



Mercedes E 300 e 9G-TRONIC

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (235 kW / 320 PS)

Noch vor der in Kürze anstehenden Modellüberarbeitung bringt Mercedes in der E-Klasse die nächste Plug-in-Hybrid-Generation an den Start. Auf den E 350 e folgt der E 300 e. Wer anhand der Modellbezeichnung darauf schließt, dass der Teilzeitstromer nun weniger Leistung hat, sieht sich getäuscht. Unter der Motorhaube sitzt nach wie vor ein 211 PS leistender Vierzylinder-Turbobenziner, der zusätzliche E-Antrieb ist allerdings von 88 auf 122 PS erstarkt. Mit einer Gesamtleistung von stattlichen 320 PS lassen sich sehr gute Fahrleistungen realisieren - und das trotz des immens hohen Fahrzeuggewichts von mehr als 2,1 Tonnen. Kein Wunder, dass die Verbrauchswerte recht hoch ausfallen. Im Hybridmodus verbraucht der Zweiliter-Benziner rund 8,0l/100 km, der Stromverbrauch im reinen Elektrobetrieb liegt bei rund 26 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste). Die elektrische Reichweite beträgt rund 45 km. Im E-Modus schwimmt der E 300 e gemütlich im Straßenverkehr mit. Der in das Automatikgetriebe integrierte Elektromotor beschleunigt den Benz immerhin auf bis zu 130 km/h. Größter Nachteil gegenüber den Verbrennerversionen ist der deutlich kleinere und sehr zerklüftete Kofferraum. Darunter befindet sich der mit 13,5 kWh nun mehr als doppelt so große Lithium-Ionen-Akku. Ungewöhnlich für einen Plug-in-Hybriden: Der E 300 e ist auch für den Anhängerbetrieb ausgelegt und darf bis zu 2,1 Tonnen an den Haken nehmen. Abgesehen davon überzeugt die E-Klasse auch als PHEV mit gewohnt guter Verarbeitung, beispielhaftem Fahrkomfort und hohem Sicherheitsniveau. Und das Beste kommt zum Schluss: Mit einem Grundpreis von knapp 56.000 Euro ist der E 300 e nicht nur günstiger als der vergleichbar starke, ebenfalls vierzylindrige E 350 (rund 2.500 Euro), sondern sogar satte 4.500 Euro billiger als der Vorgänger E 350 e - der Umweltbonus von derzeit 3.000 Euro ist da noch gar nicht miteingerechnet. **Konkurrenten:** u.a. Audi A6 55 TFSI e, BMW 530 e, Skoda Superb iV, Volvo S90 T8.

- +** sehr hohes Sicherheitsniveau, hoher Fahrkomfort, sehr gute Verarbeitungs- und Materialqualität, sehr flotte Fahrleistungen, hohe Anhängelast
- Bedienung erfordert deutliche Eingewöhnung, teils dreiste Aufpreispolitik, wenig effizienter Antrieb, kleiner und zerklüfteter Kofferraum, sehr hohes Fahrzeuggewicht

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,1**

AUTOKOSTEN **3,8**

Zielgruppencheck

	Familie	3,1
	Stadtverkehr	3,9
	Senioren	3,0
	Langstrecke	1,8
	Transport	3,6
	Fahrspaß	2,5
	Preis/Leistung	2,9

Ecotest **★★★★☆**

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,4 Verarbeitung

⊕ Bei der Verarbeitung kommt die neue E-Klasse dem Mercedes Slogan „Das Beste oder nichts“ schon sehr nahe. Sowohl die Karosserie als auch der Innenraum sind tadellos verarbeitet. Die Materialien im elegant gestalteten Innenraum wirken durchweg hochwertig - selbst dort, wo man eher selten

3,1 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des Ecotest-Verbrauchs hat der Mercedes E 300 e eine Reichweite von insgesamt etwa 670 km, wobei etwa 45 km auf den elektrischen Betrieb und etwa 625 km auf den Verbrennerbetrieb entfallen. Die Batterie hat eine genutzte Kapazität von 11,2 kWh (inkl. Ladeverluste), der Kraftstofftank fasst 50 Liter Super. Anders als bei den Verbrennermodellen muss der Tankdeckel vor dem Öffnen per Taste entriegelt werden, damit der Tank aktiv entlüftet wird. Der Ladeanschluss befindet sich unterhalb der rechten Heckleuchte - eine recht ungewöhnliche Stelle. Dies hat zur Folge, dass man oftmals umständlich rückwärts an die Stromquelle heranfahren muss. Serienmäßig ist ein Ladekabel für die Haushaltssteckdose (2,3 kW) an Bord - damit ist die Traktionsbatterie nach rund fünf Stunden wieder voll. Gegen Aufpreis sind ein Ladekabel für Industriesteckdosen (3,6 kW Ladeleistung) sowie ein Typ 2-Stecker für Wallboxen erhältlich. Damit ist der leere Akku nach rund 1,5 Stunden wieder voll. Der E 300 e ist mit einem zwei-phasigen Onboard-Lader ausgestattet, der eine maximale Ladeleistung von 7,4 kW hat. Die tatsächliche Zuladung fällt im Falle des Testwagens trotz des hohen Leergewichts von 2,1 Tonnen mit 505 kg recht hoch aus.

⊕ Mit einem geeigneten Dachträgersystem dürfen bis zu 100 kg auf dem Dach transportiert werden. Auch die Anhängelast ist mit bis zu 2,1 Tonnen für gebremste Anhänger sehr üppig. Die Stützlast beträgt gute 84 kg.

2,7 Licht und Sicht

Die Karosserieenden lassen sich vorn nur erahnen, wenn - wie im Falle des Testwagens - der Mercedes-Stern auf der Motorhaube fehlt. Hinten geht es etwas besser - das Ergebnis der Rundumsichtmessung fällt wegen der allgemein recht breiten Dachsäulen ebenfalls nicht berauschend aus. Mercedes bietet zwar ein ganzes Arsenal an Einparkhilfen an, doch kosten sie allesamt Aufpreis. Selbst einfache Parkpiepser müssen extra bezahlt werden. Die Parksensoren sind zusammen mit einem Einparkassistenten im Park-Paket erhältlich. Neben einer Rückfahrkamera gibt es auch eine 360-Grad-Kamera, die Software errechnet hier aus mehreren Kameras am Fahrzeug ein Bild aus der Vogelperspektive.

hinsieht oder -greift. Nur die bei Berührung teils knarrenden Zierleisten mindern den hochwertigen Eindruck etwas. Der Unterboden ist bis auf den hinteren Bereich weitgehend verkleidet, auch hier gibt sich die E-Klasse keine Blöße.



Der Ladeanschluss befindet sich unterhalb der rechten Rückleuchte.

⊖ Wegen der Fahrzeuglänge von fast fünf Metern und der breiten Karosserie (2,07 m inkl. Außenspiegel) ist die E-Klasse für den Stadtverkehr eher ungeeignet. Hier stört auch der große Wendekreis von 11,8 m. Wagenheber oder Bordwerkzeug bekommt man von Mercedes ab Werk genauso wenig wie ein Not- oder Ersatzrad. Dass aber sogar ein Tirefit-System Aufpreis kostet, kann getrost als frech bezeichnet werden. Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für die E-Klasse als Plug-in-Hybrid nicht erhältlich.



Die nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

Als Neuheit gibt es die autonome Parkfunktion, die mittels Smartphone gesteuert wird. Der Remote-Park-Pilot parkt dabei autonom in eine Parklücke oder Garage, nachdem der Fahrer das Fahrzeug verlassen hat. Der Fahrer steht dabei neben dem Fahrzeug und überwacht den Parkvorgang. Um die Limousine auszuparken, muss der Fahrer lediglich über das Smartphone die Ausparkfunktion aktivieren. Das System verspricht vor allem beim Parken in engen Garagen Vorteile, da sonst oftmals kein komfortabler Ausstieg mehr möglich wäre. Insgesamt dauert ein Parkvorgang damit aber sehr lange, weshalb das System im öffentlichen Verkehr wohl kaum eingesetzt werden kann.

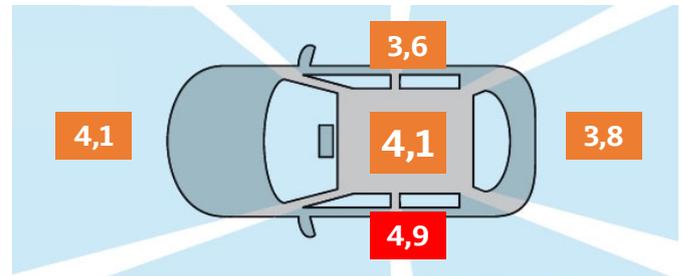
⊕ Mercedes hat die Halogenscheinwerfer aus dem Programm genommen und stattet die E-Klasse endlich serienmäßig mit LED-Scheinwerfern aus, wie es von einem Fahrzeug der oberen Mittelklasse erwartet wird. Gegen Aufpreis sind wie im Falle des Testwagens Multibeam-LED-Scheinwerfer erhältlich. 84 einzeln angesteuerte LEDs sorgen stets für eine sehr helle und homogene Fahrbahnausleuchtung. Die Multibeam-Scheinwerfer sind zwar sehr teuer, besonders für Vielfahrer aber eine echte Kaufempfehlung.

⊖ Der Innenspiegel blendet ab Werk nicht automatisch ab - das ist in dieser Fahrzeugklasse mehr als kleinlich. Ordert man

das Spiegel-Paket, blendet auch der fahrerseitige Außenspiegel automatisch ab.

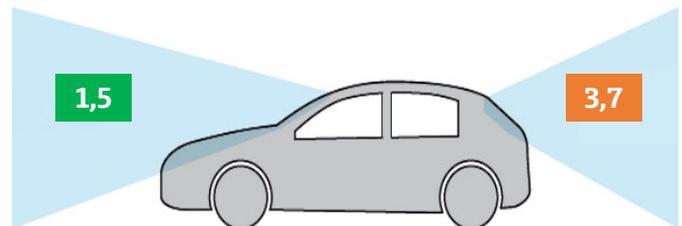
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



3,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Während man zum Ein- und Aussteigen dank des niedrigen Schwellers die Füße kaum anheben muss und auch die Türausschnitte großzügig dimensioniert sind, ist die niedrige Sitzanordnung sowohl vorn als auch im Fond nicht ideal. Insgesamt fällt das Ein- und Aussteigen aber dennoch nicht schwer. Für die Türen gibt es optional eine Softclose-Funktion. Somit müssen diese beim Schließen nur noch angelegt werden und werden dann fast geräuschlos zugezogen.

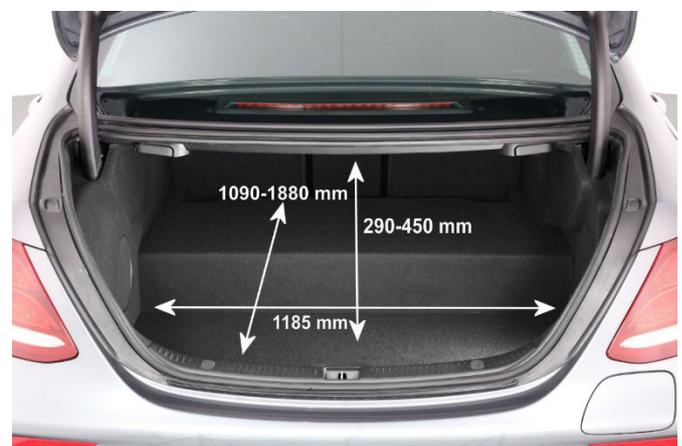
⊖ Das optionale schlüssellose Zugangssystem Keyless-Go funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Immerhin lässt sich das System über doppelten Tastendruck auf der Fernbedienung vorübergehend deaktivieren.

3,0 Kofferraum-Volumen

Im Vergleich zur normalen E-Klasse schrumpft das Gepäckabteil des Plug-in-Hybrids um 60 auf spärliche 365 Liter. Der Grund: Im hinteren Bereich des Kofferraums ist die Antriebsbatterie untergebracht. Klappt man die Rücksitzlehnen um, stehen immerhin 710 Liter Ladevolumen zur Verfügung.

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Optional ist für die E-Klasse wie im Falle des Testwagens eine elektrische Heckklappe erhältlich. Dann öffnet und schließt der Heckdeckel auf Knopfdruck oder per Fußschwenk unter den hinteren Stoßfänger. Sperrige Gegenstände lassen sich im Gepäckabteil der E-Klasse nicht transportieren. Das liegt nicht



Mit 365 l Volumen ist der Kofferraum kleiner als bei Modellen mit konventionellen Antrieben (425 l).

nur an der für eine Stufenhecklimousine typisch kleinen Kofferraumöffnung: Beim Plug-in-Hybrid kostet der Akku für den E-Antrieb kostbare Ladehöhe und steht bei größeren Gegenständen störend im Weg. Der Kofferraum ist dadurch sehr zerklüftet und schlecht nutzbar. Optional ist eine separate

Verriegelung des Kofferraumdeckels zu haben. Dann ist es möglich, den Kofferraum über einen Schalter im Handschuhfach separat zu abzusperrern. Wird die E-Klasse anschließend mit dem Autoschlüssel entriegelt, bleibt der Kofferraum weiterhin verriegelt und lässt sich nicht von außen öffnen.

2,4 Kofferraum-Variabilität

Um die Ablagemöglichkeiten ist es im Kofferraum wie zu erwarten schlecht bestellt. Es gibt lediglich ein Fach unter dem Kofferraumboden sowie zwei praktische Taschenhaken.

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich gegen Aufpreis dreigeteilt umklappen, serienmäßig ist die E-Klasse allerdings mit einer

starrten Rückbank ausgestattet. Die Handhabung gestaltet sich einfach und recht leichtgängig. Die Entriegelung erfolgt vom Kofferraum aus über Bedienelemente, allerdings fallen die Lehnen anschließend nicht automatisch um.

2,2 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Das Cockpit der E-Klasse wird vom mittig platzierten Infotainment-Display dominiert, das bereits serienmäßig eine Diagonale von 21,3 cm besitzt. Wählt man das im Testwagen verbaute Command Online-Navigationssystem, ist ein riesiges Display mit 31,2 cm Diagonale verbaut. Ein zweites Display gleicher Größe ist bei Wahl des Widescreen Cockpits an Bord, das das serienmäßige analoge Tachoinstrument ersetzt. Die beiden direkt nebeneinander liegenden Displays haben somit eine Gesamtbreite von über 60 cm. Das digitale Kombiinstrument sieht beeindruckend aus, bietet im Alltag aber kaum Vorteile. Das Cockpit wirkt auf den ersten Blick dank der reduzierten Anzahl an Tasten übersichtlich, offenbart bei genauerer Betrachtung aber doch einige Schwächen. Sowohl der Dreh-Drück-Steller samt Touchpad als auch einige wichtige Funktionstasten (z. B. Lautstärkeregler) sind nicht ideal auf dem Mittelunnel angeordnet und erfordern vor allem anfänglich häufige Blickabwendungen von der Fahrbahn. Auch die Funktionsweise des Dreh-Drück-Reglers sowie des Touchpads an sich ist teilweise unlogisch und erfordert eine deutliche Eingewöhnung. Zudem sind die Funktionstasten (z. B. Radio, Navigation, Telefon) weit weg vom Drehregler angeordnet. Radiosender können nur über den Drehregler eingestellt werden, es sind keine zusätzlichen Stationstasten vorhanden. Auch praktische und häufig gebrauchte Tasten zum Durchschalten von Radiosendern oder Liedern sucht man vergebens. Neu sind die zusätzlichen berührungsempfindlichen Touch-Flächen im Lenkrad, mit denen durch vertikales und horizontales Wischen die Funktionen im Kombi- und Multimediabildschirm bedient werden. Vorteile gegenüber normalen Lenkradtasten konnten nicht festgestellt werden - im Gegenteil: Durch die fehlende haptische Rückmeldung der Touch-Flächen muss man immer kurz schauen, ob der Wischbefehl auch ausgeführt wurde.



Die hervorragende Verarbeitungsqualität im Innenraum und die hochwertige Materialauswahl sorgen für eine angenehme Atmosphäre. Das Bediensystem per Dreh-Drück-Regler kombiniert mit einem Touchpad kann dagegen nicht vollends überzeugen.

⊕ Die E-Klasse bietet eine ganze Reihe an Systemen, die den Bedienkomfort des Fahrzeugs im täglichen Betrieb erhöhen (z. B. elektrische Sitzeinstellung, Regensensor). Die Bedienstruktur der neuen Command-Generation ist deutlich logischer aufgebaut. Endlich sind alle Einstellungen in einem Menü gebündelt und nicht mehr auf Kombiinstrument und Media-Display verteilt.

⊖ Lediglich der Spurhalte- und der Lenkassistent lassen sich über Tasten links vom Lenkrad bedienen, der Status der restlichen Assistenzsysteme ist nicht ersichtlich. Dadurch kann der Fahrer nicht auf einen Blick sehen, ob auch alle Assistenten aktiviert sind. Die Taste für die elektrische Handbremse ist links unter dem Lenkrad verbaut und so speziell für den Beifahrer sehr schlecht erreichbar.

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig ist das Multimediasystem Audio 20 verbaut, das neben einem Radio auch eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung samt -Audiostreaming, zwei USB-Anschlüsse sowie eine SD-Schnittstelle beinhaltet. Aufgerüstet werden kann dieses durch das Media Interface Kit, das verschiedene Anbindungen zum Abspielen von Multimediadateien externer Geräte erlaubt. Neben einem einfachen SD-Karten-Navigationssystem kann auch das Command Online-Festplattenavigationssystem geordert werden. Das System ist zwar sehr teuer, bietet aber einen enormen Funktionsumfang. Es wartet u.a. mit Car-to-X-Kommunikation auf, auch wenn der Mehrwert sich noch in Grenzen hält: Im Moment kann nur die E-Klasse auf eine Informationsdatenbank zugreifen, die von den Autos automatisch gefüttert wird. Nicht nur Unfälle werden hier gemeldet, auch beispielsweise vom ESP entschärfte Glatteisituationen oder Ähnliches sollen dort hinterlegt werden. Andere Hersteller und Fahrzeugmodelle werden in Zukunft ebenfalls an diesem Projekt teilnehmen und so für

eine Steigerung der Verkehrssicherheit sorgen. Optional sind viele weitere Multimediakomponenten erhältlich: DAB+, TV-Tuner, kabelloses Smartphone-Ladestation samt NFC oder Smartphone-Integration via Apple CarPlay oder Android Auto. Mittels Kommunikationsdienst Mercedes-me lassen sich verschiedene Dienste für das Smartphone buchen, die eine Verbindung/Steuerung des Fahrzeugs ermöglichen. Lautsprechersysteme sind in unterschiedlichen Varianten lieferbar: Serienmäßig findet man sieben Lautsprecher an Bord - für den normalen Gebrauch völlig ausreichend. Wer es auch mal lauter und vor allem mit besserem Klang mag, kann das Burmester-Surround-Soundsystem mit 13 Lautsprechern oder gar das Burmester High-End-Soundsystem mit 23 Lautsprechern und 1.450 Watt Leistung ordern.

⊖ Ein CD-Laufwerk ist für die E-Klasse selbst gegen Aufpreis nicht erhältlich, es gibt optional lediglich eine Vorrüstung.

1,8 Raumangebot vorn

Das Raumangebot ist insgesamt tadellos, auch wenn das hoch aufbauende Armaturenbrett und die wuchtige Mittelkonsole das Raumgefühl etwas beeinträchtigen.

⊕ Personen bis zwei Meter Körpergröße finden problemlos genügend Bein- und Kopffreiheit vor.

2,7 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze auf eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht die Beinfreiheit im Fond für immerhin zwei Meter große Personen. Die Kopffreiheit ist allerdings knapper bemessen, hier wird es bereits für rund 1,85 m große Insassen knapp. Zwei Personen finden bequem Platz, für drei Erwachsene wird es aber schon eng.

2,9 Innenraum-Variabilität

Die allgemeine Variabilität des Innenraums ist Limousinen-typisch deutlich eingeschränkt. Selbst eine klappbare Rücksitzlehne kostet Aufpreis.

⊕ Ablagen gibt es mehr als genügend. Allerdings nur, wenn man das optionale Ablagen-Paket ordert. Dieses beinhaltet



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

Becherhalter vorn, Flaschenhalter in den Türfächern und Lehnentaschen an der Rückseite der Vordersitze.

1,7 KOMFORT

1,8 Federung

Für den E 300 e ist neben dem serienmäßigen Standard- lediglich das Luftfederfahrwerk Air Body Control erhältlich. Dieses im Testwagen verbaute System regelt die Dämpfung automatisch und adaptiv innerhalb der drei wählbaren Stufen.

⊕ Dank der guten Spreizung der Kennlinien spürt man einen deutlichen Unterschied im Ansprechverhalten, je nachdem welche der Stufen Comfort, Sport oder Sport+ man wählt. Bei sportlicher Fahrweise wirkt das Fahrzeug im Modus Sport+ merklich agiler. Im Standard-Modus (Comfort) bietet das

Fahrwerk einen guten Federungskomfort, die Aufbaubeschleunigungen bei schneller Fahrt sind gering - auch lange Autobahnetappen lassen sich damit stressfrei bewältigen. Allerdings wirkt das Luftfederfahrwerk im Plugin-Hybriden nicht ganz so souverän wie in den Standardmodellen. Landstraßen in schlechterem Zustand nimmt die E-Klasse gelassen, lediglich kurze harte Schläge wie von Gullideckeln oder größeren Fugen in der Stadt dringen spürbar zu den Insassen durch.

1,8 Sitze

Auf der Rücksitzbank ist man gut untergebracht, auch wenn der Sitzkomfort nicht mit dem in der ersten Reihe mithalten kann. Die Lehne ist ordentlich konturiert, die Bank bietet ausreichend Oberschenkelauflege. Der Mittelsitz taugt hingegen nur für kurze Strecken - er ist hart gepolstert und unbequem.

⊕ Die Standardsitze lassen sich elektrisch in der Höhe und Lehnenneigung einstellen. Das beim E 300 e serienmäßige Sitzkomfort-Paket umfasst eine vierfach einstellbare Lordosenstütze, eine Sitzneigungseinstellung, eine ausziehbare Oberschenkelauflege sowie horizontal

einstellbare Kopfstützen. Gegen deutlich höheren Aufpreis ist das Aktiv-Multikontur-Sitzpaket des Testwagens erhältlich. Hier sind dann vielfach aufblasbare Sitzpolster, eine Massagefunktion und spezielle Komfortkopfstützen verbaut, die auf langen Strecken nochmals deutlich den Sitzkomfort erhöhen. Für den normalen Einsatz bieten aber auch die Standardsitze genügend Komfort. Optional erhält man das Memory-Paket. Neben einer Memory-Funktion für beide Vordersitze ist darin auch eine erweiterte elektrische Sitzverstellung inklusive elektrisch einstellbarer Lenksäule enthalten.

1,8 Innengeräusch

⊕ Optional gibt es für die E-Klasse das im Testwagen verbaute Akustik-Komfort-Paket mit Akustikverglasung vorn und hinten. Weder Wind- noch sonstige Fahrgeräusche dringen sonderlich laut in den Innenraum vor. Bei 130 km/h wurde ein Pegel von lediglich 64,4 dB(A) ermittelt - ein gutes

Ergebnis. Im Elektromodus ist antriebsseitig kaum etwas zu hören. Im Hybridmodus ist der gut gedämmte Benziner akustisch ebenfalls nur dezent zu vernehmen. Erst bei höheren Drehzahlen wird er merklich lauter.

1,5 Klimatisierung

Das Klimatisierungsangebot in der E-Klasse ist aller Ehren wert, auch wenn Mercedes für viele Komponenten Aufpreis verlangt.

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Aktivkohlefilter und Sonnenstand- und Beschlagsensor ist Serie. Erweitern lässt sich das System durch eine Dreizonen-Klimaautomatik. Dann können auch die Insassen hinten die Temperatur separat einstellen, und im Fond gibt es zusätzliche Belüftungsdüsen. Zudem kann die Klimatisierung in drei Stufen eingestellt werden (Focus, Medium, Diffus). Darin enthalten ist auch ein Luftgütesensor mit automatischer Umluftregelung. Das Air-

Balance-Paket beinhaltet eine Beduftung und Ionisierung des Innenraums zur Verbesserung der Luftqualität. Sitzheizung gibt es optional für alle vier äußeren Sitzplätze, die vorderen Sitze lassen sich gegen Aufpreis auch belüften. Das Wärme-Komfort-Paket beinhaltet beheizbare Armauflagen. Rollos für die Heck- und Seitenscheiben verhindern direkte Sonneneinstrahlung im Fond (Aufpreis). Auch bei Mercedes lassen sich die Plugin-Hybride vorklimatisieren. Die Energie dafür bezieht der Wagen aus der Traktionsbatterie. Hängt der E 300 e an der Steckdose, geht das Vorkühlen oder -heizen nicht zu Lasten der Akkukapazität.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ Der E 300 e hat eine Systemleistung von satten 320 PS respektive 235 kW. Dabei kommen 211 PS/155 kW vom Zweiliter-Turbobenziner, 122 PS/90 kW steuert der in die Neungang-Automatik integrierte E-Motor bei. Die Fahrleistungen fallen trotz des immens hohen Fahrzeuggewichts von 2,1 Tonnen sehr gut aus. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt der Plugin-Hybrid lediglich 3,2 s, auch das Anfahrverhalten (gemessen von

15 auf 30 km/h) ist mit 1,0 s hervorragend. Mercedes gibt für den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h einen Sprintwert von 5,7 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 250 km/h. Sorgt der E-Motor für alleinigen Vortrieb, fallen die Fahrleistungen merklich schlechter aus. Für gemütliches Mitschwimmen reichen die 122 PS des E-Motors jedoch aus. Und sogar auf der Autobahn kann die E-Klasse bis rund 130 km/h rein elektrisch fahren.

1,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Für einen Vierzylinder läuft der Motor sehr kultiviert, Vibrationen sind gut entkoppelt, vor allem am Lenkrad ist praktisch nichts zu spüren. Lediglich bei sehr niedrigen Drehzahlen und beim Ausdrehen mangelt es dem Benziner etwas an Manieren. Das leichte Brummen unter 1.500 1/min konnte Mercedes ihm nicht ganz abtrainieren. Der

Turbobenziner zeigt ein gutes Ansprechverhalten und eine gleichmäßige Leistungsentfaltung. Im E-Modus werden Gaspedalbefehle leicht verzögert umgesetzt. Wird der Benziner beim Beschleunigen hinzugeschaltet, dauert es einen kurzen Moment, ehe der gewünschte Vortrieb einsetzt.

1,3 Schaltung/Getriebe

⊕ Die serienmäßige Neungang-Wandlerautomatik überzeugt mit sanften Schaltvorgängen und passenden Schaltpunkten. Möchte man stärker beschleunigen, schaltet das Getriebe spontan auch mehrere Gänge zurück und sorgt damit für flottes Vorankommen. Das Anfahren erfolgt sehr komfortabel, und dank der guten Kriechfunktion gelingt auch langsames Rangieren gut. Serienmäßige Schaltpaddel ermöglichen ein manuelles Schalten, wobei man bei neun

Fahrstufen schnell die Übersicht verlieren kann. Eine Berganfahrhilfe samt Hold-Funktion ist Serie. Dank der neun Fahrstufen ist das Automatikgetriebe nicht nur sehr weit gespreizt, sondern auch eng gestuft und hat damit für jede Geschwindigkeit die passende Übersetzung parat. Die lange Gesamtübersetzung sorgt bei höheren Geschwindigkeiten für ein sehr niedriges Drehzahlniveau (1800 1/min bei Tempo 130).

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität der großen Limousine überzeugt. Der Geradeauslauf ist sehr gut, die Stabilität bei einem plötzlichen Lenkimpuls einwandfrei, und auch bei einem kritischen Fahrmanöver verhält sich das Fahrzeug sicher. Den ADAC Ausweichtest meistert die E-Klasse problemlos, allerdings

schlägt sich das immens hohe Fahrzeuggewicht in einem vergleichsweise trägen Handling nieder. Bei hohen Geschwindigkeiten zeigt das Fahrzeug eine gute Richtungsstabilität und lässt sich stressfrei bewegen.

2,1 Lenkung

⊕ Die bei größeren Lenkwinkeln recht direkt ausgelegte elektromechanische Lenkung gibt eine überzeugende Vorstellung ab. Das Lenkgefühl ist vor allem bei größeren Lenkwinkeln gut, der Fahrer erhält eine gute Rückmeldung. Die Zielgenauigkeit geht ebenso in Ordnung wie die

Zentrierung, auch wenn man sich um die Mittellage noch etwas mehr Rückmeldung wünschen würde.

2,1 Bremse

Die Bremsanlage lässt sich, wie bei Hybridfahrzeugen oftmals zu beobachten, nicht sonderlich gut dosieren. Bei leichter Verzögerung wird allein über den E-Motor gebremst, erst bei stärkerer Verzögerung wird auch die mechanische Bremse aktiviert.

⊕ Der Testwagen ist mit der aufpreispflichtigen größeren Bremsanlage an der Vorderachse ausgestattet, die Bestandteil des AMG Line Exterior-Pakets ist. Die Bremse liefert eine überzeugende Vorstellung ab. In Kombination mit den verbauten 18-Zoll-Mischbereifung steht der Plugin-Hybrid aus 100 km/h bereits nach 33,8 m.

1,3 SICHERHEIT



Notfallassistent

Fährt man mit aktiviertem Drive Pilot und eine Fahrerreaktion bleibt aus (z.B. aufgrund eines medizinischen Notfalls), wird das Fahrzeug automatisch bis zum Stillstand abgebremst und der nachfolgende Verkehr gewarnt.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist sehr umfangreich, allerdings sind viele Sicherheitssysteme nur gegen Aufpreis zu haben. Serienmäßig findet man einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet bereits ein Notbremssystem und erkennt sogar Fußgänger. Wählt man das Fahrerassistenz-Paket, wird das System um einen Kreuzungsassistenten erweitert. Dann findet man auch den Drive Pilot an Bord. Dieser ermöglicht teilautonomes Fahren auf der Autobahn. Der aktive Spurwechselassistent führt selbsttätig einen Spurwechsel auf der Autobahn durch, wenn der Fahrer den Blinker betätigt und es die Verkehrssituation zulässt. Der Ausweichassistent unterstützt in einer kritischen Situation den Fahrer bei einem Ausweichvorgang. Das optionale Head-Up-Display projiziert die Geschwindigkeit und je nach Einstellung noch weitere Informationen auf die Frontscheibe und sorgt so für wesentlich weniger Blickabwendung beim Fahren. Das Fahrerassistenz-Paket ist eine sinnvolle Investition: Es erhöht die Verkehrssicherheit deutlich und sorgt zudem durch den Drive Pilot für noch entspannteres Fahren. Als autonomen Autopiloten darf man das System jedoch nicht sehen, der Fahrer muss stets die Hände am Lenkrad behalten und hat selbstverständlich die Verantwortung für das Fahrzeug.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

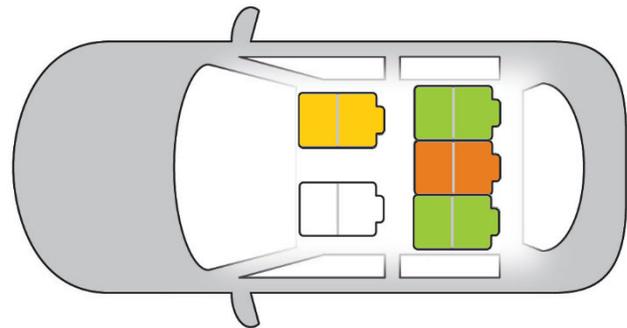
1,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Die Mercedes E-Klasse erreicht beim ADAC Crashtest gemäß Euro NCAP 95 Prozent der möglichen Punkte für die Insassensicherheit (Stand: 12/2018). Neben den üblichen Schutzmaßnahmen mit sechs Airbags sowie Gurtstraffern und -kraftbegrenzern auf allen äußeren Sitzplätzen sind gegen Aufpreis Seitenairbags hinten erhältlich. Wählt man das Fondssicherheitspaket, sind zudem Gurtairbags auf den äußeren Rücksitzen verbaut. Eine gute Schutzwirkung haben die Kopfstützen. Sowohl vorn als auch hinten reichen sie in der Höhe auch für große Personen. Neben den von anderen Mercedes-Modellen bekannten Pre-Safe-Maßnahmen wie reversiblen Gurtstraffern und Schließen der Fenster vor einem Crash gibt es die Funktionen Pre-Safe Plus, Pre-Safe Impuls Seite und Pre-Safe Sound. Pre-Safe Sound gibt über die Soundanlage bei einem drohenden Aufprall ein Rauschsignal aus, um das Innenohr auf das Unfallgeräusch vorzubereiten und die Belastung zu reduzieren. Pre-Safe Plus und Pre-Safe Impuls Seite ist im Fahrerassistenzpaket Plus enthalten. Ein zusätzlicher kleiner Airbag in der Seitenwanne der Vordersitze wird bei einem Seitencrash gezündet und drückt den Körper in Richtung Fahrzeugmitte. Somit werden der Abstand zur Tür

vergrößert und das Verletzungsrisiko gesenkt. Pre-Safe Plus enthält eine Heckaufprallabschwächung. Der nachfolgende Verkehr wird durch Blinkzeichen gewarnt und im Falle eines Heckaufpralls wird die Bremse aktiviert, was die Insassenbelastung reduziert.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,3 Kindersicherheit

Der Beifahrersitz und die äußeren Rücksitze eignen sich zur Verwendung von Kindersitzen. Im Beifahrersitz verbaut Mercedes eine Sitzerkennungsmatte, die für eine automatische Deaktivierung der Airbags beim Verbau von Kindersitzen sorgt. Mit dem Gurt lässt sich auf dem Beifahrersitz problemlos ein Kindersitz montieren, es fehlen aber Isofix- und Ankerhaken. Hohe Kindersitze sind nicht ideal zu befestigen, da sie an der nicht ausbaubaren Kopfstütze anstoßen.

⊕ Die äußeren Rücksitze sind gut für Kindersitze aller Art geeignet. Da die Geometrie der Anlenkpunkte aber nicht ideal ausfällt, ist zum Befestigen von Sitzen mit den Gurten ein leicht erhöhter Kraftaufwand erforderlich. Bei den ADAC Crashtests gemäß Euro NCAP erhält die E-Klasse für die Kindersicherheit gute 90 Prozent der möglichen Punkte.

⊖ Der Mittelsitz ist zwar prinzipiell für Kindersitze freigegeben, aufgrund der ungünstigen Sitzform lassen sich aber kaum Kindersitze befestigen.

2,4 Fußgängerschutz

Die E-Klasse hat eine nachgiebig gestaltete Frontpartie mit aktiver Motorhaube, die bei einem Aufprall um bis zu 80 Millimeter angehoben wird und somit den Abstand zu harten Motorbauteilen vergrößert. Der Fußgängerschutz fällt damit zufriedenstellend aus. Beim ADAC Crashtest gemäß Euro NCAP erhält das Fahrzeug 77 Prozent der möglichen Punkte.

⊕ Damit es erst gar nicht zum Unfall kommt, ist die E-Klasse serienmäßig mit einem vorausschauenden Fußgänger-Notbremsassistenten ausgestattet, der bis 50 km/h Unfälle sogar komplett vermeiden kann.

3,3 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO₂

Wie bei vielen Plugin-Hybriden ist es auch beim Mercedes E 300 e - unter Umweltgesichtspunkten macht die aufwendige Antriebstechnik nur unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn. Wann immer möglich sollte die Batterie geladen werden, damit man möglichst viel elektrisch unterwegs sein kann. Von Nachteil ist, dass man immer zwei Antriebstechniken mit-schleppt, was sich in einem sehr hohen Fahrzeugleergewicht von mehr als 2,1 Tonnen niederschlägt - etwa 300 kg mehr als die ohnehin schon nicht leichte Dieselvariante (E 220 d). Was der Diesel nicht bieten kann, ist die Möglichkeit, eine gewisse Strecke rein elektrisch und damit lokal emissionsfrei zurück-zulegen.

Startet man mit vollgeladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 44 km Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Mercedes gibt als Reichweite maximal 50 km an, was bei sehr verhaltener Fahrweise und vor allem innerorts durchaus möglich ist. Der reine Stromverbrauch liegt bei 25,7 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für einen Plugin-Hybrid recht gut, für ein reines Elektroauto wäre das ein recht hoher Wert. Fährt man dann weiter im Hybridmodus, ergibt sich ein Benzinverbrauch von durchschnittlich 8,0 l/100 km - innerorts von 8,5 l/100 km, auf der Landstraße von 6,9 l/100 km und auf der Autobahn von 9,2 l/100 km. Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybridstrecke, dann verbraucht der Mercedes E 300 e auf 100 km 10,7 kWh Strom und 4,7 l Super. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 188 g pro km, unter Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes von 548 g/kWh in Deutschland (2018 vom UBA veröffentlichter Wert). Im ADAC Ecotest gibt es dafür 21 von maximal 60 möglichen Punkten. Der serienmäßige Eco-Assistent bezieht den Streckenverlauf,

2,6 Schadstoffe

Der Benziner besitzt einen Partikelfilter. Damit sinkt zwar der Partikelaustritt, an die einwandfreien Werte beispielsweise der Dieselvariante kommt er aber nicht heran. Hinzu kommen hohe CO-Werte im Abgas, sobald der Benziner stark gefordert wird. So verliert die E-Klasse Plugin-Hybrid im Schadstoffkapitel etliche Punkte. Da auch die Schadstoffwerte bei der

3,8 AUTOKOSTEN

3,8 Monatliche Gesamtkosten

Mit einem Grundpreis von 55.960 Euro ist der Mercedes E 300 e bei genauerer Betrachtung preislich durchaus attraktiv. Er ist damit rund 3.000 Euro günstiger als der Benziner E 350, der mit

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	8,5	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	9,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	4,7	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Geschwindigkeitsbegrenzungen und den Abstand zu voraus-fahrenden Fahrzeugen in die Regelung des Schubbetriebs ein. In Abhängigkeit vom Ladezustand der Batterie und der Verkehrssituation wird dabei ermittelt, ob das Fahrzeug beim Loslassen der Pedale idealerweise mit möglichst geringen Fahrwiderständen weiterrollen („Segeln“) oder ob das Fahrzeug verzögert werden sollte und damit die Batterie geladen werden kann (Rekuperation). Dafür verfügt der Plug-in-Hybrid beispielsweise über ein haptisches Fahrpedal, das dem Fahrer durch einen variablen Druckpunkt die maximal verfügbare elektrische Leistung signalisiert oder durch einen spürbaren Gegendruck eine Empfehlung zum Lösen des Fahrpedals gibt.

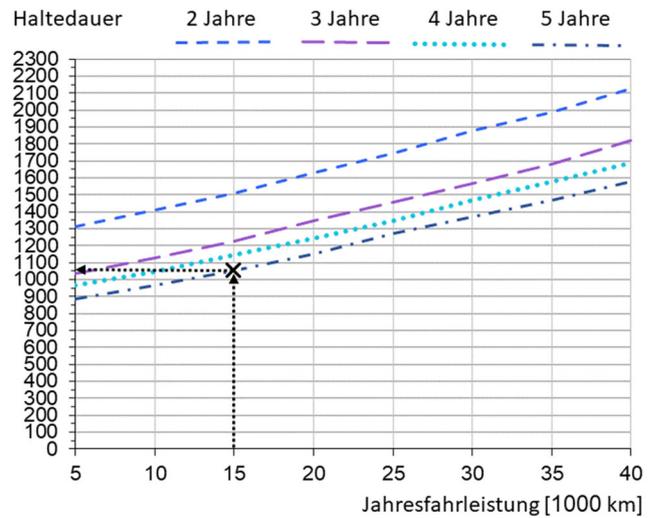
Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch zusätzlich Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. So erhält der Mercedes E 300 e mit den zwei Antriebsherzen nur 34 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt er damit bei 55 Zählern, die für drei von fünf Sternen im Ecotest genügen.

313 PS in einer Leistungsklasse mit dem E 300 e spielt. Die derzeitige Förderung seitens des Bundes und der Hersteller von 3.000 für Plugin-Hybride ist dabei noch gar nicht einkalkuliert.

Die monatlichen Gesamtkosten des Mercedes E 300 e fallen insgesamt noch zufriedenstellend aus. Vielfahrer erfreuen sich an den geringen Betriebskosten. Die Wartungsintervalle gehen in Ordnung - alle 25.000 km oder 12 Monate muss das Fahrzeug zum Service in die Werkstatt. Mercedes gibt eine zweijährige Fahrzeuggarantie, sechs Jahre bzw. 100.000 km auf die Hochvolt-Batterie sowie Hybridkomponenten. Eine Lackgarantie besteht nicht, dafür aber eine 30-jährige Garantie gegen Durchrostung.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1054 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN (BENZINER)

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	E 200 4MATIC 9G- TRONIC	E 350 9G-TRONIC	E 300 e 9G-TRONIC	E 450 4MATIC 9G-TRONIC	E 53 AMG 4MATIC+ SPEEDSHIFT TCT 9G	E 63 AMG 4MATIC+ SPEEDSHIFT MCT 9G	E 63 AMG S 4MATIC+ SPEEDSHIFT MCT 9G
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1991	4/1991	4/1991	6/2996	6/2999	8/3982	8/3982
Leistung [kW (PS)]	155 (211)	230 (313)	235 (320)	270 (367)	336 (457)	420 (571)	450 (612)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	320/1650	400/3000	700/n.b.	500/1800	520/1800	750/2250	850/2500
0-100 km/h [s]	7,6	5,9	5,7	5,6	4,5	3,5	3,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	232	250	250	250	250	250	300
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,6 S	7,6 S	1,5 S	8,9 S	9,2 S	11,9 SP	12,0 SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller	172	173	35	202	208	270	271
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/25/21	18/25/23	15/25/21	19/25/24	18/27/28	19/30/29	19/30/29
Steuer pro Jahr [Euro]	194	196	40	274	286	430	432
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1085	1152	1048	1292	1560	1993	2111
Preis [Euro]	49.653	58.608	55.960	64.391	81.093	110.854	123.171

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Hybridantrieb (PlugIn-Hybrid (Otto/Elektro)), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.991 cm ³
Leistung	235 kW/320 PS
Maximales Drehmoment	700 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,7 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	1,7/1,5 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	38/35 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b. m ² /0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.923/1.852/1.468 mm
Leergewicht/Zuladung	1.985/640 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	370/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.100 kg
Stützlast/Dachlast	84/100 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Deutschland, Sindelfingen

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,8 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R18 100Y
Reifenmarke Testwagen	Dunlop Sport Maxx RT 2
Wendekreis links/rechts	11,6/11,8 m
Ecotest-Verbrauch	4,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,5/6,9/9,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	109 g/km (WTW* 188 g/km)
Reichweite	670 km
Innengeräusch 130 km/h	64,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.070 mm
Leergewicht/Zuladung	2.120/505 kg
Kofferraum normal/geklappt	365/710 l

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

Betriebskosten	129 Euro	Werkstattkosten	134 Euro
Fixkosten	121 Euro	Wertverlust	670 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1054 Euro		
Steuer pro Jahr	40 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/25/21		
Basispreis E 300 e 9G-TRONIC	55.960 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.07.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	101.614 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	12.260 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	2.261 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.458 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	1.258 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.071 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	869 Euro° (Paket)
Parkenassistent	869 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	476 Euro/1.773 Euro° (Paket)
Head-Up-Display	1.178 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	3.154 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	833 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/452 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	928 Euro° (Paket)
Spurwechselsassistent	536 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/393 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.012 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	655 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	428 Euro°/428 Euro
Lenkradheizung	309 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	518 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.142 Euro°
Metalllackierung	1.035 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	2.106 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

3,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Motor/Antrieb	1,3
Verarbeitung	1,4	Fahrleistungen	1,1
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,7
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	1,3
Ein-/Ausstieg	3,0	Fahreigenschaften	1,9
Kofferraum-Volumen	3,0	Fahrstabilität	1,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,0	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,4	Bremse	2,1
Innenraum	2,2	Sicherheit	1,3
Bedienung	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,8
Multimedia/Konnektivität	2,0	Passive Sicherheit - Insassen	1,0
Raumangebot vorn	1,8	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	2,7	Fußgängerschutz	2,4
Innenraum-Variabilität	2,9	Umwelt/Ecotest	3,3
Komfort	1,7	Verbrauch/CO ₂	3,9
Federung	1,8	Schadstoffe	2,6
Sitze	1,8		
Innengeräusch	1,8		
Klimatisierung	1,5		

Stand: November 2019

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner