



## Mercedes S 300 BlueTEC HYBRID 7G-TRONIC PLUS

Viertürige Stufenhecklimousine der Oberklasse (170 kW / 231 PS)

Neben den klassischen Benzin- und Dieselmotorisierungen bietet Mercedes die S-Klasse auch mit Hybridantrieben an. Die kleinste Hybrideinheit besteht aus einem 2,2-l-Vierzylinder-Dieselmotor mit einer Maximalleistung von 204 PS und einem Elektromotor mit 27 PS. Das System harmoniert gut mit dem Siebengang-Automatikgetriebe, wenn auch die Schaltvorgänge etwas schneller gehen dürften. Der 2,1 Tonnen schwere Mercedes kann mit dem Hybridantrieb nicht nur bei den Fahrleistungen ein gutes Ergebnis einfahren. Die S-Klasse überzeugt auch im EcoTest: Sie erhält dank niedrigem Durchschnittsverbrauch von 5,1 Liter Diesel auf 100 Kilometer und dank sehr guter Abgasnachbehandlung (Euro6) volle fünf Sterne. Punkten kann die S-Klasse auch mit der tadellosen Verarbeitung, der sehr komfortablen Luftfederung und der richtungsweisenden Sicherheitsausstattung. Serienmäßig gibt es die Verkehrszeichenerkennung mit Geisterfahrerwarnung, das PRE-SAFE-System mit reversiblen Gurtstraffern und automatischer Schließung geöffneter Seitenscheiben, sowie LED-Scheinwerfer. Ordert man das Fahrerassistenz-Paket-Plus, erhält man eine Abstandsregelung mit aktivem Lenk-Assistenten, einen Totwinkel-Assistenten sowie ein Notbremssystem. Die zu weiten Teilen optional erhältliche Komfort- und Infotainmentausstattung ist ebenfalls sehr umfangreich und bedarf daher einer intensiven Eingewöhnung. Das Platzangebot ist vorn wie hinten großzügig bemessen, es fehlt aber aufgrund der nicht klappbaren Rücksitzlehnen an Variabilität. Jedoch ist der Mercedes S 300 BlueTEC HYBRID 7G-TRONIC PLUS nicht billig, der Grundpreis liegt bei 80.920 Euro. **Karosserievarianten:** Langversion.

**Konkurrenten:** u. a.: Audi A8 2.0 TFSI hybrid quattro tiptronic, BMW ActiveHybrid 7, Porsche Panamera S E-Hybrid Tiptronic S (alles Benzin-Hybride).

**+** sparsames Antriebskonzept, sehr gutes LED-Lichtsystem, richtungweisende Sicherheitsausstattung, kräftige Bremse

**-** kein Anhängerbetrieb möglich, nach hinten unübersichtliche Karosserie, kleiner Kofferraum, teuer in der Anschaffung



### ADAC-URTEIL

1,6 AUTOTEST

3,4 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,5 Familie

4,3 Stadtverkehr

2,7 Senioren

1,4 Langstrecke

3,5 Transport

2,5 Fahrspaß

2,5 Preis/Leistung

Stand: August 2014  
Text: Martin Brand

## Verarbeitung

- +** Die S-Klasse überzeugt mit einer hervorragenden Verarbeitung. Die Karosserie zeigt sich sauber gefertigt, die Anbauteile sind sauber eingepasst, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig gering und die Türen fallen satt ins Schloss. Die Türausschnitte hat Mercedes vorbildlich abgedichtet. Es kann kaum Schmutz von außen eindringen, zudem sind die lackierten Türschweller durch Schutzleisten vor Kratzern geschützt. Im Innenraum 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 einer Luxus-Limousine mit einem Grundpreis von über 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 somit sowohl das Geräuschniveau im Innenraum als auch den Kraftstoffverbrauch. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung integriert, den Tankdeckel kann man einfach abschrauben. Der Kraftstoffeinfüllstutzen besitzt einen Fehlbetankungsschutz - versehentliches Betanken mit Benzin anstatt Diesel wird somit verhindert. Neben dem Kraftstoffeinfüllstutzen befindet sich der AdBlue-Einfüllstutzen des Abgasnachbehandlungssystems.
- Sowohl die Fahrzeugflanken als auch die Front- und Heckschürze sind nur mit schmalen Chromleisten versehen, die keine Schutzwirkung bei leichten Remplern oder unvorsichtig geöffneten Türen bieten.

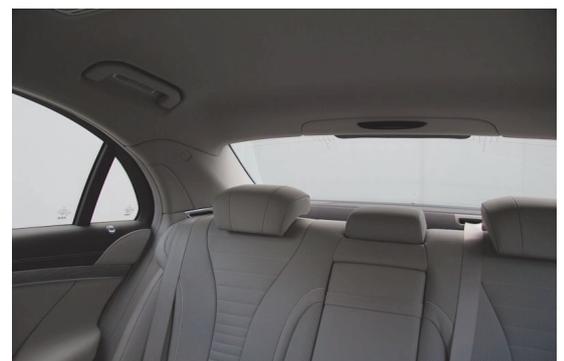
## Alltagstauglichkeit

Die Stadttauglichkeit der Mercedes S-Klasse ist aufgrund der Abmessungen stark eingeschränkt. Insgesamt ist die Alltagstauglichkeit aber dank der großen Reichweite sowie vier vollwertiger Sitze gut, der schmale Mittelsitz eignet sich aber nur für Kurzstrecken.

- +** Mit einer Tankfüllung (70 l) lassen sich auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten bis rund 1.370 Kilometer realisieren. Die maximale Zuladung fällt mit 620 kg großzügig aus. Auf dem Dach dürfen Lasten bis zu 100 kg transportiert werden.
- Serienmäßig findet man nur ein Reifenreparaturset im Kofferraum vor, das sich bei größeren Reifenschäden als unwirksam erweisen kann. Gegen Aufpreis gibt es Reifen mit Notlaufeigenschaften (nicht am Testwagen). Diese erlauben eine Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstatt. Einen Wagenheber und Bordwerkzeug sucht man im Fahrzeug vergebens (im Zubehör erhältlich). Beim S 300 BlueTEC HYBRID 7G-TRONIC PLUS sind keine Anhängelasten bzw. auch keine Stützlast zulässig.

## Sicht

Die große Karosserie ist insgesamt nicht sehr übersichtlich. Das Heck hat man beim Rückwärtsfahren kaum im Blick und auch niedrige 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 schränken die Sicht stärker ein.



**Breitere Dachsäulen und nicht voll versenkbare Kopfstützen führen zu einer schlechten Sicht nach schräg hinten.**

Die hinteren Kopfstützen können vom Fahrerplatz aus per Knopfdruck herabgelassen werden, sind aber nicht vollständig versenkbar und behindern den Blick nach hinten. Somit erhält die S-Klasse eine gradeso akzeptable Bewertung bei der Rundumsichtmessung.

⊕ Die lange Front kann erstaunlich gut abgeschätzt werden, da die Motorhaubenkante (inkl. dem Stern) noch gut im Blickfeld des Fahrers liegt. Zudem werden auch niedrige Hindernisse vor dem Fahrzeug gut erkannt. In den recht großen Außenspiegeln erhält man ein gutes Bild des rückwärtigen Verkehrs. Beide Außenspiegel besitzen einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Gegen Aufpreis blendet neben dem Innenspiegel auch der linke Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab. Das Mercedes aber selbst in der Luxusklasse nicht beide Außenspiegel automatisch abblendend gestaltet, ist unverständlich. Das optionale Park-Paket beinhaltet neben Einparksensoren vorn und hinten auch einen automatischen Einparkassistenten sowie eine Rückfahrkamera. Darüber hinaus kann ein 360°-Kamerasystem 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 effektiver 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, die 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.



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

2,4

## Ein-/Ausstieg

Vorn steigt man in der S-Klasse gut bis zufriedenstellend ein. Vor allem der schmale und in günstiger Höhe liegende Schweller und der geringe Abstand zwischen Schweller und Sitz erleichtern den Zustieg.

Nicht ideal sind 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 bzw. die Lehnenwange aus.

**+** Die S-Klasse ist serienmäßig mit einer Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung ausgestattet. Optional ist das Servoschließen für die Türen und die Heckklappe erhältlich. Dann werden die Türen nach dem ersten Einrasten sanft und leise vollständig geschlossen. Gegen Aufpreis ist auch das KEYLESS-GO Paket erhältlich, dann kann der Schlüssel zum Ent- und Verriegeln in der Tasche bleiben. Im Paket enthalten sind auch das Servoschließen des Heckdeckels sowie beleuchtete Griffmulden. Die Türen besitzen eine stufenlose Türarretierung, allerdings wirkt diese an Steigungen nicht immer zuverlässig. Die Türen fallen zwar nicht zu, bleiben aber nicht immer zuverlässig in der geöffneten Position. Beim Aussteigen helfen Haltegriffe am Dachhimmel über jeder Tür. Nach dem Ab- und Aufsperren des Fahrzeugs wird das Umfeld beleuchtet - die Dauer kann eingestellt werden.

### 4,3 Kofferraum-Volumen\*

**-** In diesem Kapitel schneidet der Mercedes nur ausreichend ab. Beim S 300 BlueTEC HYBRID ist ein größerer SCR-Behälter verbaut, der das Kofferraum-Volumen um etwa 20 l reduziert. Zudem schränkt die Hochvoltbatterie das Volumen etwas ein. Insgesamt passen bis zu 395 Liter in das Abteil - der Kofferraum lässt sich auch nicht erweitern. Das entspricht sechs handelsüblicher Getränkeboxen.



### 2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

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

**Aufgrund eines größeren Additiv-Tanks für den SCR-Katalysator und der verbauten Hybridkomponenten wie z.B. Batterie fällt der Kofferraum mit 395 l Volumen kleiner aus als bei Modellen mit konventionellen Motorvarianten (440 l).**

**+** Öffnet man die Kofferraumklappe (per Knopf oder Fernbedienung), schwingt sie selbstständig nach oben. Auch das Schließen der Klappe funktioniert mit geringem Kraftaufwand, hierfür gibt es eine Griffmulde. Gegen Aufpreis (KEYLESS-GO Paket) wird die Klappe elektrisch geschlossen und geöffnet (nicht im Testwagen). Das Ladeabteil zeigt sich gut beleuchtet.

### 4,6 Kofferraum-Variabilität

**+** Für kleine Gegenstände befinden sich links und rechts an den Seiten Netze, wenn auch im Rechten (lt. Bedienungsanleitung) der Verbandskasten untergebracht ist. Zudem findet man unter dem Kofferraumboden ein kleines Fach (30 l), das sich zum Verstauen kleinerer Gegenstände eignet. Für den Transport langer Gegenstände ist ein Skisack erhältlich (nicht im Testwagen).

**-** Die Kofferraum-Variabilität der S-Klasse kann nicht mal gegen Aufpreis verbessert werden, eine umklappbare Rückbank ist nicht erhältlich.

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 Motors fahren Sitz und Lenkrad dann automatisch in die vorher eingestellte Position. Der Motor wird durch Betätigen des Start-Knopfs gestartet, der Schlüssel wird dazu nicht benötigt. Den am Lenkrad angeordneten Automatikwählhebel kann man nach kurzer Zeit intuitiv bedienen, die Fahrstufen sind einfach einzulegen. Das große Kombiinstrument (hochauflösendes Farbdisplay) liegt gut im Sichtfeld des Fahrers und ist klar im Kontrast. Hier werden der Tacho und alle wichtigen Informationen für den Fahrbetrieb eingeblendet. Für den Tankinhalt und Motortemperatur gibt es keine Zeigerinstrumente mehr, der Tankinhalt wird in Prozent angezeigt. Kontrollleuchten und Warnsignale gibt es für die meisten Funktionen. Sind die Türen oder Klappen geöffnet, wird der Fahrer gewarnt. Gegen Aufpreis wird das Head-Up-Display (ca. 21 x 7 cm) in die Windschutzscheibe projiziert. Dort werden dem Fahrer u. a. die Geschwindigkeit, Tempolimits und Navigationsanweisungen angezeigt. Während der Fahrt wird der Fahrer durch eine Vielzahl an elektronischen Helferlein unterstützt. Der serienmäßige Regensensor regelt automatisch die Wischergeschwindigkeit und auch das Abblendlicht ist serienmäßig sensorgesteuert. Das Licht kann auch mittels Drehschalter im Armaturenbrett aktiviert werden. Ordert man das LED Intelligent Light System, wird auch das adaptive Fernlicht automatisch aktiviert und deaktiviert. Das Tempomat-Bedienelement ist als separater Hebel links unterhalb des Blinkerhebels angeordnet und recht einfach zu bedienen - die eingestellte Geschwindigkeit wird im Kombiinstrument angezeigt. Der Bedienhebel (inkl. ACC) ist aber nicht mehr ideal einsehbar - beim Vorgänger war der Schalter noch oberhalb des Blinkerhebels positioniert. Die wichtigsten Bedienelemente der serienmäßigen Zwei-Zonen-Klimaautomatik sind mittels Wipptasten in der Mittelkonsole angeordnet. Nicht ideal ist, dass die eingestellten Parameter im darüber liegenden Display und nicht direkt bei den Schaltern angezeigt werden. Für Detailsinstellungen muss man ins Klima-Menü wechseln, was vor allem während der Fahrt recht stark ablenkt. Die Heckscheibenheizung wird automatisch deaktiviert und die Frisch-/Umluftfunktion ist sensorgesteuert. 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 Innenraum sorgt. Alle elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf-/Abwärtsautomatik samt früh eingreifendem Einklemmschutz. Die Fensterheber funktionieren bei ausgeschalteter Zündung aber nur so lange, bis eine Türe geöffnet wird. Das Multimedia-Angebot in der S-Klasse ist schon in der Basisausführung sehr umfangreich. 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.



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

Alle Funktionen werden über den zentral angeordneten Dreh-Drück-Regler bedient, der sich dank Handballenaufgabe 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 Lautsprechern kann man in der S-Klasse weitere High-End-Soundsysteme mit bis zu 24 Lautsprechern ordern. Zudem gibt es optional 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 einstellen. Die Anzahl an Ablagen geht vorn wie hinten in Ordnung.

– Die Türgriffe sind bei voll geöffneten Türen kaum zu erreichen. Man muss sich weit aus dem Fahrzeug lehnen. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Anschnallen.

## 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 erweist sich im Klassenvergleich als großzügig, was für ein angenehmes subjektives Raumgefühl sorgt - nur die wuchtige Mittelkonsole stört etwas.

## 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 1,90 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 großzügig. Personen bis 1,90 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.

Die S-Klasse ist serienmäßig mit dem Luftfahrwerk AIRMATIC inklusive adaptiver Dämpferregelung ausgestattet. Die Dämpfer lassen sich im Comfort- und Sport-Modus betreiben. In Letzterem spricht die Federung etwas straffer an, wirklich sportlich lässt sich die S-Klasse jedoch nicht bewegen. Das neuartige vorausschauende Fahrwerksystem MAGIC BODY CONTROL, das über eine Stereokamera die Fahrbahnoberfläche vor dem Fahrzeug abscannt (ROAD SURFACE SCAN) und die Dämpfungseigenschaften jedes einzelnen Rades im Voraus entsprechend anpasst, ist für den S 300 BlueTEC HYBRID nicht erhältlich.

⊕ Die komfortabel abgestimmte Luftfederung federt bei langen Wellen sanft an, zeigt aber bei höheren Geschwindigkeiten eine leichte Nachschwingtendenz - was zu einem etwas schwammigen Fahrgefühl führt. Kurze Wellen absorbiert die Federung ebenfalls gut, diese können aber nicht vollkommen aus dem Innenraum ferngehalten werden. Kopfsteinpflaster und raue Fahrbahnbeläge dringen nur wenig zu den Insassen durch. Einzelhindernisse und Querfugen schluckt die Federung ebenfalls ordentlich, doch auch diese werden leicht im Innenraum wahrgenommen. Insgesamt kann ein sehr guter Langsamfahrkomfort attestiert werden. 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.

Neben den Standardsitzen gibt es für die S-Klasse ein umfangreiches Sitz-Komfort-Paket, das 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 Sitzflächen und -lehnen sind großzügig dimensioniert und können individuell eingestellt werden. Die Sitzwangen, Sitzflächen sowie Schulter- und Lendenbereiche sind variabel anpassbar. Die Aktiv-Multikonturfunktion drückt mit der entsprechenden Seitenwange 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. Zudem kann der Fahrer seinen linken Fuß ordentlich abstützen, wenn auch ein stabiles Trittbrett fehlt. Neben der 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, das neben einem beheizten Lenkrad sogar beheizbare Armauflagen vorn 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.

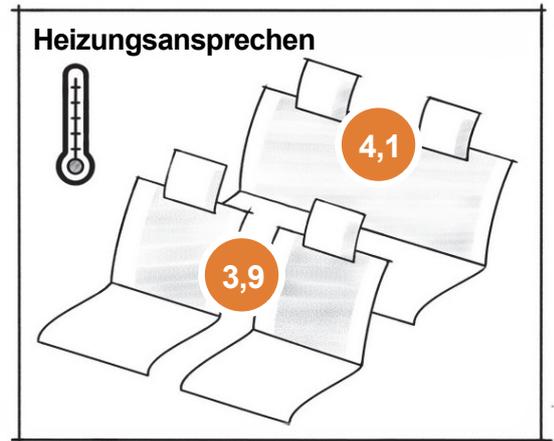
⊕ Für die S-Klasse kann gegen Aufpreis eine geräuschkämmende Verbundsicherheitsverglasung geordert werden, die das Geräuschniveau weiter senkt. Der damit ausgestattete Testwagen überzeugt mit einem extrem niedrigen Geräuschniveau.

Bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei lediglich 65,3 dB(A). Dank verkleidetem Unterboden und aufwändiger Geräuschdämmung stören weder Fahr- noch Motorgeräusche. Bei Geschwindigkeiten bis etwa 35 km/h ist eine rein elektrische Fahrt möglich, dann ist es sehr leise im Innenraum. Der Dieselmotor ist im Hintergrund wahrnehmbar, fällt im Innenraum aber nicht negativ auf - von außen ist er deutlich zu hören. Diese Geräuschkulisse passt nicht gänzlich zur Luxuslimousine. Windgeräusche sind bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche kaum wahrnehmbar.

## 2,1 Klimatisierung

Im Heizungstest schneidet der S 300 BlueTEC HYBRID 7G-TRONIC PLUS nur akzeptabel ab. Sowohl vorne als auch hinten dauert es lange, bis der Innenraum auf angenehme Temperatur erwärmt ist. Vorn werden die Fußbereiche schneller erwärmt, das entspricht dem Behaglichkeitsempfinden.

⊕ Die S-Klasse ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Dabei können Fahrer und Beifahrer alle Einstellungen (Temperatur/Gebläse) getrennt voneinander vornehmen. Neben der Einstellung der individuellen Temperatur- und Luftverteilung lassen sich auch die Fußraumtemperaturen sowie die Intensität des Automatikmodus (FOCUS, MEDIUM, DIFFUSE) separat einstellen. Gegen Aufpreis gibt es auch für die Fondpassagiere eine separat einstellbare Klimaautomatik (nicht im Testwagen). 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.



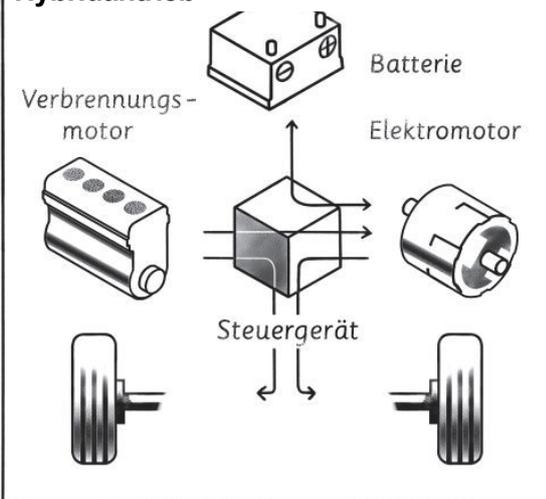
Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 1,9 MOTOR/ANTRIEB

### 2,5 Fahrleistungen\*

⊕ Der S 300 BlueTEC HYBRID 7G-TRONIC PLUS hat eine Systemleistung von 231 PS. Der 2,2-l-Dieselmotor leistet maximal 204 PS und wird von einem 27 PS starken Elektromotor unterstützt. Dank des hohen Drehmoments von 500 Nm kann die 2,1 Tonnen schwere S-Klasse ein gutes Ergebnis bei den Fahrleistungen einfahren. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) absolviert der Mercedes in 4,9 Sekunden. Der Elektromotor unterstützt beim Anfahren und Beschleunigen den Verbrennungsmotor und bei niedriger Leistungsabforderung ist bis zu einer Geschwindigkeit von ca. 35 km/h rein elektrisches Fahren möglich.

### Hybridantrieb



Hybrid-Antrieb bedeutet zwei Antriebsarten, die abwechselnd oder auch parallel verwendet werden können. Bisher in der Kombination Verbrennungs- und Elektromotor auf dem Markt.

### 1,7 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Vierzylinder-Diesels geht in Ordnung, möchte aber nicht gänzlich zur Luxuslimousine passen. Von außen ist das Aggregat deutlich zu hören.

Allerdings schafft es Mercedes dank aufwendiger Dämmung und Kapselung, dass man das Aggregat im Innenraum kaum wahrnimmt. Vibrationen sind im Innenraum nur wenig spürbar und auch akustisch zeigt er sich unaufdringlich. Im Schubbetrieb wird der Motor oft abgekoppelt, dadurch werden auch keine Vibrationen übertragen.

## 1,5 Schaltung

- + Der Fahrmodus des Siebengang-Automatikgetriebes (7G-TRONIC PLUS) lässt sich mittels Hebel direkt am Lenkrad einstellen. Alternativ zum automatischen Betrieb können die Schaltstufen auch mit Schaltpaddel am Lenkrad gewechselt werden. Fährt man mit geringer Last an, rollt das Fahrzeug sanft und rein elektrisch an. Bei höherer Last wird der Verbrenner zugeschaltet, dann geht aber oft ein Ruck durchs Fahrzeug. Bei ruhiger Fahrweise werden die Schaltstufen weich, aber nicht sehr schnell gewechselt. Bei plötzlicher Leistungsabforderung schaltet das Getriebe oft mehrere Gänge zurück, auch hier vergeht etwas Zeit. Im Schubbetrieb wird unterhalb von 140 km/h der Dieselmotor ausgeschaltet und vom Antriebsstrang abgekoppelt - dann segelt das Fahrzeug. Soll der Rückwärtsgang eingelegt werden, muss das Fahrzeug schon fast stehen, sonst geht das Getriebe in die Neutral-Stellung. Anfahren am Berg funktioniert dank der Holdfunktion problemlos. Drückt man die Bremse stärker durch, wird das Fahrzeug zeitlich unbegrenzt gehalten, bis man das Gaspedal betätigt. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei.
- Wird der Motor bei stehendem Fahrzeug abgeschaltet, geht die Automatik nicht in die P sondern in die N-Stellung. Betätigt der Fahrer nicht das Bremspedal, rollt das Fahrzeug an Steigungen weg - beim Öffnen der Tür wird dann die P-Stellung eingelegt.

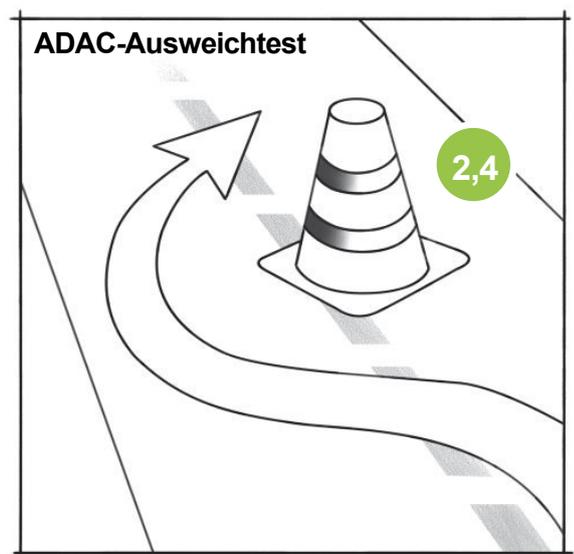
## 1,8 Getriebeabstufung

- + Die Siebengang-Automatik ist insgesamt gut abgestuft, es entstehen beim Schalten keine zu großen Drehzahlsprünge. Mercedes hat die Gesamtübersetzung lang gewählt. Bei 130 km/h dreht das Aggregat mit nur rund 2.050 1/min. Das ist für eine zurückhaltende Fahrweise optimal, möchte man aber kurz zwischen beschleunigen, vergeht etwas Zeit bis die Automatik einen geeigneten Gang gefunden hat.

## 1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,1 Fahrstabilität

- + Die 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 sicher beherrschbar. Das sichere aber wenig dynamische Fahrverhalten spiegelt sich auch im ADAC Ausweichtest wider. Der Mercedes begibt sich träge und mit einem leicht nachdrängenden Heck auf Ausweichkurs.



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.

Beim Gegenlenken neigt die schwere Limousine zum Untersteuern, bevor das ESP effektiv und feinfühlig eingreift und die Limousine wieder auf Kurs bringt. Den Ausweichtest meistert die S-Klasse dadurch sicher, die maximalen Durchfahrgeschwindigkeiten 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. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt die Limousine etwas mit dem Heck nach, bleibt aber gut beherrschbar. Die Traktion des Hecktrieblers ist insgesamt gut bis zufriedenstellend. Bei einem durchdrehenden Antriebsrad greift die Traktionskontrolle früh und effektiv ein.

## 1,9 Lenkung\*

⊕ Die S-Klasse ist serienmäßig mit einer Direktlenkung ausgestattet, die eine variable, vom Lenkwinkel abhängige Übersetzung besitzt. Sie spricht um die Mittellage recht spontan, es braucht aber etwas bis die Seitenführung an der Hinterachse vollständig aufgebaut ist. Dadurch sind bei schnellen, langgezogenen Kurven gelegentlich leichte Korrekturen notwendig. Der Fahrer erhält bei kleinen Lenkwinkeln eine gute Rückmeldung, bei höheren Geschwindigkeiten ist diese aufgrund der leichtgängigen Lenkung nicht perfekt. Im Sport-Modus verbessert sich das Lenkgefühl geringfügig, dann ist die Lenkung etwas schwergängiger. Die Lenkung 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.

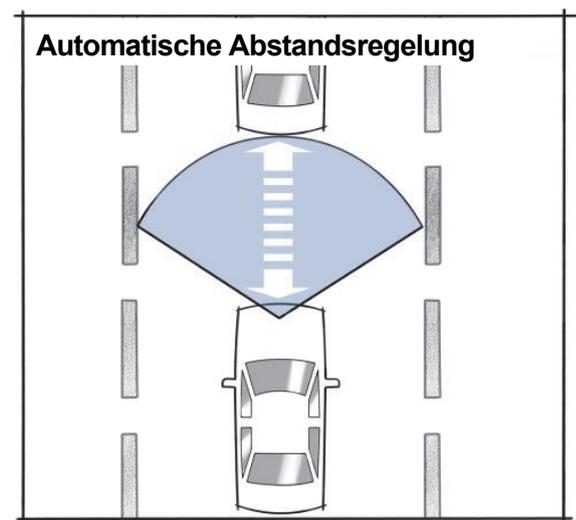
## 1,7 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der S 300 BlueTEC HYBRID 7G-TRONIC PLUS lediglich 35,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Michelin Pilot Sport 3, Größe: vorn 245/45 R19 101Y; hinten 275/40 R19 102Y). Das ist für ein Fahrzeug dieser Größe ein exzellenter Wert. Die Bremse spricht gut an und erweist sich als belastbar. Nimmt der Fahrer den Fuß vom Gaspedal, setzt die Rekuperation ein und das Fahrzeug wird leicht verzögert. Dann wird der Elektromotor als Generator betrieben und lädt mit der Bewegungsenergie die Hochvoltbatterie. Wird das Bremspedal nur leicht betätigt, fällt die Rekuperation etwas stärker aus. Drückt man es wie üblich durch, wird mechanisch gebremst. Das ist etwas gewöhnungsbedürftig, das Bremspedal lässt sich aber ordentlich dosieren. Die Spurtreue beim Bremsen in Kurven ist sehr gut.

## 1,3 SICHERHEIT

### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

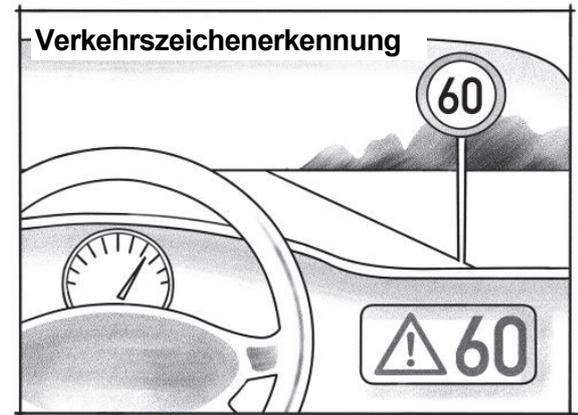
Die neue Generation der S-Klasse setzt Maßstäbe bei der aktiven Sicherheit. Bis zu sechs Radarsensoren (jeweils drei Sensoren vorne und hinten), eine Stereokamera hinter dem Innenspiegel, 12 Ultraschall-Sensoren, vier Kameras und eine Wärmebildkamera sorgen für eine Rundum-Überwachung bei Tag und Nacht.



**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.

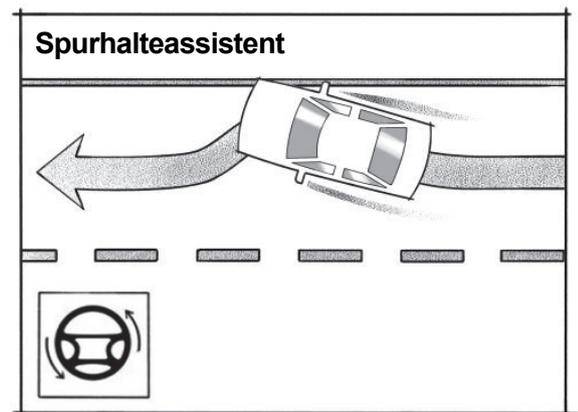
⊕ Schon die Serienausstattung der Mercedes S-Klasse bietet ein umfassendes Schutzpaket, das den Fahrer in einer Gefahrensituation unterstützt bzw. schon vorab den Fahrer warnt, um gefährliche Situationen erst gar nicht entstehen zu lassen. Neben dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm findet 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, bremsst 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, etc.), 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. Gegen Aufpreis ist ein Head-Up-Display erhältlich, das dem Fahrer wichtige Informationen (z.B. Geschwindigkeit) in der Windschutzscheibe anzeigt. Ein indirekt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord. Ab Werk hat die S-Klasse eine Direktlenkung mit variabler Übersetzung, die bei plötzlichen Ausweichmanövern ein Plus an Sicherheit bieten kann. Optional kann man auch ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ordern, das über Sensoren in den Reifen die genauen jeweiligen Luftdrücke ermittelt. 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 optional das empfehlenswerte "LED Intelligent Light System" erwerben, das 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



**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.



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



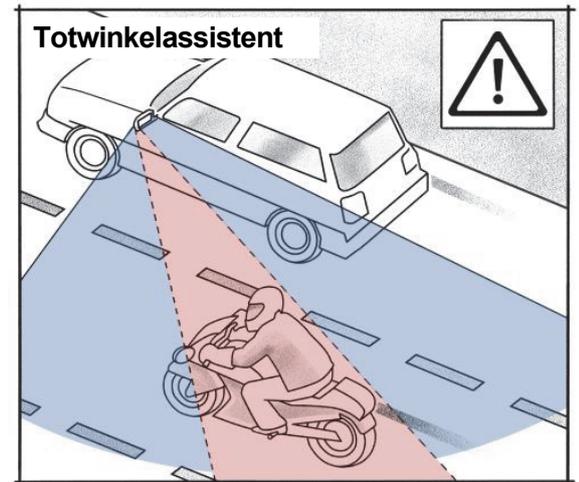
**Spurhalteassistent**  
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

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, das 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 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. Einen nochmals deutlichen Sicherheitsgewinn bei Nacht bietet der Nachtsicht-Assistent Plus, der 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. Rückleuchten in den Türverkleidungen warnen andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln, wenn die Türen offen sind. Der Blinker funktioniert auch bei aktivierter Warnblinkanlage, dadurch kann z. B. beim Abschleppen eine Richtungsänderung angezeigt werden.

⊖ 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.

## 1,1 Passive Sicherheit - Insassen

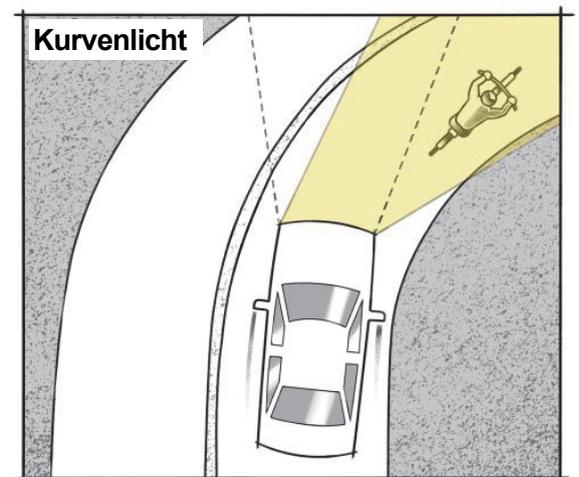
⊕ Für die neue S-Klasse liegt zwar kein ADAC Crashtestergebnis vor, es kann aber von einem sehr guten Crashverhalten ausgegangen werden. Dafür sorgen zahlreiche Sicherheitsfunktionen und Airbags: Frontairbags sowie durchgehende Kopfairbags und Seitenairbags vorn wie hinten sind immer an Bord. Wählt man das "PRE-SAFE Paket Fond", sind zusätzliche Airbags in den Gurten der äußeren Fondinsassen integriert.



**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.**



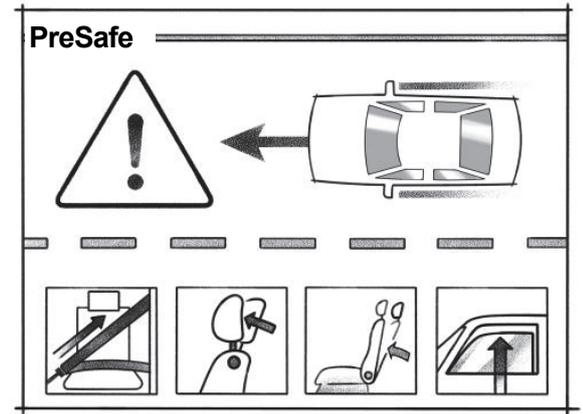
**Der Fahrer sieht auf einem Display im Cockpit das elektronisch aufgehellte Bild einer nach vorn blickenden Kamera.**



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

Die Beltbags bestehen aus einem aufblasbaren Gurtband, die 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 den 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 im Tankdeckel und an der gegenüberliegenden B-Säule 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 zu lose Gurte. Zusätzlich sind die Gurtschlösser beleuchtet und dadurch besser aufzufinden. Fahrer und Beifahrer werden optisch und akustisch ermahnt sich anzuschnallen. Der Status der hinten Sitzenden wird im Kombiinstrument angezeigt, schnallt sich jemand während der Fahrt ab, ertönt ein Warnsignal. Die Kopfstützen vorn lassen sich auch für große Personen (bis 1,85 m) weit genug herausziehen, um für einen guten Schutz bei einem Heckaufprall zu sorgen.

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



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

## 2,0 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. Kindersitze lassen sich aber auch mit den Gurten einfach und lagestabil 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 elektrischen Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz, um Verletzungen zu vermeiden.

- ➖ Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich auch von Kinderhänden leicht deaktivieren.

## 2,0 Fußgängerschutz

➕ Für die S-Klasse liegt kein Crasheergebnis 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.

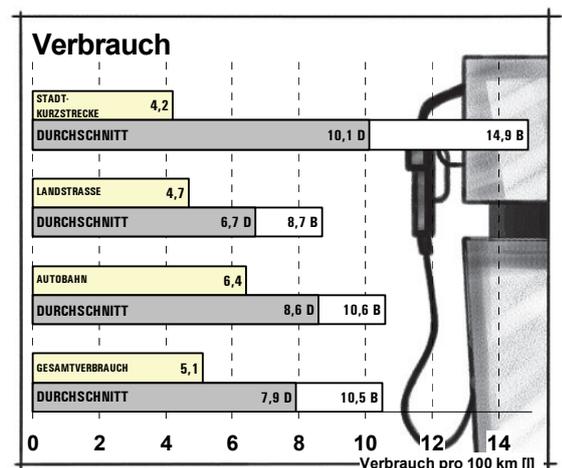
## 1,3 UMWELT/ECOTEST

### 1,5 Verbrauch/CO2\*

➕ Im ADAC EcoTest kann der S 300 BlueTEC HYBRID 7G-TRONIC PLUS überzeugen. Mit einer CO2-Bilanz von 164 g/km erhält der Mercedes sehr gute 45 Punkte im CO2-Kapitel des EcoTest. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,1 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Im Innerortsteil verbraucht die Limousine nur 4,2 l/100 km, im Außerortsteil 4,7 l/100 km und auf der Autobahn sind es 6,4 l/100 km.

### 1,1 Schadstoffe

➕ Dank moderner Abgas-Nachbehandlung inklusive Harnstoffeinspritzung (AdBlue) erfüllt der S 300 BlueTEC HYBRID 7G-TRONIC PLUS die Abgasnorm Euro6 und kann mit einem sehr guten Ergebnis bei den Schadstoffen punkten. Vor allem der Ausstoß von Stickoxiden (NOx) wird durch die Euro6-Abgasnachbehandlung auf ein Minimum reduziert. In der Summe reicht es für 49 Punkte im Schadstoffkapitel. Zusammen mit den CO2-Punkten erhält der Mercedes mit 94 Punkten volle fünf Sterne im ADAC EcoTest.



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

## 3,4 AUTOKOSTEN

### 0,8 Betriebskosten\*

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

---

## 2,9 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ Mercedes gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

---

## 3,5 Wertstabilität\*

Dem Mercedes S 300 BlueTEC HYBRID 7G-TRONIC PLUS kann ein geradeso akzeptabler Restwertverlauf prognostiziert werden.

---

## 5,0 Kosten für Anschaffung\*

⊖ Der S 300 BlueTEC HYBRID 7G-TRONIC PLUS besitzt einen Grundpreis von 80.920 Euro, das ist selbst für eine Limousine der Oberklasse teuer. Der Mercedes ist zwar serienmäßig mit einem Navigationssystem, einem Luftfahrwerk und LED-Scheinwerfern ausgestattet, 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 €).

---

## 3,4 Fixkosten\*

Die jährlichen Fixkosten fallen noch akzeptabel aus. Die KFZ-Steuer ist mit 249 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).

---

## 3,6 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.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	S 400 HYBRID 7G-TRONIC PLUS	S 500 7G- TRONIC PLUS	S 300 BlueTEC HYBRID 7G-TRONIC PLUS	S 350 BlueTEC 7G-TRONIC PLUS	S 500 PLUG-IN HYBRID lang 7G-TRONIC PLUS	S 600 lang 4MATIC 7G-TRONIC PLUS	S 63 AMG SPEEDSHIFT MCT	S 65 AMG lang SPEEDSHIFT PLUS
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3498	8/4663	4/2143	6/2987	6/2996	12/5980	8/5461	12/5980
Leistung [kW (PS)]	225 (306)	335 (455)	170 (231)	190 (258)	325 (442)	390 (530)	430 (585)	463 (630)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	370/3500	700/1800	500/1600	620/1600	650/n.b.	830/1900	900/2250	1000/2300
0-100 km/h[s]	6,8	4,8	7,6	6,8	5,2	4,6	4,4	4,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	240	250	250	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,3 S	8,6 S	4,4 D	5,5 D	2,8 S	11,1 SP	10,1 SP	11,9 SP
CO2 [g/km]	147	199	115	146	65	259	237	279
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/29/30	21/29/30	20/29/30	22/28/30	21/29/30	21/31/30	20/32/33	22/34/33
Steuer pro Jahr [Euro]	174	302	249	387	60	448	394	488
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1664	2089	1524	1611	1767	3011	2716	3974
Preis [Euro]	86.335	105.910	80.920	80.920	108.945	164.280	151.190	234.906

### 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  
E = Strom

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Hybrid	Schadstoffklasse Euro6
Leistung	170 kW (231 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	500 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/55R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>245/45R19Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,9/11,8 m
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>4,9 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>35,5 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>4,2/4,7/6,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	115 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>164 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>65,3 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	5116/1899/1496 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2135 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>2095 kg/620 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>395 l/395 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	<b>1370 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre
ADAC-Testwerte <b>fett</b>	

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>101 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>98 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>184 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>1.141 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>1.524 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/29/30
Grundpreis	80.920 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 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 (LED Intelligent Light)	1.773 Euro <sup>o</sup>
Abstandsregelung, elektronisch (FAS-Paket Plus)	2.678 Euro <sup>o</sup>
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (LED Intelligent Light)	1.773 Euro <sup>o</sup>
Head-Up-Display	1.392 Euro <sup>o</sup>
Kollisionswarnung (ohne ACC)	Serie
Kurvenlicht (LED Intelligent Light)	1.773 Euro <sup>o</sup>
LED-Abblendlicht	Serie
Luftfederung	Serie
Parkhilfe, elektronisch (Park-Paket)	1.345 Euro <sup>o</sup>
PRE-SAFE	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (FAS-Paket Plus)	2.678 Euro <sup>o</sup>
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (FAS-Paket Plus)	1.773 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

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

### AUSSEN

Anhängerkupplung/-stabilisierung (ESP)	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	ab 1.178 <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach (Panorama)	1.726 Euro

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

1,6

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