



Mercedes-Benz CLE 220 d Cabriolet AMG Line Premium Plus 9G-TRONIC

Zweitüriges Cabrio der oberen Mittelklasse (162 kW / 220 PS)

Mercedes hat sich über viele Jahre eine schier unendliche Modellvielfalt geleistet, die neben Limousinen, Kombis und SUVs auch mehrere Coupés und Cabrios umfasst hat. Inzwischen will man sich auf das Wesentliche konzentrieren - folglich wurde das einst üppige Angebot an den volumenschwachen Varianten mit Coupé- und Cabrio-Karosserien eingedampft. Es gibt nun noch einen klassischen vier-sitzigen Zweitürer, wahlweise mit festem Dach oder mit Stoffmütze. Wobei "Stoffmütze" dem aufwendigen und prima gedämmten Verdeck des Cabrios hier im Test kaum gerecht wird - Mercedes lässt sich nicht lumpen und verbaut erstklassige Qualität. Auch das kleine, elektrisch ausfahrbare Windschott auf dem Frontscheiben-rahmen sowie die Nackenheizung in den Vordersitzlehnen sind Garant für einen ange-nahmen Fahrkomfort selbst bei niedrigen Außentemperaturen. Dazu passt auch das komfortorientierte Fahrwerk, wenn man die elektronisch geregelten adaptiven Dämp-fer ordert. Erfreulich: Bei allem gebotenen Federungskomfort bietet es auch gehobene fahrdynamische Qualitäten. Eine top Verwindungssteifigkeit der Karosserie versteht sich von selbst. Dass es auf den Rücksitzen enger zugeht und der Kofferraum eher für das Gepäck eines Wochenendausflugs als für das einer langen Reise geeignet ist, bringt das Fahrzeugkonzept mit sich. Dafür kann man die gebotenen Vorzüge auf den Vorder-sitzen umso mehr genießen. Im ersten Moment mag ein Dieselmotor in einem Cabrio unpassend erscheinen - doch der CLE widerlegt dieses Vorurteil. Mercedes bietet einen angemessen leistungsstarken, ausgesprochen sauberen und sparsamen Turbomotor an, den man alternativ auch mit HVO100 füttern und damit die CO₂-Bilanz um bis zu 90 Prozent verbessern kann. Mit einem Verbrauch von knapp über 5 l/100 km im ADAC Ecotest wächst die Reichweite mit einer Tankfüllung auf fast 1.300 km an. Bei aller Träumerei über Reichweiten im Cabrio - der Kaufpreis holt einen wieder auf den Boden der Tatsachen zurück. Mit Dieselantrieb startet das CLE Cabrio bei knapp 70.000 Euro, mit standesgemäßer Ausstattung liegt man bei über 80.000 Euro. Sehr viel Geld, egal wie besonders das Auto ist. **Konkurrenten:** keine mit Dieselmotorisierung.

- +** ausgezeichnete Bremsanlage, tolle Symbiose aus angemessener Fahrdynamik und angenehmem Komfort, hochwertiges und gut isoliertes Verdeck, viele aus-gereifte Assistenten im Sicherheits- und Komfortbereich verfügbar
- enorme Anschaffungskosten, geringes Platzangebot im Fond, kleiner Koffer-raum

ADAC-Urteil

AUTOTEST **1,9**

AUTOKOSTEN **5,1**

Zielgruppencheck

	Familie	3,6
	Stadtverkehr	3,9
	Senioren	3,3
	Langstrecke	2,2
	Transport	4,0
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	3,5

Ecotest ★★★★★☆

3,0**KAROSSERIE / KOFFERRAUM****2,3****Verarbeitung**

⊕ Auch beim Cabrio ist die Karosserie des CLE tadellos verarbeitet, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Der Unterboden ist umfassend verkleidet, nur dort, wo Abwärme weg muss, sind technisch bedingte Lücken zu finden. 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 stand offenbar nicht an oberster Stelle, 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. Die Unterseite des Kofferraumdeckels präsentiert sich weitgehend in Blech - in dieser Preisklasse lässt einen das einigermaßen ratlos zurück. Das Stoffverdeck dagegen ist sorgsam verarbeitet, fein ausgeführt und gut gedämmt.

3,4**Alltagstauglichkeit**

Das CLE Cabrio 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 481 kg im Falle des Testwagens völlig ausreichend. Eine Dachlast ist freilich nicht freigegeben, das Stoffdach würde eine zusätzliche Last auch nicht aushalten. 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 das CLE 220 d Cabrio auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 5,1 l/100 km etwa 1.290 km weit. Warum ein Dieselauto also seinen Reiz haben kann? Weil für ein Drittel dieser Reichweite ein vergleichbares Elektroauto

30 Minuten an der Ladesäule steht und in der gleichen Zeit das CLE 220 d Cabrio theoretisch Sprit für rund 17.500 km zapfen könnte. In den AdBlue-Tank passen bis zu 23 l, bequem nachgefüllt werden kann er über einen Einfüllstutzen unter der Tankklappe. Der gemessene Wendekreis geht mit 11,3 m in Ordnung. Mit seinen 4,85 m Länge ist das CLE Cabrio 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.

2,4**Licht und Sicht**

⊕ Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist Cabrio-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 in der Basisausstattung. Empfehlenswert sind die in der AMG Line Premium Plus 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



Nicht versenkbare Kopfstützen und die breiten C-Säulen des geschlossenen Verdecks schränken die Sicht nach hinten erheblich ein. Umso wichtiger sind Parksensoren und eine Rückfahrkamera, die bei allen Modellen serienmäßig mit an Bord sind.

projiziert werden. Ein separates Abbiegelicht ist genauso integriert wie Kurvenlicht, das über die Leuchtpixel-ansteuerung die Lichtkegel verschieben kann und so möglichst gut in Kurven hineinleuchtet, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. Eine Scheinwerferreinigungsanlage bietet Mercedes leider 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 voluminösen C-Säulen und zusätzlich die festen hinteren Kopfstützen wird die Rundumsicht aus dem Auto deutlich beeinträchtigt.

3,1 Ein-/Ausstieg

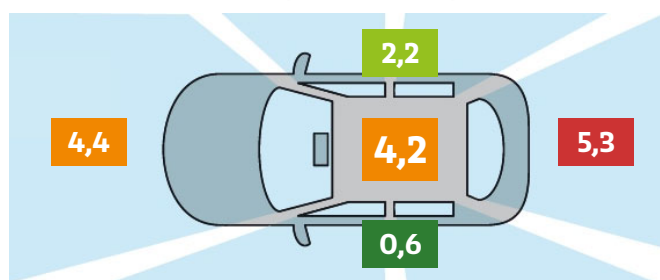
Weil die Schweller nicht zu hoch und Türausschnitte sehr breit sind, gestaltet sich der Ein- und Ausstieg vorn trotz der niedrig verbauten Sitze (Sitzfläche 39 cm über Straße in niedrigster Position) recht einfach - allerdings nur, wenn seitlich genug Platz ist, um die langen Türen weit öffnen zu können. In engen Querparklücken wird das jedoch zur Herausforderung. Mühselig ist auch der Zustieg nach hinten, weil man sich trotz Einstieghilfe 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, solche darf man aber bei Stoffdächern auch nicht erwarten. Serienmäßig verfügen die elektrisch anklappbaren Außenspiegel über eine Umfeldbeleuchtung, die den Mercedes-Stern auf den Boden projiziert, wenn man das Fahrzeug abstellt oder es aufschließt.

3,3 Kofferraum-Volumen

Cabrios sind selten echte Lademeister, das bringt die Karosserieform mit sich. Da macht das CLE Cabrio keine Ausnahmen - dennoch kann sich der Stauraum sehen lassen. So passen rund 345 l in das Heck des CLE Cabrios, sofern man das Verdeck nicht aufmachen möchte. Denn dafür muss man den Verdeckkasten nach unten klappen, was den Stauraum auf 270 l reduziert. Alternativ kann man bis zu fünf handelsübliche Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich der Stauraum auf 605 l. Unter dem Kofferraumboden kann man noch (sehr) kleine Utensilien verstauen, dafür stehen rund 10 l zur Verfügung.

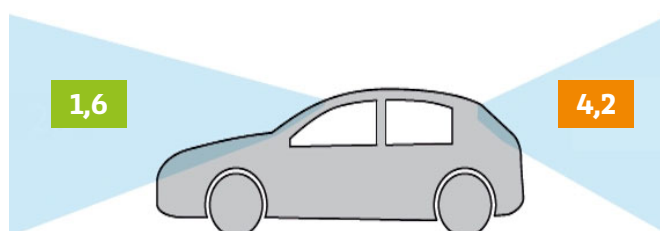
Rundumsicht

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

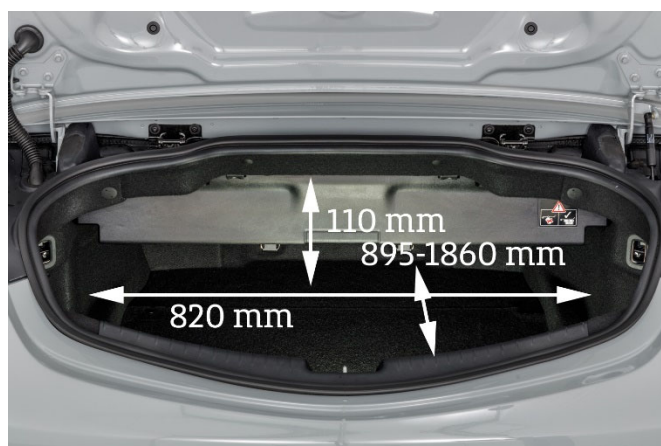


Vorderes und hinteres Nahfeld

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



⊖ 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 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.



Zwischen 245 l und 345 l Volumen bietet der Kofferraum des CLE Cabriolets.

4,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊖ Die Heckklappe schwingt vorgespannt auf Knopfdruck auf - einen elektrischen Antrieb zum Schließen gibt es nicht. Das Keyless-Go Komfort-Paket enthält auch das berührungslose Öffnen des Kofferraums über einen „Fußschwenk“ unter die Heckschürze - der Schlüssel muss dabei nur mitgeführt werden. Die kleine Kofferraumklappe öffnet zwar nicht besonders hoch, sie schwenkt aber ein Stück nach vorn, so dass das Risiko geringer ist, sich den Kopf anzustoßen - auf das vorstehende Schloss sollte man aber dennoch Acht geben. Die Ladekante liegt mit knapp 75 cm recht hoch über der Fahrbahn, innen stört zudem die 25 cm hohe Stufe zwischen Ladekante und Boden. Das Format des Kofferraums ist grundsätzlich nicht unpraktisch, jedoch erschwert die sehr kleine Kofferraumöffnung die Nutzung deutlich - große Gegenstände bekommt man hier kaum durch. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen hat man eine zweite Engstelle, aus Karosserie-Stabilitätsgründen wird nicht die gesamte Höhe und Breite des Kofferraums, sondern eher eine große Durchreiche freigelegt. Zur Ausleuchtung des Ladeabteils muss die eine LED-Lampe seitlich links genügen.



Die recht hohe Ladekante mit 75 cm erschwert das Be- und Entladen des Kofferraums.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne - genau genommen die unteren drei Viertel der gesamten Lehnenhöhe - ist serienmäßig asymmetrisch geteilt klappbar. Die beiden Teile lassen sich nur vom Kofferraum aus entriegeln. Taschenhaken gibt es nicht. Immerhin steht ein

kleines Ablagefach unter dem Ladeboden sowie ein Netz seitlich links zur Verfügung, so kann man leichter für etwas Ordnung im Gepäckabteil sorgen.

2,7 INNENRAUM

2,4 Bedienung

⊕ Das Cockpit-Layout bei Mercedes mit dem vergleichsweise niedrig angeordneten Mitteldisplay ist inzwischen gut bekannt. Man erreicht das Display für Eingaben gut - 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 Cabrio-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 stets 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.



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.

Spätestens dann merkt man, dass die ehemals hochwertig klickenden 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 Cabrio 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.

⊖ 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 das CLE Cabrio hier mindestens eine halbe Note besser sein.

1,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Wenn man die hohe Ausstattungslinie "AMG Line Premium Plus" wählt, erhält man eine wirklich üppige Multimedia- und Infotainment-Ausstattung. Radio und Bluetooth-Verbindung, überdies Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos) sowie das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen (inkl. drei Jahre online Routenberechnung) sind da kaum der Rede wert. 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 Cabrio außerdem serienmäßig ist des weiteren ein WLAN-Hotspot, das Online-Radio und die Remote- sowie

Konnektivitätsfunktionen via Smartphone-App. In der Testvariante kommen noch das Premium-Soundsystem und die Gestensteuerung hinzu, die sich allerdings auf die Steuerung der Beifahrersitzbeleuchtung beschränkt. 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. Eine induktive Lademöglichkeit vorn ist Serie.

2,4 Raumangebot vorn

⊕ Trotz der recht flachen Karosserie gibt es vorn reichlich Platz im CLE Cabrio. Die Sitze lassen sich für knapp zwei Meter große Menschen zurückschieben. Die Kopffreiheit würde sogar für über 2,05 m Körpergröße ausreichen. Vergleichsweise knapp bemessen ist die Innenraumbreite, allerdings nur für die Fahrzeugklasse, absolut gesehen kann man damit gut leben.

Das Raumempfinden ist angemessen, wird jedoch durch das vergleichsweise hoch aufbauende Armaturenbrett, die voluminöse Mittelkonsole und die schmalen Seitenfenster in Kombination mit dem dunklen Stoffverdeck geschmälert. Die Ambientebeleuchtung lässt den Innenraum nachts tiefer wirken.

4,3 Raumangebot hinten

⊖ Typisch für klassische Cabrios: Die hinteren Sitze sind für große Erwachsene auf langen Strecken nicht wirklich geeignet. Denn schon mit rund 1,75 m Körpergröße geht der Kopf auf Tuchfühlung mit dem Stoffverdeck. Bei der Beinfreiheit sieht es etwas besser aus, aber auch da wird es über 1,85 m eng, wenn die Vordersitze für ebenfalls 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 eingeeengt, so oder so spiegelt sich der gemessen knappe Raum auch im Empfinden wieder: Die Fenster sind schmal, die C-Säulen, also das Stoffverdeck hinten breit. Immerhin hat man von der Ambientebeleuchtung auch hinten noch etwas, die langen Leuchtstreifen kann man in Farbe und Helligkeit dem persönlichen Geschmack anpassen.



Im Fond finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m ausreichend Platz.

3,5 Innenraum-Variabilität

Serienmäßig lässt sich ein Großteil der Rücksitzlehne asymmetrisch geteilt umklappen - der obere Bereich bleibt aber fix stehen. 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

1,4 Federung

Mercedes bietet für den CLE in der AMG Line Premium Plus 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 letzteres ebenfalls über eine 15-mm-Tieferlegung verfügt. Der Aufpreis für das im Testwagen verbaute adaptive Fahrwerk liegt im klassenüblichen Rahmen, ist im Gegensatz zum Coupé beim Cabrio nicht an die Allradlenkung gekoppelt.

⊕ Das elektronisch geregelte Adaptivfahrwerk im CLE 220 d Cabrio ist noch eine Idee komfortbetonter als im Coupé und kann mit seinem sehr guten Federungskomfort überzeugen. Besonders auf der Landstraße und Autobahn werden Hindernisse angenehm abgefedert. Das typische "Wogen" ist vorhanden, aber nur moderat und daher alles andere als störend - es passt zum gelassenen Charakter des Cabrios. 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, das ist selbst mit einer Luftfederung kaum besser zu meistern. Wer es direkter mag, kann in den Sportmodus wechseln.

1,8 Sitze

⊕ Das CLE Cabrio erhält serienmäßig elektrisch einstellbare Sportsitze inkl. Memory-Funktion für Fahrer und Beifahrer. 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 halten 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.

2,6 Innengeräusch

⊕ Das alte Vorurteil, Cabrios wären laut im Innenraum, zählt beim CLE Cabrio nicht. Es ist effektiv gedämmt und damit kaum lauter als das Coupé. Der im Innenraum unseres Testwagens gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h beträgt 67,0 dB(A) - ganz grundsätzlich betrachtet ein angemessener Wert, und für ein Cabrio mit Stoffverdeck wirklich gut. Unter Last und ab mittleren Drehzahlen ist der Dieselmotor durchaus präsent, klingt aber sonor und damit nicht aufdringlich. Wirklich brummig oder dröhnig läuft der Vierzylinder nicht. In

der AMG Line Premium Plus ist ein künstlicher sportlicher Motorsound enthalten, welcher den Zweiliter-Turbodiesel bassiger klingen lassen soll. Man kann das über die Innenlautsprecher erzeugte 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, das CLE Cabrio eignet sich sehr gut für entspannte weite Reisen.

2,1 Klimatisierung

⊕ Das CLE 220 d Cabrio 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 ist Serie, die Beheizung des Lenkrads sowie Sitzlüftung vorn kosten Aufpreis. Dunkler getönte Scheiben hinten gibt es für das Cabrio nicht. Eine Standheizung bekommt man als Extra.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Trotz des stattlichen Fahrzeuggewichts von fast zwei Tonnen sorgt der 197 PS starke Turbodiesel für gute Fahrleistungen. Denn er wird tatkräftig von einem ins Getriebe integrierten Startergenerator unterstützt, der seinerseits 23 PS beisteuert und den CLE 220 d damit zum Mildhybriden macht. Den simulierten Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt das CLE Cabrio in flotten 4,9 s. Von 80 auf 120 km/h geht es in 6,2 s. Auch das Anfahrverhalten - gemessen von 15 auf 30 km/h

- ist mit rund einer Sekunde tadellos. Hier profitiert das Cabrio vom integrierten Elektromotor. Für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Mercedes 7,5 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 238 km/h. Der Motor geht nachdrücklich zu Werke, man merkt aber insbesondere auf der Autobahn, dass er am gewichtigen CLE Cabrio ordentlich zu schleppen hat. Insofern ist der Antrieb kräftig, aber kein ausgemachter "Dynamiker".

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Diesel läuft durchaus kultiviert, im Vergleich zu den immer häufiger werdenden Elektroautos aber rustikal - das kann jedoch auch seinen Charme haben, wenn man den Motor als Charakterdarsteller akzeptiert. Der Diesel

grummelt gedämmt, aber hörbar vor sich hin, im Innenraum sind dezente Vibrationen zu spüren, jedoch hauptsächlich unter Last beim Beschleunigen. Wer das Hören und Spüren etwas unterfüttern möchte, kann den Sportmodus-Klang

wählen; dann wird über die Lautsprecher ein sonores Timbre eingespielt - nicht jedermanns Fall, aber manchen gefällt es. Der Zweiliter-Diesel bietet dank Turboaufladung mit variabler Turbinengeometrie und elektrischer Unterstützung ein gutes

Ansprechen auf Leistungsabfragen und besitzt ein breit nutzbares Drehzahlband. In der Spitze stehen bis zu 440 Nm zur Verfügung. Die Leistungsentfaltung des Antriebs ist sehr gleichmäßig.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Im CLE 220 d kommt serienmäßig die hauseigene Neungang-Wandlerautomatik zum Einsatz. 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 aber nicht mehr, eher wird ein Doppelkupplungsgetriebe nachgeahmt. Schließlich muss die Wandlerüberbrückungskupplung 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 lange gewählt ist. Im

höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit lediglich 1.600 1/min. Selbst im neunten Gang ist die Beschleunigung noch moderat, so dass die Automatik den höchsten Gang in der Praxis gut nutzen kann. Die Gangwahl kann über die Paddel am Lenkrad auch manuell beeinflusst werden. Eine Autohold-Funktion bietet das CLE Cabrio serienmäßig. Das Zusammenspiel mit der Start-Stopp-Automatik klappt ausgesprochen gut, schließlich bringt der integrierte Startergenerator den Motor einfach nur auf die gewünschte Drehzahl und der übernimmt dann ohne das geringste Rucken - der leise Start ist jedes Mal ein Ohrenschmaus. Der Motor kann auch während der Fahrt beim "Segeln" ausgeschaltet werden - allerdings nur im Eco-Modus, standardmäßig läuft er bei Leerlaufdrehzahl dahin. Nicht ganz verständlich, weil erst ein komplett ausgeschalteter Motor wirklich Sprit spart.

1,6 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Obwohl das CLE Cabrio mit üppiger Mischbereifung daherkommt, gibt es am Geradeauslauf nichts auszusetzen. Auch bei unebener Fahrbahnoberfläche hält das Cabrio von Mercedes zuverlässig den eingeschlagenen Kurs. Ein Lenkimpuls beeindruckt den Mercedes wenig, die Karosseriebewegungen halten sich in Grenzen und das CLE Cabrio hält seinen Kurs. Aufbaubewegungen sind je nach Straßenbeschaffenheit und Fahrwerkseinstellung durchaus vorhanden, aber einem Cabrio angemessen absolut gesehen moderat. Die Traktion ist dank Hinterradantrieb gut. Durch den ADAC Ausweichtest fährt sich das CLE Cabrio souverän und gut beherrschbar. Das CLE Coupé mit Allradlenkung ist zwar noch besser, aber auch das Cabrio mit weniger aufwendigem Fahrwerk kann vollauf überzeugen. Man hat ein sehr sicheres Fahrgefühl und das Auto zeigt gute

Reaktionen auf Lenkbefehle. Im Grenzbereich tritt geringes Untersteuern auf, dabei erfolgt ein gewisser Tempoabbau. In der zweiten Phase drängt das Heck leicht nach außen, wird vom ESP aber fein dosiert auf Kurs gehalten. Durch die angedeutete Drehbewegung kann dem gewünschten Kurs besser gefolgt werden. Ganz allgemein regelt das ESP fein und geschickt. Dank der guten Beherrschbarkeit und der präzisen Steuerbarkeit des Cabrios können auch sportlich-dynamische Ambitionen bedient werden. Das hohe Gewicht wird geschickt kaschiert. Insgesamt passt das Fahrverhalten zum eher gelassenen Cabrio-Charakter, das Coupe mit allen Fahrwerksoptionen reagiert spontaner und noch präziser. Beim getesteten Cabrio sind Agilität und Sicherheit gekonnt vereint.

1,9 Lenkung

⊕ Die Abstimmung der Lenkung 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 Cabrio 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. An der Zielgenauigkeit gibt es nichts auszusetzen. Mit 2,2 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Serienlenkung im Cabrio kaum weniger direkt übersetzt als die Sport-Direktlenkung im Coupé.

1,2 Bremse

⊕ Wie schon im Coupé kann auch im CLE Cabrio die verbaute Bremsanlage vollauf überzeugen. Als AMG Line Premium Plus erhält der CLE vorn größere Bremsscheiben als die "Basis"-Variante. Aus 100 km/h kommt das Cabrio nach nur 31,4 m zum Stehen (Mittel aus zehn Vollbremsungen) - das ist ein ausgezeichneter Wert, der selbst reinrassigen Sportwagen gut steht. 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.

1,2 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 Plus ist z.B. der Totwinkel-Assistent dann dabei. Trotzdem, angesichts des Fahrzeugpreises sollte Mercedes insbesondere nicht bei der Sicherheit knausrig 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 in dieser Ausstattungslinie serienmäßige 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.

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	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

0,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Einen Crashtest nach Euro NCAP Norm gibt es für das CLE Cabrio selbst bisher nicht, jedoch für die technisch eng verwandten Modelle C- und E-Klasse. Da Mercedes allgemein großen Wert auf hohe Sicherheit legt, ist für das CLE Cabrio mit einem vergleichbar guten Ergebnis zu rechnen - genannte Modelle haben jeweils volle fünf Sterne erreicht. Das Cabrio schützt seine Insassen im Falle eines Unfalls mit neun Airbags, neben Front- und Seitenairbags vorn sowie Seitenairbags hinten (Option) auch mit 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 1,70 m Größe, jedoch ist der Abstand zum Dachhimmel gering, so dass auch größere Menschen kein Schleudertrauma fürchten müssen. Serienmäßig ist das CLE Cabrio mit dem präventiven Pre-Crash-System ausgestattet: Im Falle einer

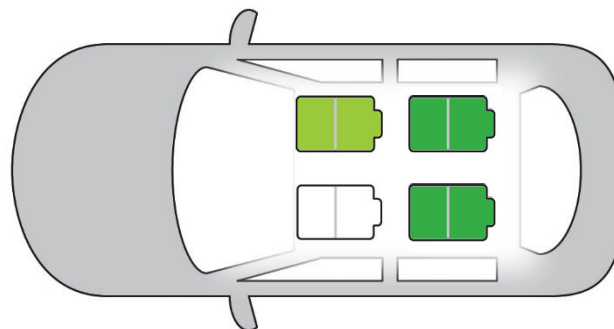
drohenden Kollision werden die vorderen Gurte gestrafft und gegebenenfalls die Fenster und das Schiebedach weitgehend geschlossen. Dabei verfügt das System im Mercedes über eine Besonderheit: Es erzeugt bei einer drohenden Kollision ein Rauschen in den Lautsprechern und kann damit einen Schutzreflex im Innenohr auslösen, so dass es vor den lauten Crashgeräuschen besser geschützt ist. Das CLE Cabrio 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.

2,1 Kindersicherheit

⊕ Die anderen Limousinen von Mercedes schneiden bei der Kindersicherheit sehr gut ab. Größtes Manko beim CLE Cabrio sind seine fehlenden hinteren Türen, das macht den Fond gerade für die Montage von Kindersitzen sehr schlecht zugänglich - mitunter fällt das leicht bei geöffnetem Verdeck. 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 Cabrio 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)

2,4 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.

2,0**UMWELT/ECOTEST****2,9****Verbrauch/CO₂**

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des CLE 220 d Cabrio mit dem Zweiliter-Turbodiesel liegt im ADAC Ecotest bei 5,1 l Diesel pro 100 km. Das ist angesichts des Fahrzeuggewichts und der Ausstattung ein respektabler Wert - der Mercedes-Antrieb ist sehr effizient. Es ergibt sich somit eine CO₂-Bilanz von 157 g/km. Im CO₂-Bereich kann das Cabrio damit immerhin 31 Punkte erzielen. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,6 l/100 km und damit über dem Durchschnittswert. Trotzdem zeigen sich gerade im urbanen Bereich die Vorteile durch das Mildhybrid-System. Außerorts konsumiert das Cabrio beeindruckend niedrige 4,3 l/100 km (Vorteile durch die gute Aerodynamik und geringe Rollwiderstände) und auf der Autobahn 5,8 l/100 km.

1,0**Schadstoffe**

⊕ Der niedrige Verbrauch zeigt nur einen Teil des technischen Fortschritts bei den Dieselmotoren, ebenfalls beachtlich sind die niedrigen Schadstoffemissionen. So liegen die Partikelemissionen bei einem tausendstel vom Grenzwert. Die NO_x-Emissionen sind ebenso beeindruckend niedrig. Sie sind Abschnittsweise nicht mehr messbar, obwohl die Analytik auch noch ein tausendstel Gramm erfassen kann. In allen Abschnitten - sogar beim schwierigen Kaltstart - ist eine Reduzierung der Emissionen weit unter alle Grenzwerte

5,1**AUTOKOSTEN****5,1****Monatliche Gesamtkosten**

⊖ Die Freude über das famose wie seltene Cabrio - und noch seltener mit sparsamem Dieselmotor - bekommt leider beim Blick auf den Verkaufspreis einen herben Dämpfer. Die Preise für das CLE 220 d Cabrio starten bei knapp 70.000 Euro. Mit der hohen Ausstattungslinie des Testmodells liegt man schon über 80.000 Euro, und an dieser Stelle gibt es noch immer Luft für weitere kostspielige Extras. Es ist ohne Zweifel ein gutes Auto und als Cabrio inzwischen eine Besonderheit auf dem Automarkt - erst recht die Kombination mit Dieselantrieb. Aber der Preis erscheint schon ziemlich übertrieben, wenn man im Detail die zahlreichen Anleihen an der C-Klasse sieht und ja trotzdem "nur" einen Vierzylinder-Diesel unter der Haube hat. Die Steuer liegt bei 258 Euro im Jahr und ist damit für einen Diesel noch günstig. Die Einstufungen bei der Versicherung sind allgemein recht hoch (Haftpflicht 21, Teilkasko 25), die der Vollkasko besonders schmerzlich (Klasse 27). Die Werkstattkosten sind sicher kein Sonderangebot, allerdings

Verbrauch

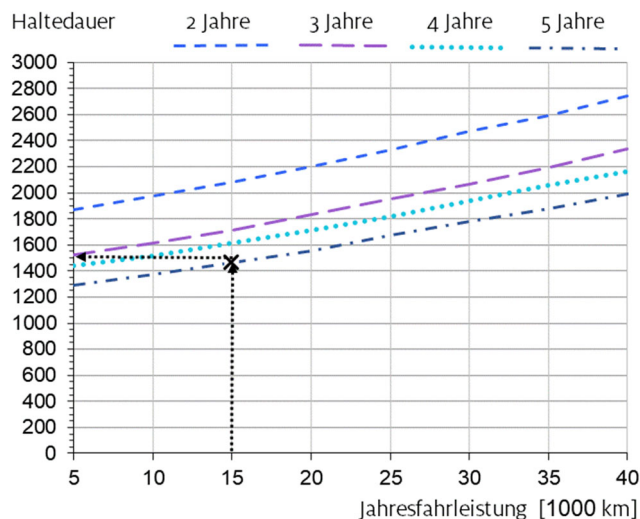
Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	5,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	5,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

gelingen. Die sehr geringen Emissionswerte konnten in den Straßenmessungen selbst bei Temperaturen um 0 °C bestätigt werden - das CLE 220 d Cabrio ist also nicht nur bei Schönwetter sauber. Die vollen 50 Punkte im Bereich Schadstoffe sind mehr als verdient. Zusammen mit den CO₂-Punkten gibt es beachtliche 81 Punkte und somit locker vier von fünf Sterne im ADAC Ecotest. Damit ist das CLE Cabrio als besonders sauberer Diesel empfehlenswert.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1461 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



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 9G-TRONIC	CLE 200 9G-TRONIC	CLE 300 4MATIC 9G-TRONIC	CLE 450 4MATIC 9G-TRONIC	CLE 220 d 9G-TRONIC
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1999	4/1999	4/1999	6/2999	4/1993
Leistung [kW (PS)]	142 (193)	167 (227)	207 (281)	297 (404)	162 (220)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1400	320/1600	400/2000	500/2000	440/1800
0-100 km/h [s]	9,5	7,9	6,6	4,7	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	220	236	250	250	234
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,7 l S	6,7 l S	7,2 l S	8,0 l SP	4,9 l D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	153	153	163	181	128
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/27/25	21/27/25	21/27/25	21/27/25	21/27/25
Steuer pro Jahr [Euro]	169	169	197	272	258
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1242	1290	1419	1567	1319
Preis [Euro]	62.076	67.134	77.546	89.149	69.514

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]*	2,6
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,0 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	175/306/306
• Dachlast/Anhängelast [kg]	0/911
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	9,03
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	81,4
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	204

* 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

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl-Turbodiesel, Mild-Hybrid (Diesel/Elektro), Euro 6e, SCR-Kat 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	Heckantrieb
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	238 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,9 l
CO ₂ -Ausstoß	128 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	k.A./0,27
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/40 R19
Länge/Breite/Höhe	4.850/1.861/1.424 mm
Leergewicht/Zuladung	2.000/435 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	385/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	-/- kg
Tankinhalt	66 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Deutschland, Bremen

ADAC MESSWERTE

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.650 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	31,4 m
Reifengröße Testwagen	245/40 R19 98Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	11,2/11,3 m
Ecotest-Verbrauch	5,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,6/4,3/5,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	134 g/km (WTW* 157 g/km)
Reichweite	1.290 km
Innengeräusch 130 km/h	67,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.050 mm
Leergewicht/Zuladung	1.976/481 kg
Kofferraum normal/geklappt	345/605 l

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

Betriebskosten	120 Euro	Werkstattkosten	148 Euro
Fixkosten	240 Euro	Wertverlust	952 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1461 Euro		
Steuer pro Jahr	258 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/27/25		
Basispreis CLE 220 d Cabriolet AMG Line Premium Plus 9G-TRONIC	79.468 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 25.04.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	80.004 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.778 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	1.071 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensord	Serie
Fernlichtassistent	Serie (adaptiv)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/476 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/446 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	-/Serie (2-Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/Serie (Fahrerseite)
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	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

5,1

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

Stand: November 2025
Test und Text: M. Ruhdorfer