



Mercedes S 400 d 9G-TRONIC

Viertürige Stufenhecklimousine der Oberklasse (250 kW / 340 PS)

Das Beste oder nichts - dieser Markenslogan galt auch schon vor dem Facelift der S-Klasse. Vor allem beim Motor hat Mercedes jetzt aber gezeigt, dass es eben doch noch besser geht. Der neue Reihensechszylinder läuft ausgesprochen kultiviert und ist ein Ausbund an gleichmäßiger und nachhaltiger Kraftentfaltung - die Frage nach einem Achtzylinder stellt sich eigentlich nicht mehr. Angesichts der Größe und des Gewichts der S-Klasse hält er sich beim Verbrauch einigermaßen zurück. Ganz vorn dabei ist er jedoch bei der Schadstoffreinigung, denn Stickoxide lässt der S 400 d fast keine mehr aus dem Auspuff. In seiner Leistungsklasse setzt er hier den neuen Maßstab. Er stellt sich mit all seinen Eigenschaften entschieden gegen alle Dieselnkritiker. Zum feinen Motor passt auch der edle Innenraum, den Mercedes akribisch verarbeitet und mit hochwertigen Materialien ausstattet. Schnödes Hartplastik kann man lange suchen, praktisch alle Oberflächen sind angenehm anzufassen und viele Bereiche mit Leder überzogen. Passend dazu auch die technische Luxusausstattung, die neben vielfach einstellbarer Ambientebeleuchtung und Massageeinrichtungen alle heutzutage üblichen Multimediafunktionen umfasst. Während der Fahrt verwöhnt die Limousine ihre Insassen mit der adaptiven Luftfederung und effektiver Dämmung. Für die Sicherheit ist dabei ebenso gesorgt, die S-Klasse bietet unzählige Assistenten - viele leider nur gegen Aufpreis. Und hier sind wir beim einzigen erheblichen Kritikpunkt angekommen: dem Preis. Denn der ist mit rund 90.000 Euro schon für die Basis üppig, mit in dieser Klasse üblichen Ausstattungen geht die Reise ganz schnell und wenig entspannt auf die 110.000 Euro zu. **Konkurrenten:** u.a. Audi A8, BMW 7er, Jaguar XJ.

⊕ **feine Materialien und akribische Verarbeitung, hoher Fahrkomfort, sehr hohes Sicherheitsniveau, kräftiger Motor mit vorbildlicher Laufkultur, sehr saubere Abgase**

⊖ **extrem teuer in Anschaffung und Unterhalt**

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN 5,5

Zielgruppencheck

	Familie	3,5
	Stadtverkehr	4,4
	Senioren	2,8
	Langstrecke	1,6
	Transport	4,2
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	3,7

EcoTest ★★☆☆☆

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,2 Verarbeitung

⊕ Das Flaggschiff von Mercedes zeigt sich ausgezeichnet 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 akribisch verkleidet, wenn überhaupt könnte man nur noch den Bereich um die Hinterachse optimieren. Den

Innenraum haben die Schwaben sorgsam verarbeitet und mit Liebe zum Detail gestaltet. Alle Bauteile sitzen passgenau, Leder ist üppig verlegt und sauber verarbeitet. Alle Kunststoffverkleidungen sind geschäumt oder mit Leder überzogen; die Dachsäulen sind von vorne bis hinten mit gepolstertem Stoff überzogen. Trotz aller Verarbeitungsqualität trat beim Überfahren fieser Querfugen ab und zu ein kurzes Knarzgeräusch am großen Monitor auf.

3,0 Alltagstauglichkeit

⊕ Egal wie lang die Fahrt ist, aus der S-Klasse kann man anschließend entspannt aussteigen. Für weite Strecken günstig ist der Kraftstofftank von 70 Litern, mit ihm sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten bis rund 1.145 km möglich. Die Zuladung fällt mit 615 kg im Falle des Testwagens sehr üppig aus, reicht für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck locker - limitierend ist eigentlich nur das Platzangebot. 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.

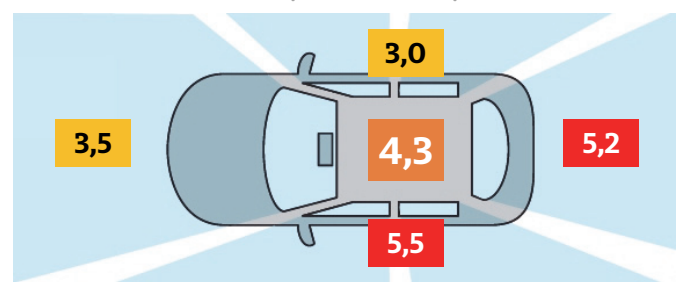
⊖ In der Länge fast 5,13 m und in der Breite inklusive Spiegel knapp 2,14 m misst die S-Klasse schon in der getesteten "Kurzversion" - dieser Mercedes ist alles andere als handlich und damit für enge Innenstädte kaum geeignet. Auch der für die Fahrzeuglänge durchaus akzeptable Wendekreis von 11,9 m hilft 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.

2,9 Licht und Sicht

Die vorne und hinten weich abfallende Karosserie lässt es schon von außen erahnen: 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 vorne 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 zeigt ein nur ausreichendes Ergebnis; die Dachsäulen sind nicht übermäßig breit, jedoch beeinträchtigen die voluminösen Komfort-Kopfstützen der Rücksitze den Blick nach hinten raus. Die sehr hilfreichen Parkensoren 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

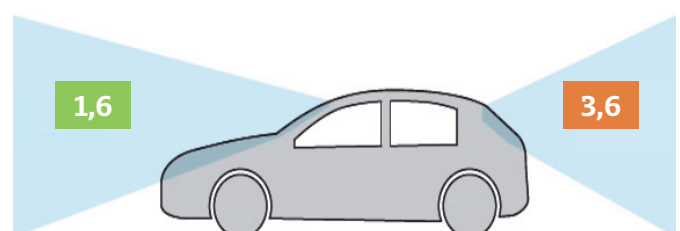
Rundumsicht

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.



autonome Parkfunktion, die über das Smartphone gesteuert 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. Das Remote Park-Paket kostet (inklusive aller Sensoren und Kameras sowie Keyless-Go Paket) knapp 4.350 Euro und ist nur für drei Jahre kostenfrei nutzbar.

⊕ "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 gut und eine sichtbare Steigerung zum Serien-Licht. Mercedes verwendet besonders helle LEDs für die Fernlichtfunktion, die Lichtreichweiten bis 500 m ermöglichen sollen und damit Laser-Fernlicht kaum nachstehen. 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 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 Mechanik im Wischgestänge verwendet, und der Wischwasserverbrauch soll niedriger als bei Standardsystemen sein.

⊖ 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.



Voluminöse und nicht voll versenkbare Kopfstützen führen zu einer schlechten Sicht nach schräg hinten.

2,4 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 etwa 44 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 am Kopf zu stoßen. Die Türen verfügen über drei Rasten vorne wie hinten, optional gibt es Softclose, das eine angelehnte Tür eigenständig ins Schloss zieht. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel. Im Paket mit den Multibeam LED Scheinwerfer bekommt man auch eine Umfeldbeleuchtung für die S-Klasse, die unter anderem über Lichter in den Außenspiegeln umgesetzt und beim Auf- und Absperren aktiviert wird - das ist sehr praktisch.

3,2 Kofferraum-Volumen

Im Kofferraum finden standardmäßig bis zu 405 l Platz. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sechs Getränkeboxen unterbringen. Das Umklappen der Rückbank

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über 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; eigentlich sollte das System aber selbst so sicher sein, dass man als Nutzer nicht extra Sorge tragen muss, eine Diebstahlmöglichkeit des Fahrzeugs aktiv zu unterbinden. Sonst kann man auf die Keyless-Go-Option gleich ganz verzichten.

ist in der S-Klasse grundsätzlich nicht möglich (auch optional nicht), daher lässt sich das Stauvolumen nicht erweitern.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Gegen Aufpreis öffnet und schließt die Heckklappe elektrisch angetrieben. Mit dem Keyless-Go-System funktioniert das auch mittels Fußschwenk unter das Heck. Die Ladekante liegt zufriedenstellende 70 cm über der Straße, innen ist die Stufe mit 13 cm auch nur Mittelmaß und 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 links und rechts umgesetzt und erhellt das Ladeabteil angemessen.

4,5 Kofferraum-Variabilität

⊖ Die Rücksitzlehnen können bei der S-Klasse grundsätzlich nicht umgeklappt werden. Es gibt lediglich die Option Skisack mit Durchladeluke, so können zumindest schmale lange Gegenstände eingeladen werden. Im Kofferraum sind vier Verankerungsösen verbaut, an denen sich ein Bodennetz befestigen lässt, um



Mit 405 l Volumen ist der Kofferraum ausreichend für das Reisegepäck.

kleinere Gegenstände zu fixieren. Ansonsten gibt es nicht mal Taschenhaken. Daher ist die Option "EASY-PACK Kofferraum-Komfortbox" 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 (Volumen 7 bis 55 Liter).

1,9 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Das Cockpit der S-Klasse wird von zwei breiten Displays mit jeweils 21,3 cm Bildschirmdiagonale dominiert, die hinter einer großen Fläche mit einer Gesamtbreite von über 60 cm zusammengefasst sind. Das linke stellt die Armaturen dar, das rechte gehört zum serienmäßigen Infotainment-System Comand Online. 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. Lautstärkeregler) 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. Durch vertikales und horizontales Wischen der berührungsempfindlichen Touch-Flächen im Lenkrad werden



Vorbildlich und typisch Mercedes: Der Fahrerplatz vermittelt nicht nur ein luxuriöses Ambiente, auch die Funktionalität und Verarbeitungsqualität sind einwandfrei.

die Funktionen im Kombi- und Multimediabildschirm bedient. 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. Um versehentliche Eingaben über die kleinen Touch-Flächen zu vermeiden, aktiviert der erste Wisch die Taste nur und führt erst der zweite Wisch die Eingabe durch - auch das ist gewöhnungsbedürftig.

⊕ Die S-Klasse bietet eine ganze Reihe an Systemen, die den Bedienkomfort des Fahrzeugs im täglichen Betrieb erleichtern (z.B. elektrische Sitzeinstellung, Regensensor, gute Automatikfunktionen z.B. für Klima und Spiegel). Die Bedienstruktur der aktuellen Comand-Generation ist verständlicher als bei früheren Versionen aufgebaut. Endlich sind die meisten Einstellungen in einem Menü gebündelt und nicht mehr auf Kombiinstrument und Media-Display verteilt.

0,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die S-Klasse ist serienmäßig mit dem Comand Online System ausgestattet. Das umfasst neben Radio und Navigationssystem auch eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, die erweiterte Sprachsteuerung Linguatronic, ein Touchpad zur Zeicheneingabe, einen Internetzugang, einen WLAN-Hotspot, mehrere USB-Anschlüsse, eine integrierte Festplatte, einen SD-Karten-Steckplatz sowie einen AUX-Anschluss. Eine SIM-Karte ist im Gerät verbaut, mit ihr kann man die verschiedenen Online-Dienste von Mercedes wie Echtzeit-Verkehrsinformationen drei Jahre lang kostenfrei nutzen. Die Verbindungsmöglichkeiten Apple Car-Play und Android-Auto sind serienmäßig an Bord, ebenso 12-V-Anschlüsse vorne, hinten sowie im Kofferraum und zusätzlich die Möglichkeit, Handys induktiv zu laden. In der Optionsliste finden sich eine 230-V-Steckdose und

1,5 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für über zwei Meter große Fahrer zurückschieben, die Kopffreiheit würde gar für fast 2,15 m großen Menschen reichen. Auch die Innenbreite ist

2,4 Raumangebot hinten

⊕ Auf den Rücksitzen liegen Kopf- und Beinfreiheit auf ähnlichem Niveau, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind - Passagiere bis zu einer Körpergröße von etwa 1,90 m finden genug Platz vor. Die Innenbreite ist standesgemäß dimensioniert, zwei Erwachsene sitzen fürstlich untergebracht nebeneinander, mit dreien wird es dann kuschlig bis eng. Auch hinten profitiert das Raumgefühl von der großen Karosserie.

3,1 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität der S-Klasse leidet unter den nicht umklappbaren Rücksitzen. Gegen Aufpreis sind für

⊖ 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.

Multimedia-Bildschirme für die Rückbank, ein DAB- und ein TV-Tuner, ein integrierter Garagentor-Öffner und zwei sehr gute bis ausgezeichnete Lautsprechersysteme. Und ein CD-Laufwerk für exorbitante 298 Euro Aufpreis. Zudem bietet Mercedes den Einstieg in die künftige Car-to-Car-Kommunikation, auch wenn der Mehrwert sich aktuell noch in Grenzen hält: zur Zeit können die neuen E- und S-Klasse-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.

großzügig bemessen. So ergibt sich ein angenehmes und großzügiges Raumgefühl.



Das Raumgefühl auf den hinteren Außenplätzen ist großzügig, Personen bis 1,90 m Körpergröße finden ausreichend Platz vor.

den Fond elektrisch einstellbare äußere Komfortsitze erhältlich (im Testwagen vorhanden). 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

vorne gut, hinten zufriedenstellend. Das Handschuhfach ist zwar nicht besonders groß, aber klimatisiert, beleuchtet und separat abschließbar.

1,3 KOMFORT

1,3 Federung

⊕ Die S-Klasse ist ab Werk mit Luftfederung samt adaptiven Dämpfern ausgestattet. Das Magic Body Control Fahrwerkssystem für fahrdynamikorientierte Kunden gibt es für den S 400 d nicht. Angesichts der hervorragenden Eigenschaften der "Standardfederung" ist das nicht weiter schlimm. Es gibt Comfort und Sport Modi, deren Unterschiede man deutlich spürt - aber auch in Sport+ bleibt die S-Klasse geschmeidig und wird nicht zum Rüpel. Die Comfort-Einstellung passt letztlich am besten zum Charakter des Luxusklasse-Autos. Dabei werden im

Stadtverkehr eifrig Bodenwellen und Unebenheiten weggefedert, ohne in Wiegen und Schwingen zu verfallen. Lediglich harte Kanten kommen etwas deutlicher durch. Einzelhindernisse und Kopfsteinpflaster bringen die S-Klasse nicht aus der Ruhe. Geschwindigkeitshügel werden vom Fahrwerk weitgehend ausgebügelt, hier zeigt sich das ausgeprägte Schluckvermögen der Federung. Auf der Landstraße wie auf der Autobahn ist man ausgesprochen ruhig und entspannt unterwegs, hier gibt es keinen Anlass zur Kritik.

1,6 Sitze

⊕ Bereits die Standard-Sitze vorne bieten mannigfaltige Einstellmöglichkeiten und eine 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, es umfasst Massageelemente in den Lehnen sowie aktive Lehnenseiten, die je nach Quereschleunigung sich bedarfsgerecht aufblasen und den Seitenhalt verbessern, ohne die Insassen einzuengen. Die Kontur der Lehnen und Sitzflächen vorne 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 optimal, 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.

1,5 Innengeräusch

⊕ In der S-Klasse geht es ausgesprochen leise und entspannt zu. Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h beträgt nur 63,1 dB(A). Fahrgeräusche wie auch Windgeräusche fallen nicht weiter auf. Der Motor ist eindrucksvoll gedämmt, ein typisches Dieselnageln ist

praktisch nicht zu vernehmen. Lediglich ein Grummeln bis leises Brummen kann man hören, beim Kaltstart und unter hoher Last. Ansonsten läuft der neue Reihensechszylinder dezent und kaum wahrnehmbar im Hintergrund.

0,9 Klimatisierung

⊕ Der S 400 d bringt serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik mit, die sich gegen Aufpreis auf Vierzonen aufrüsten lässt. Die Intensität des Automatikmodus kann eingestellt werden, ebenso separat die Temperatur für den Fußraum. Ein Luftgüte- und ein Beschlagsensor sind immer an Bord, ebenso Sitzheizung

vorne. Noch viel umfangreicher sieht es bei den Optionen aus: so bekommt man auf Wunsch eine Frontscheibenheizung, eine Standheizung, eine Lenkradheizung, Sitzheizung hinten, Sitzlüftung vorne 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 hinten sowie Doppelverglasung zur besseren Dämmung.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ Die Fahrleistungen des 340 PS starken S 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 die S-Klasse 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 5,4 Sekunden stellt man damit nicht in Frage. Bei Tempo 250 km/h wird elektronisch abgeriegelt.

1,2 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 praktisch nichts vom Motor zu hören, kein Brummen, kein Dröhnen, die Dämmung ist vorbildlich und einer S-Klasse vollumfänglich angemessen. Noch beeindruckender ist das Vibrationsverhalten, denn man spürt im Innenraum praktisch nichts. Im Lenkrad (mit Holzkranz) sind

lediglich unterhalb von 1.100 1/min minimale Vibrationen wahrzunehmen, ansonsten kann man mit viel Feingefühl eher die Beschaffenheit des Straßenbelags als den Motor wahrnehmen. Das Ansprechen des mit zwei Turbos zwangsbeatmeten Dieselmotors auf Gasbefehle ist nur leicht verzögert, dann gibt er seine Leistung aber umso nachdrücklicher ab und gefällt mit gleichmäßigem Leistungsaufbau sowie einer absolut homogenen und gleichbleibenden hohen Leistungsabgabe von 1.000 bis 4.500 1/min.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Mercedes verbaut im S 400 d die bekannte Neungang-Wandlerautomatik. Sie schaltet nicht immer völlig ruckfrei, aber insgesamt sehr schön und passend zum Fahrzeug. 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. Trotz der neun Gänge fallen die Drehzahlsprünge zwischen den Stufen nicht besonders klein aus. Jeder Gang, auch der erste - was bei vielen Mercedes-Modellen mit diesem Getriebe nicht üblich ist - wird voll genutzt, damit die Anschlüsse gut passen. Mercedes übersetzt das Getriebe insgesamt sehr lang, im neunten Gang liegen bei 130 km/h nur 1.500 1/min und bei 200 km/h auch nur 2.000 1/min an.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Die S-Klasse legt ihren Fokus nicht auf Fahrdynamik, gibt sich in diesem Kapitel aber auch keine Blöße. Sie liegt sicher und ruhig auf der Straße und durchfährt Kurven recht präzise und gelassen. Dabei reagiert sie direkt genug auf Lenkbefehle, gewisse Karosseriebewegungen wie spürbares Nachwippen sind im Comfort-Modus aber 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, so dass der Fahrer wenig mitbekommt. Im ADAC Ausweichtest zeigt die S-Klasse sogar etwas sportliches Talent. Zwar liegt der Schwerpunkt klar auf

Sicherheit, aber wenn man engagiert den Parcours durchfährt, sind erstaunlich hohe Geschwindigkeiten möglich - auch wenn es sich für den Fahrer nicht so anfühlt. Im Grenzbereich neigt er zum Untersteuern, bleibt dabei sicher und gut kontrollierbar. Die fein regelnde Traktionskontrolle sorgt für eine erstaunlich gute Traktion, obwohl nur Hinterradantrieb verbaut ist; erst auf Nässe wird die Leistung spürbar reduziert, um durchdrehende Hinterräder zu vermeiden.

2,0 Lenkung

⊕ Die Lenkung des S 400 d wirkt etwas entkoppelt und unbeteiligt am Straßengeschehen. Um die große Limousine zielgenau zu fahren, braucht man etwas Gewöhnung. Dann hat man auch ein gutes Fahrgefühl. Die Zentrierung des Lenkrads ist passend, so dass man die Nulllage gut erfühlen kann. Der Sportmodus macht die Lenkung nur schwergängiger, es ergibt sich jedoch keine direktere Rückmeldung. Trotz der komfortorientierten Auslegung ist die Lenkung recht direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag benötigt man nur 2,3 Lenkradumdrehungen.

2,1 Bremse























⊕ Die Bremsanlage der S-Klasse kann fest zupacken und die Limousine in durchschnittlich 33,9 m von 100 km/h zum Stillstand abbremsen (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Die Bremse spricht dabei gut an und lässt sich einwandfrei und fein dosieren.

1,6 SICHERHEIT

0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist sehr umfangreich. Serienmäßig findet man einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet bereits ein Notbremsystem und erkennt auch Fußgänger. Müdigkeitserkennung, Verkehrszeichenerkennung, Geschwindigkeitsbegrenzer und Tempomat sind ebenfalls aufpreisfrei an Bord. Wählt man das Fahrerassistenz-Paket, wird das System um einen Kreuzungsassistenten erweitert. Der ebenfalls enthaltene Fahrassistent 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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungs-assistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Option
	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)

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 weniger Blickabwendung beim Fahren. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm ist mit der S-Klasse bisher 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 sowie über von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags links und rechts. Gegen Aufpreis gibt es Seitenairbags sowie Gurtairbags (Beltbags) hinten. Gurtstraffer und -begrenzer sind für alle äußeren Sitzplätze

vorhanden. Die Kopfstützen vorne bieten Personen bis knapp 1,90 m guten Schutz, hinten reichen sie für 1,85 m Größe und haben zusätzlich einen geringen Abstand zum Dach, so dass 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 E-Call wird über eine eingebaute SIM-Karte umgesetzt.

4,0 Kindersicherheit

Der Beifahrersitz und die äußeren Rücksitze eignen sich prinzipiell gut bis zufriedenstellend für Kindersitze - aber nur ohne optionale Gurtairbags (siehe Minus). Im Beifahrersitz verbaut Mercedes gegen 60 Euro Aufpreis eine Sitzerkennungsmatte, die für eine automatische Deaktivierung der Airbags beim Verbau von Kindersitzen sorgt. Isofix und Ankerhaken fehlen auf dem Beifahrersitz, so dass Kindersitze nur mit dem Gurt fixiert werden können; da der Gurt unten von der B-Säule an über einen längeren Bereich in einer Kunststoffschiene geführt wird, lassen sich manche Kindersitze nicht ausreichend sicher angurten - dies sollte vor dem Kauf geprüft werden. 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 sind die Gurte großzügig in der Länge dimensioniert. Alle Fensterheber verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz.

⊖ Sind wie im Testwagen die optionalen Gurtairbags (Beltbags) verbaut, ist das Angurten von Kindersitzen nicht

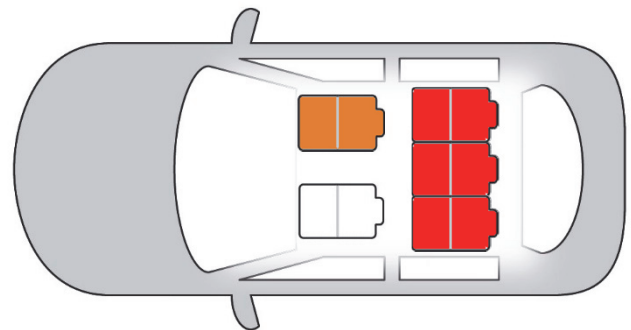
2,0 Fußgängerschutz

⊕ 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. 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.

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)

mehr erlaubt, Mercedes gibt die hinteren äußeren Sitze 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 vorgesehenen Gurtführungen eingesetzt werden. Das schränkt die Nutzung der S-Klasse für Kindersitze deutlich ein.

2,6 UMWELT/ECOTEST

4,1 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 6,1 l Diesel pro 100 km. Damit ist eine CO₂-Bilanz von 193 g pro km verbunden. Das reicht im CO₂-Kapitel nur für 19 von 60 möglichen Punkten. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,3 l, außerorts bei 5,2 l und auf der Autobahn bei 6,6 l pro 100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ Dafür erweist sich der große Mercedes als vorbildlich sauber bei den Schadstoffen. Sehr niedrige Partikelwerte können auch andere Dieselmotorisierungen erzielen - die selbst unter hoher Last im Autobahnabschnitt niedrigen Stickoxidwerte schafft kaum ein Dieselmotor. Der Lohn sind 49 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe, das zweitbeste Ergebnis im aktuellen EcoTest für einen Diesel und das mit Abstand beste in seiner

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

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

Gesamtverbrauch	6,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Leistungsklasse. Zusammen mit dem CO₂-Abschnitt ergibt das 68 Punkte - damit verpasst der S 400 d nur knapp den vierten Stern (ab 70 Punkte) und erhält drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

5,5 AUTOKOSTEN

5,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Luxus hat seinen Preis, erst recht wenn Mercedes darauf steht. Die große Limousine kostet mit dem famosen 340-PS-Sechszylinderdiesel ab 89.400 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. Erst ein sechsstelliger Betrag erscheint realistisch für einen vernünftig ausgestatteten S 400 d. Zur Orientierung: Der Testwagen mit seinem Listenpreis von knapp 125.000 Euro war gut, aber keinesfalls üppig ausgestattet. Unter den

Luxuslimousinen ist die S-Klasse relativ wertstabil, angesichts der hohen Ausgangsbasis ist der absolute Wertverlust dennoch erheblich. Die üblichen Unterhaltskosten wie Steuer (365 Euro pro Jahr) und Versicherung (Einstufungen Haftpflicht 22, Vollkasko 30, Teilkasko 31) sind ebenfalls alles andere als günstig, fallen aber angesichts des Wertverlustes von über 1.000 Euro pro Monat weniger ins Gewicht. Langlebige Bauteile halten die Wartungs- und Reparaturkosten im Rahmen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	S 450 9G-TRONIC	S 500 9G-TRONIC	S 560 9G-TRONIC	S 350 d 9G-TRONIC	S 400 d 9G-TRONIC
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2987	6/2987	8/3982	6/2925	6/2925
Leistung [kW (PS)]	270 (367)	320 (435)	345 (469)	210 (286)	250 (340)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	500/1600	520/1800	700/2000	600/1200	700/1200
0-100 km/h [s]	5,1	4,8	4,7	6,0	5,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,6 S	6,6 S	7,9 S	5,1 D	5,2 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	150	150	181	134	135
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/29/30	22/30/31	22/30/31	22/30/31	22/30/31
Steuer pro Jahr [Euro]	170	170	252	363	365
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1664	1794	1949	1583	1647
Preis [Euro]	92.255	102.560	110.152	84.639	89.399

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 Diesel (Reihe), Turbo, Euro 6c, SCR-Kat	
Hubraum	2.925 ccm
Leistung	250 kW/340 PS bei 3.600 1/min
Maximales Drehmoment	700 Nm bei 1.200 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,4 s
Verbrauch pro 100 km	5,2 l
CO ₂ -Ausstoß	135 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	CO ₂
Reifengröße (Serie)	245/50 R18
Länge/Breite/Höhe	5.125/1.899/1.496 mm
Leergewicht/Zuladung	2.005/700 kg
Kofferraumvolumen	510 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.100 kg
Stützlast/Dachlast	85/100 kg
Tankinhalt	70 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	1.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,9 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R19 102Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 3
Wendekreis links/rechts	11,9 m
EcoTest-Verbrauch	6,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,3/5,2/6,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	161 g/km (WTW* 193 g/km)
Reichweite	1.145 km
Innengeräusch 130 km/h	63,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.135 mm
Leergewicht/Zuladung	2.090/615 kg
Kofferraumvolumen	405 l

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

Betriebskosten	105 Euro	Werkstattkosten	147 Euro
Fixkosten	216 Euro	Wertverlust	1179 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1647 Euro		
Steuer pro Jahr	365 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/30/31		
Basispreis S 400 d 9G-TRONIC	89.399 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 29.08.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	124.438 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.969 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 (inkl. Luftfederung)	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.999 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	1.999 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/2.737 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	1.345 Euro° (Paket)
Parklenkassistent	1.345 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	1.345 Euro° (Paket)/2.475 Euro° (Paket)
Head-Up-Display	1.392 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.779 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/452 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie/Serie
Spurassistent	2.737 Euro° (Paket)
Spurwechselassistent	2.737 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/298 Euro/Serie/393 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	369 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/488 Euro
Lenkradheizung	631 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	nicht erhältlich

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.357 Euro
Metalllackierung	ab 1.178 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.726 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

5,5

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

Stand: Januar 2018

Test und Text: M. Ruhdorfer