



Fotos: Seufert

Außer Spesen nichts gewesen

Dauertest 100 000 Kilometer mit dem Mercedes 500 SE.

Daß Daimler-Benz Autos baut, die in der Summe ihrer Eigenschaften überzeugen, ist nichts Neues. Daß diese Autos auch überdurchschnittlich zuverlässig und haltbar sind, beweisen jede Pannenstatistik und vor allem der automobiler Alltag. Dies gilt natürlich auch für die noble S-Klasse, obwohl diese sich in den Pannenlisten stets von weit billigeren Produkten aus dem eigenen Hause geschlagen geben muß. Doch auch dafür hat man bei Daimler-Benz eine plausible Erklärung: Die feinen S-Klassefahrer wechseln angeblich im Falle eines Plattfußes nicht selbst die Räder, sondern rufen den ADAC.

Keine großen Zweifel also, was die Betriebssicherheit angeht. Doch wie sieht's mit den Kosten aus? Für alle, die Wirtschaftlichkeit nur mit dem Anschaffungspreis und dem regulären Unterhalt eines Autos identifizieren, baut Mercedes teure Automobile. Dies gilt besonders für die S-Klasse und da vor allem für deren Spitzenmodell, den Mercedes 500 SE. An Hand dieser großen V 8-Limousine wollte die Test-Redaktion einmal eruieren: Wie zuverlässig und wie teuer fahren Minister und Millionäre, Ärzte und Unternehmer wirklich?

Es war eine sehr angenehme Aufgabe. Und als der seit Januar 1983 in Dauertest-Diensten stehende Mercedes 500 SE nach eineinhalb Jahren die übliche Dauertest-Distanz von 80 000 Kilometern ohne irgendwelche Probleme hinter sich gebracht hatte, fiel die Entscheidung leicht, die in vielen deutschen Autofahrer-Hirnen immer noch als die totale Verschleißgrenze eingetragten 100 000 Kilometer vollzumachen. Vielleicht käme es doch noch zu einem Motorkollaps, oder die schon seit geraumer

Zeit ganz leise singende Hinterachse gäbe ihren Geist auf. Große Hoffnungen machte sich, offen gesagt, die Redaktion nicht, denn was bis zu diesem Zeitpunkt geschah, war alles andere als aufregend.

Von diversen Reifenwechseln und an der Tankstelle ausgeführten Glühlampen-Reparaturen abgesehen, gab es nur vier außerplanmäßige Werkstatt-Aufenthalte zu verzeichnen. Und auch die muß man relativieren.

Bei Kilometerstand 28 479 wurden die beiden vorderen

Stoßdämpfer erneuert. Im Zuge einer Achsvermessung, die nach einem leichten Auffahrunfall vorgenommen wurde, vergaß die Werkstatt, die Stoßdämpfer wieder festzuziehen. Als Folge davon wurden die Kolbenstangen beschädigt.

Nach rund 36 000 Kilometern signalisierte die zuverlässig funktionierende Bremsbelag-Verschleißanzeige einen außerplanmäßigen Werkstattbesuch. Aus dem gleichen Grund mußte bei km 71 328 die Werkstatt angelaufen werden. Zumindest der letzte Belagwechsel hätte im Rahmen des nur etwa 1 000

Kilometer vorher stattgefundenen Pflegedienstes durchgeführt werden können. Ein zusätzlicher, zeitraubender Werkstattbesuch wäre so vermieden worden. Natürlich ist

Im Verlauf des Dauertests wurde die Werkstatt zehnmal planmäßig und fünfmal außer der Reihe aufgesucht

der Bremsbelagverschleiß sehr stark von der Fahrweise abhängig. Manche S-Klassefahrer schaffen weit über 50 000 Kilometer, bei auto motor und sport reichten die vorderen Beläge im Durchschnitt nur 20 000 Kilometer – aber eben nur im Durchschnitt, so daß die Belagerneuerung nicht immer mit den vorgeschriebenen Inspektions-Intervallen zu synchronisieren war.

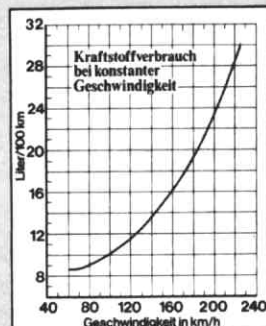
Den vierten unplanmäßigen Werkstattbesuch erzwang bei Kilometer 42 594 die des öfteren Fehlalarm schlagende Diebstahlwarnanlage. Während sich das Alarmsignal noch durch Abkneifen der im Motorraum sitzenden Hupe einfach und zuverlässig ersticken läßt, macht eine nachhaltige Fehlschließung des Kofferraums deutlich weniger Vergnügen. Mehr Verdruß als Freude also mit diesem nicht ganz billigen Ausstattungs-Accessoire, dessen Nutzeffekt, nämlich die Abschreckung von Dieben, mehr als fraglich ist.

So viel zu den ersten 80 000 Kilometern. Auch im weiteren Verlauf bis zum magischen Kilometerstand 100 000 geschah nichts mehr, was die überzeugende Zuverlässigkeit des 500 SE in Frage gestellt hätte. Gut,

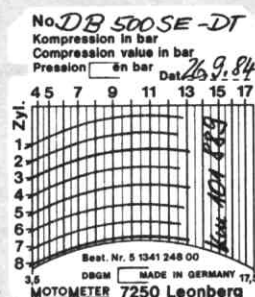
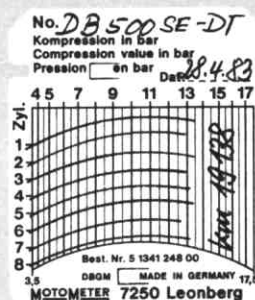
Technische Daten und Meßwerte

Erstzulassung	1/1983
Fahrgestellnummer	WDB 126 036 120 27424
km-Stand, Übernahme	2600
km-Stand, Testende	103 600
Hubraum	4973 cm ³
Leistung	170 kW (231 PS) bei 4750/min
Leergewicht	1726 kg
Zul. Gesamtgewicht	2140 kg

FAHRLEISTUNGEN	
Beschleunigung	in s
Dauertest-Anfang/-Ende	
0-40 km/h	2,7/ 2,5
0-60 km/h	4,3/ 4,0
0-80 km/h	6,2/ 6,0
0-100 km/h	8,7/ 8,3
0-140 km/h	16,4/15,5
0-180 km/h	30,6/28,5
1 km mit steh. Start	29,6/29,0
Höchstgeschwindigkeit	km/h 225/227



KRAFTSTOFFVERBRAUCH	
Normverbrauch nach DIN	
70030 (Liter/100 km, Super)	
90 km/h im D. Gang	9,1
120 km/h im D. Gang	11,4
Stadtverkehr	15,2
Verbrauchswerte im Test (Liter/100 km)	
Minimalverbrauch	11,8
Maximalverbrauch	22,4
Landstraße ca. 80 km/h Ø	14,0
Autobahn ca. 155 km/h Ø	17,4
Testverbrauch	16,5



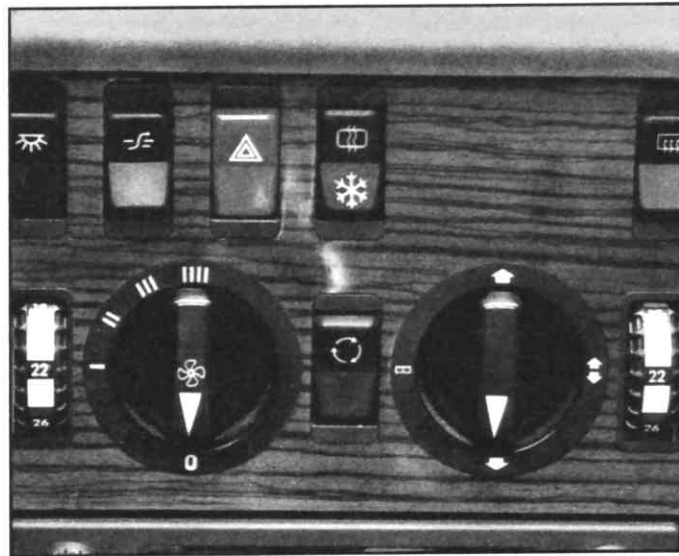
Dauertest Mercedes 500 SE

bei 84 400 mußte nochmals die Werkstatt aufgesucht werden, um das klemmende Schloß der Fahrertür „gangbar“ zu machen – kein Beinbruch in einem sonst vorbildlichen Autoleben. Bei der Gelegenheit wurde dann kulanterweise gleich der linke Außenspiegel kostenlos erneuert, der, ebenso wie später der rechte, durch häßliche braune Flecken unangenehm auffiel.

Natürlich ließ der 500 SE seinen Fahrer auch nie im Regen stehen und sprang sowohl bei Kälte wie bei Hitze spontan und zuverlässig an.

Was gab es sonst an Mängeln? Die Auspuffanlage neigte zur Undichtigkeit. Sie wurde mehrmals anlässlich der Inspektion nachgezogen, einmal wurde das vordere Auspuffrohr nach 80 000 Kilometern ersetzt. Auch die häufig leise im Leerlauf vor sich hin quietschenden Keilriemen – der 500 SE verfügt mit Klima-Anlage über insgesamt vier – und die im angelegten Zustand knarrenden Gurtschlösser hatten keinerlei Einfluß auf die Funktion, eher Schönheitsfehler, die sicher abzustellen sind. Doch nobody ist perfect – dies gilt trotz aller Bemühung offenbar auch für Daimler-Benz.

Der große Knall blieb also aus. So überstand der 500 SE den gewiß überdurchschnittlich strapaziösen Testalltag ohne nennenswerte Reparaturen und präsentierte sich selbst nach der auf 100 000 Kilometer verlängerten Test-Distanz in bemerkenswerter mechanischer Frische. Die Fahrleistungen waren ebenso gut wie zu Beginn des Dauertests, der Kompressionsdruck der Zylinder zeigte keine gravierenden Schwächen, die Automatik schaltete wie immer präzise und angenehm, und auch am Fahrgestell war die Laufleistung ohne spürbare Verschleißerscheinungen vorübergegangen.



Logische Bedienungselemente für Heizung und Klimaanlage

Störungen

km 7 863	Warmluftverteilung ungleichmäßig, Fußraum auf der Fahrerseite bleibt kalt
km 9 500	Warmluftregelung rechts defekt
km 18 469	Auspuffanlage am vorderen, rechten Rohr leicht undicht
km 18 727	Klimaanlage ausgefallen
km 25 304	Poltergeräusche an der Vorderachse, Schaltautomatik arbeitet nicht einwandfrei (Motor dreht im Warmlauf unvermittelt hoch, ohne zu schalten)
km 30 003	Kofferraumbeleuchtung und Beleuchtung der linken Temperatureinstellung ausgefallen
km 35 759	Bremsbelagverschleißanzeige leuchtet auf, Fahrzeug zieht beim Bremsen nach links
km 39 428	Reifenunwucht an Vorder- und Hinterachse
km 41 507	Diebstahlwarnanlage defekt (Warnanlage löst grundlos aus)
km 47 847	Bremsbelag-Warmleuchte flackert zeitweise auf
km 52 111	Motorhaubenentriegelung funktioniert nicht einwandfrei
km 56 303	Beide Wischer schmieren, Gurtschlösser quietschen und klappern
km 61 110	Starke Unwucht an der Vorderachse ab 120 km/h
km 64 198	Keilriemen quietscht
km 66 299	Rechte Biluxlampe defekt
km 67 299	Rechte Rücklichtlampe defekt
km 69 974	Linkes Wischerblatt schmiert, Auspuffanlage undicht
km 70 905	Keilriemen quietscht
km 71 309	Bremsbelagverschleißanzeige leuchtet auf, elektrische Antenne versenkt nicht vollständig
km 72 147	Linker Scheibenwischer liegt nicht richtig an
km 76 428	Keilriemen quietscht im Leerlauf, Auspuffanlage undicht, linker Außenspiegel stark korrodiert
km 82 661	Türschloß der Fahrerseite hakt
km 84 440	Unwucht an beiden Vorderrädern
km 87 125	Beifahrertür läßt sich nicht aufschließen
km 100 593	Bremsbelag-Kontrollleuchte flackert zeitweise auf, rechter Dachhaltegriff lose, linke Scheinwerferwaschanlage ausgefallen

Lediglich der in der zweiten Dauertesthälfte überhaupt erst feststellbare Motorölverbrauch deutet auf die zurückgelegte Laufleistung hin. Dabei war die Nachfüllmenge – insgesamt nur 13,5 Liter – so gering, daß daraus keine Rückschlüsse auf den Zylinder- oder Kolbenverschleiß gezogen werden können. Immerhin blieb der Verbrauch weit unter dem vom Werk tolerierten Wert, der in der Betriebserlaubnis mit 1,5 Liter pro 1000 Kilometer angegeben ist.

Für die Karosserie scheinen 100 000 Kilometer ebenfalls keine Strapaze zu sein. Kein Rosten, kein Klappern, und die gewichtigen Türen fallen satt und sicher in ihre massiven Zapfenschlösser wie am ersten Tag. Der Lack zeigt zwar deutliche Spuren der häufigen Ma-

Nach 100 000 Kilometern zeigte der 500 SE keine Funktionsmängel und keinen sicht- baren Verschleiß

schinenwäsche und mußte im Frontbereich auch einige Stein schläge einstecken, die freilich nicht die solide Grundierung durchdringen konnten. Einige Ausbesserungsarbeiten und eine gründliche Politur, und die Außenhaut erstrahlt wieder im alten Glanz.

Ganz so einfach ließe sich der Innenraum nicht regenerieren. Dabei sind es vor allem die schmutzempfindlichen hellen Velourspolster und die Verkleidungen, die intensive Gebrauchsspuren aufweisen.

Echte Abnutzungerscheinungen zeigt freilich nur der Bezug der Fahrersitzfläche, und auch der speckig glänzende Lenk radbezug deutet auf regen Gebrauch dieses Steuerelementes hin. Die Sitze selbst lassen keinerlei Verschleißerscheinungen erkennen. ▶

Dauertest Mercedes 500 SE

So weit, so gut. Doch wie sieht's mit den Kosten aus? Schon der Anschaffungspreis des 500 SE macht klar: Dieser Mercedes ist nicht das Transportmittel des klassischen kleinen Mannes. Wer ihn kauft, muß genügend Geld oder genügend Kredit haben – oder beides zusammen. Knapp über 60 000 Mark kostete die Daimler-Limousine im Januar 1983. Inzwischen haben die Schwaben noch mal kräftig hingelangt und den Preis auf exakt 66 747 Mark klettern lassen. Wer diese Zahl immer noch

nicht repräsentativ genug findet, kann sie leicht durch mehr oder weniger sinnvolles Zubehör anreichern. Dabei ist die alphabetisch geordnete Daimler-Benz-Sonderausstattungsliste sehr hilfreich. auto motor und sport schaffte auf diese Weise nach heutigem Stand ein Zubehörvolumen von über 25 000 Mark ohne Radio, immerhin der Gegenwert eines ausgewachsenen Mittelklasseautos.

Weniger präzise läßt sich der Gegenwert des dafür erstandenen Zubehörpaketes spezifizieren. Dies war auch der Hauptgrund für seine Anschaffung, nicht etwa der Eindruck, man

könnte mit einem serienmäßigen 500 SE nicht ebenso komfortabel und zufrieden fahren. Hinzu kommt die Tatsache, daß viele Hersteller offenbar bei ihren Sonderausstattungen geringere Qualitätsmaßstäbe anlegen als beim Basismodell, so daß sich oft manch teuer erstandenes Luxus-Accessoire als ebenso teure Fehlerquelle erweist. In diese Kategorie fallen beispielsweise elektrische Fensterheber, Scheinwerfer-Reinigungsanlagen, elektrisch verstellbare Sitze, ebensolche Schiebedächer, automatische Antennen und vieles mehr, was der elektrischen oder anderweitiger Betätigungshilfe bedarf.

Bei Daimler-Benz funktionieren freilich die Extras ebenso zuverlässig wie der Rest des Autos, so daß die Redaktion ganz dankbar war, als endlich nach über 100 000 Kilometern der Wischermotor der linken Scheinwerfer-Reinigungsanlage streikte. Fast 200 Mark kostete die Reparatur dieses ziemlich unnützen Extras, auf dessen Anschaffung getrost verzichtet werden kann.

Kritik verdient auch das elektrische Schiebedach, jedoch nicht wegen mangelhafter Zuverlässigkeit, sondern weil es sich nur schieben, aber nicht aufstellen läßt. Dies müßte bei

Wartung* und Reparaturen

km 4 063	Vier neue Reifen (Pirelli Winter 190, 205/70 R 14 93 T) Montage und Wuchten	DM 1 253,54 DM 68,97
km 10 070	Pflegedienst mit Ölwechsel und Material Unterdruckgesteuerte Heizklappen- betätigung überprüft (Umschalt- klappen und Unterdruckdosen ohne Funktionsmängel)	DM 168,23 Garantie
km 12 179	Sommerräder montiert (Michelin XWX, 205/70 VR 14)	DM 25,08
km 19 975	Inspektion mit Ölwechsel und Material Bremsbeläge vorn erneuert Zündkerzen ausgewechselt Auspuffanlage an den Rohrflanschen nachgezogen (Schrauben teilweise lose), Dichtungen und Kühlmittel der Klimaanlage erneuert	DM 424,37 DM 98,99 DM 28,02 Garantie
km 24 927	Vier neue Reifen (Pirelli P6, 205/65 VR 15) Montage	DM 1 443,24 DM 27,36
km 28 479	Beide vorderen Stoßdämpfer erneuert (beide Dämpfer waren lose, dadurch wurden die Kolbenstangen gering- fügig gebogen)	Garantie
km 31 052	Pflegedienst mit Ölwechsel und Material Lampen der Temperatureinstellung und des Kofferraums erneuert Bremsband des automatischen Getriebes nachgestellt	DM 141,19 DM 4,41 Garantie
km 36 283	Bremsbeläge vorn ausgetauscht	DM 114,23
km 40 392	Inspektion mit Ölwechsel und Material Motor auf vorgeschriebenen Abgaswert eingestellt Luftfilterelement erneuert Alle vier Räder ausgewuchtet	DM 387,71 DM 25,31 DM 45,60 DM 31,69
km 42 594	Steuergerät der Diebstahlwarnanlage ausgetauscht	Garantie
km 46 525	Vier neue Reifen (Continental Super Contact CV 51, 205/70 V R 14) Montage und Auswuchten	DM 1 226,18 DM 61,56
km 49 941	Pflegedienst mit Ölwechsel und Material Bremsbeläge vorn und hinten erneuert	DM 150,20 DM 183,60
km 55 239	Vier neue Reifen (Pirelli Winter 190, 205/70 R 14 93 T) Montage	DM 1 253,54 DM 25,08
km 61 114	Räder achsweise getauscht und ausgewuchtet	DM 46,28
km 66 487	Rechte Bilux-Lampe H4 ersetzt	DM 26,-
km 67 578	Rechte Rücklicht-Lampe ausgewechselt	DM 2,80
km 69 469	Pflegedienst mit Ölwechsel und Material Linken Wischergummi erneuert Keilriemen gespannt, Teleskop-Antenne gereinigt und geschmiert, Auspuffanlage überprüft	DM 143,18 DM 18,31 Kulanz
km 71 328	Scheibenbremsbeläge vorn erneuert Teleskop der elektrischen Antenne gangbar gemacht Auspuffanlage überprüft und sämtliche Schrauben an den Rohrverbindungen nachgezogen, Keilriemen nachgespannt	DM 124,89 Kulanz Kulanz
km 72 547	Linker Wischergummi in den Führungen gangbar gemacht	Eigenleistung
km 75 476	Sommerräder montiert (Continental CV 51)	DM 25,08
km 80 915	Inspektion mit Ölwechsel und Material Bremsbeläge vorn und hinten erneuert Bremsflüssigkeit ausgewechselt und System entlüftet Sämtliche Keilriemen ersetzt Linkes, vorderes Auspuffrohr erneuert Zündkerzen und Luftfiltereinsatz ausgetauscht	DM 405,16 DM 121,66 DM 122,48 DM 196,89 DM 75,70
km 84 400	Linkes Türschloß instand gesetzt (Zuhaltungen im Schließzylinder verharzt) Linker Außenspiegel erneuert	DM 15,46 Kulanz
km 90 193	Pflegedienst mit Ölwechsel und Material Beifahrertürschloß gereinigt und Entriegelungsmechanismus überprüft Vier neue Reifen (Pirelli P 6, 235/55 VR 15) Montage und Auswuchten	DM 139,99 DM 33,63 DM 1 635,20 DM 72,96
km 101 161	Inspektion mit Ölwechsel und Material Bremsbeläge vorn und hinten erneuert Zündkerzen und Luftfilter ausgewechselt Dachhaltegriff rechts befestigt Scheinwerfer-Wischermotor erneuert	DM 344,68 DM 105,05 DM 78,32 DM 13,22 DM 186,28

*Nach Werkvorschrift, einschließlich kleiner Nebearbeiten

Dauertest Mercedes 500 SE

einem Preis von über 1 500 Mark doch zu machen sein. Ebenso hilfreich wie ein Schiebedach sind im Sommer elektrische Fensterheber, wenn es um die rasche Durchlüftung des aufgeheizten Innenraumes geht. Im 500 SE funktionieren sie langsam, aber sicher.

In die elektrische Sitzverstellung läßt sich dagegen beim be-

sten Willen kein echter Nutzefekt hineininterpretieren. Dennoch macht sie Spaß und sorgt bei Mitfahrern für Heiterkeit, da ihre Betätigung überraschend einfach und logisch ist. Auch ohne Memoryschaltung, die seit neuestem gegen weiteren Aufpreis zu haben ist, erlaubt sie in kürzester Zeit das Auffinden einer bequemen Sitzposition. Dabei stört höchstens die etwas rasche und ruckartig einsetzende Längsverstellung, die andererseits zu einer Steigerung des sub-

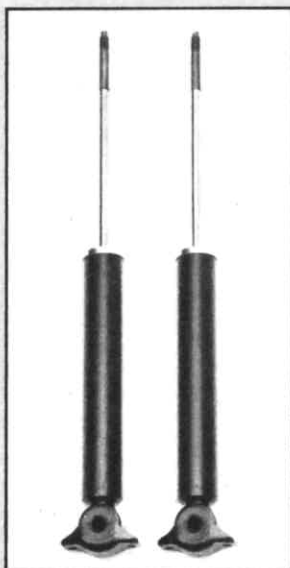
Bei Daimler-Benz funktionieren die Extras ebenso zuverlässig wie das übrige Auto

jektiven Beschleunigungs-Eindrucks herangezogen werden kann: Wer Vollgas gibt und dabei den Sitz nach vorne laufen läßt, verbindet stationäre und

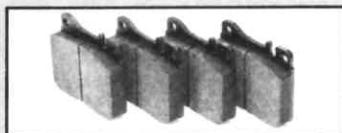
instationäre Beschleunigung in bisher nicht gekannter Weise.

Zu den Extras mit geringem oder nicht spezifizierbarem Nutzen zählen auch die Metallic-Lackierung, getönte Scheiben, die Ausstiegsleuchten an den Türschwelleren, die beleuchteten Spiegel in den Sonnenblenden und der Tempomat. Letzterer hat zwar eine Memory-Schaltung, die seinen Anwendungsbereich erweitert, doch wird sein Einsatz durch die in Deutschland herrschende

Mercedes 500 SE: Defekte und Verschleißteile im Dauertest



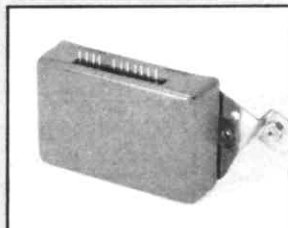
km 28 479: Beide vorderen Stoßdämpfer erneuert



km 19 975, 36 283, 49 941, 71 328, 80 915, 101 161: Scheibenbremsbeläge vorn erneuert



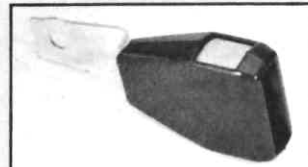
km 80 915: Vorderes Auspuffrohr erneuert



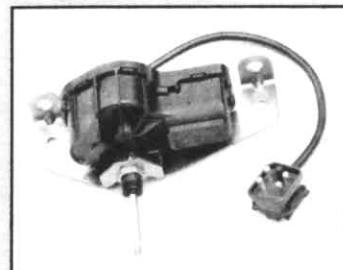
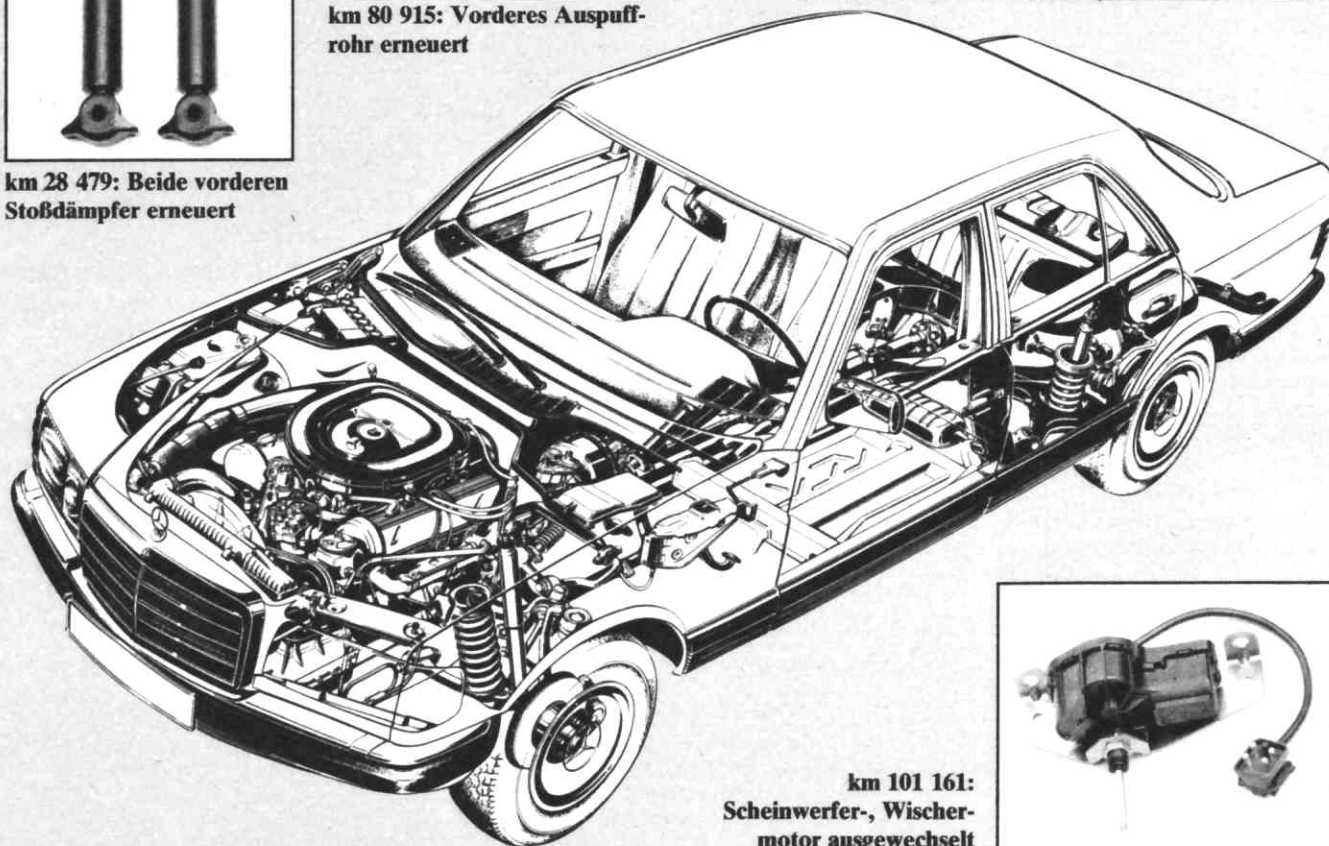
km 42 594: Steuergerät der Diebstahl-Warnanlage ausgetauscht



km 49 941, 80 915, 101 161: Scheibenbremsbeläge hinten ausgetauscht



km 60 987: Vordere Gurtschlösser ersetzt



km 101 161: Scheinwerfer-, Wischermotor ausgewechselt

Dauertest Mercedes 500 SE

Verkehrsdichte sehr stark eingeschränkt. Und was die beiden beleuchteten Innenspiegel betrifft, ergaben Umfragen bei den Testredakteuren, daß diese sich im Mercedes auch nicht öfter geschminkt haben als in anderen Automobilen.

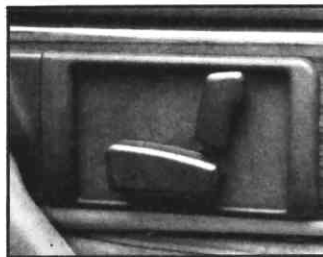
Als angenehm hingegen erwies sich im Winter die zweistufig schaltbare elektrische Sitzheizung, die nicht nur die Sitzfläche, sondern auch einen Teil der Rückenlehne zügig erwärmt. Zugegeben: Besitzer einer geheizten Garage können darauf verzichten. Und wer diese nicht hat, hat meistens auch keine S-Klasse. In allen anderen Fällen ist die Sitzheizung ihr Geld wert (684 Mark), zumal in Deutschland häufiger Winter als Sommer ist.

Dieser Umstand begrenzt naturgemäß den Nutzen eines weiteren, sehr teuren Extras, der Klimaanlage. Da sie bei Automobilen dieser Kategorie fast schon zum guten Ton gehört, wurde sie beim Testwagen mitbestellt. Dabei wurde nicht die teure Klimatisierungs-Automatik gewählt, die den Fahrer einem Sensor-System hilflos ausliefert, sondern die rund 800 Mark billigere Klimaanlage (3 796 Mark), die vielfältige Eingriffe in Sachen Luft- und Temperaturverteilung gestattet. Allerdings ist zur optimalen Funktion das Studium der Betriebsanleitung zu empfehlen, dann kühlt sie angenehm und wirkungsvoll. Auch aus einem anderen Grund lohnt sich das Lesen der Werkshinweise: Wer das Klimagerät längere Zeit nicht benutzt, wozu ja speziell in der kalten Jahreszeit keine Veranlassung besteht, muß mit einem Dichtungsschaden am Kältekompressor rechnen. auto motor und sport ist das passiert (km-Stand 18 727).

Für die nobel wirkende Velourspolsterung wird ein ebenso nobler Aufpreis verlangt: 1 966 Mark. Abgesehen von



Nie benutzt: Extra Airbag



Oft benutzt: Sitzverstellung

der Schmutzempfindlichkeit, die sich bei entsprechender Farbwahl vermeiden läßt, wirkt die raue Velours Oberfläche besser als jede Fusselrolle und sammelt Haare und Flusen al-

ler Art. Das Entfernen dieser Fremdkörper aus den Polstern ist zeitraubend. Andererseits bietet der Stoff dank seiner rauen Oberfläche Sicherheit gegen Verrutschen, ist im Som-

mer nicht zu warm und im Winter nicht zu kalt. Als Polsterfazit bleibt dennoch: Die normalen Polsterstoffe tun es auch, rund 2 000 Mark lassen sich sicher besser anlegen.

Ein gutes Angebot ist hingegen die ab Werk lieferbare abnehmbare Hängerkupplung. Die Montage, vor allem aber die Demontage der soliden Kugelkopf-Konstruktion ist zwar nicht ganz einfach, aber dafür verschwindet der Rest der Halterung harmonisch unter einer Kunststoffklappe. Nichts deutet auf den gelegentlichen Gebrauch des Luxusautos als Schleppwagen hin. Zur Kupplung muß auch der elektrisch

Preise und Unterhaltskosten

Neupreis und Schätzpreis

Mercedes 500 SE (Testwagenpreis am 25. 1. 1983) ¹⁾	DM 82 759,-
Mercedes 500 SE (Testwagenpreis am 21. 9. 1984) ¹⁾	DM 92 118,-
Mercedes 500 SE nach 100 000 km (Schätzpreis) ¹⁾²⁾	DM 46 569,-

Festkosten pro Jahr

Kraftfahrzeugsteuer	DM 720,-
Haftpflicht-Versicherung ³⁾	DM 1 503,-
Teilkasko-Versicherung ⁴⁾	DM 882,-
Vollkasko-Versicherung ⁵⁾	DM 3 863,-

Betriebskosten (Dauertestwagen über 100 000 km)

Kraftstoffbedarf	16 458 Liter	DM 22 876,62
Ölnachfüllmenge	13,5 Liter	DM 128,25
Reifenbedarf	1 Satz Reifen (Michelin XWX, 205/70 VR 14) 1 Satz Reifen (Pirelli Winter 190, 205/70 R 14 93 T) 1 Satz Reifen (Pirelli P 6, 205/65 VR 15) 1 Satz Reifen (Continental CV 51, 205/70 VR 15) 1 Satz Reifen (Pirelli Winter 190, 205/70 R 14 93 T) 1 Satz Reifen (Pirelli P 6, 235/55 VR 15)	Erstausrüstung DM 1 138,68 ⁶⁾ DM 1 502,29 ⁶⁾ DM 1 312,84 ⁶⁾ DM 1 362,77 ⁶⁾ DM 964,89 ⁶⁾
Reparaturen		DM 601,17
Wartung		DM 4 054,69
Gesamtkosten	DM 33 942,20 = 33,9 Pf/km	
Gesamtkosten abzüglich Benzin, Öl und Reifen		DM 4 655,86 = 4,7 Pf/km

¹⁾ = einschließlich Airbag, Anhängerkupplung abnehmbar, Antenne automatisch versenkbar, Antiblockiersystem, Außenspiegel rechts elektrisch einstellbar, Ausstiegsleuchten, Diebstahl-Warnanlage, verstärkte Batterie, elektrische Fensterheber vorn und hinten, Feuerlöscher, Differentialsperre, zwei Stereo-Hecklautsprecher, Klimaanlage, Kopfstützen im Fond, Metallic-Lackierung, Niveauregulierung, Velours-Polster, Scheinwerferwaschanlage, elektrisches Stahlschiebedach, elektrisch verstellbare Vordersitze, elektrisch beheizte Vordersitze, Sonnenblenden mit beleuchtetem Spiegel, Tempomat, wärmedämmendes Glas mit heizbarer Heckscheibe; ²⁾ = Händlerverkaufswert; ³⁾ = Schadenfreiheitsklasse SF1 (100 Prozent-Beitrag), Tarif RS 3, Deckungssumme zwei Millionen Mark; ⁴⁾ = Typklasse 40 (ohne Selbstbeteiligung); ⁵⁾ = Typklasse 34, Selbstbeteiligung 650 Mark (100 Prozent-Beitrag); ⁶⁾ = anteilige Reifenkosten.

Lange Betriebs- pausen können zu Störungen am Kältekompressor der Klimaanlage führen

verstellbare rechte Außenspiegel bestellt werden. In diesem Zusammenhang empfehlenswert ist die Anschaffung der hinteren Niveauregulierung (1 088 Mark).

Mercedes-Fahrer sind ganz besonders sicherheitsbewußt. Wie kein anderer Hersteller trägt Daimler-Benz diesem Umstand Rechnung. Airbag, ABS (Antiblockiersystem) und auch Feuerlöscher können ab Werk geordert werden. Viele Kunden machen Gebrauch davon. Kein Zweifel auch, daß die genannten Einrichtungen im Falle eines Falles von Nutzen sind.

Im Falle des Testwagens konnte freilich ABS einen leichten Auffahrunfall nicht verhindern, weil gegen fahrerische Unaufmerksamkeit kein technischer Fortschritt hilft. Doch war der Aufprall so schwach – vielleicht wegen ABS –, daß darauf noch nicht einmal der Sensor für den Airbag reagierte. Und gebrannt hat das Auto

Dauertest Mercedes 500 SE

natürlich auch nicht. Weitere Härte- tests blieben dem Testwagen erspart.

Ohne jede Einschränkung kann die nachgerade preiswert zu nennende Differentialsperre empfohlen werden (Aufpreis 467 Mark). Wer die S-Klasse zügig bewegt, wird besonders bei Nässe die selbsttätig über Lamellen umverteilte Antriebskraft schätzen. Einseitiges Durchdrehen der Hinterräder kommt praktisch nicht vor. Noch wirkungsvoller ist freilich das Sperrdifferential bei Schnee und glatter Fahrbahn.

Bei dieser Gelegenheit muß mit dem Vorurteil aufgeräumt werden, alle Mercedes seien schlechte Winterautos. Zumindest für die S-Klasse trifft dies nicht zu, und daran ist nicht allein die Sperre schuld. Eine ausgewogene Gewichtsverteilung und wohlabgestimmte Hinterradaufhängung bieten hier gute Voraussetzungen. Sie werden um so besser, je höher die hintere Ladekapazität des Wagens genutzt wird. Wer vorwiegend allein unterwegs ist, sollte im Winter etwas Ballast im Kofferraum mitführen, 40 Kilo genügen.

Aber auch eine andere Voraussetzung muß erfüllt sein, um heil durch den Winter zu kommen: die richtigen Reifen. Hier muß ganz klar gesagt werden, daß die üblicherweise montierten VR-Hochgeschwindigkeitsreifen nicht die geringste Wintertauglichkeit aufweisen. Gute Winterreifen sind unbedingt notwendig, zumal solche der 190 km/h-Kategorie die Fahrmöglichkeiten kaum einschränken. Die im Dauertest benutzten Pirelli Winter 190 glänzten durch gute Schnee- und Matscheigenschaften, zeigten wenig Aquaplaning-Neigung und ließen sich auch bei Nässe und Trockenheit passabel fahren. Gewisse Einschränkungen in der Lenkpräzision und in der Laufruhe müssen gemacht werden.

Auch sonst ist das Reifenthema beim 500 SE etwas diffiziler als bei üblichen Allerweltsautos. So repräsentiert der serienmäßig montierte Michelin XWX kaum mehr den Stand der Reifentechnik. Er bietet zwar besten Rundlauf und gute Trockeneigenschaften, wird aber trotz schmaler Serien-Dimension (205/70-14) mit abnehmender Profiltiefe stark aquaplaningempfindlich und läuft zudem unkomfortabel ab. Dies alles kann, bis auf den Rundlauf, der neue Conti CV 51 besser. Er ist für den komfortbewußten S-Klassefahrer die richtige Wahl. Deutlich besser im Handling, aber schlechter im Komfort ist der Pirelli P 6, der in der Dimension 205/65-15

Der größte Bonus in Sachen Wirtschaftlichkeit ist der hohe Wiederverkaufswert des Mercedes 500 SE

für die S-Klasse angeboten wird. Neue Felgen sind notwendig, aber das Ergebnis ist überzeugend. Weniger gut kann da die breite Version des P 6 gefallen (235/55-15), die härter läuft, vor allem aber die Lenkeigenschaften nachteilig beeinflusst. Auch die Höchstgeschwindigkeit wird um gut

fünf km/h reduziert. Doch ist die bessere Optik für viele Grund genug, diese Nachteile in Kauf zu nehmen.

Über eines muß man sich in Sachen Reifen auf jeden Fall im klaren sein: Ganz gleich, ob Serien- oder Sondergrößen gefahren werden, sind sie ein erheblicher Kostenfaktor. Bei forcierter Fahrweise wie im Testbetrieb reicht ein Satz für knapp 20 000 Kilometer. So ergaben sich mit insgesamt 6 281 Mark Reifenkosten, die über den Reparatur- und Wartungskosten liegen. Letztere waren mit 4,7 Pfennig pro Kilometer überraschend günstig.

Der mit Abstand größte Kostenfaktor ist freilich der Kraftstoff. Zwar sind durchschnittlich 16,5 Liter Super auf 100 km in Anbetracht der Fahrzeuggröße und der Fahrleistungen ein sehr günstiger Wert, doch wenn jede Tankfüllung über 100 Mark kostet, ist das nur ein schwacher Trost. Da bringt es wenigstens etwas Linderung, wenn der Mercedes 500 SE, wie in der Mehrzahl aller Fälle, als Geschäftswagen gefahren wird. Und als solcher, überdurchschnittlich oft mit mehr als einer Person besetzt, ist er dann tatsächlich sehr wirtschaftlich.

Den größten Bonus in Sachen Wirtschaftlichkeit bringen freilich weder Verschleiß noch Verbrauch, sondern der außergewöhnlich hohe Wiederverkaufspreis, der mit einem S-Mercedes erzielt werden kann. Nach 100 000 Kilometern war der Testwagen den professionellen Schätzern immer noch mehr als die Hälfte des Neupreises wert. Und man darf sicher sein, daß er diese Einschätzung durch eine weitere, mindestens ebenso lange störungsfreie Laufstrecke weitgehend rechtfertigt.

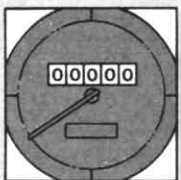
Schade, daß er es nicht im Dauertest beweisen kann. Schade auch für die Redaktion, denn der 500 SE hinterläßt im Dauertestfuhrpark eine Lücke, die nicht nur wegen ihrer Größe kaum auszufüllen ist.

Gert Hack

Die wichtigsten Kosten über 100 000 km

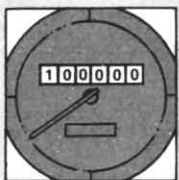
Neupreis:

DM 82 759,-



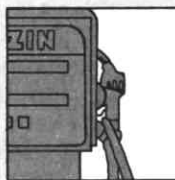
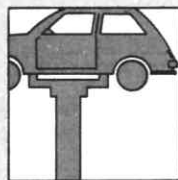
Schätzpreis:

DM 46 569,-



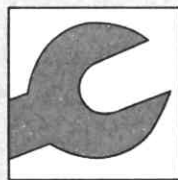
Wartung:

DM 4 054,69



Kraftstoffverbrauch:

16 458 Liter Superbenzin
DM 22 876,62



Reparaturen:

DM 601,17

