



Mercedes CLS 350 CDI BlueEFFICIENCY 7G-Tronic

Viertüriges Coupé der oberen Mittelklasse
(195 kW / 265 PS)

Wenn die aktuelle E-Klasse von Mercedes zu bieder aussieht, der sollte sich den CLS genauer anschauen - hier trifft sportliche Eleganz auf vier Türen in Coupé-Form. Im Vergleich zum CLS, der einem eng geschnittenen Maßanzug gleicht, wirkt die E-Klasse wie eine bequeme Jogging-Hose. Innen verhält es sich genauso, der CLS bietet nur Platz für vier Leute und umschließt diese mit seinem breiten Mitteltunnel und seiner hohen Karosserieflanke - man fühlt sich geborgen. Verarbeitung und Materialanmutung erfüllen den Premium-, die innovativen Sicherheitssysteme den markentypischen Mercedes-Anspruch. Der Motor ist eine Schau: er bietet Leistung satt, läuft sehr kultiviert und hält sich beim Verbrauch zurück. Perfekt spielt er mit der Siebengang-Automatik zusammen. Ungewöhnlich straff für einen Mercedes zeigt sich das Fahrwerk, es bietet aber viel Sicherheitsreserven, auch bei hohem Tempo. In der Summe seiner Eigenschaften ein besonderes Auto - besonders gut und besonders teuer (ab 63.427 Euro).

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** Audi A7.

+ kräftiger und sparsamer Motor, potente Fahrleistungen, hoher Sicherheitsstandard, innovative Fahrzeugsysteme

- sehr hohe Anschaffungs- und Unterhaltskosten



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ An Verarbeitung und Finish der Karosserie gibt es nichts auszusetzen, sie machen einen sehr guten Eindruck; die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal, Türen und Hauben sind ordentlich eingepasst. Auch im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort, die Materialien sind hochwertig und sauber verarbeitet, der Abstand zur S-Klasse-Noblesse wird immer geringer. Feines Leder, Chromränder und dunkles Holz sowie die indirekte Beleuchtung an Armaturenbrett und in den Türverkleidungen sorgen für ein sportlich-luxuriöses Ambiente. Der Unterboden im vorderen Fahrzeugbereich ist völlig glattflächig, das reduziert Geräuschemissionen des Motors und verringert Luftverwirbelungen, die den Verbrauch erhöhen würden. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen, der Tankdeckel lässt sich leicht abschrauben. Umfangreiche Türdichtungen verhindern das schnelle Verschmutzen der Türausschnitte von Außen, gegen versehentliches Verkratzen beispielsweise durch Schuhe sind die Schweller aber nicht optimal geschützt. Effektiv sind 450 kg Zuladung möglich, genug auch für Reisen mit vier Erwachsenen und Gepäck. Auf dem Dach darf Gepäck bis zu einem Gewicht von 100 kg transportiert werden.

⊖ Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung, ein Reserverad kostet Aufpreis. Front- und Heckschürze haben keine unlackierten Kunststoffeinlagen, die günstigere Reparaturen möglich machen würden. Die Fahrzeugflanken werden nur von dünnen Chromleisten geschützt, das reicht kaum, um Dellen bei unvorsichtig geöffneten "Nachbartüren" zu vermeiden.

Sicht

Die Übersicht über den umgebenden Verkehr ist eher bescheiden, schmale Fenster, eine hohe Karosserie-Gürtellinie und breite Dachsäulen fordern ihren Tribut. Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung schneidet der neue CLS nur ausreichend ab. Einschränkend wirken die C-Säulen und die hinteren Kopfstützen, die sich nicht vollständig versenken oder wegklappen lassen; das schränkt auch die Sicht nach draußen über den Innenspiegel ein. Die Sicht in den Außenspiegel geht in Ordnung.

⊕ Gegenstände vor dem Auto können auch relativ nahe am Boden noch erkannt werden. Die Scheibenwischer zeigen eine gute Wischwirkung, auch bei hohen Geschwindigkeiten. Als empfehlenswerte Option gibt's Parksensoren, die optisch und akustisch beim Ein- und Ausparken unterstützen.

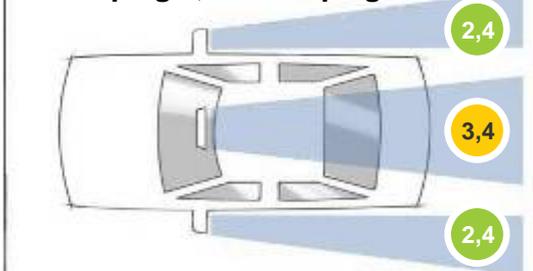


Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

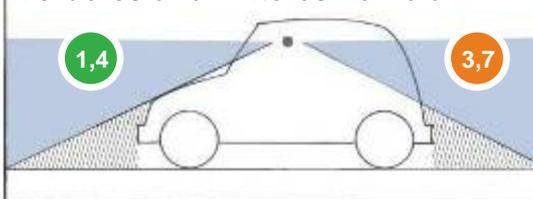
Rundumsicht



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.

Das LED-Licht-Paket ist zwar sehr teuer, bietet aber eine optimale Ausleuchtung der Fahrbahn bei Dunkelheit; es umfasst Voll-LED-Scheinwerfer vorne, adaptives Kurvenlicht und Abbiegelicht sowie eine variable Lichtverteilung je nach Fahrsituation (Innerorts, Landstraße, Autobahn). Bei störendem Scheinwerferlicht von hinten blendet der Innenspiegel automatisch ab; diese Option gibt es auch für den Außenspiegel - aber nur für die Fahrerseite, unverständlich in diesem Preissegment. Beide Außenspiegel sind asphärisch gestaltet, so dass Objekte im Toten Winkel besser erkannt werden können. Das Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man auch tagsüber von anderen Verkehrsteilnehmer früher und zuverlässiger erkannt wird. Der adaptive Fernlichtassistent ist Bestandteil des LED-Scheinwerfer-Pakets, er blendet weich auf und ab und hält dabei wenn möglich die Hell-Dunkel-Kante immer knapp unterhalb des Gegenverkehrs, um so die weitest mögliche Fahrbahnausleuchtung zu erzielen. Der Fernlichtassistent gehört zu den besten am Markt, allerdings werden Fußgänger und viele Fahrradfahrer nicht erkannt und entsprechend geblendet.

3,3 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen vorne klappt noch zufriedenstellend; der Abstand zwischen Sitzfläche und Straße ist nicht optimal, immerhin ist der Schweller nicht zu hoch. Der Abstand zwischen Schwelleraußenkante und Sitzaußenkante fällt recht groß aus, zusätzlich sollte man beim Einsteigen auf seinen Kopf achten, da die Dachkante recht niedrig verläuft. Das Gleiche gilt beim Einsteigen hinten, die Türausschnitte sind nicht gerade hoch.

⊕ Mit der praktischen Fernbedienung können die Zentralverriegelung geöffnet und verriegelt sowie offene Fenster geschlossen werden. Die Türbremsen halten recht fest und zuverlässig die Türen offen, sind aber eher grob gerastert. Für alle Insassen gibt es Haltegriffe am Dachhimmel. Gegen Aufpreis gibt es eine Außen- und Umfeldbeleuchtung. Personen können im Innenraum nicht versehentlich eingesperrt werden, sie haben immer eine Möglichkeit, die Türen von Innen auch wieder zu öffnen.

⊖ Man kann sich relativ leicht versehentlich aussperren, weil ein Verriegeln der Türen nur bei offener Fahrertür verhindert wird.

2,6 Kofferraum-Volumen*

Das Gepäckraumvolumen fällt mit 425 Litern eher durchschnittlich aus; zusätzlich stehen unter dem Kofferraumboden noch etwa 75 l in der Reserveradmulde zur Verfügung. Klappt man die Rücksitzlehnen um, erweitert sich der Stauraum auf 740 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Der Kofferraum mit 425 l Volumen ist gegenüber dem Vorgängermodell (420 l) unwesentlich größer geworden.

2,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekante liegt mit knapp 68 cm über der Straße nicht zu hoch, etwas störend ist aber die innere Bordwand von 14 cm, über die das Gepäck gehoben werden muss. Die Größe der Ladeöffnung ist zufriedenstellend, die E-Klasse-Limousine bietet aber etwas mehr Platz. Insgesamt lässt sich der Kofferraum passabel nutzen.

⊕ Sehr praktisch: der Kofferraumdeckel schwingt beim Entriegeln automatisch nach oben. Auch das Schließen (per Hand) fällt nicht schwer, es gibt mehrere praktische Griffmulden in der Klappeninnenverkleidung (je nach Bedürfnissen).

⊖ Sind Gepäckstücke bis nach vorne zur Lehnenrückwand gerutscht, muss man umständlich in den Kofferraum "hineinkriechen", weil er sehr tief und nach vorne schlecht zugänglich ist.

2,5 Kofferraum-Variabilität

+ Die Rücksitzlehne kann geteilt umgeklappt werden; entriegelt wird vom Kofferraum aus über zwei leichtgängige Hebel. Dabei wird der jeweilige Vordersitz elektrisch etwas nach vorne gefahren, damit die Lehne inklusive Kopfstütze problemlos nach vorne klappen können (nur bei elektrischer Sitzeinstellung vorne). Der Klappmechanismus lässt sich also leicht und unkompliziert bedienen. Zum Verstauen von kleinem Gepäck sind kleine Netze links und rechts an den Seiten des Kofferraums vorhanden.

1,9 INNENRAUM

1,3 Bedienung

+ Nimmt man im neuen CLS Platz, merkt man schnell die Mercedes-typische Ergonomie und Bedienbarkeit. Das Lenkrad ist in Höhe und Reichweite einstellbar, auf Wunsch elektrisch, und kann ganz unterschiedlichen Personenstaturen sehr gut angepasst werden. Auch die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Der Wählhebel der Automatik ist sehr gut zu erreichen, er sitzt an Lenksäule rechts. Das Zündschloss findet man schnell, der Schlüssel kann problemlos und ohne Haken eingesetzt werden. Der Lichtschalter sitzt günstig am Armaturenbrett links neben dem Lenkrad, er ist auch bei Dunkelheit einwandfrei zu finden, da beleuchtet. Die Nebenschlussleuchte wird über einen Knopf am Lichtschalter aktiviert, eine Kontrollleuchte in den Instrumenten informiert über den Status - vorbildlich. Die Scheibenwischer vorne werden auf Wunsch über einen Regensensor gesteuert (zwei Empfindlichkeitsstufen). Die Klimatisierung lässt sich nach kurzer Orientierung einfach und funktionell einstellen, eine manuelle Nachjustierung ist fast nie nötig, da die Klimaautomatik weitgehend perfekt abgestimmt ist. Die Bedienelemente sind aber weit unten verbaut. Die Knöpfe für Heckscheibenheizung und Umluft findet man schnell, die Umluftfunktion schaltet auch automatisch wieder ab, um ein Beschlagen der Scheiben zu vermeiden. Auch weitere Schalter für die unzähligen Funktionen der E-Klasse hat Mercedes günstig positioniert. Das Radio bzw. Navigationssystem ist sehr gut zu erreichen und erfordert nur wenig Eingewöhnung, die Bedienung der Grundfunktionen fällt leicht, schwieriger wird es, wenn man Grundeinstellungen in den Menüs finden muss. Die Lautsprecher bieten einen guten Klang, auch bei hoher Lautstärke. Alle vier elektrischen Fensterheber besitzen Abwärts- und Aufwärtsautomatik mit zuverlässigem Einklemmschutz. Die mit einem praxisgerechten Schalter elektrisch einstellbaren Außenspiegel sind beheizt und optional elektrisch anklappbar. Die Sitze kann man mit einem besonders übersichtlich in den Türen angeordneten Schalterblock justieren. Die helle Innenbeleuchtung erzeugt ein angenehmes Ambiente, vier Spotleuchten (vorne ausgesprochen helle LED-Technik) erleichtern das Lesen bei Dunkelheit. Die Instrumente sind einwandfrei ablesbar und verfügen über alle nötigen Kontrollleuchten. Auch offene Türen und Klappen (inkl. Motorhaube) werden dem Fahrer angezeigt. Recht gut funktioniert der adaptive Fernlichtassistent, er blendet weich auf und ab - das System gehört mit zu den besten bisher verfügbaren. Die automatische Abstandsregelung für den Tempomat funktioniert gut, allerdings könnte die Beschleunigung beim Wechsel auf eine freie Spur früher einsetzen. Der Blinker besitzt eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken).



Die von Mercedes gewohnte sehr gute Verarbeitungsqualität sowie Funktionalität spiegeln sich beim neuen CLS wieder.

Über die Frontkamera vorm Innenspiegel können Verkehrszeichen erkannt werden (optional) - das funktioniert zuverlässig, jetzt werden Einschränkungen wie Nässe oder Uhrzeit mit abgeglichen. Vorne wie hinten sind ausreichend Ablagemöglichkeiten vorhanden, sie könnten aber etwas größer sein - das gleiche gilt für's Handschuhfach.

➖ Die silberfarbene Knöpfe-Leiste zwischen Radio- und Klimabedienung sieht nett aus, man kann aber aufgrund des mangelhaften Kontrastes bei Tageslicht die Symbole kaum erkennen. Vorne muss man sich zum Schließen ganz geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, um an die Griffe zu kommen. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet.

1,7 Raumangebot vorne*

➕ Viel Raum bietet sich innen, auf den Vordersitzen finden sogar fast zwei Meter große Personen ordentlich Platz. Die Innenbreite fällt ähnlich üppig aus. Das subjektive Raumgefühl ist nicht üppig (hohe Seitenlinie, schmale Fenster, voluminöser Mitteltunnel), man fühlt sich aber geborgen.

3,5 Raumangebot hinten*

Hinten geht's nicht ganz so üppig zu. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden dahinter noch Leute bis 1,81 m Platz, an die Grenzen kommen sie hier bei der Kopffreiheit. Die Innenbreite liegt im zufriedenstellenden Bereich, für zwei Mitfahrer ist es aber völlig ausreichend - der CLS ist ohnehin als Viersitzer ausgelegt, hinten in der Mitte kann man nicht sitzen.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,81 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

1,9 KOMFORT

2,1 Federung

➕ Die Federn und Dämpfer hat Mercedes beim CLS ungewöhnlich straff abgestimmt, das merkt man schon auf den ersten Metern. Der Komfort kommt dabei nicht zu kurz, kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse kommen aber deutlicher bis zu den Insassen durch - ohne wirklich störend zu wirken. Der große Vorteil dieser Abstimmung: selbst bei sehr hohen Geschwindigkeiten auf der Autobahn bleibt der neue CLS problemlos beherrschbar, liegt ruhig auf der Straße und lässt sich einwandfrei kontrollieren - das klappt beispielsweise bei einer E-Klasse mit Komfortfahrwerk bei weitem nicht so gut. Regelmäßige Bodenwellen regen die Karosserie des viertürigen Coupes etwas mehr an als die der Limousine. Nickbewegungen und Seitenneigung bleiben selbst bei forcierter Fahrweise gering. Ist man voll beladen im CLS unterwegs, stricht die Federung geschmeidiger auf kleine Unebenheiten an, lässt in ihrer dynamische Auslegung aber kaum nach.

1,6 Sitze

Testwagen mit aufpreispflichtigen Multikontursitzen.

➕ Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich auch mit der Höhen- und Neigungseinstellung unterschiedlichen Personengrößen sehr gut anpassen. Die hohen Lehnen der Vordersitze sind gut ausgeformt und bieten dem Rücken einen festen Halt; sie lassen sich individuell durch mehrere anpassbare Luftpolster konturieren.

Auch die Flächen verfügen über angenehme Konturen. Bei Kurvenfahrten bieten die Sitze einen festen Seitenhalt. Insgesamt gefällt auch die ausgewogene Federung. Gegen Schwitzen auf den Ledersitzen bei warmen Temperaturen kann man eine Sitzlüftung ordern, diese funktioniert sehr gut und arbeitet fast zugfrei. Die Sitzposition des Fahrers ist einwandfrei; er kann auch seine Beine und Füße sehr gut abstützen. Auf der Rückbank geht es zwar nicht ganz so komfortabel zu, jedoch deutlich komfortabler als bei der Limousine, weil zwei Sitzplätze ausgeformt sind. Die Konturen von Lehne und Fläche sind gut und auch der Sitzkomfort ist dank ausgewogen gefederter Rücksitze einwandfrei.

1,7 Innengeräusch

+ Der Geräuschpegel im Innenraum ist angenehm niedrig, bis 130 km/h leise und unaufdringlich - ideal für entspanntes Reisen. Auch bei hohen Geschwindigkeiten kann man sich noch einwandfrei unterhalten. Wind- und vor allem Fahrgeräusche hat Mercedes sehr gut gedämmt. Vom kräftigen Motor hört man nur ein leises Grummeln, unter Last etwas deutlicher, aber nie wirklich störend - wie sich das für einen kultivierten Luxus-Diesel gehört.

2,2 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Die Heizung spricht recht gut an (vorne etwas besser als hinten) und zeigt eine passable Heizwirkung. Ein typisches Bild bei sparsamen Dieselfahrzeugen.

+ Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur separat einstellen. Die Zwei-Zonen-Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst. Bei Bedarf lassen sich die Luftströme auch recht individuell gestalten. Ein Aktivkohlefilter filtert u.a. Pollen und unangenehme Gerüche aus der Luft.

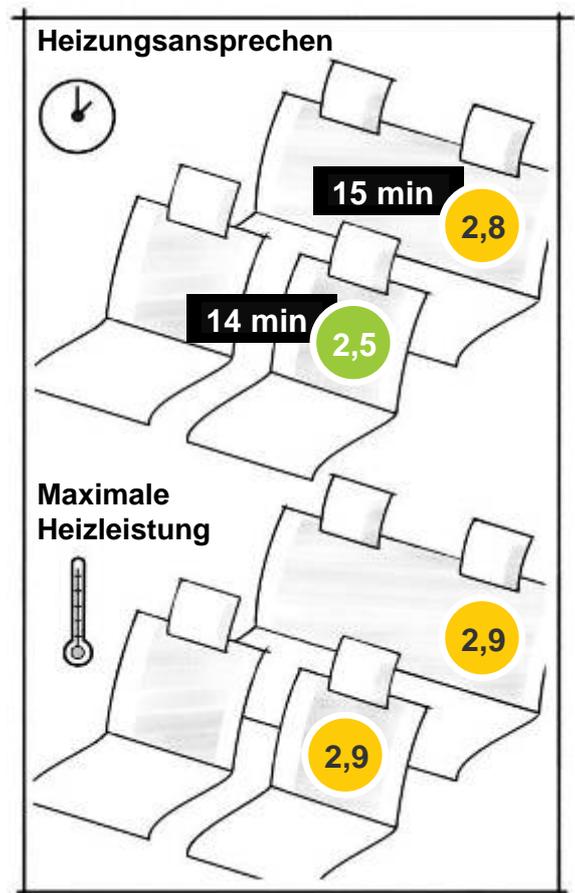
1,1 MOTOR/ANTRIEB

0,7 Fahrleistungen*

+ Der 3-l-Diesel verhilft dem schweren viertürigen Coupe zu ausgezeichneten Fahrleistungen. Zwischenspurts von 60 auf 100 km/h werden in etwa 3,6 Sekunden erledigt - das steht auch einem Sportwagen gut. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 250 km/h begrenzt, ein klein wenig mehr wären sogar möglich. Beachtlich ist ebenso die Elastizität des Turbodiesels, die Automatik nutzt das üppige Drehmoment auch sinnvoll. Ein rundum überzeugendes Aggregat, das den Wunsch nach mehr eigentlich nicht aufkommen lässt.

1,2 Laufkultur

+ An der Laufkultur des V6-Motors gibt es nichts auszusetzen, er arbeitet weitgehend vibrationsfrei und akustisch zurückhaltend - von einem Benziner ist er kaum noch zu unterscheiden.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

Das Brummen der Vierzylinder verkneift sich der Sechszylinder vollständig. Insofern bietet er deutlich mehr Laufkultur als der CLS 250 CDI.

1,5 Schaltung

⊕ Die Siebengang-Automatik schaltet recht direkt, verkneift sich aber weitgehend störendes Rucken. Gegenüber früheren Abstimmungen merkt man den umfangreichen Einsatz der Wandlerüberbrückungskupplung deutlicher. Auffällig ist auch, dass die Elektronik bei ruhiger Fahrweise den Drehzahlbereich um 1.000 U/min. akzeptiert und nicht runterschaltet. Der Motor läuft in diesem Bereich dennoch ruhig und nimmt anstandslos Gas an, für den Verbrauch wirken sich die möglichst niedrigen Drehzahlen positiv aus. An der Schaltgeschwindigkeit gibt es nichts auszusetzen, gerade im mittleren Drehzahlbereich werden die Schaltstufen zügig gewechselt. Der Ganghebel am Lenkrad lässt sich einfach bedienen.

1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Sechszylinder kombiniert Mercedes mit der bekannten Siebengangautomatik. Diese bietet eine hohe Spreizung der Übersetzung und kann daher die Motorkraft optimal nutzen und gleichzeitig eine möglichst ökonomische Drehzahl für den Motor wählen. Die Schaltstufen passen gut zueinander, es ergeben sich keine zu großen Drehzahlsprünge. Auch bei hohen Geschwindigkeiten ist das Drehzahlniveau angenehm niedrig.

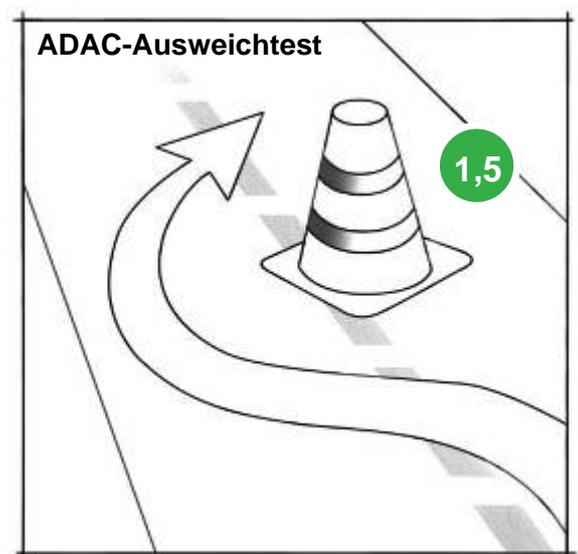
1,6 FAHREIGENSCHAFTEN

1,5 Fahrstabilität

⊕ Der neue CLS verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil, er spricht spontan auf Lenkimpulse an. Bei sehr hohen Geschwindigkeiten fährt das Coupe dank straffem Fahrwerk souverän. Die Traktion ist gut, auf weniger griffiger Fahrbahn greift die Traktionskontrolle ein und unterbindet durchdrehende Hinterräder. Beim ADAC-Ausweichtest hinterlässt der CLS ein sehr gutes Bild. Die Reaktionen auf die Lenkbefehle sind sehr direkt, im Grenzbereich untersteuert das Auto gut beherrschbar, ESP regelt sehr effektiv und feinfühlig. Die Lenkung verhärtet auch bei sehr schnellen Lenkbewegungen nicht.

1,3 Kurvenverhalten

⊕ In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert CLS leicht, ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegenkommt. Der Grenzbereich liegt sehr hoch. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten kaum. Auch beladen bleibt das Coupe unkritisch im Fahrverhalten.



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.

1,7 Lenkung*

⊕ Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung sehr gut an. Sie arbeitet präzise und vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Die serienmäßige Direktlenkung lässt den CLS erstaunlich handlich wirken, sie reagiert bei hoher Geschwindigkeit aber nicht zu nervös. Beim Rangieren kommt man mit verhältnismäßig wenig Lenkarbeit aus, zudem der Wendekreis mit 11,4 m angenehm klein ausfällt. Die variable Servounterstützung ist sehr praktisch. Dank Heckantrieb hat man keine Antriebseinflüsse am Lenkrad.

1,8 Bremse

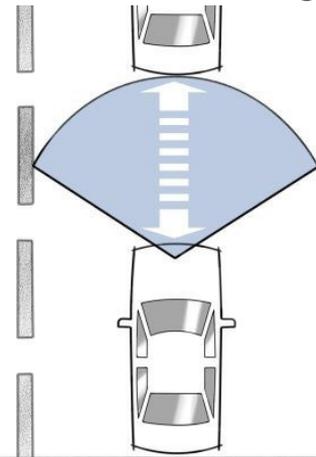
⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der CLS 350 CDI durchschnittlich nur 36 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen vorne 255/35 R 19, hinten 285/30 R19). Die Bremsanlage zeigt sich auch bei sehr hoher Beanspruchung ausgesprochen standfest und lässt in ihrer Wirkung nicht nach. Die Bremse lässt sich gut dosieren und spricht spontan an. Als besonderes Sicherheitsfeature sei hier noch der Bremsassistent Plus erwähnt, der durch das Front-Radar unterstützt wird: erkennt das Fahrzeug ein nahendes Hindernis, wird bereits Bremsdruck aufgebaut. Tritt der Fahrer dann auch die Bremse, steht sofort das volle Bremspotential zur Verfügung und es wird eine Bremsung im ABS-Regelbereich eingeleitet, auch wenn der Fahrer nur eher zaghaft auf die Bremse tritt. Damit kann der Bremsweg in Kombination mit der Reaktionszeit erheblich verkürzt werden. Das System ist vor allem für weniger geübte Fahrer sehr hilfreich.

1,9 SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

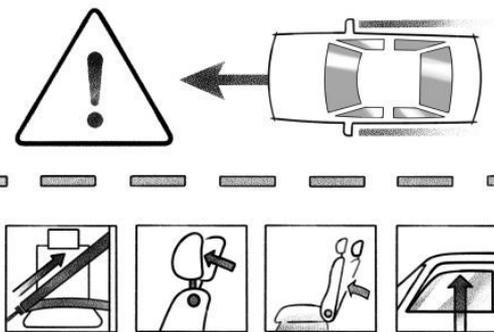
⊕ Mercedes fährt im CLS ein ganzes Bataillon an Sicherheitssystemen auf. Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP ist selbstredend an Bord, hinzu kommt ein Bremsassistent und in Verbindung mit dem aufpreispflichtigen ACC auch der Bremsassistent plus, der bereits präventiv den Bremsdruck aufbaut und die Bremsklötze anlegt, wenn eine Gefahrensituation über die Radarsensoren erkannt wird (siehe Abschnitt Bremse). Damit wird der Fahrer beim Bremsen erheblich unterstützt. Zum Pre-Safe-System gehören auch reversible Gurtstraffer, die beispielsweise bei ESP-Einsatz schon die Gurte straffen, damit sie optimal wirken können, offene Fenster weitgehend schließen und die Vordersitze in eine günstige Position bringen.

Automatische Abstandsregelung



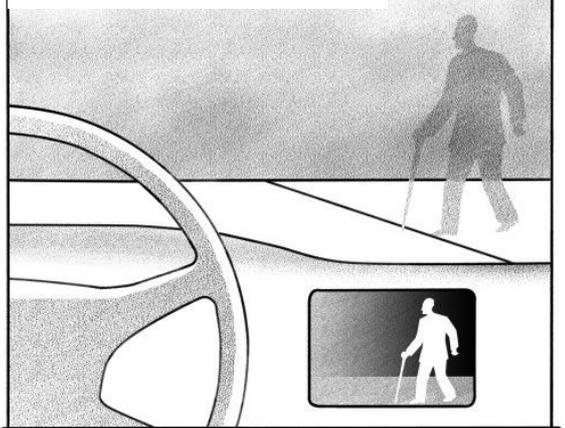
Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

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.

Nachtsichtassistent



Der Fahrer sieht auf einem Display im Cockpit das elektronisch aufgehellte Bild einer nach vorn blickenden Kamera.

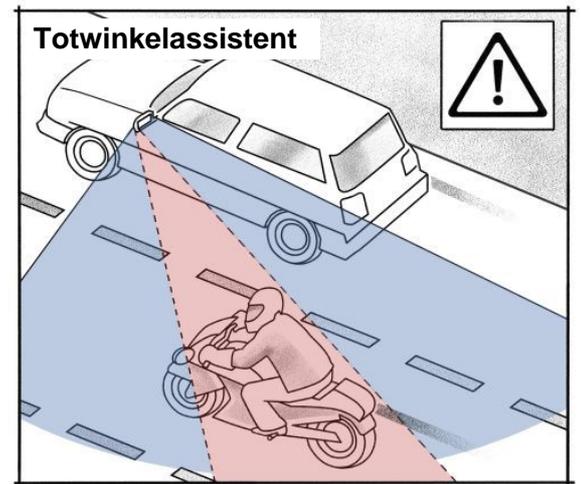
Über die ACC-Sensoren wird dem Fahrer das Unterschreiten des erforderlichen Mindestabstandes angezeigt. Auf Wunsch gibt's Runflat-Reifen, die auch bei Druckverlust noch das Weiterfahren in die nächste Werkstatt ermöglichen. Ein indirekt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord, auf Wunsch kann man sich den genauen Reifendruck auch überwachen lassen (direkt messend). Optional kann ein Infrarot-Nachtsicht-Assistent geordert werden, der in etwa die Reichweite des Fernlichts abdeckt, dabei den Gegenverkehr aber nicht blendet; im Display wird ein schwarz-weiß Bild angezeigt und zusätzlich erkannte Personen markiert. Zum Intelligent Light System gehören Voll-LED-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht und Abbiegelicht sowie ein adaptiver Fernlichtassistenten. Ebenso gegen Mehrpreis erhält der Kunde einen Spurhalte-Assistenten, der über Vibrationen am Lenkrad das Überfahren einer Linie ohne Blinkereinsatz ermahnt und bei durchgezogenen Linien zusätzlich über ESP-Eingriffe das Auto wieder in die Fahrbahn "drängt". Der Totwinkelassistent (Aufpreis) zeigt über gelbe und rote Dreiecke im Außenspiegelglas an, ob sich ein anderer Verkehrsteilnehmer seitlich im Toten Winkel befindet - setzt der Fahrer dann den Blinker, wird über Lenkradvibrationen gewarnt. Die hellen LED-Rückleuchten sind vom nachfolgenden Verkehr gut zu erkennen. Führt der Fahrer eine Notbremsung durch, blinken die extra hellen Bremslichter schnell (mit 8 Hertz), um die Gefahrenbremsung anzuzeigen. In geöffneten Türen warnen rote Leuchten den rückwärtigen Verkehr.

⊖ Die Feststellbremse per Knopf am Armaturenbrett links vom Lenkrad ist für den Beifahrer praktisch nicht zu erreichen.

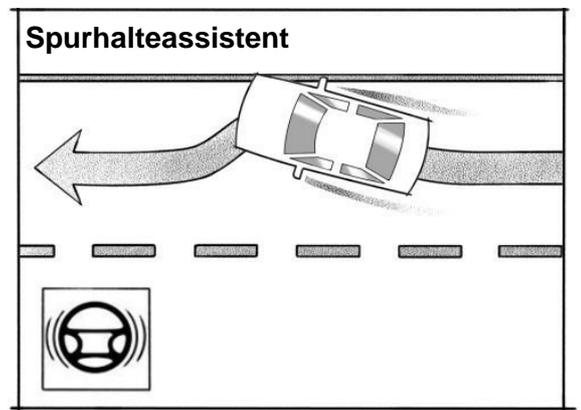
2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor. Es kann aber von einem sehr guten Ergebnis ausgegangen werden, weil Mercedes großen Wert auf Sicherheit legt. Serienmäßig gibt's Front- und Seitenairbags sowie von vorne nach hinten durchgehende Vorhangairbags. Für den Fahrer steht zusätzlich noch ein Knieairbag zur Verfügung. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,85 m sehr guten Schutz, sie bewegen sich zudem bei einem Unfall Richtung Kopf und minimieren den Abstand und damit das Risiko eines Schleudertraumas. Auf den vorderen Sitzen werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Dem Fahrer wird darüber hinaus angezeigt, welche Gurte hinten angelegt sind. Schnallt sich während der Fahrt jemand hinten ab, ertönt ein Warnton und erscheint die Anzeige im Tachodisplay. An den stabilen Bügeltürgriff lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.

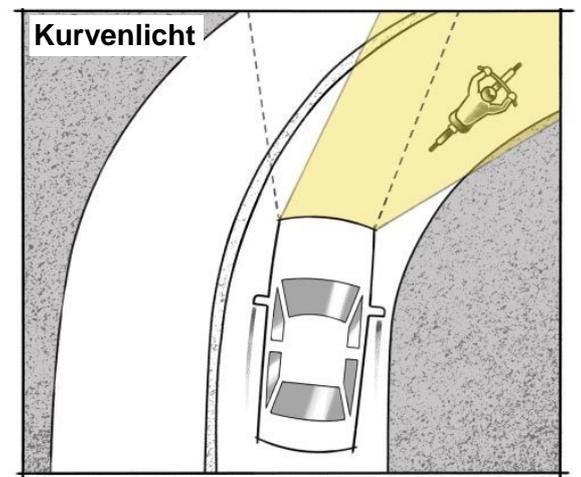
⊖ Hinten reichen die Kopfstützen bis 1,65 m große Personen, das niedrige Dach kann aber zusätzlich abstützen und die Kopfstützen damit nach oben ergänzen. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist zu groß.



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.



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.



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

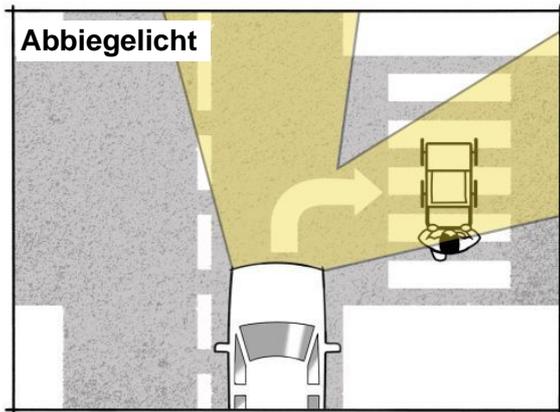
1,9

Kindersicherheit

⊕ Ein Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt für die Kindersicherheit noch nicht vor. Es ist aber von einem sehr guten Ergebnis auszugehen. Insgesamt ist CLS für Kindersitze recht gut geeignet. Die Gurtschlösser sind fixiert, das erleichtert das Angurten. Die Gurte sind lang genug und reichen auch für Kindersitzsysteme mit hohem Gurtbedarf. Die Gurtanlenkpunkte liegen weit genug auseinander. Für die hinteren Sitzplätze gibt es Isofix-Befestigungen mit drittem oberem Befestigungspunkt (Ankerhaken).

⊖ Leider können die Airbags des Beifahrersitzes nur durch einen Kindersitz mit Transponder deaktiviert werden, eine Abschaltung beispielsweise mit dem Zündschlüssel an einem separaten Schalter ist nicht möglich.

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.

3,0

Fußgängerschutz

Ein Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt nicht vor. Es ist aber von einem insgesamt zufriedenstellenden Fußgängerschutz auszugehen, weil die Front weitgehend glattflächig und im Stoßfängerbereich nachgiebig ist. Zudem befinden sich keine harten Motorbauteile direkt unter der Motorhaube.

1,9

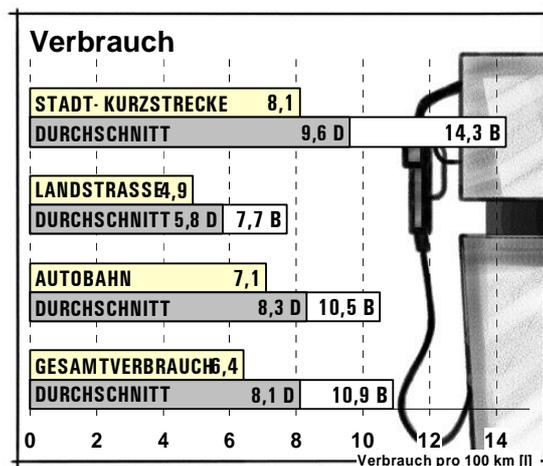
UMWELT/ECOTEST

2,0

Verbrauch/CO2*

⊕ Der neue CLS fährt mit dem 3,0-l-Turbodiesel erstaunlich sparsam, es werden durchschnittlich nur 6,4 l Diesel pro 100 km verbraucht. Das entspricht einem CO₂-Ausstoß von 168 g pro km - ein toller Wert für ein großes Coupe mit Automatikgetriebe, das von 265 PS bei Bedarf sehr flott bewegt wird. Der außerorts-Verbrauch fällt mit 4,9 l/100 km ausgesprochen günstig aus. Innerorts genehmigt sich der CLS 8,0 l und auf der Autobahn 7,1 l alle 100 km. Im ADAC-EcoTest werden damit 40 Punkte im Bereich CO₂ erreicht.

Verbrauch



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

1,7

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind recht niedrig, es zeigen sich keine Auffälligkeiten bei bestimmten Schadstoffgruppen. Feiner Ruß wird durch den serienmäßigen Partikelfilter (effektives geschlossenes System) zuverlässig zurückgehalten und verbrannt. So kann der CLS 350 CDI 43 von 50 möglichen EcoTest-Punkten im Bereich Schadstoffe erzielen. Insgesamt ergeben sich so 83 Punkte und damit locker vier Sterne im ADAC EcoTest.

4,1

WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,4

Betriebskosten*

+ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der CLS 350 CDI recht genügsam mit dem teuren Diesel-Kraftstoff umgeht, kann er hier ein sehr gutes Ergebnis erzielen.

5,4

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 50.000 km oder zwei Jahre ein großen Service fällig. Gemäß Hersteller ist der Dieselpartikelfilter wartungsfrei und auf mehr als 200.000 km Lebensdauer ausgelegt.

+ Nach eigenen Angaben kommen ausschließlich qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile zum Einsatz. Mercedes gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Service häufigere Werkstattaufenthalte. Teure Werkstattstundensätze sowie erhöhte Ausgaben für den Reifenersatz sorgen für die schlechte Note.

0,6

Wertstabilität*

+ Dem CLS als 350 CDI wird ein sehr günstiger Restwertverlauf prognostiziert. Dieses Modell ist neu am Markt und verfügt über modernste Technologie im Bereich Sicherheit und Verbrauchseffizienz. Zudem ist kein Modellwechsel innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums zu erwarten. Spezielle Spritsparmaßnahmen wie ein Start-Stopp-System fehlen leider noch.

5,5

Kosten für Anschaffung*

- Mercedes zu fahren war schon immer recht teuer, der CLS 350 CDI macht die Anschaffung aber zu einem ausgesprochen schmerzhaften Akt. Über 63.000 Euro für ein Auto, das gut, aber keinesfalls üppig ausgestattet ist, sind eine enorme Summe. Die Sicherheitsausstattung ist umfangreich, aber nicht komplett, denn das empfehlenswerte Fahrerassistenz-Paket kostet knapp 2.678 Euro. Mit weiteren Extras aus dem Komfortbereich kann der Preis schnell auf über 80.000 Euro anschwellen.

5,1

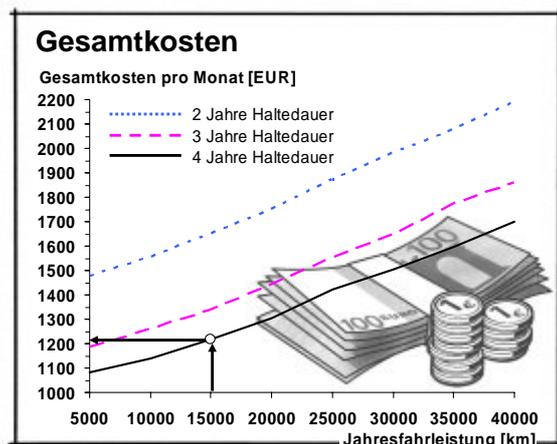
Fixkosten*

- Der starke Diesel sorgt auch für horrenden Versicherungskosten. Bei Haftpflicht, Teilkasko und Vollkasko befinden sich die Typenklassen-Einstufen annähernd am oberen Anschlag. Auch die Steuer kommt verhältnismäßig teuer, jedoch kann der CLS 350 CDI dank seines niedrigen EU-Verbrauchs bei der neuen KFZ-Steuer mit CO₂-Komponente profitieren.

4,6

Monatliche Gesamtkosten*

Die hohen Aufwendungen für den Wertverlust und die hohen Fixkosten kann der günstige Verbrauch nicht kompensieren. Im Umfeld seiner Klasse liegt der CLS 350 CDI im teuren Bereich. Letztlich lohnt er sich nur für Vielfahrer mit hohem Schadenfreiheitsrabatt bei der Versicherung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1219 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	CLS 350 BlueEFF.	CLS 250 CDI BlueEFF.	CLS 350 CDI BlueEFF.
Aufbau/Türen	CP/4	CP/4	CP/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3498	4/2143	6/2987
Leistung [kW(PS)]	225(306)	150(204)	195(265)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	370/3500	500/1600	620/1600
0-100 km/h[s]	6,1	7,5	6,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	242	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,4 S	5,5 D	6,4 D
CO2 [g/km]	159	134	159
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/28/28	22/28/28	22/28/28
Steuer pro Jahr [Euro]	148	237	363
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1258	1135	1219
Preis [Euro]	64.617	59.857	63.427

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2987 ccm
Leistung	195 kW (265 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	620 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	285/30R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,8 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,1/ 4,9/ 7,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	159g/km / 168g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4940/1881/1416 mm
Leergewicht/Zuladung	1850 kg/450 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	425 l/740 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	59 l
Reichweite	920 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	126 Euro
Monatliche Werkstattkosten	101 Euro
Monatliche Fixkosten	144 Euro
Monatlicher Wertverlust	848 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.219 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/28/28
Grundpreis	63.427 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.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Verkehrsschilderkennung (nur Geschwindigkeit)	351 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch (Fahrerassistenz-Paket)	2678 Euro°
Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (LED Scheinwerfer)	1773 Euro°
Kurvenlicht (LED Scheinwerfer)	1773 Euro°
Luftfederung	2023 Euro
Parkhilfe, elektronisch (inkl. Parkführung)	869 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	357 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/452 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	ab 1499°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	518 Euro°
Sitzbezüge, Leder	1785 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	446 Euro°

AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend (Spiegel-Paket)	464 Euro°
Außenspiegel, elektrisch anklappbar (Spiegel-Paket)	464 Euro°
Lackierung Metallic	1083 Euro°
Schiebe-Hubdach	1380 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,9

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen