



Mercedes-Benz E 220 d T-Modell AMG Line Premium 4MATIC 9G-TRONIC

Fünftüriger Kombi der oberen Mittelklasse (162 kW/220 PS)

Zum ADAC Autotest tritt das neue Mercedes E-Klasse T-Modell als 220 d an, der zu den beliebtesten Motorisierungen im großen Schwaben-Kombi zählt. Wie die Vorgängermodelle ist auch die siebte Generation des E-Klasse T-Modells im Gegensatz zu manchem Konkurrenten nicht nur styliischer Lifestyle-Laster, sondern ein praktischer Kombi mit großem Transporttalent. Das Gepäckabteil zählt zu den größten und lässt sich zudem gut nutzen. Die Heckklappe öffnet und schließt elektrisch, die niedrige Ladekante fluchtet mit dem Ladeboden, die Laderaumabdeckung fährt automatisch ein und aus und die Rücksitzlehnen lassen sich dreigeteilt umklappen. Wer die Anhängerkupplung ordert, darf bis zu 2,1 t an den Haken nehmen, auf der serienmäßigen Dachreling dürfen bis zu 100 kg transportiert werden. Da braucht es einen kräftigen Antrieb. Der mildhybridisierte Zweiliter-Turbodiesel stemmt 440 Nm auf die Kurbelwelle und leistet 197 PS, der integrierte Startergenerator boostet mit bis zu 205 Nm und 23 PS. Somit sorgt der Vierzylinder für satten Durchzug, gleichzeitig fällt der Verbrauch mit ermittelten 5,8 l/100 km erfreulich niedrig aus. Auch das Fahrwerk kann überzeugen: Die E-Klasse bietet mit der optionalen Luftfederung und der 20-Zoll-Mischbereifung einen in dieser Fahrzeugklasse einzigartigen Spagat aus Fahrkomfort, Fahrsicherheit und Fahrdynamik - großes Kompliment an die Stuttgarter Ingenieure. Weniger gut gefielen den Testern hingegen die automatisch ausfahrbaren und teils widerspenstigen Türgriffe, die schlecht bedienbaren Sensorflächen am Lenkrad sowie unterhalb des Touchscreens - hier sind die Entwickler über das Ziel hinausgeschossen.

Abgesehen davon ist Mercedes mit dem neuen E-Klasse T-Modell ein bemerkenswert guter Kombi gelungen, der mit einem Preis von über 80.000 Euro in der getesteten Ausführung preislich jedoch vollkommen abgehoben ist. **Konkurrenten:** Audi A6 Avant, BMW 5er Touring, Skoda Superb Combi, Volvo V90, VW Passat Variant.

- +** sehr komfortable, agile und sichere Fahreigenschaften, sehr gute Bremsleistung, umfangreiche Serienausstattung, hohes Sicherheitsniveau
- unpräzise Touchbedienflächen, unpraktische Türgriffe, viele Assistenten nur gegen Aufpreis, extrem teuer

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,8

AUTOKOSTEN 5,3

Zielgruppencheck

	Familie	2,3
	Stadtverkehr	4,0
	Senioren	3,1
	Langstrecke	1,9
	Transport	1,8
	Fahrspaß	2,3
	Preis/Leistung	3,6

Ecotest ★★★★★☆

2,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,6 Verarbeitung

⊕ Die neue Mercedes E-Klasse ist gut verarbeitet, die Karosserie ist passgenau gefertigt und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. 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 Armaturen-

brett insgesamt einen edlen Eindruck, Nachlässigkeiten 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 das Knarzen, wenn am Armaturenbrett etwas beherzter hinfasst.

2,7 Alltagstauglichkeit

⊕ Mit dem 66-l-Tank kommt das E 220 d T-Modell auf Basis des Verbrauchs im ADAC Ecotest rund 1.135 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.

Auch die Transporteigenschaften des Kombis können überzeugen. Die erlaubte Dachlast fällt mit 100 kg hoch aus und auch die zulässige Anhängelast von bis zu 2,1 t kann sich sehen lassen. Die Stützlast von 84 kg steht schweren Anhängern oder einem großen Fahrradträger nicht im Wege. Auch die

maximale Zuladung des Testwagens von stattlichen 618 kg dürfte in den allermeisten Fällen ausreichen.

⊖ 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. Erschwerend kommt ein großer Wendekreis von 12 m hinzu.

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

2,5 Licht und Sicht

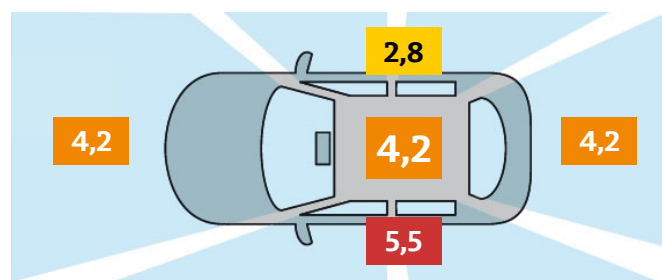
Die Karosserieenden lassen sich nur mäßig abschätzen, sie entziehen sich den Blicken des Fahrers. Wer die Ausstattungsvariante Exclusive wählt, bekommt den Mercedes-Stern auf der Motorhaube, der als "Peilstab" dienen kann. Immerhin statten die Stuttgarter die E-Klasse mit zahlreichen Parkhelfern serienmäßig aus. Parksensoren rundum, Rückfahrkamera sowie ein



Breite Dachsäulen, die nicht versenkbaren Fondkopfstützen und die schmale, hoch angesetzte Heckscheibe schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

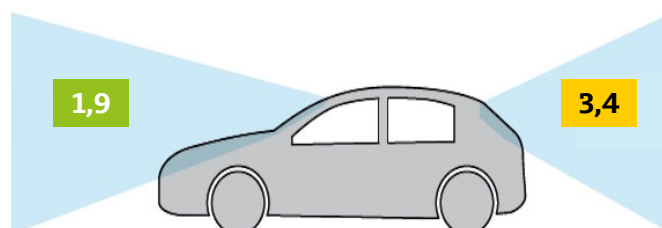
Rundumsicht

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.



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 Fernlichtassistenten umfasst. Das LED-System gehört zum besten, was man derzeit für sein Geld bekommt. Es sorgt für eine sehr helle und homogene Fahrbahnausleuchtung. Das

2,6 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 recht niedrige Sitzanordnung (41 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 und schließen dann leise zu.

1,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Das E-Klasse T-Modell war noch nie ausschließlich ein Lifestyle-Laster, sondern stets ein ernsthafter Kombi mit großem Gepäckabteil. Das hat sich auch mit der neuen Generation nicht geändert. Beladen bist zur Kofferraumabdeckung passen 505 l hinein. Entfernt man das Laderollo und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 735 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu 14 Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 930 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.570 l Volumen verfügbar. Unter dem Ladeboden gibt es zudem einen rund 50 l großen Stauraum für kleinere Utensilien.

1,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraum-Ladekante liegt sehr niedrig (60 cm über der Fahrbahn), außerdem ist der Ladeboden auf gleicher Höhe: Das T-Modell kann man leicht be- und entladen, was auch an der großen Ladeluke liegt.

Die auf Knopfdruck selbstständig öffnende und schließende Heckklappe ist serienmäßig, den Öffnungswinkel kann man

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.

Der 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.

⊖ 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. Immerhin lässt sich das System über doppelten Tastendruck auf der Fernbedienung vorübergehend deaktivieren.



Enorme 505 l Gepäck passen in den Laderaum des T-Modells.

frei festlegen – so vermeidet man ein Anstoßen der Klappe am Garagendach. Öffnen lässt sich die Klappe auch mit einem Fußschwenk unter das Heck, solange man den Schlüssel bei sich trägt.

Prima: Ein in das Kofferraumrollo integriertes Trennnetz ist serienmäßig und die Laderaumabdeckung fährt beim Öffnen

und Schließen der Heckklappe automatisch vor und zurück. Mit drei Leuchten wird der große Kofferraum bei Dunkelheit sehr gut ausgeleuchtet.

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

2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Sitzlehne der Rücksitze lässt sich dreigeteilt klappen, die Bedienung ist denkbar einfach. Deutlich beschriftete Tasten für die Entriegelung findet man im Kofferraum, die Lehnen fallen anschließend automatisch um. Alternativ lassen sich die Lehnen auch vom Innenraum aus entriegeln und klappen anschließend ebenfalls automatisch um.

Ablagen, Haken und Netze gibt es im Kofferraum genügend. Besonders praktisch ist die klappbare Box, die sich im Fach unter dem Ladeboden befindet.

2,3 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 Zentraldisplay 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 automatisch an (Zero Layer), so dass sich die Funktionen



Die niedrige Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer verhältnismäßig einfachen Übung.

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 im Allgemeinen wie im Speziellen gut zurecht kommen. Der



Die Verarbeitungsqualität ist nach wie vor hoch, bei der Materialanmutung leistet sich Mercedes aber hie und da kleinere Nachlässigkeiten. Bei der Überarbeitung der Bedienung ist man einen Schritt zu weit gegangen. Der Entfall wichtiger haptischer Funktionstasten mag zwar modisch sein, spart dem Hersteller aber in erster Linie Kosten und verschlechtert die Bedienbarkeit. Besonders das mit schlecht bedienbaren Touchflächen überfrachtete Lenkrad erntet Kritik.

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

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. Ab dem Ausstattungslevel AMG Line Premium 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 - serienmäßig an Bord. Ein Festplatten-Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen gehört ebenso zum Serien-

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Personen bis 1,95 m 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

1,8 Raumangebot hinten

⊕ Auch im Fond bietet das E-Klasse T-Modell gute Platzverhältnisse. 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 fällt ebenfalls großzügig aus, erst 2 m große Mitfahrer stoßen mit dem Kopf an den Dachhimmel. 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.

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 Drehrädchen 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.

umfang 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.

bei den AMG Line-Modellen dunklen Dachhimmel beeinträchtigt.



Im großzügigen Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 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.

1,6 KOMFORT

1,6 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.

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.

⊕ Der Testwagen ist mit den optionalen vollelektrischen Multikontursitzen samt Massage- und Memoryfunktion ausgestattet. Sie verfügen über eine elektrische 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.

1,9 Innengeräusch

⊕ Bei der Geräuschmessung schneidet das E-Klasse T-Modell gut ab. Bei 130 km/h wurde ein Pegel von lediglich 64,6 dB(A) ermittelt. Vom Fahrwerk sind kaum Geräusche zu vernehmen und auch die Windgeräusche erreichen auch bei höheren

Geschwindigkeiten ein bemerkenswert niedriges Niveau. Nur der kernige Motorklang des Vierzylinder-Dieselmotors trübt den insgesamt guten Geräuschkomfort der E-Klasse.

1,4 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik (Thermatic) mit mittigen Luftausströmern für den Fondbereich ist stets serienmäßig an Bord. Wer die optionale Vierzonen-Regelung (Thermotronic) samt zusätzlicher Belüftungsdüsen an den B-Säulen haben möchte, muss zum Ausstattungslevel "AMG Line Premium Plus" (Aufpreis: 6.337 Euro) greifen. Darin enthalten ist auch ein Luftgütesensor mit automatischer Umluftregelung. Das optionale Energizing Paket Plus beinhaltet ein Filter- sowie Beduftungssystem samt Ionisierung zur Ver-

besserung 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 ebenso wie die getönten Scheiben hinten, beides kostet allerdings Aufpreis.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen

⊕ Der E 220 d 9G-Tronic ist der aktuelle Einstiegsdiesel für die E-Klasse und gleichzeitig die beliebteste Antriebsvariante, sofern man dem Fahrzeugkonfigurator Glauben schenken mag. Der mildhybridisierte Vierzylinder-Selbstzünder leistet in Summe 220 PS (Diesel 197 PS, E-Motor 23 PS). Auch wenn der Zweiliter-Turbodiesel nicht die Souveränität eines hubraumstärkeren Sechszylinders bietet und sich etwas träge

anfühlt, ist der über 2,0 t schwere Kombi damit mehr als ausreichend motorisiert, was die Fahrleistungsmessungen eindrucksvoll belegen: Den Sprint von null auf 100 km/h gibt Mercedes mit 8,1 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 227 km/h. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Schwabe in 5,4 s, von 80 auf 120 km/h geht es in 7,1 s.

2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Zweiliter-Dieselmotor überzeugt mit ordentlichen Manieren. Weder Vibrationen noch nerviges Dröhnen dringen übermäßig zu den Insassen durch. Das Ansprechverhalten des Single-Turbodiesels ist auch dank

der Unterstützung des E-Motors im unteren Drehzahlbereich gut, an die Drehfreude etwa des BMW-Pendants mit Stufenaufladung reicht OM654M - so die interne Bezeichnung des Motors - jedoch nicht ganz heran.

1,0 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 (1.600 1/min bei Tempo 130).

1,4 FAHREIGENSCHAFTEN

1,3 Fahrstabilität

⊕ Die bereits hervorragende Fahrstabilität und Fahrdynamik des Vorgängermodells kann die neue E-Klasse nochmals übertreffen. Allerdings bringt der Testwagen mit 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 der zwei Tonnen schwere Kombi 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. 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.

Der E 220 d T-Modell 4Matic bringt das kräftige Drehmoments dank des permanenten Allradantriebs problemlos auf die Straße - Traktionsprobleme kennt der Schwabe selbst auf rutschigem Geläuf nicht.

1,8 Lenkung

⊕ Die für die Limousine erhältliche Allradlenkung ist für das T-Modell aufgrund der unterschiedlichen Hinterachskonstruktion nicht zu haben - Ausnahme ist der E 53 AMG. Doch auch die Standardlenkung ist ziemlich direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag genügen 2,3 Lenkradumdrehungen. Die Lenkung fühlt sich satt an und überzeugt mit einer guten Rückmeldung sowie hoher Präzision. In dieser Fahrzeugklasse zählt sie zweifellos zu den besten.

1,2 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.

⊕ In Kombination mit der verbauten 20-Zoll-Mischbereifung steht der Daimler aus 100 km/h bereits nach 31,0 m und verzögert damit auf Sportwagenniveau - besser geht es kaum.






1,1 SICHERHEIT

0,6 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 220 d AMG Line Premium 4Matic um ein mehr als 80.000 Euro teures 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 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.

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	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

1,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht die Mercedes E-Klasse mit 92 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 07/2024) ein sehr gutes Ergebnis. Insgesamt holt der Schwabe die Maximalausbeute von fünf Sternen. 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. Die vorderen Kopfstützen haben eine gute Schutzwirkung und lassen sich für bis zu 1,95 m große Personen weit genug ausfahren. Im Fond dürfte der Verstellbereich größer sein, bei Insassen über 1,80 m wirken die Kopfstützen nicht optimal.

Neben den von anderen Mercedes-Modellen bekannten Pre-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. Heutzutage eine Seltenheit: Das T-Modell der E-Klasse über höhenverstellbare Gurte für die Außenplätze im Fond. 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. Das T-Modell ist serienmäßig mit einem Gepäcktrennnetz ausgestattet, das wahlweise an der B- oder C-Säule eingehängt werden kann.

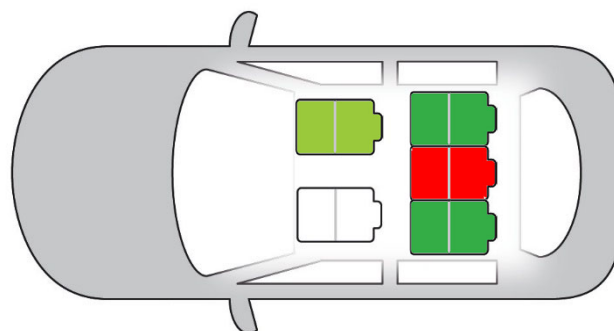
1,9 Kindersicherheit

⊕ Euro NCAP bescheinigt der E-Klasse im Bereich der Kindersicherheit mit 90 Prozent der maximalen Punkte ein hohes Sicherheitsniveau. 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.

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)

2,1 Fußgängerschutz

⊕ Im Fußgänger-Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Benz gute 84 Prozent der erreichbaren Punkte. Die E-Klasse hat eine nachgiebig gestaltete Frontpartie mit aktiver Motorhaube, die bei einem Aufprall angehoben wird und somit den Abstand zu harten Motorbauteilen vergrößert. Damit es erst gar nicht

zum Unfall kommt, ist die E-Klasse serienmäßig mit einem vorausschauenden Fußgänger-Notbremsassistenten ausgestattet.

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO₂

In Anbetracht der Fahrzeuggröße und der guten Fahrleistungen fällt der Verbrauch im ADAC Ecotest mit 5,8 l/100 km vergleichsweise moderat aus. Mit einer CO₂-Bilanz von 181 g/km erhält der Stuttgarter 23 von 60 möglichen Punkten im CO₂-Kapitel des Ecotest. Innerorts verbraucht der Selbstzünder 6,0 l, außerorts sind es 4,8 l und auf der Autobahn 6,3 l pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Die Emissionswerte liegen auf durchgehend niedrigem Niveau, wofür es die vollen 50 Zähler gibt. Zusammen mit den CO₂-Punkten landet der E 220 d T-Modell 4Matic somit bei 73 Punkten und erreicht damit vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest - ein gutes Ergebnis für ein Fahrzeug der oberen Mittelklasse mit Verbrennungsmotor.

5,3 AUTOKOSTEN

5,3 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Einen Mercedes zu besitzen, war schon immer ein teures Vergnügen. Mit der Neuauflage der E-Klasse langen die Stuttgarter aber nochmals deutlich kräftiger hin. Das E 220 d T-Modell ist ab 66.819 Euro zu haben, die getestete Variante samt AMG Line Premium-Paket und Allradantrieb 4Matic startet ab 81.313 Euro - das ist trotz der guten Ausstattung sehr happig. Der Testwagen mit einigen zusätzlichen Extras wie Luftfederung, Lederausstattung und dem Fahrerassistenzpaket Plus bleibt nur hauchdünn unter der 100.000-Euro-Marke. Auch wenn die E-Klasse prozentual relativ wertstabil ist, sind die absoluten Kosten für den Wertverlust jedoch hoch. Auch die Aufwendungen für Steuer (281 Euro pro Jahr) und Versicherung (KH: 17, VK: 28, TK: 25) kommen dem Halter teuer. Mercedes gibt lediglich eine zweijährige Fahrzeuggarantie - da sind die großzügigen 30 Jahre gegen Durchrostung nur ein milder Trost.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

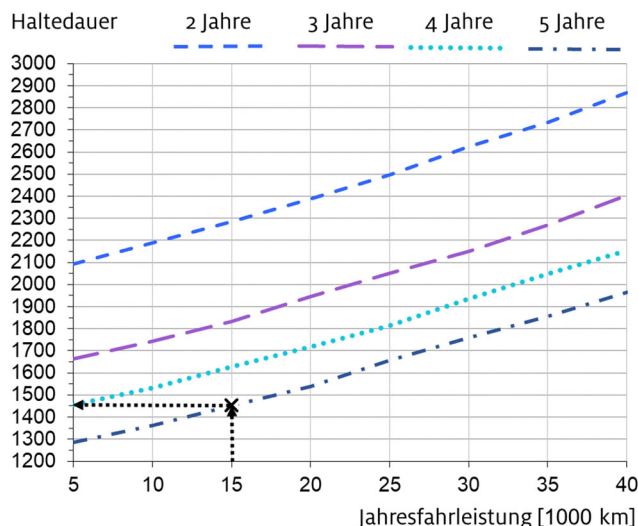
Landstraße	5,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1451 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	E 200 T-Modell Avantgarde Advanced 9G-TRONIC	E 300 e T-Modell Avantgarde Advanced 9G-TRONIC	E 450 T-Modell Avantgarde Advanced Plus 4MATIC 9G-TRONIC	E 220 d T-Modell Avantgarde Advanced 9G-TRONIC	E 300 de T-Modell Avantgarde Advanced 9G-TRONIC	E 450 d T-Modell Avantgarde Advanced Plus 4MATIC 9G-TRONIC
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1999	4/1999	6/2999	4/1993	4/1993	6/2989
Leistung [kW (PS)]	167 (227)	230 (313)	297 (404)	162 (220)	230 (313)	287 (390)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	320/1600	550/2000	500/1800	440/1800	700/1800	750/1350
0-100 km/h [s]	7,8	6,5	4,7	7,9	6,7	5,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	231	227	250	230	223	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,7 S	0,6 S	7,9 SP	5,0 D	0,5 D	6,2 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	152	14	180	131	12	162
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/27/23	18/29/26	19/28/26	17/28/25	18/29/26	18/29/25
Steuer pro Jahr [Euro]	166	40	265	265	190	439
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1230	1290	1480	1243	1338	1562
Preis [Euro]	64.498	72.590	84.276	66.819	74.494	87.965

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]*	2,9
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,2
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	249/458/773
• Dachlast/Anhängelast [kg]	49/1.033
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	9,30
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	82,7
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	207

* 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-Zylinder-Turbodiesel (Mild-Hybrid), Euro 6d-ISC-FCM, SCR-Kat und NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	1.993 ccm
Leistung	162 kW/220 PS bei 3.600 1/min
Maximales Drehmoment	440 Nm bei 1.800 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	227 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,2 l
CO ₂ -Ausstoß	151 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,38 m²/0,26
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/40 R19/275/35 R19
Länge/Breite/Höhe	4.949/1.880/1.469 mm
Leergewicht/Zuladung	2.060/605 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	615/1.830 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)	5,4 s
Drehzahl bei 130 km/h	1.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	31 m
Reifengröße Testwagen	245/40 R20 99Y/275/35 R20 102Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	12,0 m
Ecotest-Verbrauch	5,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,2/5,1/6,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	154 g/km (WTW* 181 g/km)
Reichweite	1.135 km
Innengeräusch 130 km/h	64,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.075 mm
Leergewicht/Zuladung	2.032/618 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	505/930/1.570 l

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

Betriebskosten	130 Euro	Werkstattkosten	149 Euro
Fixkosten	172 Euro	Wertverlust	1000 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1451 Euro		
Steuer pro Jahr	281 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/28/25		
Basispreis E 220 d T-Modell AMG Line Premium 4MATIC 9G-TRONIC	81.313 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 20.01.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	99.764 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.594 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. * 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	1.785 Euro°
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	1.250 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/428 Euro°
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 (2-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	2.106 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,8

AUTOKOSTEN

5,3

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

Stand: September 2024

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