



Mercedes CLS 400 d Coupé AMG Line 4MATIC 9G-TRONIC

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse
(250 kW / 340 PS)

Mercedes hat 2004 die Klasse der sogenannten viertürigen Coupés mit dem ersten CLS begründet. 14 Jahre später bringen die Schwaben die dritte Generation der eleganten Limousine auf den Markt, die wie die Vorgänger auf der nutzwertigeren E-Klasse basiert. Eine Kombivariante wie bei der zweiten Generation wird es allerdings nicht mehr geben, sie hat bei den Kunden keinen sonderlich großen Anklang gefunden.

Die flach abfallende Dachlinie wirkt sich natürlich auf das Raumangebot im Fond aus, bereits 1,75 m große Insassen kommen dem Dachhimmel recht nahe. Auch die Rundumsicht fällt wegen der kleinen Fensterflächen bescheiden aus - in beiden Fällen folgt die Funktionalität dem Design. Abgesehen davon trumpft der CLS mit den bekannten Mercedes-Tugenden auf: Der Fahrkomfort ist auch dank der optionalen Luftfederung des Testwagens über jeden Zweifel erhaben, Verarbeitung und Materialwahl des Interieurs sind von erster Güte und die Sicherheitsausstattung stellt den aktuellen Stand der Technik dar. Ein echtes Highlight ist der neuentwickelte Dieselmotor. Mit dem Selbstzünder kehren die Stuttgarter zum Sechszylinder-Reihenmotor zurück, was sich als kluge Entscheidung herausstellt. In der derzeit stärksten Ausbaustufe 400 d leistet der Motor üppige 340 PS und entwickelt gewaltige 700 Nm, die Fahrleistungen sind dementsprechend souverän. Der Verbrauch fällt mit ermittelten 6,8 l/100 km nicht allzu hoch aus, die Emissionen befinden sich auf niedrigem Niveau. Mit einem Grundpreis von rund 75.000 Euro ist der neue CLS 400 d 4Matic ein teures Vergnügen, bietet dafür allerdings auch jede Menge Klasse. **Konkurrenten:** u.a. Audi A7, BMW 6er GT.

- ⊕ hoher Fahrkomfort, kräftiger Motor mit vorbildlicher Laufkultur, sehr saubere Abgase, sehr hohes Sicherheitsniveau
- ⊖ schlechte Rundumsicht, großer Tank nur optional, teuer in Anschaffung und Unterhalt

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 5,0

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	4,2
	Senioren	3,2
	Langstrecke	2,0
	Transport	3,4
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	3,5

EcoTest ★★★★★

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,4 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie ist sorgfältig gefertigt, Mercedes wird seinem Premiumanspruch weitgehend gerecht. Die Spalten verlaufen gleichmäßig und schmal, die Karosserieteile sitzen passgenau. Nur ein paar Schweißpunkte scheinen an den Seiten der Türen durch den Lack und mögen nicht so recht zum sonstigen Gesamtbild passen - das sieht man aber nur bei geöffneten Türen. Der Unterboden ist weitgehend verkleidet, nur im mittleren und hinteren Bereich etwas zerklüftet.

3,1 Alltagstauglichkeit

Ab Werk ist der CLS 400 d mit einem lediglich 50 Liter großen Kraftstofftank ausgestattet. Zieht man als Berechnungsgrundlage den Verbrauch im ADAC EcoTest heran, sind damit bis zu 735 km am Stück machbar. Gegen Aufpreis bietet Mercedes einen 66-Liter-Tank, der die Reichweite auf 970 km erhöht.

⊕ Die Zuladung ist mit 553 kg vollkommen ausreichend. Mit der optionalen Anhängervorrichtung dürfen bis zu 1,9 Tonnen schwere Anhänger gezogen werden, die Stützlast beträgt 76 kg.

2,9 Licht und Sicht

Für den Fahrer sind die Enden der Limousine nicht zu sehen und nur abschätzbar. Die sehr hilfreichen Parksensoren an Front und Heck koppelt Mercedes an den Parkassistenten und die Rückfahrkamera und bietet sie nur im teuren Paket an. Das Park-Paket kann man auch mit 360°-Kameras ordern, die ein Bild aus der Vogelperspektive kreieren. Gegen weiteren Aufpreis bekommt man eine autonome Parkfunktion, die über das Smartphone gesteuert



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Fondkopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

Den Innenraum haben die Schwaben sorgsam verarbeitet und mit Liebe zum Detail gestaltet. Alle Bauteile sitzen passgenau, Leder ist üppig verlegt und sauber verarbeitet. Selbst im unteren Bereich des Armaturenbretts und der Türen sind die Kunststoffe weich geschäumt. In diesem noblen Ambiente fällt besonders auf, dass die Sonnenblenden aus Kunststoff bestehen und die Dachsäulen ab der B-Säule ohne Stoffüberzug auskommen müssen.

⊖ Der CLS misst in der Länge fast fünf Meter und in der Breite inklusive Spiegel 2,07 m. Damit ist der Stuttgarter alles andere als handlich. Auch der für die Fahrzeughöhe durchaus akzeptable Wendekreis von zwölf Metern hilft da nicht viel weiter. Ein Reserve- oder Notrad sowie ein Wagenheber sind nicht erhältlich, optional gibt es nur ein Pannenset - wenigstens letzteres sollte bei diesem Fahrzeugpreis inklusive sein. Gegen Aufpreis kann man alternativ Reifen mit Notlaufeigenschaften ordern.

wird. Der Remote Park-Assistent rangiert dabei eigenständig in eine Parklücke oder Garage, nachdem der Fahrer das Fahrzeug verlassen hat. Der Parkvorgang muss jedoch vom Fahrer dicht am Auto stehend per App überwacht werden. Umgekehrt funktioniert auch das Ausparken via Smartphone.

⊕ "Einfache" Voll-LED-Scheinwerfer sind serienmäßig; sie leuchten die Straße gut aus. Gegen Aufpreis kann man Multibeam genannte LED-Scheinwerfer ordern, die durch ihre Konstruktion als Matrix-LED-Licht die verschiedenen Funktionen wie Kurven- und Abbiegelicht, situationsgerechte Lichtverteilung (mit Berücksichtigung von Navigationskartendaten) sowie einen blendfreien Fernlichtassistenten umsetzen können. Die Straßenausleuchtung ist mit den Multibeam-Scheinwerfern sehr hell und homogen. Mercedes verwendet besonders helle LEDs für die Fernlichtfunktion, die Lichtreichweiten bis 650 m ermöglichen sollen und damit Laser-Fernlicht kaum nachstehen. Eine Scheinwerferreinigungsanlage bietet Mercedes leider auch beim neuen CLS nicht einmal gegen Aufpreis an.

Die beiden Außenspiegel haben jeweils einen asphärischen Bereich, der dem Fahrer die Übersicht über den seitlichen Bereich neben dem Auto erleichtert. Optional können der Fahreraußenspiegel und der Innenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht automatisch abblenden.

⊖ Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem CLS ein nur ausreichendes Ergebnis; die breiten C-Säulen sowie die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen der Rücksitze beeinträchtigen den Blick nach hinten. Angesichts des hohen Grundpreises sollten wenigstens einige der Hilfssysteme für eine bessere Sicht bzw. Übersichtlichkeit serienmäßig verbaut sein. Mercedes bietet viele schöne Gimmicks, jedoch das meiste nur gegen üppigen Aufpreis.

2,8 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg geht vorn trotz der niedrigen Sitzhöhe in Ordnung. Hinten sorgen der in den Türausschnitt ragende Radlauf, die im Fußbereich recht schmale Öffnung sowie die stark abfallende Dachlinie dafür, dass das Ein- und Aussteigen nicht sonderlich komfortabel gelingt. Für die Türen gibt es optional eine Softclose-Funktion. Somit muss man diese beim Schließen nur noch angelegen und sie werden dann fast geräuschlos zugezogen.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über

2,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Überraschenderweise kann der CLS die Mercedes E-Klasse beim Kofferraumvolumen übertrumpfen - wenn auch nur knapp. Das Gepäckabteil fasst 445 l (E-Klasse: 425 l) oder alternativ bis zu sieben Getränkekisten. Hat man die umklappbaren Rücksitzlehne geordert, lässt sich das Fassungsvermögen auf bis zu 775 l (gemessen bis Fensterunterkante) erweitern (E-Klasse: 760 l).

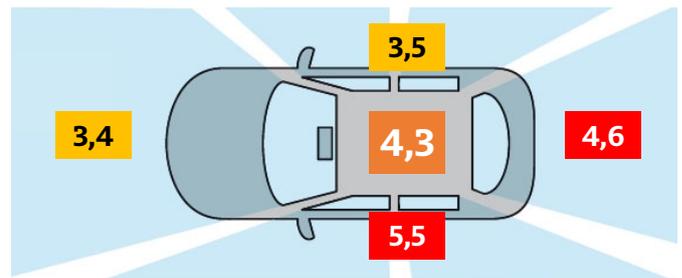
3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Ladekante liegt hohe 76 cm über der Straße, innen ist die Stufe 21 cm hoch. Die Kofferraumöffnung ist für ein viertüriges Coupé erfreulich groß, auch wenn sie im unteren Bereich etwas breiter ausfallen dürfte. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen entsteht kein ebener Ladeboden, eine "Rampe" zu den Lehnen hin besteht schon im Bereich des Kofferraums und die Lehnen selbst steigen auch an.

⊕ Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und schließen, auf Wunsch auch mittels elektrischer

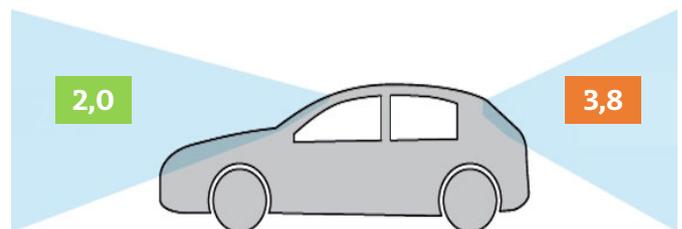
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Das Keyless-Go-System kann schlüsselseitig über doppeltes Drücken auf der Fernbedienung deaktiviert werden, so dass es mit einem Funkverlängerer nicht mehr überlistet werden kann.



Mit 445 l Volumen ist der Kofferraum des CLS sehr geräumig.

Betätigung. Wählt man das Keyless-Go-Paket lässt, sich der Kofferraum berührungslos mittels Fußkick öffnen und schließen, der Schlüssel muss nur noch mitgeführt werden.

2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist ab Werk starr und lässt sich erst gegen Aufpreis dreigeteilt umklappen. Das Entriegeln für asymmetrisch geteiltes Umklappen funktioniert über Hebel im Kofferraum, der mittlere Teil lässt sich separat über den Innenraum entriegeln und flachlegen. Das alles gelingt leichtgängig, nur für das Zurückklappen benötigt

man etwas mehr Kraft. Die Zahl der Verstaue- und Fixiermöglichkeiten geht in Ordnung, es gibt links ein Netz sowie einen klappbaren Taschenhaken. Unter dem Kofferraumboden ist ein Fach, das unter anderem eine Klappbox beherbergt.

2,4 INNENRAUM

2,2 Bedienung

Das Cockpit des CLS wird vom mittig platzierten Media-Display dominiert, das bereits serienmäßig eine Diagonale von 21,3 cm besitzt. Wählt man das im Testwagen verbaute Command Online Navigationssystem, ist ein extra breites Display mit 31,2 cm Diagonale verbaut. Ein zweites Display gleicher Größe findet man bei Wahl des Widescreen Cockpits an Bord, das dann anstelle des serienmäßigen analogen Tachoinstruments Einzug hält. Die beiden direkt nebeneinander liegenden Displays haben somit eine Gesamtbreite von über 60 cm. Das digitale Kombiinstrument sieht beeindruckend aus, bietet im Alltag allerdings kaum Vorteile.

Auf den ersten Blick wirkt das Cockpit dank der reduzierten Tastenzahl übersichtlich, offenbart bei genauerer Betrachtung aber doch ein paar Schwächen. Sowohl der Dreh-Drück-Regler samt Touchpad als auch einige wichtige Funktionstasten (z. B. Lautstärkereglern) sind nicht ideal auf dem Mittelunnel angeordnet und erfordern vor allem anfänglich häufige Blickabwendungen von der Fahrbahn. Auch die Funktionsweise des Dreh-Drück-Reglers sowie des Touchpads an sich ist teilweise unlogisch und benötigt Übung zum "blinden" Beherrschen. Zudem sind die Funktionstasten (z. B. Radio, Navigation, Telefon) weit weg vom Drehregler angeordnet. Radiosender können nur über den Controller eingestellt werden, es sind keine zusätzlichen Stationstasten als Speicherplätze vorhanden. Auch praktische und häufig gebrauchte Tasten z. B. zum Durchschalten von Radiosendern oder Liedern sucht man vergebens. Neu sind die zusätzlichen berührungsempfindlichen Touch-Flächen im Lenkrad, mit denen durch vertikales und horizontales Wischen die Funktionen im Kombi- und

Multimediabildschirm bedient werden. Vorteile gegenüber normalen Lenkradtasten konnten nicht festgestellt werden - im Gegenteil: Durch die fehlende haptische Rückmeldung der Touch-Flächen muss man immer kurz schauen, ob der Wischbefehl auch ausgeführt wurde.

⊖ Lediglich der Spurhalte- und der Lenkassistent lassen sich über Tasten links vom Lenkrad bedienen, der Status der restlichen Assistenzsysteme ist nicht ersichtlich. Dadurch kann der Fahrer nicht auf einen Blick sehen, ob auch alle Assistenten aktiviert sind. Die Taste für die elektrische Handbremse ist sehr schlecht erreichbar links unter dem Lenkrad verbaut.



Der Innenraum des CLS verwöhnt mit einer ausgezeichneten Verarbeitungsqualität und hochwertiger Materialanmutung. Die Bedienung kann dagegen das hohe Niveau nicht ganz halten. Um sich im CLS zurecht zu finden, sollte man schon Zeit mitbringen. Das können einige Konkurrenten in dieser Fahrzeugliga besser.

1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig sind im CLS Coupé ein Radio samt Bluetooth-Freisprecheinrichtung (Audio 20 USB) verbaut. Aufgerüstet werden kann dieses durch das Media Interface Kit, das verschiedene Anbindungen zum Abspielen von Multimediadateien externer Geräte erlaubt. Neben einem

einfachen SD-Karten Navigationssystem kann auch die Comand Online Festplattennavigation geordert werden. Das System ist zwar sehr teuer, bietet aber einen enormen Funktionsumfang.

Nicht nur Echtzeit-Verkehrs-Informationen können abgerufen werden (sehr empfehlenswert für Vielfahrer), das System ermöglicht auch die Smartphone-Anbindung mittels Apple Carplay und Android Auto.

Zudem bietet Mercedes damit erstmals den Einstieg in die künftige Car-to-Car-Kommunikation, auch wenn der Mehrwert sich aktuell noch in Grenzen hält: Im Moment können nur wenige Mercedes-Modelle auf eine Informationsdatenbank zugreifen, die von den Autos automatisch gefüttert wird. Nicht nur Unfälle werden hier gemeldet, auch beispielsweise vom ESP entschärfte Glatteisituationen oder Ähnliches sollen dort hinterlegt werden. Andere Hersteller und Fahrzeugmodelle werden in Zukunft ebenfalls an diesem Projekt teilnehmen und so

für eine Steigerung der Verkehrssicherheit sorgen können. Optional sind weitere Multimediakomponenten erhältlich: DAB+, TV-Tuner, kabelloses Smartphone-Ladestation samt NFC und vieles mehr hat Mercedes im Angebot. Mit dem Kommunikationsdienst Mercedes me lassen sich verschiedene Dienste für das Smartphone buchen, die eine Verbindung/Steuerung des Fahrzeugs ermöglichen. Lautsprechersysteme sind in unterschiedlichen Varianten lieferbar: Neben dem Basis-Audiosystem kann man das Burmester-Surround-Soundsystem mit 13 Lautsprechern bestellen. Das optionale Burmester High-End-Soundsystem verfügt zudem über unzählige Einstellmöglichkeiten, auch individuell für die einzelnen Plätze.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Personen bis 1,95 m Körpergröße finden problemlos genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit reicht sogar für knapp 2,10 m große Fahrer. Das grundsätzlich gute

Raumgefühl wird durch die sehr schmalen Seitenfenster, die wuchtige Mittelkonsole sowie das hoch aufbauende Armaturenbrett etwas geschmälert.

3,7 Raumangebot hinten

In der zweiten Reihe fällt das Platzangebot - wie bei einem viertürigen Coupé nicht anders zu erwarten - merklich schlechter aus als etwa bei der Mercedes E-Klasse, auf der der CLS basiert. Während die Beinfreiheit üppig bemessen ist und für bis zu 1,95 m große Insassen ausreicht, wenn der Vordersitz auf einen 1,85 m großen Fahrer eingestellt ist, fällt die Kopffreiheit deutlich knapper aus. Bereits bei 1,80 m Körpergröße nimmt der Kopf Kontakt mit dem Dachhimmel auf.

⊖ Das Raumgefühl im Fond ist bescheiden. Verantwortlich hierfür sind die schmalen Seitenfenster, die hohe Seitenlinie, der wuchtige Mittelunnel sowie die Coupé-typisch niedrige Dachlinie.



Im Fond finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m bequem Platz.

2,8 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das dreigeteilte Umklappen der Rücksitzlehnen - dies allerdings nur gegen Aufpreis. Das Angebot an Ablagen ist zufriedenstellend, es gibt neben Türtaschen mit Flaschenhaltern auch Becherhalter und ein großes Fach zwischen den Vordersitzen unter der Mittelarmlehne. Das Handy findet seinen sicheren Platz unter der Lehne und wird dort auf Wunsch auch induktiv geladen. Schubladen unter den

Vordersitzen sucht man aber vergebens. Das Handschuhfach ist ausreichend groß, beleuchtet, abschließbar und wird bei Bedarf über die Klimaanlage mitgekühlt. Hinten findet man kleine Türfächer, zwei ausklappbare Becherhalter in der Mittelarmlehne sowie geschlossene Taschen an der Rückseite der Vordersitzlehnen.

1,6 KOMFORT

1,4 Federung

Es sind mehrere Fahrwerksoptionen erhältlich, serienmäßig ist beim CLS das Komfortfahrwerk mit selektivem Dämpfungssystem und Tieferlegung (15 mm). Die Bezeichnung suggeriert zwar eine elektronische Steuerung, diese hat das Standardfahrwerk jedoch nicht. Wer adaptive Dämpfer mit Komfort- und Sport-Kennfeldern möchte, muss zum Dynamic Body Control Fahrwerk greifen. Als weitere und mit weit über 2.000 Euro teuerste Option ist die Luftfederung Air Body Control erhältlich, mit der der Testwagen ausgestattet war.

⊕ Dank der guten Spreizung der Kennlinien spürt man einen deutlichen Unterschied im Ansprechverhalten, je

nach dem, welche der Stufen Comfort, Sport oder Sport+ man wählt. Im Modus Sport+ wirkt der Wagen merklich agiler. Im Standard-Modus (Comfort) bietet das Fahrwerk einen sehr guten Federungskomfort, die Aufbaubeschleunigungen bei schneller Fahrt sind gering und es ist selbst mit großen Rädern keine Stuckerneigung vorhanden - auch lange Autobahnetappen lassen sich damit stressfrei bewältigen. Landstraßen in schlechterem baulichen Zustand überrollt der Mercedes souverän, lediglich kurze harte Schläge wie von Kanaldeckeln oder größeren Fugen in der Stadt kann das Fahrwerk nicht komplett wegzaubern, sie dringen in stark gedämpfter Form bis in den Innenraum.

1,9 Sitze

Der Sitzkomfort im Fond fällt ordentlich aus. Die Bank ist gut konturiert und bequem gepolstert, die kräftig nach hinten abfallende Sitzfläche sorgt allerdings dafür, dass besonders großgewachsene Personen die Knie stark anwinkeln müssen.

⊕ Mercedes verbaut im CLS ohne Aufpreis das Sitzkomfort-Paket; damit sind die Vordersitze mit einer vierfach einstellbaren Lordosenstütze, einer Sitzneigungseinstellung und einer ausziehbaren Oberschenkelaufgabe

ausgestattet. Gegen Aufpreis sind Multikontursitze für Fahrer und Beifahrer erhältlich. Hier sind vielfach aufblasbare Sitzpolster und eine Massagefunktion enthalten, die auf langen Strecken den Sitzkomfort nochmals erhöhen. Für den normalen Alltag bieten aber selbst die Seriensitze mit Sitzkomfort-Paket genügend Komfort. Eine weitere Option stellt das Memory-Paket dar, es beinhaltet neben einer Memory-Funktion für beide Vordersitze auch eine erweiterte elektrische Sitzverstellung inklusive elektrisch einstellbarer Lenksäule.

2,0 Innengeräusch

Der Testwagen war mit dem Akustik-Komfort-Paket ausgestattet, das durch Maßnahmen wie Akustik-absorbierende Folie, geräuschkämmendem Verbundsicherheitsglas rundum sowie zusätzlichen Verkleidungen und Abdichtungen für einen besonders guten Geräuschkomfort sorgen soll.

⊕ Selbst bei 130 km/h geht es im CLS 400 d angenehm leise zu - 65,2 dB(A) zeigt das Messgerät. Der Motor ist gut

gedämmt, ein typisches Dieselnageln ist kaum zu vernehmen. Lediglich ein Grummeln bis leises Brummen kann man beim Kaltstart und unter hoher Last hören. Ansonsten läuft der neue Reihensechszylinder dezent und kaum wahrnehmbar im Hintergrund. Sonstige Fahrgeräusche oder Windgeräusche fallen kaum auf, der CLS ist trotz der rahmenlosen Scheiben gut akustisch isoliert.

1,4 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Aktivkohlefilter und Sonnenstand- und Beschlagsensor ist Serie. Erweitern lässt sich das System durch eine Dreizonen-Klimaautomatik. Dann können auch die hinten Sitzenden die Temperatur separat einstellen. Zudem kann der Klimastil in drei Stufen eingestellt werden (Focus, Medium, Diffus). Darin enthalten sind auch ein

Luftgütesensor mit automatischer Umluftregelung. Das Air-Balance-Paket beinhaltet eine Beduftung und Ionisierung des Innenraums, was die Luftqualität verbessern soll. Auf Wunsch sorgt eine über das Smartphone steuerbare Standheizung im Winter für einen angenehm vorklimatisierten Innenraum.

Sitzheizung gibt es optional für alle vier äußeren Sitzplätze, die vorderen Sitze lassen sich optional auch klimatisieren. Das Wärme-Komfort-Paket beinhaltet beheizbare Armauflagen. Rollos für die Heckscheibe sowie getönte Seitenscheiben verhindern gegen Aufpreis direkte

Sonneneinstrahlung im Fond.

Eine nette Spielerei sind die beleuchteten mittleren Lüftungsdüsen im Armaturenbrett: Stellt man die Temperatur niedriger bzw. höher, leuchten sie blau bzw. rot auf.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ Die Fahrleistungen des 340 PS starken CLS 400 d sind sehr gut. Aufgrund des früh und über einen weiten Drehzahlbereich (1.200 bis 3.200 1/min) anliegenden hohen Drehmoments von 700 Nm schiebt das viertürige Coupé in jeder Lebenslage eindrucksvoll und nachdrücklich an. Weil der Motor so gleichmäßig und akustisch unaufgeregt seine Leistung abgibt, verrät

hauptsächlich die Tachonadel, wie rasant es vorangeht. Die Zahlen sprechen für sich: den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Mercedes in nur 3,2 Sekunden. Die Werksangabe von null auf 100 km/h in 5,0 Sekunden stellt man damit nicht in Frage. Bei Tempo 250 km/h wird elektronisch abgeriegelt.

1,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der neue Reihensechszylinder ist eine Ansage an alle Dieselskeptiker - ein Großteil der Benziner kann mit seiner Laufkultur nicht mithalten. Außer einem leisen Grummeln und einem dezent kernigem Laufgeräusch beim Kaltstart ist der Motor nur gut gedämmt zu vernehmen. Ebenfalls gut gelungen für einen Selbstzünder ist das Vibrationsverhalten, lediglich im Lenkrad und im

Fußraum sind feine Vibrationen zu spüren.

Das Ansprechen des mit zwei Turbos aufgeladenen Dieselmotors auf Gasbefehle ist nur leicht verzögert, dann gibt er seine Leistung aber umso nachdrücklicher ab und gefällt mit gleichmäßigem Leistungsaufbau sowie einer sehr homogenen Leistungsabgabe.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Mercedes verbaut im CLS 400 d die Mercedes-eigene Neungang-Wandlerautomatik. Sie schaltet meist sehr geschmeidig, nur mitunter tritt leichtes Schaltrucken auf. Der Getriebewählhebel rechts am Lenkrad lässt sich intuitiv bedienen, eventuelle Fehlbedienungen werden von der Elektronik unterbunden. Der Wechsel zwischen

Vorwärts und Rückwärts geschieht schnell, das klappt besser als früher bei der Siebengang-Automatik. Die feinfühlig Kriechfunktion der Automatik ermöglicht präzises Rangieren und Parken. Mercedes übersetzt das Getriebe insgesamt sehr lang, im neunten Gang liegen bei 130 km/h nur 1.600 1/min an.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

⊕ In puncto Fahrdynamik kann der CLS überzeugen. Die guten Komforteigenschaften des Fahrwerks behindern die Dynamik nicht. Die Limousine liegt sicher und ruhig auf der Straße und durchfährt Kurven präzise und gelassen. Dabei reagiert sie recht spontan auf Lenkbefehle, gewisse Karosseriebewegungen wie spürbares Nachwippen sind im Comfort-Modus gegeben. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, das Auto lässt sich von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen wenig beeindrucken. Es sind hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich, ehe sich der Grenzbereich in der Kurve gut beherrschbar ankündigt. Geht man in dieser Situation vom Gas und provoziert

damit eine Lastwechselreaktion, drängt das Heck ein wenig nach außen; die Elektronik regelt aber effektiv, sodass der Fahrer wenig zu tun hat. Auch im ADAC Ausweichtestmacht der Mercedes eine gute Figur, er durchfährt den Parcours mit hoher Geschwindigkeit und gleichzeitig gut beherrschbar. Im Grenzbereich neigt er zum Untersteuern, bleibt dabei sicher und gut kontrollierbar.

Der beim 400 d obligatorische Allradantrieb sorgt dafür, dass der CLS die 700 Nm des Dreiliter-Diesels verlustfrei auf den Asphalt bringt.

1,7 Lenkung

⊕ Die bei größeren Lenkwinkeln direkter ausgelegte elektromechanische Lenkung gibt eine überzeugende Vorstellung ab. Das Lenkgefühl ist insgesamt gut, der Fahrer erhält eine passende Rückmeldung. Auch die Zielgenauigkeit gibt keinen Grund zur Klage, der Wagen lässt sich präzise dirigieren. Die Zentrierung ist gut, man würde sich nur um die Mittellage noch etwas mehr Lenkgefühl wünschen. Von Anschlag zu Anschlag sind weniger als zweieinhalb Lenkradumdrehungen nötig.

2,1 Bremse

⊕ Die Bremsanlage verzögert den CLS vehement und bringt den Wagen in durchschnittlich 34,1 m von 100 km/h zum Stillstand (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Die Bremse spricht dabei gut an und lässt sich einwandfrei und fein dosieren.

1,4 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist sehr umfangreich. Serienmäßig findet man einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet neben einer Abstands- und Kollisionswarnung bereits ein Notbremsystem und erkennt sogar Fußgänger. Wählt man das Fahrerassistenz-Paket, wird das System um einen Kreuzungsassistenten, einen Abstandsregeltempomaten sowie einen Spurwechselassistenten erweitert. Dann findet man auch den neuen Drive Pilot an Bord. Dieser ermöglicht teilautonomes Fahren auf der Autobahn. Der aktive Spurwechselassistent führt selbsttätig einen Spurwechsel auf der Autobahn durch, wenn der Fahrer den Blinker betätigt und es die Verkehrssituation zulässt. Mit dabei ist auch der Ausweichassistent, der den Fahrer in einer kritischen Situation bei einem Ausweichvorgang unterstützt. Das optionale Head-Up-Display projiziert die Geschwindigkeit und je nach Einstellung noch weitere Informationen wie Navigationshinweise auf die Frontscheibe und sorgt so für wesentlich weniger Blickabwendung beim Fahren. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie.

Das Fahrerassistenz-Paket ist eine sinnvolle Investition, um die Verkehrssicherheit nochmals deutlich zu erhöhen und sorgt zudem durch den Drive Pilot für entspannteres Fahren. Als autonomen Autopiloten darf man das System jedoch nicht sehen, der Fahrer muss stets die Hände am Lenkrad behalten und hat selbstverständlich die Verantwortung für das Fahrzeug.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm ist mit dem CLS bisher nicht erfolgt. Da der CLS auf der E-Klasse basiert, die im ADAC Crashtest hervorragend abgeschnitten hat, ist auch im Falle des viertürigen Coupés von einer sehr hohen Crashsicherheit auszugehen. Die große Limousine verfügt serienmäßig über Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie über von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags links und rechts. Gegen Aufpreis gibt es Seitenairbags hinten. Gurtstraffer und -begrenzer sind für alle äußeren Sitzplätze

vorhanden. Die Kopfstützen vorne bieten Personen bis 1,95 m guten Schutz, hinten reichen sie für 1,70 m Größe und haben zusätzlich einen geringen Abstand zum Dach, sodass sie in Kombination damit auch bei noch größeren Menschen gut wirken können. Serienmäßig gibt es das präventive Schutzsystem Pre-Safe, das bei einer drohenden Kollision u. a. die Gurte strafft und gegebenenfalls die Fenster schließt. Der automatische Notruf wird über eine eingebaute SIM-Karte abgesetzt.

2,4 Kindersicherheit

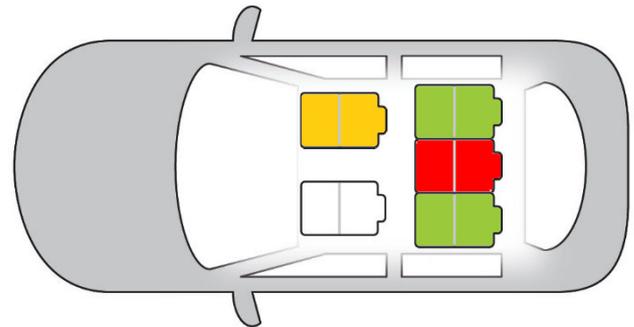
⊕ Der Beifahrersitz und die äußeren Rücksitze eignen sich grundsätzlich für Kindersitze. Im Beifahrersitz verbaut Mercedes eine Sitzerkennungsmatte, die für eine automatische Deaktivierung der Airbags beim Verbau von Kindersitzen sorgt. Mit dem Gurt lässt sich auf dem Beifahrersitz problemlos ein Kindersitz montieren, es fehlen aber Isofix- und Ankerhaken. Hohe Kindersitze sind nicht ideal zu befestigen, da sie an der nicht ausbaubaren Kopfstütze anstoßen können. Die beiden Rücksitze verfügen über Isofix samt iSize-Freigabe, aber auch hier lassen sich hohe Kindersitze wegen der Kopfstützen nicht optimal fixieren. Bei Verwendung einer Isofix-Base oder auch anderen raumfüllenden Kindersitzen lässt sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr ganz nach hinten schieben. Auch deshalb ist wie immer eine Probemontage vor dem Kauf angeraten.

Laut Bedienungsanleitung sind per Gurt befestigte Kindersitze aller Altersgruppen auf dem Beifahrersitz und den äußeren Rücksitzen erlaubt. Die elektrischen Fensterheber besitzen auch im manuellen Modus einen früh eingreifenden Einklemmschutz.

⊖ Der mittlere Fondsitz ist für die Montage von Kindersitzen herstellerseitig nicht freigegeben.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

2,6 Fußgängerschutz

⊕ Der CLS besitzt eine nachgiebig gestaltete Frontpartie mit aktiver Motorhaube, die bei einem Aufprall automatisch angehoben wird und somit den Abstand zu harten Motorbauteilen vergrößert. Der Fußgängerschutz fällt damit zufriedenstellend aus. Damit es erst gar nicht

zum Unfall kommt, ist die große Limousine serienmäßig mit einem vorausschauenden Fußgänger-Notbremsassistenten ausgestattet, der bis 50 km/h Unfälle sogar komplett vermeiden kann.

3,0 UMWELT/ECOTEST

4,8 Verbrauch/CO₂

⊖ So leistungsstark und kultiviert der neue Reihensechszylinder auch unterwegs ist, neue Spritspar-Rekorde kann er nicht auch noch einfahren. Im EcoTest liegt der Durchschnittsverbrauch bei 6,8 l Diesel pro 100 km. Damit ist eine CO₂-Bilanz von 215 g pro km verbunden. Das reicht im CO₂-Kapitel nur für 12 von 60 möglichen Punkten. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,7 l, außerorts bei 5,7 l und auf der Autobahn bei 7,8 l pro 100 km.

1,2 Schadstoffe

⊕ Bei den Schadstoffen erweist sich der große Mercedes als vorbildlich sauber. Sehr niedrige Partikelwerte können auch andere Dieselmotorisierungen erzielen - die selbst unter hoher Last im Autobahnabschnitt niedrigen Stickoxidwerte schafft kaum ein anderer Dieselmotor. Der Lohn sind 48 von 50 möglichen Punkten im Bereich

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,7	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Schadstoffe. Zusammen mit dem CO₂-Abschnitt ergibt das 60 Punkte. Damit kommt der CLS 400 d 4Matic auf drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

5,0 AUTOKOSTEN

5,0 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Luxus hat seinen Preis, erst recht wenn Mercedes darauf steht. Die große Limousine kostet mit dem famosen 340-PS-Sechszylinderdiesel ab 75.244 Euro. Die darin enthaltene Ausstattung ist nicht schlecht, in dieser Klasse erwarten Käufer aber mehr, und so muss eifrig in der ellenlangen Aufpreisliste angekreuzt werden. Der gut ausgestattete Testwagen hat die 100.000-Euro-Marke

locker gerissen.

Die üblichen Unterhaltskosten wie Steuer (407 Euro pro Jahr) und Versicherung (Einstufungen Haftpflicht 21, Vollkasko 28 Teilkasko 26) sind ebenfalls alles andere als günstig.

Mercedes gibt auf den CLS eine zweijährige Fahrzeuggarantie sowie 30 Jahre gegen Durchrostung.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	450 4MATIC 9G-TRONIC	300 d 9G-TRONIC	350 d 4MATIC 9G-TRONIC	400 d 4MATIC 9G-TRONIC
Aufbau/Türen	CP/4	CP/4	CP/4	CP/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2999	4/1950	6/2925	6/2925
Leistung [kW (PS)]	286 (388)	180 (245)	210 (286)	250 (340)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	500/1600	500/1600	600/1200	700/1200
0-100 km/h [s]	4,8	6,4	5,7	5,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,8 S	5,2 D	5,6 D	5,6 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	178	137	148	148
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/27/27	21/27/26	21/27/26	21/28/26
Steuer pro Jahr [Euro]	226	274	391	391
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1269	1104	1195	1250
Preis [Euro]	70.906	60.571	68.128	72.507

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
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

HERSTELLERANGABEN

6-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	2.925 ccm
Leistung	250 kW/340 PS bei 4.400 1/min
Maximales Drehmoment	700 Nm bei 1.200 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,0 s
Verbrauch pro 100 km	5,9 l
CO ₂ -Ausstoß	156 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,31 m ² /0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/40 R19/275/35 R19
Länge/Breite/Höhe	4.988/1.890/1.435 mm
Leergewicht/Zuladung	1.935/610 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	520 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.900 kg
Stützlast/Dachlast	76/100 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Deutschland, Sindelfingen

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,1 m
Reifengröße Testwagen	v: 245/40 R19 98Y/h: 275/35 R19 100Y
Reifenmarke Testwagen	Dunlop Sport Maxx RT2
Wendekreis links/rechts	11,8/12,0 m
EcoTest-Verbrauch	6,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,7/5,7/7,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	179 g/km (WTW* 215 g/km)
Reichweite	735 km
Innengeräusch 130 km/h	65,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.070 mm
Leergewicht/Zuladung	1.992/553 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	445/775/- l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	117 Euro	Werkstattkosten	163 Euro
Fixkosten	191 Euro	Wertverlust	820 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.291 Euro		
Steuer pro Jahr	407 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/28/26		
Basispreis CLS 400 d Coupé AMG Line 4MATIC 9G-TRONIC	75.244 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 13.12.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	102.156 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.762 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.178 Euro/2.261 Euro° (Luftfederung)
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.636 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	1.636 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.071 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	869 Euro° (Paket)
Parklenkassistent	869 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	1.226 Euro°/1.773 Euro°
Head-Up-Display	1.178 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	833 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/452 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	536 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/393 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.012 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (links)	655 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	428 Euro°/428 Euro
Lenkradheizung	309 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	518 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung (elektrisch)	1.142 Euro
Metalllackierung	1.035 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.339 Euro/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

5,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Motor/Antrieb	1,1
Verarbeitung	1,4	Fahrleistungen	1,1
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,6
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	0,9
Ein-/Ausstieg	2,8	Fahreigenschaften	1,9
Kofferraum-Volumen	2,5	Fahrstabilität	1,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,2	Lenkung	1,7
Kofferraum-Variabilität	2,4	Bremse	2,1
Innenraum	2,4	Sicherheit	1,4
Bedienung	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,6	Passive Sicherheit - Insassen	1,3
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,4
Raumangebot hinten	3,7	Fußgängerschutz	2,6
Innenraum-Variabilität	2,8	Umwelt/EcoTest	3,0
Komfort	1,6	Verbrauch/CO ₂	4,8
Federung	1,4	Schadstoffe	1,2
Sitze	1,9		
Innengeräusch	2,0		
Klimatisierung	1,4		

Stand: Mai 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl