



Mercedes S 250 CDI BlueEFF. 7G-Tronic Plus

Viertürige Stufenhecklimousine der Oberklasse
(150 kW / 204 PS)

Vor nicht allzu langer Zeit wäre es undenkbar gewesen, einen Vierzylinder-Dieselmotor in ein Oberklasse-Auto zu bauen. Heute findet Mercedes, die Zeit ist reif für eine solche Kombination. Ergebnis: der S 250 CDI. Dabei verheimlicht die Typbezeichnung sogar, dass nur ein 2,1-l-Motor unter der Haube steckt, der es aber zwangsbeatmet durch zwei in Reihe geschaltete Turbolader auf ordentliche 204 PS und üppige 500 Nm Drehmoment bringt. Heraus kommt eine große Limousine, die über genug Leistung verfügt, um standesgemäß unterwegs sein zu können, die aber vor allem mit einem sensationell niedrigen Verbrauch glänzt: 6,4 l Diesel pro 100 km. Und das bei vollem Luxus, wie ihn jede andere S-Klasse auch bietet. Selbstverständlich sind die hohen Sicherheitsstandards hier ebenso gewährleistet. Es gibt nur einen kleinen Wermutstropfen: der Motorklang – den hat so auch eine C-Klasse. Trotzdem ist der S 250 CDI ein rundum gelungenes Fahrzeug, das ökologisch gesehen den richtigen Weg einschlägt, dabei aber Sicherheit und Luxus auf höchstem Niveau bietet. Zu einem stolzen Preis: knapp 72.000 Euro. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Audi A8 3.0 TDI, BMW 730d.

+ sehr gute Verarbeitung, gutes Platzangebot, sehr hohe aktive und passive Sicherheit, innovative Technologien, moderater Verbrauch und sehr sauberes Abgas

- teuer in Anschaffung, sehr hoher Wertverlust



ADAC-URTEIL



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 schließen mit sattem Klang. Innen setzt sich die gehobene Verarbeitungsqualität fort. Es gibt 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. Die Tankklappe 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 565 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. Einen Wagenheber samt Radmutternschlüssel sucht man im Kofferraum vergebens.

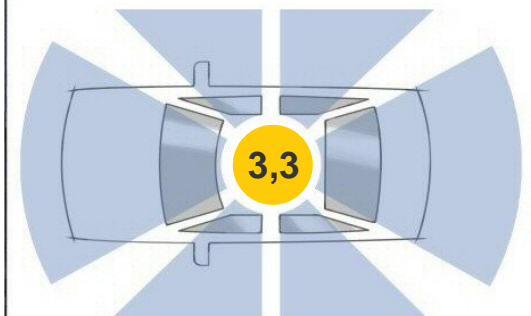
Sicht

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 Fahrer 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.

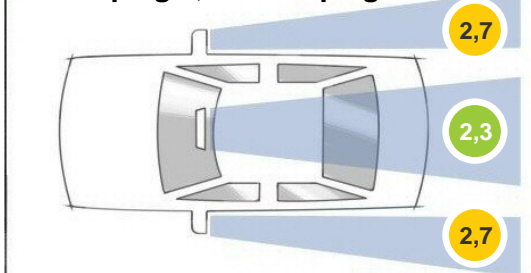


Versenkbare Kopfstützen und nicht zu breite Dachsäulen erleichtern die Sicht nach hinten.

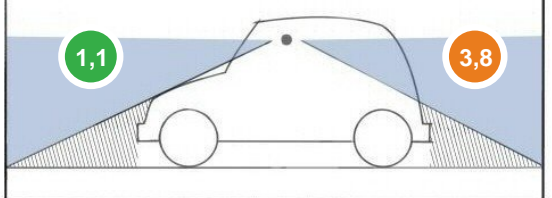
Rundumsicht



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.

⊕ 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. Im Programm hat Mercedes auch seinen adaptiven Fernlichtassistenten (ebenfalls Bestandteil des LED-Licht-Pakets), der gut funktioniert.

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 ansetzt. 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 auszusperrn, 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 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 größer als bei den Konkurrenten Audi A8 (410 l) und BMW 7er-Reihe (455 l).

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 Zuggriffen 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.

1,4

INNENRAUM

0,9

Bedienung

⊕ 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 ganz 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 manch anderem Oberklasse-Konkurrenten. 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 jetzt auch bestimmte Bedingungen der Tempolimits (z.B. nur bei Nässe) und zeigt die Einschränkung an; zusätzlich kann das System auf das Kartenmaterial des Navisystems zurückgreifen. Das Navigationssystem funktioniert sehr gut und arbeitet zügig. Das hochauflösende Display zeigt eine übersichtliche Darstellung. Das Radio lässt sich gut bedienen, freibelegbare Stationstasten 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.

1,4

Raumangebot vorne*

⊕ 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.

1,4 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 beeindrucken 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 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 Erwachsene eine angenehme Sitzposition und können so auch längere Fahrten stressfrei erleben.

0,9 Innengeräusch

Testwagen mit aufpreispflichtiger Doppelverglasung, die auch akustisch dämmt.

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist angenehm niedrig (64 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 deutlich hörbar und mag mit seinem kernigen Klang nicht so recht ins Luxus-Ambiente passen, laut oder störend wird er aber nicht.

2,0 Klimatisierung

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

⊕ Die Heizung arbeitet im S 250 CDI kräftig genug, das Heizsystem spricht vorne gut und hinten zufriedenstellend schnell an. Die Heizwirkung könnte insbesondere hinten etwas besser sein. Dennoch muss man auch bei sehr tiefen Außentemperaturen nicht im Kalten sitzen, die Anforderungen an ein Luxusauto werden gerade so erfüllt. 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.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen*

Der 2,1-l-Diesel wird von zwei Turboladern auf 204 PS und 500 Nm Drehmoment gebracht. Der "kleine" Motor hat mir der schweren S-Klasse schon etwas zu tun, langsam geht es sicher nicht voran. Bei Bedarf beschleunigt der S 250 CDI in 8,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h, der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h ist in 5,2 Sekunden erledigt. Auch subjektiv hat man nicht das Gefühl, "untermotorisiert" unterwegs zu sein. Erst jenseits der 180 km/h lässt die Beschleunigung spürbar nach, bis weit über 200 km/h geht es aber dennoch weiter.

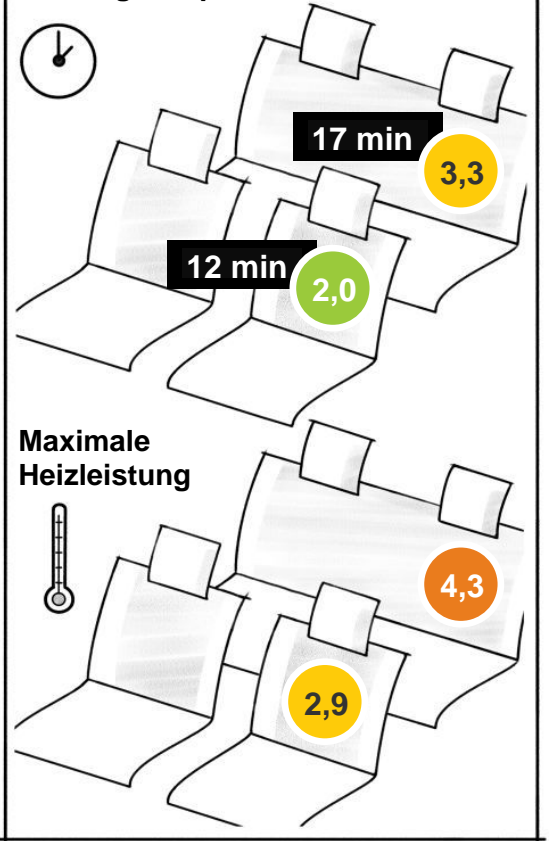
2,0 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Selbstzünders liegt auf hohem Niveau. Entsprechend kann man auch nur auf hohem Niveau leichte Kritik anbringen. Vibrationen dringen kaum in den Innenraum, nur unter Volllast spürt der Fahrer sie im Lenkrad. Dröhnen ist nicht zu hören, lediglich unter Last dringt ein stark gedämpftes Brummen zu den Insassen. Folglich ist die Laufkultur in der Summe zwar nicht so hoch wie beim Sechszylinder, wirkliche Abstriche muss man aber nicht machen. Als Fahrer muss man halt damit zurecht kommen, dass sich die schöne S-Klasse von außen akustisch wie ein schnödes C-Klasse-Taxi anhört.

1,9 Schaltung

⊕ Die Siebengang-Wandlerautomatik 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.

Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

Bei ruhigem Dahingleiten dreht der Motor oft nur mit ca. 1.200 U/min. Hinzu kommt eine lange Gesamtübersetzung - benötigt man schnelle Beschleunigung, muss die Automatik bis zu drei Gänge zurück schalten. Auf Wunsch kann auch mit kleinen Schaltpadels am Lenkrad durch die Gänge geschaltet werden.

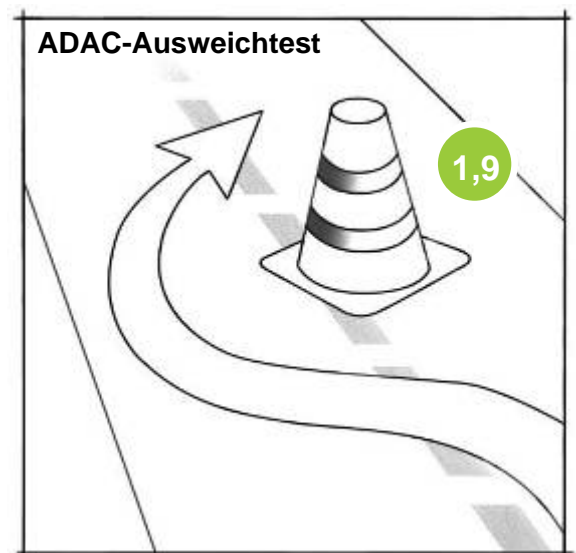
1,9 Getriebeabstufung

⊕ 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 Drehzahlabsenkung und damit zur Verbrauchsoptimierung eine 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.

2,0 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 Grip bietet, greift die elektronische Traktionskontrolle effektiv und fein dosiert ein, um ein besseres und sichereres Beschleunigen zu ermöglichen. Im ADAC-Ausweichtest schneidet der S 250 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.



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 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 dadurch 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 250 CDI bleibt nach wie vor sicher.

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.

2,6 Bremse

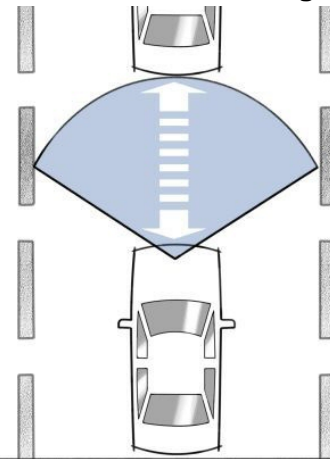
⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand legt der S 250 CDI durchschnittlich 38 m zurück (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 235/55 R17). Die Mercedes-Bremse kann auch durch Ansprechen und Dosierbarkeit überzeugen. Ein elektronischer Bremsassistent unterstützt weniger geübte Fahrer dabei, in einer Notsituation das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen.

1,6 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

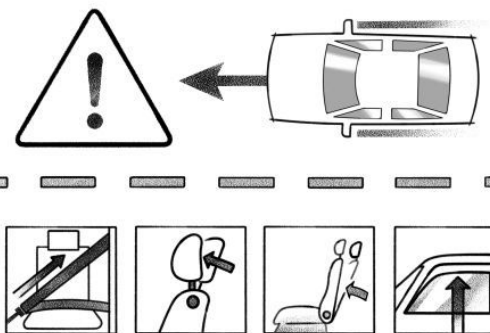
⊕ Die S-Klasse verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen erweiterten Bremsassistenten, der bei plötzlichem Gaswegnehmen schon die Bremsbeläge an die Scheiben anlegt und damit die Reaktionszeit der Bremsanlage verbessert. Das PreSafe-System gibt's ebenso in Serie. Unter 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. Ebenso in der Aufpreisliste stehen ein Nachtsicht-Assistent (aktives Infrarotsystem), der 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).

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.

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.

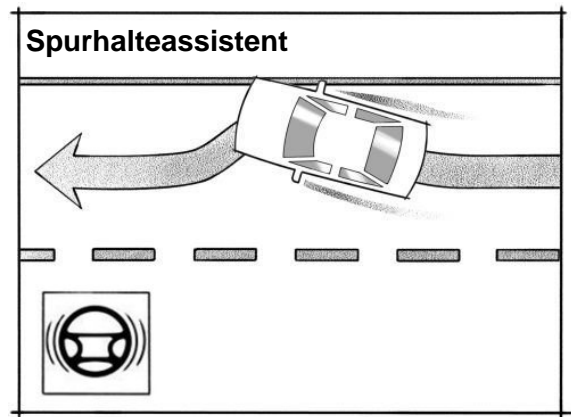
⊕ Die S-Klasse ist allgemein bekannt als ausgesprochen sicheres Auto. Dazu tragen aufwendige Karosseriestrukturen und zahlreiche passive Sicherheitssysteme wie Frontairbags, Seitenairbags vorne und hinten, durchgehende Kopfairbags sowie ein Knieairbag für den Fahrer bei. Die Kopfstützen der Vordersitze 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 fallen recht gering aus. 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 aufbringen, so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Der Sicherheitsstandard in der S-Klasse ist insgesamt sehr hoch und das Gesamtpaket gelungen.

1,9 Kindersicherheit

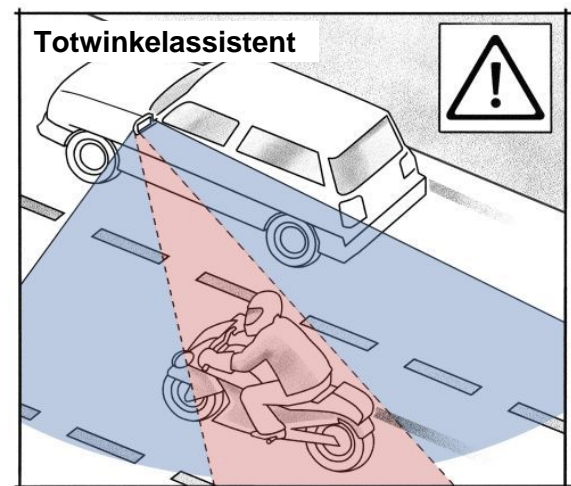
Auf der Rückbank sind nur die beiden äußeren Plätze für Kindersitze geeignet; der Mittelsitz kann schlecht genutzt werden, weil die Sitzwulst in der Mitte stört. Spezielle, mit einem Transponder ausgerüstete Kindersitze ("Babyschalen") dürfen auf dem Beifahrersitz installiert werden, dann deaktivieren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

⊕ 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.



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.

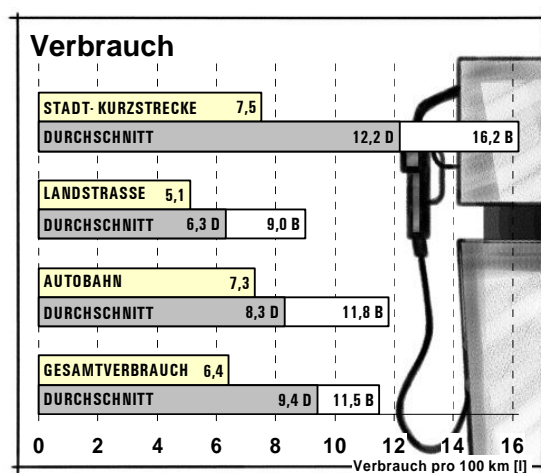
2,0 Fußgängerschutz

⊕ 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.

1,5 UMWELT/ECOTEST

1,2 Verbrauch/CO₂*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des S 250 CDI liegt bei 6,4 l Diesel alle 100 km. Hierbei stößt die Limousine 168 g CO₂ pro Kilometer aus. Im EcoTest ergibt das üppige 48 Punkte im Bereich CO₂. Innerorts verbraucht der Diesel 7,5 l, außerorts sehr günstige 5,1 l und auf der Autobahn 7,3 l Diesel pro 100 km. Für ein Auto dieser Größe, mit diesem Luxus und vor allem mit diesem Sicherheitsstandard sind das ausgezeichnete Werte und zeigen die Fortschritte, die in den letzten Jahren in der Oberklasse gemacht wurden.



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

1,8 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Nur die Stickoxid-Werte liegen im anspruchsvollen Autobahnzyklus zu hoch. Daher kann der S 250 CDI im Bereich Schadstoff nur 42 von 50 möglichen Punkten erzielen. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergibt das 90 Punkte - und damit volle fünf Sterne im ADAC EcoTest. Technisch wären auch noch geringere Schadstoffwerte möglich, wenn Mercedes das AdBlue-Reinigungssystem aus dem S 350 BlueTec auch in den schwächeren S 250 CDI einbauen würde. Im kommenden Mercedes ML 250 BlueTec wird es den Euro-6-Kat geben.

2,7 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,0 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch im Umfeld seiner Klasse beim S 250 CDI äußerst niedrig ausfällt, bekommt er hier eine sehr gute Note.

2,4 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 50.000 km oder zwei Jahre ein großen Service fällig.

⊕ Nach eigenen Angaben kommen ausschließlich qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile zum Einsatz. Die Kosten für den Reifenersatz befinden sich bei Nutzung der Seriengröße auf relativ niedrigem Niveau. Zudem gewährt Mercedes eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Service häufigere Werkstattaufenthalte. Teure Werkstattstundensätze verhindern eine bessere Benotung.

2,0 Wertstabilität*

⊕ Dem Mercedes S 250 CDI wird als Gebrauchtwagen ein guter Restwertverlauf prognostiziert. Von Vorteil ist vor allem sein niedriger Verbrauch, diese Eigenschaft wird in Zukunft immer wichtiger. Allgemein ist der Wertverfall in der Oberklasse in den ersten Jahren aber sehr hoch, davon kann sich auch Mercedes nicht gänzlich lösen.

4,2 Kosten für Anschaffung*

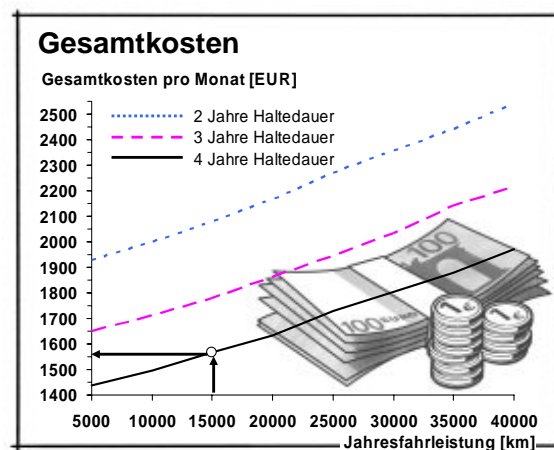
⊖ Bei einem Grundpreis von 71.876 Euro kann man natürlich nicht mehr von einem günstigen Anschaffungspreis sprechen. Das Fahrzeug ist serienmäßig schon üppig ausgestattet, aber die Aufpreisliste ist, typisch für einen Mercedes, sehr lang. Da ist die magische 100.000 €-Grenze nicht weit weg.

2,3 Fixkosten*

⊕ Die jährliche KFZ-Steuer beträgt 267 Euro und fällt damit für ein Diesel-Fahrzeug dieser Größe sehr moderat aus. Sehr teuer sind Haftpflicht und Vollkaskoversicherung, aber auch die Einstufung in der Teilkasko ist nicht wirklich günstig.

3,1 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten beim Mercedes S 250 CDI liegen im Mittelfeld seiner Klasse. Während die laufenden Kosten günstig ausfallen, schlägt sich vor allem der absolute Wertverlust in Euro und Cent deutlich nieder.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1565 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	S 400 HYBRID	S 350 BlueEFF.	S 500 BlueEFF.	S 250 CDI BlueEFF.	S 350 BlueTEC
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3498	6/3498	8/4663	4/2143	6/2987
Leistung [kW(PS)]	220(299)	225(306)	320(435)	150(204)	190(258)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	385/2400	370/3500	700/1800	500/1600	620/1600
0-100 km/h[s]	7,2	6,9	5,0	8,2	7,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	250	240	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	9,3 S	8,4 S	10,2 S	6,4 D	6,9 D
CO2 [g/km]	186	177	219	149	164
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/30/31	22/28/31	23/29/31	23/29/31	23/29/31
Steuer pro Jahr [Euro]	202	184	292	267	373
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1770	1743	2153	1565	1651
Preis [Euro]	86.811	78.719	99.187	71.876	76.517

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


4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2143 ccm
Leistung	150 kW (204 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	500 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R17W
Reifengröße (Testwagen)	235/55R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,85/12,05 m
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,1 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,5/ 5,1/ 7,3 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	149g/km / 168g/km
Innengeräusch 130km/h	64dB(A)
Länge/Breite/Höhe	5096/1871/1485 mm
Leergewicht/Zuladung	2000 kg/565 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	475 l/475 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2100 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	83 l
Reichweite	1295 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	134 Euro
Monatliche Werkstattkosten	90 Euro
Monatliche Fixkosten	146 Euro
Monatlicher Wertverlust	1.195 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.565 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/29/31
Grundpreis	71.876 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.



Mercedes S 250 CDI BlueEFF. 7G-Tronic Plus

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent (Fahrassistenz-Paket)	2.559 Euro°
Berganfahrhilfe	Serie
Abbiegelicht (LED-Licht-Paket)	1.250 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch (Fahrassistenz-Paket)	2.559 Euro°
adaptives Bremslicht (LED)	Serie
Automatikgetriebe (7-Gang)	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°
Reifendruckkontrolle	ab 381°
Spurassistent (Fahrassistenz-Paket)	2.559 Euro°
Tempomat	Serie
Xenonlicht (Bi-Xenon)	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Außensp.-links)	369 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrerseite)	Serie
Nachtsicht-Assistent	2.047 Euro
Navigationssystem	2.440 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich

AUSSEN

Lackierung Metallic	ab 1.178°
Schiebe-Hubdach (Glasdach)	1.499 Euro
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Fahreigenschaften	2,0
Verarbeitung	1,5	Fahrstabilität	1,8
Sicht	2,0	Kurvenverhalten	1,7
Ein-/Ausstieg	2,4	Lenkung*	1,8
Kofferraum-Volumen*	2,9	Bremse	2,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,8	Sicherheit	1,6
Kofferraum-Variabilität	4,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,1
Innenraum	1,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Bedienung	0,9	Kindersicherheit	1,9
Raumangebot vorne*	1,4	Fußgängerschutz	2,0
Raumangebot hinten*	2,5	Umwelt/EcoTest	1,5
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	1,2
Komfort	1,4	Schadstoffe	1,8
Federung	1,3		
Sitze	1,1	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,7
Innengeräusch	0,9	Betriebskosten*	1,0
Klimatisierung	2,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,4
Motor/Antrieb	2,2	Wertstabilität*	2,0
Fahrleistungen*	2,7	Kosten für Anschaffung*	4,2
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	2,3
Schaltung	1,9	Monatliche Gesamtkosten*	3,1
Getriebeabstufung	1,9		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest