



Mercedes CLS 250 BlueTEC Shooting Brake 9G-TRONIC

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse (150 kW / 204 PS)

Der CLS Shooting Brake wurde einer Modellpflege unterzogen. Diese zeigt sich vor allem am modifizierten Stoßfänger und den neuen Scheinwerfern. Neu ist beim CLS 250 BlueTec Shooting Brake auch das Neungang-Automatikgetriebe (9G-Tronic), das nun anstatt des 7G-Tronic verbaut ist. Getriebe und Dieselmotor harmonieren gut, die Schaltstufen werden sanft und zügig gewechselt. Bei den Fahrleistungsmessungen erreicht der 204 PS starke Mercedes ein gutes Ergebnis, und auch der Durchschnittsverbrauch fällt mit 5,5 Litern Diesel auf 100 Kilometer im Klassenvergleich niedrig aus. Der Innenraum überzeugt mit sehr guter Verarbeitung und einem großzügigen Platzangebot. Bauformbedingt fällt die Kopffreiheit im Fond im Vergleich zum Coupé großzügiger aus. 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 bei Bedarf 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 das getestete Fahrzeug als langstreckentauglich und eignet sich zudem auch für Transportaufgaben. Mit einem Grundpreis von 58.786 Euro ist der sportliche Kombi aber sehr teuer. **Karosserievarianten:** Coupé.

Konkurrenten: keine.

- +** hohes Qualitätsniveau, hoher Komfort, leiser Innenraum, kurzer Bremsweg, gut abgestimmte Motor-/Getriebeeinheit
- kein Fehlbetankungsschutz, für Kombi niedriger Kofferraum, sehr niedrige Kopfstützen im Fond, hohe Autokosten



ADAC-URTEIL

1,8 AUTOTEST

4,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,2 Familie

3,4 Stadtverkehr

3,0 Senioren

1,7 Langstrecke

2,2 Transport

2,2 Fahrspaß

3,0 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.

Der CLS Shooting Brake bietet eine gute Alltagstauglichkeit, eignet sich aufgrund der üppigen Außenmaße aber nur bedingt für die Stadt. Vier Personen finden bequem Platz, der Fondmittelpplatz eignet sich dabei nur für Kurzstrecken. Die maximale Zuladung fällt mit 460 kg durchschnittlich aus.

- +** Mit dem 59-l-Tank lassen sich mit einer Füllung auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von rund 1.070 km erreichen. Gegen Aufpreis gibt es auch einen 80 l Tank - dann sind Reichweiten von über 1.450 km möglich. Auf dem Dach darf Gepäck bis zu einem Gewicht von 100 kg transportiert werden. Die zulässige Stützlast an der Anhängerkupplung beträgt 84 kg, das reicht, um auch zwei schwere Räder (z. B. E-Bikes) mittels Heckträger zu befördern. Gebremste Anhänger dürfen bis 2.100 kg und ungebremste bis 750 kg gezogen werden.
- Serienmäßig gibt es für den CLS Shooting Brake 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.

Die Übersicht im CLS Shooting Brake ist insgesamt zufriedenstellend. Sowohl die Front als auch das Heck lassen sich akzeptabel abschätzen. 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 durchschnittlich wahrnehmen - hier kann zudem die optionale Rückfahrkamera Abhilfe leisten. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet das Fahrzeug insgesamt noch zufriedenstellend ab.

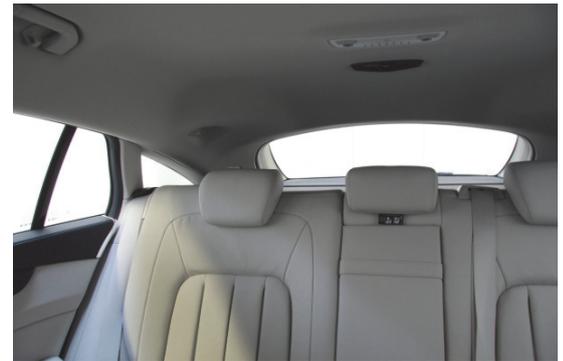
Vor allem die voluminösen C-Säulen mit den nur sehr schmalen zusätzlichen Dreiecksfenstern verdecken den Blick nach schräg hinten. Auch die nur teilweise versenkbaren Kopfstützen im Fond schränken den Blick nach hinten ein.

+ 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. Ab Werk ist der CLS Shooting Brake 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 Fahrassistenz-Paket Plus strahlen die Scheinwerfer schon vor der Richtungsänderung in die Kurve hinein und auch wieder aus dieser heraus (kamerabasiert). Das Abbiegelicht erhellt den seitlichen Bereich an Abzweigungen zusätzlich. 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 Wirkbereich.

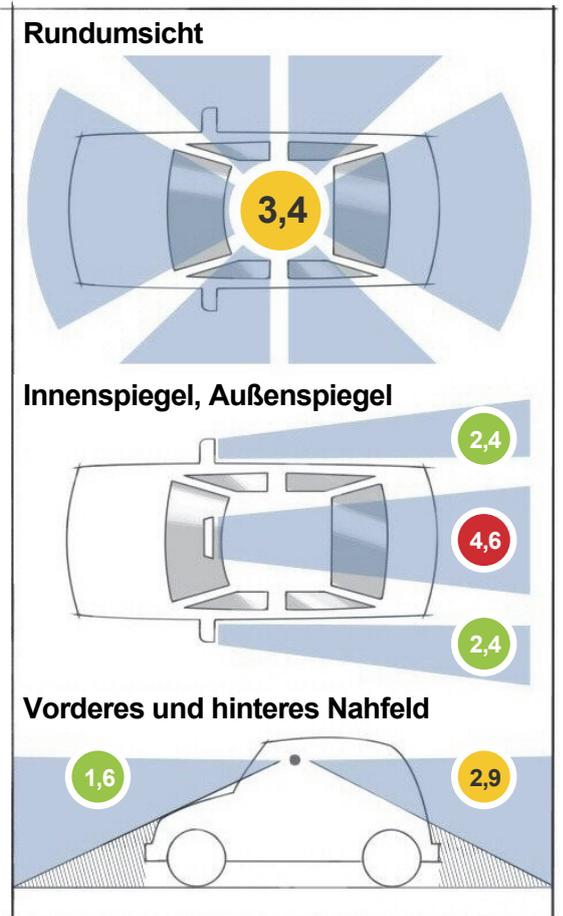
- Die Sicht im Innenspiegel fällt mäßig aus, das Sichtfeld wird besonders durch die recht kleine Heckscheibe und die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen beeinträchtigt.

3,1 Ein-/Ausstieg

Der CLS Shooting Brake 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.



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

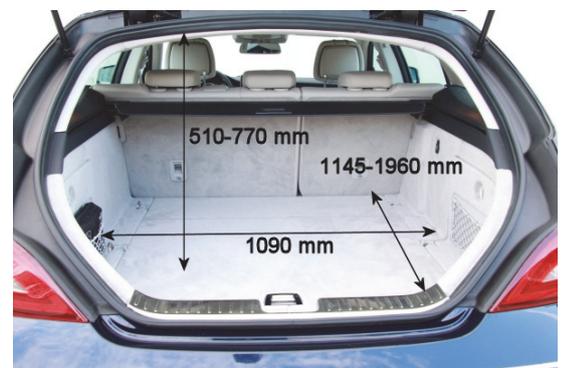
Dadurch ist ein großer Schritt erforderlich, um ins Fahrzeug zu gelangen. Darüber hinaus ist der Fahrersitz tief positioniert und der Türausschnitt fällt niedrig aus - besonders für große Personen ist es mühevoll, ins Fahrzeug zu gelangen und sich beim Aussteigen aus dem tiefen Sitz wieder heraus zu wuchten. In den Fond steigt man ebenfalls nicht ideal ein und aus, wenn auch etwas bequemer als beim Coupé, da der Türausschnitt etwas höher ist und man somit mehr Kopffreiheit hat. Beeinträchtigend wirken sich der in den Einstiegsbereich hineinragende Radlauf und der breite Schweller aus.

⊕ Haltegriffe über den Türen helfen beim Aussteigen. Nur an der Fahrertür ist beim Testwagen anstatt des Griffs das optionale Brillenfach verbaut. Die Türen besitzen vorn drei und hinten zwei Rastungen. Diese sind kräftig genug ausgelegt, um die schweren Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Nach dem Auf- und Absperren wird das Fahrzeugumfeld 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 Auto, kommt man nicht mehr ins Fahrzeuginnere.

2,8 Kofferraum-Volumen*

Das Gepäckraumvolumen fällt im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Bis zur Kofferraumabdeckung gemessen fasst das Abteil 380 Liter. Baut man die Kofferraumabdeckung aus, lassen sich 655 Liter verstauen. Dann können bis zu 13 handelsübliche Getränkeboxen gestapelt werden. Legt man die Rücksitzlehne um und belädt den Kofferraum bis zur Fensterunterkante, können bis zu 705 Liter untergebracht werden. Wird das Abteil bis unter das Dach beladen, fasst es 1.355 Liter. Unter dem Kofferraumboden ist der große AdBlue-Tank, dadurch gibt es dort kein großes Staufach.



Der Kofferraum mit 380 l Volumen ist gegenüber dem herkömmlichen CLS-Modell (425 l) kleiner ausgefallen. Die Zugänglichkeit ist dagegen ungleich besser.

2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Der Kofferraum des CLS Shooting Brake ist insgesamt gut zugänglich und lässt sich einwandfrei nutzen. Die Heckklappe ist serienmäßig per Knopfdruck zu öffnen und zu schließen. Sie schwingt weit auf, wodurch Personen bis über 1,90 m nicht Gefahr laufen, sich den Kopf an der geöffneten Klappe zu stoßen. Das Fahrzeug lässt sich einfach be-/entladen, da die Ladekante nur 65 Zentimeter über der Fahrbahn liegt und innen lediglich eine kleine Stufe zwischen Ladekante und Ladeboden stört. Der Kofferraum hat ein praktisches Format. Einzig die für einen Kombi etwas geringe Ladehöhe sowie die nicht besonders breite Heckklappenöffnung schränken die Nutzbarkeit etwas ein. Seitlich an den D-Säulen ist je eine Lampe angeordnet, was insgesamt für eine gute Ausleuchtung sorgt.

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

2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der CLS Shooting Brake ist serienmäßig mit dem EASY-PACK-Quickfold System ausgestattet, das eine asymmetrisch umklappbare Fondsitzlehne beinhaltet. Dank Fernentriegelung kann die Lehne auch vom Kofferraum aus über zwei leichtgängige Hebel umgeklappt werden. Dabei wird der jeweilige Vordersitz elektrisch etwas nach vorn gefahren, damit die Lehnen inklusive Kopfstütze problemlos nach vorn klappen können (nur mit optionalem Memory-Paket).

Zum Verstauen von kleinem Gepäck gibt es links und rechts je ein Netz, zwei kleine Staufächer, stabile Zurrösen und etwas Platz unter dem Kofferraumboden. Ein Ladungssicherungsnetz hinter den Fondsitzen ist optional erhältlich (nicht im Testwagen).

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

2,0 INNENRAUM

1,8 Bedienung

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/am Mitteldisplay anpassen lassen. Nicht optimal ist auch das tief angeordnete Klimaanlagebedienteil, wenn auch die Steuerung der optionalen Klimaautomatik (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.

⊕ 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 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 Abblend- und Fernlicht (optional) sensorgesteuert. Die Scheibenwischer vorn werden über einen Regensensor gesteuert (zwei Empfindlichkeitsstufen). Die Instrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers, liefern aber aufgrund des silbernen Hintergrunds keinen optimalen Kontrast. Ein Bordcomputer informiert den Fahrer über wichtige Werte, wie Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Sind Türen oder Klappen offen, wird der Fahrer gewarnt. Die Geschwindigkeitsregelanlage ist mittels separatem Lenkstockhebel zu aktivieren, die eingestellte Geschwindigkeit erscheint im Kombiinstrument. 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 insgesamt 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 gelangen.



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

Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Anschnallen. Das kleine Handschuhfach ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet.

1,8 Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot fällt vorn großzügig aus. Auf den Vordersitzen finden Personen bis rund 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.

2,3 Raumangebot hinten*

⊕ Auch hinten herrschen angenehme Platzverhältnisse. Im Fond finden Mitfahrer bis über 1,90 m genügend Kopffreiheit vor. Dank der recht großzügigen Innenbreite haben zwei Personen ein akzeptables subjektives Raumempfinden, das aber ebenfalls durch die hohe Seitenlinie eingeschränkt wird. Für drei Personen bietet der CLS Shooting Brake auf der Rückbank wenig Platz, man sitzt dann sehr beengt.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis über 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Der CLS Shooting Brake ist serienmäßig mit einer asymmetrisch geteilten Rücksitzlehne ausgestattet. Weitere Sitzvarianten werden für den Mercedes nicht angeboten.

1,8 KOMFORT

1,7 Federung

Der CLS Shooting Brake 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 herrscht ein sehr guter Federungskomfort. Man fährt immer entspannt und stressfrei. Nickbewegungen und Seitenneigung bleiben selbst bei sportlicher Fahrweise unauffällig. Selbst bei voller Beladung ändern sich dank Niveauregulierung die Federwege kaum, und der Fahrkomfort bleibt weitgehend erhalten. Eine leichte Tendenz zum Nachschwingen ist aber bei hohen Geschwindigkeiten vorhanden.

1,7 Sitze

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

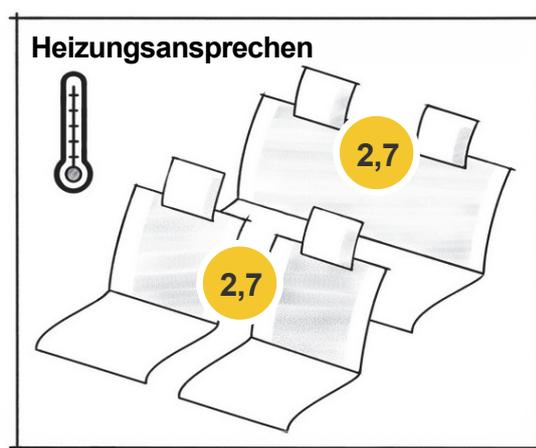
+ Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich mit der Höhen- und Neigungseinstellung unterschiedlichen Personengrößen sehr gut anpassen. Die hohen Lehnen der Vordersitze sind gut ausgeformt und bieten dem Rücken einen festen Halt; sie lassen sich individuell durch mehrere anpassbare Luftpolster konturieren. 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. Die Konturen von Lehne und Fläche sind auf den äußeren Fondplätzen zufriedenstellend, und der Sitzkomfort ist dank ausgewogen gefederter Rücksitze einwandfrei. Der Fondmittelplatz ist jedoch nicht optimal konturiert.

1,7 Innengeräusch

+ Der CLS Shooting Brake verwöhnt die Insassen mit seinem niedrigen Geräuschniveau. Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel bei lediglich 66,3 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. Die für ein Luxusfahrzeug wie den CLS Shooting Brake eher ungewohnten Motorgeräusche stören im normalen Fahrbetrieb nie.

1,9 Klimatisierung

+ Serienmäßig ist der CLS Shooting Brake mit der Klimaautomatik Thermatic 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 der auch die Fondpassagiere die Temperatur einstellen können. Zudem kann die Intensität der Klimaautomatik in drei Stufen variiert werden (Focus, Medium, Diffuse). Ebenfalls an Bord ist dann eine Umluftautomatik mit Luftgüte- und Feuchtigkeitssensor. Beim Heizungstest schneidet der CLS 250 BlueTEC Shooting Brake zufriedenstellend ab - der Innenraum wird gleichmäßig erwärmt.



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

1,7

MOTOR/ANTRIEB

1,8

Fahrleistungen*

⊕ Der CLS 250 BlueTEC Shooting Brake erreicht in Verbindung mit dem Neungang-Automatikgetriebe (9G-TRONIC) bei den Fahrleistungen ein gutes Ergebnis. Das Aggregat leistet 204 PS (bei 3.800 1/min) und besitzt ein früh anliegendes maximales Drehmoment von 500 Nm (bei 1.600 1/min). Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in 4,9 s absolviert.

2,3

Laufkultur

⊕ Dem Vierzylinder-Diesel kann eine gute Laufkultur attestiert werden. Er 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 verknüpft 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 durch das 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 aktiviert, 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 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 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.

1,9

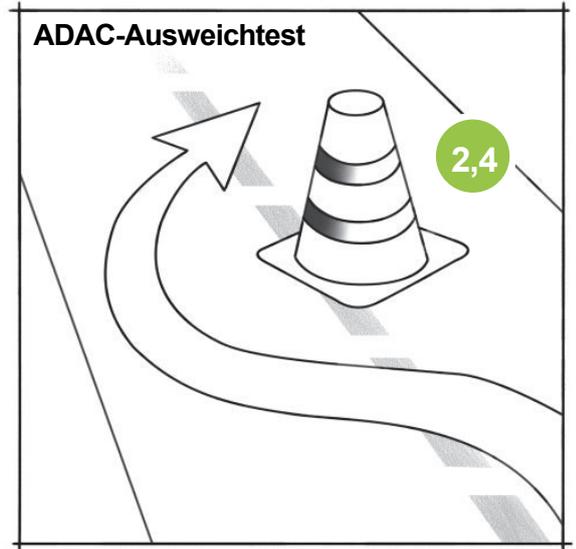
FAHREIGENSCHAFTEN

2,4

Fahrstabilität

⊕ Der CLS Shooting Brake gibt bei der Fahrstabilität ein gutes Bild ab. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls neigt sich zunächst die Karosserie etwas und es werden leicht verzögert Seitenführungskräfte an der Hinterachse aufgebaut. Eine Nachschwingtendenz ist aber nicht vorhanden. Spurrillen beeinflussen den Shooting Brake nicht zu stark, der Kombi läuft diesen aber etwas nach. Im ADAC Ausweichtest fährt der CLS Shooting Brake 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 Shooting Brake ein gutmütiges, untersteuerndes Eigenlenkverhalten, das sich rechtzeitig ankündigt und dem Fahrer genügend Reserven lässt, um zu reagieren. Hebt man das Gaspedal in einer Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt der Shooting Brake etwas mit dem Heck nach, bleibt insgesamt aber gut beherrschbar. Die Traktion des Hecktrieblers ist gut. Auf weniger griffiger Fahrbahn oder beim Beschleunigen aus Kurven greift die Traktionskontrolle früh 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.

2,2

Lenkung*

⊕ Der CLS Shooting Brake 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 11,5 m für ein knapp Fünf-Meter-Fahrzeug angenehm klein aus. Dank Heckantrieb spürt man keine Antriebseinflüsse am Lenkrad.

1,3

Bremse

⊕ Bei den Bremswegmessungen schneidet der CLS Shooting Brake 250 BlueTec sehr gut ab. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Mercedes durchschnittlich nur 33,9 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.

1,6

SICHERHEIT

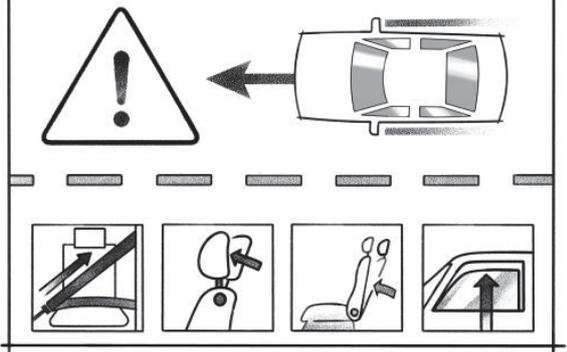
0,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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

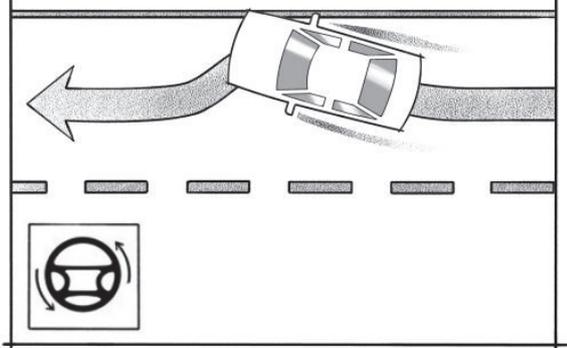
⊕ Serienmäßig gibt es das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) sowie einen adaptiven Bremsassistenten (Collision Prevention Assist Plus). Damit wird mittels Radarsensor in der Fahrzeugfront ein drohender Auffahrunfall erkannt und eine optische und akustische Warnmeldung ausgegeben. Zudem wird bis 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 Vollbremsung 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 Vorfahrenden 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. In Verbindung mit COMAND Online wird das Abbiegelicht zudem schon vor dem Einfahren in einen Kreisverkehr aktiviert. Insgesamt wird die Fahrbahn sehr gut ausgeleuchtet.

PreSafe



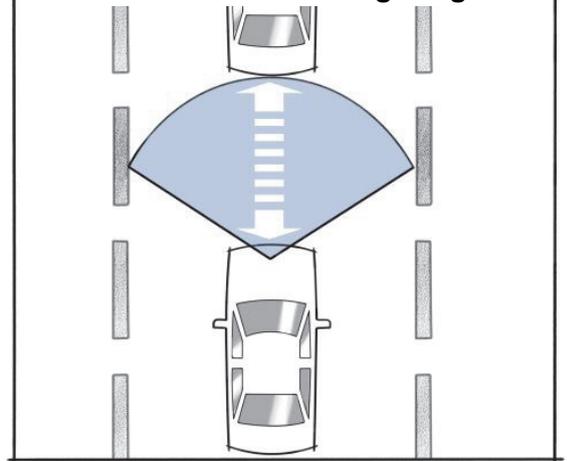
Pre-Safe aktiviert verschiedene Sicherheits-Systeme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.

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.

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.

Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es eine Verkehrszeichenerkennung. Über eine Kamera und das Kartenmaterial des Navigationssystems werden Geschwindigkeitsbegrenzungen inklusive Zusatzschilder (z. B. bei Nässe) oder Überholverbote erkannt und dem Fahrer im Kombidisplay angezeigt.

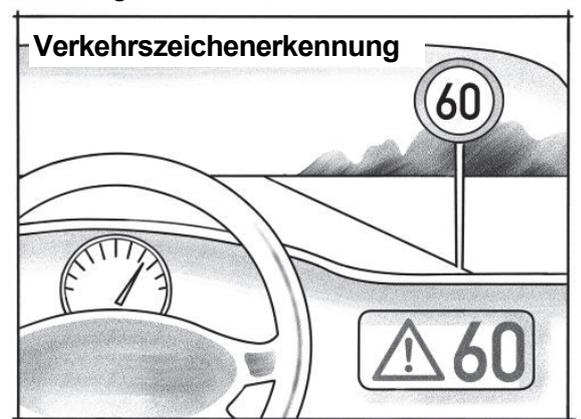
– Die Fußfeststellbremse ist links vom Lenkrad im Fußraum des Fahrers platziert und für den Beifahrer im Notfall praktisch nicht zu erreichen. Mit dem Facelift hat Mercedes den Nachtsichtassistenten aus der Ausstattungsliste gestrichen.

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

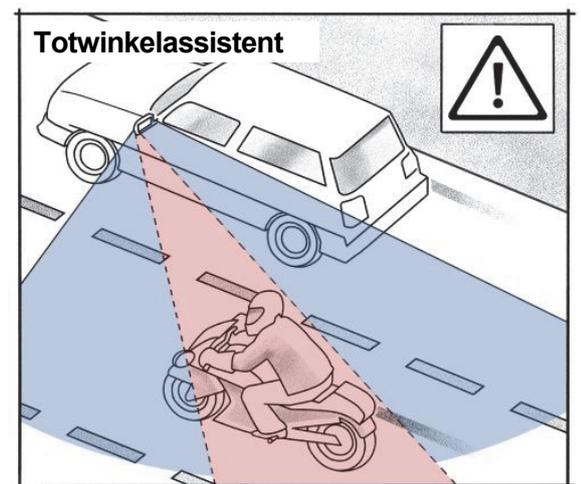
+ Ein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt nicht vor. Es kann aber von einem sehr guten Ergebnis ausgegangen werden, da serienmäßig Front- und Seitenairbags sowie von vorn nach hinten durchgehende Vorhangairbags vorhanden sind. Für den Fahrer steht zusätzlich noch ein Knieairbag zur Verfügung. Für 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 abscannen und so zur fahrzeugspezifischen Rettungskarte gelangen können.



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



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.



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.

– Hinten reichen die Kopfstützen lediglich für knapp 1,65 m große Personen - zudem ist der Abstand zwischen den Stützen und dem Kopf groß. Das Warndreieck ist rechts im Kofferraum (Staufach) untergebracht und der Verbandskasten soll laut Bedienungsanleitung im Staunetz oder hinter der linken Seitenverkleidung untergebracht werden - dadurch ist beides bei beladenem Kofferraum nur umständlich erreichbar.

1,9 Kindersicherheit

+ Ein Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt für die Kindersicherheit nicht vor. Insgesamt ist der CLS Shooting Brake 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. Auf den äußeren Fondplätzen gibt es Isofix-Befestigungen mit Ankerhaken. Alle Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Fenstereinklemmschutz. Der Beifahrersitz ist gut für Kindersitze geeignet, wenn man die automatische Kindersitzerkennung mit Transponder ordert. Auf den äußeren Fondplätzen sind universelle Kindersitze aller Altersklassen zulässig. Auf dem Fondmittelpplatz gibt es die Einschränkung, dass keine Kindersitze mit Stützfuss verwendet werden dürfen. Hohe Kindersitze finden auf dem Beifahrerplatz nur gerade so und im Fond, auf allen Plätzen, 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. Die Sitzkontur ist auf dem Fondmittelpplatz ungünstig, was die Befestigung von Kindersitzen erschwert. Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich leicht deaktivieren - auch von Kindern.

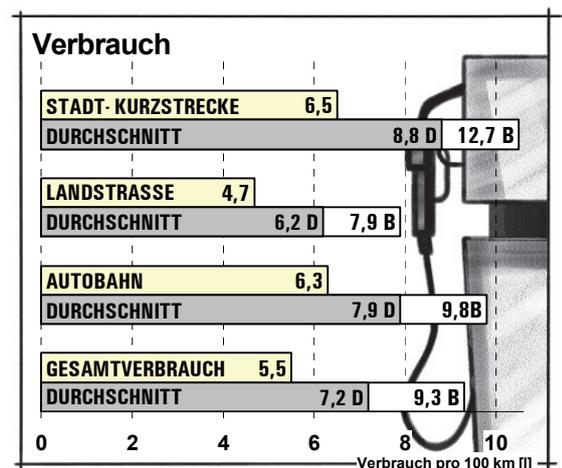
3,0 Fußgängerschutz

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.

1,8 UMWELT/ECOTEST

2,3 Verbrauch/CO2*

+ Das CLS 250 BlueTEC Shooting Brake 9G-Tronic schneidet in diesem Kapitel mit einer CO₂-Bilanz von 176 g/km gut ab - das entspricht 37 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,5 Litern Diesel auf 100 Kilometer. Innerorts verbraucht der Mercedes 6,5 l/100 km, außerorts 4,7 l/100 km und auf der Autobahn 6,3 l/100 km.



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

1,2 Schadstoffe

⊕ Das CLS 250 BlueTEC Shooting Brake 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 (NO_x) wird durch die Euro6-Abgasnachbehandlung minimiert. In der Summe erreicht der Mercedes 48 Punkte im Schadstoffkapitel. Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der Shooting Brake auf 85 Punkte, was vier von fünf Sternen im EcoTest entspricht.

4,2 AUTOKOSTEN

1,8 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Ausgaben für den Kraftstoff. Da sich der CLS 250 BlueTEC Shooting Brake mit günstigerem Dieselmotorkraftstoff begnügt und der Verbrauch gering ausfällt, liegen auch die Betriebskosten für diese Fahrzeugklasse auf niedrigem Niveau.

4,3 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.

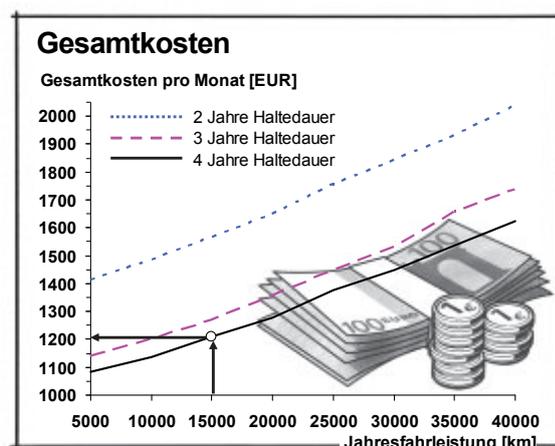
⊖ Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Service häufigere Werkstattaufenthalte. Teure Werkstattstundensätze verhindern zudem eine bessere Benotung.

3,3 Wertstabilität*

Dem Shooting Brake wird in Verbindung mit dem Dieselmotor für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

5,2 Kosten für Anschaffung*

⊖ Der Anschaffungspreis fällt mit mindestens 58.786 Euro für den CLS 250 BlueTEC Shooting Brake 9G-Tronic sehr hoch aus. Die Serienausstattung ist akzeptabel, im Klassenvergleich aber keinesfalls sehr üppig. Die Sicherheitsausstattung lässt sich als umfangreich bezeichnen, aber es ist nicht alles serienmäßig an Bord.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1211 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

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 279 Euro hoch aus.

4,3

Monatliche Gesamtkosten*

– Der sehr hohe Anschaffungspreis und die hohen Fixkosten lassen die monatliche Belastung in die Höhe schnellen. Zudem sind die Ausgaben für Werkstatt- und Reifen ebenfalls nicht gerade niedrig.

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	350 BlueTEC 9G-TRONIC
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3498	8/4663	4/2143	4/2143	6/2987	6/2987
Leistung [kW (PS)]	245 (333)	300 (408)	125 (170)	150 (204)	185 (252)	190 (258)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	480/1200	600/1600	400/1400	500/1600	620/1600	620/1600
0-100 km/h[s]	5,4	4,9	8,6	7,7	6,8	6,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	220	235	240	245
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	7,5 S	8,8 S	4,9 D	5,0 D	6,6 D	5,7 D
CO2 [g/km]	175	205	127	130	174	149
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/27/28	23/27/28	23/29/28	23/29/28	23/29/28	23/29/28
Steuer pro Jahr [Euro]	230	314	273	279	443	393
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1327	1580	1195	1211	1344	1282
Preis [Euro]	65.034	83.062	56.406	58.786	66.521	63.784

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	150 kW (204 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	500 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	255/35R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,25/11,45 m
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	33,9 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,5/4,7/6,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	130 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	176 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,3 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4953/1881/1419 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2085 mm
Leergewicht/Zuladung	1950 kg/460 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	380 l/705 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2100 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	59 l
Reichweite	1070 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	99 Euro
Monatliche Werkstattkosten	98 Euro
Monatliche Fixkosten	195 Euro
Monatlicher Wertverlust	819 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.211 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/29/28
Grundpreis	58.786 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 (Fahrerassist.-Paket Plus)	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)	1.345 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 ^o
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen