



Mercedes E 250 Coupé 7G-TRONIC PLUS

Zweitüriges Coupé der oberen Mittelklasse
(155 kW / 211 PS)

Das E-Klasse Coupé wurde zum Facelift nicht nur optisch deutlich überarbeitet, auch technisch zeigt sich das Fahrzeug grundlegend renoviert. Speziell im Bereich der aktiven Sicherheit wurde aufgerüstet. Die im Fahrerassistenz-Paket Plus enthaltene Stereokamera erweitert in Verbindung mit dem Radarsystem den Funktionsumfang gegenüber dem früheren E-Klasse Coupé deutlich. So erkennt das Fahrzeug nicht nur drohende Auffahrunfälle im Längsverkehr, es erfasst auch den Querverkehr sowie Fußgänger und gibt dem Fahrer bei Unfallgefahr eine Warnung aus bzw. unterstützt den Fahrer bei einer Notbremsung. Auch wenn man LED-Abblendlicht bereits serienmäßig an Bord findet - das optionale Lichtsystem "LED Intelligent Light System" mit Kurven- und Abbiegelicht sowie adaptiver Lichtverteilung ist aufgrund der nochmals deutlich besseren Fahrbahnausleuchtung eine echte Kaufempfehlung. Gegenüber der Limousine hat das Coupé keine praktischen Vorteile - der Fond ist deutlich enger, der Kofferraum kleiner und der Grundpreis höher. Dafür sieht die zweitürige E-Klasse wesentlich dynamischer aus - dazu passt auch der 211 PS starke Benziner, der einen guten Kompromiss aus sportlichen Fahrleistungen und akzeptablem Verbrauch darstellt. Das E 250 Coupé gibt es ab 47.600 Euro. **Karosserievarianten:** Limousine, Kombi, Cabrio. **Konkurrenten:** Audi A5 2,0 TFSI, BMW 428i.

+ sehr gute Verarbeitung, innovative Assistenzsysteme, sehr gutes LED-Lichtsystem, kräftiger Motor

- enger Innenraum, im Fond wenig Platz, mäßige Rundumsicht, kleiner Kofferraum



ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

3,3 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,3 Familie

3,2 Stadtverkehr

3,2 Senioren

1,9 Langstrecke

3,1 Transport

2,0 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

Stand: Juni 2014
Text: D. Silvestro

Verarbeitung

- +** An der Verarbeitung des E-Klasse Coupé gibt es kaum etwas auszusetzen. Im Innenraum dominieren hochwertige Materialien mit sauber eingepassten Anbauteilen. Leder-, Chrom- und Klavierlackelemente (Aufpreis) sorgen im Innenraum für ein sportlich-elegantes Ambiente. Die aus der E-Klasse Limousine bekannte indirekte Beleuchtung in Armaturenbrett und Türen ist aber beim Coupe nicht lieferbar. Der mit dem Sport-Paket AMG ausgestattete Testwagen wirkt von außen äußerst dynamisch. Sportlich designte Stoßfänger, die doppelflutige Abgasanlage und die hinter den großen Felgen hervorschimmernden gelochten Sportbremscheiben lassen auf den ersten Blick eine deutlich größere Motorisierung vermuten, als den 250er Benziner. Der Unterboden ist im vorderen Fahrzeugbereich völlig glattflächig, das reduziert Luftverwirbelungen und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen. Die Türausschnitte sind sehr gut gegen Schmutz von außen abgedichtet. Zudem besitzen die lackierten Schweller Einstiegsleisten, die vor Verkratzen schützen. Die Motorhaube wird von einer Gasdruckfeder offen gehalten. Eine Fehlbetankung des Benziners ist nicht möglich.
- Weder Front- und Heckschürze noch die Türen besitzen Schutzleisten, die bei leichten Parkremplern den Lack vor Beschädigungen schützen.

Alltagstauglichkeit

Insgesamt bietet das E 250 Coupé eine gute bis zufriedenstellende Alltagstauglichkeit. Es finden bis zu vier Personen in dem Fahrzeug Platz. Die maximale Zuladung fällt mit 425 kg aber nur mäßig aus.

- +** Mit einer Tankfüllung lassen sich dank des großen 66 l Tanks Reichweiten von rund 915 km realisieren (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs berechnet). Auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden - es gibt aber keine stabile Dachreling. Erstaunlich großzügig für ein Coupé fällt die zulässige Anhängelast aus. Gebremst dürfen bis zu 1.800 kg (bei 12% Steigung) an den Haken genommen werden, ungebremst sind es immerhin 750 kg. Die Stützlast beträgt gute 75 kg - damit können auf der Anhängerkupplung auch Fahrradheckträger montiert werden und schwerere Fahrräder (z.B. zwei E-Bikes) transportiert werden.
- Bei einer Reifenpanne steht serienmäßig nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung. Optional gibt es aber auch eine Runflat-Bereifung, die jedoch nur für die 17" Felgen erhältlich ist. Einen Wagenheber und Bordwerkzeug findet man nicht an Bord. Ein Ersatzrad ist für das Coupé nicht erhältlich.

Sicht

Die Karosserie ist speziell nach hinten unübersichtlich. Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können nur zufriedenstellend erkannt werden. Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung schneidet das Coupé nicht besonders gut ab. Die hinteren feststehenden Kopfstützen lassen sich nicht versenken, wodurch die Sicht nach hinten schlecht ausfällt. Die Sicht zur Seite ist dagegen gut, da beim Coupé keine breiten B-Säulen die Sicht beeinträchtigen. Das Sichtfeld im Innenspiegel fällt vor allem aufgrund der nicht versenkbaren Kopfstützen im Fond nur mäßig aus. Gegen Aufpreis blendet er bei störendem Scheinwerferlicht des rückwärtigen Verkehrs automatisch ab (Spiegel-Paket).



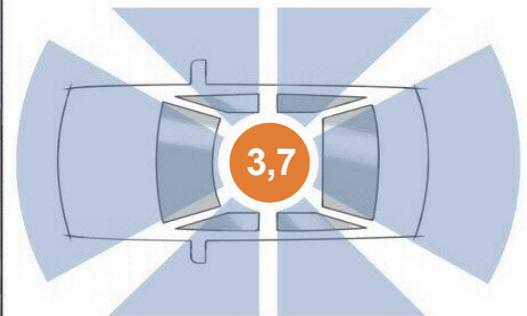
Die feststehenden Kopfstützen verhindern eine gute Sicht nach hinten.

Die Außenspiegel liefern ein recht großes Sichtfeld und sind asphärisch gestaltet. Zudem blendet der fahrerseitige Spiegel bei Wahl des Spiegel-Pakets ebenfalls automatisch ab.

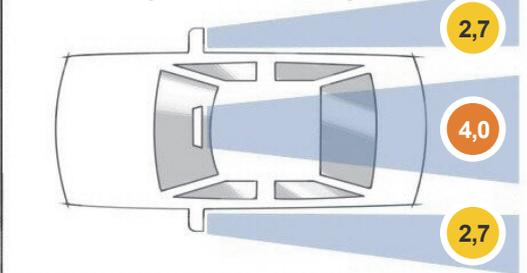
⊕ Die modelgepflegte E-Klasse ist nun serienmäßig mit Teil-LED-Scheinwerfern ausgestattet. Abblendlicht, Tagfahrlicht sowie die Blinker sind dabei in LED-Technik ausgeführt. Die Fernlichtfunktion übernimmt auch weiterhin eine normale H7-Glühlampe. Anstatt der bisher optionalen Xenonscheinwerfer findet man nun gegen Aufpreis das LED-Intelligent Light System an Bord (im Testwagen verbaut). Damit ist die E-Klasse mit Voll-LED-Scheinwerfern ausgestattet, verfügt über eine variable Lichtverteilung für Landstraße und Autobahn, aktiver Kurven- und Abbiegelichtfunktion sowie erweitertem Nebellicht. Die Fahrbahnausleuchtung ist damit exzellent und überzeugt vor allem in Verbindung mit dem adaptiven Fernlicht-Assistent Plus, der das Fernlicht situationsabhängig steuert. Bereiche können automatisch abgeschattet werden und eine in jeder Fahrsituation optimale Fahrbahnausleuchtung wird somit ermöglicht. Eine Kamera erkennt vorausfahrende oder entgegenkommende Fahrzeuge und blendet lediglich diese Bereiche aus. Das Fernlicht bleibt dabei weiterhin eingeschaltet und leuchtet den restlichen Bereich dennoch optimal aus. Die Scheibenwischer haben einen großen Wirkungsbereich und sorgen auch bei höherem Tempo für ein optimales Wischergebnis. Um Hilfe beim Rangieren zu erhalten, gibt es eine ganze Reihe an Assistenten. Parksensoren für vorn und hinten gibt es ebenso gegen Aufpreis wie eine Rückfahrkamera. Bei Wahl der Parksensoren ist auch ein aktiver Park-Assistent enthalten, der seitliche Parklücken vermisst und bei geeigneten Parkplätzen auf Knopfdruck automatisch in die Lücke manövriert. Der Fahrer muss nur noch Gas und Bremse betätigen. Im empfehlenswerten aber nicht ganz billigen Park-Paket ist zusätzlich eine 360°-Kamera enthalten. Kameras erfassen das Umfeld vor, hinter und neben dem Fahrzeug und projizieren damit eine 360°-Rundumsichtsbild aus der Vogelperspektive auf den Zentral-Bildschirm. Damit schaut der Fahrer quasi von oben auf das Fahrzeug und erhält ein 360°-Kamerabild.

⊖ Durch die tiefe Sitzposition wird das umliegende Verkehrsgeschehen nicht besonders gut überblickt.

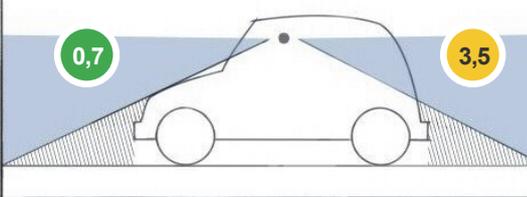
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem

3,2 Ein-/Ausstieg

Vorn steigt man dank sehr großzügiger Türausschnitte recht bequem ein und aus. Ist das Fahrzeug mit dem Memory-Paket ausgestattet, fahren beim Öffnen der Tür der Sitz automatisch nach hinten und das Lenkrad nach oben. Einzig die schräg verlaufende Frontscheibe zwingt große Personen, den Kopf beim Einsteigen einzuziehen. Hinten steigt man für Coupe-Verhältnisse noch einigermaßen bequem ein und aus. Die Vordersitze fahren automatisch nach vorn, wenn man die Lehne klappt. Dadurch wird ein recht großer Einstiegsbereich freigegeben. Mit der Funkfernbedienung können nicht nur die Türen geöffnet oder verriegelt werden, damit lassen sich auch offene Fenster schließen. Gegen Aufpreis gibt es das schlüssellose Zugangssystem KEYLESS-GO inklusive HANDS-FREE-ACCESS (nicht im Testwagen). Damit kann der Schlüssel in der Tasche bleiben und das Fahrzeug wird bei Berührung des Türgriffes automatisch entriegelt, bzw. über Sensortasten an der Türgriffen verriegelt. Für beide vorderen Insassen gibt es Haltegriffe am Dachhimmel. Im Fond fehlen diese dagegen.

⊕ Die Türbremsen sind kräftig genug ausgelegt, um die langen und schweren Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Es gibt drei Rasterungen, wodurch die Türe in der ersten Rasterung noch nicht so weit offen steht. In engen Parklücken sind die langen Türen aber dennoch von Nachteil, da man diese schnell mal am Nachbarauto anschlagen kann. Eine Außen- und Umfeldbeleuchtung erhellt die Bereiche um das Fahrzeug.

⊖ Man kann sich relativ leicht versehentlich aussperren, weil ein Verriegeln aller Türen nur bei offener Fahrertür verhindert wird (nicht mit optionalem HANDS-FREE ACCESS).

3,9 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum des E-Klasse Coupé fällt mit 370 l nicht besonders großzügig aus. Klappt man die Rücksitze um, erweitert sich das Volumen auf 660 l (gemessen bis Fensterunterkante). Aufgrund der Karosserieform kann das Fahrzeug nicht bis zum Dach beladen werden. Sperrige Gegenstände können so nicht transportiert werden. Es passen maximal fünf handelsübliche Getränkekisten in den Kofferraum.



Der Kofferraum ist mit 370 l Volumen geringfügig kleiner als bei den Konkurrenten Audi A5 Coupé und BMW 4er Coupé (beide 390 l).

3,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe schwingt nach dem Entriegeln von allein auf und lässt sich auch leicht schließen. Die Ladekante liegt mit 68 Zentimetern in einer guten Höhe - zum Ausladen muss das Ladegut aber über eine 15 Zentimeter hohe Stufe angehoben werden. Der Kofferraum wird über eine Lampe hinten links und eine zusätzliche im Heckdeckel ausgeleuchtet, allerdings ist der hintere Bereich aufgrund der Tiefe dennoch recht dunkel.

⊖ Aufgrund der verhältnismäßig großen Kofferraumtiefe lassen sich an der Rückbank liegende Gegenstände schlecht erreichen. Die Ladeöffnung ist zwar recht breit, erweist sich aber wie auch der Kofferraum selbst als sehr niedrig. Das Beladen des Kofferraums ist dadurch nicht ganz einfach, sperrige Gegenstände können nicht untergebracht werden.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich beim Coupé serienmäßig asymmetrisch geteilt umklappen; entriegelt wird vom Kofferraum aus über zwei leichtgängige Hebel. Dabei wird der jeweilige Vordersitz elektrisch etwas nach vorn gefahren, damit die Lehne inklusive Kopfstütze problemlos nach vorn klappen kann (nur bei elektrischer Sitzeinstellung vorne). Nicht ideal ist, dass die Rücksitzlehnen dann nicht automatisch nach vorn fallen sondern von Hand umgeklappt werden müssen. Zum Aufstellen der Rücksitzlehnen muss man aufgrund der fehlenden Fondtüren in Fahrzeug krabbeln- das ist nicht besonders komfortabel. Zum Verstauen von kleinem Gepäck sind kleine Netze links und rechts an den Seiten des Kofferraums vorhanden. Zusätzlich findet man unter dem Kofferraumboden ein großes Ablagefach.

Das E-Klasse Coupé bietet eine große Auswahl an Komfort-Ausstattungen, welche die Bedienung einerseits vereinfachen, allerdings auch die Komplexität des Fahrzeugs steigern und somit einen hohen Gewöhnungsaufwand fordern. Mit den Grundfunktionen findet man sich trotzdem schnell zu recht - individuelle Einstellmöglichkeiten erfordern jedoch eine deutliche Eingewöhnung und oft auch das Studium der Betriebsanleitung. So müssen die Fahrzeugmenüs kompliziert über die Lenkradtasten im Kombiinstrument angewählt werden müssen. Ebenso nicht ideal ist die Position des Heizungsbedienteils. Der Fahrer muss seinen Blick weit von der Fahrbahn abwenden, möchte er am tief platzierten Bedienteil die Klimaeinstellungen ändern.

⊕ Das Lenkrad ist über einen weiten Bereich in der Höhe und Weite einstellbar, auf Wunsch auch elektrisch (im Testwagen). Die Pedale sind einwandfrei angeordnet und der am Lenkrad positionierte Automatikwählhebel ist ebenfalls gut erreichbar. Das Zündschloss ist zwar gut erreichbar, aber nicht beleuchtet. Zudem hakt das Schloss beim Herausziehen des Schlüssels gelegentlich. Gegen Aufpreis gibt es ein schlüsselloses Startsystem (KEYLESS-GO), wodurch das Fahrzeug auf Knopfdruck gestartet wird und der Schlüssel nur bei sich getragen werden muss. Der Lichtschalter sitzt günstig am Armaturenbrett links neben dem Lenkrad. Die eingestellte Funktion ist dabei nicht perfekt ablesbar, da die Symbole der verschiedenen Einstellungen keine Hintergrundbeleuchtung haben. Ein Licht- und Regensensor ist bei der E-Klasse Serie. Die Nebelschlussleuchte wird über eine Taste neben dem Lichtschalter aktiviert, eine Kontrollleuchte in den Instrumenten informiert über den Status. Die Rundinstrumente lassen sich gut ablesen und bietet sowohl tagsüber als auch bei Nacht einen guten bis zufriedenstellenden Kontrast. Ein Bordcomputer informiert u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch, darüber hinaus gibt es für alle wichtigen Betriebszustände Kontrollleuchten - auch offene Türen und Klappen (inkl. Motorhaube) werden dem Fahrer angezeigt. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird an einem Lenkstockhebel aktiviert. Dort kann auch der Abstand (DISTRONIC PLUS - Abstandsregel Tempomat) zum Vorausfahrenden eingestellt werden. Das Display des Audio-/Navigationssystems liegt optimal, die Bedienelemente sind gut erreichbar die Steuerung weitgehend funktionell. Jedoch ist das Radiobedienteil aufgrund der vielen Schalter unübersichtlich. Schon die serienmäßigen Lautsprecher bieten einen klaren Klang, auch bei hoher Lautstärke. Für High-End-Sound sorgt das optional erhältliche Harman Kardon Soundsystem (nicht im Testwagen verbaut). Die Klimatisierung lässt sich nach kurzer Orientierung intuitiv einstellen. Die Knöpfe für Heckscheibenheizung und Umluft findet man schnell, die Umluftfunktion schaltet auch automatisch wieder ab, um ein Beschlagen der Scheiben zu vermeiden und Sauerstoffmangel vorzubeugen. Auch weitere Schalter für die vielen Funktionen der E-Klasse hat Mercedes günstig und übersichtlich positioniert. Die beiden vorderen elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik mit zuverlässigem Einklemmschutz. Die hinteren kleinen Dreiecksfenster lassen sich ebenfalls elektrisch öffnen und schließen - auch die Personen im Fond finden Fensterheberschalter vor, nicht selbstverständlich bei einem Coupé. Die Fenster im Fond besitzen aber nur eine Abwärtsautomatik. Beim Hochfahren der Fenster gibt es keinen Einklemmschutz. Die mit einem praxisgerechten Schalter elektrisch einstellbaren Außenspiegel sind beheizt und optional elektrisch anklappbar. Die Sitze kann man mit einem besonders übersichtlich in den Türen angeordneten Schalterblock justieren. Die Innenbeleuchtung ist hell - vorne gibt es LED-Leseleuchten, hinten findet man eine zentrale Lampe am Dachhimmel.



Vorbildlich und typisch Mercedes: Der Fahrerplatz vermittelt nicht nur ein luxuriöses Ambiente, alle wichtigen Bedienelemente liegen griffgünstig.

Vorne sind ausreichend Ablagemöglichkeiten vorhanden, diese könnten aber etwas größer sein - das gleiche gilt für das Handschuhfach, das in zwei eher unpraktische Einzelfächer unterteilt ist. Im Fond gibt es ein kleines Fach und Becherhalter zwischen den beiden Sitzen, sowie ein Gepäcknetz im Fußraum. Es fehlen aber Lehnentaschen.

⊖ Der Status der Assistenzsysteme wird nicht im Kombiinstrument angezeigt - der Fahrer hat dadurch keine Übersicht ob auch alle Assistenten aktiviert sind (nur erkennbar durch separates Aufrufen im Menü). Vorne muss man sich zum Schließen ganz geöffneter Türen sehr weit aus dem Auto lehnen, um an die Griffe zu kommen. Zudem stört der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen beim Anschnallen. Die silberfarbene Knöpfe-Leiste zwischen Radio- und Klimabedienung sieht nett aus, man kann aber aufgrund des mangelhaften Kontrastes bei Tageslicht die Symbole kaum erkennen.

2,8 Raumangebot vorne*

+ Die Vordersitze lassen sich für Personen bis zu einer Größe von zwei Meter elektrisch zurückfahren. Die Kopffreiheit würde sogar für noch etwas größere Personen ausreichen.

⊖ Die Innenraumbreite fällt dagegen sehr schmal aus. Kein Wunder, denn das Coupé basiert nicht, wie der Name vermuten lässt, auf der aktuellen E-Klasse, sondern auf der Plattform der C-Klasse. Für ein Fahrzeug in der oberen Mittelklasse fällt das subjektive Raumempfinden auch aufgrund der schmalen Innenbreite nicht besonders gut aus.

5,1 Raumangebot hinten*

⊖ Aufgrund der stark abfallenden Dachlinie finden nur Personen bis knapp 1,75 m genügend Kopffreiheit vor. Die Beinfreiheit ist nur geringfügig besser. Auch hinten fällt die Innenbreite wenig großzügig aus, wodurch man sich sehr beengt fühlt.



Zu den hinteren Sitzplätzen steigt man recht bequem ein. Allerdings bieten die Sitzplätze nur für Personen bis 1,75 m Körpergröße ausreichend Platz.

4,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität des E-Klasse Coupé ist ausreichend. Die Vordersitze lassen sich in Liegestellung bringen und die Rücksitzlehnen sind asymmetrisch geteilt umklappbar.

2,1 KOMFORT

2,6 Federung

Das E-Klasse Coupé ist serienmäßig mit einem AGILITY CONTROL-Fahrwerk ausgestattet, das eine selektive Dämpferregelung beinhaltet. Gegen Aufpreis gibt es auch ein Sportfahrwerk samt selektiver Dämpferregelung, das auch im Sport-Paket AMG enthalten ist, mit dem der Testwagen ausgestattet war. Ein Luftfahrwerk ist für das Coupé nicht erhältlich. Das Sportfahrwerk federt schon in Normalstellung recht straff an und reicht sowohl feine Unebenheiten als auch grobe Schlaglöcher deutlich zu den Insassen durch. Vor allem bei Einzelhindernissen spricht das Fahrwerk stößig an und filtert die Stöße nur wenig heraus. Betätigt man die Sport-Taste reagiert das Fahrwerk noch ein Stück unsensibler - vor allem feine Unebenheiten oder rauere Fahrbahnbeläge sorgen dann für ständiges leichtes Stuckern.

Gering fallen die Aufbaubewegungen aus. Selbst bei schnell durchfahrenen Kurven hält sich die Seitenneigung in Grenzen. Insgesamt ist das Sportfahrwerk nur für sportlich ambitionierte Fahrer eine Alternative, mit dem Standardfahrwerk ist man für den Alltagsbetrieb aber sicher besser bedient.

1,8 Sitze

Das E-Klasse Coupé wird serienmäßig mit in der Höhe und Neigung einstellbaren Vordersitzen ausgeliefert. Gegen Aufpreis gibt es auch Multikontursitze (im Testwagen verbaut).

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich mit der elektrischen Höhen- und Neigungseinstellung unterschiedlichen Personengrößen sehr gut anpassen. Die hohen Lehnen der Vordersitze sind gut ausgeformt und bieten dem Rücken einen festen Halt; sie lassen sich individuell durch mehrere anpassbare Luftpolster konturieren. Auch die Flächen verfügen über angenehme Konturen. Bei Kurvenfahrten bieten die Sitze einen festen Seitenhalt. Insgesamt gefällt auch die ausgewogene Polsterung. Gegen Schwitzen auf den Ledersitzen bei warmen Temperaturen kann man eine Sitzlüftung ordern, diese funktioniert sehr gut und arbeitet weitgehend zugfrei. Die Sitzposition des Fahrers ist einwandfrei, er kann seine Beine und Füße sehr gut abstützen.

⊖ Auf den zwei Rücksitzen geht es nicht ganz so komfortabel zu, die Konturen von Lehne und Fläche gehen zwar in Ordnung doch vor allem die Rücksitzlehne ist recht dünn gepolstert und dadurch hart. Auch aufgrund der geringen Ellenbogenfreiheit findet man auf längeren Strecken keinen auf den Rücksitzen keinen besonders guten Komfort vor. Während die Vordersitze bei Wahl der Sitzklimatisierung perforiert sind, findet man im Fond trotzdem glattes Leder vor. Zum einen schwitzt man dadurch im Fond recht schnell, zum anderen wirken die zwischen vorne und hinten unterschiedlichen Sitzbezüge zusammengestückelt und dadurch nicht passend.

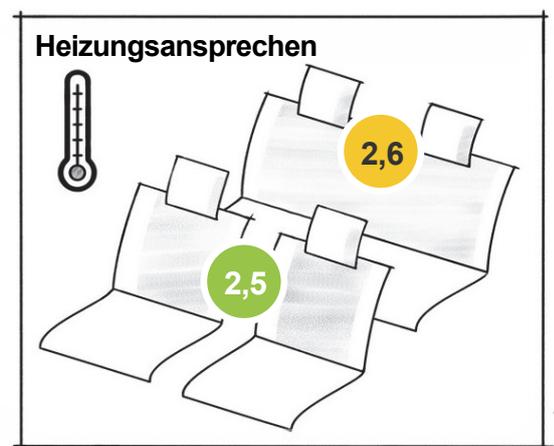
1,6 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum fällt niedrig aus. Bei 130 km/h wurde eine Innenraumgeräusch von 65,8 dB(A) ermittelt. Wind- und Fahrgeräusche sind insgesamt gut gedämmt und fallen auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht unangenehm auf. Der Benzinmotor hält sich akustisch stets angenehm zurück, wird nur bei hohen Drehzahlen unter Last etwas lauter.

1,8 Klimatisierung

Das Coupé ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik (Thermatic) ausgestattet. Im Falle des Testwagens war die optionale Klimatisierungsautomatik mit 3 Zonen-Regelung verbaut.

⊕ Fahrer, Beifahrer und die Fondpassagiere können sich die Temperatur separat einstellen. Zudem kann die Klimaanlage in drei unterschiedlichen Modi geregelt werden (FOCUS, MEDIUM, DIFFUSE). Die Verteilung des Luftstroms ist jedoch nicht individuell möglich. Ein Aktivkohlefilter filtert u.a. Pollen und unangenehme Gerüche aus der Luft. Zudem überwacht ein Luftgütesensor die Frischluft. Beim ADAC Heizungstest spricht die Heizung vorn wie hinten in kurzer Zeit an und zeigt somit eine gute Heizwirkung.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

1,8

MOTOR/ANTRIEB

1,6

Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des 211 PS starken E 250 Coupé fallen insgesamt gut aus. Mehr Leistung braucht man auch nicht für zügiges Vorankommen.

⊕ Überholmanöver lassen sich in kurzer Zeit durchführen. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt das Fahrzeug bei Kickdown nur 4,3 s. Der Motor zeigt sich dank Turboaufladung und einem über einen weiten Drehzahlbereich anliegenden maximalen Drehmoment von 350 Nm (1.200 1/min bis 4.000 1/min) über einen weiten Bereich durchzugsstark und erfreut mit harmonischer Leistungsentfaltung. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 250 km/h.

2,2

Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Vierzylinder-Direkteinspritzers kann überzeugen. Vibrationen verkneift sich der Turbomotor weitgehend, nur bei hohen Drehzahlen ist er im Innenraum etwas präsenter. Unter Last stören auch bei niedrigen Drehzahlen keine zu stark ausgeprägten Brummfrequenzen.

1,8

Schaltung

⊕ Das Siebengang-Automatikgetriebe 7G-TRONIC PLUS wechselt die Stufen recht zügig und weitgehend ruckfrei. Einzig bei abruptem Leistungsabruf arbeitet die Automatik-Steuerung nicht perfekt, dann dauert es auch schon mal kurz, bis der richtige Gang vorgewählt ist. Anfahren klappt weitgehend problemlos, die Kriechfunktion setzt spontan und gut dosierbar ein. So ist auch rangieren gefahrlos möglich. Die Gänge können auch über Schalt paddel am Lenkrad gewechselt werden. Die Bedienung des am Lenkstock angebrachten Automatikwählhebels funktioniert einfach, einzig das Einlegen des Leerlaufs ist nicht ideal. Durch starkes Betätigen des Bremspedals im Stand wird die Autohold-Funktion aktiv. Dann kann man im Stand von der Bremse gehen, ohne dass das Fahrzeug anrollt. Erst durch kurzes Betätigen des Gaspedals wird die Hold-Funktion deaktiviert. Das Start-Stopp-System funktioniert insgesamt gut. Betätigt man die Bremse im Stand, schaltet sich der Motor ab, sobald man den Fuß vom Bremspedal nimmt (oder bei aktivierter Hold-Funktion das Gaspedal antippt), springt der Motor spontan an. Es kann zügig weitergefahren werden.

1,8

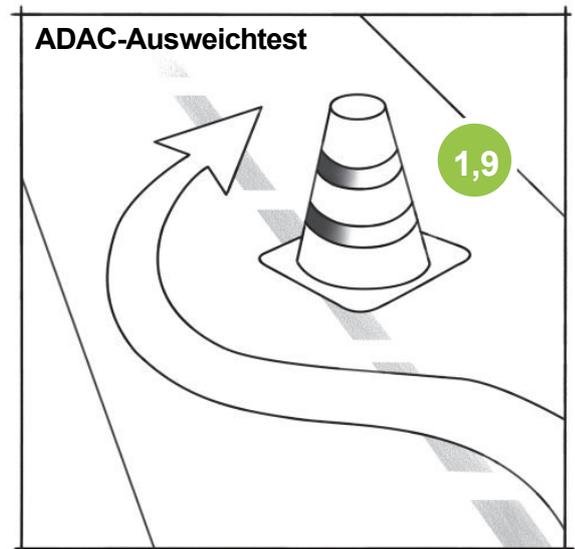
Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen der sieben Vorwärtsgänge passen gut zum Benzinmotor. Einzig die oberen Gänge könnten etwas weiter gespreizt sein. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit rund 2.500 1/min - das geht für einen Benziner in Ordnung.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Das E-Klasse Coupé zeigt eine tadellose Fahrstabilität, was zum einen an dem sehr sicher abgestimmten Fahrwerk, zum anderen aber auch am effektiv eingreifenden ESP liegt. Das Fahrzeug reagiert sicher auf Lenkimpulse. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen nehmen kaum Einfluss auf die Richtungsstabilität. Beim ADAC Ausweichtest gibt das sportliche Coupé ein gutes Bild ab. Beim ersten Anlenken untersteuert das Fahrzeug leicht, beim anschließenden Gegenlenken drängt das Heck nach, was allerdings durch das fein regelnde ESP sofort unterbunden wird. Insgesamt ist das Fahrverhalten auch für wenig geübter Fahrer sehr sicher. Eine Schleuder- oder Kippgefahr besteht nicht. Die Traktion ist gut, auf weniger griffiger Fahrbahn greift die Traktionskontrolle ein und unterbindet das Durchdrehen der Hinterräder. Bei schneller Kurvenfahrt liegt der Grenzbereich des mit dem Sportfahrwerk ausgestatteten Testwagens recht hoch - er kündigt sich früh genug an, wodurch genügend Sicherheitsreserven vorhanden sind, sollte eine Kurve etwas zu schnell angefahren werden. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,0 Lenkung*

Das Fahrzeug ist serienmäßig mit einer Direktlenkung ausgestattet, die neben einer geschwindigkeitsabhängigen Servolenkung auch eine über den Lenkeinschlag variable Lenkübersetzung beinhaltet.

⊕ Die Lenkung spricht insgesamt gut an und zeigt sich ausreichend präzise. Dem Fahrer wird ein zufriedenstellender Fahrbahnkontakt vermittelt. Vor allem bei höheren Kurvengeschwindigkeiten würde man sich aber etwas mehr Rückmeldung wünschen. Um die Mittellage reagiert die Lenkung leicht verzögert, die Mittelstellung der Lenkung könnte noch etwas klarer definiert sein. Die vor allem bei hohen Lenkwinkeln sehr direkte Auslegung und die Leichtgängigkeit der Lenkung wirken sich beim Rangieren positiv aus. Der Wendekreis fällt mit 11,3 m für diese Fahrzeugklasse sehr klein aus.

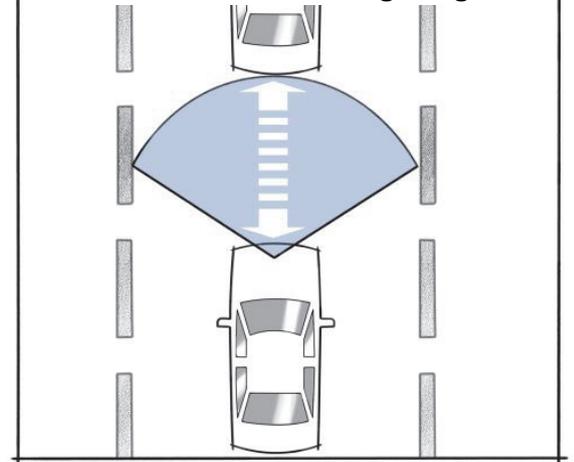
1,5 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt das E 250 Coupé mit Sport-Paket AMG (gelochte Bremsscheiben) nur 34,7 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Continental ContiSportContract 5P der Größe: vorn 235/35ZR19, hinten 255/30ZR19) Dabei zeigt sich die Bremsanlage standfest und lässt auch bei hoher Beanspruchung nicht nach. Die Dosierbarkeit der Bremse geht in Ordnung. Die Spurtreue in Kurven ist gut.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

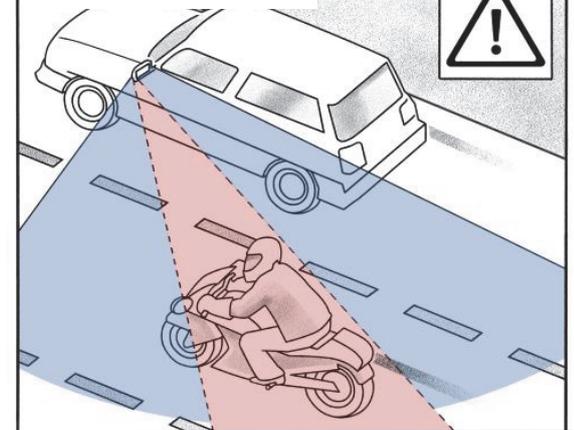
⊕ Im E-Klasse Coupé findet man eine Vielzahl an wichtigen Assistenzsystemen, die die Fahrsicherheit stark erhöhen. Neben dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm finden man einen vorausschauenden adaptiven Bremsassistenten an Bord. Über einen Radarsensor hinter dem Kühlergrill wird bei einem drohenden Auffahrunfall eine optische und akustische Warnmeldung ausgegeben (COLLISION PREVENTION ASSIST). Steigt der Fahrer dann auf die Bremse, bremsst dabei aber zu schwach, berechnet das System automatisch den optimalen Bremsdruck, um eine Kollision zu vermeiden. Optional findet man einen erweiterten Notbremsassistenten mit einer Querverkehr-Erkennung (Kreuzungsassistent) an Bord. Möglich macht das eine Stereokamera, die hinter dem Innenspiegel angebracht ist und ähnlich wie ein menschliches Auge dreidimensional "sehen" kann. Damit lassen sich eine Reihe weiterer Funktionen implementieren. So erkennt das System auch Fußgänger und leitet im Ernstfall selbstständig eine Bremsung ein bzw. warnt den Fahrer akustisch und optisch vor einem möglichen Unfall. Die Stereokamera ist in Verbindung mit dem Radarsystem im Fahrerassistenz-Paket Plus erhältlich, welches neben ACC mit Notbremsystem auch einen Totwinkel- und Spurhalteassistenten beinhaltet. Das Notbremsystem (Pre-Safe Bremse) warnt den Fahrer bei einer drohenden Kollision mit einem vorausfahrenden oder stehenden Fahrzeug und leitet selbstständig eine Notbremsung ein. Dadurch können schwere Auffahrunfälle vermieden werden. Im Notbremsystem enthalten ist auch der adaptive Bremsassistent BAS Plus. Er unterstützt den Fahrer bei einer starken Bremsung und stellt soviel Bremsdruck zur Verfügung, dass ein Unfall mit dem vorausfahrenden Fahrzeug vermieden werden kann (Zielbremsung). Der BAS Plus reagiert dabei auch auf Querverkehr. Der Spurhalte-Assistent warnt den Fahrer über Vibrationen am Lenkrad beim Überfahren einer gestrichelten Linie ohne Blinker; bei einer durchgezogenen Linie wird zusätzlich über ESP-Einsatz das Auto wieder zurück in die Spur "gedrückt" (aktiver Spurhalteassistent). Ist die Distronic Plus an Bord und aktiviert, wird das Fahrzeug mittels leichten Lenkkorrekturen in der Fahrbahnmitte gehalten, eine deutliche Entlastung für den Fahrer, vor allem wenn man im Kolonnenverkehr unterwegs ist. Der Totwinkelassistent (Aufpreis) zeigt über gelbe und rote Dreiecke im Außenspiegelglas an, ob sich ein anderer Verkehrsteilnehmer seitlich im toten Winkel befindet - setzt der Fahrer dann den Blinker, wird er zusätzlich akustisch gewarnt, bzw. der Spurhalteassistent aktiviert, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. Der Müdigkeitswarner "Attention Assist" erstellt ab Fahrtbeginn ein Fahrerprofil (Lenkverhalten, Bremsverhalten,...), ändert sich dieses während einer längeren Fahrt gravierend (z.B. aufgrund von Übermüdung), wird dem Fahrer empfohlen eine Pause einzulegen. Ein indirekt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord.

Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

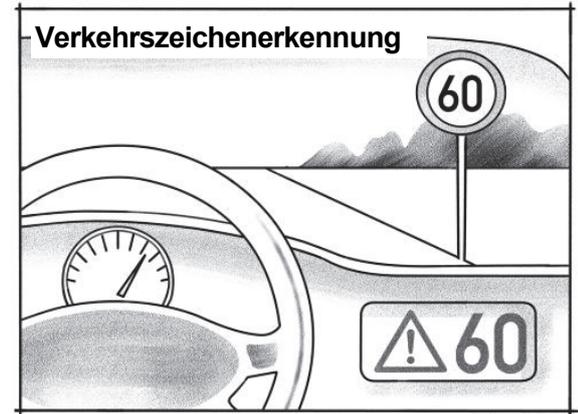
Gegen Aufpreis ist das Intelligent Light System erhältlich, welches neben LED-Scheinwerfer mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht auch einen adaptiven Fernlichtassistenten beinhaltet. Das Intelligent Light System bietet einen deutlichen Sicherheitsgewinn und gilt als echte Kaufempfehlung. Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es eine Verkehrszeichenerkennung. Über eine Kamera und das Kartenmaterial des Navigationssystems werden Geschwindigkeitslimits inklusive Zusatzschilder (z.B. bei Nässe) oder Überholverbote erkannt und dem Fahrer im Kombidisplay angezeigt. Die hellen LED-Rückleuchten sind vom nachfolgenden Verkehr gut zu erkennen. Führt der Fahrer eine Notbremsung durch, blinken die hellen Bremslichter (mit 8 Hertz), um die Gefahrenbremsung anzuzeigen. Im Stand wird dann automatisch die Warnblinkanlage aktiviert.

– Die Fußfeststellbremse ist links vom Lenkrad im Fußraum des Fahrers platziert und für den Beifahrer im Notfall praktisch nicht zu erreichen.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

Für das E-Klasse Coupé liegt kein Crashtestergebnis vor, es kann aber von einer guten Insassensicherheit ausgegangen werden.

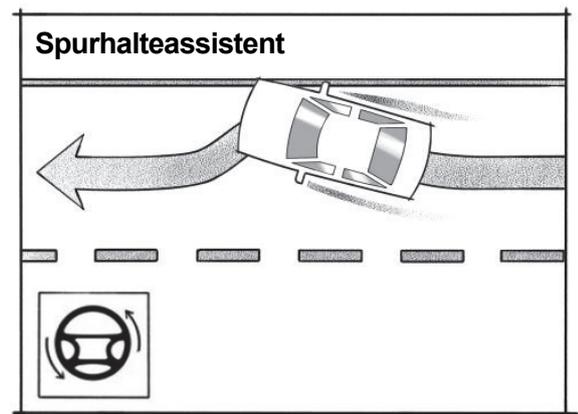
+ Das Coupé ist serienmäßig mit Front-, Seiten sowie von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags ausgestattet. Für den Fahrer steht zusätzlich ein Knieairbag zur Verfügung. Gegen Aufpreis findet man auch Seitenairbags hinten an Bord (im Testwagen vorhanden). Alle Sitzplätze sind mit Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer ausgestattet. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von ca. 1,85 m sehr guten Schutz, sie bewegen sich zudem bei einem Unfall Richtung Kopf und minimieren den Abstand und damit das Risiko eines Schleudertraumas (NECK PRO Kopfstützen). Auf den vorderen Sitzen werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Dem Fahrer wird darüber hinaus angezeigt, welche Gurte hinten angelegt sind. Schnallt sich während der Fahrt jemand hinten ab, ertönt ein Warnton und es erscheint eine Anzeige im Tachodisplay. An den stabilen Bügeltürgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen, so können die Türen, z. B. nach einem Unfall, leichter geöffnet werden. Ordert man das COMAND Online System, wird nach einem Unfall automatisch ein Notruf abgesetzt und eine Sprechverbindung aufgebaut (E-Call). Mit dem serienmäßigen Pre-Safe-System werden bei einer drohenden Kollision oder ESP-Einsatz die reversiblen Gurtstraffer gestrafft, offene Fenster geschlossen und bei Wahl des Memory-Pakets bzw. Aktiv-Multikontursitz-Paket der Beifahrersitz in eine günstige Position gebracht. Damit wird das Verletzungsrisiko der Insassen weiter gesenkt.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

– Die hinteren fest stehenden Kopfstützen reichen in der Höhe nur für Personen bis 1,65 m. Das Dach kann aber einen Teil der Abstützfunktion übernehmen. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze fällt recht groß aus, wodurch diese bei einem Heckaufprall nicht optimal wirken können.

2,7 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit kann das Coupé ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Auf beiden hinteren Rücksitzen lassen sich Kindersitze befestigen, auch wenn die Zugänglichkeit aufgrund der fehlenden Fondtüren schlecht ist. Die Rücksitze sind mit Isofix und Ankerhaken ausgestattet. Die Isofixhaken sind zufriedenstellend erreichbar, man benötigt aber Einsteckhilfen. Auch mit den normalen Gurten lassen sich Kindersitze sicher und lagestabil befestigen. Die Gurte im Fond besitzen eine Gurtblockiereinrichtung, damit wird verhindert, dass sich die Kindersitze während der Fahrt lockern. Aufgrund der flachen Dachlinie haben hohe Kindersitze im Fond kaum Platz, da sie am Dachholm anstoßen.

– Leider können die Airbags des Beifahrersitzes nur durch einen Kindersitz mit Transponder deaktiviert werden, eine Abschaltung beispielsweise mit dem Zündschlüssel an einem separaten Schalter ist nicht möglich. Zusätzlich kostet der Transponder auch noch Aufpreis. Die kleinen Dreiecksfenster im Fond lassen sich elektrisch öffnen und schließen, sie besitzen aber keinen Einklemmschutz.

2,7 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz erreicht die E-Klasse Limousine mit 58% der möglichen Punkte ein durchschnittliches Ergebnis. Ähnlich sollte auch das Ergebnis des Coupé ausfallen. Die Motorhaube wird bei einer Kollision automatisch leicht nach oben gestellt (aktiver Fußgängerschutz), dadurch sind viele Aufschlagbereiche der Motorhaube entschärft. Der Stoßfänger ist ebenfalls komplett entschärft, zu aggressiv sind aber noch die Vorderkante und der hintere Bereich der Motorhaube.

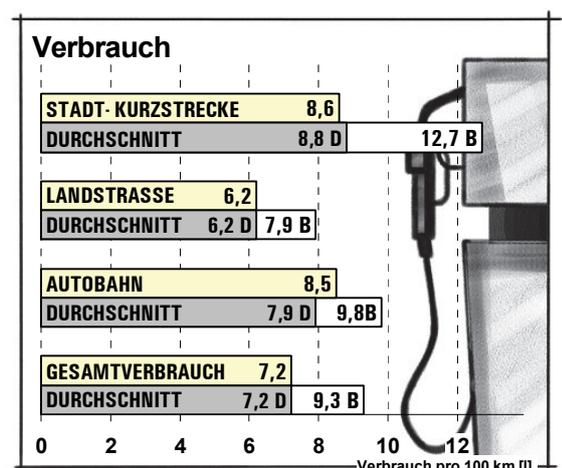
2,1 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO2*

Der Verbrauch des E 250 Coupé fällt zufriedenstellend aus. Mit einer ermittelten CO₂-Bilanz von 202 g/km erreicht das Fahrzeug 30 Punkte im CO₂-Kapitel des EcoTest. Der aus der Messung resultierende Durchschnittsverbrauch liegt bei 7,2 l/100 km. Innerorts sind es 8,6 l/100 km, außerorts 6,2 l/100 km und auf der Autobahn 8,5 l/100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen sehr niedrig aus. Der Lohn sind 49 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergeben sich 79 Punkte und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassen-
durchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D)
und mit Ottomotor (B)

3,3 AUTOKOSTEN

2,8 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Dank des nicht zu hohen Verbrauchs halten sich diese trotz des gegenüber Diesel teureren Super-Kraftstoffs im Rahmen.

4,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 50.000 km oder alle zwei Jahre ein großer Service fällig.

⊕ Nach eigenen Angaben kommen ausschließlich qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile zum Einsatz. Zudem gewährt Mercedes eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Service häufigere Werkstattaufenthalte. Ein nicht mehr zeitgemäßer Ölwechsel des Automatikgetriebes nach drei Jahren bzw. bereits bei 50.000 km sowie die teuren Werkstattstundensätze treiben die Kosten zusätzlich in die Höhe.

3,6 Wertstabilität*

Beim prozentualen Wertverlust hinterlässt das Coupé keinen besonders guten Eindruck. In den ersten vier Jahren verliert das Fahrzeug stark an Wert.

3,7 Kosten für Anschaffung*

Das E 250 Coupé gibt es ab 47.600 Euro. Das ist kein besonders günstiger Preis. Die Serienausstattung fällt dabei zwar nicht besonders schlecht aus, doch möchte man die klassenüblichen Extras wie Lederausstattung oder Navigationssystem an Bord haben, muss nochmals kräftig investiert werden. Sehr empfehlenswerte Extras sind das Fahrerassistenz-Paket Plus (2.678 Euro) sowie das LED-Intelligent Light System inklusive adaptiven Fernlicht-Assistent Plus (1.845 Euro).

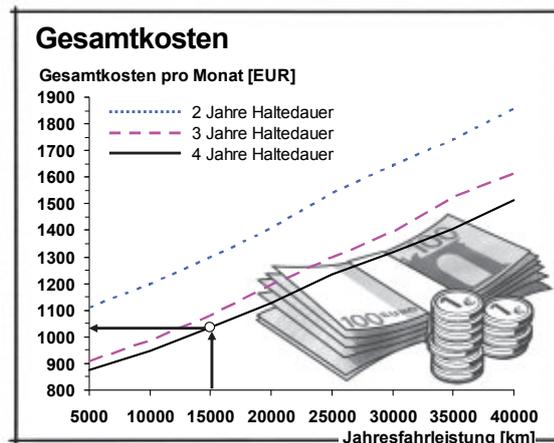
2,9 Fixkosten*

⊕ Die jährliche KFZ-Steuer liegt bei überschaubaren 114 Euro.

⊖ Erhöht fallen dagegen die Versicherungskosten aus, da die Versicherungsklassen nicht besonders günstig liegen (KH: 18; TK: 23; VK: 25).

3,2 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen im durchschnittlichen Bereich. Der recht hohe Anschaffungspreis und der daraus resultierende hohe absolute Wertverlust schlagen sich negativ auf die Gesamtkosten nieder. Positiv sind dagegen die noch überschaubaren Betriebskosten sowie die nicht zu hohen Fixkosten. Bei einer vierjährigen Haltedauer und jährlich 15.000 km Fahrleistung muss man mit 1.035 Euro pro Monat an absoluten Kosten kalkulieren (inkl. Wertverlust).



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1035 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	E 200	E 250 7G-TRONIC PLUS	E 300 7G-TRONIC PLUS	E 350 7G-TRONIC PLUS	E 400 7G-TRONIC PLUS	E 500 7G-TRONIC
Aufbau/Türen	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1991	4/1991	6/3498	6/3498	6/2996	8/4663
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	155 (211)	185 (252)	225 (306)	245 (333)	300 (408)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	270/1200	350/1200	340/3500	370/3500	480/1400	600/1600
0-100 km/h[s]	8,0	7,1	6,9	6,2	5,2	4,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	240	250	250	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,1 S	5,7 S	6,9 S	6,9 S	7,4 S	8,9 S
CO2 [g/km]	142	132	160	160	172	209
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/25/23	18/25/23	17/26/25	17/26/25	17/26/25	17/27/29
Steuer pro Jahr [Euro]	134	114	200	200	214	322
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	993	1035	1166	1205	1244	1536
Preis [Euro]	42.900	47.601	51.676	54.324	56.347	71.043

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1991 ccm
Leistung	155 kW (211 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1200 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/45R17
Reifengröße (Testwagen)	235/35ZR19
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,25/11,2 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,7 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,6/6,2/8,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	132 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	202 g/km
Innengeräusch 130km/h	65,8 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4703/1786/1397 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2020 mm
Leergewicht/Zuladung	1680 kg/425 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	370 l/660 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	66 l
Reichweite	915 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	132 Euro
Monatliche Werkstattkosten	93 Euro
Monatliche Fixkosten	132 Euro
Monatlicher Wertverlust	678 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.035 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/25/23
Grundpreis	47.601 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*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.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch (Fahrerassistenz-Pake)	2678 Euro [°]
Automatikgetriebe (7-Stufen)	Serie
Bremsassistent	Serie
elektronische Dämpferkontrolle	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (+ Intelligent Light)	119 Euro [°]
Kurvenlicht (Intelligent Light)	1.726 Euro [°]
LED-Abblendlicht (Voll-LED Aufpreis)	Serie
Parkhilfe, elektronisch (inkl. Park-Assistent)	869 Euro [°]
PRE-SAFE	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	476 Euro [°]
Runflat-Reifen	333 Euro
Spurassistent	536 Euro [°]
Totwinkelassistent	536 Euro [°]
Verkehrsschilderkennung	351 Euro [°]

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/405 Euro [°]
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (+ li. Außenspiegel)	643 Euro [°]
Keyless Entry	1.059 Euro
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Nachtsicht-Assistent	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1.059 [°]
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie

AUSSEN

Lackierung Metallic	952 Euro [°]
Schiebe-Hubdach (Panorama)	1.690 Euro

[°] im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Fahreigenschaften	1,7
Verarbeitung	1,6	Fahrstabilität	1,8
Alltagstauglichkeit	2,6	Lenkung*	2,0
Sicht	2,2	Bremse	1,5
Ein-/Ausstieg	3,2	Sicherheit	1,7
Kofferraum-Volumen*	3,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,3	Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Kofferraum-Variabilität	2,9	Kindersicherheit	2,7
Innenraum	2,8	Fußgängerschutz	2,7
Bedienung	2,0	Umwelt/EcoTest	2,1
Raumangebot vorne*	2,8	Verbrauch/CO ₂ *	3,0
Raumangebot hinten*	5,1	Schadstoffe	1,1
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	2,1		
Federung	2,6	AUTOKOSTEN	3,3
Sitze	1,8	Betriebskosten*	2,8
Innengeräusch	1,6	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,0
Klimatisierung	1,8	Wertstabilität*	3,6
Motor/Antrieb	1,8	Kosten für Anschaffung*	3,7
Fahrleistungen*	1,6	Fixkosten*	2,9
Laufkultur	2,2	Monatliche Gesamtkosten*	3,2
Schaltung	1,8		
Getriebeabstufung	1,8		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen