



## Mercedes CLS 250 CDI BlueEFFICIENCY Shooting Brake 7G-Tronic Plus (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse (150 kW / 204 PS)

**D**er neue CLS Shooting Brake charakterisiert eine ganz neue Fahrzeuggattung. Er vereint die stillvollen Formen eines Coupés mit dem Nutzwert eines Kombis. Dabei zeigt sich der Luxus-Kombi zwar recht geräumig, doch an einen echten Kombi á la E-Klasse T-Modell reicht der Shooting Brake aufgrund der gedrungenen Form mit schräger Heckklappe und flach verlaufender Dachlinie nicht heran. Dass der CLS eher als Prestigeobjekt anstatt als Lastenesel positioniert ist, sieht man schon in der Aufpreisliste: In welchem Fahrzeug kann man sonst einen Kofferraumladeboden aus amerikanischen Kirschbaumholz ordern. Das schicke Kombi-Coupé bietet den Insassen viel Platz, einen hervorragenden Fahrkomfort und modernste Sicherheitstechnik. Der 250 CDI bietet genügend Vortrieb und hält sich beim Spritkonsum angenehm zurück. Ob ein Vierzylinder-Diesel in dieser Klasse standesgemäß ist, muss jeder für sich selber entscheiden, mehr als ausreichend ist er allemal. Preislich reiht sich schon der Basisdiesel mit einem Grundpreis von 62.000 Euro im Klassenvergleich ganz hinten ein. **Karosserievarianten:** viertüriges Coupé. **Konkurrenten:** Audi A7, BMW 5er GT.

**+** hoher Fahrkomfort (optionales AIRMATIC-Fahrwerk), gute Fahrleistungen bei angemessenem Verbrauch, sehr hoher Sicherheitsstandard

**-** für Kombi kleiner Kofferraum, schlechte Wirtschaftlichkeit



### ADAC-URTEIL

2,0 AUTOTEST

4,2 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,2 Familie

3,2 Stadtverkehr

2,7 Senioren

1,7 Langstrecke

2,4 Transport

2,0 Fahrspaß

3,1 Preis/Leistung

Die Verarbeitung des Mercedes CLS Shooting Brake liegt auf sehr hohem Niveau.

**+** An der Karosserieverarbeitung gibt es nichts auszusetzen, sie hinterlässt 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 hochwertigen Materialien sind sauber verarbeitet, der Abstand zur S-Klasse-Noblesse ist nur noch gering. Feines Leder, Chromränder und Holzapplikationen sowie die indirekte Beleuchtung an Armaturenbrett und in den Türverkleidungen sorgen für ein sportlich-luxuriöses Ambiente. Der Unterboden ist im vorderen Fahrzeugbereich völlig glattflächig gestaltet, 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.

**-** 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. Das Fahrzeug besitzt keinen Fehlbetankungsschutz, wodurch versehentlich Benzin anstatt Diesel getankt werden kann.

Der CLS Shooting Brake bietet dank vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte eine gute Alltagstauglichkeit.

**+** Mit dem 56 l Tank lassen sich mit einer Tankfüllung Reichweiten von über 1.000 km realisieren. Gegen Aufpreis gibt es auch einen 80 l Tank - dann sind riesige Reichweiten von knapp 1.400 km möglich. Die effektive Zuladung beträgt noch akzeptable 495 kg. Auf dem Dach darf Gepäck bis zu einem Gewicht von 100 kg transportiert werden.

**-** Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung. Gegen Aufpreis kann aber zwischen einem Notrad, Faltrad oder Runflatreifen gewählt werden. Empfehlenswert ist der Kauf von Runflatreifen, da auch bei einem Reifenschaden das Fahrzeug sicher beherrschbar bleibt und eine gewisse Mobilität gewährleistet ist. Nachteile ergeben sich durch die höheren Kosten beim Reifenersatz. Ein Wagenheber und Bordwerkzeug sind nur bei Wahl eines Reserverades an Bord.

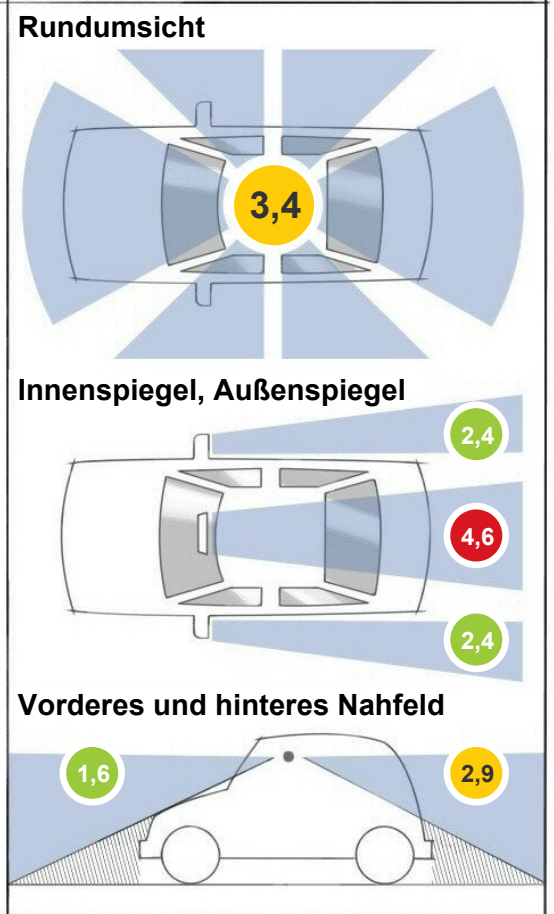
Die Übersicht des CLS Shooting Brake ist nach hinten gut, nach vorne aufgrund der langen Motorhaube eher bescheiden. Die relativ niedrige Sitzposition geht gerade noch in Ordnung, um einen ausreichenden Überblick auf den umliegenden Verkehr zu haben. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet das Fahrzeug insgesamt noch akzeptabel ab. Vor allem die voluminöse C-Säule mit dem nur sehr schmalen zusätzlichen Dreiecksfenster verdecken den Blick nach schräg hinten.



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

Durch die sehr schmale Heckscheibe ist das Sichtfeld im Innenspiegel eingeschränkt. 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. Zudem findet man eine Rückfahrkamera in der Aufpreisliste, welche aber stark zu Verschmutzen neigt. Der aktive Parklenkassistent (Aufpreis) vermisst während der Vorbeifahrt seitliche Parklücken und zeigt an, ob die Lücke groß genug ist. Nach Einlegen des Rückwärtsgangs lenkt das Fahrzeug selbstständig in die Parklücke, der Fahrer muss nur noch Gas und Bremse betätigen. Das System funktioniert sehr gut und stellt eine deutliche Erleichterung beim rückwärts Einparken dar. Das teure LED-Licht-Paket umfasst Voll-LED-Scheinwerfer vorne, adaptives Kurvenlicht und Abbiegelicht sowie eine variable Lichtverteilung je nach Fahrsituation (Innerorts, Landstraße, Autobahn). Es bietet eine optimale Ausleuchtung der Fahrbahn bei Dunkelheit. 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 Verkehrsteilnehmern 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.



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.

## 3,1 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt im Shooting Brake gerade noch zufriedenstellend. Es stört vor allem der breite Schweller, der überwunden werden muss, um ins Fahrzeug zu gelangen. Zusammen mit der niedrigen Dachlinie sowie der tiefen Sitzposition ist es mühevoll ins Fahrzeug zu gelangen und sich beim Aussteigen aus dem tiefen Sitz wieder herauszuwuchten. Auch hinten steigt man nicht ideal ein und aus. Gegenüber dem normalen CLS bietet der Shooting Brake aber etwas mehr Kopffreiheit, da die Dachlinie nach hinten nicht so stark abfällt.

⊕ Mit der praktischen Fernbedienung können die Zentralverriegelung geöffnet und verriegelt sowie offene Fenster geschlossen werden. Gegen Aufpreis gibt es das schlüssellose Zugangssystem KEYLESS-GO, wodurch der Schlüssel beim Öffnen oder Schließen des Fahrzeug in der Tasche bleiben kann (nicht im Testwagen verbaut). Für alle Insassen gibt es Haltegriffe am Dachhimmel. Die Türbremsen sind vorne wie hinten kräftig genug ausgelegt, um die schweren Türen auch an Steigungen sicher offen halten zu können. Gegen Aufpreis gibt es eine Außen- und Umfeldbeleuchtung.

– Man kann sich relativ leicht versehentlich aussperren, weil sich das Fahrzeug auch bei geöffneter Tür (außer Fahrertür) verriegeln lässt. Schlägt man dann die Türen zu und der Schlüssel liegt noch im Fahrzeug, kommt man nicht mehr ins Fahrzeuginnere.

## 2,9 Kofferraum-Volumen\*

Das Gepäckraumvolumen fällt mit 380 l für diese Fahrzeugklasse nicht besonders üppig aus (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Zusätzlich stehen unter dem Kofferraumboden weitere 120 l zur Verfügung (nur ohne aufpreispflichtiges Notrad).

+ Klappt man die Rücksitzlehnen um, erweitert sich der Stauraum auf brauchbare 705 l (gemessen bis Fensterunterkante). Trotz der sehr schrägen Heckpartie lässt sich das Fahrzeug über einen gewissen Bereich bis zu Dach beladen. Es passen maximal 13 Getränkeboxen in den Kofferraum (nicht geklappt, ohne Gepäckraumabdeckung).



**Der Kofferraum mit 380 l Volumen ist gegenüber dem herkömmlichen CLS-Modell (425 l) kleiner ausgefallen.**

## 2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

Der Kofferraum des CLS Shooting Brake ist insgesamt gut zugänglich und lässt sich einwandfrei nutzen.

+ Die Heckklappe lässt sich serienmäßig per Knopfdruck öffnen und schließen. Sie schwingt weit auf, wodurch Personen bis knapp zwei Meter nicht Gefahr laufen, sich den Kopf an der geöffneten Klappe zu stoßen. Das Fahrzeug lässt sich einfach beladen, da die Ladekante nicht zu hoch liegt und innen nur eine kleine Stufe zwischen Ladekante und Ladeboden stört. Das Format des Kofferraums ist sehr praktisch, einzig die für einen Kombi etwas geringe Ladehöhe sowie die nicht besonders breite Heckklappenöffnung schränken die Nutzbarkeit etwas ein.

## 2,5 Kofferraum-Variabilität

Der CLS Shooting Brake ist serienmäßig mit dem EASY-PACK-Quickfold System ausgestattet, welches asymmetrisch umklappbare Fondsitzelehnen beinhaltet.

+ Die asymmetrisch geteilt umklappbare Rücksitzlehne (1/3 zu 2/3) kann vom Kofferraum aus über zwei leichtgängige Hebel entriegelt werden. Dabei wird der jeweilige Vordersitz elektrisch etwas nach vorne gefahren, damit die Lehne inklusive Kopfstütze problemlos nach vorne klappen können. Der Klappmechanismus lässt sich sehr leicht und unkompliziert bedienen. Zum Verstauen von kleinem Gepäck sind kleine Netze links und rechts an den Seiten des Kofferraums sowie ein großes Fach unter dem Kofferraumboden vorhanden.

## 1,9 INNENRAUM

### 1,5 Bedienung

Nimmt man das erste Mal im CLS Shooting Brake Platz, findet man sich dank des großteils ergonomisch gestalteten Cockpits schnell zurecht.

Möchte man jedoch über die Grundfunktionen hinaus Einstellungen am Fahrzeug vornehmen, benötigt es doch etwas Eingewöhnung, da z.B. die Fahrzeugmenüs kompliziert über die Lenkradtasten im Kombiinstrument angewählt werden müssen. Ebenso nicht ideal ist die Position des Heizungsbedienteils. Der Fahrer muss seinen Blick weit von der Fahrbahn abwenden, möchte er am tief platzierten Bedienteil die Klimateinstellungen ändern.

**+** 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 rechts von der Lenksäule. 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 dank der Ambientebeleuchtung zufriedenstellend zu finden, auch wenn der Schalter an sich nicht ideal beleuchtet ist. Die Nebenschlussleuchte wird über einen Knopf am Lichtschalter aktiviert, eine Kontrollleuchte in den Instrumenten informiert über den Status - vorbildlich. Die Scheibenwischer vorne werden 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 viel zu 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.

**-** 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.



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

## 2,0 Raumangebot vorne\*

**+** Das Raumangebot vorne fällt großzügig aus. Auf den Vordersitzen finden Personen bis knapp zwei Meter genügend Bein- und Kopffreiheit vor. Die Innenbreite fällt für ein Fahrzeug in dieser Klasse zufriedenstellend aus. Das Raumgefühl geht in Ordnung, wobei die hohe Seitenlinie und der voluminöse Mitteltunnel das subjektive Raumempfinden schmälern.

## 2,2 Raumangebot hinten\*

**+** Auch hinten findet man großzügige Platzverhältnisse vor. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden dahinter noch Mitfahrer bis über 1,90 m genügend Bein- und Kopffreiheit vor. Dank der recht großzügigen Innenbreite haben zwei Personen ein akzeptables subjektives Raumempfinden, welches aber ebenfalls durch die hohe Seitenlinie eingeschränkt wird. Für drei Personen bietet der CLS Shooting Brake auf der Rückbank kaum Platz, man sitzt dann sehr beengt.



**Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.**

4,0

---

## Innenraum-Variabilität

Der CLS Shooting Brake bietet keine besondere Innenraumvariabilität.

1,7

---

## KOMFORT

1,6

---

### Federung

Der CLS Shooting Brake ist serienmäßig mit dem DIRECT CONTROL-Fahrwerk ausgestattet, welches eine Niveauregulierung für die Hinterachse beinhaltet. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbaute AIRMATIC mit adaptivem Dämpfungs-System und Niveauregulierung an beiden Achsen.

⊕ Die komfortable Auslegung des AIRMATIC-Fahrwerks sorgt für hohen Fahrkomfort. Kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse dringen nur leicht bis zu den Insassen durch und werden souverän gedämpft. Regelmäßige Bodenwellen regen die Karosserie kaum zum Stuckern an. Man fährt immer entspannt und stressfrei. Nickbewegungen und Seitenneigung bleiben selbst bei sportlicher Fahrweise unauffällig. Selbst bei voller Beladung ändern sich dank Niveauregulierung kaum die Federwege und der Fahrkomfort bleibt weitgehend erhalten.

1,6

---

### Sitze

Der CLS Shooting Brake wird serienmäßig mit in der Höhe und Neigung einstellbaren Sitzen ausgeliefert. Neben den im Testwagen verbauten Multikontursitzen sind auch Aktiv-Multikontursitze erhältlich, welche dann technische Schmankerl wie Massagefunktion oder Fahrdynamikunterstützung (selbsttätig aufblasbare Wangen bei schneller Kurvenfahrt) beinhalten.

⊕ 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 seine Beine und Füße sehr gut abstützen. Auf der Rückbank geht es ebenfalls recht akzeptabel zu. Die Sitzflächen und Lehnen sind zufriedenstellend ausgeformt und angenehm gepolstert. Einzig die Oberschenkelunterstützung könnte etwas ausgeprägter sein. Der Sitzkomfort auf dem Mittelsitz ist allenfalls akzeptabel.

2,0

---

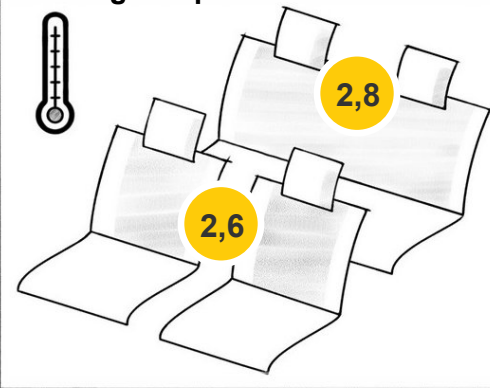
### Innengeräusch

⊕ Der CLS Shooting Brake verwöhnt die Insassen mit seinem niedrigen Geräuschniveau, auch wenn z.B. eine S-Klasse nochmals deutlich leiser ist. Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel bei lediglich 67,4 dB(A). Auch bei hohen Geschwindigkeiten kann man sich noch einwandfrei unterhalten. Wind- und vor allem Fahrgeräusche hat Mercedes gut gedämmt. Akustisch etwas stärker präsent ist der kleine Vierzylinder-Dieselmotor, der speziell während der Kaltlaufphase wahrnehmbar ist. Auch wenn das für ein Luxusfahrzeug wie den CLS eher ungewohnt ist, stören die Motorgeräusche im normalen Fahrbetrieb nie.

## 1,9 Klimatisierung

⊕ Schon mit der serienmäßigen Klimaautomatik THERMATIC können sich Fahrer und Beifahrer getrennt die Temperatur einstellen und man findet einen Aktivkohlefilter an Bord. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbaute Drei-Zonen-Klimaautomatik THERMOTRONIC, mit welcher sich auch die Fondpassagiere die Temperatur einstellen können. Zudem kann die Intensität der Klimaautomatik in drei Stufen variiert werden (Focus, Medium, Diffuse). Ebenfalls an Bord hat man dann eine Umluftautomatik mit Luftgüte- und Feuchtigkeitssensor. Die Heizleistung des CLS 250 CDI liegt damit im guten bis zufriedenstellenden Bereich. Der Innenraum wird gleichmäßig erwärmt und auch die Fondpassagiere müssen nicht zu lange frieren.

### Heizungsansprechen



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 1,7 MOTOR/ANTRIEB

### 1,9 Fahrleistungen\*

⊕ Der 204 PS starke Dieselmotor reicht dank des früh anliegenden maximalen Drehmoments von stolzen 500 Nm problemlos, um zügig voranzukommen. Der simulierte Überholvorgang von 60 km/h auf 100 km/h wird in schnellen 4,9 s absolviert. Einen leistungsstärkeren Motor würde man sich erst bei sehr hohen Autobahngeschwindigkeiten wünschen, die im normalen Alltag aber nicht erreicht werden. Generell ist man mit dem Basisdiesel immer ausreichend motorisiert unterwegs und kann damit auch lange Strecken sehr komfortabel absolvieren.

### 2,3 Laufkultur

⊕ Mercedes hat dem Vierzylinder-Diesel erstaunlich gute Manieren beigebracht, er grummelt meist zurückhaltend vor sich hin, auch wenn er nicht den satten Klang eines Sechszylinders bietet. Vibrationen dringen nur wenig in den Innenraum. Auch störende Brummfrequenzen sind kaum vorhanden.

### 1,4 Schaltung

⊕ Das Siebengang-Automatikgetriebe wechselt die Stufen zügig und weitgehend ruckfrei. Auch Anfahren klappt weitgehend problemlos. Die Gänge können auch über Schalt paddel am Lenkrad gewechselt werden. Die Bedienung des am Lenkstock angebrachten Automatikwählhebels funktioniert einfach, einzig das Einlegen des Leerlaufs ist nicht ideal. Durch starkes Betätigen des Bremspedals im Stand wird die Autohold-Funktion aktiv. Dann kann man im Stand von Bremse gehen, ohne dass das Fahrzeug anrollt. Erst durch kurzes Betätigen des Gaspedals wird die Hold-Funktion deaktiviert.

### 1,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen der Siebengang-Automatik passen gut zur Leistungscharakteristik des Dieselmotors. Zwischen den einzelnen Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge, auch wenn der niedrigste und der höchste Gang weit gespreizt sind.

Die in den oberen Gängen sehr lange Übersetzung ermöglicht niedrige Drehzahlen auch auf der Autobahn, was der Gelassenheit beim ruhigen Fahren zuträglich ist und den Verbrauch positiv beeinflusst. Bei 130 km/h dreht der Motor mit lediglich 2.050 1/min. Dynamische Fahrweise bedingt aber häufiges Schalten des Getriebes.

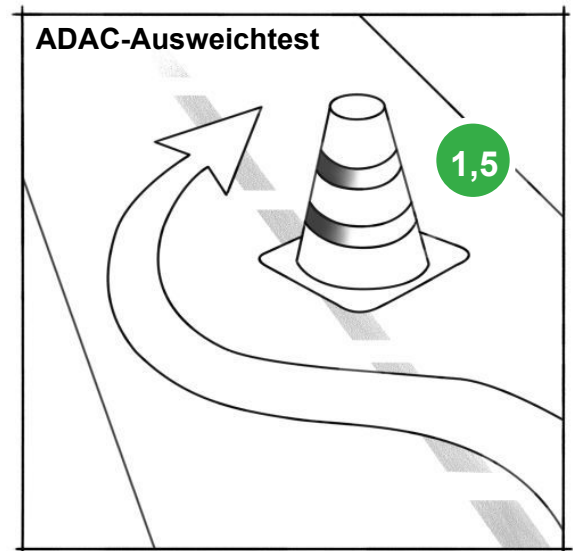
---

## 1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 1,9 Fahrstabilität

⊕ Der Shooting Brake verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil und spricht spontan auf Lenkbefehle an. Selbst bei sehr hohen Geschwindigkeiten besitzt das Fahrzeug eine gute Richtungsstabilität und einen guten Geradeauslauf. Die Traktion des Hecktrieblers ist gut, auf weniger griffiger Fahrbahn oder beim beschleunigen aus Kurven greift die Traktionskontrolle früh und feinfühlig ein und unterbindet das durchdrehende Hinterräder. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet das Fahrzeug sehr sicher ab. Die Reaktionen auf einen panischen Lenkimpuls sind gut beherrschbar. Beim Gegenlenken überschiebt das Fahrzeug leicht, bleibt aber auch dank effektiver ESP-Eingriffe immer problemlos beherrschbar. Im Grenzbereich zeigt der CLS ein gutmütiges untersteuerndes Eigenlenkverhalten, welches sich rechtzeitig ankündigt und dem Fahrer genügend Reserven lässt, um zu reagieren. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden.



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.

---

### 2,3 Lenkung\*

⊕ Die Direktlenkung mit geschwindigkeitsabhängiger Lenkkraftunterstützung und variabler Lenkunterstützung (Serie) spricht um die Mittellage etwas unpräzise an, wodurch bei kleinen Lenkwinkeln der Fahrbahnkontakt etwas leidet. Erst bei Kurvenfahrt mit höheren Lenkwinkeln arbeitet die Lenkung präziser und bietet dann eine gute Zielgenauigkeit und genügend Lenkgefühl. Beim Rangieren kommt man mit verhältnismäßig wenig Lenkarbeit aus, zudem ist der Kraftaufwand gering. Der Wendekreis fällt mit 11,2 m für ein so langes Fahrzeug in der Fünf-Meter-Klasse angenehm klein aus. Dank Heckantrieb spürt man keine Antriebseinflüsse am Lenkrad.

---

### 1,7 Bremse

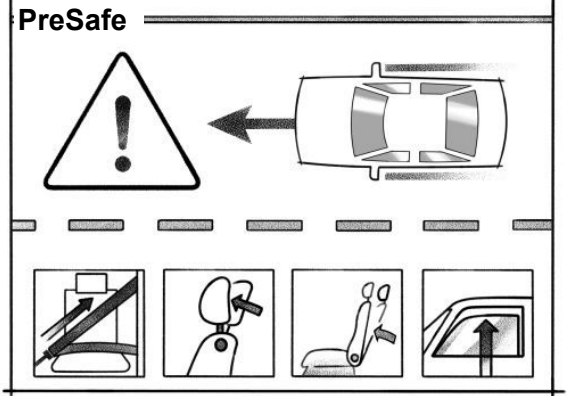
⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der CLS Shooting Brake 250 CDI durchschnittlich nur 35,4 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen vorne 255/35 R 19, hinten 285/30 R19; Pirelli P-Zero 98Y). Die Bremsanlage zeigt sich auch bei hoher Beanspruchung ausgesprochen standfest und lässt in ihrer Wirkung nicht nach. Die Bremse lässt sich gut dosieren und spricht spontan an.



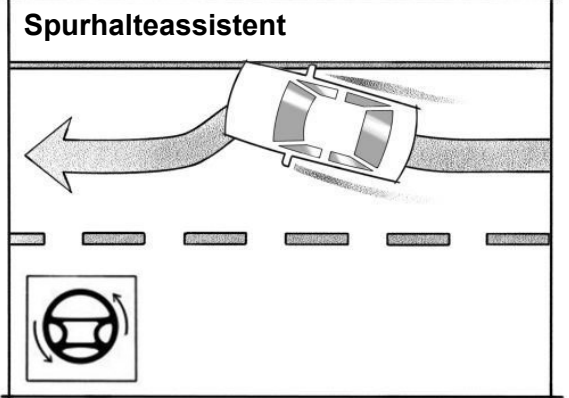
## Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Mercedes bietet im CLS Shooting Brake eine Reihe an aktiven Sicherheitssystemen an, welche teilweise nicht ganz billig sind, die Fahrsicherheit aber enorm erhöhen.

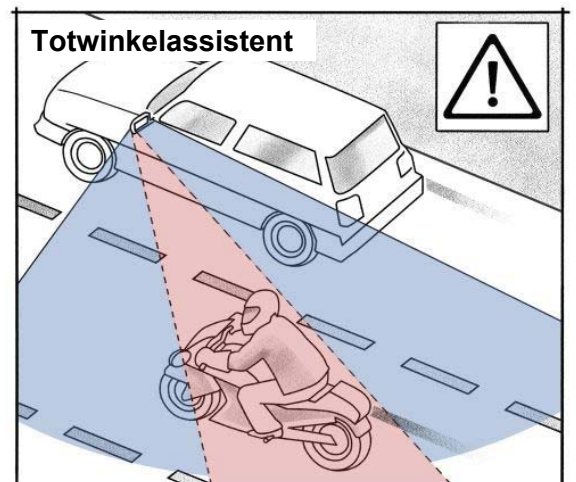
⊕ Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP ist selbstredend an Bord, hinzu kommt ein Bremsassistent. Gegen Aufpreis gibt es das Fahrerassistenz-Paket, welches neben ACC mit Notbremssystem auch einen Totwinkel- und Spurhalteassistenten beinhaltet. Das Notbremssystem (Pre-Safe Bremse) warnt den Fahrer bei einer drohenden Kollision mit einem vorausfahrenden oder stehenden Fahrzeug und leitet selbstständig eine Notbremsung ein. Dadurch können schwere Auffahrunfälle vermieden werden. Im Notbremssystem enthalten ist auch der adaptive Bremsassistent BAS Plus. Er unterstützt den Fahrer bei einer starken Bremsung und stellt soviel Bremsdruck zur Verfügung, dass ein Unfall mit dem vorausfahrenden Fahrzeug vermieden werden kann (Zielbremsung). Mit dem serienmäßigen Pre-Safe-System werden bei einer drohenden Kollision oder ESP-Einsatz die reversiblen Gurtstraffer gestrafft, offene Fenster geschlossen und der Beifahrersitz in eine günstige Position gebracht. Damit wird das Verletzungsrisiko der Insassen gesenkt. Der Spurhalte-Assistent warnt den Fahrer über Vibrationen am Lenkrad beim Überfahren einer gestrichelten Linie ohne Blinker; bei einer durchgezogenen Linie wird zusätzlich über ESP-Einsatz das Auto wieder zurück in die Spur "gedrückt" (aktiver Spurhalteassistent im Fahrerassistenzpaket). 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 er zusätzlich akustisch gewarnt. Der Müdigkeitswarner "Attention Assist" erstellt ab Fahrtbeginn ein Fahrerprofil (Lenkverhalten, Bremsverhalten,...), ändert sich dieses während einer längeren Fahrt gravierend (z.B. aufgrund von Übermüdung), wird dem Fahrer empfohlen, eine Pause einzulegen. Ein indirekt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord. Optional kann man auch ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ordern, welches über Sensoren in den Reifen die genauen jeweiligen Luftdrücke ermittelt. Gegen Aufpreis ist das Intelligent Light System erhältlich, welches neben Xenonscheinwerfern mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht auch einen adaptiven Fernlichtassistenten beinhaltet. Das Intelligent Light System bietet einen deutlichen Sicherheitsgewinn und gilt als echte Kaufempfehlung. Die hellen LED-Rückleuchten sind vom nachfolgenden Verkehr gut zu erkennen. Führt der Fahrer eine Notbremsung durch, blinken die hellen Bremslichter (mit 8 Hertz), um die Gefahrenbremsung anzuzeigen.



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



**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. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.**



**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.**

Ebenso in der Aufpreisliste steht ein Nachtsicht-Assistent (aktives Infrarotsystem), der bei Nacht Personen erkennen soll und diese am Monitorbild für den Fahrer markiert.

– Die Fußfeststellbremse ist links vom Lenkrad im Fußraum des Fahrers platziert und für den Beifahrer im Notfall praktisch nicht zu erreichen.



**Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.**

## 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

+ Ein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt nicht vor. Es kann aber von einem sehr guten Ergebnis ausgegangen werden, da serienmäßig Front- und Seitenairbags sowie von vorne nach hinten durchgehende Vorhangairbags vorhanden sind. Für den Fahrer steht zusätzlich noch ein Knieairbag zur Verfügung. Für die Fondpassagiere können gegen Aufpreis Seitenairbags geordert werden. 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 (NECK-PRO-Kopfstützen). 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 Bügeltürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.

– Hinten reichen die Kopfstützen lediglich für 1,65 m große Personen. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist zudem relativ groß.

## 1,8 Kindersicherheit

+ Ein Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt für die Kindersicherheit noch nicht vor. Es ist aber von einem sehr guten Ergebnis auszugehen. Insgesamt ist der CLS Shooting Brake für Kindersitze recht gut geeignet. Die Gurtschlösser sind fixiert und gut erreichbar, 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 äußeren Rücksitze gibt es Isofix-Befestigungen mit drittem Befestigungspunkt (Ankerhaken). Alle Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Fenstereinklemmschutz. Auch der Beifahrersitz ist gut für Kindersitze geeignet (nur mit optionalem Transponder). Kindersitze lassen sich sehr gut befestigen.

– 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. Der Transponder muss gegen Aufpreis geordert werden, das ist nicht zeitgemäß. Der Mittelsitz eignet sich nicht besonders gut zum Befestigen von Kindersitzen, da die Gurtanlenkpunkte zu nah beisammen sind. Drei Kindersitze hätten auf der Rückbank ohnehin nicht nebeneinander Platz.

## 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.

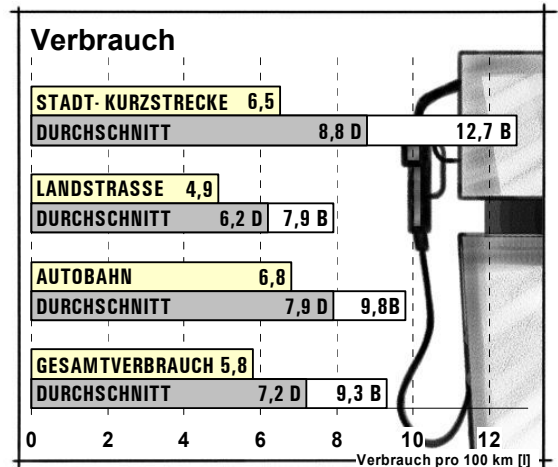
## 2,3 UMWELT/ECOTEST

### 2,6 Verbrauch/CO2\*

Der Basisdiesel des Shooting Brake kann mit einem akzeptablen Verbrauch punkten. Der im ADAC EcoTest ermittelte CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 185 g/km sorgt für 34 Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel. Der ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,8 l/100 km. In der Stadt sind es 6,5l, außerorts 4,9 l und auf der Autobahn 6,8 l pro 100 km.

### 2,0 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen niedrig aus, es zeigen sich keine Auffälligkeiten bei den einzelnen Schadstoffgruppen. So kann der CLS Shooting Brake 250 CDI 40 von 50 möglichen EcoTest-Punkten im Bereich Schadstoffe erzielen. Insgesamt ergeben sich so 74 Punkte und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.



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

## 4,2 AUTOKOSTEN

### 2,0 Betriebskosten\*

+ Angesichts der Fahrzeuggröße hält sich der Spritkonsum des CLS 250 CDI im Rahmen, zudem wird der nicht ganz so teure Dieselmotor benötigt, wodurch sich moderate Kosten für den Betrieb des Fahrzeugs ergeben.

### 4,8 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 50.000 km oder zwei Jahre ein großen Service fällig. Der 2.2-Liter Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

+ 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 verhindern zudem eine bessere Benotung.

### 2,0 Wertstabilität\*

+ Dem ganz neu auf dem Markt erhältlichen Kombi mit elegantem Blechkleid und vernünftigen Dieselmotor kann ein guter prozentualer Restwertverlauf prognostiziert werden. Der Shooting Brake verfügt über modernste Technologie im Bereich Sicherheit und Verbrauchseffizienz. Zudem ist kein Modellwechsel innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums zu erwarten.

## 5,5 Kosten für Anschaffung\*

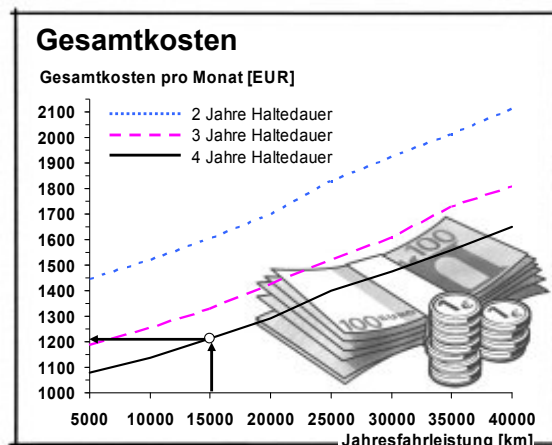
Mercedes zu fahren war schon immer recht teuer, der CLS Shooting Brake 250 CDI macht die Anschaffung aber zu einem ausgesprochen schmerzhaften Akt. Knapp 62.000 Euro für ein Auto mit Basismotor und guter, aber keinesfalls üppiger Ausstattung sind eine enorme Summe. Die Sicherheitsausstattung ist umfangreich, aber nicht komplett, denn das empfehlenswerte Fahrerassistenz-Paket allein kostet knapp 2.700 Euro. Mit weiteren Extras aus dem Komfort- und Sicherheitsbereich kann der Preis schnell auf über 80.000 Euro ansteigen.

## 5,5 Fixkosten\*

Die jährlichen Fixkosten fallen sehr hoch aus. Sowohl die Einstufung in der Haftpflicht-, als auch Teil- und Vollkaskoversicherung liegen im sehr ungünstigen Bereich. Auch die jährlichen KFZ-Steuern des Dieselmotors fallen mit 267 Euro nicht besonders günstig aus.

## 4,4 Monatliche Gesamtkosten\*

Der sehr hohe Anschaffungspreis und die hohen Fixkosten lassen die monatlichen Kosten in die Höhe schnellen. Zudem sind die Werkstatt- und Reifenkosten nicht gerade günstig.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1213 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	CLS 350 BlueEFF. 7G-Tronic Plus	CLS 500 BlueEFF. 7G-Tronic Plus	CLS 250 CDI BlueEFF. 7G-Tronic Plus (DPF)	CLS 350 CDI BlueEFF. 7G-Tronic Plus (DPF)	CLS 63 AMG Speedshift MCT
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3498	8/4663	4/2143	6/2987	8/5461
Leistung [kW(PS)]	225(306)	300(408)	150(204)	195(265)	386(525)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	370/3500	600/1600	500/1600	620/1600	700/1700
0-100 km/h[s]	6,7	5,3	7,8	6,6	4,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	235	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	7,3 S	9,2 S	5,3 D	6,0 D	10,1 S
CO2 [g/km]	169	214	139	159	235
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/28/28	23/28/28	23/28/28	23/28/28	22/32/32
Steuer pro Jahr [Euro]	188	302	267	383	360
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1336	1587	1213	1294	2109
Preis [Euro]	66.819	82.229	61.761	65.629	117.513

### 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-Haftpf.  
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	3800 U/min
Maximales Drehmoment	500 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	<b>255/35R19Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,15/11,25 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>4,9 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>35,4 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,8 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,5/ 4,9/ 6,8 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	139 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>185 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67,4dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4956/1881/1416 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2080 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1895 kg/495 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>380 l/705 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2100 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	59 l
Reichweite	<b>1015 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>121 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>102 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>188 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>802 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>1.213 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/28/28
Grundpreis	61.761 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht(Intelligent Light)	1.773 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch (FAS-Paket)	2.678 Euro°
Automatikgetriebe	Serie
elektronische Dämpferkontrolle (AIRMATIC)	1.345 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Intelligent Light)	1.773 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (Intelligent Light)	1.773 Euro°
LED-Abblendlicht (Intelligent Light)	1.773 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (inkl. Park-Assistent)	869 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Spur-Paket)	893 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Spur-Paket)	893 Euro°
Xenonlicht	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/452 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Nachtsicht-Assistent	1.488 Euro
Navigationssystem	ab 1.000°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.023 Euro
Lackierung Metallic	1.083 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.380 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,0

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen