



Mercedes-Benz CLE 300 Coupé AMG Line Premium 4MATIC 9G- TRONIC

Zweitüriges Coupe der oberen Mittelklasse (207 kW / 281 PS)

Wir sind im Zeitalter der SUVs. In allen Variationen gibt es diese Fahrzeuggattung, bis hin zur Cabrio-Version. Dagegen wahrlich rar geworden sind die klassischen Coupés. Als einer der letzten Hersteller hält Mercedes hier noch die Fahne hoch und bietet einen eleganten Zweitürer in der oberen Mittelklasse an. Mit allen Vor- und Nachteilen: Große lange Türen, kleiner Kofferraumdeckel, hinten wenig Platz, aber flache Silhouette, schnittig im Wind, gute Effizienz. Für den überzeugten Coupé-Liebhaber kann kein SUV diese zeitlose Eleganz einer flachen, langen Karosserie wie beim CLE bieten. Der Zweiliter-Turbobenziner verfügt dank Mildhybridunterstützung über genug Kraft und bleibt dabei mit 7,1 l/100 im Ecotest vergleichsweise sparsam. Beeindruckend ist die Fahrdynamik des Mercedes, wenn man das Technik-Paket inklusive elektronisch geregelter Fahrwerk und Allradlenkung geordert hat. Neben der Technik profitiert man auch vom niedrigen Schwerpunkt - der Mercedes lässt sich mit einer Präzision und Geschwindigkeit durch kurvige Strecken schwingen, dass es eine wahre Freude ist. Die Motorisierungsauswahl ist umfangreich, Mercedes bietet neben dem Vierzylinder-Benziner in drei Leistungsstufen auch einen Vierzylinder-Diesel an. Sogar ein Plug-in-Hybrid mit großer Batterie und Schnellladefunktion ist lieferbar. Zum besonderen Design passt vielleicht am besten der Sechszylinder - das ist aber eine emotionale Frage. Denn die Stuttgarter lassen sich den CLE in jeder Version üppig bezahlen, schon unsere Testvariante im mittleren Leistungsbereich liegt bei über 70.000 Euro. Andererseits bekommt man ein seltenes Automobil, das bald eine Rarität sein wird.

Konkurrenten: Ford Mustang Fastback.

⊕ hoher Komfort und gleichzeitig beeindruckende Fahrdynamik, sehr gute Bremsen, viele ausgereifte Assistenten im Komfort- und Sicherheitsbereich verfügbar

⊖ hohe Anschaffungs- und Unterhaltskosten, geringes Platzangebot im Fond, kleine Kofferraumöffnung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 5,1

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★☆☆☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Mercedes hat die Karosserie des CLE Coupé tadellos verarbeitet, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Der Unterboden ist insgesamt gut verkleidet, nur im mittleren Bereich gäbe es noch Optimierungsmöglichkeiten. Auch an der Verarbeitung des Innenraums gibt es nichts auszusetzen, alles sitzt fest und ist sauber gefertigt, nichts klappert oder knarzt während der Fahrt. Zwei kräftige Gasdruckfedern öffnen die Motorhaube komplett und halten sie oben. Besonders feine

Materialqualität scheint bei Mercedes nicht mehr an oberster Stelle zu stehen, hier orientiert sich der Testwagen trotz "E" in der Modellbezeichnung eher an der C-Klasse als an der größeren E-Klasse. Der obere Bereich des Armaturenbretts ist schön gestaltet, ebenso die Seitenverkleidungen im oberen Bereich vorn und hinten. Im unteren Bereich des Innenraums und insbesondere hinten sind die Kunststoffe hart und optisch teils billig wirkend ausgeführt.

3,2 Alltagstauglichkeit

Der CLE kommt als Viersitzer, hinten in der Mitte hat man nur eine Ablage. Da ohnehin nicht mehr als vier Erwachsene mitfahren können, ist die Zuladung von 488 kg im Falle des Testwagens völlig ausreichend. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, eine Dachreling gibt es nicht. Die Anhängelast darf maximal 1,8 t betragen, es wird dabei vorausgesetzt, dass der Anhänger eine eigene Bremse hat. Fehlt diese, ist die Anhängelast auf 750 kg begrenzt. Die maximale Stützlast liegt bei 75 kg, das reicht für einen Fahrradträger samt zweier schwerer Pedelecs. Der Kraftstofftank fasst 66 Liter - damit fährt der CLE 300 4MATIC auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 7,1 l/100 km

etwa 930 km weit. Der gemessene Wendekreis geht mit 11,2 m in Ordnung. Mit seinen 4,85 m Länge ist der CLE ziemlich lang und wenig praktisch für enge Innenstädte, dafür fällt die Fahrzeugbreite mit 2,05 m (inkl. Außenspiegel) vergleichsweise moderat aus.

⊖ Ab Werk befindet sich ein Reifenreparaturset an Bord - damit können aber nur kleine Reifenschäden behandelt werden. Reifen mit Notlaufeigenschaften oder ein Reserverad sind nicht erhältlich.

2,3 Licht und Sicht

⊕ Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist Coupé-typisch eher bescheiden, nicht zu vergleichen mit der Übersicht aus einem SUV mit seiner erhöhten Sitzposition. Der Mercedes bietet aber Parksensoren vorn und hinten sowie einen Parkassistenten und die Rückfahrkamera bereits ab Werk. Empfehlenswert sind die in der AMG Line Premium enthaltenen Kameras rund um das Auto (Rückfahrkamera schmutzgeschützt, nur bei Bedarf ausgeklappt). LED-Scheinwerfer mit Fernlichtassistent (auf- und abblenden) sind immer dabei, in der getesteten Ausstattungslinie zusätzlich das sogenannte "Digital Light". Hierbei handelt es sich um hochauflösende Matrix-LED-Scheinwerfer, welche die Fahrbahn möglichst genau ausleuchten (z.B. Topografieausgleich) und einen adaptiven, d.h. für andere Verkehrsteilnehmer blendfreien Fernlichtassistenten enthalten. Auch können mit dem aufwendigen Licht animierte Begrüßungsbilder sowie Symbole wie ein Bagger oder ein "Achtung Abstand" vor das Auto projiziert werden. Ein separates Abbiegelicht ist genauso integriert wie Kurvenlicht, das über die Leuchtpixelansteuerung die Lichtkegel verschieben kann und so möglichst gut in Kurven hineinleuchtet, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. Eine Scheinwerferreinigungsanlage bietet Mercedes leider



Viel sieht man nicht nach schräg hinten - typisch Coupé. Umso wichtiger sind Parksensoren und Kameras, die in der AMG Line Premium inklusive sind.

überhaupt nicht mehr an. Die beiden Außenspiegel verfügen über einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Der linke Außenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Hindernisse hinter dem Fahrzeug lassen sich aufgrund des hohen Heckabschlusses erst in vergleichsweise großer Entfernung erkennen - von Vorteil ist hier die Rückfahrkamera. Vorn dagegen ist der Bodenblick einwandfrei.

⊖ Durch die recht breiten A-Säulen nah beim Fahrer sowie die wuchtigen C-Säulen und zusätzlich die festen hinteren Kopfstützen wird die Rundumsicht aus dem Auto deutlich beeinträchtigt. Einen Heckwischer gibt es für das Coupé auch gegen Aufpreis nicht.

3,2 Ein-/Ausstieg

Weil die Schweller nicht zu hoch und Türausschnitte sehr breit sind, gestaltet sich der Ein- und Ausstieg vorn trotz der niedrig verbauten Sitze (Sitzfläche 39 cm über Straße) recht einfach - allerdings nur, wenn seitlich genug Platz ist, um die langen Türen weit öffnen zu können. In engen Querparklücken wird das jedoch zur Herausforderung. Eine solche ist der Zustieg nach hinten grundsätzlich, weil man sich trotz Einstiegshilfe in den Vordersitzen zu den Rücksitzen mit akrobatischem Geschick durchhangeln muss. Die Türen werden zwar in drei Positionen gehalten, allerdings reichen die Haltekräfte kaum, um die sehr schweren Pforten an Steigungen sicher offen zu halten. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es keine. Im serienmäßigen Paket mit den elektrisch anklappbaren Außenspiegeln bekommt man auch eine Umfeldbeleuchtung, die den Mercedes-Stern auf den Boden projiziert, wenn man das Fahrzeug abstellt oder es aufschließt.

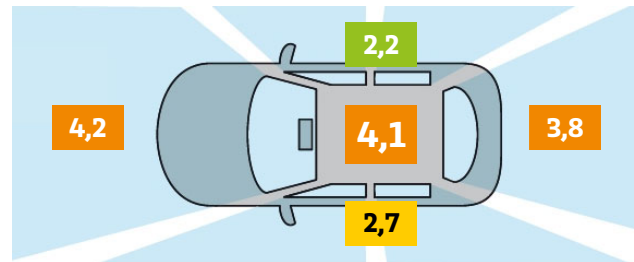
⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Immerhin verfügt der Schlüssel über einen Bewegungssensor, der das Funkmodul abschaltet, wenn der Schlüssel eine Weile nicht mehr bewegt wird. Weiterführende

2,8 Kofferraum-Volumen

Auch wenn die Coupé-Karosserie den Fokus eher auf die Optik als auf besonders üppige Ladetalente setzt - das Ladeabteil kann sich zumindest mit Blick auf sein Volumen sehen lassen. So passen rund 385 l in das Heck des CLE. Alternativ kann man bis zu sechs handelsübliche Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich der Stauraum auf 760 l. Unter dem Kofferraumboden kann man kleine Utensilien verstauen, dafür stehen rund 40 l zur Verfügung.

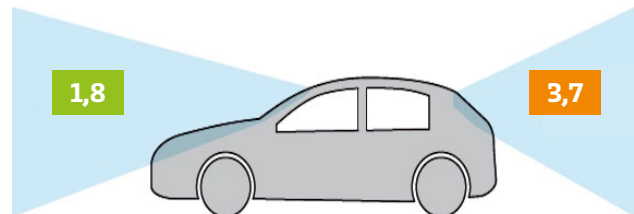
Rundumsicht

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.



Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Das Keyless-Go-System kann zwar schlüsselseitig über doppeltes Drücken auf der Fernbedienung deaktiviert werden, sodass es mit einem Funkverlängerer nicht mehr überlistet werden kann; eigentlich sollte das System aber selbst so sicher sein, dass man als Nutzer nicht extra Sorge tragen muss, eine Diebstahlmöglichkeit des Fahrzeugs aktiv zu unterbinden. Sonst kann man auf die Keyless-Go-Option gleich ganz verzichten.



Das CLE-Coupé bietet ein Kofferraumvolumen von 385 l, erweiterbar auf 760 l bei umgelegter Rücksitzbank.

3,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe öffnet und schließt elektrisch angetrieben (Serie in der Test-Ausstattungsline). Das Keyless-Go Komfort-Paket enthält auch das berührungslose Öffnen und Schließen des Kofferraums über einen „Fußschwenz“ unter die Heckschürze - der Schlüssel muss dabei nur mitgeführt werden. Die kleine Kofferraumklappe öffnet zwar nicht besonders hoch, sie schwenkt aber weit genug nach vorn, so dass das Risiko gering ist, sich den Kopf anzustoßen. Die Ladekante liegt mit knapp 75 cm recht hoch über der Fahrbahn, innen stört zudem die 20 cm hohe Stufe zwischen Ladekante und Boden. Das Format des Kofferraums ist grundsätzlich nicht unpraktisch, jedoch erschwert die kleine Kofferraumöffnung die Nutzung deutlich - große Gegenstände bekommt man hier kaum durch. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen ist der Boden weitgehend eben - er steigt zwar im Bereich der Rücksitzlehnen an, wird jedoch nicht durch eine Stufe unterbrochen. Zur Ausleuchtung des Ladeabteils muss die eine LED-Lampe oben in der Mitte genügen.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist serienmäßig dreigeteilt klappbar. Die jeweiligen Teile lassen sich allerdings nur oben an der Lehne entriegeln - dafür muss man sich im Auto nach hinten schlängeln und die Hebel betätigen. Die praktischen Entriegelungen vom Kofferraum aus, wie sie frühere Mercedes-Coupés hatten, hat unser Testwagen nicht. Der mittig ausklappbare Taschenhaken und ein kleines Ablagefach unter dem Ladeboden gehören



Im Testwagen ist der elektrische Antrieb für den Heckdeckel Serie. Das macht die Ladeöffnung freilich nicht größer - so bleibt das Coupé schön und schön unpraktisch zugleich.

zur Serienausstattung und können für etwas Ordnung im Gepäckabteil sorgen. Links gibt es ein seitliches Netz für kleine Gegenstände. Ein Schienensystem ist für das Coupé nicht erhältlich.

2,7 INNENRAUM

2,4 Bedienung

⊕ Das Cockpit-Layout bei Mercedes mit dem vergleichsweise niedrig angeordneten Mitteldisplay kennt man inzwischen. Das Display ist gut zu erreichen - jedoch ergibt ein Videobild der Sicht nach vorn mit den Augmented Reality Einblendungen dort "unten" nicht so viel Sinn. Der Blick nach unten führt zu einer stärkeren Ablenkung vom Verkehrsgeschehen - das CLE-Display behält man anders als bei höher platzierten Displays nicht peripher im Blick. Besagtes Hochkant-Display in der Mitte misst 11,9 Zoll und gefällt mit seiner hohen Auflösung, schnellen Reaktionen und den flüssigen Animationen. Die Klimabedienung wird im unteren Bildschirmbereich fix angezeigt; sie ist logisch aufgebaut, aber nicht mehr so übersichtlich wie einst die dezidierte Bedienleiste. Da es keine gesonderten Tasten oder Touchflächen für Hauptfunktionen wie Navigation oder Telefonie gibt, muss man sich etwa von der Navigationsansicht zur Radiobedienung erst über das Hauptmenü hangeln. Spätestens dann merkt



Das Infotainment-Display ist gut erreichbar, aber etwas tief platziert. Es gefällt durch hohe Auflösung und schnelle Reaktionen. Dagegen gar nicht schön: Lenkradbedienung und Spiegeleinstellung müssen mit Touchflächen gelingen - irgendwie und unnötig kompliziert.

man, dass die ehemals hochwertig klickende Tasten unterhalb des Bildschirms durchaus sinnvoll waren. Die Sprachsteuerung funktioniert aber erstklassig, man kann vom Radiosender bis hin zur Sitzheizung sehr viele Dinge mit dem CLE besprechen. Die Instrumente sind immer als Display ausgeführt, es ist mit 12,3 Zoll schön groß und hochauflösend. Alle Anzeigen sind geschmeidig animiert und lassen sich tagsüber wie nachts sehr gut ablesen. Hat man sich mit den Eingabemethoden und den Menüstrukturen angefreundet, kann man mit der Bedienung 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. Alle Schalter und Tasten sind vorbildlich beleuchtet. Gegen Aufpreis bilden die beleuchteten Lüftungsdüsen einen Teil der animierten Ambientebeleuchtung. Ein tolles Lichterspiel, mit dem Mercedes Vorreiter war - für jeden, dem es gefällt, alle anderen können es reduzieren oder abschalten.

1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die Serienausstattung ist gegenüber früheren Mercedes-Coupés der mittleren Klassen umfangreicher geworden. Auch im Bereich Multimedia und Infotainment fällt das auf. So sind neben Radio und Bluetooth-Verbindung überdies Apple CarPlay und Android Auto (beides wireless) sowie das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen Serie (inkl. drei Jahre online Routenberechnung). Wo der Konkurrent BMW schon nach zwei Jahren Abgebühren haben möchte, erlaubt Mercedes Aktualisierungen für das Navi wie für die Echtzeit-Infos sieben Jahre ohne Extrakosten. Beim CLE serienmäßig ist des weiteren ein WLAN-Hotspot, das Online-

⊖ Deutliche Kritik muss sich Mercedes für die Touchflächen am Lenkrad gefallen lassen - wie kommen derart unpraktische und frustschürende Bedienelemente 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 besser, hier wie dort kann man keine präzise Einstellung vornehmen. Auf der Wunschliste steht ganz oben die kleine Lautstärkenwalze aus früheren Modellen. Böse Kritik muss sich auch die Spiegeleinstellung 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. Diese wirklich unnötig komplizierten Details kosten im Kapitel Bedienung wertvolle Punkte, mit den älteren Ausführungen könnte der neue CLE hier mindestens eine halbe Note besser sein.

Radio und die Remote- sowie Konnektivitätsfunktionen via Smartphone-App. Es lassen sich mehrere Nutzerprofile anlegen und jeweils die Datenverarbeitung definieren. Der Mercedes kann relativ einfach über die App für andere Nutzer aus der Ferne freigegeben werden - natürlich nur, wenn man das möchte. Updates für die Fahrzeugsysteme können via Over-the-Air-Update eingespielt werden. Die Sprachsteuerung ist sehr gut und versteht viel. Höherwertige Lautsprecher kosten Aufpreis, eine induktive Lademöglichkeit vorn ist dagegen Serie.

2,5 Raumangebot vorn

⊕ Trotz der recht flachen Karosserie gibt es vorn reichlich Platz im CLE - zumindest in Längsrichtung. Die Sitze lassen sich für rund 1,95 m große Menschen zurückschieben. Die Kopffreiheit würde sogar für knapp 2,10 m Körpergröße ausreichen. Vergleichsweise knapp bemessen ist die Innenraumbreite, allerdings nur für die Fahrzeugklasse, absolut gesehen kann man damit leben. Das Raumempfinden

ist angemessen, wird jedoch durch das vergleichsweise hoch aufbauende Armaturenbrett, die voluminöse Mittelkonsole und die schmalen Seitenfenster geschmälert. Gegen Aufpreis gibt es ein Panorama-Glasschiebedach, das mehr Licht in den Innenraum lässt und diesen dadurch luftiger wirken lässt. Die Ambientebeleuchtung lässt den Innenraum nachts tiefer wirken.

4,2 Raumangebot hinten

⊖ Wie es sich für ein klassisches Coupé gehört, sind die hinteren Sitze nichts für große Erwachsene auf langen Strecken. Denn schon mit rund 1,75 m Körpergröße geht der Kopf auf Tuchfühlung mit dem Dachhimmel. Bei der Beinfreiheit sieht es etwas besser aus, aber auch da wird es über 1,90 m eng, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Da hinten ohnehin nur zwei Menschen sitzen dürfen, ist die knappe Innenbreite dennoch ausreichend. Man fühlt sich auf der Rückbank geborgen oder eingeengt, so oder so spiegelt sich der gemessen knappe Raum auch im Empfinden wieder: Die Fenster sind schmal, die C-Säulen voluminös. Das Panorama-Schiebedach reicht nicht bis zu den Rücksitzen. Immerhin hat man von der Ambientebeleuchtung auch hinten noch etwas.



Im Fond bietet das Fahrzeug nur eingeschränkten Raum, insbesondere die Kopffreiheit ist ab etwa 1,75 m Körpergröße limitiert.

3,4 Innenraum-Variabilität

Serienmäßig gibt es eine dreigeteilt umklappbare Rücksitzlehne. Zwischen den beiden Rücksitzen stehen zwei Becherhalter zur Verfügung. Vorn findet man zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch Ein-Liter-Flaschen problemlos auf; auf ein Stoff- oder Teppich-Inlett verzichtet Mercedes, so dass manche Gegenstände darin störende Geräusche erzeugen können. Im Fond sieht es mit Ablagemöglichkeiten schlecht aus, die hinteren Seitenfächer sind sehr klein und damit für

Flaschen ungeeignet. Taschen an den Rückseiten der Vordersitzlehnen sucht man vergebens. Das Handschuhfach ist zweigeteilt, aber selbst in der Summe nicht besonders groß geraten und nicht klimatisiert. Immerhin ist es beleuchtet, abschließbar und innen wenigstens teilweise mit feinem Filz überzogen. Allerdings muss das obere Fach ganz ohne Dämmmaßnahmen auskommen, weshalb kleine harte Gegenstände darin schon mal klappern können.

1,8 KOMFORT

1,6 Federung

Mercedes bietet für den CLE in der AMG Line Premium Ausstattung zwei verschiedene Fahrwerke an. Serienmäßig gibt es das Sportfahrwerk mit selektivem Dämpfungssystem und 15 mm Tieferlegung. Das klingt zwar hochtrabend, kommt aber ohne elektronische Regelung aus; lediglich die Dämpfungsrate variiert in Abhängigkeit des Dämpferhubs, das aber immer gleich und nicht in Abhängigkeit von Beladung oder Straßenzustand. Das auf Ausgewogenheit ausgelegte Serienfahrwerk macht seinen Job gut, kommt aber nicht an den Federungskomfort des Fahrwerks mit Verstelldämpfung heran, wenngleich auch letzteres über eine 15-mm-Tieferlegung verfügt. Der Aufpreis für das adaptive Fahrwerk ist hoch, weil es zwangsgekoppelt an die Allradlenkung ist. Diese als Technikpaket deklarierte Kombination ist im Testwagen verbaut.

⊕ Mit dem elektronisch geregelten Adaptivfahrwerk kann der CLE 300 einen wirklich guten Federungskomfort bieten.

Besonders auf der Landstraße und Autobahn werden Hindernisse angenehm abgefedert. Das typische "Wogen" ist im Ansatz vorhanden. Man ist innerorts wie außerorts gediegen unterwegs, Unebenheiten aller Art werden gut bis sehr gut geschluckt. Weder dringt fieses Kopfsteinpflaster in den Innenraum durch noch wird man von Geschwindigkeitshügeln belästigt. Gerade bei letzteren zeigt sich insbesondere die Vorderachse als erstaunlich schluckfreudig. Wer es direkter mag, kann in den Sportmodus wechseln.

1,7 Sitze

⊕ Der CLE fährt serienmäßig mit elektrisch einstellbaren Sportsitzen inkl. Memory-Funktion für Fahrer und Beifahrer vor. Auch die elektrisch einstellbaren Vierwege-Lordosenstützen sind enthalten. Die Vordersitze sind neben der üblichen Höheneinstellung auch in der Neigung justierbar. Außerdem kann die Sitzfläche um bis zu 6 cm verlängert werden. Gegen Aufpreis hält eine Massagefunktion in die

Sitzlehnen sowie eine Lehnenbreiteneinstellung Einzug. Die Sitze des Testwagens sind passend geformt und bieten auch auf Langstrecken einen guten Komfort. Der Seitenhalt in sportlich genommenen Kurven fällt gut aus. Hinten sitzt man bei weitem nicht so komfortabel, es fehlt an Konturierung der Sitzflächen und schlicht an Platz.

2,5 Innengeräusch

⊕ Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h beträgt 66,7 dB(A) - ein noch guter Wert, auch wenn so manche E-Klasse im Test das schon besser konnte. Unter Last ist der Motor durchaus präsent, klingt nach einem kultivierten Dieselmotor - oder eben wie ein ziemlich rauer Benziner (was er ja auch ist). Wirklich brummig oder dröhnig läuft der Vierzylinder nicht, aber er ist eben präsent. In der AMG Line

Premium ist ein künstlicher sportlicher Motorsound enthalten, welcher den Zweiliter-Turbomotor bassiger klingen lassen soll. Man kann das Zusatzgeräusch aber auch abschalten. Windgeräusche treten nicht explizit in den Vordergrund und gehen eher in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter. Bis zur Autobahnrichtgeschwindigkeit ist es im Innenraum ruhig, der CLE eignet sich sehr gut für entspannte weite Reisen.

2,0 Klimatisierung

⊕ Der CLE 300 kommt serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik. Mehr Zonen gibt es auch gegen Aufpreis nicht - eigene Klimazonen für die hinteren Sitze machen bei einem 2+2-Sitzer auch nur bedingt Sinn. Ein Luftgütesensor samt automatischer Umluftsteuerung gehört zur Serienausstattung. Gegen Aufpreis erhält man ein erweitertes Filtersystem zur Geruchsreduktion sowie das Air-Balance-

Paket inklusive Ionisierung, welches nochmals für eine verbesserte Luftfilterung samt Beduftung sorgen soll. Sitzheizung vorn, die Beheizung des Lenkrads sowie Sitzlüftung vorn kosten Aufpreis. Ebenfalls optional sind getönte Scheiben hinten. Eine Standheizung bekommt man als Extra.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ Der Zweiliter-Turbobenziner liefert bis zu 258 PS und ein maximales Drehmoment von 400 Nm. Er wird unterstützt von einem Elektromotor mit 23 PS. Das Duo bringt es auf eine Systemleistung von bis zu 281 PS. Damit ist das knapp 1,9 t schwere Coupé sehr gut motorisiert, Mercedes verspricht einen Sprintwert von null auf 100 km/h von 6,2 s und schiebt dem Vorwärtsdrang des CLE bei den üblichen 250 km/h einen elektronischen Riegel vor. So geht es vom Stand weg flott los, von 15 bis 30 km/h vergehen nur 1,1 s - praktisch für das Einfädeln nach dem Abbiegen. Auch der Spurt von 60 auf 100 km/h ist fix erledigt, es vergehen nur 3,5 s. Kaum langsamer

sieht der Sprint von 80 auf 120 km/h aus, hier zählt die Stoppuhr 4,2 s. Mag das Zusammenspiel der Komponenten mit einem dynamischen Fahrstil im Sportmodus noch gut funktionieren, so fehlt im Comfort-Modus abseits gemütlichen Cruisens die Harmonie. Das Mildhybridsystem hat zweifelsohne viel Kraft - das lang übersetzte Getriebe, dessen Streben nach niedrigen Drehzahlen sowie das Zusammenspiel zwischen Verbrenner, Elektromotor und Getriebe wirken bisweilen jedoch wenig geschmeidig. Hektische bzw. "sportliche" Fahrweise mag der Antrieb in Comfort nicht, dann wird es ruckelig, zäh und laut.

2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In der Summe seiner Eigenschaften ist der Vierzylinder sicherlich ein kultivierter Begleiter. Legt man aber die hohen Ansprüche an, welche ein Premiumhersteller allein schon

durch seine Preispolitik erweckt, dann darf man Details kritisieren. Dazu gehört, dass man vom Motor im Innenraum leichte Vibrationen spürt, vor allem im Lenkrad. Auch klingt

das Aggregat wie ein kultivierter Diesel von BMW und wird beim Ausdrehen überdies noch recht laut - gemessen an den Ansprüchen. Der künstliche sportliche Sound macht es nur schlimmer. Mit viel Wohlwollen kann man das immerhin als

sportliche Note goutieren. Der Benziner brummt und dröhnt nicht wirklich, aber ein schöner Klang ist was anderes. Auch ein Vierzylinder darf geschmeidig klingen, damit man den sonstigen Luxus im Mercedes Coupé genießen kann.

1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Mercedes liefert alle CLE-Varianten (AMG-Modelle mit geänderten Versionen) serienmäßig mit der hauseigenen Neungang-Wandlerautomatik aus, so auch den CLE 300 4MATIC. Die Automatik schaltet routiniert - einzig nach dem Kaltstart sind die Schaltvorgänge eher zu spüren, meistens arbeitet das Schaltwerk aber souverän und schnell. Die früher verschliffenen Schaltvorgänge bei den Wandlerautomaten gibt es jedoch nicht mehr, eher wird ein Doppelkupplungsgetriebe nachgeahmt. Schließlich muss die Wandlerüberbrückungs-kupplung so oft wie möglich im Einsatz sein, um den Wirkungsgrad zu verbessern und den Kraftstoffverbrauch niedrig zu halten. Mercedes-typisch kann man über den Getriebewählhebel rechts am Lenkrad die Fahrstufe einfach und leicht verständlich anwählen. Zwischen den einzelnen Stufen entstehen aufgrund der neun Gänge keine zu großen

Sprünge, obwohl die Übersetzung sehr lang gewählt ist. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit lediglich 1.700 1/min - das hält den Vierzylinder bei Autobahnrichtgeschwindigkeit auf einem akustisch angenehmen Niveau. Selbst moderate Beschleunigungen sind im 9. Gang damit kaum noch ohne Zurückschalten möglich. Dafür fehlt dem Benziner trotz aller Unterstützung durch Turbolader und Mildhybrid-Elektromotor das nötige Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen. Meist schaltet die Automatik schnell ein, zwei oder drei Gänge zurück. Über die Schaltwippen am Lenkrad können die Gänge manuell sortiert werden. Praktisch für den Alltag ist die automatische Rekuperation in Abhängigkeit von Straßen, Tempolimits und Verkehr. Eine Autohold-Funktion bietet der CLE 300 natürlich serienmäßig.

1,5 FAHREIGENSCHAFTEN

1,3 Fahrstabilität

⊕ Trotz großzügiger Mischbereifung gibt es am Geradeauslauf des CLE 300 4MATIC nichts auszusetzen. Auch bei unebener Fahrbahnoberfläche hält das Mercedes-Coupé zuverlässig den eingeschlagenen Kurs. Ein Lenkimpuls beeindruckt den Mercedes wenig, die Karosseriebewegungen halten sich in Grenzen und der CLE fährt zuverlässig seinen Kurs. Aufbauabewegungen sind je nach Straßenbeschaffenheit und Fahrwerkseinstellung moderat vorhanden, aber einem Coupé angemessen absolut gesehen gering. Die Traktion ist dank Allradantrieb einwandfrei. Eine Klasse für sich ist der CLE 300 4MATIC dank Technikpaket mit Allradlenkung und Adaptivfahrwerk im ADAC Ausweichertest. Er fährt durch den

Parcours wie auf Schienen, unbeeindruckt von den Anforderungen des Fahrers. Allradlenkung und ESP sind sehr gut aufeinander abgestimmt, unter- oder übersteuern nicht weiter auffällig. Man spürt kein Lenkungsverhärten, ebenso sind die ESP-Eingriffe praktisch nicht spürbar. Die Lenkung ist direkt, der CLE lenkt spontan ein und bleibt sehr neutral. Überhaupt ist das Coupé im Grunde auf Sportwagen-Niveau - es lässt sich mit hohem Tempo und voller Kontrolle durch den Parcours scheuchen, dass es eine wahre Freude ist. Erst wenn man deutlich zu schnell einfährt, bremsst sich das Mercedes-Coupé durch Untersteuern ein. Insgesamt ist das Temponiveau beeindruckend hoch, die ESP-Abstimmung fein und effektiv.

1,9 Lenkung

⊕ Die Abstimmung der Allradlenkung ist gelungen, sie passt zum Fahrzeug und seiner Zielsetzung. Sie ist nicht zu empfindlich und dadurch auch nicht nervös, aber ausreichend mitteilungsfreudig. Somit fährt man im CLE lange Strecken entspannt. Die Mittellage ist gut zu spüren, die Zentrierung einwandfrei. Das Lenkkraftniveau passt sich der Geschwindigkeit an und ist so dem Fahrzustand fast immer angemessen; zusätzlich kann man über den Fahrmodus die

Lenkunterstützung in zwei Stufen variieren. Die Zielgenauigkeit ist auch auf kurvigen Landstraßen gut. Mit nur 2,1 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Sport-Direktlenkung im Testwagen sehr direkt ausgelegt.

1,5 Bremse

⊕ Mercedes baut eine sehr solide Bremsanlage in den CLE, als AMG Line Premium erhält er vorn größere Bremsscheiben als die "Basis"-Variante. Aus 100 km/h kommt das Coupé nach nur 32,3 m zum Stehen (Mittel aus zehn Vollbremsungen) - das ist ein sehr guter Wert. Am Ansprechen und an der Dosierbarkeit der Bremsanlage gibt es nichts auszusetzen, zwar fühlt sich die Bremse etwas entkoppelt an, man kann sich aber gut daran gewöhnen. Auch die Überblendung zwischen Rekuperationsbremsen und den Radbremsen ist gut gelungen.

1,1 SICHERHEIT

0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist umfassend. Leider kostet vieles Aufpreis - zumindest aus Sicht der Basisausstattung. In der getesteten Variante AMG Line Premium ist z.B. der Totwinkel-Assistent dann dabei. Trotzdem, angesichts des Fahrzeugpreises sollte Mercedes insbesondere nicht bei der Sicherheit knausig sein. Serienmäßig findet man einen Spurhalteassistenten und einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet neben einer Abstands- und Kollisionswarnung bereits ein Notbremssystem und erkennt auch Fußgänger. Wählt man das Fahrerassistenz-Paket, werden die Seriensysteme um einen Kreuzungsassistenten, einen Abstandsregeltempomaten mit streckenbasierter Geschwindigkeitsanpassung (Kurven, Kreisverkehr, etc.) sowie einen erweiterten Spurwechselassistenten inklusive Ausstiegsassistent ergänzt. Dieser warnt den Fahrer auch im Stand vor Zweirädern oder Fußgängern, die sich dem Fahrzeug von hinten nähern. Im Fahrerassistenz-Paket enthalten ist überdies der Stauassistent, der teilautonomes Fahren auf der Autobahn ermöglicht. Mit dabei ist auch der Ausweichassistent, der den Fahrer in einer kritischen Situation bei einem Ausweichvorgang unterstützt. Das optionale Head-up-Display projiziert die Geschwindigkeit und je nach Einstellung noch weitere Informationen wie Navigationshinweise in die Frontscheibe und sorgt so für wesentlich weniger Blickabwendung beim Fahren. Die serienmäßige Verkehrszeichenerkennung zeigt nicht nur die aktuell erlaubte Höchstgeschwindigkeit an, sondern warnt auch vor falscher Einfahrt in Autobahnen, Einbahnstraßen und Kreisverkehren. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie.

0,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Einen Crashtest nach Euro NCAP Norm gibt es für den CLE direkt bisher nicht, jedoch für die technisch eng verwandten

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	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	Serie
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

Modelle C- und E-Klasse. Da Mercedes allgemein großen Wert auf hohe Sicherheit legt, ist für den CLE mit einem vergleichbar guten Ergebnis zu rechnen - genannte Modelle haben jeweils volle fünf Sterne erreicht. Das Coupé schützt seine Insassen im Falle eines Unfalls mit neun Airbags, neben Front- und Seitenairbags vorn sowie Seitenairbags hinten auch mit von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags und einem Center-Airbag zwischen Fahrer und Beifahrer. Die höhenverstellbaren Kopfstützen bieten vorn für bis knapp 1,95 m großen Personen guten Schutz; hinten reichen die Kopfstützen für Menschen bis etwa 1,75 m Größe, jedoch ist der Abstand zum Dachhimmel gering, so dass auch größere Menschen kein Schleudertrauma fürchten müssen. Serienmäßig ist der CLE mit dem präventiven Pre-Crash-System ausgestattet: Im Falle einer drohenden Kollision werden die vorderen Gurte gestrafft und gegebenenfalls die

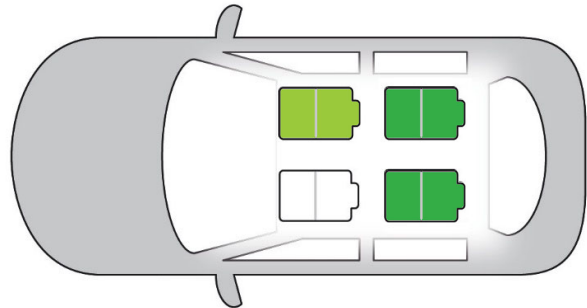
Fenster und das Schiebedach weitgehend geschlossen. Dabei verfügt das System im Mercedes über eine Besonderheit: Es erzeugt bei einer drohenden Kollision ein Rauschen in den Lautsprechern und kann damit einen Schutzreflex im Innenohr auslösen, so dass es vor den lauten Crashgeräuschen besser geschützt ist. Der CLE verfügt über ein automatisches Notrufsystem, das im Falle eines Unfalls automatisch einen Notruf an die Mercedes-Zentrale absetzt; dabei werden die wichtigsten Daten zu Position, Unfallschwere usw. übermittelt. Kann die Mercedes-Zentrale nicht erreicht werden, versucht das System die Rettungsleitstelle zu kontaktieren. Der Mercedes teilt gefährliche Situationen wie erkannte Glätte mit der Zentrale und warnt auf diese Weise andere Verkehrsteilnehmer bzw. erhält selbst entsprechende Warnungen.

2,2 Kindersicherheit

⊕ Die anderen Limousinen von Mercedes schneiden bei der Kindersicherheit sehr gut ab. Größtes Manko beim CLE sind seine fehlenden hinteren Türen, das macht den Fond gerade für die Montage von Kindersitzen sehr schlecht zugänglich. Immerhin kann man auch auf dem Beifahrersitz Kindersitze sicher befestigen, muss nur ohne Isofixhalterungen auskommen. Die Airbags vorn rechts werden über die Sitzbelegungserkennung automatisch deaktiviert, so dass auch rückwärts gerichtete Babyschalen vorn montiert werden dürfen. Dagegen stattet Mercedes sein Coupé serienmäßig mit Isofix-Vorrichtungen inklusive i-Size-Kennung auf den Fondsitzen aus. Verwendet man hinten eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis, lässt sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr vollständig nach hinten schieben. Eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam. Die elektrischen Fensterheber haben einen sensiblen und wirksamen Einklemmschutz.

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 Fußgängerschutz

⊕ Abgeleitet von den C- und E-Klasse-Baureihen von Mercedes ist von einem angemessenen Schutz für Fußgänger auszugehen. Hauptsächlich die Vorderkante der Motorhaube und die steifen A-Säulen dürften ein erhöhtes

Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß darstellen. Der serienmäßige Notbremsassistent verfügt auch über eine Personenerkennung, um mögliche Kollisionen zu vermeiden oder das Verletzungsrisiko zu verringern.

2,6 UMWELT/ECOTEST

4,1 Verbrauch/CO₂

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des CLE 300 Coupé 4MATIC mit dem Zweiliter-Turbobenziner liegt im ADAC Ecotest bei 7,1 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 194 g/km. Das gibt im CO₂-Bereich überschaubare 19 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei 8,1 l/100 km. Außerorts sinkt der Kraftstoffverbrauch dann deutlich auf 6,0 l/100 km und liegt auf der Autobahn bei 7,9 l/100 km. Ruhige und gleichmäßige Fahrweise goutiert der Motor mit Verbrauchswerten, die auch eine fünf vor dem Komma haben können. Dabei ist es aber wichtig, im Eco-Modus zu fahren, damit in den Segelphasen der Verbrenner ganz abgestellt wird. So kann man die Sparmöglichkeiten des Antriebs mit seinem Mildhybridsystem konsequent nutzen. Definitiv sparsamer in den meisten Lebenslagen ist die Dieselmotorisierung im CLE - oder je nach Nutzungsprofil die Plug-in-Hybridvariante.

1,0 Schadstoffe

⊕ Die Abgasreinigung im CLE 300 funktioniert vorbildlich, in allen Lebenslagen sind die Schadstoffemissionen sehr niedrig und bleiben damit weit unter den gesetzlichen Grenzwerten. Auch die strengeren Ecotest-Grenzwerte werden unterboten. Somit sind die vollen 50 Punkte in diesem Bereich absolut verdient. Da es für den CO₂-Bereich aber nur 19 Punkte gibt und damit die Gesamtpunkte bei 69 liegen, verpasst der CLE haarscharf den vierten Stern und muss sich mit drei Sternen im ADAC Ecotest zufriedengeben.

5,1 AUTOKOSTEN

5,1 Monatliche Gesamtkosten

⊖ In den letzten Jahren sind die Preise für Autos rasant gestiegen, Mercedes war hier gern vorn mit dabei. Inzwischen zeigt sich eine gewisse Kaufzurückhaltung, was nicht weiter verwunderlich ist. Denn beispielsweise muss man für einen Basis-CLE mit Basismotorisierung schon knapp 55.000 Euro bezahlen. Der CLE 300 Coupé 4MATIC in AMG Line Premium Ausstattung kostet sogar mindestens 72.000 Euro, unser Testwagen mit ein paar weiteren Extras liegt gar bei über 83.000 Euro Listenpreis. Es ist ohne Zweifel ein gutes Auto und als Coupé inzwischen eine Besonderheit auf dem Automarkt. Aber der Preis erscheint schon ziemlich selbstbewusst wenn man im Detail die zahlreichen Anleihen an der C-Klasse sieht - die Coupé-Version der E-Klasse ist es eigentlich nicht. Die Steuer liegt bei 185 Euro im Jahr und ist damit für einen Benziner doch recht teuer. Die Einstufungen bei der

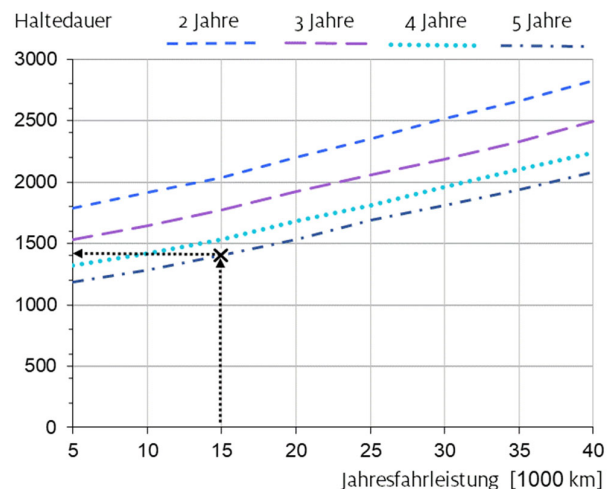
Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	8,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1402 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Versicherung sind allgemein recht hoch (Haftpflicht 21, Teilkasko 25), die der Vollkasko besonders schmerzlich (Klasse 27). Die Werkstattkosten sind sicher kein Sonderangebot, allerdings kann man Wartungspakete mit Preisvorteil buchen. Mit Garantie-Paketen lässt sich auch die spärliche Garantie von nur zwei Jahren erweitern auf bis zu fünf Jahre für das Gesamtfahrzeug. Die 30-jährige Garantie gegen Durchrostung wird immer gewährt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	CLE 180 Coupé Avant- garde Ad- vanced 9G- TRONIC	CLE 200 Coupé Avant- garde Ad- vanced 9G- TRONIC	CLE 200 Coupé Avant- garde Ad- vanced 4MATIC 9G- TRONIC	CLE 300 Coupé AMG Line Advanced 4MATIC 9G- TRONIC	CLE 300 e Coupé AMG Line Advanced 4MATIC 9G- TRONIC	CLE 450 Coupé AMG Line Advanced 4MATIC 9G- TRONIC	CLE 220 d Coupé Avant- garde Ad- vanced 9G- TRONIC
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1999	4/1999	4/1999	4/1999	4/1999	6/2999	4/1993
Leistung [kW (PS)]	142 (193)	167 (227)	167 (227)	207 (281)	230 (313)	297 (404)	162 (220)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1400	320/1600	320/1600	400/2000	550/n.b.	500/2000	440/1800
0-100 km/h [s]	8,9	7,4	7,5	6,2	6,3	4,4	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	225	240	236	250	236	250	238
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,5 l S	6,5 l S	6,7 l S	6,9 l S	2,2 l S	7,6 l SP	4,7 l D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	147	147	152	157	49	174	123
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/27/25	21/27/25	21/27/25	21/27/25	20/26/24	21/27/25	21/27/25
Steuer pro Jahr [Euro]	154	154	166	179	40	249	247
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1150	1199	1230	1327	1323	1475	1225
Preis [Euro]	54.062	59.119	61.499	69.532	69.734	81.134	61.499

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	3,9
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,2 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	209/413/413
• Dachlast/Anhängelast [kg]	54/977
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	9,03
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	101,2
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	252

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN	
4-Zyl.-Turbobenziner, Mild-Hybrid (Otto/Elektro), Euro 6d-ISC-FCM, OPF	
Hubraum	1.999 ccm
Leistung	207 kW/281 PS bei 5.800 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Allrad, aut. zuschaltend
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7 l
CO ₂ -Ausstoß	157 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,26
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	245/40 R19
Länge/Breite/Höhe	4.850/1.861/1.423 mm
Leergewicht/Zuladung	1.855/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	420/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	-/100 kg
Tankinhalt	66 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Deutschland, Bremen

ADAC MESSWERTE	
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,3 m
Reifengröße Testwagen	245/40 R 19 98Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	11,1/11,2 m
Ecotest-Verbrauch	7,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,1/6,0/7,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	168 g/km (WTW* 194 g/km)
Reichweite	930 km
Innengeräusch 130 km/h	66,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.050 mm
Leergewicht/Zuladung	1842/488 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	385/760/760 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)			
Betriebskosten	173 Euro	Werkstattkosten	140 Euro
Fixkosten	234 Euro	Wertverlust	855 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1402 Euro		
Steuer pro Jahr	185 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/27/25		
Basispreis CLE 300 Coupé AMG Line Premium 4MATIC 9G-TRONIC	72.215 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG	
Pressefahrzeug	EZ: 11.10.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	85.460 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.751 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

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. 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.¹ 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	2.321 Euro° (Paket)
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent dynamisch	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/2.362 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	1.178 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT	
Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Kniesairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

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

AUSSEN	
Anhängerkupplung	1.160 Euro
Metalllackierung	ab 964 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.690 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)	2,0
-----------------------------------	------------

AUTOKOSTEN	5,1
-------------------	------------

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

Stand: Oktober 2025
 Test und Text: M. Ruhdorfer