

Die neue Mercedes S-Klasse: Fahren auf höchstem Niveau

[Test](#)

[Bildergalerie](#)

[Datenblatt](#)

[Preisliste](#)

[Fazit](#)



[Mehr Fotos und
Infos](#)

St. Moritz, 14. November 2005 – Persil steht für weiße Wäsche, Tempo symbolisiert Papiertaschentücher, wer Maggi sagt, meint Speisewürze. Bei Autos ist das nicht anderes: Der Begriff S-Klasse steht seit über 50 Jahren für große, elegante und luxuriöse Mercedes-Limousinen. Über 500.000 Exemplare wurden allein vom Vorgänger der neuen S-Klasse weltweit verkauft.

Spitze der Automobilbaukunst

Mit der neuesten Auflage hat Mercedes sein Flaggschiff nicht nur innen und außen gründlich auf Vordermann gebracht, sondern die Luxus-Limousine voll gepackt mit all jenem, was derzeit das Ingenieurs-Können hergibt. Entstanden ist ein Mobil, das die Spitze der gegenwärtigen Automobilbaukunst markiert und zugleich ein weiterer Meilenstein in der Geschichte der großen Sternträger ist. Wir haben das Prestigemobil als S 500 in der Langversion mit 388 PS chauffiert.

Geschmeidige Optik

Mit einer Mercedes S-Klasse kommt man nicht an – man fährt vor. Das war schon immer so und das wird wohl immer so bleiben. Die neue Generation ist imposant, wirkt aber nicht wuchtig. Das herrlich straffe Blechkleid wirkt edel, muskulös und erfrischend neu. Den Karosseriedesignern ist es gelungen, ein Mobil zu schaffen, das trotz einer Länge von 5,07 Metern – die von uns getestete Langversion misst gar 5,21 Meter – recht geschmeidig wirkt. Dabei ist nicht zu übersehen, dass der neue Edel-Schwabe jede Menge Maybach-Ästhetik mit auf den Weg bekommen hat. Besonders die sanft abgleitende Heckpartie erinnert an den raren Luxusliner. Beim Mercedes-Neuling trennen dünne Stege die einzelnen Segmente der Rückleuchten. Das mag nicht jedermanns Geschmack treffen, schmälert den optischen Gesamteindruck aber nur wenig.

Herausgearbeitete Kotflügel

In der Seitenansicht fallen Wölbungen an den Front- und Heckkotflügeln sowie markant ausgearbeitete Schweller auf. Alles in allem ist die neue S-Klasse eine optisch gelungene Sache, die der Münchner Konkurrenz in Sachen Eleganz eine Nasenlänge voraus ist.

Luxus-Ambiente innen

Doch das eigentlich Spannende ist unterm Blech passiert. Schauen wir hinter die Türen: Uns empfängt ein Luxus-Ambiente, in dem Leder und Holz dominieren. Das Cockpit wirkt edel und hochwertig, so, wie wir das bei einem Auto dieser Klasse erwarten. Eine kleine Analoguhr ist als Blickfang in der Mittelkonsole untergebracht. Auffällig ist auch eine über Türen und Armaturentafel verlaufende Holzapplikation, hinter der sich im Dunkeln das Ambiente-Licht verbirgt.

Sitz passt sich dem Fahrer an

Nehmen wir Platz: Neu sind die fahrdynamischen Multi-Kontursitze, die mehr als super-bequem sind. Luftpolster verbergen sich unter edlem Leder und passen sich den Konturen des Be-Sitzers an. Je nach Kurvenlage und Geschwindigkeit wird der Druck in den Polstern blitzschnell variiert. Dadurch bietet der Sitz in jeder Fahrsituation einen guten Seitenhalt. Eine sehr angenehme Erfindung ist die Massagefunktion in der Rückenlehne. Die Polster werden automatisch so be- und entlüftet, dass der Rücken massiert wird. Die Zaubersitze kosten allerdings 1.821 Euro Aufpreis.

Wohlfühlen im Fond

Übrigens: Auch auf den Fondplätzen sitzt man keinesfalls in der zweiten Reihe. Natürlich können ebenfalls massierende Multikontursitze bestellt werden, inklusive elektrischer Verstellung, Beheizung und Belüftung. Das muss aber auch so sein: Schließlich rollt eine S-Klasse oft als Staatskarosse oder Chauffeurswagen und warum soll es dem Personal besser gehen als der Herrschaft?

Bedienkonzept überarbeitet

Komplett überarbeitet wurde nicht nur die Armaturentafel der S-Klasse, auch das Bedienkonzept geht völlig umgekrempelt an den Start. Zwar erinnert das System in Ansätzen an die Anlage im Münchner-Flaggschiff, unterscheidet sich aber durch bessere Funktionalität. Comand (Cockpit Management an Data System) heißt bei Mercedes die Multimedia-Anlage, die Funktionen wie Radio, CD/DVD-Spieler, Navigation und Telefon beinhaltet. Sie gab es bereits beim Vorgänger und wurde nun nochmals überarbeitet. Auf gleicher Höhe wie die gut ablesbaren Zeigerinstrumente wurde das nach links und rechts schwenkbare Zentral-Display untergebracht. Es dient als Anzeigeschirm für alle weiteren Komfort-Funktionen, von denen die S-Klasse mehr als genug hat.

Tastatur unter der Handablage

Der Bildschirm weist eine übersichtliche Menüführung auf, sodass die wichtigsten Funktionen wie Radio oder Telefon durch einfaches Drehen und Drücken des Comand-Controllers in der Mittelkonsole angesteuert werden können. Der Controller lässt sich lässig-leicht bedienen: Die Hand liegt auf einem Polster in der Mittelkonsole. Von dort aus reichen die Finger beinahe spielerisch das Drehrad. Ebenfalls praktisch: Unter dem aufklappbaren Polster ist die Telefontastatur untergebracht.

Spähen in die Nacht

Zudem gibt es in der Mittelkonsole Direktwahltasten, die oft genutzte Funktionen ansteuern. Auch an Lenkradtasten oder per Sprachbefehl kann beispielsweise der Radiosender gewechselt werden. Ein weiteres Novum ist der optionale Nachtsicht-Assistent. Dieser Helfer verbessert per Infrarot-Kamera im Dunkeln die Sichtweite und ermöglicht, Fußgänger oder Radfahrer eher als mit bloßem Auge zu erkennen. Das Bild der Kamera wird auf ein Display im direkten Blickfeld des Fahrers übertragen, das im Normalfall den Tachometer analog-simuliert anzeigt.

Wählhebel am Lenkrad

Alles eingestellt? Dann fahren wir los. Auch in puncto „Fahrstufe einlegen“ lässt die weißblaue Konkurrenz grüßen: Der unscheinbare Wahlhebel der serienmäßigen 7G-Tronic befindet sich am Lenkrad an der Stelle, wo bei vielen anderen Autos der Scheibenwischerhebel zu finden ist. Die Bedienung ist simpel: Vorwärtsfahren, Rückwärtsfahren, Parken oder Leerlauf kann per Fingertipp gewählt werden. An der Mittelkonsole kann

weiter abgestimmt werden, ob man komfortabel oder sportlich unterwegs sein möchte. Wer mag, kann über Tasten am Lenkrad die Gänge auch manuell einlegen.

Leiser, kultivierter V8

Nahezu lautlos erwacht der neue V8 in unserem S-500-Testwagen per Knopfdruck zum Leben. Beim Gasgeben zieht der große Wagen geschmeidig und unwahrscheinlich kraftvoll nach vorn. Immerhin liegen satte 530 Newtonmeter zwischen 2.800 und 4.800 Touren an. Schon allein auf dem Papier sind die Dynamik-Werte ein Genuss: Nur 5,4 Sekunden braucht der S 500 auf Tempo 100 – wohlbemerkt, wir reden von einer Staatslimousine und nicht von einem leichten [Porsche](#) Cayman, der diesen Wert ebenfalls erreicht. Die Automatik schaltet so sanft, dass man es kaum bemerkt, dürfte aber beim Kickdown noch ein bisschen schneller ansprechen. Bei 250 km/h wird wie gehabt sanft abgeregelt.

Luftfederung Airmatic in der Serie

Der Weg dahin ist ein Genuss. Sanft gleitet der Wagen über den Asphalt. Kleinere Unebenheiten scheinen gar nicht vorhanden zu sein, so gut werden sie weggebügelt. Das Fahrwerk ist sehr komfortabel abgestimmt, ohne schwammig zu wirken. Kein Wunder: Der S-Klasse-Unterbau dürfte eine der ausgeklügeltsten Verbindungen zwischen Straße und Passagieren sein, die derzeit möglich ist. Serienmäßig gibt es die Luftfederung Airmatic, die mit dem adaptiven Dämpfungssystem gekoppelt ist. Das heißt: Fahrweise und Fahrbahnzustand werden permanent überwacht und die Dämpferkraft für jedes einzelne Rad innerhalb von 50 Millisekunden individuell angepasst.

Dämpfung auf Knopfdruck abstimmen

Wer gern sportlich unterwegs sein möchte, kann auf Knopfdruck die Charakteristik von komfortabel auf sportlich ändern. Dann wird der Unterbau spürbar straffer, außerdem schaltet die Automatik später hoch. Im Sportprogramm und im Normalprogramm ab Tempo 120 wird die Karosserie zudem um 20 Millimeter abgesenkt. Optional kann das aktive Fahrwerk Active Body Control geordert werden, das Wankbewegungen noch besser unterdrückt.

Leicht um Kurven wedeln

In Verbindung mit der recht direkten Lenkung kann der noble Sternenwagen hervorragend dirigiert werden. Selbst auf einer ambitioniert gewedelten Serpentinestrecke lässt sich die große Limousine mit erstaunlicher Leichtigkeit zirkeln. Dass man als Chauffeur schneller unterwegs ist als es der Chef erlaubt, hört man am leisen Quietschen der Reifen, bis die Elektronik sanft regelnd eingreift.

Bremsassistent denkt mit

Überhaupt, die Elektronik: Auf Wunsch kann die Stuttgarter Edellimousine mit dem neuen Bremsassistenten BAS Plus bestückt werden. Der überwacht per Radar den Abstand zum Vordermann und warnt, wenn zu dicht aufgefahren wird. Anhand des Abstandes errechnet der Assistent die erforderliche Bremskraft und schickt diese auf die Klötze. Das passiert auch, wenn der Fahrer zu zögerlich bremst. Das in jeder Ausführung vorhandene Insassenschutz-System Pre Safe kümmert sich derweil anhand der Bremskraft um die Insassen-Sicherheit: Könnte anhand der Berechnungen ein Unfall drohen, strafft das System vorsorglich die vorderen Gurte und pumpt Luftpolster in den Multikontursitzen auf.

Ab 70.760 Euro

Kommen wir zum Preis: Der Einstieg in die S-Klasse beginnt bei 70.760 Euro für den S 350. Der von uns getestete S 500 mit langem Radstand kostet 95.236 Euro. Für dieses Geld sind Features wie die 7G-Tronic, die Luftfederung, das Insassenschutz-System, der Bremsassistent und das Comand-System mit Radio, DVD-Laufwerk und Farbdisplay an Bord. Der S 500 Lang hat zudem noch den Metalliclack. 17-Zoll-Alus, eine Lederausstattung und elektrisch verstellbare Außensitze im Fond sind ab Werk an Bord. Mithilfe einer langen Liste an Extra-Ausstattungen lässt

sich die S-Klasse so komfortabel und funktional wie gewünscht einrichten. Einzelheiten entnehmen Sie bitte unserer Preisliste.

Weitere Fotos



[Weitere Fotos](#)



[Weitere Fotos](#)



[Weitere Fotos](#)



[Weitere Fotos](#)

[Mehr Fotos anzeigen](#)



[Per Mail senden](#) - [Meistverschickte Artikel](#)



[Drucken Sie diese Seite](#)

YAHOO! AUTOS VIDEOS

Sponsored Links

[\(Put you listings here\)](#)

Automessen 2008: [Auto Mobil International 5.-13. April 2008](#) | [Auto-Salon Genf](#)

Copyright © 2008 Yahoo! Alle Rechte vorbehalten. [Copyright-Richtlinien](#)
[AGB](#) - [Rechtlicher Hinweis](#) - [Datenschutz](#) - [Hilfe](#)