

**Quelle: Die Zeit**

Provided by GENIOS

LEBEN, Autotest

## Ab in die Lücke!

### **Autotest Christine Brinck und Josef joffe, / ZEIT-autorin und Zeit-Herausgeber, im Mercedes-Benz CL 500 coupé / Dieser Mercedes nimmt dem Fahrer sogar das Einparken ab Christine Brinck und Josef joffe,**

Haben Sie zufällig 91250 Euro, dazu 14135 für ein paar Extras, also insgesamt 125000 (Merkel-MwSt. inklusive)? Dann könnten Sie sich diese Tester geben es bar jeden Klassenbewusstseins zu ein prächtiges Gefährt kaufen, das immerhin noch ein paar Cent billiger ist als ein Rolls oder ein Bentley.

Ein Problem aber hat der CL 500 doch: Er eignet sich nicht fürs heitere Ratespiel in engen Gassen («Schrammt er, oder schrammt er nicht?»); dazu ist dieser Benz zu breit. Oder genauer: Man weiß nicht mit letzter Gewissheit, wo die Karosse links und rechts, hinten und vorne aufhört es sei denn, man glaubt den aufdringlich piepsenden Sensoren. Ein Unterproblem ist die sehr breite Coupétür, klafft die doch so weit auf, dass sich Bruder Mensch zum Schließen von innen einen sehr langarmigen Schimpansen auf dem Schoß wünscht. Dann wäre da noch das Handbuch, 520 Seiten lang, das sich so spannend liest wie das Bundesgesetzblatt.

Ist diese kurze Nörgelliste abgehakt, wird die Kritik schwierig, das Loben einfach. Beginnen wir mit dem Achtzylinder-Motor; der ist leiser als das Heizungsgebläse. Die Siebengang-Automatik? Schaltet so weich, wie der Zephyr weht. Wer den Pseudo-Kick des Handbetriebs mag, kann am Lenkrad rauf- und runterschalten. Straßenlage auf der Autobahn? Wie Sänfte, aber nicht wie Sofa; der Kontakt zum Boden bleibt, die allfälligen

Erschütterungen durch Querrinnen und Autobahngeröll werden vom Fahrwerk elegant geschluckt. Insgesamt ein bravouröser Kompromiss, bei dem es den Ingenieuren gelungen ist, die Stabilität während der flotten Kurvenfahrt nicht durch bretharte Federung zu erkaufen.

Den merkwürdigen Kürzeln ESP und ASR, die uns seit Jahren Rätsel aufgeben, hat Daimler noch ein drittes hinzugefügt: ABC, »Active Body Control«. Dieses System dient nicht der körperlichen Ertüchtigung durch einen eingebauten personal trainer, sondern der automatischen Niveauregulierung je nach Tempo, um so den Benzinverbrauch zu drosseln (je schneller, desto tiefer). Außerdem scheint das ABC das Nach-vorne-Einknicken beim Bremsen zu dämpfen, was gut für Coiffure und Contenance ist. Und für den Kaffee im Halter auch. Der »Doppelcupholder vorne« ist zwar ein Extra, kostet aber laut Liste exakt nix.

Die Bremsen als solche? Tadellos, beträgt doch der Bremsweg von hundert auf null bei diesem Zweitonner nur 37 Meter (kalt). Die Beschleunigung ist die eines ernsthaften Sportwagens: in 5,4 Sekunden auf hundert. Unnötig zu erwähnen, dass die Höchstgeschwindigkeit commentgemäß bei 250 Stundenkilometern endet. Den Verbrauch lassen wir aus Pietätsgründen weg.

Aber genug der Technik, die wirklich auf dem neuesten Stand derselben ist. Reden wir lieber vom Stand des Luxus, den allenfalls noch der stärkere Bruder, der zwölfzylindrige CL 600, zu überbieten vermag. Er beginnt beim Türzuschlagen. Damit keine rohe, also unluxuriöse Muskelgewalt eingesetzt werden muss, senkt sich die Scheibe zwei Fingerbreit, um die komprimierte Innenraumluft entweichen zu lassen. Dann schließt sie wieder.

Während sich beim gemeinen Autositz nur Höhe und Lehne verstellen lassen, bietet der »Multikontursitz« so viele Variationen, wie ein Steuergesetz Schlupflöcher hat. Spielt man lange genug mit den elektrischen Helfern, sitzt der Sessel wie maßgeschneidert. Kühlung und Heizung inklusive.

Ältere Jahrgänge werden sich über die ausgetüftelte Einparkhilfe freuen. Sie müssen nicht mehr den Kopf schmerzhaft nach hinten verdrehen, sondern können freundlich geradeaus blicken und voller Gottvertrauen der Elektronik das Kurbeln und Bremsen überlassen. Ganz junge Menschen wird die »Parkführung« ebenfalls erfreuen, würden sie mit dieser doch bei der Fahrprüfung die schlimmste aller Herausforderungen, das Rückwärts-Einparken, überstehen.

Eine Portion Zuversicht ist auch geboten bei der »Distrionic«, einem Radargerät plus Computer, der den

**Quelle: Die Zeit**

Provided by GENIOS

Abstand zum Vordermann hält. Der Glaube hat uns keimmal enttäuscht. Bremst der Vorderwagen, bremst auch der CL; fährt er wieder schneller, drückt auch die Distronic aufs Gaspedal, lässt sich aber vom Gegenverkehr nie aus dem Konzept bringen. Im Pulk fahren war noch nie so blutdruckschonend. Und wer trotzdem nervös wird, kann die Distanz auch per Hand verlängern. In der Schlange vor der Ampel bremst der Wagen sanft bis zum Stillstand.

Selbst auf der Rückbank kann man noch halbwegs standesgemäß reisen, und der Kofferraum erlaubt zwei Zentner Zuladung. Genug für zwei Golfbags und den Buggy noch dazu. Dann gibt es da noch die Pre-Safe-Bremse, die mit Hilfe eines Radargeräts bei dräuender Gefahr erst Alarm schlägt, dann dem drögen Fahrer die Entscheidung

aus dem Fuß nimmt und das macht, was im Autojargon eine »Teilverzögerung« ist. Jetzt bleibt noch eine Sekunde Zeit für den Elefantentritt aufs Bremspedal. (Diese beiden Tester haben, der Feigheit gehorchend, derlei Auffahrunfall nicht zu simulieren versucht.)

Fehlt noch was? Nur noch das automobiler Gegenstück zur Blindflugausrüstung, damit man bei Nacht und Nebel die Hände vom geheizten Lenkrad nehmen und eine Partie Canasta oder ein Nickerchen einlegen kann. Das, liebe Daimleristen, wäre der gewogenen Klientel noch mal einen Hunderttausender wert.

Unter der Haube  
Motorbauart/Zylinderzahl:  
Benzinmotor, 8 Zylinder, 5461 ccm  
Hubraum / Leistung: 285 kW (387

PS) / 7-gang-Automatikgetriebe, Beschleunigung (0100 km/h): 5,4 Sekunden / Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h / Durchschnittsverbrauch: 12,1 Liter auf 100 km (Benzin) / CO2-Emission: 288 g/km / kosten (pro jahr): Vollkaskoversicherung: Typklasse 33, Steuer: 371,75 Euro / Basispreis: 91250 Euro

Unter der Haube  
Motorbauart/Zylinderzahl:  
Benzinmotor, 8 Zylinder, 5461 ccm  
Hubraum / Leistung: 285 kW (387 PS) / 7-gang-Automatikgetriebe, Beschleunigung (0100 km/h): 5,4 Sekunden / Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h / Durchschnittsverbrauch: 12,1 Liter auf 100 km (Benzin) / CO2-Emission: 288 g/km / kosten (pro jahr): Vollkaskoversicherung: Typklasse 33, Steuer: 371,75 Euro / Basispreis: 91250 Euro /