



## Mercedes S 350 BlueTEC 7G-TRONIC PLUS

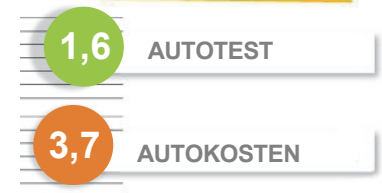
Viertürige Stufenhecklimousine der Oberklasse  
(190 kW / 258 PS)

**D**as beste Automobil der Welt - an dieser Mercedes-Aussage scheitert der S 350 BlueTEC im ADAC Autotest nur hauchdünn. Ganz knapp verpasst die S-Klasse das Gesamturteil "sehr gut", gehört aber trotzdem zu den bisher besten getesteten Autos. Dabei spielt die S-Klasse in vielen Kapiteln ganz vorne mit. Sei es die tadellose Verarbeitung, der erhabene Fahrkomfort oder die richtungweisende Sicherheitsausstattung - die S-Klasse erlaubt sich so gut wie keine Schwächen. Richtig ankreiden kann man ihr eigentlich nur die fehlende Kofferraum-Variabilität und den hohen Gewöhnungsaufwand, um die Vielzahl an Funktionen und Einstellungen intuitiv beherrschen zu können. Was Mercedes sicherheitstechnisch bietet, ist dagegen aller Ehren wert. Sei es die erweiterte Verkehrszeichenerkennung mit Geisterfahrerwarnung, der neuartige Gurtairbag im Fond oder die intelligente Gurtkraftsteuerung bei einem Unfall (PRE SAFE Impuls). All das gab es bisher noch nicht. Das vorausschauende Fahrwerk (mittels Stereokamera) sollte zudem neue Maßstäbe beim Federungskomfort setzen - das MAGIC BODY CONTROL ist aber leider nur bei den V8-Modellen erhältlich. Vielleicht wäre das Fahrwerk der letzte Kniff, der dem S 350 BlueTEC zum besten Auto der Welt noch fehlen würde. Das wirtschaftlichste Auto wird die S-Klasse dagegen wohl nie sein. Mit einem Grundpreis von 79.790 Euro reiht er sich selbst in der Oberklasse weit hinten ein - die meisten Innovationen müssen zudem Extra bezahlt werden. **Karosserievarianten:** Langversion. **Konkurrenten:** Audi A8 3,0 TDI, BMW 730d.

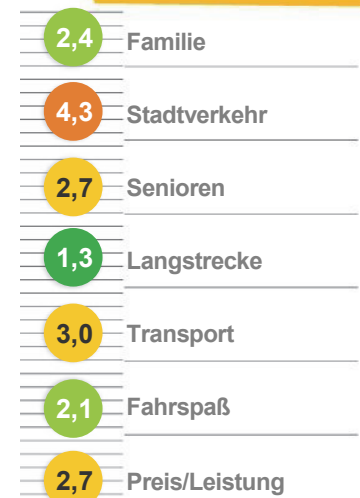
- +** exzellente Verarbeitungsqualität, höchster Fahrkomfort, richtungweisende Sicherheitsausstattung, kultivierter und sparsamer Euro6-Diesel
- teuer in Anschaffung, keine Kofferraum-Variabilität, intuitive Bedienung erfordert längere Eingewöhnung



### ADAC-URTEIL



### Zielgruppencheck



Stand: Dezember 2013  
Text: D. Silvestro

## Verarbeitung

**+** Auch die neue Generation der S-Klasse überzeugt mit einer hervorragenden Verarbeitung. Die knapp 5,12 m lange Karosserie ist sauber gefertigt, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig gering und die Türen fallen satt sowie mit solidem Klang ins Schloss. Im Innenraum der Luxuslimousine dominieren hochwertige Materialien mit bester Verarbeitung bis ins Detail. Holz- und Aluminiumapplikationen setzen dabei ebenso edle Akzente, wie die im Testwagen verbauten Ledersitze und das mit Leder überzogene Armaturenbrett. Dass bei einem Luxus-Fahrzeug mit einem Grundpreis von rund 80.000 Euro für die Lederausstattung extra bezahlt werden muss, ist allerdings unverständlich. Der Unterboden der S-Klasse zeigt sich weitgehend glattflächig und ist umfangreich mit geräuschkämmenden Materialien verkleidet. Das reduziert Luftverwirbelungen und sorgt für ein geringeres Geräuschniveau im Innenraum. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung integriert, den Tankdeckel kann man einfach abschrauben. Beim 350 BlueTEC findet man neben dem Kraftstoffeinfüllstutzen einen weiteren Einfüllstutzen um das für die Abgasnachbehandlung notwendige AdBlue nachzufüllen. Eine gute Lösung, da man nicht wie bei vielen anderen Herstellern das AdBlue im Kofferraum nachfüllen muss. Der Kraftstoffeinfüllstutzen besitzt einen Fehlbetankungsschutz - versehentliches Betanken mit Benzin anstatt Diesel wird somit verhindert. Vorbildlich abgedichtet hat Mercedes die Türausschnitte. Es kann kaum Schmutz von außen eindringen, zudem sind die Türschweller durch Schweller Schutzleisten vor Kratzern geschützt (z.B. beim Ein- und Aussteigen).

**-** Die Fahrzeugflanken sowie Front- und Heckschürze sind nur mit schmalen Chromleisten versehen, die keine Schutzwirkung bei leichten Remplern oder unvorsichtig geöffneten Türen bieten.

## Alltagstauglichkeit

Die Stadttauglichkeit der Mercedes S-Klasse ist zwar aufgrund der Abmessungen stark eingeschränkt, dank großer Reichweite, üppiger Zuladung und Anhängelast sowie vier vollwertigen Sitze und einem Notsitz hinten in der Mitte fällt die Alltagstauglichkeit gut aus.

**+** Dank des großen 70 l Tanks lassen sich zusammen mit dem recht niedrigen Kraftstoffverbrauch mit einer Tankfüllung rund 1.130 km zurücklegen. Die Zuladung beträgt stolze 615 kg. Auf dem Dach dürfen dabei bis zu 100 kg transportiert werden. Die zulässige Anhängelast liegt bei guten 2.040 kg (gebremst), bzw. bei 750 kg (ungebremst).

**-** Serienmäßig findet man nur ein Reifenreparaturset im Kofferraum vor, welches sich schon bei leichten Reifenschäden als unwirksam erweisen kann. Gegen Aufpreis gibt es auch Reifen mit Notlaufeigenschaften. Diese sorgen im Falle eines Reifenschadens für eine bessere Fahrstabilität und erlauben eine Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstatt. Einen Wagenheber und Bordwerkzeug sucht man im Fahrzeug vergebens.



**Breitere Dachsäulen und nicht mehr voll versenkbare Kopfstützen führen gegenüber dem Vorgängermodell zu einer schlechteren Sicht nach schräg hinten.**

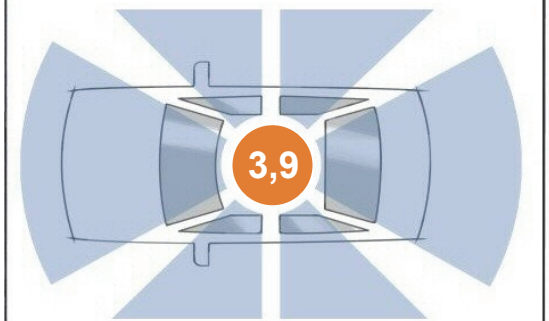
## Sicht

Das Flaggschiff von Mercedes ist speziell nach hinten sehr unübersichtlich. Das Heck hat man beim rückwärts Fahren kaum im Blick und auch Gegenstände direkt hinter dem Fahrzeug sind nicht ideal zu erkennen.

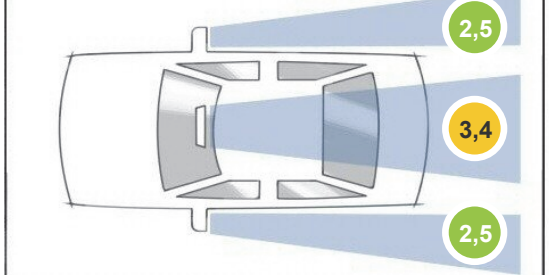
Das optionale Park-Paket ist deshalb dringend zu empfehlen. Auch die Sicht im Innenspiegel fällt nicht ideal aus. Bei der ADAC Rundumsichtmessungen schneidet die neue S-Klasse gegenüber dem Vorgänger ein gutes Stück schlechter ab. Vor allem die nun deutlich breiter ausgeführten hinteren C-Säulen sowie die nicht mehr komplett versenkbaren Kopfstützen im Fond schränken die Sicht stärker ein. Somit erhält die S-Klasse eine geradeso akzeptable Bewertung für die Rundumsicht.

⊕ Erstaunlich gut kann die Front der Limousine abgeschätzt werden. Da die Motorhaubenkante noch gut im Blickfeld des Fahrers liegt, kann das vordere Fahrzeugende trotz der sehr langen Motorhaube weitgehend problemlos abgeschätzt werden. Zudem werden auch niedrige Hindernisse vor dem Fahrzeug recht gut erkannt. In den recht großen Außenspiegeln erhält man ein gutes Bild des rückwärtigen Verkehrs. Beide Außenspiegel besitzen einen asphärischen Bereich, welche Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs besser sichtbar machen. Wählt man das optionale Spiegel-Paket, blendet neben dem Innenspiegel auch der linke Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab. Das Mercedes aber selbst in der Luxusklasse nicht beide Außenspiegel automatisch abblendend gestaltet, ist unverständlich. Neben Einparkensoren für vorne und hinten beinhaltet das Park-Paket auch einen automatischen Einparkassistenten sowie eine Rückfahrkamera. Zusätzlich kann eine 360°-Kamera geordert werden. Zusätzliche Kameras in den Außenspiegeln sowie an der Fahrzeugfront geben dann ein Rundumsichtbild aus der Vogelperspektive wieder. Besonders raffiniert ist dabei die Frontkamera angeordnet. Sie wird von einer Klappe im Kühlergrill vor Verschmutzung geschützt. Nur beim Einschalten der Kamerafunktion (durch Einlegen des Rückwärtsgangs oder manuellen Tastendruck) wird die Klappe geöffnet. Neben den Standardscheibenwischern kann man optional auch das MAGIC VISION CONTROL ordern. Gegenüber den konventionellen Scheibenwischern sind die Sprühdüsen für die Scheibenwaschanlage nicht im Bereich der Motorhaube angeordnet, sondern befindet sich direkt im Wischerblatt. Dadurch wird das Wischwasser je nach Bewegungsrichtung des Wischers direkt vor das Wischerblatt gesprüht. Die Scheibe wird somit noch effizienter und mit geringerer Sichtbehinderung während des Sprühvorgangs gereinigt. Das Wischfeld fällt groß aus und das Wischergebnis ist auch bei höheren Geschwindigkeiten tadellos. Serienmäßig findet man in der S-Klasse helle LED-Scheinwerfer vor. Wählt man das optionale LED Intelligent Light System gibt es zusätzlich Abbiege- und dynamisches Kurvenlicht, eine variable Lichtverteilung (Landstraße, Autobahn) sowie den neuen adaptiven Fernlichtassistenten Plus. Die Fahrbahnausleuchtung funktioniert damit hervorragend. Der Fernlichtassistent erkennt über eine Kamera andere Verkehrsteilnehmer und blendet immer nur die Bereiche aus, welche andere Teilnehmer blenden würden. Das System funktioniert in der Praxis sehr gut und sorgt für einen deutlichen Sicherheitsgewinn. Eine Neuheit bietet Mercedes für die Heckleuchten. Blinker und Bremslicht besitzen eine Mehrpegelfunktionalität. D.h. die Leuchtkraft wird entsprechend der Helligkeit des Umfeldes (Tag/Nacht) angepasst, wodurch der Hintermann nicht geblendet wird, wenn man z.B. an der Ampel auf der Bremse steht.

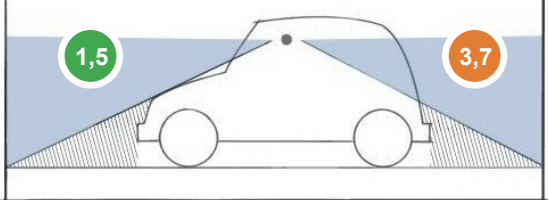
### Rundumsicht



### 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.**

2,4

## Ein-/Ausstieg

Vorne steigt man in der S-Klasse gut bis zufriedenstellend ein. Vor allem der nicht zu breite Schweller und der geringe Abstand zwischen Schweller und Sitz erleichtern den Zustieg. Nicht ideal ist dagegen die aufgrund der schrägen A-Säulen geringe Höhe der Türöffnung sowie der niedrig positionierte Sitz. Hinten steigt man recht komfortabel ein und aus, was vor allem an den breiten Türöffnungen und dem großen Öffnungswinkel der Türen liegt. Störend wirkt sich dagegen der etwas zu stark in den Einstiegsbereich ragende Radlauf aus.

⊕ Bei Dunkelheit wird die Fahrzeugumgebung durch die helle Umfeldbeleuchtung gut ausgeleuchtet. Wählt man das optionale KEYLESS-GO Paket, sind auch die Türgriffmulden beleuchtet. Mit dem schlüssellosen Zugangssystem kann der Schlüssel in der Tasche bleiben und das Fahrzeug wird automatisch entriegelt, wenn man den Türgriff berührt. Gegen Aufpreis müssen die Türen und der Kofferraumdeckel zum Schließen nur angelegt werden und werden dann automatisch zugezogen (Servoschließen). Die Türen besitzen eine stufenlose Türarretierung, allerdings wirkt diese an Steigungen nicht perfekt. Die Türen fallen zwar nicht zu, bleiben aber nicht immer zuverlässig in der geöffneten Position. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

3,9

## Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraumvolumen gehört nicht zu den Stärken der Oberklasselimousine. Es passen zwar akzeptable 440 l in den Kofferraum, da er sich allerdings nicht erweitern lässt und auch der Transport sperriger Gegenstände kaum möglich ist, erhält die S-Klasse in diesem Kapitel nur eine geradeso akzeptable Bewertung.



Mit 440 l Volumen ist der Kofferraum etwas kleiner als beim Vorgängermodell (475 l) geworden.

2,8

## Kofferraum-Zugänglichkeit

Der Kofferraum ist nur zufriedenstellend zugänglich. Die Ladekante liegt mit knapp 70 cm recht hoch über der Fahrbahn und der Kofferraumboden ist mit der Ladekante nicht ganz eben. Zum Ausladen muss das Gepäck rund 15 cm angehoben werden. Die Heckklappenöffnung ist recht breit, allerdings aufgrund der Limousinenform nicht besonders hoch. Da die Heckklappe weit aufschwingt, stört sie beim Ein- und Ausladen kaum. Das Format des Kofferraums eignet sich kaum zum Transport sperriger Gegenstände, da die maximale Ladehöhe gerade einmal 50 cm beträgt. Aufgrund der geringen Höhe ist der hintere Teil des Gepäckraums nur schlecht zugänglich.

⊕ Öffnet man die Kofferraumklappe (per Knopf oder Fernbedienung), schwingt sie selbstständig nach oben. Auch das Schließen der Klappe funktioniert mit geringem Kraftaufwand.

4,5

## Kofferraum-Variabilität

⊖ Die S-Klasse bietet nicht einmal gegen Aufpreis eine Kofferraumvariabilität. Eine umklappbare Rückbank ist nicht erhältlich. Für kleine Gegenstände befinden sich links und rechts an den Seiten Netze. Zudem findet man unter dem Kofferraumboden ein kleines Fach, welches sich zum Verstauen kleinerer Gegenstände eignet.



Das neue Bedienkonzept der S-Klasse beinhaltet unter anderem zwei riesige 12,3 Zoll Bildschirme, die nebeneinander angeordnet sind. Die meisten Funktionen werden über den gut erreichbaren COMMAND Controller in der Mittelkonsole gesteuert. In der Summe funktioniert das Bedienkonzept angesichts der vielen Funktionen nicht schlecht und bietet eine Vielzahl an individuellen Einstellungen und Anzeigen. Trotzdem kommt man mit den aufwendig gestalteten und dadurch teilweise etwas verspielt wirkenden Menüs nicht von Anfang an problemlos zurecht - bis sich die unzähligen Funktionen intuitiv bedienen lassen, benötigt man eine enorme Eingewöhnungszeit.

⊕ Schon wenn man einsteigt, merkt man, dass man in einem Oberklasse-Fahrzeug Platz nimmt. Das serienmäßig elektrisch einstellbare Lenkrad fährt dank EASY-ENTRY-Funktion automatisch zurück und gibt so einen großen Einstiegsbereich frei. Beim Starten des Fahrzeugs fahren Sitz und Lenkrad dann automatisch in die vorher eingestellte Position. Hat man das schlüssellose Zugangssystem an Bord, muss man dazu nur den Start-Knopf betätigen, der Schlüssel kann in der Tasche bleiben. Den am Lenkrad angeordneten Automatikwählhebel kann man nach kurzer Zeit intuitiv bedienen, die Fahrstufen sind einfach einzulegen. Während der Fahrt wird der Fahrer durch eine Vielzahl an elektronischen Helferlein unterstützt. Der serienmäßige Regensensor regelt automatisch die Wischergeschwindigkeit, die Lichtautomatik steuert das Fahrlicht und gegen Aufpreis auch das adaptive Fernlicht. Der Wählhebel für den Tempomat ist nun als separater Hebel am links unterhalb des Blinkerhebels angeordnet und ist ebenfalls recht einfach zu bedienen aber nicht mehr ideal einsehbar - beim Vorgänger war der Bedienhebel noch oberhalb des Blinkerhebels positioniert und für den Fahrer besser einsehbar. Die wichtigsten Bedienelemente der serienmäßigen Zwei-Zonen-Klimaautomatik sind mittels Wipptasten in der Mittelkonsole angeordnet. Für Detailsinstellungen muss man aber ins Klima-Menü wechseln. Vor allem während der Fahrt lenkt das etwas stärker ab. Durch die helle Innenbeleuchtung und hervorragende Schalterbeleuchtung findet man sich auch bei Nacht gut im Fahrzeug zurecht. Gegen Aufpreis kann eine in sieben Farben einstellbare Ambientebeleuchtung gewählt werden, die während der Fahrt für einen angenehm beleuchteten aber nicht störenden Innenraum sorgt. Alle elektrischen Fensterheber besitzen ein Auf-/Abwärtsautomatik samt früh eingreifenden Einklemmschutz. Die Fensterheber funktionieren bei ausgeschalteter Zündung aber nur so lange, bis eine Tür geöffnet wird. Das Multimedia-Angebot in der S-Klasse ist schon in der Basisausführung aller Ehren wert. Das COMMAND Online beinhaltet ein schnelles Festplatten-Navigationssystem mit Live Verkehrsinformationen und Zugriff auf Google-Maps. Zudem gibt es einen WLAN-Hotspot im Fahrzeug über welchen mobile Endgeräte gekoppelt werden können. Alle Funktionen werden über den zentral angeordneten Dreh-Drück-Regler bedient, welcher sich dank Handballenauflage bequem bedienen lässt. In die Auflage integriert ist unter einer Klappe eine Telefontastatur, welche über berührungsempfindliche Schnellwahltasten verfügt. Die zwölf Schnellwahltasten können individuell mit Fahrzeugfunktionen, Radio- oder Navigationsfunktion, sowie mit Telefonnummern belegt werden. Neben dem serienmäßigen Soundsystem mit zehn Lautsprecher kann man in der S-Klasse weitere High-End Soundsysteme mit bis zu 24 Lautsprechern ordern, die für einen unvergesslichen Musikklang sorgen. Zudem gibt es weitere Multimedia-Highlights wie Splitview, Media-Interface mit verschiedensten Schnittstellen und ein umfangreiches Fond-Entertainment-Paket. Die Vordersitze sind serienmäßig elektrisch einstellbar, bei Wahl des Memory-Pakets können die idealen Sitz- und Spiegeleinstellungen abgespeichert werden. Dann lässt sich der Beifahrersitz auch von der Fahrerseite aus verstellen.



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

In das große zweite Display direkt vor dem Fahrer werden der Tacho und alle wichtigen Informationen für den Fahrbetrieb eingeblendet. Für den Tankinhalt und Motortemperatur gibt es keine Zeigerinstrumente mehr, der Tankinhalt bzw. die Motortemperatur werden in Prozent und °C angezeigt. Kontrollleuchten und Warnsignale gibt es für die meisten Funktionen. Nicht ideal ist lediglich die Anzeige für die Nebenschlussleuchte, die sich im Lichtschalter befindet.

– Die Türgriffe sind bei voll geöffneter Tür kaum zu erreichen. Man muss sich weit aus dem Fahrzeug lehnen. Ein Head-Up-Display ist in der S-Klasse nach wie vor nicht erhältlich - die meisten Konkurrenten in der Oberklasse bieten diese sehr empfehlenswerte Option schon seit geraumer Zeit an, da die Blickabwendungen von der Fahrbahn damit deutlich reduziert werden können.

---

## 1,4 Raumangebot vorne\*

+ Das Platzangebot fällt in der S-Klasse sehr großzügig aus. Personen bis rund zwei Meter Körpergröße finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde sogar für weitaus größere Personen ausreichen. Auch die Innenbreite fällt großzügig aus, was für ein angenehmes subjektives Raumgefühl sorgt.

---

## 1,9 Raumangebot hinten\*

+ Hinten fällt das Raumangebot gegenüber dem Vorgänger noch ein Stück großzügiger aus. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, haben hinten noch knapp 1,95 m große Personen genügend Bein- und Kopffreiheit. Für zwei Personen ist die Innenbreite mehr als üppig bemessen. Es finden zwar auch drei Personen nebeneinander Platz, in der Mitte sitzt man aber aufgrund der ungünstigen Sitzausformung recht unbequem.



**Das Raumgefühl auf den hinteren Außenplätzen ist noch großzügiger geworden. Personen bis 1,95 m Körpergröße finden ausreichend Platz. Der mittlere Sitzplatz ist allerdings nur für kürzere Fahrten geeignet.**

---

## 3,5 Innenraum-Variabilität

Der Innenraum der S-Klasse weist serienmäßig eine ausreichende Variabilität auf, es lassen sich nur die Vordersitze in Liegeposition bringen. Gegen Aufpreis ist das Chauffeur-Paket (nur in Verbindung mit elektrisch einstellbaren Fondsitzen) erhältlich. Dann lässt sich der Beifahrersitz weiter nach vorn fahren, wodurch dem hinten Sitzenden mehr Beinfreiheit geboten wird. Für die Version mit langem Radstand kann gegen Aufpreis im Fond anstatt der Dreiersitzbank das First-Class-Fond-Paket geordert werden, das zwei Einzelsitze beinhaltet.

---

## 1,3 KOMFORT

---

### 1,2 Federung

Die neue S-Klasse ist serienmäßig mit dem Luftfahrwerk AIRMATIC inklusive adaptiver Dämpferregelung ausgestattet. Gegen hohen Aufpreis wird das neuartige vorausschauende Fahrwerkssystem MAGIC BODY CONTROL angeboten, welches über eine Stereokamera die Fahrbahnoberfläche vor dem Fahrzeug abscannt (ROAD SURFACE SCAN) und die Dämpfungseigenschaften jedes einzelnen Rades im Voraus entsprechend anpasst. Das neuartige Fahrwerkssystem ist zurzeit leider nur für die Achtzylinder-Modelle erhältlich.

⊕ Der Fahrkomfort der S-Klasse fällt hervorragend aus. Die Luftfederung kaschiert feine Unebenheiten und rauen Fahrbahnbelag fast vollständig und reicht diese ebenso wenig an die Insassen weiter, wie etwas gröbere Unebenheiten. Hier konnte das Ansprechen gegenüber dem Vorgänger vor allem dank größerer Federwege nochmals optimiert werden. Nachteile scheinen die großen Federwege beim Überfahren von langen Bodenwellen mit sich zu bringen. Vor allem an der Hinterachse federt die S-Klasse dann stark ein und schwingt leicht nach, was zu einem etwas schwammigen Fahrgefühl führen kann. Bei höheren Geschwindigkeiten wird die Karosserie automatisch um bis zu 20 mm abgesenkt, was den Luftwiderstand reduziert und den Schwerpunkt senkt. Karosserieneigungen sind in schnell durchfahrenen Kurven vorhanden, fallen aber nicht zu ausgeprägt aus. Betätigt man den Sport-Knopf in der Mittelkonsole, wird die Karosserie leicht abgesenkt und das Fahrwerk gestrafft. Dann spricht das Fahrwerk nicht mehr ganz so fein auf Unebenheiten an, bietet aber immer noch einen hohen Fahrkomfort. Wirklich sportlicher fühlt sich das Fahrverhalten der schweren Limousine aber auch nicht an.

---

## 1,1 Sitze

Neben den Standardsitzen gibt es für die S-Klasse ein umfangreiches Sitz-Komfort-Paket, welches Aktiv-Multikontursitze mit vielfach aufblasbaren Luftkammern und Massagefunktion beinhaltet (im Testwagen verbaut). Auch für die hinten Sitzenden können Aktiv-Multikontursitze erworben werden, welche ebenfalls eine Massagefunktion beinhalten (nicht im Testwagen).

⊕ Der Sitzkomfort der optionalen Aktiv-Multikontursitze fällt exzellent aus. Die Sitzfläche und -lehnen sind großzügig dimensioniert und können individuell eingestellt werden. Die Sitzwangen, Sitzfläche 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 vielfältigen Einstellmöglichkeiten lassen sich die Sitze für verschiedensten Staturen optimal anpassen und sorgen so für eine entspannte Sitzposition. Neben Sitzheizung gibt es auch verschiedenste Massage-Programme, die vor allem auf langen Fahrstrecken für eine zusätzliche Entspannung sorgen. Gegen Aufpreis gibt es auch eine Sitzlüftung. Wer an Luxus nicht genug bekommen kann, kann das Wärme-Komfort-Paket wählen, welches neben einem beheizten Lenkrad sogar beheizbare Armauflagen vorne und hinten beinhaltet. Auf den serienmäßigen Rücksitzen geht es zwar nicht ganz so komfortabel zu, dank hoher Lehnen und angenehm gepolsterter Sitzflächen finden aber auch hier Erwachsene eine angenehme Sitzposition und können so auch längere Fahrten stressfrei bewältigen.

---

## 0,7 Innengeräusch

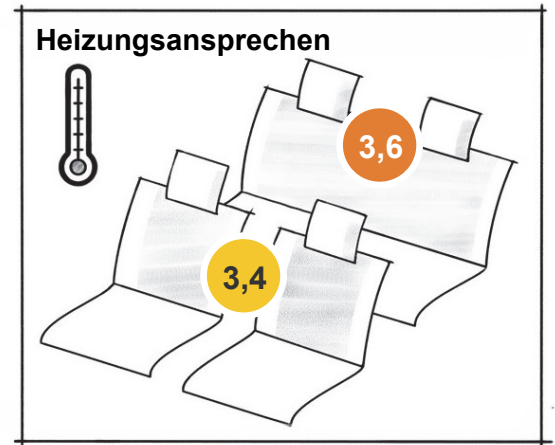
⊕ Für die S-Klasse kann gegen Aufpreis eine geräuschkämmende Verbundsicherheitsverglasung geordert werden, die das Geräuschniveau weiter senken soll. Der damit ausgestattete Testwagen überzeugt mit einem extrem niedrigen Geräuschniveau. Bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei lediglich 63,9 dB (A). Gegenüber dem Vorgänger sind das nochmals rund 1,5 dB(A) weniger. Dank aufwendig verkleidetem Unterboden und sehr gut gekapseltem Motorraum stören weder Fahr- noch Motorgeräusche. Der Diesel ist selbst unter Last nur leicht im Hintergrund präsent. Windgeräusche sind bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche kaum wahrnehmbar, nehmen erst oberhalb von 180 km/h leicht zu.

---

## 1,8 Klimatisierung

Die Heizleistung des S 350 BlueTEC fällt nur akzeptabel aus. Sowohl vorne als auch hinten dauert es recht lange, bis der Innenraum auf angenehme Temperatur erwärmt ist.

⊕ Serienmäßig ist die S-Klasse mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Dabei können sich Fahrer und Beifahrer alle Einstellungen getrennt voneinander vornehmen. Neben der Einstellung der individuellen Temperatur- und Luftverteilung lassen sich auch die Fußraumtemperatur sowie die Intensität des Automatikmodus (FOCUS, MEDIUM, DIFFUSE) separat einstellen. Gegen Aufpreis gibt es auch für die Fondpassagiere eine separat einstellbare Klimaautomatik. Neben einem Aktivkohlefilter findet man auch einen Sonnenstands-, Luftgüte- und Feuchtigkeitssensor an Bord. Gegen Aufpreis gibt es ein AIR-BALANCE-Paket inklusive Ionisierung, nochmals verbesserter Luftfilterung und Beduftung.



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

## 1,5 MOTOR/ANTRIEB

### 1,8 Fahrleistungen\*

⊕ Der Dreiliter-Diesel mit 258 PS sorgt auch dank des hohen Drehmoments von 620 Nm für mehr als ausreichende Fahrleistungen. Der Basisdiesel fühlt sich trotz des hohen Gewichts der S-Klasse nie überfordert an. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h benötigt die Luxuslimousine rund 3,9 s.

### 1,3 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Dieselmotors liegt auf sehr hohem Niveau. Dank des gut gekapselten Motorraums dringen so gut wie keine Vibrationen in den Innenraum. Selbst nach dem Kaltstart zeigt der Diesel ein kultiviertes Verhalten. Auch Brummen ist in annähernd keinem Betriebszustand zu vernehmen.

### 1,4 Schaltung

⊕ Die bereits in die Jahre gekommene 7G-TRONIC wurde für die neue Modellgeneration der S-Klasse nochmals optimiert. So wurde die 7G-TRONIC um einen weiterentwickelten Wandler mit reduziertem Schlupf, sowie reibungsoptimierten Getriebekomponenten ergänzt. Die Siebengang-Wandlerautomatik schaltet bei komfortablem Gleiten butterweich, die Insassen bekommen die Schaltvorgänge kaum mit. Nicht perfekt reagiert die Automatik nach wie vor bei einem plötzlichen Kickdown. Dann dauert es immer einen kleinen Moment, bis der richtige Gang gefunden wird. Bei ruhigem dahin gleiten dreht der Motor oft nur mit ca. 1.000 1/min, aufgrund der sehr langen Gesamtübersetzung schaltet die Automatik bei Leistungsabforderung gleich mehrere Gänge zurück, was sich etwas hektisch anfühlt. Auf Wunsch kann man die Gänge auch mittels Schaltpaddel am Lenkrad manuell schalten. Hier reagiert die Automatik aber leicht verzögert auf die Schaltbefehle.



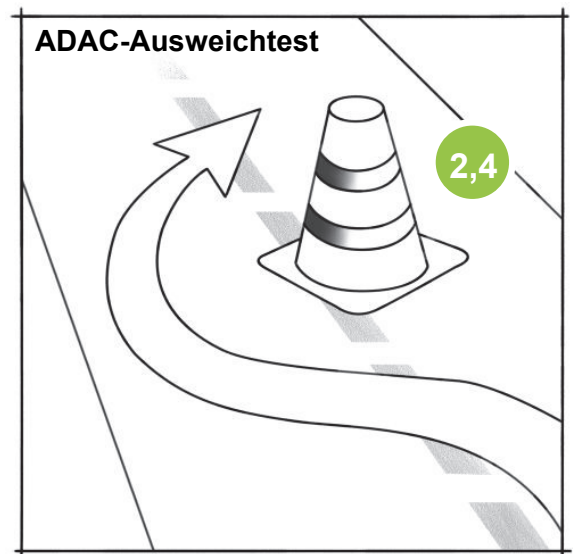
## 1,3 Getriebeabstufung

+ Die Ganganschlüsse der Siebengang-Automatik passen gut zueinander, es ergeben sich keine zu großen Drehzahlsprünge und die Gänge müssen auch nicht weit ausgedreht werden, um in der nächst höheren Stufe zügig weiterbeschleunigen zu können. Mercedes hat zur Drehzahlabenkung und damit zur Verbrauchsoptimierung eine sehr lange Gesamtübersetzung gewählt. Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang bei lediglich 1.800 1/min. Für ruhiges dahin gleiten 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. Die Neungang-Automatik die bei Mercedes in den Startlöchern steht, wäre eine gute Ergänzung für die neue S-Klasse gewesen.

## 1,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,9 Fahrstabilität

+ Die neue S-Klasse besitzt eine gute Fahrstabilität und lässt sich auch bei hohen Geschwindigkeiten sehr sicher fahren. Der Geradeauslauf ist hervorragend, selbst Seitenwind bringt die Oberklasse-Limousine nicht aus der Ruhe. Der serienmäßige Seitenwind-Assistent schwächt laut Mercedes die Störungen die sich durch Seitenwindböen auf den Geradeauslauf auswirken ab und unterstützt den Fahrer. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert die S-Klasse zwar leicht verzögert, was sich wenig dynamisch anfühlt, bleibt dabei aber immer sehr sicher beherrschbar. Das sichere aber wenig dynamische Fahrverhalten spiegelt sich auch beim ADAC Ausweichtest wieder. Beim Gegenlenken neigt die schwere Limousine zum Untersteuern, bevor das ESP effektiv und feinfühlig eingreift und den Mercedes wieder auf Kurs bringt. Den Ausweichtest meistert die S-Klasse dadurch sicher, die maximalen Durchfahrsgeschwindigkeiten fallen aber nicht besonders hoch aus. Bei schneller Kurvenfahrt liegt der Grenzbereich zwar nicht besonders hoch, er kündigt sich aber früh und gut beherrschbar an, Lastwechselreaktionen sind der Limousine nahezu fremd. Die Traktion des Hecktrieblers ist insgesamt gut bis zufriedenstellend. Bei einem durchdrehenden Antriebsrad greift die Traktionskontrolle früh und effizient ein.



**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.**

### 1,9 Lenkung\*

+ Die neue S-Klasse ist serienmäßig mit einer elektromechanischen Direktlenkung ausgestattet. Sie spricht um die Mittellage recht spontan an und zeigt bei kleinen Lenkwinkeln eine gute Rückmeldung. Fährt man allerdings mit höheren Geschwindigkeiten kann das Lenkgefühl nicht ganz überzeugen, man vermisst einen etwas besseren Fahrbahnkontakt. Wählt man den Sport-Modus, verbessert sich das Lenkgefühl geringfügig. Die Präzision beim Einlenken geht in Ordnung. Die Direktlenkung ist beim Rangieren sehr direkt ausgelegt - um von Anschlag zu Anschlag zu lenken, sind nur knapp über zwei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt sehr gering aus. Überzeugen kann die S-Klasse auch beim Wendekreis. Ein Wendekreis von unter 12 m ist für ein über fünf Meter langes Fahrzeug ein guter Wert.

## 1,2 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der S 350 BlueTEC lediglich 34,2 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Michelin Primacy<sup>3</sup> 102W der Größe 245/55 R17). Das ist für ein Fahrzeug dieser Größe ein exzellenter Wert. Die Bremse lässt sich gut dosieren, durch die weiche Auslegung spricht sie aber leicht verzögert an. Die Spurtreue beim Bremsen in einer Kurve ist sehr gut.

## 1,2 SICHERHEIT

### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die neue Generation der S-Klasse setzt Maßstäbe bei der aktiven Sicherheit. Bis zu sechs Radarsensoren (jeweils drei Sensoren vorne und hinten), eine Stereokamera hinter dem Innenspiegel, 12 Ultraschall-Sensoren, vier Kameras und eine Wärmebildkamera sorgen für eine Rundum-Überwachung bei Tag und Nacht.

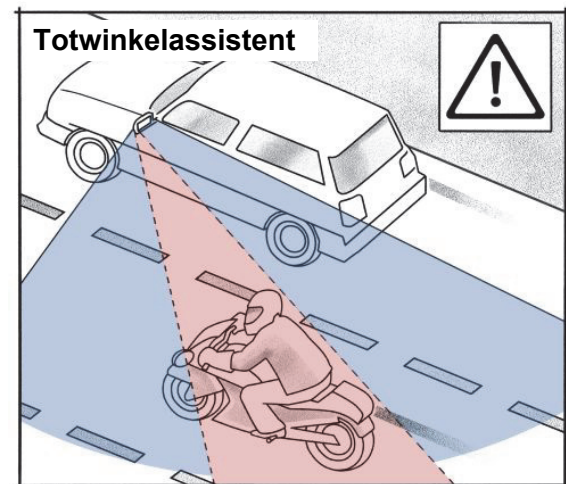
⊕ Schon die Serienausstattung der Mercedes S-Klasse bietet ein umfassendes Schutzpaket, welches den Fahrer in einer Gefahrensituation unterstützt bzw. schon vorab den Fahrer informiert, um gefährliche Situationen erst gar nicht entstehen zu lassen. Neben dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm finden man einen vorausschauenden adaptiven Bremsassistenten an Bord. Über einen Radarsensor hinter dem Kühlergrill wird bei einem drohenden Auffahrunfall eine optische und akustische Warnmeldung ausgegeben (COLLISION PREVENTION ASSIST). Steigt der Fahrer dann auf die Bremse, bremst dabei aber zu schwach, berechnet das System automatisch den optimalen Bremsdruck, um eine Kollision zu vermeiden. Ebenfalls Serie ist die Verkehrszeichenerkennung. Über eine Kamera und das Kartenmaterial des Navigationssystems werden Geschwindigkeitslimits inklusive Zusatzschilder (z.B. bei Nässe) oder Überholverbote erkannt und dem Fahrer im Kombidisplay angezeigt. Einzigartig ist die zusätzliche Erkennung von Einfahrverboten. Mercedes bietet als erster Hersteller eine Funktion an, welche die Gefahr verringert, als "Geisterfahrer" unterwegs zu sein. Erkennt das System ein Einfahrverbot, wird der Fahrer akustisch und optisch gewarnt. Der Müdigkeitswarner "Attention Assist" (Serie) 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. Neu ist die zusätzliche Anzeige des aktuellen Aufmerksamkeitslevels und der Fahrdauer. 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.

#### Einschlafwarner



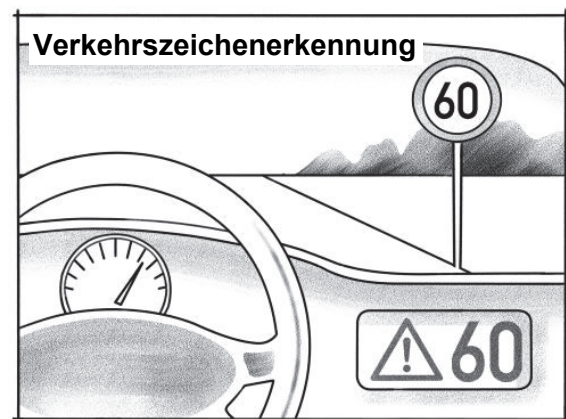
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

#### Totwinkelassistent



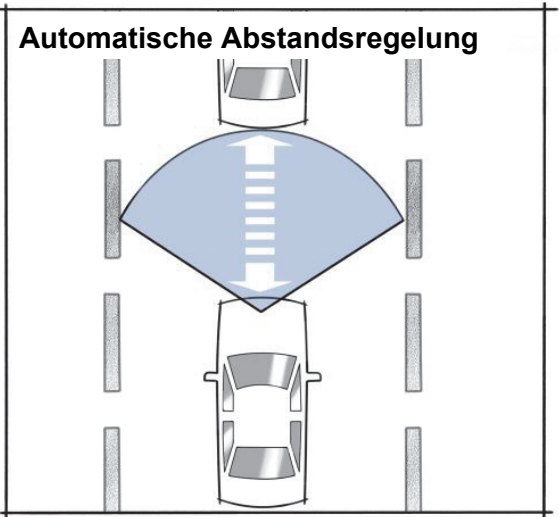
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

#### Verkehrszeichenerkennung



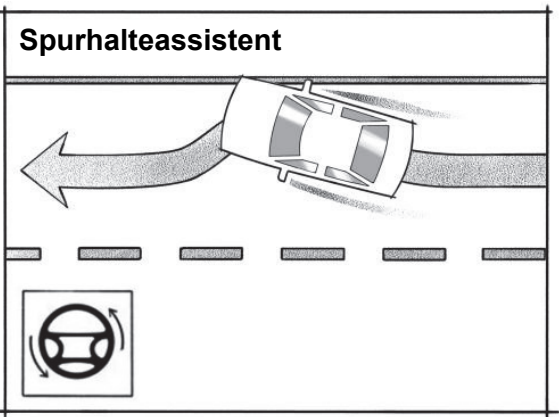
Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

Um die Gefahr eines Schleuderunfalls im Falle einer Reifenpanne zu verringern, gibt es gegen Aufpreis Reifen mit Notlauf Eigenschaften (Run-Flat). Serienmäßig ist die S-Klasse bereits mit Voll-LED-Scheinwerfer ausgestattet. Zusätzlich kann man gegen Aufpreis das empfehlenswerte "LED Intelligent Light System" erhältlich, welches zusätzlich dynamisches Kurven- und Abbiegelicht, eine variable Lichtverteilung und einen adaptiven Fernlichtassistenten beinhaltet. Das LED 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, um die Gefahrenbremsung anzuzeigen. Als bisher einziger Hersteller bietet Mercedes optional einen erweiterten Notbremsassistenten mit einer Querverkehr-Erkennung (Kreuzungsassistent) an. Möglich macht das die neue Stereo-Kamera, die hinter dem Innenspiegel angebracht ist und ähnlich wie ein menschliches Auge dreidimensional "sehen" kann. Damit lassen sich eine Reihe weiterer Funktionen implementieren. So erkennt das System nun auch Fußgänger und leitet im Ernstfall selbstständig eine Bremsung ein bzw. warnt den Fahrer akustisch und optisch vor einem möglichen Unfall. Die Stereokamera ist in Verbindung mit dem Radarsystem im Fahrerassistenz-Paket Plus erhältlich, welches neben ACC (DISTRONIC PLUS) mit Notbremsystem auch einen Totwinkel- und Spurhalteassistenten beinhaltet. Das Notbremsystem (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 Notbremsystem 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). Der BAS Plus reagiert dabei jetzt auch auf Querverkehr. 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). Ist das Distronic Plus aktiviert, wird das Fahrzeug mittels leichten Lenkkorrekturen in der Fahrbahnmitte gehalten, eine deutliche Entlastung für den Fahrer, vor allem wenn man im Kolonnenverkehr unterwegs ist (Lenk-Assistent mit Stop&Go Pilot). 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, bzw. der Spurhalteassistent aktiviert, um einen Zusammenstoß zu vermeiden.



**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.



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



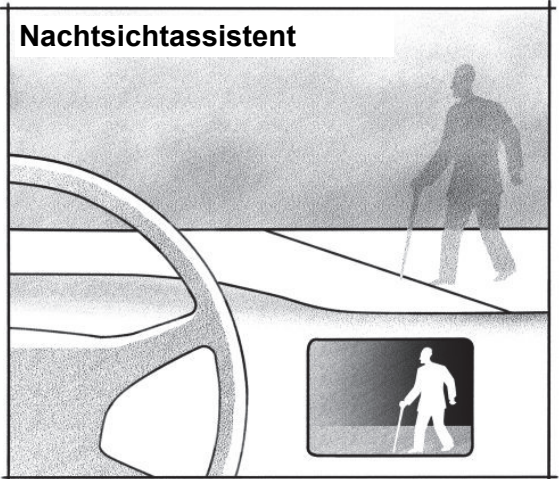
Einen nochmals deutlichen Sicherheitsgewinn bei Nacht bietet der Nachtsicht-Assistent Plus, welcher bei Dunkelheit dank zusätzlicher Wärmebildkamera Fußgänger und Tiere vor dem Fahrzeug erkennt, bei Gefahr automatisch die Tachoanzeige auf ein Nachtsichtbild inklusive Markierung der Gefahrenquelle umstellt und erkannte Fußgänger mittels Spotlight Funktion automatisch anblinkt.

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

## 1,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Für die neue S-Klasse liegt zwar kein ADAC Crashtestergebnis vor, es kann aber von einem sehr guten Crashverhalten ausgegangen werden. Dafür sorgen ein ganzes Bataillon an Sicherheitsfunktionen und Airbags: Frontairbags sowie durchgehende Kopfairbags und Seitenairbags vorne wie hinten sind immer an Bord. Wählt man das "PRE-SAFE Paket Fond", sind zusätzliche Airbags in die Gurte der äußeren Fondinsassen integriert. Die Beltpads bestehen aus einem aufblasbaren Gurtband, welche sich im Falle eines Crashes auf die dreifache Breite aufblasen. Durch die großflächige Verteilung der Aufprallkräfte sollen die Belastungen im Rippenbereich und dadurch das Verletzungsrisiko deutlich gesenkt werden. Praktische Erfahrungen zur Wirkweise des Systems liegen zurzeit aber nicht vor. Wählt man den Executive Sitz (Liegesitze) hinten rechts, ist dieser mit einem Cushionbag ausgestattet, der in der Sitzfläche integriert ist. Damit wird die Gefahr eines Durchrutschens unter dem Gurt verhindert (Submarining), wenn sich der Sitz bei einem Crash in Liegestellung befindet. Neben den aus anderen Mercedes-Modellen bekannten PRE-SAFE-Funktionen wie das Auslösen der reversiblen Gurtstraffer, Schließen der Scheiben und Positionieren des Beifahrersitzes bei einem drohenden Unfall, ist die S-Klasse mit weiteren Funktionen ausgestattet. Das PRE-SAFE PLUS erkennt über einen Radarsensor in der hinteren Stoßstange einen drohenden Heckaufprall und bremst das Fahrzeug fest, was die Belastung der Insassen bei einem Aufprall verringert und die Gefahr eines Folgeaufpralls mindert. Der neuartige PRE-SAFE Impuls soll die Belastungen der vorderen Insassen weiter verringern. Erst wird der Gurt über die reversiblen Gurtstraffer fest angezogen und der Insasse in die Sitz gedrückt. Zum Zeitpunkt der höchsten Aufprallbelastung wird der zusätzlich gewonnene Gurtweg wieder kontrolliert freigegeben und dadurch zusätzlich Energie abgebaut. Nach einem Unfall greifen dann sofort die POST-SAFE-Funktionen. Diese beinhalten die automatische Aktivierung der Warnblinkanlage, Aktivierung der Innenraumbeleuchtung, Öffnen der Zentralverriegelung und Fensterscheiben (Rauchabzug von ausgelösten Airbagsystemen), Anheben der elektrisch verstellbaren Lenksäule und aktivieren des Mercedes Notrufsystem. Der automatische Notruf (E-Call) alarmiert die Rettungskräfte, übermittelt den Standort des Fahrzeug und stellt eine Sprechverbindung zu den Insassen her. Um den Rettungsvorgang zu beschleunigen findet man in der Windschutzscheibe und im Tankdeckel einen QR-Code der die Rettungskräfte direkt zur Rettungskarte des Fahrzeugs leitet. Wählt man das PRE-SAFE Paket im Fond (optional), fahren die Gurtschlösser beim Einsteigen ein Stück heraus, erleichtern den Anschnallvorgang und verringern durch das Zurückfahren die Gurtlose. Zusätzlich sind die Gurtschlösser beleuchtet und dadurch besser aufzufinden. Für alle Insassen gibt es Anschnallerinnerer. Die Kopfstützen vorne lassen sich auch für große Personen (bis 1,85 m) weit genug herausstellen, um für einen guten Schutz bei einem Heckaufprall zu sorgen.

⊖ Hinten sind die Kopfstützen zu kurz. Nur Personen bis 1,75 m erhalten hier im Falle eines Heckaufpralls genügend Schutz.



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



## 1,9 Kindersicherheit

Auf der Rückbank sind nur die beiden äußeren Plätze für Kindersitze geeignet; der Mittelsitz kann dagegen nur schlecht genutzt werden, weil der Sitzwulst in der Mitte stört und die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen. Um auch auf dem Beifahrersitz Kindersitze montieren zu dürfen, muss der Beifahrersitz mit einem Transponder ausgestattet sein, der unverständlicherweise Aufpreis kostet. Dann sind aber trotzdem nur spezielle Mercedes-Kindersitze auf dem Beifahrersitz erlaubt, universelle Kindersitze dürfen hier nicht befestigt werden.

⊕ Für die beiden äußeren Plätze auf der Rückbank stehen Isofix-Befestigungen und Ankerhaken zur Verfügung. Aber auch mit den normalen Gurten lassen sich Kindersitze einfach befestigen. Die Gurte sind lang, die Gurtanlenkpunkte liegen weit genug auseinander und die Gurtschlösser sind kurz genug - so lassen sich unterschiedlichste Kindersitze aller Altersgruppen lagestabil befestigen. Alle Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz, um Verletzungen zu vermeiden.

## 2,0 Fußgängerschutz

⊕ Für die S-Klasse liegt kein Crashtestergebnis für den Fußgängerschutz vor. Das Fahrzeug ist serienmäßig mit einem aktiven Fußgängerschutzsystem ausgestattet. Dabei wird bei einem Aufprall mit einem Fußgänger automatisch die Motorhaube leicht aufgestellt und somit der Abstand zwischen Haube und harter Motorbauteile vergrößert. Aufgrund des Schutzsystems und der weitgehend entschärften Stoßstangenbereiche sollte die S-Klasse einen guten Fußgängerschutz aufweisen.

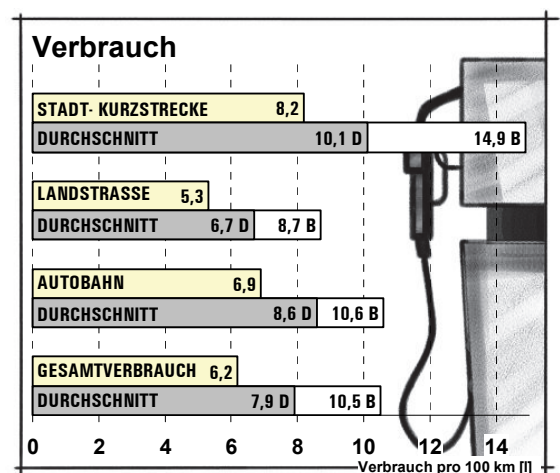
## 1,9 UMWELT/ECOTEST

### 2,4 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

⊕ Der im ADAC EcoTest ermittelte Verbrauch des S 350 BlueTEC fällt mit 6,2 l/100 km niedrig aus. Mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 199 g/km erhält die S-Klasse gute 36 Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest. Vor allem auf der Autobahn und auf der Landstraße fällt der Verbrauch mit 6,9 l/100 km bzw. 5,3 l/100 km nicht zu hoch aus. Einzig in der Stadt zeigt sich die schwere S-Klasse nicht besonders sparsam (8,2 l/100 km).

### 1,3 Schadstoffe

⊕ Dank moderner Abgas-Nachbehandlung inklusive Harnstoffeinspritzung (AdBlue) erfüllt der S 350 BlueTEC bereits die Abgasnorm Euro6 und kann mit einem guten Ergebnis bei den Schadstoffen punkten. Vor allem der problematische Ausstoß von Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) wird durch die Euro6-Abgasnachbehandlung auf ein Minimum reduziert. Die Reduktion des NO<sub>x</sub>-Ausstoßes funktioniert insgesamt gut, einzig im anspruchsvollen Autobahnzyklus steigen die Werte etwas stärker an. In der Summe reicht es für 47 Punkte im Schadstoffkapitel. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten erhält der Mercedes S 350 BlueTEC mit 83 Punkten klar vier Sterne im ADAC EcoTest.



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

---

## 3,7 AUTOKOSTEN

---

### 1,6 Betriebskosten\*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch an Dieselpartikelfilter recht niedrig ausfällt, erreicht das Fahrzeug bei den Betriebskosten eine gute Bewertung.

---

### 4,3 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. Niedrige Kosten für Reifenersatz bei Verwendung der Seriengröße. 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.

---

### 3,9 Wertstabilität\*

Dem ganz neu auf dem Markt erhältlichen Mercedes S 350 BlueTEC kann zwar nur ein geradeso akzeptabler Restwertverlauf prognostiziert werden, im Vergleich zu anderen Oberklasse-Modellen fällt der Wertverlust aber trotzdem noch moderat aus.

---

### 4,8 Kosten für Anschaffung\*

⊖ Der S 350 BlueTEC bildet zur Markteinführung die Basismotorisierung und ist daher zurzeit die günstigste Variante, S-Klasse zu fahren. Von günstig kann man bei einem Grundpreis von 79.790 Euro allerdings nicht sprechen. Im Vergleich zu den direkten Konkurrenten zeigt er sich rund 4.000 Euro teurer, immerhin fällt die Serienausstattung ein Stück umfangreicher aus. Für ein Navigationssystem muss man ebenso wenig Aufpreis zahlen wie für das Luftfahrwerk oder LED-Scheinwerfer. Trotzdem gibt es auch Ausstattungen, die man eigentlich in einem Oberklasse-Modell als Standard erwarten würde. Für eine Lederausstattung (Serie sind Stoffsitze) muss man ebenso Extra bezahlen, wie für eine Einparkhilfe oder einen Transponder zur Beifahrerairbag-Deaktivierung. Sehr empfehlenswerte Extras sind vor allem das LED Intelligent Light System (1.773 €) sowie das Fahrerassistenz-Paket Plus (2.678 €).

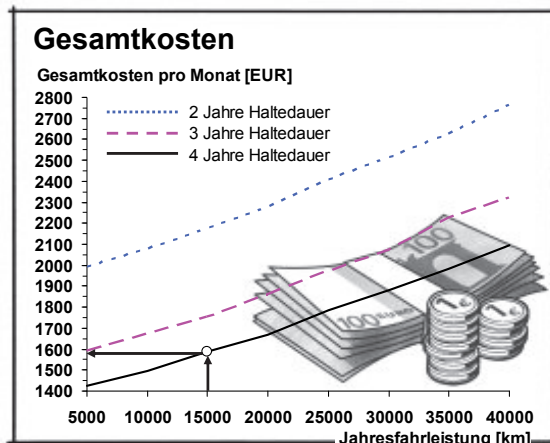
---

### 3,7 Fixkosten\*

Die jährlichen Fixkosten fallen noch akzeptabel aus. Die KFZ-Steuer fällt mit 357 Euro zwar nicht zu hoch, doch vor allem die sehr ungünstigen Versicherungsklassen in der Teil- und Vollkaskoversicherung (TK: 30; VK: 29) lassen die Fixkosten ansteigen. Die Einstufung in der Haftpflicht fällt dagegen akzeptabel aus (KH: 20).

## Monatliche Gesamtkosten\*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten beinhalten auch den absoluten Wertverlust, der für die S-Klasse aufgrund des hohen Anschaffungspreis sehr hoch ausfällt. Aber auch die hohen Werkstattkosten sowie die nicht besonders niedrigen Fixkosten schlagen negativ zu Buche. Einzig die niedrigen Betriebskosten können ein noch schlechteres Ergebnis verhindern.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1586 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	S 400 HYBRID 7G-TRONIC PLUS	S 500 7G-TRONIC PLUS	S 350 BlueTEC 7G-TRONIC PLUS	S 63 AMG SPEEDSHIFT MCT
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3498	8/4663	6/2987	8/5461
Leistung [kW (PS)]	225 (306)	335 (455)	190 (258)	430 (585)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	370/3500	700/1800	620/1600	900/2250
0-100 km/h[s]	6,8	4,8	6,8	4,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,3 S	8,6 S	5,5 D	10,1 SP
CO2 [g/km]	147	199	146	237
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/29/30	21/29/30	20/29/30	20/32/33
Steuer pro Jahr [Euro]	144	272	357	364
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1639	2063	1586	2880
Preis [Euro]	85.204	104.601	79.790	149.881

### 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  
E = Strom

## DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2987 ccm
Leistung	190 kW (258 PS)
bei	3600 U/min
Maximales Drehmoment	620 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/55R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>245/55R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,7/11,9 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>3,9 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>34,2 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,2 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,2/5,3/6,9 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	146 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	<b>199 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>63,9 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	5116/1899/1496 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2140 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>2040 kg/615 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>440 l/440 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2100 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	<b>1125 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre
ADAC-Testwerte <b>fett</b>	

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>125 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>120 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>193 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>1.148 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>1.586 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/29/30
Grundpreis	79.790 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 2013 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 01.03.2013 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 CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-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 Plus)	2.678 Euro°
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Intelligent Light)	1.773 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kollisionswarnung (ohne ACC)	Serie
Kurvenlicht (Intelligent Light)	1.773 Euro°
LED-Abblendlicht	Serie
Luftfederung	Serie
Parkhilfe, elektronisch (Park-Paket)	1.345 Euro°
PRE-SAFE	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (FAS-Paket Plus)	2.678 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (FAS-Paket Plus)	1.773 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (+ Außenspiegel links)	369 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Nachtsicht-Assistent	2.618 Euro°
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich

### AUSSEN

Anhängerkupplung/-stabilisierung (ESP)	1.357 Euro
Lackierung Metallic	1.178 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.666 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

1,6

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

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