



Mercedes-Benz S 500 4MATIC 9G-TRONIC

Viertürige Stufenhecklimousine der Oberklasse (336 kW/457 PS)

Eine neue S-Klasse ist immer ein besonderes Ereignis. Mercedes hat seit jeher den Anspruch, mit seinem Topmodell das beste Auto der Welt auf die Räder zu stellen. Hohe Erwartungen, die der S 500 4Matic in seinen Kernkompetenzen vollauf erfüllen kann. Der Fahrkomfort erfüllt höchste Ansprüche, hier reicht der S-Klasse derzeit keiner der Konkurrenten das Wasser. Die serienmäßige Luftfederung macht selbst übelste Pisten zu scheinbar topfebenen Straßen, im Innenraum bleibt es selbst bei hohen Geschwindigkeiten angenehm ruhig und der 435 PS leistende Reihensechszylinder – der Startergenerator steuert weitere 22 PS bei – sorgt für einen souveränen Antriebskomfort. Die optionale Allradlenkung verleiht der Limousine eine erstaunliche Wendigkeit und sorgt zudem für eine beispielhafte Fahrstabilität. Die aktive wie passive Sicherheitsausstattung ist ebenfalls herausragend und zeigt auf, was derzeit möglich ist.

Also alles tadellos? Nicht ganz. Die Abkehr vom bewährten Dreh-Drück-Steller stellt leider einen Rückschritt dar, die Bedienung über den großen Touchscreen bedarf der intensiven Einarbeitung und führt zu einer starken Ablenkung vom Verkehrsgeschehen. Die 5,18 m lange Karosserie ist nicht nur sehr unhandlich, sondern auch sehr unübersichtlich. Mit einem Grundpreis von 120.000 Euro ist der S 500 4matic extrem teuer, weshalb das vermeintlich beste Auto der Welt für die allermeisten ein Traum bleiben wird. **Konkurrenten:** u. a. Audi A8, BMW 7er, Lexus LS, Maserati Quattroporte, Porsche Panamera.

- ⊕ sehr gutes Platzangebot, kleiner Wendekreis, kraftvolle und harmonische Antriebsseinheit, hervorragender Fahrkomfort, hohes Sicherheitsniveau
- ⊖ Rücksitzlehne nicht umklappbar, ablenkungsintensives Bediensystem, schlechte Rundumsicht, sehr teuer

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,0**

AUTOKOSTEN **5,5**

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	4,3
	Senioren	2,8
	Langstrecke	1,6
	Transport	4,1
	Fahrspaß	2,2
	Preis/Leistung	3,8

Ecotest **★★★★☆**

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,3 Verarbeitung

⊕ Die neue Mercedes S-Klasse ist sehr gut verarbeitet, die Karosserie ist passgenau gefertigt und die Spaltmaße sehr gering. An vielen Stellen sind zusätzliche Gummi- und Kunststoffverkleidungen angebracht, wo man bei anderen Autos auf Schrauben, Blechfalze, Schweißnähte oder unschöne Dichtmasse blickt, wenn Türen oder Hauben geöffnet sind. Der Unterboden ist weitgehend verkleidet und lediglich in der

Mitte sowie im Heckbereich offen. Das Interieur wirkt sehr nobel, die verwendeten Materialien fühlen sich wertig an und die vielfach konfigurierbare Ambientebeleuchtung sorgt für wohlige Loungeatmosphäre. Leider trüben einige recht scharfe Kunststoffgrate sowie das ein oder andere bei Belastung knarrende Bauteil etwas das vornehme Ambiente.

3,0 Alltagstauglichkeit

Da sich mit kaum einen anderen Auto Kilometer entspannter abspulen lassen als mit der S-Klasse und diese oftmals als Reiselimousine im Einsatz ist, kommt der Reichweite eine besondere Bedeutung bei. Auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs kommt der Schwabe mit dem serienmäßigen 65-l-Tank bis zu 745 km weit. Ordert man den optionalen 76 l großen Tank, beträgt die Reichweite rund 870 km.

Der Wendekreis fällt nicht nur für ein Fahrzeug dieser Länge überraschend klein aus: Dank der optionalen Hinterachslenkung des Testwagens benötigt die S-Klasse lediglich 10,6 m zum Wenden. Zum Vergleich: Beim Vorgängermodell haben wir einen Wendekreis von 11,9 m ermittelt.

⊕ Die Zuladung fällt mit 682 kg im Falle des Testwagens sehr üppig aus, reicht für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck locker. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, die Anhängerkupplung gestattet eine Stützlast von 85 kg – so können auf einem Heckträger auch zwei Pedelecs transportiert werden. Oder man zieht einen Anhänger bis 2,1 Tonnen (gebremst); ungebremst darf er nur die üblichen 750 kg wiegen.

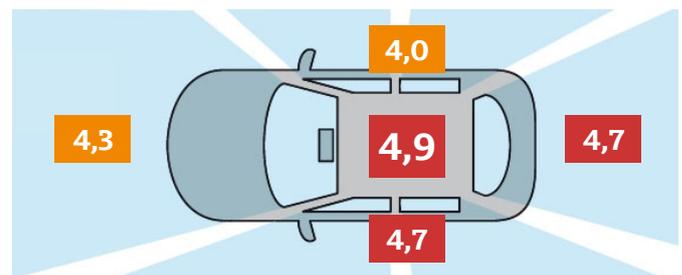
⊖ 5,18 m lang und inklusive der Außenspiegel knapp 2,11 m breit – die S-Klasse hat selbst in der getesteten „Kurzversion“ beachtliche Abmaße und ist damit alles andere als handlich und damit für enge Innenstädte kaum geeignet. Ein Reserve- oder Notrad sowie ein Wagenheber sind nicht erhältlich, optional gibt es lediglich pannensichere Reifen und ein Pannenset – zumindest letzteres sollte bei diesem Fahrzeugpreis inklusive sein.

2,4 Licht und Sicht

⊕ Bereits ab Werk ist die neue S-Klasse mit LED-Scheinwerfer samt Abbiege- und Kurvenlicht, dynamischem Fernlichtassistenten sowie adaptiver Lichtverteilung ausgestattet. Die Fahrbahnausleuchtung ist hervorragend, das Lichtsystem gehört zum Besten, was man derzeit auf diesem Gebiet bekommen kann. Mercedes verwendet besonders hell leuchtende LEDs für die Fernlichtfunktion, die

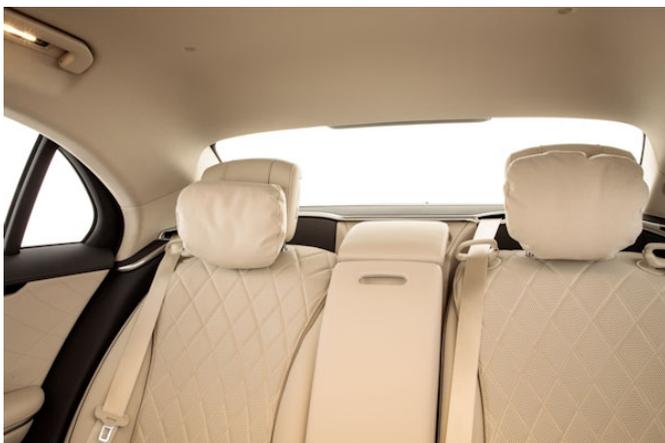
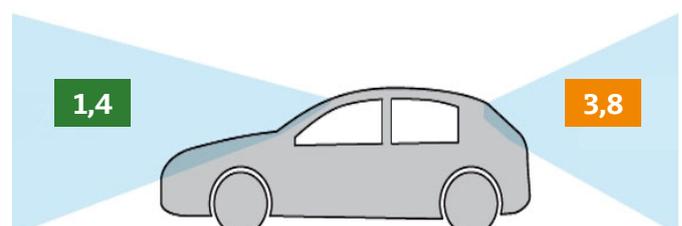
Rundumsicht

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.



Neben den Dachsäulen schränken auch die besonders großen, nicht versenkbaren Fondkopsstützen die Sicht nach hinten ein.

Lichtreichweiten bis 650 m (gesetzlich maximal zulässige Leuchtweite) ermöglichen sollen und damit einem Laser-Fernlicht kaum nachstehen. Gegen Aufpreis bietet Mercedes das Scheinwerfersystem Digital Light an, dessen Licht von mehr als 1,3 Mio. Mikrosiegeln gebrochen wird und somit eine detailliertere Lichtverteilung ermöglicht. Es kann zudem Hinweise wie etwa einen Bagger auf die Fahrbahn projizieren, um auf eine Baustelle aufmerksam zu machen. Einziges Manko sind die teils kräftigen Reflexionen durch Verkehrsschilder infolge des sehr hellen Scheinwerferlichts – hier dimmt Mercedes das Licht nicht ausreichend ab. Die beiden Außenspiegel haben jeweils einen asphärischen Bereich, der dem Fahrer die Übersicht über den seitlichen Bereich neben dem Auto erleichtert. Zudem können der Fahreraußenspiegel und der Innenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht automatisch abblenden. Die Option „Magic Vision Control“ umfasst spezielle Scheibenwischer, in die Wischwasserdüsen und eine Heizung integriert sind; die Wischleistung ist sehr gut, auch weil Mercedes eine geschickte

2,6 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich dank der großen Türen und der nicht allzu mächtigen Schweller recht angenehm. Die Sitze sind nicht zu tief positioniert, die Fahrersitzfläche befindet sich 45 cm über der Straße. Hinten ist der Zustieg nicht ganz so komfortabel, weil der Platz um Fußbereich etwas knapp ausfällt und man auf die abfallende Dachlinie achten sollte, um sich nicht den Kopf zu stoßen. Die Türen verfügen über drei Rasten vorn wie hinten, zudem gibt es serienmäßig eine Softclose-Türfunktion, die eine angelehnte Tür eigenständig sanft ins Schloss zieht.

Das optionale schlüssellose Zugangssystem misst die Entfernung des Schlüssels zum Auto und verhindert so zuverlässig eine illegale Öffnung des Fahrzeugs über einen Funkverlängerer. Ordert man das Keyless Go-System, ist die S-Klasse mit flächenbündigen Türgriffen ausgestattet. Nähert man sich mit dem Schlüssel dem Fahrzeug, fahren diese automatisch aus, was allerdings nicht immer zuverlässig funktioniert. Beim Losfahren oder Absperren fahren die Griffe selbsttätig wieder ein.

3,1 Kofferraum-Volumen

Im Kofferraum finden bis zu 430 l Platz. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sechs Getränkekisten unterbringen. Das Umklappen der Rückbank ist in der S-Klasse grundsätzlich

Mechanik im Wischgestänge verwendet, und der Wischwasserverbrauch soll niedriger als bei Standard-Systemen sein.

⊖ Für den Fahrer sind die Enden der Limousine nicht zu sehen und nur abschätzbar – immerhin hat man mit dem Mercedes-Stern auf der Motorhaube einen Orientierungspunkt, wo die S-Klasse vorn anfängt. So oder so ist man als Fahrer für jede assistierende Rangierhilfe dankbar. Der Blick auf das Verkehrsgeschehen geht in Ordnung, man sitzt nicht zu tief und die Fensterflächen sind ausreichend groß. Die ADAC Rundumsichtmessung weist ein schlechtes Ergebnis aus: Die Dachsäulen sind nicht übermäßig breit, jedoch beeinträchtigen die voluminösen, nicht versenkbaren Komfort-Kopfstützen der Rücksitze den Blick nach hinten. Immerhin ist die S-Klasse serienmäßig mit dem Park-Paket inklusive Parksensoren rundum, Rückfahrkamera und Parkassistenten ausgestattet. Gegen Aufpreis bietet Mercedes ein 360-Grad-Kamerasystem sowie eine Remotefunktion für den Parkassistenten an.

⊖ In Verbindung mit dem schlüssellosen Zugangssystem (Keyless Go)



Mit 430 l Volumen bietet der Kofferraum des S 500 viel Platz für das Gepäck. Eine umklappbare Rücksitzlehne, um den Kofferraum zu erweitern, ist allerdings nicht einmal gegen Aufpreis erhältlich.

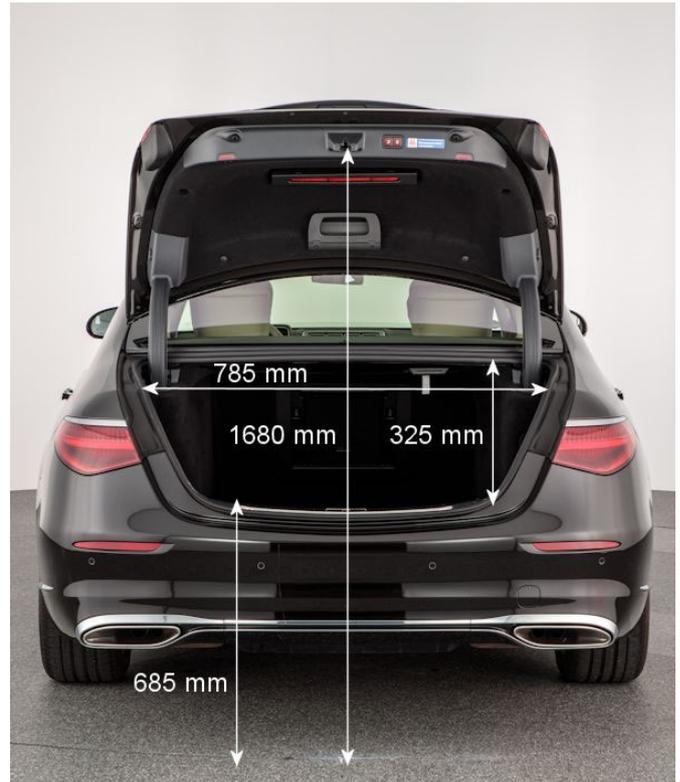
nicht möglich (auch optional nicht), daher lässt sich das Stauvolumen nicht erweitern. Unter dem Kofferraumboden findet sich ein 15 l fassende Ablagefach für kleinere Gegenstände.

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Bereits ab Werk öffnet und schließt die Heckklappe elektrisch angetrieben, wahlweise auch berührungslos per Fußschwenk unter das Heck. Die Ladekante liegt rund 70 cm über der Straße, innen ist die Stufe mit 17 cm nicht besonders praktisch. Die Kofferraumöffnung ist wie üblich bei Limousinen nicht gerade groß, sperrige Gegenstände lassen sich dadurch schlechter oder gar nicht einladen. Die Kofferraumbeleuchtung wird über zwei LED-Lampen umgesetzt und erhellt das Ladeabteil angemessen.

4,3 Kofferraum-Variabilität

⊖ Die Rücksitzlehnen können bei der S-Klasse grundsätzlich nicht umgeklappt werden. Immerhin gibt es eine Durchlademöglichkeit, um lange Gegenstände wie etwa Skier transportieren zu können. Im Kofferraum sind vier Verankerungsösen verbaut, an denen sich ein Bodennetz befestigen lässt, um kleinere Gegenstände zu fixieren. Zudem findet man praktische Taschenhaken und rechts eine durch ein Netz abgetrennte Ablage vor. Die Option „EASY-PACK Kofferraum-Komfortbox“ ist ein sinnvolles Extra – es handelt sich dabei um eine ausziehbare und in der Höhe variable Box für kleinere Gegenstände, die aber nur bis 10 kg beladen werden darf.



Mit knapp 70 cm liegt die Ladekante auf einem akzeptablen Niveau.

2,1 INNENRAUM

2,8 Bedienung

Das Cockpit der neuen S-Klasse ist im Vergleich zum Vorgängermodell vollkommen neugestaltet, leider hat sich die Bedienbarkeit dadurch nicht gebessert – eher im Gegenteil. Mercedes hat den bewährten Dreh-Drück-Steller aus dem Cockpit verbannt und folgt mit dem Touchscreen-Bedienung nun dem Mainstream. Das ist schade, denn nur mit einem Dreh-Drück-Steller lässt sich ein Fahrzeug während der Fahrt zielsicher und ablenkungsarm bedienen. Der 12,8 Zoll große Touchscreen dominiert das Cockpit und bündelt nahezu alle Fahrzeugfunktionen. Die grafische Darstellung und die Reaktionsschnelligkeit auf Touchbefehle sind erstklassig, die Touchflächen dank der großen Displays angenehm groß. Auch die Erreichbarkeit ist durch die recht tiefe Positionierung gut, das Ablenkungspotenzial vom Verkehrsgeschehen infolge dessen jedoch groß – hier mussten die Entwickler einen Tod sterben. Der immense Funktionsumfang sowie die teils recht verschachtelten Menüs haben zur Folge, dass man den Blick oftmals deutlich länger von der Straße abwenden muss als gewollt. Auch das neue Multifunktionslenkrad hat die Bedienbarkeit verschlechtert, da die Handhabung merklich unter den nun ausschließlich berührungsempfindlichen Bedienflächen leidet. Die Touchflächen

reagieren weniger sensibel und zuverlässig auf Berührung und haben eine deutlich stärkere Ablenkung vom Verkehrsgeschehen zur Folge. Durch die fehlende haptische Rückmeldung der Touchflächen muss man immer kurz schauen, ob der Befehl auch ausgeführt wurde. Hinzu kommt, dass das Multifunktionslenkrad mit 18 Bedienflächen überfrachtet ist. Eine analoge



Die Verarbeitungsqualität genügt bis auf kleine Ausnahmen höchsten Ansprüchen, die Materialanmutung ist nobel. Die Bedienung leidet unter dem Wegfall des Dreh-Drück-Stellers.

Uhr auf der Mittelkonsole, die dem Interieur des Vorgängermodells eine besondere Wertigkeit verlieh, findet sich in der neuen S-Klasse nicht mehr. Ebenfalls schmerzlich vermisst werden ein klassischer Drehregler für die Lautstärke sowie praktische Direktwahltasten für die gängigsten Hauptfunktionen (Navigation, Radio, Telefon, etc.).

Das Kombiinstrument ist ebenfalls als digitales Display ausgeführt, bietet dem Fahrer verschiedene Darstellungsmöglichkeiten und lässt sich einwandfrei ablesen. Gegen Aufpreis bietet das Display eine 3D-Funktion, die sich per Knopfdruck aktivieren lässt. Die 3D-Darstellung sieht schick aus, bietet aber

keinen wirklichen Mehrwert. Im Gegenteil: Das optische Erfassen der Tiefendarstellung dauert infolge der Anpassung des Auges einen gewissen Moment und ist auf Dauer für die Augen ermüdend. Für die S-Klasse stehen optional zwei verschiedene Head-up-Displays zur Wahl. Bei der teureren Variante mit Augmented Reality werden optische Hinweise wie Abbiegepeile in einem virtuellen Abstand von zehn Metern vor dem Fahrzeuge eingeblendet und verschmelzen somit mit der realen Umgebung.

1,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die S-Klasse ist serienmäßig mit einem Audiosystem samt neun Lautsprechern, FM-/Digitalradio, Bluetooth-Freisprecheinrichtung samt -Audiostreaming sowie Apple CarPlay und Android Auto (kabellos) ausgestattet. Ein Festplatten-Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen gehört ebenso zum Serienumfang wie Online-Dienste und Remote-Funktionen via Smartphone. Geladen werden Smartphones oder Tablets entweder über eine der vier USB-C-Anschlüsse (je zwei vorn und hinten) oder die induktive

Ladeschale. Gegen Aufpreis bietet Mercedes vier weitere USB-Anschlüsse, eine induktive Lademöglichkeit sowie einen 230-V-Anschluss für den Fond an.

Optional sind neben einem TV-Tuner und dem sehr gut klingenden Burmester-Surround-Soundsystem mit sage und schreibe 31 Lautsprechern auch eine 230-Volt-Steckdose im Fond zu haben.

⊖ Ein CD-Spieler ist selbst gegen Aufpreis nicht erhältlich.

1,3 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für knapp 2,10 m große Fahrer zurückschieben, die Kopffreiheit würde gar für 2,15 m große Menschen reichen. Auch die Innenbreite ist großzügig

bemessen. So ergibt sich ein angenehmes und großzügiges Raumgefühl.

1,8 Raumangebot hinten

⊕ In der zweiten Reihe bietet die S-Klasse ebenfalls großzügige Platzverhältnisse. Limitierend ist hier allerdings die Kopffreiheit, die für bis zu 2 m große Insassen reicht. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit für 2,15 m große Fondinsassen. Das gute Raumgefühl wird lediglich durch die hohe Fensterlinie und die direkt neben dem Kopf befindliche C-Säule etwas geschmälert.

3,1 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität der S-Klasse leidet unter den nicht umklappbaren Rücksitzen. Gegen Aufpreis sind für den Fond elektrisch einstellbare äußere Komfortsitze erhältlich. Darüber hinaus gibt es optional den Executive Sitz für hinten rechts, der sich in Liegeposition bringen lässt und über eine zusätzliche ausfahrbare Beinauflage verfügt. Das Angebot an Ablagen ist



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m bequem Platz.

vorn wie hinten gut. Das Handschuhfach ist zwar nicht besonders groß, aber klimatisiert, beleuchtet und abschließbar.

1,2 KOMFORT

0,9 Federung

⊕ Die S-Klasse ist ab Werk mit Luftfederung samt adaptiven Dämpfern ausgestattet. Gegen Aufpreis steht das aktive Fahrwerkssystem „E-Active Body Control“ zur Wahl, das Wank-, Nick- und Hubbewegungen weitgehend unterbinden soll. Doch auch ohne das mit 7.735 Euro sehr teure System ist der Federungskomfort der neuen S-Klasse hervorragend und markiert hier das Maß der Dinge. Die Federung spricht bereits bei niedrigen Geschwindigkeiten sensibel auf Unebenheiten an. Selbst grobe Fahrbahnverwerfungen dringen nur gut

gedämpft zu den Insassen durch. Auch der Autobahnkomfort ist erstklassig, hier schwebt der Schwabe nahezu über den Asphalt. Allein auf Landstraßen mit tiefen Bodenwellen fallen die Aufbaubewegungen etwas kräftiger aus, hier wirkt der Benz nicht ganz so souverän wie erwartet. Es gibt Comfort und Sport Modi, deren Unterschiede man deutlich spürt – aber selbst in Sport+ bleibt das Fahrwerk geschmeidig und wird nicht zum Rüpel.

1,6 Sitze

⊕ Bereits die Standard-Sitze vorn bieten mannigfaltige Einstellmöglichkeiten samt einer 4-Wege-Lordosenstütze – natürlich alles elektrisch gesteuert. Gegen Aufpreis kann man das Memory-Paket für die beiden Vordersitze ordern, das je drei Speicherplätze für Fahrer und Beifahrer bietet. Ebenfalls optional gibt es das Aktiv-Multikontursitz-Paket, das der Testwagen an Bord hat. Es umfasst Luftelemente in den Lehnen sowie aktive Lehnenseiten, die sich abhängig von der Querbeschleunigung bedarfsgerecht aufblasen und den Seitenhalt verbessern, ohne die Insassen einzuengen. Auch eine Massagefunktion lässt sich darüber realisieren. Die Kontur der Lehnen und Sitzflächen vorn ist gut, die Insassen werden sehr komfortabel abgestützt. Dieser Komfort

geht etwas zu Lasten des Seitenhalts, der ohne die aktive Stützfunktion der Lehnenseiten nur zufriedenstellend ausfällt. Insgesamt kann man auf den Vordersitzen durch die umfangreichen Einstellmöglichkeiten sehr gut eine angenehme Sitzposition finden. Auf den elektrisch einstellbaren Rücksitzen (Option) kommt der Komfort ebenfalls nicht zu kurz. Zwar ist der Kniewinkel nicht ideal, aber durch die Einstellung der Sitzfläche lässt sich das anpassen und verbessern. Die Konturen der Flächen und Lehnen sind gut. Das gilt freilich nicht für den mittleren Platz hinten, der zwar relativ weich gepolstert ist, aber zu schmal für Erwachsene und längere Fahrten ausfällt.

1,5 Innengeräusch

⊕ In der S-Klasse geht es ausgesprochen leise und entspannt zu. Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h beträgt nur 63,7 dB(A). Fahrgeräusche wie auch Windgeräusche fallen nicht weiter auf. Der Motor ist sehr gut gedämmt. Lediglich ein leises

Brummen ist beim Kaltstart und unter hoher Last zu vernehmen. Ansonsten läuft der neue Reihensechszylinder dezent und kaum wahrnehmbar im Hintergrund.

1,0 Klimatisierung

⊕ Der S 500 bringt serienmäßig eine Zweizonen-Klimaatomatik mit, die sich gegen Aufpreis auf eine Vier-Zonen-Ausführung aufrüsten lässt. Die Intensität des Automatikmodus kann in fünf Stufen eingestellt werden, ebenso separat die Temperatur für den Fußraum. Ein Luftgüte- und ein Beschlagsensor sind immer an Bord, ebenso Sitzheizung vorn. Noch viel umfangreicher sieht es bei den Optionen aus: So bekommt man auf Wunsch eine drahtlose

Frontscheibenheizung, eine Standheizung, eine Lenkradheizung, Sitzheizung hinten, Sitzlüftung vorn und hinten, Flächenheizungen vorne und hinten (Armauflagen in Türverkleidungen und Mittarmlehnen) sowie eine Beduftungs- und Ionisierungsfunktion. Rollos für Seitenscheiben und Heckscheibe kosten ebenso Aufpreis wie stärker getönte Scheiben im Fond.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

1,0 Fahrleistungen

⊕ Der lediglich drei Liter große Reihensechszylinder entwickelt dank zweifacher Aufladung (Abgas- und elektrischer Turbolader) ein maximales Drehmoment von 520 Nm und leistet 320 kW/435 PS. Der integrierte 48-V-Startergenerator kann kurzzeitig mit weiteren 250 Nm und 16 kW/22 PS unterstützen. Trotz des immensen Gewichts von mehr als 2,1 t fallen die Fahrleistungen sehr gut aus, auch wenn der Sechszylinder nicht die Souveränität der V8-Biturbos aus

den Konkurrenzmodellen von Audi A8 und BMW 7er bieten kann.

Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Stuttgarter in 3,4 s, von 80 auf 120 km/h benötigt er 3,8 s. Mercedes gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 4,9 s an, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 250 km/h elektronisch abgeregelt.

1,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Ein Sechszylinder-Reihenmotor ist an sich mit einem nahezu perfekten Massenausgleich gesegnet, das Vibrationsverhalten ist dementsprechend gut. Bis auf ein leichtes Kribbeln sind motorseitig keine Schwingungen zu spüren. Unwilliges Brummen bei niedrigen oder ungewolltes Dröhnen bei hohen Drehzahlen kennt der Motor ebenfalls

nicht.

Die Leistungsentfaltung ist mustergültig. Schon bei niedrigen Drehzahlen ist Drehmoment verfügbar, ab kurz vor 2.000 Touren surft der Motor dann auf der Drehmomentwelle energisch dem Drehzahlbegrenzer entgegen.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Die serienmäßige Neungang-Wandlerautomatik überzeugt mit sanften Schaltvorgängen und passenden Schaltpunkten. Möchte man stärker beschleunigen, schaltet das Getriebe spontan auch mehrere Gänge zurück und sorgt damit für flottes Vorankommen. Das Anfahren erfolgt geschmeidig, auch wenn die Dosierbarkeit des Motors durch das schwergängige Gaspedal erschwert wird.

Serienmäßige Schaltpaddel ermöglichen ein manuelles Schalten, wobei man bei den neun Fahrstufen schnell die Übersicht verlieren kann. Eine Berganfahrhilfe samt Hold-Funktion ist Serie.

Dank der neun Fahrstufen ist das Automatikgetriebe nicht nur sehr weit gespreizt, sondern auch eng gestuft und hat damit für jede Geschwindigkeit die passende Übersetzung parat. Die lange Gesamtübersetzung sorgt bei höheren Geschwindigkeiten für ein sehr niedriges Drehzahlniveau (1.700 1/min bei Tempo 130).

Was im Alltag wichtig ist: Beim Abstellen des Motors schaltet das Getriebe nicht in die Park-, sondern zunächst in die Neutralstellung. Erst beim Öffnen der Tür wird die Parkstellung eingelegt.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität der neuen S-Klasse ist wie zu erwarten erstklassig, hier macht dem Stuttgarter kaum einer etwas vor. Der Geradeauslauf ist auch dank der optionalen Allradlenkung des Testwagens sehr gut. Die Stabilität bei einem plötzlichen Lenkimpuls ist ebenfalls einwandfrei, und auch bei einem kritischen Fahrmanöver verhält sich das Fahrzeug sehr stabil. Den ADAC Ausweichtest meistert die S-Klasse vollkommen problemlos und in Anbetracht der Fahrzeugabmessungen und des Gewichts auch erstaunlich schnell. Auch hier wirkt sich die

Allradlenkung positiv aus: Allerdings steigert sie hier nicht nur die Fahrstabilität, sondern auch die Agilität. Dadurch, dass die Hinterräder der Fahrsituation entsprechend mit- oder entgegenlenken, fühlt sich die mehr als fünf Meter lange Luxuslimousine beinahe so handlich wie ein Kompaktwagen an.

Die Traktion ist dank des beim S 500 serienmäßigen Allradantriebs 4Matic ebenfalls hervorragend.

2,3 Lenkung

⊕ Der Testwagen ist mit der optionalen Allradlenkung ausgestattet, die die Hinterräder um bis zu 10 Grad einschlagen kann. Bei geringeren Geschwindigkeiten werden Hinterräder zur Steigerung der Wendigkeit und Agilität gegenläufig, bei höherem Tempo gleichläufig zu den Vorderrädern eingeschlagen.

Die Lenkung selbst ist dem Komfortanspruch der S-Klasse entsprechend recht leichtgängig und wirkt etwas entkoppelt, worunter das Lenkgefühl und damit auch die Rückmeldung leiden. Auch die Zielgenauigkeit ist nicht optimal, da man aufgrund der Allradlenkung bei flotter Gangart nie so recht weiß, wie stark Hinterräder mitlenken und sich das Fahrzeug dadurch verhält.

Die Zentrierung ist klar definiert und sorgt für ein entspanntes Geradeausfahren. Mit lediglich zwei Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung sehr direkt übersetzt, der Lenkaufwand dadurch angenehm niedrig.

2,1 Bremse

Das Pedalgefühl und damit auch die Dosierbarkeit der Bremsanlage sind nur durchschnittlich. Das Bremspedal fühlt sich teigig an und besitzt einen langen Pedalweg, wodurch sich das sensible Dosieren der Bremse schwierig gestaltet.

⊕ Der S 500 4Matic ist mit der größeren Bremsanlage sowie Sportreifen ausgerüstet. Beides kostet Aufpreis, wirkt sich aber natürlich positiv auf die Bremsperformance aus. Der Bremsweg kann mit 33,7 m vollauf überzeugen – die mehr als 2,1 t schwere Luxuslimousine liegt damit auf Sportwagen-niveau.

1,2 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist sehr umfangreich, auch hier markiert die S-Klasse aktuell den Maßstab. Serienmäßig findet man einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet bereits ein Notbremssystem und erkennt auch Fußgänger und Radfahrer. Müdigkeitserkennung, Geschwindigkeitsbegrenzer und -regelung – beides an die Verkehrszeichenerkennung gekoppelt – sind ebenso Bestandteil des serienmäßigen Fahrerassistenzpakets wie die Assistenten zum Halten und Zentrieren der Fahrspur, zum Überwachen des toten Winkels und zum gezielten Abbremsen des Fahrzeugs im Falle eines medizinischen Notfalls. Zudem kann die S-Klasse im Stau bis 60 km/h autonom fahren, auf der Autobahn selbstständig die Fahrspur wechseln und bis 210 km/h aktiv die Fahrspur halten.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Der Kreuzungs- und Ausweichassistent sollen ebenso Kollisionen vermeiden wie die optionale Ausstiegswarnung,

die im Stillstand auf von hinten herannahende Fahrzeuge und Fahrräder aufmerksam macht.

1,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein ADAC Crashtest gemäß Euro NCAP Norm ist mit der S-Klasse zum Testzeitpunkt nicht erfolgt. Da Mercedes allgemein großen Wert auf gute Sicherheit legt und schon die kleineren Modelle der E-Klasse sehr gut abschneiden, ist auch bei der S-Klasse von einem hohen Sicherheitsniveau auszugehen. Die große Limousine verfügt serienmäßig über Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, einen Centerairbag zwischen Fahrer und Beifahrer sowie über von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Gegen Aufpreis gibt es Seitenairbags sowie Gurtairbags (Beltbags) hinten. Die erstmals in einem Pkw verfügbaren Fondairbags (in die Rücksitzlehnen der Vordersitze integriert) gibt es lediglich für die Langversion der S-Klasse. Gurtstraffer und -begrenzer sind für alle äußeren

Sitzplätze vorhanden. Die Kopfstützen vorn bieten Personen bis knapp 1,90 m guten Schutz, hinten reichen sie ebenfalls für 1,90 m Größe und haben zusätzlich einen geringen Abstand zum Dach, sodass sie 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 eCall wird über eine eingebaute SIM-Karte umgesetzt.

⊖ Die mittlere Fondkopfstütze lässt sich lediglich aufstellen, aber nicht in der Höhe verstellen. Dadurch bietet sie nur eine unzureichende Schutzfunktion.

2,1 Kindersicherheit

⊕ Der Beifahrersitz und die äußeren Rücksitze eignen sich prinzipiell gut bis zufriedenstellend für Kindersitze – die Rücksitze allerdings nur ohne optionale Gurtairbags (siehe Minus). Der Beifahrersitz verfügt über eine automatische Beifahrerairbagabschaltung, allerdings fehlen Isofix und Ankerhaken auf dem Beifahrersitz, sodass Kindersitze nur mit dem Gurt fixiert werden können. Hohe Kindersitze sind nicht ideal zu befestigen, da sie an der nicht ausbaubaren Kopfstütze anstoßen können. Die äußeren Rücksitze verfügen über Isofix samt iSize-Freigabe, aber auch hier kann es mit hohen Kindersitzen eng werden, wenn die nicht ausbaubaren großen Komfortkopfstützen verbaut sind. Dafür liegen für die meisten Kindersitzmodelle die Anlenkpunkte günstig und die Gurte sind großzügig in der Länge dimensioniert.

Alle Fensterheber verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz.

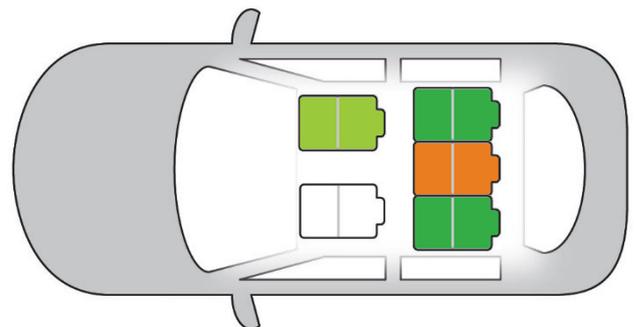
⊖ Sind die optionalen Gurtairbags (Beltbags) verbaut, ist das Anurten von Kindersitzen nicht mehr erlaubt, Mercedes gibt die hinteren äußeren Sitze dann nur noch für die Befestigung über Isofix frei. Da die Gurte mit den integrierten Airbags deutlich dicker sind als normale, können sie ohnehin bei den meisten Kindersitzen nicht mehr in die vorgesehen

Gurtführungen eingesetzt werden. Das schränkt die Nutzung deutlich ein, zudem lassen sich Kindersitze auf dem mittleren Fondsitz aufgrund der ungeeigneten Gurtgeometrie nicht lagestabil fixieren.

Die Kindersicherung der hinteren Türen wird lediglich durch einen einfachen Kipphebel de- oder aktiviert und lässt sich somit auch von Kindern bedienen.

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)

2,3 Fußgängerschutz

⊕ Die S-Klasse hat eine nachgiebig gestaltete Frontpartie mit aktiver Motorhaube, die bei einem Aufprall automatisch angehoben wird und somit den Abstand zu harten Motorbauteilen vergrößert. Damit es erst gar nicht zum Unfall

kommt, ist die große Limousine serienmäßig mit einem vorausschauenden Notbremsassistenten ausgestattet, der auf Fußgänger und Radfahrer reagiert.

3,3 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Der mit einem Mildhybrid-System ausgestattete S 500 4Matic kommt im ADAC Ecotest auf eine CO₂-Bilanz von 238 g/km – daraus ergibt sich ein Verbrauch von 8,7 l auf 100 km. Absolut gesehen heutzutage ein hoher Verbrauch, relativ zur verfügbaren Leistung, den Fahrleistungen und dem hohen Fahrzeuggewicht ist der Wert jedoch beachtlich. Beim ADAC Ecotest zählt der absolute Wert, weshalb es nur vier von 60 möglichen Punkten in der CO₂-Bewertung gibt. Die Verbräuche im Einzelnen: Innerorts liegt der Verbrauch bei 9,4 l, außerorts bei 7,4 l und auf der Autobahn bei 10,1 l/100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ Alle Grenzwerte werden deutlich unterschritten – selbst wenn man wie im Autobahnzyklus viel Leistung abfordert, ergeben sich keine nennenswerten Verschlechterungen. Auch die Partikelemissionen fallen sehr gering aus. Das Ergebnis sind 49 von 50 mögliche Zählern. Zusammen mit den Punkten

5,5 AUTOKOSTEN

5,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Luxus hat seinen Preis, erst recht wenn der Stern auf der Motorhaube thront. Die Oberklasselimosine steht ab 120.059 Euro in der Preisliste. Die darin enthaltene Ausstattung ist gut und bringt bereits viele Annehmlichkeiten mit. Um das Ausstattungslevel allerdings auf ein der Fahrzeugklasse entsprechendes Niveau zu heben, müssen noch einige Häkchen bei der Konfiguration gesetzt werden. Der Testwagen mit seinem Listenpreis von knapp 152.213 Euro ist gut ausgestattet, aber selbst hier gibt es noch reichlich Luft nach oben. Unter den Luxuslimousinen ist die S-Klasse relativ wertstabil, angesichts der hohen Ausgangsbasis ist der absolute Wertverlust dennoch erheblich. Die üblichen Unterhaltskosten wie Kfz-Steuer und Versicherung sind ebenfalls alles andere als günstig, fallen aber angesichts des prognostizierten Wertverlustes von über 1.000 Euro pro Monat weniger ins Gewicht.

Verbrauch

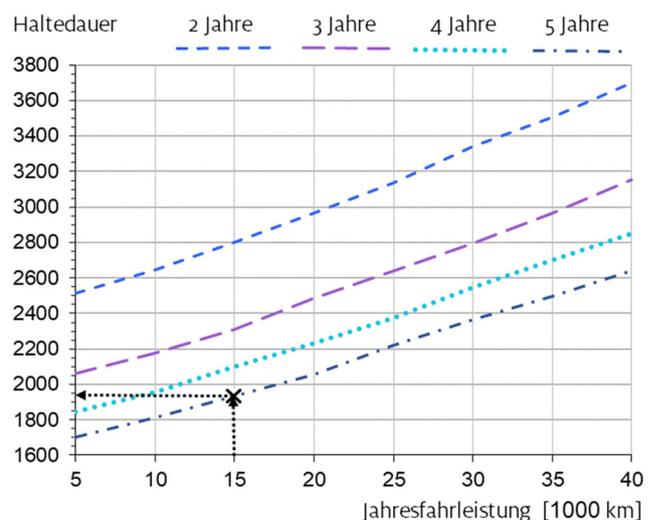
Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	9,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	7,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	10,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	8,7	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

aus dem CO₂-Bereich erzielt der Testwagen 53 Punkte und somit drei von fünf Sternen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1932 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	S 450 4MATIC 9G-TRONIC	S 500 4MATIC 9G-TRONIC	S 580 e 9G- TRONIC	S 580 4MATIC 9G-TRONIC	S 350 d 9G- TRONIC	S 400 d 4MATIC 9G-TRONIC
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2999	6/2999	6/2999	8/3982	6/2925	6/2925
Leistung [kW (PS)]	286 (389)	336 (457)	375 (510)	385 (523)	210 (286)	243 (330)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	500/1800	520/1800	750/n.b.	700/1200	600/1200	700/1200
0-100 km/h [s]	5,1	4,9	5,2	4,4	6,4	5,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	250	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	7,8/8,0 S	7,8/8,1 S	1,1/0,6 S	10,0/10,0 S	6,2/6,4 D	6,4/6,7 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	178/181	178/184	26/14	228/228	163/168	169/177
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/30/32	21/30/32	21/31/32	21/31/32	23/31/32	23/31/32
Steuer pro Jahr [Euro]	272	282	60	472	456	483
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1820	1970	1963	2190	1766	1935
Preis [Euro]	108.159	120.059	123.736	126.366	97.806	108.635

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-Zyl.-Ottomotor (Mild-Hybrid), Abgas- und elektr. Verdichter, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	2.999 ccm
Leistung	336 kW/457 PS bei 6.100 1/min
Maximales Drehmoment	520 Nm bei 1.800 1/min
Kraftübertragung	Allrad
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	8,1 l
CO ₂ -Ausstoß	178 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,5 m²/0,25
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	255/45 R19
Länge/Breite/Höhe	5.179/1.954/1.503 mm
Leergewicht/Zuladung	2.045/630 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	550 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.100 kg
Stützlast/Dachlast	85/100 kg
Tankinhalt	65 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Deutschland, Sindelfingen

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,7 m
Reifengröße Testwagen	255/45 R19 104Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli PZero
Wendekreis links/rechts	10,6 m
Ecotest-Verbrauch	8,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	9,4/7,4/10,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	206 g/km (WTW* 238 g/km)
Reichweite	745 km
Innengeräusch 130 km/h	63,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.110 mm
Leergewicht/Zuladung	2.128/682 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	430 l/-/-

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

Betriebskosten	171 Euro	Werkstattkosten	163 Euro
Fixkosten	211 Euro	Wertverlust	1387 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1932 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	282 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/30/32		
Basispreis S 500 4MATIC 9G-TRONIC	120.059 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 02.11.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	152.213 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.765 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.131 Euro°
Head-up-Display	ab 1.059 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.428 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
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite)	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/488 Euro°
Lenkradheizung	690 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	-

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.357 Euro
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.892 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

5,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Motor/Antrieb	1,1
Verarbeitung	1,3	Fahrleistungen	1,0
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,4
Licht und Sicht	2,4	Schaltung/Getriebe	1,1
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	2,0
Kofferraum-Volumen	3,1	Fahrstabilität	1,8
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,0	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	4,3	Bremse	2,1
Innenraum	2,1	Sicherheit	1,2
Bedienung	2,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,0	Passive Sicherheit - Insassen	1,0
Raumangebot vorn	1,3	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot hinten	1,8	Fußgängerschutz	2,3
Innenraum-Variabilität	3,1	Umwelt/EcoTest	3,3
Komfort	1,2	Verbrauch/CO2	5,5
Federung	0,9	Schadstoffe	1,1
Sitze	1,6		
Innengeräusch	1,5		
Klimatisierung	1,0		

Stand: November 2021

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