



## Mercedes-Benz E 200 AMG Line Premium Plus 9G-TRONIC

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse  
(167 kW/227 PS)

Die E-Klasse ist für viele das Kernmodell der Stuttgarter, verkörpert es doch wie kaum eine andere Baureihe die Mercedes-Kernkompetenzen. Sie steht für Komfort, Solidität und Sicherheit. Ob auch die neue Generation, die das Kürzel W 214 trägt, die großen Fußstapfen des Vorgängers ausfüllen kann, klärt der ADAC Autotest des Einstiegsbenziner E 200. Der mildhybridisierte Turbobenziner entwickelt eine Systemleistung von 227 PS und zeigt sich im ADAC Ecotest bemerkenswert sparsam. Er begnügt sich mit lediglich 6,5 l/100 km, was für eine 1,9 t schwere Limousine der oberen Mittelklasse mehr als beachtlich ist. Gleichzeitig sind die Fahrleistungen vollkommen ausreichend - 7,5 s aus dem Stand auf 100 km/h und 240 km/h Spitze dürften den allermeisten Kunden genügen. Getrübt wird der Antriebskomfort durch das ungewohnt kernige Arbeitsgeräusch des Direkteinspritzers, das beim ersten Hinhören einen Diesel unter Motorhaube vermuten lässt. Zu den großen Stärken zählen neben dem bekannt guten Fahrkomfort auch die hervorragende Fahrdynamik des Hecktrieblers, woran allerdings auch die Fahrwerksoptionen (u. a. Luftfederung und Allradlenkung) einen nicht unwesentlichen Teil dazu beitragen. Für Verdross sorgen allerdings die unsäglichen Touchflächen an Lenkrad und Mittelkonsole, die häufige Bedienfehler zur Folge haben. Auch die bündigen und nur bei Bedarf elektrisch ausfahrenden Türgriffe nerven im Alltag - immer wieder tun sie dies nämlich nicht. Weiterer Kritikpunkt ist die Verarbeitung, die zwar insgesamt ein hohes Niveau erreicht, in einigen Details aber doch enttäuscht und nicht dem Testwagenpreis von über 100.000 Euro entspricht. Zumindest in diesem Punkt kann die insgesamt sehr gelungene, aber auch sehr teure Neuauflage nicht ganz in die Fußstapfen des Vorgängers treten. **Konkurrenten:** u. a. Audi A6 Avant, BMW 5er Touring, Skoda Superb Combi, Volvo V90, VW Passat Variant.

- ⊕ sichere und agile Fahreigenschaften, hoher Fahrkomfort, effizienter und schadstoffarmer Benzinmotor, umfangreiche Serienausstattung, hohes Sicherheitsniveau
- ⊖ dieselähnliches Motorgeräusch, unpräzise Touchbedienflächen, unpraktische Türgriffe, viele Assistenten nur gegen Aufpreis, sehr teuer

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN 5,4

### Zielgruppencheck

	Familie	3,1
	Stadtverkehr	4,1
	Senioren	3,9
	Langstrecke	1,8
	Transport	3,1
	Fahrspaß	2,2
	Preis/Leistung	3,7

Ecotest ★★★★★☆

## 2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,9 Verarbeitung

⊕ Die neue Mercedes E-Klasse ist gut verarbeitet, die Karosserie ist passgenau gefertigt und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Leidglich die teils schlampig aufgetragenen Dichtnähte besonders an den Türen und dem Kofferraum sind alles andere als Premium-like. Der Unterboden ist weitgehend verkleidet und lediglich in der Mitte sowie im Heckbereich offen. Das Interieur wirkt sehr nobel, die verwendeten Materialien fühlen sich wertig an. Allerdings gibt es bei genauerem Hinsehen einige Stellen, die weder zum Mercedes-Slogan "Das Beste oder nichts" noch zum Preisniveau der E-Klasse passen. Das Interieur macht zwar aufgrund des großflächigen Einsatzes von Leder an Türen und Armaturenbrett insgesamt einen edlen Eindruck, Nachlässig-

keiten wie die Sonnenblenden aus simplem Kunststoff - beim Smart #1 sind diese mit Stoff überzogen - trüben den Qualitätseindruck aber doch nachdrücklich. Gleiches gilt für die fragil wirkenden Lenkstockhebel, den auf der Innenseite unverkleideten Handschuhfachdeckel, den nachgiebigen Türgriff in der Türverkleidung oder die scharfen Grate am Ausschnitt auf der Mittelkonsole.

Und weshalb der Kofferraumboden im Bereich der Lehnen aus kratzempfindlichem Kunststoff bestehen muss, bleibt das Geheimnis der Stuttgarter. Wie bei S- und C-Klasse müssen wir auch bei der E-Klasse konstatieren, dass die Verarbeitungsqualität im Vergleich zum Vorgängermodell nachgelassen hat.

### 2,9 Alltagstauglichkeit

Gut sind die Transporteigenschaften der Limousine. Die erlaubte Dachlast fällt mit 100 kg hoch aus und auch die zulässige Anhängelast von bis zu 2.100 kg kann sich sehen lassen. Die Stützlast von 84 kg steht schweren Anhängern oder einem großen Fahrradträger nicht im Wege. Auch die erlaubte Zuladung des Testwagens von stattlichen 573 kg dürfte in den allermeisten Fällen ausreichen.

Dank der optionalen Hinterachslenkung beträgt der Wendekreis lediglich 10,8 m - ein guter Wert für eine knapp fünf Meter lange Limousine.

⊕ Mit dem 66-l-Tank kommt der E 200 auf Basis des Verbrauchs im ADAC Ecotest rund 1.015 km weit. Positiv:

Anders als beim Vorgängermodell statten die Stuttgarter die neue E-Klasse ab Werk mit dem größeren Tank aus. Die kleinere 50-l-Ausführung bleibt den Plug-in-Hybriden vorbehalten.

⊖ Durch die Fahrzeuglänge von 4,95 m und die breite Karosserie (2,08 m inkl. Außenspiegel) ist die E-Klasse für den Stadtverkehr eher ungeeignet - die Parkplatzsuche wird da schnell zum Geduldspiel.

Im Falle eines Reifenschadens muss man sich mit dem serienmäßigen Reifenpannenset behelfen, das sich rasch als unwirksam herausstellen kann. Reifen mit Notlaufeigenschaften, ein Not- oder gar Ersatz sind nicht nicht zu haben.

### 2,7 Licht und Sicht

Die Karosserieenden lassen sich nur mäßig abschätzen, sie entziehen sich den Blicken des Fahrers. Wer die Ausstattungsvariante Exclusive wählt, bekommt den Mercedes-Stern auf der Motorhaube, der als "Peilstab" dient. Immerhin statten die Stuttgarter die E-Klasse mit zahlreichen Parkhelfern serienmäßig aus. Parksensoren rundum, Rückfahrkamera sowie ein Parkassistent sind stets an Bord, ein 360-Grad-Kamerasystem ist bei der getesteten Ausstattungsvariante ebenfalls dabei. Zudem findet man in der Preisliste die aufpreispflichtige Remote-Parkfunktionen. Damit lässt sich die E-Klasse auch per Smartphone ein- und ausparken - praktisch etwa bei engen Parkplätzen.

⊕ Mercedes stattet die E-Klasse serienmäßig mit LED-Scheinwerfern samt statischem Fernlichtassistenten aus. In der getesteten Ausführung ist das "Digital Light" an Bord, das neben Abbiege- und Kurvenlicht auch einen dynamischen



Die breiten Dachsäulen, die hoch angesetzte, schmale Heckscheibe und die nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

Fernlichtassistenten umfasst. Zudem kann das System Symbole wie beispielsweise einen Bagger auf die Fahrbahn projizieren, um den Fahrer etwa auf eine Baustelle hinzuweisen. Das LED-System gehört zum besten, was man derzeit für sein Geld bekommt. Es sorgt für eine sehr helle und homogene Fahrbahnausleuchtung. Das Auf- und Abblenden der Fernlichtfunktion, das Zu- und Abschalten der diversen Lichtfunktionen geschieht sehr geschmeidig und für den Fahrer beinahe unmerklich. Einziger Malus ist die fehlende Scheinwerferreinigungsanlage, die weder für Geld noch gute Worte zu haben ist.

Innen- und der linke Außenspiegel blenden ab Werk automatisch ab, beide Außenspiegel sind zudem asphärisch gestaltet. Der Beifahrerspiegel blendet auch gegen Aufpreis nicht ab.

⊖ Das Ergebnis der Rundumsichtmessung fällt wegen der allgemein recht breiten Dachsäulen und der nicht versenkbaren Fondkopfstützen nur mäßig aus.

### 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 sehr niedrige Sitzanordnung (33 cm über dem Boden in niedrigster Position) sowohl vorn als auch im Fond nicht ideal. Insgesamt fällt das Ein- und Aussteigen dennoch nicht sonderlich schwer, zudem finden sich am Dachhimmel vier Haltegriffe. Für die Türen gibt es optional eine Softclose-Funktion. Damit müssen sie beim Schließen nur angelegt werden, um dann fast geräuschlos zugezogen zu werden.

### 2,2 Kofferraum-Volumen

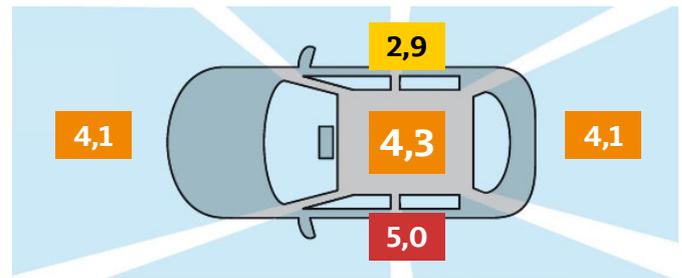
⊕ Die E-Klasse bietet bei aufgestellten Rücksitzlehnen 465 l Kofferraumvolumen – alternativ passen sieben Getränkeboxen hinein. Klappt man die Lehnen um und belädt den Gepäckraum bis zur Fensterunterkante (was aus Sicherheitsgründen empfohlen wird), stehen 925 l Ladevolumen zur Verfügung. Unterhalb des Ladebodens findet sich ein kleines Staufach, das rund 45 l fasst.

### 2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die elektrische Heckklappenbetätigung samt berührungsloser Aktivierung ist bei alle E-Klassen serienmäßig an Bord. Sperrige Gegenstände lassen sich im Gepäckabteil der E-Klasse nicht transportieren, da die Kofferraumöffnung, wie bei Stufenhecklimousine typisch, vergleichsweise klein ausfällt.

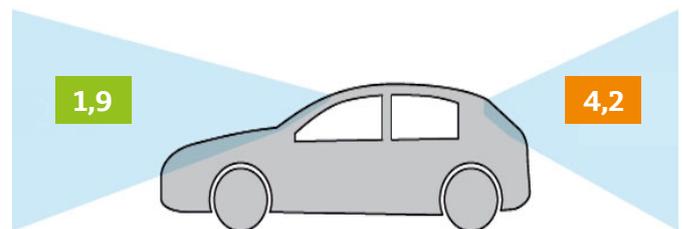
### Rundumsicht

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.



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



Mit 465 l Kofferraumvolumen bietet der E 200 noch mehr Platz für das Gepäck als der schon nicht kleine Kofferraum des Vorgängermodells (430 l).

Der Gepäckraum wird von einer LED ausreichend ausgeleuchtet.

⊖ Klappt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich keine ebene Ladefläche. Eine kleine Stufe sowie die ansteigenden Lehnen erschweren das Durchladen.

## 2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich serienmäßig dreigeteilt umklappen - beim Vorgängermodell kostete dieses praktische Feature noch Aufpreis. Die Handhabung gestaltet sich einfach und recht leichtgängig. Die elektrische Entriegelung erfolgt ausschließlich vom Kofferraum aus, anschließend fallen die Lehnen anschließend automatisch um. Das Aufrichten erfordert allerdings vergleichsweise viel Kraft.

Im Kofferraum findet man als Verstau- und Fixiermöglichkeiten ein Staufach samt Netz auf der linken Seite, zwei praktische Taschenhaken sowie zusätzlichen Stauraum (ca. 45 l) unter dem Ladeboden vor.

## 2,4 INNENRAUM

### 2,9 Bedienung

⊕ Das Cockpit-Layout bei Mercedes mit dem relativ niedrig angeordneten Mitteldisplay, das dadurch gut zu erreichen ist, finden wir inzwischen bereits in zahlreichen anderen Mercedes-Modellen. Prinzipiell passt die Platzierung, jedoch ergibt ein Videobild der Sicht nach vorn mit den Augmented Reality Einblendungen dort "unten" nicht so recht Sinn. Der Blick nach unten führt zu einer stärkeren Ablenkung vom Verkehrsgeschehen - das Zentralsdisplay behält man anders als bei höher platzierten Displays nicht peripher im Blick. Das Hochkant-Display in der Mitte misst 14,4 Zoll und gefällt mit seiner hohen Auflösung, schnellen Reaktionen, flüssigen Animationen und den in den meisten Fällen ausreichend großen Touchflächen. Die Klimabedienung wird im unteren Bildschirmbereich fix angezeigt, ist in der Handhabung aber dennoch deutlich umständlicher als eine separate Klimabedieneinheit. So muss für die Temperatureinstellung zuerst die aktuelle Ziffer berührt werden, ehe sich die Temperatur anschließend per Plus- und Minussymbol anpassen lässt. Da es keine gesonderten Tasten oder Touchflächen für Hauptfunktionen wie Navigation oder Telefonie gibt, muss man sich etwa von der Radioansicht zur Zieleingabe erst über das Hauptmenü hangeln. Spätestens dann merkt man, dass ein paar hochwertig klickende Tasten unterhalb des Bildschirms, wie sie das Vorgängermodell noch zu bieten hatte, eine sinnvolle Investition gewesen wären. Immerhin zeigt das System in der häufig genutzten Kartenansicht die meist verwendeten Funktionen auf der obersten Benutzerebene



Aufgrund der kleinen Laderaumöffnung lassen sich sperrige Gegenstände nicht transportieren.

automatisch an (Zero Layer), so dass sich die Funktionen schnell aufrufen lassen. Die Sprachsteuerung funktioniert aber erstklassig, erstmalig lässt sich diese auch ohne Verwendung eines Initialwortes ("Hey Mercedes") nutzen.

Die Instrumente sind immer als Display ausgeführt, es ist mit 12,3 Zoll angenehm groß und löst hoch auf. Alle Anzeigen sind flüssig animiert, das Display lässt sich tagsüber wie nachts sehr gut ablesen. Hat man sich mit den Eingabemethoden und den Menüstrukturen angefreundet, kann man mit der Bedienung



Die Mercedes E-Klasse überzeugt mit einer hohen Verarbeitungsqualität, die Materialanmutung kann die hohe Preisgestaltung aber nicht überall rechtfertigen. Die Bedienung ist auch aufgrund des hohen Funktionsumfangs leider nicht immer intuitiv. Besonders das mit Touchflächen überfrachtete Lenkrad erntet Kritik.

im Allgemeinen wie im Speziellen gut zurecht kommen. Der Funktionsumfang ist gewaltig, es gibt aber auch viele Automatikfunktionen, die gut abgestimmt sind und denen man guten Gewissens die Steuerung überlassen kann.

⊖ Deutliche Kritik muss sich Mercedes für die Touchflächen am Lenkrad gefallen lassen - diese unpraktischen bis frustrierenden Bedienelemente passen so gar nicht in ein sonst durchdachtes und mit viel Erfahrung entwickeltes Auto. Fehlbedienungen sind an der Tagesordnung und selbst nach langer Eingewöhnung kaum zu vermeiden. Die kleine Touchleiste für die Lautstärkenregelung unterhalb des Mittelbildschirms ist nicht viel besser, hier wie dort kann man keine präzise Einstellung vornehmen. Auf der Wunschliste steht ganz oben die kleine Lautstärkenwalze aus früheren Modellen. Deutliche Kritik muss sich auch die Spiegelseinstellung in der Fahrertür gefallen lassen: Sie besteht jetzt praktisch aus einer "Platte", welche man an der richtigen Stelle berühren muss, wenn man sie drückt, damit das Spiegelglas

sich in die gewünschte Position bewegt. Dafür ist oft genug genaues Hinsehen erforderlich, was den Blick von der Straße lenkt und damit zu Lasten der Sicherheit geht.

Die Taste für die elektrische Handbremse ist links unter dem Lenkrad verbaut und so speziell für den Beifahrer sehr schlecht erreichbar. Die induktive Ladeschale für das Smartphone ist vergleichsweise klein und schlecht zugänglich. Die Drehradchen für die Justierung der Luftmenge sind unbeleuchtet - das ist nicht Oberklasse-like. Es gibt weder eine separate Taste noch zumindest eine Touchfläche im Klimamenu für die Lenkradheizung. Somit bleibt einzig die Sprachbedienung, um diese unabhängig von der Sitzheizung ein- und auszuschalten. Die versenkten und automatisch ausfahrenden Türgriffe sind ein stetiges Ärgernis: Nicht nur, dass der Öffnungsmechanismus teils widerspenstig ist und hakt. Es gibt auch viele Situationen im Alltag, in denen die Türgriffe nicht selbsttätig ausfahren und man diese erst durch beherztes Drücken auf den Türgriff dazu "überreden" muss.

## 1,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die E-Klasse ist serienmäßig mit einem Audiosystem samt neun Lautsprechern, FM-/Digitalradio, Bluetooth-Freisprecheinrichtung samt -Audiostreaming sowie Apple CarPlay und Android Auto (kabellos) ausgestattet. Als AMG Line Premium Plus ist sogar das sehr gut klingende Burmester-Surround-Soundsystem mit 21 Lautsprechern, Dolby Atmos und 4D-Sound - dabei werden tiefe Töne in die vorderen Sitzschalen geleitet und sind dadurch spürbar - an Bord. Ein Festplatten-Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen gehört ebenso zum Serienumfang wie Online-Dienste und Remote-

Funktionen via Smartphone. Geladen werden Smartphones oder Tablets entweder über eine der bis zu sechs USB-C-Anschlüsse (vier vorn, zwei hinten) oder die induktive Ladeschale. Ordert man das Beifahrer-Display, kann der Beifahrer beispielsweise auch Videos anschauen. Eine Sichtschutzfunktion sorgt dafür, dass die dargestellten Inhalte für den Fahrer nicht zu sehen sind.

⊖ Ein CD-Laufwerk ist für die E-Klasse selbst gegen Aufpreis nicht erhältlich.

## 1,7 Raumangebot vorn

⊕ Personen bis zwei Meter Körpergröße finden problemlos genügend Bein- und Kopffreiheit vor. Sitzriesen sollten aber eher zu einem Modell ohne Glasschiebedach greifen, das etwas zu Lasten der Kopffreiheit geht. Das Raumgefühl ist großzügig und wird lediglich durch die wuchtige Mittelkonsole und den bei den AMG Line-Modellen dunklen Dachhimmel beeinträchtigt.

## 2,5 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze auf eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht die großzügige Beinfreiheit im Fond für 2,10 m große Personen. Die Kopffreiheit ist allerdings knapper bemessen, hier wird es bereits für rund 1,90 m große Insassen knapp. Zwei Personen finden bequem Platz, für drei Erwachsene wird es aber schon eng. Das Raumgefühl leidet unter dem dunklen Dachhimmel, dem breiten Mittelunnel sowie der C-Säule, die sich direkt neben dem Kopf verläuft.



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

## 2,6 Innenraum-Variabilität

Die Innenraumvariabilität beschränkt sich Limousinen-typisch auf die dreigeteilt klappbaren Rücksitzlehnen, die erfreulicherweise serienmäßig an Bord sind.

⊕ Ablagen gibt es mehr als genügend. Die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch Einliter-Flaschen auf, das

serienmäßige Ablage-Paket beinhaltet Becherhalter vorn und Lehnentaschen an der Rückseite der Vordersitze.

⊖ Ist wie im Falle des Testwagens das Energizing-Paket an Bord, fällt das Handschuhfach sehr klein aus, da dort die für die Beduftung notwendige Duftflasche Platz findet.

## 1,4 KOMFORT

### 1,5 Federung

Ab Werk ist die E-Klasse mit einem Fahrwerk samt konventioneller Dämpfer ausgerüstet. Optional steht wie im Falle des Testwagens ein Luftfederfahrwerk inklusive adaptiver Dämpferregelung und Niveauregulierung (Technik-Paket) zur Verfügung.

⊕ 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 Sport+-Modus merklich agiler. Im Standard-Modus (Comfort) bietet das Fahrwerk einen sehr ausgewogenen Federungskomfort, die

Aufbaubeschleunigungen bei schneller Fahrt sind gering, auch lange Autobahnetappen lassen sich damit stressfrei bewältigen. Landstraßen in schlechtem baulichen Zustand überrollt der große Wagen souverän, lediglich kurze harte Schläge wie von Gullideckeln oder größeren Fugen in der Stadt kommen einen Tick zu deutlich bis zu den Insassen durch. Hier wirken sich die optionalen 20-Zoll-Niederquerschnittsreifen zudem negativ aus. Ebenfalls negativ fällt das vor allem bei höheren Geschwindigkeiten auftretende Kippen um die Längsachse auf. Ein Phänomen, das vorrangig bei Mercedes-Modellen zu beobachten ist.

### 1,7 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.

⊕ Als AMG Line Premium Plus bringt die E-Klasse vollelektrische Multikontursitze samt Massage- und Memoryfunktion serienmäßig mit. Sie verfügen zudem über

eine elektrisch Vierwege-Lordosenstütze, verlängerbare Oberschenkelauflege sowie verstellbare Seitenwangen. Außerdem lassen sich die Kopfstützen nicht nur längs, sondern auch horizontal einstellen und die Gurte sind höhenverstellbar. Die Sitze bieten insgesamt einen guten Sitzkomfort, störend ist allerdings die im vorderen Bereich harte Mittelarmlehne. Legt man den Arm oben an der Tür ab, schmerzt der Ellbogen aufgrund der sehr dünnen Polsterung ebenfalls bei längerer Fahrt.

### 1,8 Innengeräusch

⊕ Bei der Geräuschmessung schneidet die Limousine gut ab. Bei 130 km/h wurde ein Pegel von lediglich 64,3 dB(A) ermittelt. Vom Fahrwerk sind kaum Geräusche zu vernehmen und auch die Windgeräusche erreichen auch bei höheren Geschwindigkeiten ein bemerkenswert niedriges Niveau - und

das trotz des serienmäßigen Glasschiebedachs. Nur der übertrieben kernige Motorklang, der mehr nach Diesel als nach einem Sportmotor klingt, trübt den insgesamt guten Geräuschkomfort der E-Klasse.

### 0,9 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik ist bereits bei der Basisausstattung serienmäßig an Bord. Ab dem Ausstattungslevel Premium Plus verfügt der Benz über eine Vierzonen-Regelung. Dann können auch die Fondinsassen die Temperatur separat einstellen und im Fond gibt es zusätzliche

Belüftungsdüsen an den B-Säulen. Darin enthalten ist auch ein Luftgütesensor mit automatischer Umluftregelung. Das optionale Energizing Paket Plus beinhaltet ein Filter- sowie Beduftungssystem samt Ionisierung zur Verbesserung der Luftqualität des Innenraums. Sitzheizung vorn samt

beheizbarer Armlehnen (Mitte und Türen) sind serienmäßig, gegen Aufpreis lassen sich auch das Lenkrad sowie die äußeren Fondsitze beheizen. Für Laternenparker ist die aufpreispflichtige Standheizung eine Überlegung wert. Rollos für die

Scheiben ab der B-Säule verhindern direkte Sonneneinstrahlung (Aufpreis) ebenso wie die getönten Scheiben hinten (Serie).

## 1,5 MOTOR/ANTRIEB

### 1,6 Fahrleistungen

⊕ Der E 200 9G-Tronic stellt die aktuelle Einstiegs-motorisierung der E-Klasse dar. Der mildhybridisierte Vierzylinder leistet in Summe 227 PS (Benziner 204 PS, E-Motor 23 PS). Auch wenn der Zweiliter-Turbobenziner nicht die Souveränität eines hubraumstärkeren Sechszylinders bietet und sich etwas träge anfühlt, ist die über 1,9 t schwere

Limousine damit mehr als ausreichend motorisiert, was die Fahrleistungsmessungen eindrucksvoll belegen: Den Sprint von null auf 100 km/h gibt Mercedes mit 7,5 s an, die Spitze beträgt 240 km/h. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der E 200 in 4,6 s, von 80 auf 120 km/h geht es in 5,8 s.

### 2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Für einen Benziner läuft der Vierzylinder vergleichsweise rau, was bei den modernen Ausführungen mit hohem Einspritzdruck inzwischen aber eher die Regel als die Ausnahme ist. Lediglich im Lenkrad können bei bestimmten Betriebszuständen leichte Vibrationen wahrgenommen werden.

Die Leistungsentfaltung erfolgt recht spontan, der Startergenerator hilft dabei mit, so dass Gasbefehle schnell umgesetzt werden. Angenehm und praktisch im Alltag ist auch

das breit nutzbare Drehzahlband, denn die 320 Nm maximale Drehmoment stehen zwischen 1.600 und 4.000 1/min zur Verfügung.

⊖ Auch wenn Mercedes in der Ausstattungsliste von einem "sportlichen Motorsound" spricht, kann das Klangbild des Vierzylinder-Turbobenziners nicht überzeugen. Das Klangbild ist bestenfalls als kernig zu beschreiben und erinnert stark an die Geräuschkulisse eines Vierzylinder-Diesels.

### 1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Die serienmäßige Neungang-Wandlerautomatik überzeugt mit sanften Schaltvorgängen und passenden Schaltpunkten, nur selten sind leichte Schaltrucke zu spüren. 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 problemlos.

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 (1.700 1/min bei Tempo 130).

## 1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,3 Fahrstabilität

⊕ Die bereits hervorragende Fahrstabilität und Fahrdynamik des Vorgängermodells kann die neue E-Klasse nochmals übertreffen. Allerdings bringt der Testwagen mit Allradlenkung, Luftfederung samt adaptiver Dämpferregelung sowie 20-Zoll-Mischbereifung inklusive gripstarken Sportpneus erstklassige, jedoch auch teure Optionen mit. Was der Stuttgarter jedoch daraus macht, ist beeindruckend. Den ADAC Ausweichtest besteht die immerhin 1,9 t schwere Limousine

spielerisch und bei Bedarf auch bemerkenswert schnell. Aufgrund des hohen Gripniveaus, des weitgehend neutralen Eigenlenkverhaltens und der hohen Spurstabilität beider Achsen kommt das elektronische Stabilitätsprogramm kaum zum Einsatz. Der Geradeauslauf kann ebenfalls vollauf überzeugen, die Stabilität bei einem plötzlichen Lenkimpuls ist einwandfrei, und auch bei einem kritischen Fahrmanöver verhält sich das Fahrzeug stets sicher. Hier kommen dem Benz

die mitlenkenden Hinterräder zu Gute, die ab 60 km/h mit bis zu 2,5 Grad in die gleiche Richtung wie die Vorderräder lenken. Wie kein zweites Fahrzeug der oberen Mittelklasse vereint die E-Klasse fahrerische Gelassenheit mit bemerkenswerter Agilität, ohne dabei nervös zu wirken. Im Gegenteil, sie vermittelt dem Fahrer jederzeit eine beispielhafte Fahrstabilität.

Die Traktion ist dank der gripstarken 275er Reifen an der Hinterachse sowie der feinfühlig regelnden Antriebsschlupfregelung gut, lediglich auf rutschigem Untergrund kommt die Hinterachse an die Haftgrenze.

## 1,7 Lenkung

⊕ Die optionale Allradlenkung erfordert bis 60 km/h dank der mitlenkenden Hinterräder nur geringe Lenkwinkel (2,1 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag) und fühlt sich dadurch sehr handlich an. Im Gegensatz zu manch anderem Allradlenkungssystem, das das Auto künstlich und übertrieben stark einlenken lässt, fühlt sich das Mercedes-Pendant sehr harmonisch an. Wüsste man nicht um die mitlenkende Hinterachse, würde dies den meisten Fahrern wohl gar nicht auffallen. Die Lenkung fühlt sich satt an und überzeugt mit einer guten Rückmeldung sowie hoher Präzision. In dieser Fahrzeugklasse zählt sie zweifellos zu den besten.

## 2,2 Bremse

Auch wenn die Dosierbarkeit der Bremse nicht ganz so schlecht ausfällt wie bei der aktuellen C-Klasse oder diversen EQ-Modellen, so kann das Bremsgefühl dennoch nicht recht überzeugen. Zu teigig fühlt sich das Bremspedal bei Betätigung an, der Druckpunkt ist auch hier nicht sauber definiert. Präzises Verzögern und punktgenaues Anhalten werden somit zur echten Herausforderung.

⊕ Die Bremse der E-Klasse überzeugt mit tadelloser Dosierbarkeit und kurzen Bremswegen. In Kombination mit der verbauten 20-Zoll-Mischbereifung steht der Daimler aus 100 km/h bereits nach 34,0 m – ein guter Wert.

## 1,2 SICHERHEIT

### 1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist sehr umfangreich, allerdings sind viele Sicherheitssysteme nur gegen Aufpreis zu haben. Das ist nicht nur in Anbetracht des Anspruchs der Stuttgarter, Vorreiter beim Thema Sicherheit zu sein, unverständlich, sondern vor allem da es sich beim E 200 AMG Line Premium Plus um ein mehr als 80.000 Euro teures

## 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	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Modell der oberen Mittelklasse handelt.

Serienmäßig findet man einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet neben einer Abstands- und Kollisionswarnung ein Notbremssystem und erkennt auch Fußgänger. Eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (Distronic) gehört ebenso zum Serienumfang wie ein Totwinkelwarner, Verkehrszeichenerkennung und ein Spurhalteassistent. Wählt man das Fahrerassistenz-Paket Plus, bietet der Stuttgarter

## 0,7 Passive Sicherheit - Insassen

Ein ADAC Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm liegt zum Zeitpunkt der Veröffentlichung nicht vor.

⊕ Für die vorderen Insassen bietet die E-Klasse Front-, Seiten- und Kopfairbags sowie einen Center- und Knieairbag (für Fahrer). Die Fondinsassen werden im Falle eines Unfalls mit Kopfairbags geschützt, gegen Aufpreis entfalten sich zudem Seitenairbags. Bis auf den Mittelsitz im Fond verfügen alle Sitzplätze über Gurtstraffer und -kraftbegrenzer sowie festklemmende Gurtzungen. 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-

zudem einen Lenkassistenten sowie eine Spurwechselautomatik. Der Stauassistent ermöglicht teilautonomes Fahren auf der Autobahn. Mit dabei ist auch der Ausweichassistent, der den Fahrer in einer kritischen Situation bei einem Ausweichvorgang unterstützt. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist ebenso Serie wie ein adaptives Bremslicht.

Safe-Maßnahmen wie reversible Gurtstraffer und Schließen der Fenster vor einem Crash, gibt es Pre-Safe Impuls Seite, das im Fahrerassistenz-Paket Plus enthalten ist. Ein Luftpolster der Seitenwange der Vordersitze wird bei einem drohenden Seitencrash in Sekundenbruchteilen aufgeblasen, wodurch der Körper in Richtung Fahrzeugmitte gedrückt wird. Somit werden der Abstand zur Tür vergrößert und das Verletzungsrisiko gesenkt. Auch Pre-Safe Plus ist Bestandteil des Pakets und ermöglicht die Abschwächung der Folgen bei einem Heckaufprall. Der nachfolgende Verkehr wird durch Blinkzeichen gewarnt und im Falle eines Heckaufpralls wird die Bremse aktiviert, um die Insassenbelastung zu reduzieren.

## 1,9 Kindersicherheit

Ein ADAC Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm liegt zum Zeitpunkt der Veröffentlichung nicht vor.

⊕ Die äußeren Rücksitze eignen sich bestens zum Transport von Kindersitzen. Sie verfügen über Isofix-Vorrichtungen samt i-Size-Kennzeichnung, aber auch mit dem Gurt ist die Kindersitzmontage problemlos möglich. 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.

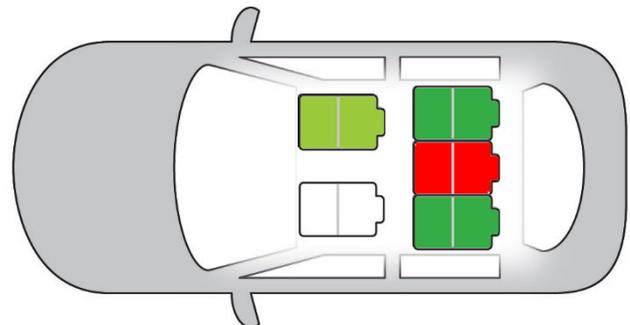
⊖ Der Mittelsitz im Fond ist prinzipiell für Kindersitze freigegeben, allerdings ist der Abstand der Anlenkpunkte sehr eng, so dass sich ein Kindersitz kaum lagestabil fixieren lässt. Mithilfe der Kipphebel in den hinteren Seitentüren lässt sich die Kindersicherung auch von Kindern leicht bedienen.

## 2,3 Fußgängerschutz

⊕ Ein ADAC Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm liegt zum Zeitpunkt der Veröffentlichung nicht vor. Die E-Klasse hat eine nachgiebig gestaltete Frontpartie mit aktiver Motorhaube, die bei einem Aufprall angehoben wird und somit den Abstand zu

### 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)

harten Motorbauteilen vergrößert. Damit es erst gar nicht zum Unfall kommt, ist die E-Klasse serienmäßig mit einem vorausschauenden Fußgänger-Notbremssystem ausgestattet.

## 2,4 UMWELT/ECOTEST

### 3,7 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

In Anbetracht der Fahrzeuggröße und der guten Fahrleistungen fällt der Verbrauch im ADAC Ecotest mit 6,5 l/100 km vergleichsweise moderat aus. Wie sparsam der E 200 ist, wird etwa beim Blick auf den ebenfalls mildhybridisierten Mercedes C 200 deutlich, der einen glatten Liter mehr verbrauchte - und das trotz lediglich 1,5 l Hubraum und rund 200 kg weniger Gewicht. Mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 180 g/km erhält der Stuttgarter 23 von 60 möglichen Punkten im CO<sub>2</sub>-Kapitel des Ecotest. Innerorts verbraucht der Benziner 7,5 l, außerorts sind es 5,6 l und auf der Autobahn 7,2 l pro 100 km.

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Die Emissionswerte liegen auf durchgehend niedrigem Niveau, wofür es die vollen 50 Zähler gibt. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten landet der E 200 somit bei 73 Punkten und erreicht damit vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest - ein

## 5,4 AUTOKOSTEN

### 5,4 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der Einstieg in die neue E-Klasse beginnt bei 61.999 Euro für den E 200 Avantgarde. Zum Test tritt der Schwabe als E 200 AMG Line Premium Plus an, für den schlappe 81.009 fällig sind. Das ist für den Vierzylinder-Basisbenziner schon sehr viel Geld, auch wenn die Ausstattung erfreulich umfangreich ist. Dass dabei aber noch deutlich Luft nach oben ist, zeigt der Testwagen - er kommt auf einen Fahrzeugpreis von 105.601 Euro. Auch wenn die E-Klasse prozentual gesehen relativ wertstabil ist, sind die absoluten Kosten für den Wertverlust jedoch hoch. Auch die Aufwendungen für Steuer (146 Euro pro Jahr) und Versicherung (KH: 19, VK: 28, TK: 23) kommen dem Halter teuer.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,5	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

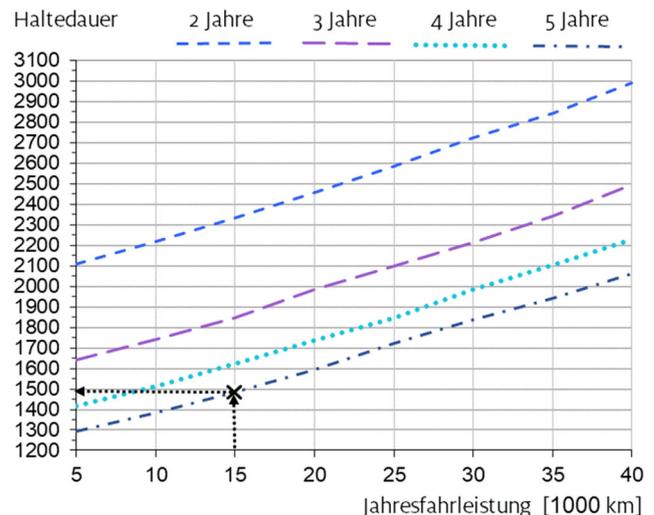
Autobahn	7,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

gutes Ergebnis für ein Fahrzeug der oberen Mittelklasse mit Verbrennungsmotor.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1483 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	E 200	E 300 e	E 400 e	E 450	E 220 d	E 300 de	E 450 d
	Avantgarde Advanced 9G-TRONIC	Avantgarde Advanced 9G-TRONIC	Exclusive Premium 4MATIC 9G-TRONIC	Avantgarde Advanced Plus 4MATIC 9G-TRONIC	Avantgarde Advanced 9G-TRONIC	Avantgarde Advanced 9G-TRONIC	Avantgarde Advanced Plus 4MATIC 9G-TRONIC
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/5	ST/4	ST/5	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1999	4/1999	4/1999	6/2999	4/1993	4/1993	6/2989
Leistung [kW (PS)]	167 (227)	230 (313)	280 (381)	297 (404)	162 (220)	230 (313)	287 (390)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	320/1600	550/2000	650/3200	500/1800	440/1800	700/1800	750/1350
0-100 km/h [s]	7,5	6,4	5,3	4,5	7,6	6,4	4,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	240	236	250	250	238	235	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	6,4/6,4   S	0,5/0,5   S	0,6/0,6   S	7,6/7,6   SP	4,8/4,8   D	0,5/0,5   D	5,9/5,9   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	144/144	12/12	14/14	172/172	125/125	12/12	155/155
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/28/23	18/29/26	18/29/26	n.b.	23/29/26	n.b.	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	146	40	40	0	252	0	0
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1216	1260	1400	k.A.	1250	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	61.999	70.091	87.179	82.170	64.320	71.995	85.859

## 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-Turbobenziner (Mild-Hybrid), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	1.999 ccm
Leistung	167 kW/227 PS bei 5.800 1/min
Maximales Drehmoment	320 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Hinterradantrieb
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,4 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	2,36 m²/0,23
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/40 R19/275/35 R19
Länge/Breite/Höhe	4.949/1.880/1.468 mm
Leergewicht/Zuladung	1.825/625 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	540 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.100 kg
Stützlast/Dachlast	84/100 kg
Tankinhalt	66 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Deutschland, Sindelfingen

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34 m
Reifengröße Testwagen	245/40 R20 99Y/275/35 R20
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	10,8/10,6 m
Ecotest-Verbrauch	6,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,5/5,6/7,2 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	156 g/km (WTW* 180 g/km)
Reichweite	1.015 km
Innengeräusch 130 km/h	64,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.075 mm
Leergewicht/Zuladung	1.914/573 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	465 l/925 l/-

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>168 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>127 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>165 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>1023 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	1483 Euro		
Steuer pro Jahr	146 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/28/23		
Basispreis E 200 AMG Line Premium Plus 9G-TRONIC	81.009 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 03.05.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	105.601 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.593 km
Auffälligkeiten/Mängel	Bediensystem mit sporadischen Aussetzern, Vorderräder rubbeln bei starkem Lenkeinschlag

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (4-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite)	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/428 Euro
Lenkradheizung	428 Euro (Paket)°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.160 Euro
Metalllackierung (schwarz)	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

### AUTOKOSTEN

5,4

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

Stand: Dezember 2023

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