvoll und ein deutlicher Sicherheitsgewinn. Serienmäßig regelt ein Sensor die Scheibenwischer, der Innenspiegel und der linke Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Elektrisch einstell-, beheiz- und anklappbar sind die Außenspiegel sowieso. Für das Abblendlicht erscheint eine Kontrollleuchte in den Armaturen, die aktivierte Nebelschlussleuchte wird nur versteckt am Schalter angezeigt. Die Instrumente sind kontrastreich und sehr gut ablesbar. Die großen hochauflösenden Displayflächen liefern auch Informationen u.a. über Verbrauch und Reichweite. Die Verkehrszeichenerkennung (nur Tempo) arbeitet sehr gut, sie registriert aber keine bestimmten Bedingungen der Tempolimits (z.B. nur bei Nässe) und zeigt immer die Einschränkung, auch wenn sie gar nicht gilt. Das Navigationssystem funktioniert sehr gut und arbeitet zügig. Das hochauflösende Display zeigt eine übersichtliche Darstellung. Das Radio lässt sich gut bedienen, freibelegbare Stationstasten wie z.B. bei BMW fehlen aber. Die Klimabedieneinheit ist relativ übersichtlich, die Funktionsvielfalt will aber beherrscht werden – oder man überlässt alles der sehr effektiv arbeitenden Klimaautomatik, die auf Wunsch über eine Vierzonen-Regelung verfügt. Alle Schalter und sogar die Drehrädchen der Lüftungsgitter sind einwandfrei beleuchtet; zusätzlich gibt es an vielen Stellen (Türen, Mittelkonsole, Fond) eine indirekte Ambientebeleuchtung in unterschiedlich wählbaren Farbtönen, ergänzend zur Innenraumbeleuchtung mit vier Leseleuchten. An den Ablagen gibt's wenig auszusetzen, das Handschuhfach könnte aber etwas größer sein.



Vorbildlich und typisch Mercedes: Der Fahrerplatz vermittelt nicht nur ein luxuriöses Ambiente, auch die Funktionalität und Verarbeitungsqualität sind einwandfrei.

⊕ Das Platzangebot in der S-Klasse ist fürstlich, selbst über 2 m große Personen können bequem Platz finden. Auch die Innenbreite fällt großzügig aus. Entsprechend angenehm ist das subjektive Raumgefühl.

2,5 Raumangebot hinten*

⊕ Hinten finden selbst über 1,90 m große Menschen einwandfrei Platz, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Für zwei Personen ist die Innenbreite mehr als üppig - ein Dritter in der Mitte sitzt unbequem, weil die Rückbank für zwei Personen ausgeformt ist und er somit auf einem leichten "Höcker" Platz nehmen muss. Ansonsten ist auch das subjektive Raumgefühl angenehm großzügig.



Das Raumgefühl auf den hinteren Außenplätzen ist großzügig. Personen bis 1,90 m Körpergröße finden ausreichend Platz. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist sehr schmal und nur für kürzere Fahrten geeignet.

1,3 KOMFORT

1,3 Federung

⊕ Die Stärke des S-Klasse-Fahrwerks ist das komfortable gleiten - und so macht der zuschaltbare Sportmodus wenig Sinn, denn die strafferen Kennlinien der adaptiven Dämpfer teilen den Insassen nur mehr Bodenunebenheiten mit, ohne gleichzeitig ein sportlicheres Fahrgefühl zu vermitteln. Die Standard-Einstellung bietet einen erhabenen Komfort, ein schaukeliges Fahrgefühl wird aber vermieden. Man rollt weich gebettet durch die Landschaft und bekommt nur ganz am Rande von der harten Straßenrealität etwas mit. Lange Bodenwellen provozieren nur ein kurzes, verhaltenes Nachschwingen, kurze Fahrbahnunebenheiten beeindruckt die große Limousine kaum. Auch Einzelhindernisse werden einwandfrei geschluckt, nur über welche der ganz groben Sorte erhalten die Insassen eine stark gedämpfte Information. Leichte Nickbewegungen treten beim Beschleunigen und Bremsen auf, sie halten sich aber ähnlich wie die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven in Grenzen. Von Beladung lässt sich die Federung wenig beeindrucken, ihre Eigenschaften ändern sich kaum.

1,1 Sitze

Testwagen mit optionalem Sitz-Komfortpaket vorne (Aktiv-Multikontursitze, Massage- und Fahrdynamikfunktion).

⊕ Über die Mercedes-Sitze lässt sich nur Gutes berichten, erst recht, wenn es sich um Multikontursitze mit Massage-Funktion handelt. Die Sitzflächen und Lehnen sind üppig dimensioniert und können zusätzlich individuell eingestellt werden; die Wangen der Flächen und der Lehne sowie Schulter- und Lendenbereiche sind variabel anpassbar. Die Aktiv-Multikonturfunktion drückt in Kurven entgegen der Fliehkraft und hält die Insassen so noch besser auf den Sitzen. Durch die mannigfaltigen Einstellmöglichkeiten (inkl. Sitzneigungseinstellung) kann das vordere Gestühl ohnehin den verschiedensten Staturen optimal angepasst werden. Auf Wunsch kann man sich auf durch Sitzheizung und Sitzlüftung verwöhnen lassen. Auf den Rücksitzen geht es nicht ganz so komfortabel zu, dank hoher Lehnen und angenehm gepolsterter Sitzflächen finden aber auch Erwachsene eine angenehme Sitzposition und können so auch längere Fahrten stressfrei erleben.

0,8 Innengeräusch

Testwagen mit aufpreispflichtiger Doppelverglasung, die auch akustisch dämmt.

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist angenehm niedrig (63 dB (A) bei 130 km/h). So lassen sich auch lange Stecken stressfrei zurücklegen. Subjektiv halten sich sowohl Wind- als auch sonstige Fahrgeräusche sehr zurück. Erst über der 200 km/h-Grenze nimmt man bewusst verhaltene Windgeräusche wahr. Der Motor ist bei voller Leistungsabgabe zwar gut hörbar, aber nicht annähernd laut oder störend.

1,6 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Die Heizung arbeitet im S 350 CDI so leistungsstark, wie man es von einem Oberklasse-Auto erwartet. Sowohl vorne als auch hinten spricht das Heizsystem schnell an und zeigt eine ausgezeichnete Heizwirkung. So herrschen im Innenraum schon nach elf Minuten angenehme 21 °C, obwohl das komplette Auto sechs Stunden lang auf -10 °C heruntergekühlt wurde und die Luft um das Auto herum noch immer diese frostigen Grade hat. Am Ende des 45-minütigen Heizungstests werden im Innenraum sogar über 40 °C gemessen. Fahrer und Beifahrer können sich ihre Temperatur getrennt vorwählen. Optional steht diese Funktion auch für die hinteren Insassen zur Verfügung (4-Zonen-Klimaautomatik). Die Luftmengen lassen sich individuell regeln. Die Umluftregelung kann man einer intelligenten Automatik überlassen. Die Außenluft wird auf dem Weg ins Fahrzeuginnere durch einen Aktivkohlefilter gereinigt.

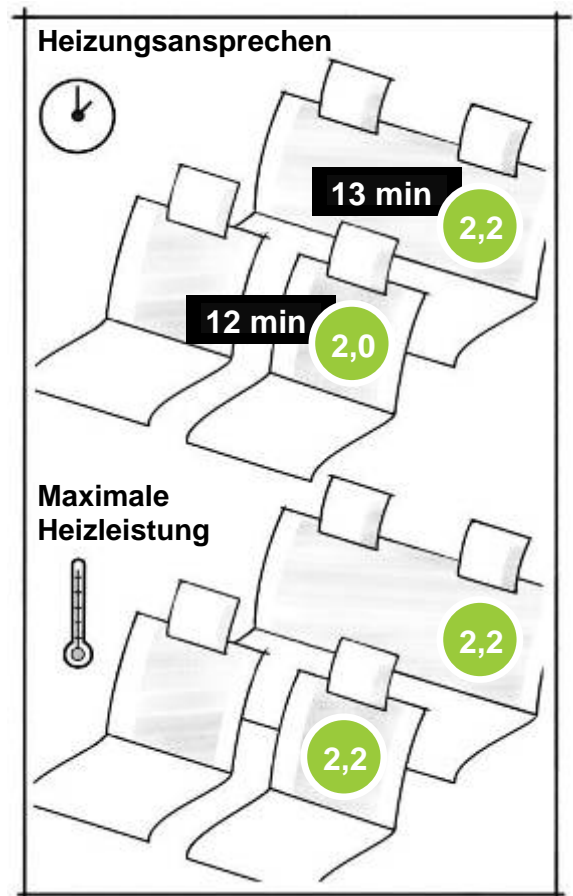
1,8 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen*

⊕ Auch wenn der 3 Liter-Diesel mit seinen 235 PS die schwächste Motorisierungsmöglichkeit für den S-Klasse Mercedes ist, er ist mit dem 2-Tonnen-Auto nicht überfordert. Mit seinem üppigen Drehmoment von 540 Nm und einem darauf optimal abgestimmten Automatikgetriebe zieht die große Limousine in jedem Geschwindigkeitsbereich souverän von dannen. Aus dem Stand, bis zur V-Max-Begrenzung bei 250 km/h stellt das Triebwerk ohne Unterbrechung ausreichend Kraft zur Verfügung. Eine größere Motorisierung mag angenehm sein, aber nicht nötig.

1,2 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Selbstzünders ist auf absolutem Topniveau. Dieseltypische Vibrationen werden in keiner Weise in den Innenraum übertragen. Auch Brummen ist in annähernd keinem Betriebszustand zu vernehmen.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,9 Schaltung

⊕ Die Siebengang-Wandler-Automatik schaltet angenehm weich. Braucht man kurzfristig eine nachdrückliche Beschleunigung, lässt sich der Automat schon erheblich Zeit beim Zurückschalten; das hängt auch damit zusammen, dass die Elektronik immer einen möglichst hohen Gang einlegt, um ein niedriges Drehzahlniveau zu realisieren. Hinzu kommt eine sehr lange Gesamtübersetzung - benötigt man schnelle Beschleunigung, muss die Automatik drei bis vier Gänge zurück schalten. Auf Wunsch kann auch mit kleinen Schaltpedals am Lenkrad durch die Gänge geschaltet werden.

1,9 Getriebeabstufung

⊕ Die einzelnen Ganganschlüsse der Siebengang-Automatik passen gut, es ergeben sich keine zu großen Drehzahlsprünge und die Gänge müssen auch nicht weit ausgedreht werden, um in der nächsthöheren Stufe zügig weiterbeschleunigen zu können. Mercedes hat zur Drehzahlabenkung und damit zur Verbrauchsoptimierung eine sehr lange Gesamtübersetzung gewählt. Für ruhiges Dahingleiten ist die Abstimmung optimal, will man aber kurz Zwischenbeschleunigen, tut sich erstmal nicht viel, weil die Automatik langwierig mehrere Gänge zurückschalten muss. Insgesamt also eine gute Abstimmung, aber nicht ideal.

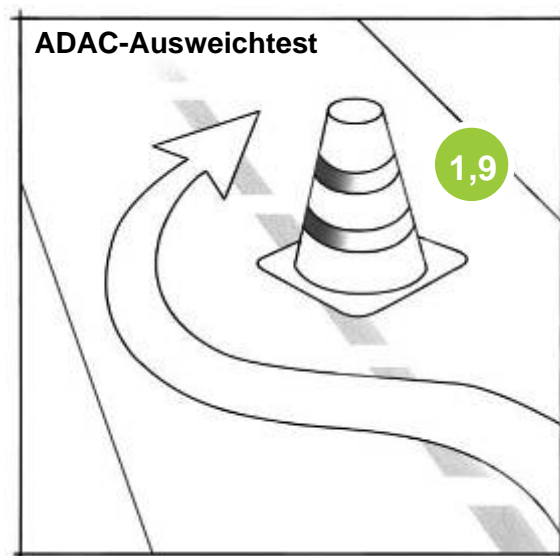
1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Die S-Klasse fährt sehr sicher und lässt sich auch bei hohen Geschwindigkeiten nicht aus der Ruhe bringen. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen sind zwar spürbar, die große Limousine läuft ihnen aber nicht nach. Wenn die Fahrbahn weniger Gripp bietet, greift die elektronische Traktionskontrolle effektiv und fein dosiert ein, um ein besseres und sichereres Beschleunigen zu ermöglichen. Im ADAC-Ausweichtest schneidet der S 350 CDI gut ab, das Fahrverhalten ist ausnehmend gutmütig. Je nach Lenkwinkel untersteuert die Limousine mal mehr, mal weniger, es zeigt sich aber keinerlei Übersteuerneigung. Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP regelt sehr effektiv und feinfühlig.

1,7 Kurvenverhalten

⊕ Die S-Klasse ist prinzipiell untersteuernd ausgelegt, damit schiebt sie in sehr schnell durchfahrenen Kurven im Grenzbereich etwas über die Vorderräder und bremst sich damit ein. Ein mögliches Übersteuern muss man schon mutwillig provozieren. Dieses Fahrverhalten ist weniger sportlich, kommt aber ungeübten Fahrern mehr entgegen und birgt keine bösen Überraschungen. Voll beladen ändert sich das Kurvenverhalten kaum, der S 350 CDI bleibt nach wie vor sicher.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,8 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an. Sie ist um die Mittellage nicht zu direkt ausgelegt - damit wirkt das Auto beispielsweise auf der Autobahn nicht nervös. Durch die außerhalb der Mittellage direktere Übersetzung wirkt die große Limousine aber verhältnismäßig handlich, weil bei engen Kurven und beim Rangieren nicht zu viel Kurbelarbeit nötig ist. Trotzdem ist die Lenkung insgesamt präzise und ermöglicht damit, die S-Klasse auch auf engeren Straßen sauber auf Kurs zu halten. Am vermittelten Fahrbahnkontakt gibt es nichts auszusetzen. Beim Rangieren ist der Kraftaufwand dank der variablen Lenkkraftunterstützung sehr gering. Der Wendekreis von 12 m ist für ein über fünf Meter langes Auto ein guter Wert.

1,8 Bremse

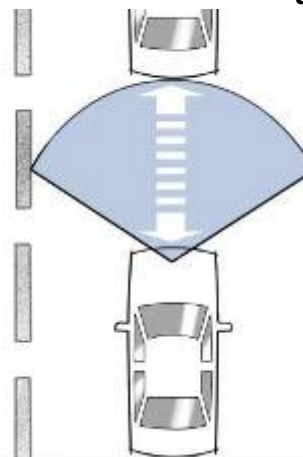
⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand legt der S 350 CDI durchschnittlich 36 m zurück (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 235/45 R18). Die Mercedes-Bremse kann aber nicht nur durch einen kurzen Bremsweg überzeugen, auch Ansprechen und Dosierbarkeit sind einwandfrei.

1,6 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

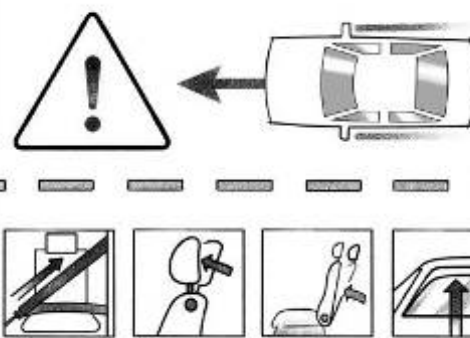
⊕ Die S-Klasse verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen erweiterten Bremsassistenten, der bei plötzlichem Gaswegnehmen schon die Bremsbeläge an die Scheiben anlegt und damit die Reaktionszeit der Bremsanlage verbessert. Das PreSafe-System gibt's ebenso in Serie. Unter anderem strafft es die Gurte in Gefahrensituationen, schließt Fenster und Schiebedach und bringt die Sitze in eine sichere Position. Optional kann ein radargestütztes ACC geordert werden; es aktiviert in Gefahrensituationen, wenn ein Hindernis vorne registriert wird, unter anderem den erweiterten Bremsassistenten und warnt den Fahrer optisch und akustisch. Zudem steuert es den Tempomat, der stets den nötigen Abstand zum Vordermann hält und bei Bedarf bis zum Stillstand herunterbremsen kann. Optional kann man Runflat-Reifen ordern, die auch bei Luftdruckverlust noch ein Weiterfahren in die Werkstatt ermöglichen. Das indirekt arbeitende Reifendruckkontrollsystem ist Serie, gegen Aufpreis kann man ein direkt messendes erhalten.

Automatische Abstandsregelung



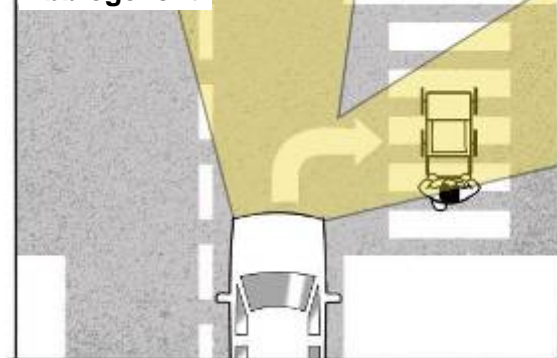
Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

PreSafe



Pre-Safe aktiviert verschiedene Sicherheits-Systeme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.

Abbiegelicht



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

Ebenso in der Aufpreisliste steht ein Nachtsicht-Assistent (aktives Infrarotsystem), das nun auch Personen erkennen soll und diese am Monitorbild für den Fahrer markiert, das Intelligent Light System (situationsabhängiges dynamisches Kurvenlicht, Abbiegelicht) mit adaptivem Fernlichtassistenten, ein Spurhalteassistent und ein Totwinkelassistent (der aber nicht beim Spurwechsel unterstützt, sondern nur Hindernisse im toten Winkel anzeigt). Die hellen LED-Rücklichter sind besonders gut zu erkennen; die Bremslichter blinken bei einer Notbremsung mit erhöhter Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr auf die Gefahrensituation aufmerksam zu machen. In allen Türen warnen rote Rückleuchten, wenn sie geöffnet sind - so werden sie auch nachts nicht übersehen.

⊖ Die Taste für die Feststellbremse (arbeitet elektrohydraulisch) befindet sich links unten beim Fahrer am Armaturenbrett - damit ist sie im Notfall für den Beifahrer praktisch nicht erreichbar.

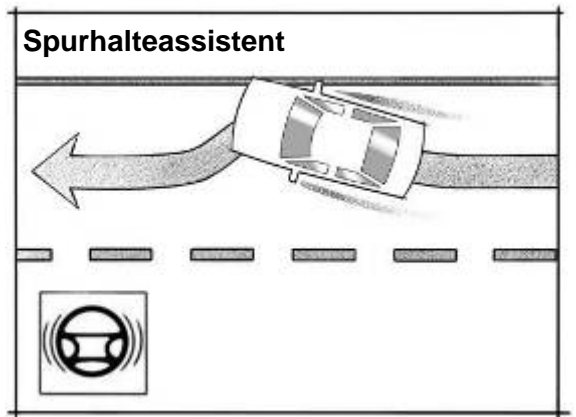
1,7 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm ist nicht vorhanden.

⊕ Die S-Klasse ist allgemein bekannt als ausgesprochen sicheres Auto. Dazu tragen aufwendige Karosseriestrukturen und zahlreiche passive Sicherheitssysteme wie Frontairbags, Seitenairbags vorne und hinten, durchgehende Kopfairbags sowie ein Knieairbag für den Fahrer bei. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis 1,80 m sehr guten Schutz, sie sind aktiv ausgelegt, so dass bei einem Unfall der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze möglichst gering ausfällt. Die Kopfstützen hinten könnten etwas mehr Höhe vertragen, sie reichen nur für bis zu 1,70 m große Leute optimal; die Abstände zu den Köpfen der Insassen sind recht gering. Insassen auf den vorderen Plätzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; auf den Rücksitzen wird dem Fahrer der Anschnallstatus angezeigt. An den stabilen Bügel-Außentürgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft anbringen, so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Der Sicherheitsstandard in der S-Klasse ist insgesamt sehr hoch und das Gesamtpaket gelungen.

1,8 Kindersicherheit

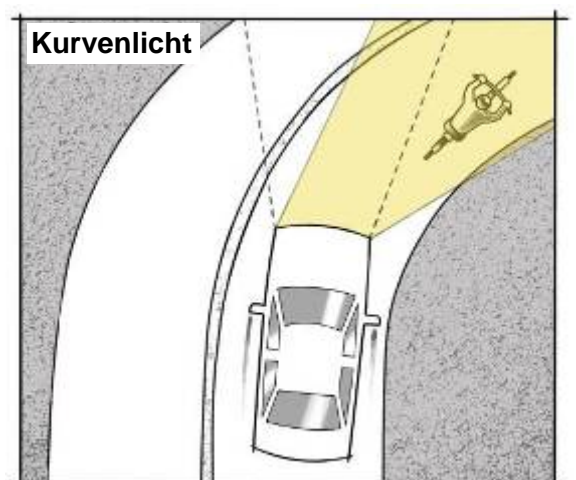
Auf der Rückbank sind nur die beiden äußeren Plätze für Kindersitze geeignet; der Mittelsitz kann schlecht genutzt werden, weil die Sitzwulst in der Mitte stört. Spezielle, mit einem Transponder ausgerüstete Kindersitze ("Babyschalen") dürfen auf dem Beifahrersitz installiert werden, dann deaktivieren sich automatisch die Beifahrerairbags.



Spurhalteassistent
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.



Totwinkelassistent
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

⊕ Für die beiden äußeren Plätze auf der Rückbank stehen Isofix-Befestigungen und Ankerhaken zur Verfügung. Aber auch Angurten lassen sich Kindersitze recht leicht, weil die Gurtschlösser fixiert sind. Die Gurte sind lang, die Gurtanlenkpunkte liegen weit genug auseinander (außer Mittelsitz) und die Gurtschlösser sind kurz genug - so lassen sich sehr unterschiedliche Kindersitze lagestabil befestigen. Alle Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz, um Verletzungen zu vermeiden.

⊖ Leider sind die hinteren Gurtschlösser nicht verwechslungssicher.

2,0 Fußgängerschutz

⊕ Ein Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt nicht vor. Es ist aber von einem insgesamt ordentlichen Fußgängerschutz auszugehen, weil die Front weitgehend glattflächig ist, im Stoßfängerbereich nachgiebig und sich keine harten Motorbauteile direkt unter der Motorhaube befinden. Hier kommt der S-Klasse ihre Größe zugute, beispielsweise es ist weniger wahrscheinlich, dass ein Fußgänger mit dem Kopf auf die harten Bereiche der A-Säule trifft.

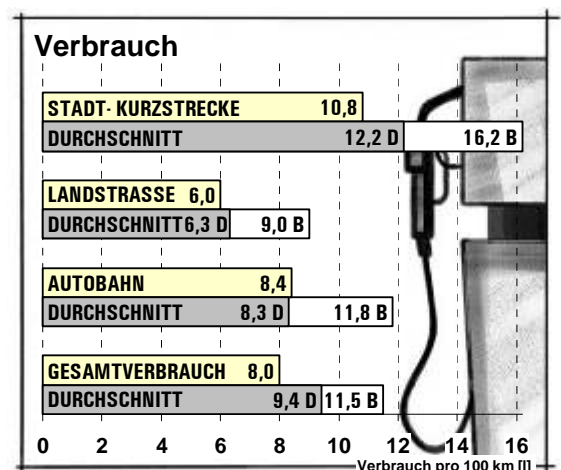
2,1 UMWELT/ECOTEST

2,2 Verbrauch/CO2*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des S 350 CDI liegt bei 8,0 l Diesel alle 100 km. Hierbei stößt die Limousine 211 g CO₂ pro Kilometer aus. Im EcoTest reicht das für 38 Punkte im Bereich CO₂. Innerorts verbraucht der Diesel 10,8 l, außerorts 6,0 l und auf der Autobahn 8,4 l Diesel pro 100 km.

1,9 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Der Partikelausstoß geht erwartungsgemäß gegen null. Auch die Stickoxide sind in jedem Betriebszustand unauffällig. Der S 350 CDI erreicht bezüglich der Schadstoffe im ADAC EcoTest 41 Punkte. Kombiniert mit den CO₂-Punkten erzielt der Mercedes gute vier Sterne.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

3,6

WIRTSCHAFTLICHKEIT

0,9

Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Da der 350 CDI einen für seine Klasse niedrigen Verbrauch hat und zudem mit günstigem Dieselmotorkraftstoff betankt wird, kann er bei den Betriebskosten eine sehr gute Bewertung erlangen.

2,4

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Mercedes muss alle 25.000 km oder alle 12 Monate zum kleinen - alle 50.000 km oder zwei Jahre zum großen Service in die Werkstatt.

⊕ Nach eigenen Angaben kommen qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile zum Einsatz und der wartungsfreie Dieselpartikelfilter auf eine Lebensdauer von mehr als 200.000 km ausgelegt. Zudem gewährt Mercedes eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße auf einem relativ niedrigen Niveau.

⊖ Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Service-Abstand häufigere Werkstattaufenthalte. Ein nicht mehr zeitgemäßer Ölwechsel des Automatikgetriebes bereits bei 60.000 km sowie die teuren Werkstattstundensätze verhindern eine bessere Benotung.

4,4

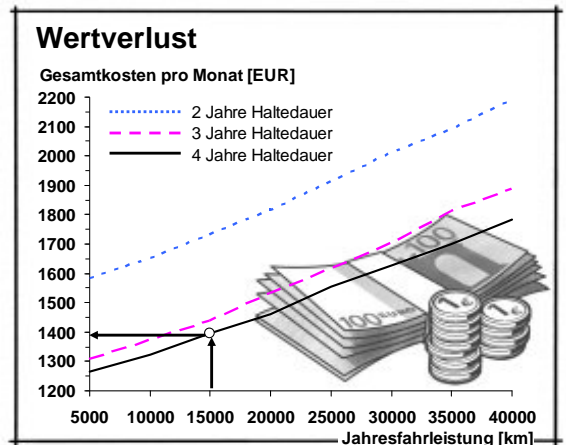
Wertstabilität*

⊖ Der Mercedes S 350 CDI BlueEFFICIENCY wird als Gebrauchtwagen keinen großen Werterhalt haben. Allgemein werden momentan eher kleine und günstige Fahrzeuge bevorzugt. Ebenso spricht ein anstehender Modellwechsel gegen einen stabilen Restwertverlauf.

4,7

Kosten für Anschaffung*

⊖ Bei einem Grundpreis von 73.000 € kann man natürlich nicht mehr von einem günstigen Anschaffungspreis sprechen. Das Fahrzeug ist serienmäßig schon üppig ausgestattet, aber die Aufpreisliste ist, typisch für einen Mercedes, sehr lang. Da ist die magische 100.000 €-Grenze in greifbarer Nähe.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1394 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,9

Fixkosten*

Nur weil 443 € Steuern im Jahr für die Luxusklasse ein einigermaßen erschwinglicher Betrag ist, kann der Mercedes noch eine durchschnittliche Bewertung bezüglich der Fixkosten bekommen. Egal welche Versicherungsklasse man wählt, man muss dafür unheimlich hohe finanzielle Aufwendungen einkalkulieren.

3,8

Monatliche Gesamtkosten*

Die für die Luxusklasse günstigen Betriebs-, Werkstatt- und Reifenkosten sorgen dafür, dass der Mercedes monatlich nur zur durchschnittlich hohen finanziellen Belastung wird. Die Fixkosten sind hoch, der Wertverlust immens.

DIE MOTORVARIANTEN							
in der preisgünstigsten Modellversion							
TYP	S 350	S 400 HYBRID	S 450	S 500	S 63 AMG	S 350 CDI BlueEFF.	S 450 CDI
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3498	6/3498	8/4663	8/5461	8/6208	6/2987	8/3996
Leistung [kW(PS)]	200(272)	220(299)	250(340)	285(388)	386(525)	173(235)	235(320)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	350/2400	385/2400	460/2700	530/2800	630/5200	540/1600	730/2200
0-100 km/h[s]	7,3	7,2	5,9	5,4	4,6	7,8	6,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	250	250	250	250	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	11,0 S	9,3 S	11,6 S	12,0 S	15,5 SP	8,0 D	9,6 D
CO2 [g/km]	234	186	249	258	344	199	240
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/29/31	22/30/31	22/29/31	22/29/31	22/34/33	23/29/31	23/31/31
Steuer pro Jahr [Euro]	298	202	352	386	574	443	620
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1538	1578	1759	1989	2948	1394	1792
Preis [Euro]	76.160	85.323	84.609	96.509	137.683	73.007	91.987

Aufbau		Versicherung	Kraftstoff
ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KH = KFZ-Haftpfl.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	TR = Transporter	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	GR = Großraumlimousine	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
C = Cabriolet	BU = Bus		D = Diesel
RO = Roadster	GE = Geländewagen		FG = Flüssiggas
KB = Kombi	PK = Pick-Up		G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4 III
Hubraum	2987 ccm
Leistung	173 kW (235 PS)
bei	3600 U/min
Maximales Drehmoment	540 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R17W
Reifengröße (Testwagen)	255/45R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,85/12,05 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,8 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	8,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,8/ 6,0/ 8,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	199g/km/ 211g/km
Innengeräusch 130km/h	63dB(A)
Länge/Breite/Höhe	5096/1871/1485 mm
Leergewicht/Zuladung	1980 kg/570 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	475 l/475 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2100 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	90 l
Reichweite	1125 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (LED-Licht-Paket)	1.250 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch (Fahrassistenz-Paket)	2.559 Euro°
adaptives Bremslicht (LED)	Serie
Automatikgetriebe (7-Gang)	Serie
Berganfahrhilfe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (LED-Licht-Paket)	1.250 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (LED-Licht-Paket)	1.250 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Fahrassistenz-Paket)	2.559 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Fahrassistenz-Paket)	2.559 Euro°
Xenonlicht(Bi-Xenon)	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, aut. abblendend (inkl. Außenspiegel links)	369 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrerseite)	Serie
Nachtsicht-Assistent	2.047 Euro
Navigationssystem	2.332 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich

AUSSEN

Lackierung Metallic	ab 1.142 Euro°
Schiebe-Hubdach (Glasdach)	1.488 Euro
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	132 Euro
Monatliche Werkstattkosten	94 Euro
Monatliche Fixkosten	166 Euro
Monatlicher Wertverlust	1.003 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.395 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/29/31
Grundpreis	73.007 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



familien-
freundlich

gute Zu-
ladenög-
lichkeit

komfort-
betont

gute
Sicherheit

fahraktiv

lang-
strecken-
tauglich

wirt-
schaftlich

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Fahreigenschaften	1,8
Verarbeitung	1,4	Fahrstabilität	1,8
Sicht	2,0	Kurvenverhalten	1,7
Ein-/Ausstieg	2,4	Lenkung*	1,8
Kofferraum-Volumen*	2,9	Bremse	1,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,8	Sicherheit	1,6
Kofferraum-Variabilität	4,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ¹	1,1
Innenraum	1,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Bedienung	0,8	Kindersicherheit	1,8
Raumangebot vorne*	1,4	Fußgängerschutz	2,0
Raumangebot hinten*	2,5	Umwelt/EcoTest	2,1
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO ₂ *	2,2
Komfort	1,3	Schadstoffe	1,9
Federung	1,3		
Sitze	1,1	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,6
Innengeräusch	0,8	Betriebskosten*	0,9
Klimatisierung	1,6	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,4
Motor/Antrieb	1,8	Wertstabilität*	4,4
Fahrleistungen*	2,0	Kosten für Anschaffung*	4,7
Laufkultur	1,2	Fixkosten*	3,9
Schaltung	1,9	Monatliche Gesamtkosten*	3,8
Getriebeabstufung	1,9		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen