



Mercedes E 400 Cabriolet 7G-TRONIC PLUS

Zweitüriges Cabriolet der oberen Mittelklasse (245 kW / 333 PS)

Das E 400 Cabrio sieht zwar aus wie die E-Klasse Limousine, unter dem Blechkleid befindet sich aber die Plattform der C-Klasse. Das merkt man vor allem bei der Innenbreite, die deutlich schmaler ausfällt, als in der E-Klasse Limousine. Das Cabrio bietet Platz für vier Personen, im engen Fond sitzen aber allenfalls Kinder bequem. Das Stoffverdeck lässt sich per Knopfdruck in wenigen Sekunden öffnen und wieder schließen - und das sogar während der Fahrt bis 40 km/h. Um das Frischluftvergnügen möglichst zugfrei genießen zu können, gibt es das optionale Windschott AIRCAP. Auf Knopfdruck werden ein Spoiler am oberen Frontscheibenrahmen und die hinteren Kopfstützen ausgefahren. Vor allem das aktive Sicherheitspaket des E-Klasse Cabrios überzeugt. Das optionale Lichtsystem "LED Intelligent Light System" ist - wie auch das Fahrerassistenzpaket-Plus - eine echte Kaufempfehlung. Es beinhaltet neben einem Notbremsassistenten samt Querverkehr- und Fußgängererkennung auch einen Spurhalte- und Totwinkelassistenten. Der neu entwickelte Sechszylinder-Turbomotor ist eine Wucht. Er leistet enormen Vortrieb und entfaltet seine 333 PS äußerst harmonisch. In Kauf nehmen muss man dafür einen hohen Verbrauch von durchschnittlich 8,2 l/100 km (EcoTest-Messung). Nicht nur wegen der hohen Betriebskosten fällt die Wirtschaftlichkeit des E 400 Cabrio schlecht aus - großen Anteil hat auch der hohe Anschaffungspreis von mindestens 60.869 Euro.

Karosserievarianten: Limousine, Kombi, Coupé. **Konkurrenten:** Audi A5 3,0 TFSI, BMW 435i, Infiniti Q60 3.7 GT.

- +** sehr gute Verarbeitung, innovative Assistenzsysteme, sehr gutes LED-Lichtsystem, exzellente Fahrleistungen, hohe Anhängelasten erlaubt
- enger Innenraum, im Fond kaum Platz, sehr kleiner Kofferraum, hoher Verbrauch, schlechte Wirtschaftlichkeit



ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

4,5 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,5 Familie

3,2 Stadtverkehr

3,1 Senioren

2,0 Langstrecke

3,9 Transport

1,5 Fahrspaß

3,4 Preis/Leistung

- +** An der Verarbeitung des E-Klasse Cabrio 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 Cabrio nicht lieferbar. 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. Das Cabrio zeigt sich auch bei groben Bodenwellen sehr verwindungssteif. Das klassische Stoffverdeck öffnet und schließt elektrisch in weniger als einer halben Minute (öffnen: ca. 21 s, schließen: ca. 25 s). Bis zu Geschwindigkeiten von 40 km/h kann das Verdeck betätigt werden. Optional kann man das automatische Windschott AIRCAP ordern. Das System fährt auf Knopfdruck einen Spoiler am oberen Frontscheibenrahmen und die hinteren Kopfstützen aus, dadurch wird zwar der Luftzug im Innenraum reduziert, ganz zugfrei, wie man es von einem klassischen Windschott gewohnt ist, kann man aber nicht fahren. Ein großer Vorteil ist aber, dass man mit diesem Windschott-System trotzdem mit vier Personen fahren kann, zudem raubt das Windschott bei Nichtgebrauch keinen Platz im Kofferraum, da es elektrisch eingefahren werden kann. Der Spoiler am Scheibenrahmen verschmutzt in ausgefahrenem Zustand sehr schnell mit Fliegen. Da dieser aber auch bei geschlossenem Verdeck ausgefahren werden kann (dann nur bei betätigter Handbremse), lässt er sich einigermaßen gut reinigen. Als Mercedes Original-Zubehör ist auch ein klassisches Windschott lieferbar, ob dieses besser funktioniert, konnte allerdings nicht getestet werden.
- Weder Front- und Heckschürze noch die Türen besitzen Schutzleisten, die bei leichten Parkremplern den Lack vor Beschädigungen schützen.

- Die Alltagstauglichkeit des E 400 Cabrio ist allenfalls zufriedenstellend. Es finden bis zu vier Personen im Fahrzeug Platz. Die maximale Zuladung fällt mit 450 kg akzeptabel aus.
- +** Obwohl der Verbrauch des E 400 nicht besonders niedrig ausfällt, lassen sich dank des großen 66 l Tanks mit einer Tankfüllung Reichweiten von rund 805 km realisieren (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs berechnet). Erstaunlich großzügig für ein Cabrio 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 nicht erhältlich.

2,3 Sicht

Durch die tiefe Sitzposition wird das umliegende Verkehrsgeschehen nicht besonders gut überblickt. Insgesamt zeigt sich das Fahrzeug unübersichtlich. Das Heck lässt sich kaum abschätzen. Bei offenem Verdeck ist die Übersichtlichkeit nach hinten deutlich besser. Bei der ADAC Rundumsicht-Messung schneidet das E-Klasse Cabrio noch zufriedenstellend ab. Die hinteren feststehenden Kopfstützen lassen sich nicht versenken, wodurch die Sicht nach hinten schlecht ausfällt. Die Sicht zur Seite ist dagegen sehr gut, da beim Cabrio keine breiten B-Säulen die Sicht beeinträchtigen. Die Außenspiegel liefern ein recht großes Sichtfeld und besitzen einen zusätzlichen asphärischen Bereich. Bei Wahl des optionalen Spiegel-Pakets blenden der Innenspiegel und der fahrerseitige Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab.

+ Das E-Klasse Cabrio ist 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. Gegen Aufpreis findet man 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, eine aktive Kurven- und Abbiegelichtfunktion sowie erweitertes Nebellicht. Die Fahrbahnausleuchtung ist damit exzellent und überzeugt vor allem in Verbindung mit dem adaptiven Fernlicht-Assistent Plus, der das Fernlicht situationsabhängig steuert. 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 ein 360°-Kamera enthalten. Kameras erfassen das Umfeld vor, hinter und neben dem Fahrzeug und projizieren damit eine 360°-Rundumsichtbild aus der Vogelperspektive auf den Zentral-Bildschirm. Damit schaut der Fahrer quasi von oben auf das Fahrzeug.

- Die Sicht im Innenspiegel ist sehr schlecht, da auch hier die hohen und breiten Kopfstützen im Fond stören, zudem behindert das kleine Windschott zwischen den Kopfstützen (nur wenn AIRCAP an Bord) die Sicht im Innenspiegel.

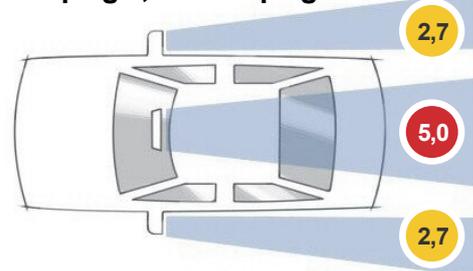


Die feststehenden Kopfstützen sowie die breite Verdeckkonstruktion verhindern eine gute Sicht nach hinten.

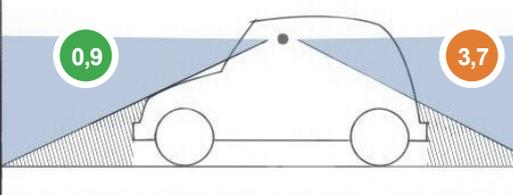
Rundumsicht



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

Ein-/Ausstieg

Vorne steigt man bei geschlossenem Verdeck nur zufriedenstellend ein und aus. Die flach verlaufende Dachlinie sorgt dafür, dass man den Kopf stark einziehen muss, um ins Fahrzeug zu gelangen. Ist das Fahrzeug mit dem Memory-Paket ausgestattet, fährt beim Öffnen der Tür der Fahrersitz automatisch nach hinten und das Lenkrad nach oben. Hinten steigt man für Cabrio-Verhältnisse recht bequem ein und aus. Die Vordersitze fahren automatisch nach vorn, wenn man die Lehne klappt. Dadurch wird ein recht großer Einstiegsbereich freigegeben. Bei geöffnetem Verdeck steigt man nach hinten deutlich bequemer ein, da man praktisch aufrecht zu den Rücksitzen gelangt. Vorne ist aber die weit nach innen gezogene Frontscheibe hinderlich, man muss aufpassen, dass man sich nicht den Kopf am Scheibenrahmen anschlägt. Mit der Fernbedienung können die Zentralverriegelung geöffnet und verriegelt sowie offene Fenster geschlossen werden. Auch das Verdeck lässt sich damit öffnen und 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. Die Türbremsen sind zufriedenstellend ausgelegt, die Türen werden auch an Steigungen gehalten. In engen Parklücken sind die langen Türen aber hinderlich.

- ⊕ Das Fahrzeug verfügt über eine Nachleuchtfunktion, wodurch der Weg bei Dunkelheit noch für kurze Zeit beleuchtet wird.
- ⊖ Man kann sich relativ leicht versehentlich aussperren, weil ein Verriegeln aller Türen nur bei offener Fahrertür verhindert wird (nicht mit optionalem HANDS-FREE ACCESS). Im Cabrio gibt es (auch bauartbedingt) keine Haltegriffe am Dachhimmel.

Kofferraum-Volumen*

- ⊖ Der Kofferraum fällt bei geschlossenem Verdeck mit 315 l sehr klein aus. Möchte man offen fahren, stehen nur noch 205 l Kofferraum-Volumen zur Verfügung. Trotz des eigentlich gegenüber Blechdächern platzsparenden Stoffverdecks wird der Kofferraum stark eingeschränkt. Bei geschlossenem Verdeck lassen sich im Kofferraum bis zu fünf handelsübliche Getränkekisten unterbringen.



Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe schwingt nach dem Entriegeln von allein auf und lässt sich auch leicht schließen. Die Ladekante liegt mit rund 66 cm in einer guten Höhe - zum Ausladen muss das Ladegut aber über eine knapp 14 Zentimeter hohe Stufe angehoben werden. Der Kofferraum wird über eine Lampe hinten links und eine zusätzliche im Heckdeckel zufriedenstellend ausgeleuchtet.

- ⊖ Insgesamt ist der Kofferraum im E-Klasse Cabrio aufgrund der kleinen Ladeöffnung und dem flachen und tiefen Format nicht besonders gut nutzbar. Um das Verdeck öffnen zu können, muss eine Trennwand herunter geklappt werden, dann ist der Laderaum im hinteren Teil sehr flach und kaum zugänglich.

Der Kofferraum ist mit nur 205 l Volumen bei offenem Verdeck sehr klein geraten. Auf Reisen mit geschlossenem Verdeck stehen immerhin 315 l zur Verfügung.

4,4

Kofferraum-Variabilität

– Die Rücksitze lassen sich nicht umklappen, daher ist um die Variabilität des Kofferraums schlecht bestellt. Immerhin findet man unter dem Kofferraumboden ein zusätzliches Fach und eine kleine Durchladeluke in der Rücksitzlehne. Es gibt auch ein Netz an der Seitenwand, in dem kleine Gegenstände Platz finden.

2,7

INNENRAUM

1,9

Bedienung

Die E-Klasse bietet eine Vielzahl 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 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. 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 Klimateinstellungen ändern.



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

+ Das Lenkrad ist über einen weiten Bereich in der Höhe und Weite einstellbar, auf Wunsch auch elektrisch (im Testwagen vorhanden). 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 (nicht im Testwagen). 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. 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 Cabrio.

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. Im Fond gibt es beim Cabrio dagegen keine Beleuchtung. Vorn 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 an der Rückseite der Vordersitze. Der Schalterblock zur Bedienung des Verdecks und des AIRCAP liegt gut erreichbar und klar abgegrenzt von den anderen Bedienelementen unter einer Abdeckung in der Mittelkonsole.

⊖ 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 (vor allem bei geöffnetem Verdeck) die Symbole kaum erkennen.

2,6 Raumangebot vorne*

+ Die Vordersitze lassen sich für Personen bis zu einer Größe von zwei Meter elektrisch zurückfahren. Auch die Kopffreiheit reicht für rund zwei Meter große Insassen.

⊖ Die Innenraumbreite fällt dagegen sehr schmal aus. Kein Wunder, denn das Cabrio basiert nicht, wie der Name vermuten lässt, auf der 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.

5,0 Raumangebot hinten*

⊖ Hinten geht es im Cabrio eng zu. Die Beinfreiheit reicht nur für kleine Personen bis ca. 1,70 m Körpergröße. Auch bei der Kopffreiheit sieht es nicht wirklich besser aus. Der schmale Innenraum sorgt für wenig Ellenbogenfreiheit und ein beengtes subjektives Raumgefühl.



Zu den hinteren Sitzplätzen steigt man verhältnismäßig bequem ein. Allerdings bieten die Sitzplätze nur für Personen bis 1,70 m Körpergröße ausreichend Platz.

4,5 Innenraum-Variabilität

⊖ Die Innenraum-Variabilität des E-Klasse Cabrio ist schlecht. Die Rücksitzlehnen sind nicht umklappbar. Immerhin lassen sich die Vordersitze in Liegestellung bringen.

2,0 KOMFORT

2,6 Federung

Das E-Klasse Cabrio ist serienmäßig mit einem AGILITY CONTROL-Fahrwerk ausgestattet, das eine selektive Dämpferregelung beinhaltet.

Gegen Aufpreis gibt es auch ein Sportfahrwerk samt selektiver Dämpferregelung, das im Testwagen verbaut war (Sport-Paket Exterieur). Ein Luftfahrwerk ist für das Cabrio nicht erhältlich. Das Sportfahrwerk federt schon in Normalstellung recht straff an und reicht sowohl feine Unebenheiten als auch grobe Schlaglöcher recht 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 rauer Fahrbahnbelag 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.

1,7

Sitze

Das E-Klasse Cabrio 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 Kurvenfahrt 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 (im Testwagen verbaut). Die Sitzposition des Fahrers ist einwandfrei, er kann seinen linken Fuß 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 zeigen sich die Rücksitze nicht besonders komfortabel. Während die Vordersitze bei Wahl der Sitzklimatisierung perforiert sind, findet man im Fond nur glattes Leder vor. Zum einen schwitzt man dadurch im Fond recht schnell, zum anderen wirken die zwischen vorne und hinten unterschiedlichen Sitzbezüge zusammengestüekelt und dadurch nicht passend.

1,8

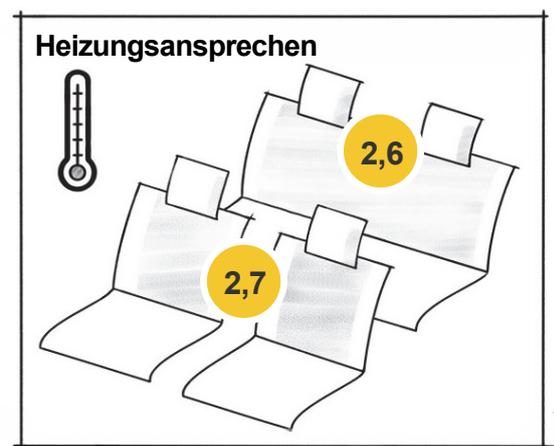
Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum ist für ein Cabrio mit Stoffverdeck erstaunlich niedrig. Bei 130 km/h beträgt der Lärmpegel gerade mal 66,5 dB(A). Auch bei hohen Geschwindigkeiten kann man sich noch entspannt unterhalten. Wind- und vor allem Fahrgeräusche hat Mercedes sehr gut gedämmt. Der Benzinmotor hält sich akustisch stets angenehm zurück und wird auch bei hohen Drehzahlen nie unangenehm laut.

1,8

Klimatisierung

Das Cabrio ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik (Thermatic) ausgestattet. Im Falle des Testwagens war die optionale Klimatisierungsautomatik mit Drei-Zonen-Regelung verbaut. Die Heizleistung geht vorne wie hinten in Ordnung - beim ADAC Heizungstest wird der Innenraum recht schnell auf eine angenehme Temperatur erwärmt.



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

⊕ Fahrer, Beifahrer und die Fondpassagiere können 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. Gegen Aufpreis ist eine angenehme und wirkungsvolle Nackenheizung (AIRSCARF) lieferbar. Über Luftöffnungen in den Kopfstützen strömt warme Luft aus und wärmt den Nackenbereich. Dadurch wird auch bei kühlen Außentemperaturen das Frischluftvergnügen nicht getrübt.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,0 Fahrleistungen*

⊕ Mit dem 333 PS starken Sechszylinder-Turbo-Motor lassen sich sehr gute Fahrleistungen realisieren. Der Motor sorgt dank dem über einen weiten Drehzahlbereich anliegenden maximalen Drehmoment von stolzen 480 Nm (1.400 1/min bis 4.000 1/min) für enormen Vortrieb und eine harmonische Leistungsentfaltung. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt das E 400 Cabrio bei Kickdown nur 2,9 s. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 250 km/h (elektronisch abgeregelt).

1,3 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Sechszylinders ist sehr gut. Der Motor läuft über den ganzen Drehzahlbereich harmonisch und es dringen so gut wie keine Vibrationen in den Innenraum. Nur bei sehr niedrigen Drehzahlen ist unter Last leichtes Dröhnen vorhanden, was aber kaum störend ist.

1,8 Schaltung

⊕ Das Siebengang-Automatikgetriebe 7G-TRONIC PLUS sorgt insgesamt für zügige und weitgehend ruckfreie Gangwechsel. Einzig bei abruptem Leistungsabruf arbeitet die Automatik-Steuerung nicht perfekt, dann dauert es auch mal kurz, bis der richtige Gang vorgewählt ist. Anfahren klappt weitgehend problemlos, die Kriechfunktion setzt spontan und gut dosierbar ein. So ist rangieren gefahrlos möglich. Die Gänge können auch über Schaltpaddel am Lenkrad gewechselt werden (Sport-Paket Exclusive). 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.

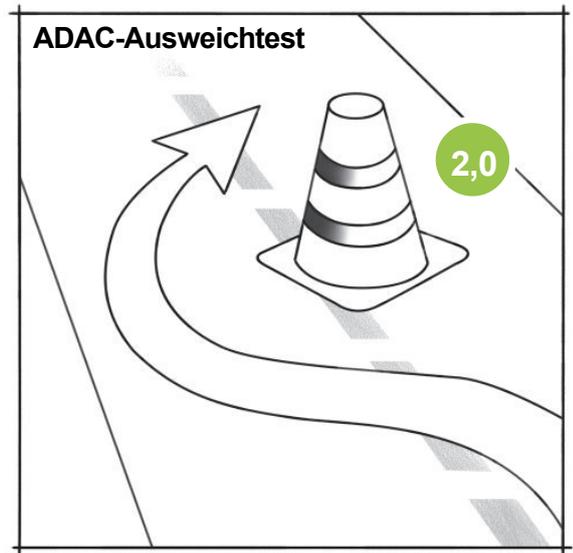
1,5 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen der sieben Vorwärtsgänge passen gut zum leistungsstarken Benzinmotor. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit nur rund 2.150 1/min.

1,6 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des E-Klasse Cabrio ist tadellos. Das Fahrwerk ist sehr sicher abgestimmt und das elektronische Stabilitätsprogramm greift effektiv ein. Das Fahrzeug reagiert sicher auf Lenkimpulse. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen nehmen kaum Einfluss auf die Richtungsstabilität. Beim ADAC Ausweichtest schneidet das Cabrio gut ab. Beim Anlenken untersteuert das Fahrzeug erst 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 geübte 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 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.

1,9 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 gut an und zeigt sich ausreichend präzise. Dem Fahrer wird ein recht guter 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 knapp 11,3 m für diese Fahrzeugklasse sehr klein aus.

1,0 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt das mit dem optionalen "Sport-Paket Exterieur" (u.a. gelochte Bremscheiben) ausgestattete E 400 Cabrio nur 33,1 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Pirelli PZero der Größe: vorn 235/40 R18, hinten 255/35 R18). 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.

1,8

SICHERHEIT

0,6

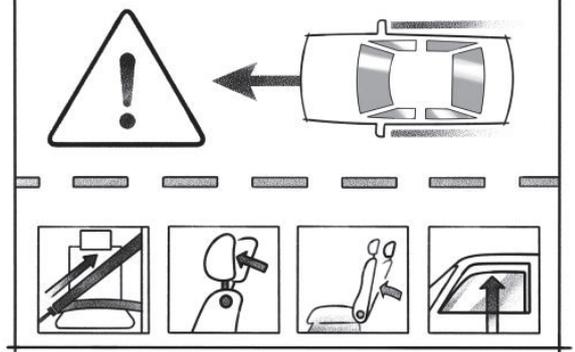
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im E-Klasse Cabrio 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, bremst 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

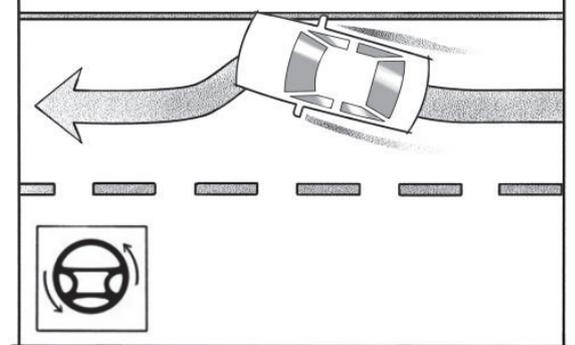
adaptive Bremsassistent BAS Plus. Er unterstützt den Fahrer bei einer starken Bremsung und stellt soviel Bremsdruck zur Verfügung, dass ein Unfall mit dem vorausfahrenden Fahrzeug vermieden werden kann (Zielbremsung). Der BAS Plus reagiert dabei auch auf Querverkehr. Der Spurhalte-Assistent warnt den 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

PreSafe



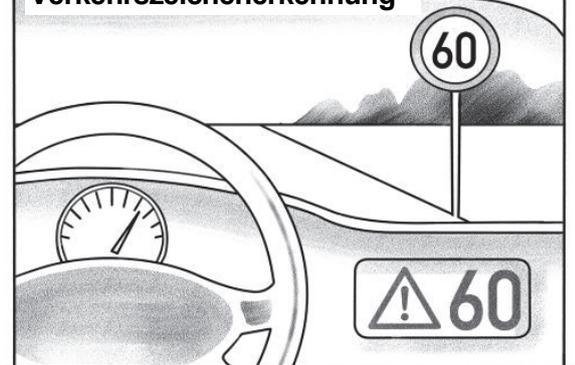
Pre-Safe aktiviert verschiedene Sicherheits-Systeme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.

Spurhalteassistent



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.

Verkehrszeichenerkennung



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.

gravierend (z.B. aufgrund von Übermüdung), wird dem Fahrer empfohlen eine Pause einzulegen. Ein indirekt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord. 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, um die Gefahrenbremsung anzuzeigen. Im Stand wird dann automatisch die Warnblinkanlage aktiviert.

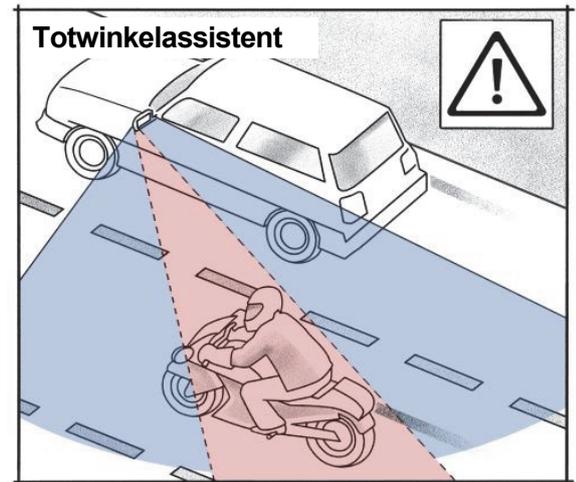
⊖ Die Fußfeststellbremse ist links vom Lenkrad im Fußraum des Fahrers platziert und für den Beifahrer im Notfall praktisch nicht zu erreichen.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

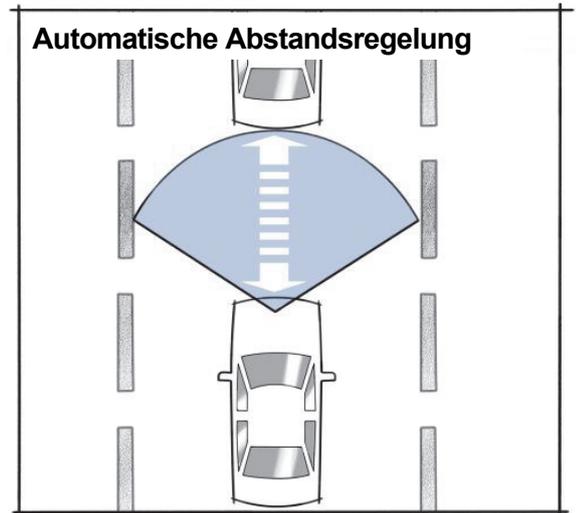
Für das E-Klasse Cabrio liegt kein Crashtestergebnis vor, es kann aber von einer guten Insassensicherheit ausgegangen werden.

⊕ Front- und Seitenairbags (inkl. Kopfbereich) und spezielle Pelvisbacks, die bei einem Unfall das Becken abstützen sind für die vorderen Insassen serienmäßig an Bord. Zudem sind gegen Aufpreis Seitenairbags für die hinteren Insassen lieferbar. Alle Sitzplätze sind mit Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer ausgestattet. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 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. Die hinteren Kopfstützen bieten nur zufriedenstellenden Schutz. Sie reichen in der Höhe zwar für Personen bis knapp 1,80 m, sie befinden sich aber zu weit vom Kopf der Fondpassagiere entfernt und können so nicht optimal wirken.

Auf den vorderen Sitzen werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschallen. Dem Fahrer wird darüber hinaus angezeigt, welche Gurte hinten angelegt sind. Schnallt sich während der Fahrt jemand hinten ab, ertönt ein Warnton und erscheint die Anzeige im Tachodisplay. An den stabilen Bügeltürgriff lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall die Türen leichter geöffnet werden. Ein Überrollschutzsystem, welches bei einem drohenden Überschlag blitzschnell ausfährt, ist mit in die Fond-Kopfstützen integriert. 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.



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.



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.

2,6 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit schneidet das Cabrio zufriedenstellend ab. Auf beiden hinteren Rücksitzen lassen sich Kindersitze befestigen, auch wenn die Zugänglichkeit aufgrund der fehlenden Fondtüren schlecht ist. Die Rücksitze sind mit Isofix ausgestattet (zusätzliche Ankerhaken fehlen aber). 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 Dach 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 Cabrio 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.

2,6 UMWELT/ECOTEST

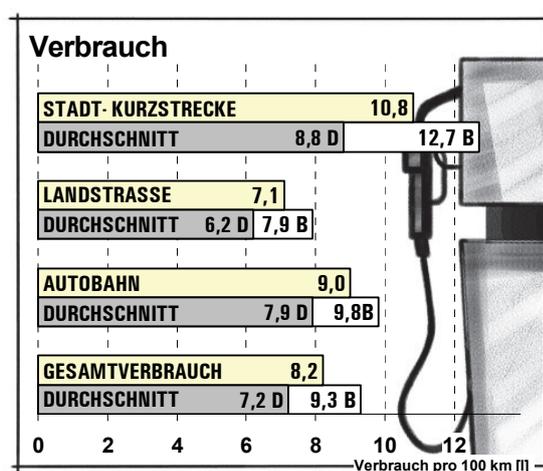
3,8 Verbrauch/CO₂*

Der Verbrauch des E 400 Cabrio fällt geradeso akzeptabel aus. Mit einer ermittelten CO₂-Bilanz von 227 g/km erreicht das Fahrzeug 22 Punkte im CO₂-Kapitel des EcoTest. Der aus der Messung resultierende Durchschnittsverbrauch liegt bei 8,2 l/100 km. Innerorts sind es 10,8 l/100 km, außerorts 7,1 l/100 km und auf der Autobahn 9,0 l/100 km.

1,3 Schadstoffe

Zusammen mit den CO₂-Punkten erhält das E 400 Cabrio 69 Punkte und verpasst damit ganz knapp ein Vier-Sterne-Ergebnis im ADAC EcoTest.

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen sehr niedrig aus. Der Lohn sind 47 von 50 möglichen Punkten.



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

4,5

AUTOKOSTEN

4,5

Betriebskosten*

– Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des leistungsstarken E 400 nicht besonders niedrig ausfällt, liegen auch die Betriebskosten entsprechend hoch.

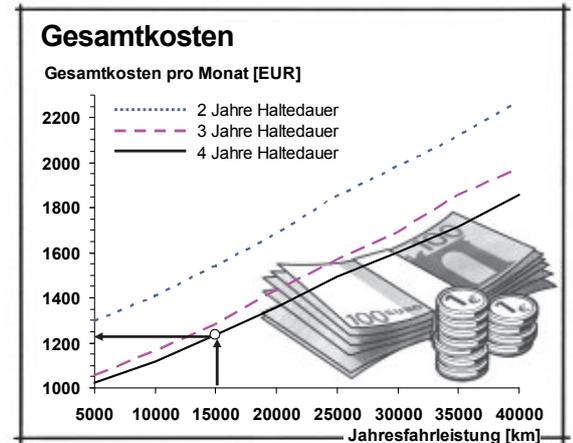
5,3

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. Durch die verwendete Bereifung ist mit erhöhten Kosten für den Reifenersatz zu rechnen, was eine bessere Benotung zusätzlich verhindert.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1234 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,2

Wertstabilität*

Der prozentuale Restwertverlauf des E 400 Cabrio fällt in den ersten vier Jahren zufriedenstellend aus.

5,2

Kosten für Anschaffung*

– Das E 400 Cabrio kostet mindestens 60.869 Euro. Das ist selbst für ein Cabrio in der oberen Mittelklasse ein stolzer 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), das LED-Intelligent Light System inklusive adaptivem Fernlicht-Assistent Plus (1.845 Euro), sowie das Cabriolet Komfort-Paket, das das automatische Windschott AIRCAP und die Nackenheizung AIRSCARF beinhaltet (1.250 Euro).

3,8

Fixkosten*

Die jährliche KFZ-Steuer liegt bei recht hohen 226 Euro. Die Einstufung in der Haftpflichtversicherung geht in Ordnung (KH: 17).

– Sehr teuer fallen dagegen die Versicherungskosten für die Teil- und Vollkaskoversicherung aus (TK: 25; VK: 26).

Monatliche Gesamtkosten*

☹ Für das E 400 Cabrio fallen die absoluten monatlichen Gesamtkosten hoch aus. Der sehr hohe Anschaffungspreis und der daraus resultierende hohe absolute Wertverlust schlagen sich ebenso negativ auf die Gesamtkosten nieder, wie die Betriebs- und Fixkosten. Bei einer vierjährigen Haltedauer und jährlich 15.000 km Fahrleistung muss man mit 1.234 Euro pro Monat an absoluten Kosten kalkulieren (inkl. Wertverlust).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	200	250 7G-TRONIC PLUS	300 7G-TRONIC PLUS	350 7G-TRONIC PLUS	500 7G-TRONIC	220 CDI	250 CDI	350 BlueTEC 7G-TRONIC PLUS
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1991	4/1991	6/3498	6/3498	8/4663	4/2143	4/2143	6/2987
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	155 (211)	185 (252)	225 (306)	300 (408)	125 (170)	150 (204)	185 (252)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	270/1200	350/1200	340/3500	370/3500	600/1600	400/1400	500/1600	620/1600
0-100 km/h[s]	8,6	7,5	7,2	6,4	4,9	8,8	7,8	6,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	235	245	250	250	250	232	245	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,4 S	6,2 S	7,2 S	7,2 S	9,1 S	4,9 D	4,9 D	5,6 D
CO2 [g/km]	150	144	169	169	213	127	127	149
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/25/23	18/25/23	17/26/25	17/26/25	17/27/29	19/27/25	19/27/25	20/26/25
Steuer pro Jahr [Euro]	150	138	218	218	330	273	273	393
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1025	1063	1164	1199	1526	996	1026	1140
Preis [Euro]	47.838	52.122	56.198	58.846	75.565	49.028	51.706	58.429

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

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2996 ccm
Leistung	245 kW (333 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	480 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/45R17
Reifengröße (Testwagen)	235/40R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,25/11,15 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	33,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	7,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	8,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,8/7,1/9,0 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	178 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	227 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,5 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4703/1786/1398 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2030 mm
Leergewicht/Zuladung	1865 kg/450 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	315 l/315 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	-
Tankinhalt	66 l
Reichweite	805 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	169 Euro
Monatliche Werkstattkosten	112 Euro
Monatliche Fixkosten	148 Euro
Monatlicher Wertverlust	805 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.234 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/26/25
Grundpreis	60.869 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 ^o
Automatikgetriebe (7-Stufen)	Serie
Bremsassistent	Serie
elektronische Dämpferkontrolle	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (+ Intelligent Light)	119 Euro ^o
Kurvenlicht (Intelligent Light)	1.726 Euro ^o
LED-Abblendlicht (Voll-LED Aufpreis)	Serie
Parkhilfe, elektronisch (inkl. Park-Assistent)	869 Euro ^o
PRE-SAFE	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	476 Euro ^o
Runflat-Reifen	333 Euro
Spurassistent	536 Euro ^o
Totwinkelassistent	536 Euro ^o
Verdeck, elektrisch	Serie
Verkehrsschilderkennung	351 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/405 Euro ^o
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (+ li. Außenspiegel)	643 Euro ^o
Keyless Entry	1.059 Euro
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	ab 1.059 ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Windschott (AIRCAP)	821 Euro ^o

AUSSEN

Lackierung Metallic	952 Euro ^o
---------------------	-----------------------

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,2	Fahreigenschaften	1,6
Verarbeitung	1,7	Fahrstabilität	1,9
Alltagstauglichkeit	3,2	Lenkung*	1,9
Sicht	2,3	Bremse	1,0
Ein-/Ausstieg	3,2	Sicherheit	1,8
Kofferraum-Volumen*	4,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Kofferraum-Variabilität	4,4	Kindersicherheit	2,6
Innenraum	2,7	Fußgängerschutz	2,7
Bedienung	1,9	Umwelt/EcoTest	2,6
Raumangebot vorne*	2,6	Verbrauch/CO2*	3,8
Raumangebot hinten*	5,0	Schadstoffe	1,3
Innenraum-Variabilität	4,5		
Komfort	2,0		
Federung	2,6	AUTOKOSTEN	4,5
Sitze	1,7	Betriebskosten*	4,5
Innengeräusch	1,8	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,3
Klimatisierung	1,8	Wertstabilität*	3,2
Motor/Antrieb	1,4	Kosten für Anschaffung*	5,2
Fahrleistungen*	1,0	Fixkosten*	3,8
Laufkultur	1,3	Monatliche Gesamtkosten*	4,5
Schaltung	1,8		
Getriebeabstufung	1,5	¹ ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen	