



Mercedes CLS 220 BlueTEC Coupé 9G-TRONIC

Viertüriges Coupe der oberen Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

Mercedes hat den CLS überarbeitet. Getestet wurde das viertürige Coupé mit dem 2,2-Liter-Basisdiesel, der 170 PS leistet und ein früh anliegendes maximales Drehmoment von 400 Nm besitzt. Für die Kraftübertragung sorgt nun ein Neungang-Automatikgetriebe (9G-Tronic), das im Vergleich zum 7G-Tronic etwas schnellere und harmonischere Gangwechsel realisiert. Ein weiterer Vorteil: Bei Tempo 130 bringt das Aggregat gerade einmal 1600 Umdrehungen pro Minute auf die Kurbelwelle. Sehen lassen kann sich der Durchschnittsverbrauch, der im EcoTest bei 5,1 Liter Diesel auf 100 Kilometer liegt. Der Innenraum überzeugt mit sehr guter Verarbeitung und einem guten Platzangebot vorn - im Fond ist das Platzangebot aufgrund der eingeschränkten Kopffreiheit nur durchschnittlich. Das Cockpit ist recht übersichtlich gestaltet, teilweise wirken die Funktionsgruppen jedoch veraltet (z. B. Klimaanlagebedienung). Punkten kann der CLS bei der Sicherheitsausstattung. Das neue optionale Multibeam-LED-Licht mit adaptivem Fernlichtassistenten und variabler Lichtverteilung leuchtet die Fahrbahn sehr gut aus. Serienmäßig ist der CLS mit dem "Collision Prevention Assist Plus" ausgestattet. Das System warnt den Fahrer bei einer drohenden Kollision und leitet im Bedarfsfall automatisch eine Bremsung ein. Ab Werk gibt es auch eine Müdigkeitserkennung (Attention Assist). Gegen Aufpreis sind zudem ein Kreuzungsassistent sowie eine Fußgängererkennung erhältlich. Darüber hinaus können ein Totwinkelassistent, ein Spurverlassenswarner sowie eine Verkehrszeichenerkennung geordert werden. In der Summe erweist sich der CLS als angenehmes Langstreckenfahrzeug, das jedoch mit einem Grundpreis von 54.502 Euro teuer ist. **Karosserievarianten:** Shooting Brake. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A7 Sportback, BMW 6er Gran Coupé.

- +** hohes Qualitätsniveau, hoher Komfort, leiser Innenraum, sehr gutes LED Licht (optional), gut abgestimmte Motor-/Getriebeeinheit
- unübersichtliche Karosserie, kein Fehlbetankungsschutz, erschwelter Zutstieg durch niedrige Dachlinie, hohe Autokosten



ADAC-URTEIL

1,8 AUTOTEST

4,0 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,6 Familie

3,5 Stadtverkehr

3,2 Senioren

1,6 Langstrecke

3,1 Transport

2,2 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

Stand: März 2015
Text: Martin Brand

+ Verarbeitung und Finish der Karosserie hinterlassen einen sehr guten Eindruck. Die Anbauteile sind passgenau verbaut und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig, könnten insgesamt aber etwas schmaler ausfallen. Das Ladeabteil ist mit kratzunempfindlichem Stoff verkleidet. Im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort. Die verwendeten Materialien wirken hochwertig und sind sauber verarbeitet. Optionales Leder, Chromränder und Holzapplikationen sorgen für ein luxuriöses Ambiente. Gegen Aufpreis ist auch eine indirekte Ambientebeleuchtung an Armaturenbrett und den Türverkleidungen erhältlich. Der Unterboden ist im vorderen Fahrzeugbereich völlig glattflächig gestaltet, das reduziert Geräuschemissionen des Motors und verringert Luftverwirbelungen, die den Verbrauch erhöhen würden. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen, der Tankdeckel lässt sich leicht abschrauben. Umfangreiche Türdichtungen verhindern das schnelle Verschmutzen der Türausschnitte von Außen. An den Schwellern gibt es zwar Leisten die gegen Verkratzen schützen, aber dennoch ist ein recht breiter Teil des Schwellers ungeschützt. Die Motorhaube wird mit einer Gasdruckfeder offen gehalten.

- Front- und Heckschürze haben keine unlackierten Kunststoffeinlagen, die günstigere Reparaturen möglich machen würden. Die Fahrzeugflanken werden nur von dünnen Chromleisten geschützt: das reicht kaum, um Dellen bei unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge zu vermeiden. Das Fahrzeug besitzt keinen Fehlbetankungsschutz, wodurch versehentlich Benzin anstatt Diesel getankt werden kann.

Das CLS Coupé bietet eine durchschnittliche Alltagstauglichkeit und eignet sich aufgrund der üppigen Außenmaße nur bedingt für die Stadt. Es finden lediglich vier Personen im Mercedes Platz. Die maximale Zuladung fällt mit 425 kg akzeptabel aus.

+ Mit dem 59 l Tank lassen sich mit einer Tankfüllung auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von rund 1.155 km erreichen. Gegen Aufpreis gibt es auch einen 80 l Tank - dann sind Reichweiten von über 1.565 km möglich. Auf dem Dach darf Gepäck bis zu einem Gewicht von 100 kg transportiert werden.

- Serienmäßig gibt es für das CLS Coupé keine Möglichkeit, im Falle einer Reifenpanne mobil zu bleiben. Selbst für ein Reifenreparaturset verlangt Mercedes Aufpreis. Optional kann auch eine Runflat-Bereifung geordert werden, wodurch bei einem Reifenschaden das Fahrzeug sicher beherrschbar bleibt und eine gewisse Mobilität gewährleistet ist. Einen Wagenheber und Bordwerkzeug findet man nicht an Bord. Ein Notrad ist für die getestete Motorisierung nicht erhältlich. Anhängelasten sind für den CLS nicht zulässig. Mercedes gibt auch keine Stützlast an.

Die Karosserieenden des CLS Coupés entziehen sich weitgehend dem Blick des Fahrers, die Front kann aber noch akzeptabel abgeschätzt werden. Die relativ niedrige Sitzposition geht gerade noch in Ordnung, um einen ausreichenden Überblick auf den umliegenden Verkehr zu haben. Niedrige Hindernisse lassen sich hinter dem Fahrzeug kaum wahrnehmen - hier kann jedoch die optionale Rückfahrkamera Abhilfe leisten. Die Sicht im Innenspiegel fällt akzeptabel aus, das Sichtfeld wird besonders durch die recht kleine Heckscheibe und die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen beeinträchtigt.

⊕ Niedrige Gegenstände vor dem Fahrzeug können aufgrund der flach verlaufenden Motorhaube sehr gut wahrgenommen werden. In den großen Außenspiegeln erhält man ein gutes Bild des rückwärtigen Verkehrs. Beide Spiegel besitzen einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel verkleinert wird. Bei störendem Scheinwerferlicht von hinten blenden der Innenspiegel serienmäßig und der fahrerseitige Außenspiegel optional (Spiegel-Paket) automatisch ab. Serienmäßig ist das CLS Coupé mit LED-Scheinwerfern ausgestattet (LED High Performance-Scheinwerfer). Gegen Aufpreis ist das sehr gute LED MULTIBEAM-System erhältlich. Dann wird die Lichtverteilung an die jeweilige Verkehrssituation angepasst (Landstraßen-, Autobahn-, Nebellicht). Zudem leuchten die Scheinwerfer entsprechend des Lenkeinschlags mit (Kurvenlicht) - in Verbindung mit dem Spur- oder Fahrassistenten-Paket Plus leuchten die Scheinwerfer schon vor der Richtungsänderung in die Kurve hinein und auch wieder aus dieser heraus (kamerabasiert). Das Abbiegelicht leuchtet den seitlichen Bereich an Abzweigungen zusätzlich aus. In Verbindung mit COMAND Online wird das Abbiegelicht (beidseitig) zudem schon vor dem Einfahren in einen Kreisverkehr aktiviert. Ergänzt wird das System durch den adaptiven Fernlichtassistenten Plus. Dieser erlaubt es, dauerhaft mit Fernlicht zu fahren und blendet lediglich die Bereiche aus, in denen sich andere Verkehrsteilnehmer befinden. Gegen Aufpreis ist ein aktiver Parkassistent mit Parksensoren vorn und hinten erhältlich. Das System unterstützt den Fahrer beim Einparken in Längs- und Querparklücken sowie beim Ausparken aus Längsparklücken - der Fahrer muss lediglich den Rückwärtsgang einlegen, den Parkvorgang starten und die Geschwindigkeit regulieren. Optional gibt es auch eine Rückfahrkamera und gegen weiteren Aufpreis das Park Paket mit 360°-Kamera. Zusätzliche Kameras in den Außenspiegeln sowie an der Fahrzeugfront geben dann ein Rundumsichtbild aus der Vogelperspektive wieder (im Testfahrzeug). Die Scheibenwischer besitzen einen großen Wirkungsbereich.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet das Coupé schlecht ab. Die Dachsäulen fallen insgesamt zu breit aus. Vor allem stören aber die voluminösen C-Säulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen im Fond.



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen erschweren die Sicht nach schräg hinten.



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

3,3 Ein-/Ausstieg

Das CLS Coupé ist serienmäßig mit einer Zentralverriegelung inkl. Funkfernbedienung ausgestattet - damit lassen sich auch die Seitenfenster öffnen und schließen. Gegen Aufpreis ist auch ein schlüsselloses Zugangssystem erhältlich, dann kann der Schlüssel in der Tasche bleiben und das Fahrzeug lässt sich mittels Sensoren an den Türgriffen ent- und verriegeln (nicht im Testwagen). Das Ein- und Aussteigen klappt insgesamt zufriedenstellend. Die Schweller liegen zwar niedrig, fallen aber breit aus. Dadurch ist ein großer Schritt erforderlich, um ins Fahrzeug zu gelangen. Darüber hinaus ist der Fahrersitz tief positioniert und der Türausschnitt fällt niedrig aus - besonders für große Personen ist es mühevoll, ins Fahrzeug zu gelangen und sich beim Aussteigen aus dem tiefen Sitz wieder heraus zu wuchten.

In den Fond steigt man ebenfalls nicht ideal ein und aus. Hier ist der Türausschnitt ebenfalls niedrig und der Radlauf ragt in den Einstiegsbereich.

+ Haltegriffe über den Türen helfen beim Aussteigen. Nur an der Fahrertür ist beim Testwagen anstatt des Griffs das optionale Brillenfach. Die Türen besitzen vorn drei und hinten zwei Rastungen. Diese sind kräftig genug ausgelegt, um die schweren Türen auch an Steigungen sicher offen halten zu können. Nach dem Auf- und Absperren wird das Fahrzeugumfeld serienmäßig für kurze Zeit beleuchtet.

- Man kann sich relativ leicht versehentlich aussperren, weil sich das Fahrzeug auch bei geöffneter Tür (außer Fahrertür) verriegeln lässt. Schlägt man dann die Türe zu und der Schlüssel liegt noch im Fahrzeug, kommt man nicht mehr ins Fahrzeuginnere.

3,2 Kofferraum-Volumen*

Das Gepäckraumvolumen fällt im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Üblicherweise fasst das Abteil 425 Liter und es passen bis zu sieben handelsübliche Getränkekisten hinein. Legt man die Rücksitzlehne um und belädt den Kofferraum bis zur Fensterkante, können bis zu 740 Liter verstaut werden. Unter dem Kofferraumboden ist der große AdBlue-Tank, dadurch gibt es dort kein großes Staufach.



Der Kofferraum ist mit 425 l Volumen zufriedenstellend groß.

2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit ist beim CLS Coupé zufriedenstellend. Die Heckklappe schwingt nach dem Entriegeln von allein auf und zum Schließen gibt es innen zwei Griffmulden. Gegen Aufpreis ist die Kofferraumdeckel-Fernschliebung erhältlich. Dann kann die Heckklappe mittels Taste in der Fahrertür oder am Kofferraumdeckel geöffnet und geschlossen werden (nicht im Testwagen). Die Kofferraumöffnung fällt zwar recht breit, aber niedrig aus, wodurch sich sperrige Gegenstände nur bedingt einladen lassen. Das Ladeabteil selbst ist schmal und sehr niedrig. Die Ladekante liegt 68 Zentimeter über der Fahrbahn und der Kofferraumboden ist 14 Zentimeter unterhalb der Kante - insgesamt muss das Gepäck weder zum Ein- noch zum Ausladen zu weit angehoben werden.

+ Seitlich am Heckblech sind zwei Lampen angeordnet, die das Ladeabteil gut ausleuchten.

- Bei umgeklappten Rücksitzlehnen stört eine kleine Stufe am Kofferraumboden, der dann auch etwas ansteigt.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Das CLS Coupé ist optional mit dem Easy-Pack-Quickfold-System ausgestattet (im Testwagen), wodurch sich die Rücksitzlehne asymmetrisch geteilt umklappen lässt. Dies ist dank Fernentriegelung auch vom Kofferraum aus über zwei leichtgängige Hebel möglich. Dabei wird der jeweilige Vordersitz elektrisch etwas nach vorn gefahren, damit die Lehnen inklusive Kopfstütze problemlos nach vorne klappen können (nur mit optionalem Memory-Paket). Zum Verstauen von kleinem Gepäck gibt es ein Netz links, und rechts ein kleines Staufach, stabile Zurrösen und etwas Platz unter dem Kofferraumboden - den meisten Platz nimmt jedoch der AdBlue-Tank unter dem Boden ein.

- Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurte zwischen den Lehnen und der Verkleidung eingeklemmt werden.

Mercedes hat das Cockpit des CLS etwas aufgefrischt. Dies fällt vor allem am Hauptdisplay auf, das nicht mehr in das Armaturenbrett integriert, sondern nun aufgesetzt ist. Die Instrumententafel zeigt sich insgesamt recht ergonomisch aufgebaut, wenn auch das Audiobedienteil von vielen kleinen Schaltern dominiert wird. Mit den Grundfunktionen kommt man nach kurzer Zeit zurecht. Umständlicher ist hingegen die Bedienung der Fahrzeug-Systemeinstellungen, da sich manche nur mittels Lenkradtasten im Kombiinstrument und andere in der Mittelkonsole anpassen lassen. Nicht optimal ist auch das tief angeordnete Klimaanlagebedienteil, wenn auch die Bedienung der optionalen Thermotronic keine Rätsel aufgibt. Der Fahrer muss jedoch seinen Blick weit von der Fahrbahn abwenden, wenn er die Klimaeinstellungen ändern möchte. Der Scheibenwischerschalter ist im Blinkerhebel integriert, was anfangs etwas ungewohnt ist.



Die von Mercedes gewohnte sehr gute Verarbeitungsqualität sowie Funktionalität spiegeln sich auch beim CLS wieder.

+ Das Lenkrad ist auf Wunsch auch elektrisch (im Testwagen) in Höhe und Weite einstellbar und kann dadurch an ganz unterschiedliche Personenstaturen sehr gut angepasst werden. Auch die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Der Wählhebel der Automatik ist am Lenkstock angebracht und sehr gut erreichbar. Das Zündschloss findet man schnell, der Schlüssel kann problemlos und ohne Haken eingesetzt werden - allerdings ist es unbeleuchtet. Der Lichtschalter sitzt günstig am Armaturenbrett links neben dem Lenkrad. Es ist aber nur der Schalter selbst beleuchtet, nicht die Piktogramme - etwas Abhilfe kann hier die optionale Ambientebeleuchtung bieten. Die Nebelschlussleuchte wird über einen Knopf am Lichtschalter aktiviert, eine Kontrollleuchte in den Instrumenten informiert über den Status. Alternativ sind das Ablend- und Fernlicht (optional) sensorgesteuert. Die Scheibenwischer vorn werden über einen Regensensor gesteuert (zwei Empfindlichkeitsstufen). Die Instrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers, sind aber aufgrund des silbernen Hintergrunds nicht optimal im Kontrast. Ein Bordcomputer informiert den Fahrer über wichtige Betriebszustände, wie Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Sind Türen oder Klappen offen, wird der Fahrer bei Fahrtritt gewarnt. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird mittels separatem Lenkstockhebel aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit im Kombiinstrument angezeigt. Das Acht-Zoll-Farbdisplay des optionalen Navigationssystems (Comand Online) ist optimal in der Höhe positioniert, die Bedienung erfolgt über den Dreh-Drück-Regler in der Mittelkonsole. Die Knöpfe für die Heckscheibenheizung (mit Abschaltung) und die Umluft findet man schnell, die Frisch-/Umluftfunktion wird mittels Luftgütesensor gesteuert. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärtsautomatik und einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Insgesamt sind alle wichtigen Schalter beleuchtet und im Dunkeln gut zu finden. Vorn wie hinten gibt es Leseleuchten. Die Anzahl an Ablagemöglichkeiten geht vorn wie hinten in Ordnung.

- Die silberfarbene Knöpfe-Leiste zwischen Radio- und Klimabedienung sieht nett aus, man kann aber aufgrund des mangelhaften Kontrastes bei Tageslicht die Symbole kaum erkennen. Vorn muss man sich zum Schließen ganz geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, um an die Griffe zu kommen. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Anschnallen. Das kleine Handschuhfach ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet.

2,1 Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot fällt vorn großzügig aus. Auf den Vordersitzen finden Personen bis knapp zwei Meter genügend Bein- und Kopffreiheit vor. Die Innenbreite fällt für ein Fahrzeug in dieser Klasse zufriedenstellend aus. Das Raumgefühl geht in Ordnung, wobei die hohe Seitenlinie und der voluminöse Mitteltunnel das subjektive Raumempfinden schmälern.

3,5 Raumangebot hinten*

Hinten fällt das Raumangebot geringer aus. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden dahinter noch Passagiere bis rund 1,80 m Platz, an die Grenzen kommen sie hier bei der Kopffreiheit. Die Innenbreite liegt im zufriedenstellenden Bereich, für zwei Mitfahrer ist es aber völlig ausreichend - das CLS Coupé ist ohnehin als reiner Viersitzer ausgelegt, hinten in der Mitte kann man nicht sitzen.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis ca. 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für das CLS Coupé werden keine Sitzvarianten angeboten, wodurch die Innenraum-Variabilität nur ausreichend ausfällt. Gegen Aufpreis lässt sich jedoch die Rücksitzlehne asymmetrisch geteilt umlegen (im Testwagen).

1,7 KOMFORT

1,7 Federung

Das CLS Coupé ist serienmäßig mit dem Direct Control-Fahrwerk ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbaute Luftfederung "Airmatic" mit adaptivem Dämpfungs-System. Dann kann der Fahrer die Charakteristik wählen (Komfort, Sport), und die Dämpfung wird entsprechend der Fahrsituation angepasst. Zudem ist das Fahrzeug dann mit einer Niveauregulierung an beiden Achsen ausgestattet. Es kann um 30 Millimeter angehoben werden und senkt sich bei hohen Geschwindigkeiten um bis zu 20 Millimeter ab.

⊕ Die komfortable Auslegung des AIRMATIC-Fahrwerks sorgt für hohen Fahrkomfort. Kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse dringen nur leicht bis zu den Insassen durch und werden souverän gedämpft. Ein Stuckern ist auch bei regelmäßiger Anregung nicht erkennbar. Querfugen sowie Kopfsteinpflaster werden nur wenig im Innenraum wahrgenommen. Bei niedrigen Geschwindigkeiten wird ein sehr guter Federungskomfort geboten. Man fährt immer entspannt und stressfrei. Nickbewegungen und Seitenneigung bleiben selbst bei sportlicher Fahrweise unauffällig. Selbst bei voller Beladung ändern sich dank Niveauregulierung kaum die Federwege, und der Fahrkomfort bleibt weitgehend erhalten - eine leichte Tendenz zum Nachschwingen ist aber bei hohen Geschwindigkeiten vorhanden.

1,6

Sitze

Neben den Standardsitzen (Ledernachbildung Artico/Stoff) gibt es für das CLS Coupé optional Multikontursitze (im Testwagen), die gegen weiteren Aufpreis mit Leder bezogen sind. Darüber hinaus sind auch Aktiv-Multikontursitze vorn erhältlich, die dann u. a. eine Massagefunktion sowie eine Fahrdynamikunterstützung (selbsttätig aufblasbare Wangen bei schneller Kurvenfahrt) beinhalten.

+ Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich mit der 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 Federung. Gegen Schwitzen auf den Ledersitzen bei hohen Temperaturen kann man eine Sitzlüftung ordern, die gut funktioniert (im Testwagen). Die Sitzposition des Fahrers ist einwandfrei, er kann seinen linken Fuß gut abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Auf der Rückbank geht es ebenfalls recht komfortabel zu - es sind zwei einzelne Sitzplätze ausgeformt. Die Konturen von Lehne und Fläche sind gut, und auch der Sitzkomfort ist dank ausgewogener gefederter Rücksitze einwandfrei.

1,6

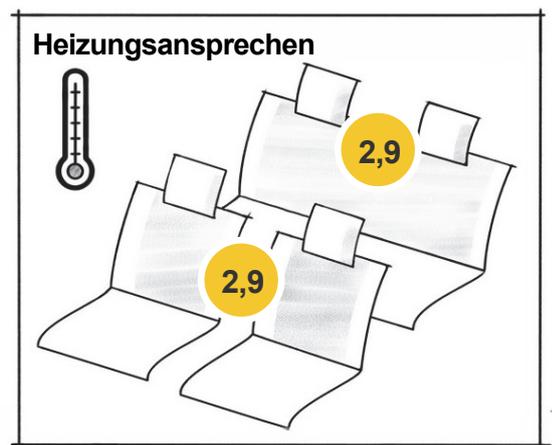
Innengeräusch

+ Das CLS Coupé verwöhnt die Insassen mit seinem niedrigen Geräuschniveau. Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel bei lediglich 66,2 dB(A). Auch bei hohen Geschwindigkeiten kann man sich noch einwandfrei unterhalten. Wind- und Fahrgeräusche hat Mercedes gut gedämmt, wenn auch das Abrollgeräusch der Reifen etwas auffällt. Das Motorengeräusch hält sich im Hintergrund, der Vierzylinder-Dieselmotor ist gut gedämmt und nur während der Kaltlaufphase etwas stärker wahrnehmbar. Auch wenn das für ein Luxusfahrzeug wie den CLS eher ungewohnt ist, stören die Motorgeräusche im normalen Fahrbetrieb nie.

1,9

Klimatisierung

+ Serienmäßig ist das CLS Coupé mit einer Klimaautomatik Thematic ausgestattet. Fahrer und Beifahrer können separat die Temperatur einstellen, und man findet einen Aktivkohlefilter an Bord. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbaute Drei-Zonen-Klimaautomatik Thermotronic, mit welcher auch die Fondpassagiere die Temperatur einstellen können. Zudem kann die Intensität der Klimaautomatik in drei Stufen variiert werden (Focus, Medium, Diffuse). Ebenfalls an Bord hat man dann eine Umluftautomatik mit Luftgüte- und Feuchtigkeitssensor. Beim Heizungstest schneidet das CLS 220 BlueTEC Coupé zufriedenstellend ab - der Innenraum wird gleichmäßig erwärmt.



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

1,8

MOTOR/ANTRIEB

2,1

Fahrleistungen*

⊕ Das CLS 220 BlueTEC Coupé kann in Verbindung mit dem Neungang-Automatikgetriebe (9G-TRONIC) bei den Fahrleistungen ein gutes Ergebnis erzielen. Das Aggregat leistet 170 PS (bei 3.000 1/min) und besitzt ein früh anliegendes maximales Drehmoment von 400 Nm (bei 1.400 1/min). Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in 5,5 s absolviert.

2,3

Laufkultur

⊕ Dem Vierzylinder-Diesel kann eine gute Laufkultur attestiert werden. Dieser läuft nach dem Kaltstart etwas rau, arbeitet mit dem Erreichen der Betriebstemperatur dann aber zurückhaltend im Hintergrund. Vibrationen dringen insgesamt nur wenig in den Innenraum, sind aber unter Last am Lenkrad und den Pedalen spürbar. Störende Brummfrequenzen verkneift sich das Aggregat weitgehend.

1,5

Schaltung

⊕ Das neue Neungang-Automatikgetriebe überzeugt mit spontanen und weitgehend ruckfreien Schaltvorgängen, ohne nervös zu wirken. Die Schaltgeschwindigkeiten liegen hoch, und bei Bedarf werden auch Gänge übersprungen. Die eingelegte Schaltstufe wird im Kombiinstrument angezeigt. Alternativ lassen sich die Gänge auch mittels Schaltpaddel am Lenkrad wechseln. Das Anfahren klappt problemlos, wenn auch bei stärkerer Gaspedalbetätigung ein Ruck durchs Fahrzeug geht. Die Bedienung des am Lenkstock angebrachten Automatikwählhebels funktioniert einfach. Es wird aber beim Abstellen des Motors nicht automatisch die P-Position gewählt - wodurch das Fahrzeug wegrollen kann - die Park-Position wird erst dann automatisch eingelegt, wenn man den Schlüssel zieht oder die Tür öffnet. Damit der Rückwärtsgang eingelegt werden kann, muss das Fahrzeug nahezu stehen. 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 einwandfrei.

1,0

Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen der Neungang-Automatik passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Dieselmotors. Zwischen den einzelnen Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge, auch wenn der niedrigste und der höchste Gang weit gespreizt sind. Die in den oberen Gängen sehr lange Übersetzung ermöglicht niedrige Drehzahlen auch auf der Autobahn, was der Gelassenheit beim ruhigen Fahren zuträglich ist und den Verbrauch positiv beeinflusst. Bei 130 km/h dreht der Motor mit lediglich 1.600 1/min.

1,7

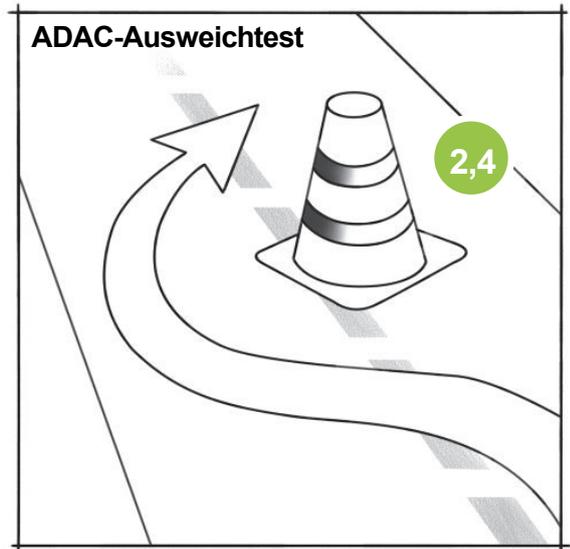
FAHREIGENSCHAFTEN

2,2

Fahrstabilität

⊕ Das CLS Coupé gibt bei der Fahrstabilität ein gutes Bild ab. Der Mercedes reagiert etwas träge auf plötzliche Lenkimpulse, bleibt aber richtungsstabil und zeigt dabei auch keine Nachschwingtendenz. Spurrillen läuft das Coupé etwas nach, die Richtungsstabilität wird aber nicht zu stark beeinflusst. Im ADAC Ausweichtest fährt der CLS ein noch gutes Ergebnis ein. Das Fahrzeug reagiert auf einen starken, einer Schrecksituation entsprechenden, Lenkimpuls spontan und begibt sich leicht übersteuernd auf Ausweichkurs und drängt auch beim Gegenlenken leicht mit dem Heck. Dank effektiver ESP-Eingriffe bleibt der Mercedes aber immer problemlos beherrschbar. Im Grenzbereich zeigt der CLS ein gutmütiges untersteuerndes Eigenlenkverhalten, das sich rechtzeitig ankündigt und dem Fahrer genügend Reserven lässt, um zu reagieren. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden. Die Traktion des Hecktrieblers ist gut, auf weniger griffiger Fahrbahn oder beim Beschleunigen aus Kurven greift die Traktionskontrolle früh und feinfühlig ein und unterbindet durchdrehende Hinterräder.

ADAC-Ausweichtest



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.

2,1

Lenkung*

⊕ Der CLS ist serienmäßig mit einer geschwindigkeitsabhängigen Lenkkraftunterstützung und variabler Lenkübersetzung (Direktlenkung) ausgestattet. Die Lenkung spricht gut an, allerdings reagiert das Fahrzeug etwas behäbig, wodurch das Lenkgefühl und die Präzision um die Mittellage etwas leiden. Bei höheren Lenkwinkeln arbeitet die Lenkung präziser und bietet dann eine gute Zielgenauigkeit und genügend Rückmeldung. Beim Rangieren kommt man mit verhältnismäßig wenig Lenkarbeit aus - von Anschlag bis Anschlag sind es nur rund 2,5 Lenkradumdrehungen. Der Kraftaufwand ist dabei gering. Der Wendekreis fällt mit 11,4 m für ein knapp Fünf-Meter-Fahrzeug angenehm klein aus. Dank Heckantrieb spürt man keine Antriebseinflüsse am Lenkrad.

1,0

Bremse

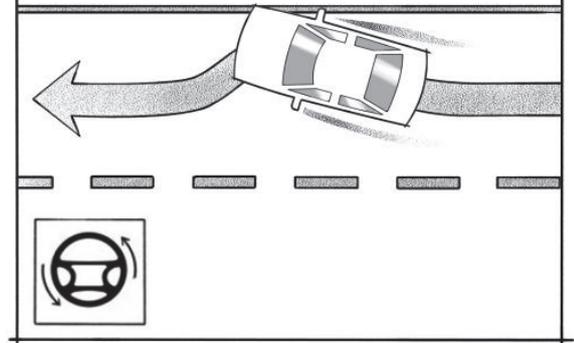
⊕ Bei den Bremswegmessungen schneidet das CLS Coupé sehr gut ab. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Mercedes durchschnittlich nur 33,0 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Pirelli P-ZERO, vorn 255/35 R19 96Y, hinten 285/30 R19 98Y). Die Bremsanlage zeigt sich auch bei hoher Beanspruchung ausgesprochen standfest und lässt in ihrer Wirkung nicht nach. Die Bremse spricht spontan an und lässt sich gut dosieren, wenn sich das Bremspedal auch etwas "weich" anfühlt.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Mercedes bietet im CLS Shooting Brake eine Reihe an aktiven Sicherheitssystemen an, welche teilweise nicht ganz billig sind, die Fahrsicherheit aber enorm erhöhen.

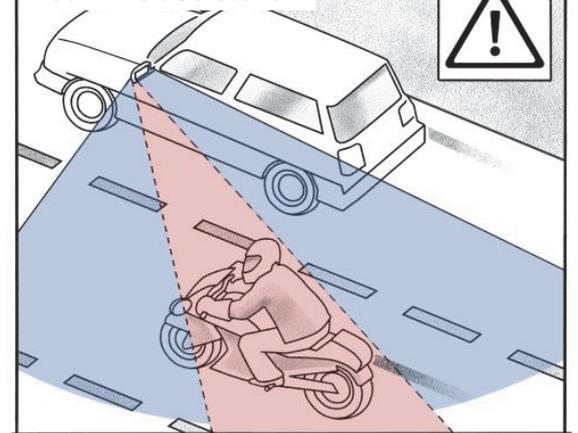
⊕ Für den CLS sind einige aktive Sicherheitssysteme erhältlich. Serienmäßig gibt es das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) sowie einen adaptiven Bremsassistenten (Collision Prevention Assist Plus). Damit wird mittels Radarsensor in der Fahrzeugfront ein drohender Auffahrunfall erkannt und eine optische und akustische Warnmeldung ausgegeben. Zudem wird bis zu einer Fahrgeschwindigkeit von 250 km/h eine Teilbremsung eingeleitet und die Aufprallgeschwindigkeit entsprechend reduziert. Bei niedrigen Geschwindigkeiten (bis 70 km/h) kann das System Unfälle unter Umständen sogar ganz vermeiden (City-Safety). Bei einer Vollverzögerung blinken die hellen LED-Bremsleuchten und warnen somit den nachfolgenden Verkehr. Ab Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert. Gegen Aufpreis gibt es das Fahrerassistenz-Paket Plus. Dann wird der Abstand zum Vorausfahrenden automatisch geregelt und das Fahrzeug mittig in der Spur gehalten. Darüber hinaus besitzt das System einen Kreuzungs-Assistenten. Bei einer drohenden Kollision mit querenden Fahrzeugen oder Fußgängern unterstützt das System den Fahrer, in dem es den maximal erforderlichen Bremsdruck aufbaut, um möglichst eine Kollision zu vermeiden. Im Paket enthalten ist auch der aktive Totwinkel-Assistent. Das System zeigt über gelbe und rote Dreiecke im Außenspiegelglas an, ob sich andere Verkehrsteilnehmer seitlich im toten Winkel befinden - setzt der Fahrer dann den Blinker, wird er zusätzlich akustisch gewarnt, bzw. der Spurhalteassistent aktiviert, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. Ergänzt wird das Paket durch den aktiven Spurhalteassistenten. Dieser 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". Der serienmäßige Müdigkeitswarner "Attention Assist" erstellt ein Fahrerprofil (Lenkverhalten), ändert sich dieses während einer längeren Fahrt gravierend (z. B. aufgrund von Übermüdung), wird dem Fahrer empfohlen, eine Pause einzulegen. Ein direkt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem mit Sensoren in den Rädern ist serienmäßig an Bord. Optional sind Reifen mit Notlaufeigenschaften erhältlich. Gegen Aufpreis ist das Multibeam-LED-Licht mit variabler Fahrbahnausleuchtung (Landstraßen-, Autobahnlicht), Kurven- und Abbiegelicht sowie dem adaptiven Fernlicht-Assistenten Plus erhältlich.

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.

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.

Einschlafwarner



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

In Verbindung mit COMAND Online wird das Abbiegelicht zudem schon vor dem Einfahren in einen Kreisverkehr aktiviert. Insgesamt wird die Fahrbahn sehr gut ausgeleuchtet. 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 Fußfeststellbremse ist links vom Lenkrad im Fußraum des Fahrers platziert und für den Beifahrer im Notfall praktisch nicht zu erreichen. Mit dem Facelift hat Mercedes den Nachtsichtassistenten aus der Ausstattungsliste gestrichen.

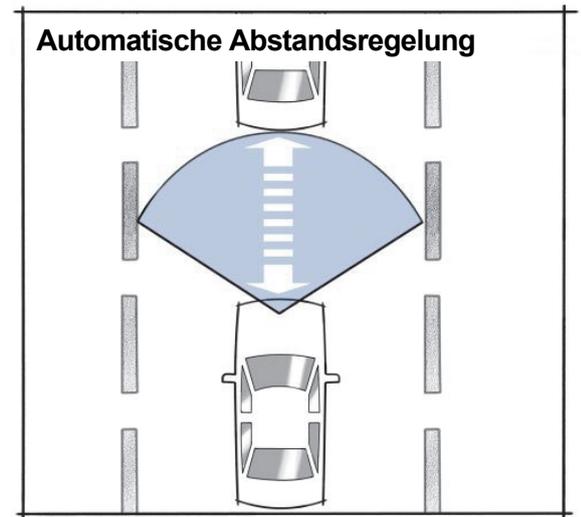
1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt nicht vor. Es kann aber von einem sehr guten Ergebnis ausgegangen werden, da serienmäßig Front- und Seitenairbags sowie von vorne nach hinten durchgehende Vorhangairbags vorhanden sind. Für den Fahrer steht zusätzlich noch ein Knieairbag zur Verfügung. Für die Fondpassagiere können gegen Aufpreis Seitenairbags geordert werden (Fondsicherheits-Paket). Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis zu einer Größe von 1,85 m, sie bewegen sich zudem bei einem Unfall Richtung Kopf und minimieren den Abstand und damit das Risiko eines Schleudertraumas (NECK-PRO-Kopfstützen). Das serienmäßige Pre-Safe-System erkennt kritische Fahrsituationen bereits im Vorfeld und leitet bei drohender Unfallgefahr vorbeugende Maßnahmen zum Insassenschutz ein. Dazu gehören zum Beispiel die reversible Gurtstraffung für die Vordersitze oder die automatische Schließung der geöffneten Seitenscheiben. Das optionale Pre-Safe-Plus erkennt über einen Radarsensor in der hinteren Stoßstange einen drohenden Heckaufprall und bremst das Fahrzeug fest, was die Belastung der Insassen bei einem Aufprall verringert und die Gefahr einer Folgekollision mindert. 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 anbringen, so können nach einem Unfall die Türen leichter geöffnet werden. Serienmäßig findet man das Mercedes Notrufsystem an Bord. Damit wird nach einem Unfall automatisch ein Notruf abgesetzt und eine Sprechverbindung aufgebaut. Zudem kann der Notruf auch manuell über eine SOS-Taste ausgelöst werden. Mercedes klebt bei allen Neufahrzeugen (kann auch nachgerüstet werden) einen QR-Code in die Tankklappe und in die gegenüberliegende B-Säule, den Rettungskräfte absキャンen und so zur fahrzeugspezifischen Rettungskarte gelangen können.

⊖ Hinten reichen die Kopfstützen lediglich für knapp 1,65 m große Personen - zudem ist der Abstand zwischen den Stützen und dem Kopf groß. Der Verbandskasten ist rechts im Kofferraum in einem Staufach untergebracht, wodurch er bei beladenem Kofferraum nur umständlich erreichbar ist.

2,1 Kindersicherheit

⊕ Ein Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt für die Kindersicherheit nicht vor. Insgesamt ist das CLS Coupé für Kindersitze recht gut geeignet. Die Gurtschlösser sind stabil fixiert und gut erreichbar, das erleichtert das Angurten. Die Gurte sind lang genug und reichen auch für Kindersitzsysteme mit hohem Gurtbedarf. Die Gurtanlenkpunkte liegen weit genug auseinander. Für die Rücksitze gibt es Isofix-Befestigungen mit Ankerhaken.



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.

Alle Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Fenstereinklemmschutz. Der Beifahrersitz ist gut für Kindersitze geeignet, wenn man die automatische Kindersitzerkennung mit Transponder ordert. Universelle Kindersitze aller Altersklassen lassen sich im Fond problemlos montieren. Hohe Kindersitze finden auf dem Beifahrerplatz nur gerade so und im Fond problemlos Platz.

⊖ 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. Das Sitzpolster ist auf allen Plätzen weich, was die Befestigung von Kindersitzen erschwert. Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich leicht deaktivieren - auch von Kindern.

3,0 Fußgängerschutz

Ein Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt nicht vor. Es ist aber von einem insgesamt zufriedenstellenden Fußgängerschutz auszugehen, weil die Front weitgehend glattflächig und im Stoßfängerbereich nachgiebig ist. Zudem befinden sich keine harten Motorbauteile direkt unter der Motorhaube.

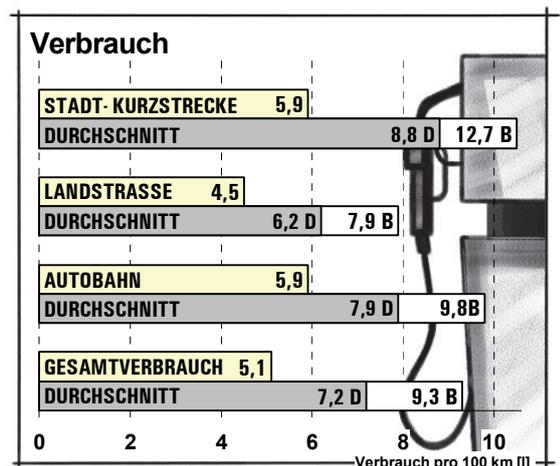
1,6 UMWELT/ECOTEST

2,0 Verbrauch/CO2*

+ Das CLS 220 BlueTEC Coupé 9G-Tronic schneidet in diesem Kapitel mit einer CO2-Bilanz von 164 g/km gut ab - das entspricht 40 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,1 Litern Diesel auf 100 Kilometer. Innerorts verbraucht der Mercedes 5,9 l/100 km, außerorts 4,5 l/100 km und auf der Autobahn 5,9 l/100 km.

1,2 Schadstoffe

+ Das CLS 220 BlueTEC Coupé erfüllt dank moderner Abgas-Nachbehandlung inklusive Harnstoffeinspritzung (AdBlue) die strenge Abgasnorm Euro6 und kann mit einem Top-Ergebnis bei den Schadstoffen punkten. Vor allem der problematische Ausstoß von Stickoxiden (NOx) wird durch die Euro6-Abgasnachbehandlung auf ein Minimum reduziert. In der Summe erreicht der Mercedes 48 Punkte im Schadstoffkapitel. Zusammen mit den CO2-Punkten bringt es das Coupé auf 88 Punkte und verpasst damit nur knapp die fünf Sterne im EcoTest.



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

4,0

AUTOKOSTEN

1,5

Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Ausgaben für den Kraftstoff. Da sich das CLS 220 BlueTEC Coupé mit günstigerem Dieselmotorkraftstoff begnügt und der Verbrauch gering ausfällt, liegen auch die Betriebskosten für diese Fahrzeugklasse auf niedrigem Niveau.

4,2

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 50.000 km oder zwei Jahre ein großer Service fällig. Der 2.2-Liter Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

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

⊖ Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Service häufigere Werkstattaufenthalte. Teure Werkstattstundensätze verhindern zudem eine bessere Benotung.

3,7

Wertstabilität*

Dem Coupé wird in Verbindung mit dem Basisdiesel für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein akzeptabler Restwertverlauf prognostiziert.

4,7

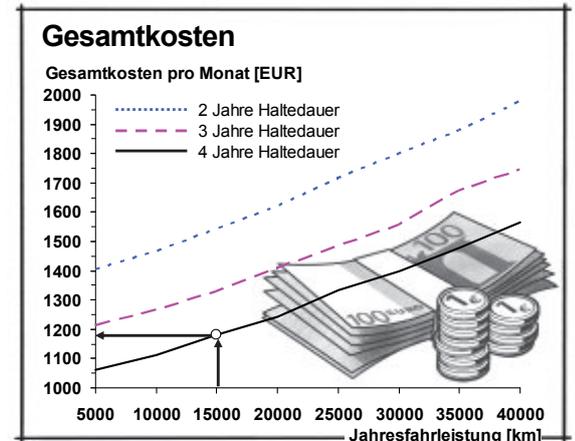
Kosten für Anschaffung*

⊖ Der Anschaffungspreis fällt mit mindestens 54.502 Euro für das CLS Coupé mit Basisdiesel und dem Neungang-Automatikgetriebe sehr hoch aus. Die Serienausstattung fällt akzeptabel aus, ist im Klassenvergleich aber keinesfalls sehr üppig. Die Sicherheitsausstattung ist umfangreich, aber nicht alles ist serienmäßig an Bord.

5,5

Fixkosten*

⊖ Die jährlichen Fixkosten fallen sehr hoch aus. Sowohl die Einstufung in der Haftpflicht- als auch Teil- und Vollkaskoversicherung liegen im ungünstigen Bereich (KH: 23; TK: 28; VK: 29). Auch die jährlichen KFZ-Steuern des Dieselmotors fallen mit 263 Euro nicht besonders günstig aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1181 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

➔ Der sehr hohe Anschaffungspreis und die hohen Fixkosten lassen die monatlichen Kosten in die Höhe schnellen. Zudem sind die Werkstatt- und Reifenkosten ebenfalls nicht gerade günstig.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	400 7G-TRONIC PLUS	500 9G-TRONIC	220 BlueTEC 9G-TRONIC	250 BlueTEC 9G-TRONIC	350 BlueTEC 4MATIC 7G-TRONIC PLUS
Aufbau/Türen	CP/4	CP/4	CP/4	CP/4	CP/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3498	8/4663	4/2143	4/2143	6/2987
Leistung [kW (PS)]	245 (333)	300 (408)	125 (170)	150 (204)	185 (252)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	480/1200	600/1600	400/1400	500/1600	620/1600
0-100 km/h[s]	5,3	4,8	8,3	7,5	6,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	226	242	245
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	7,3 S	8,5 S	4,6 D	4,6 D	6,1 D
CO2 [g/km]	169	199	122	122	160
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/27/28	23/27/28	23/29/28	23/29/28	23/29/28
Steuer pro Jahr [Euro]	218	302	263	263	415
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1320	1585	1181	1198	1332
Preis [Euro]	63.130	81.753	54.502	56.882	64.617

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
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 Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2143 ccm
Leistung	125 kW (170 PS)
bei	3000 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	255/35R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,4/11,3 m
Höchstgeschwindigkeit	226 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	33 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,9/4,5/5,9 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	122 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	164 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,2 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4937/1881/1418 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2085 mm
Leergewicht/Zuladung	1870 kg/425 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	425 l/740 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	59 l
Reichweite	1155 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	93 Euro
Monatliche Werkstattkosten	97 Euro
Monatliche Fixkosten	194 Euro
Monatlicher Wertverlust	797 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.181 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/29/28
Grundpreis	54.502 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (Multibeam LED)	1.892 Euro ^o
Abstandsregelung, elektronisch (Fahrerassistenz-Paket)	2.678 Euro ^o
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Multibeam LED)	1.892 Euro ^o
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht (Multibeam LED)	1.892 Euro ^o
LED-Abblendlicht (und Fernlicht)	Serie
LED-Rückleuchten	Serie
Luftfederung (Airmatic)	2.023 Euro ^o
Müdigkeitserkennung	Serie
PRE-SAFE	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Reifen-Reparatur-Set	60 Euro ^o
Spurassistent	536 Euro ^o
Tempomat (inkl. Begrenzer)	Serie
Totwinkelassistent	536 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/452 Euro ^o
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	ab 893 Euro ^o
Rücksitzlehne, umklappbar	518 Euro ^o

AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend (Fahrerseite)	476 Euro ^o
Lackierung Metallic	1.083 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,8

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