

Fotos: Christian Freudenik/Meriten/Autoflotte



Gegensatz | Sachliche Formen, frische Farben.
Die Lackierung namens Sonnengelb gibt es beim Ka+ für 126 Euro

Daten und Preise | Ford Ka+

1.2 Ti-VCT (70 PS)	ab 8.395 Euro
R4/1.198 cm ³ 51 kW/70 PS 105 Nm/4.000 U/min 5-Gang 15,3 s 159 km/h 5,0 S 114 g/km	
1.2 Ti-VCT (85 PS)	ab 9.580 Euro
R4/1.198 cm ³ 63 kW/85 PS 112 Nm/4.000 U/min 5-Gang 13,3 s 169 km/h 5,0 S 114 g/km	
3.929 x 1.695 x 1.534 mm 270 – 849 Liter	
Wartung: 1 Jahr/20.000 km	
Haftpflicht Teilkasko Vollkasko: 15 16 19	
Garantie: 2 Jahre ohne km-Begrenzung	

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Automobiler Sinneswandel

Fahrbericht | Der neue Ford Ka+ stellt den Nutzwert in den Vordergrund. Mit ihm haben die Kölner einen soliden Beitrag zur Basismobilität auf die Räder gestellt. Außerdem zum ersten Mal gefahren: der neue Ford Kuga.

— Ford verabschiedet sich von seiner Knutschkugel. Polarisierten die ersten beiden Ka-Generationen noch mit teils wilden Linien, kommt der Neue betont sachlich daher. Auf der zum Beispiel auch vom Fiesta genutzten B-Plattform des Konzerns ist ein Kleinwagen entstanden, der so gar nichts mehr mit seinen Vorgängern gemein hat. Diese Entwicklung unterstreicht auch der neue Name Ka+. Denn ein gewisses Plus bietet der ab sofort lieferbare neue Einstiegs-Ford durchaus – ein Plus an Raum oder auch ein Plus an Türen, denn im Gegensatz zu seinen Vorgängern ist der Ka+ ausschließlich fünftürig lieferbar.

Bei aller Sachlichkeit hat Ford mit dem Ka+ ein optisch durchaus modernes, wenn auch nicht unbedingt aufregendes Auto auf die Beine gestellt. Für die tägliche Nutzung bedeutet das aber einige Vorteile: Für seine 3,93 Meter Länge – der Ka+ ist damit nur vier Zentimeter kürzer als der aktuelle Fiesta – bietet der neue Mini-Ford ein durchaus beachtliches Platzangebot. Das Cockpit fällt vor allem durch seine gute Ergonomie – Stichwort klare und sehr gut ablesbare Instrumentierung – und Nutzerfreundlichkeit auf, was Design und Materialauswahl angeht, verspricht es ein wenig den Charme der frühen 2000er-Jahre. Aber dass bei Einstiegspreisen ab knapp 8.400 Euro keine Premiumspielereien zu erwarten sind, versteht sich ja

von selbst. Nein, der Ka+ will grundehrliche Basismobilität anbieten, und dieses Ziel erreicht er durchaus.

Kein Temperamentsbolzen | Wer den Ka+ startet, den empfängt ein etwas blechern klingender, aber keineswegs dröhnender Vierzylinder. Auf eine erste Ausfahrt nahmen wir die 85-PS-Topversion mit, die zwingend an die höhere Ausstattung Cool & Sound gekoppelt ist. Den Basismotor gibt es im Gegenzug auch nur mit der Basisausstattung. In der Stadt ist man mit den 85 PS absolut ausreichend motorisiert, an Steigungen auf der Landstraße geht dem turbolosen Aggregat dagegen schnell die Puste aus. Wer da noch beschleunigen muss, dem hilft auch wenig, einen Gang des Fünfganggetriebes zurückzuschalten. Andererseits ist der Ka+ auch auf der Autobahn kein wirkliches Ver-



Angemessen | Für sein Preisniveau bietet der Ka+ eine mehr als akzeptable Innenraumqualität

kehrshindernis. Nur muss der Fahrer eben auf dynamische Sprinteinlagen verzichten. Lenkung und Schaltung sind für diese Preisklasse absolut in Ordnung, ein Kurvenräuber wie manch anderer Ford ist der Ka+ aber nicht, er lässt es eher gemütlich angehen.

Wer moderne Assistenzsysteme sucht, ist im Ka+ falsch. Bis auf den Berganfahrassistenten und dem Geschwindigkeitsbegrenzer gibt es nichts, was dem Fahrer Arbeit abnehmen würde. Optional sind immerhin ein Tempomat (294 Euro für Cool&Sound) und eine Einparkhilfe hinten (294 Euro) lieferbar. Eine Klimaanlage kostet im Basismodell 840 Euro (Serie im Cool&Sound beziehungsweise 798 Euro im Cool&Sound-Light-Paket inklusive Radio mit Bluetooth).

Wer den Top-Ka+ wählt, erhält serienmäßig übrigens ein CD-Radio mit Ford Sync und Applink, das auch eine Bluetooth-Schnittstelle enthält. Das etwas pixelige Multifunktionsdisplay ist jedoch noch von der alten Ford-Sorte und dementsprechend klein. Aber wie wir eingangs schon feststellten: Wer in der Ka+-Preisklasse unterwegs ist, den leiten in der Regel keine Premiumansprüche, sondern der sucht ein grundehrliches Auto für den Alltag. Und das ist der Ka+ auf jeden Fall. Das unterstreichen auch die noch bis zum 31. Dezember 2016 gültigen Einführungsangebote: So kommt der Ka+ in der Basis bis dahin immer mit Audioanlage,

der Ka+ Cool&Sound immer mit 15-Zoll-Leichtmetallfelgen.

SUV mit neuem Gesicht | In einer ganz anderen Liga spielt dagegen der Ford Kuga, dessen erste Exemplare Ford ab Anfang 2017 ausliefert. Erkennbar ist das aktuelle Kuga-Design vor allem am größeren und jetzt sechseckigen Kühlergrill, neuen Scheinwerfern und neu zugeschnittenen Rückleuchten. Außerdem ersetzt ein 120 PS starker 1,5-Liter-TDCi das gleich starke 2,0-Liter-Aggregat, darüber hinaus gibt es für Fords Mittelklasse-SUV nun auch das Infotainment-System Ford Sync 3 oder eine elektrisch versenkbare Anhängerkupplung. Für eine erste Ausfahrt stand uns der geräuscharme 2.0 TDCi mit 180 PS zur Verfügung, der, gekoppelt mit einer gut abgestimmten Sechsstufenautomatik, einen agilen Eindruck machte. Gleiches gilt fordtypisch auch für Lenkung und Fahrwerk, auch die Sitze überzeugten auf der ersten kurzen Ausfahrt. Den Basispreis hat Ford nicht angehoben, der Kuga startet nach wie

Daten und Preise | Ford Kuga (Auswahl)

1.5 TDCi 2x4 ab **22.815 Euro**
R4/1.499 cm³ | 88 kW/120 PS | 270 Nm/1.750 – 2.000 U/min | 6-Gang | 12,7 s | 173 km/h | 4,4 D | 115 g/km

2.0 TDCi 2x4 (150 PS) ab **24.076 Euro**
R4/1.997 cm³ | 110 kW/150 PS | 370 Nm/2.000 – 2.500 U/min | 6-Gang | 10,1 s | 194 km/h | 4,7 D | 122 g/km

2.0 TDCi 4x4 (180 PS) ab **28.613 Euro**
R4/1.997 cm³ | 132 kW/180 PS | 400 Nm/2.000 – 2.500 U/min | 6-Gang | 9,2 s | 202 km/h | 5,2 D | 135 g/km

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

4.535 x 1.856 x 1.760 mm | 406 – 1.653 Liter

Wartung: 2 Jahre/30.000 km

(1.5 TDCi: 1 Jahr/20.000 km)

Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 17 | 24 | 22

(1.5 TDCi: Vollkasko 21)

Garantie: 2 Jahre ohne km-Begrenzung

vor bei 19.580 Euro. Als Ausstattungen stehen die Linien Trend, Business Edition, Titanium und neu auch die ST-Line sowie der Vignale zur Wahl. Die Business Edition startet bei 22.019 Euro und wartet gegenüber der Basis Trend unter anderem mit elektrisch an-

Foto: Christian Frederik Merten/Autoflotte



Aufgefrischt | Ein größerer Kühlergrill, ein neuer Stoßfänger und überarbeitete Scheinwerfer kennzeichnen das Kuga-Facelift vorne

klappbaren Außenspiegeln, dem Navigations- und Infotainmentsystem Ford Sync 3, Klimaautomatik und Einparkhilfe hinten auf. Die Motorenpalette umfasst je drei Benziner (120, 150 und 182 PS) und Diesel (120, 150 und 180 PS). | Christian Frederik Merten

Die Business-Limousine

Autoflotte-Test | Mit der E-Klasse erneuerte Mercedes-Benz in diesem Jahr einen seiner Business-Bestseller. Die neue Generation sticht vor allem mit der Möglichkeit teilautonomen Fahrens hervor.



Foto: Christian Frederik Merten/Autoflotte

**VON
AUTOFLOTTE
GETESTET**

Traditioneller Auftritt | Wählt der Kunde die Basisausstattung oder das Exclusive-Exterieur (1.050 Euro), thront der Stern ganz klassisch auf der Haube

— Wenn es einen Inbegriff gibt für den Management-Dienstwagen, dann ist es wohl die E-Klasse von Mercedes-Benz. Seit diesem Jahr ist die klassische mittlere Baureihe der Stuttgarter in der fünften Generation auf dem

Markt. Die Autoflotte testete die Qualitäten der Limousine E220d.

Karosserie | Im Gegensatz zum kantigen Vorgänger setzen die Schwaben bei der aktuellen Baureihe W213 wieder auf fließende

Linien. Trotz abfallendem Dach bietet die Limousine aber auch hinten großzügige Platzverhältnisse. Der gut geschnittene Kofferraum bietet mit 540 Litern Standardvolumen ebenfalls ausreichend Platz für Reisegepäck. Zudem leidet die Funktionalität hier nicht unter der Form, der Zugang zum Gepäck geriet für eine moderne Limousine äußerst praktikabel. Für ihre Größe – die E-Klasse ist 4,92 Meter lang und ohne Spiegel 1,85 Meter breit – fährt sich die Business-Limousine erstaunlich wendig. Beim Einparken beeinträchtigen die Formen allerdings doch die Funktionalität, das Fahrzeugende ist weder vorne noch hinten einsehbar. Es lohnt sich also das Park-Paket für 1.490 Euro, das neben einer 360-Grad-Kamera auch den Einparkassistenten Parktronic enthält, der beim Rangieren auch die Gangwechsel übernimmt.

Interieur | Die fließenden Linien machen vor dem Interieur nicht halt. Die geschwungenen Linien innen sind nur unterbrochen vom 12,3-Zoll-Bildschirm für Navigation und Infotainment (bei Comand Online für 2.750 Euro). Dieser Bildschirm schließt sich optisch ▶



Runde Sache | Anders als sein Vorgänger W212 kommt die aktuelle E-Klasse der Baureihe W213 mit fließenden Linien daher

Edel und modern | Geschwungene Linien treffen auf zwei 12,3-Zoll-Monitore und volldigitale Instrumente



Fotos: Christian Fredrik Merten/Autorflotte

nahtlos an das ebenso große volldigitale Instrumenten-Display (Widescreen-Cockpit für 850 Euro) an. Beide Monitore liefern gestochen scharfe Bilder, die Instrumente lassen sich – in allen drei Darstellungen klassisch, sportlich oder progressiv – perfekt ablesen. Eine Touchfunktion besitzt aber auch der Comand-Monitor nicht, die Bedienung vereinfacht das Touchpad für 190 Euro.

Unsere Test-E-Klasse war mit der hellen Innenausstattung „Designo Leder Nappa macchiato beige“ ausgerüstet – im Alltag droht hier schnell Verschmutzungsgefahr. Unabhängig davon bietet die E-Klasse Fahrer und Beifahrer oberklassewürdige Sitzqualität – vor allem mit dem Aktiv-Multikontursitz-Paket für 1.950 Euro an Bord, das neben einer Massage- auch eine Fahrdynamikfunktion umfasst, die durch aufblasbare Luftkammern in den Sitzen den Seitenhalt in Kurven spürbar optimiert. Dass die Materialien in Qualität und Haptik edel daherkommen, darf der Kunde in dieser Preisklasse durchaus erwarten. Und typisch Mercedes: die Sitzverstellung in der Türverkleidung, der Lenkstock-Hebel und die in den Blinkerhebel integrierte Scheibenwischer-Bedienung.

Antrieb | 194 PS holt der E220d aus vier Zylindern und zwei Litern Hubraum. Dank maximal 400 Newtonmetern fährt sich der mittlere von drei Dieseln auch beim Beschleunigen aus höheren Geschwindigkeiten recht spritzig. Dass kein Sechszylinder

unter der Haube werkelt, hört man durchaus, akustisch aufdringlich wird das Aggregat aber nie. Da unterstützt auch das Akustik-Komfort-Paket (1.100 Euro), das unter anderem mit speziell folierten Scheiben für zusätzliche Ruhe sorgt. Keine Kritik auch an der Automatik, die zur richtigen Zeit und kaum merklich zwischen den neun Gängen wechselt. Unser Verbrauch bei vielen Autobahnfahrten mit wechselnden Geschwindigkeiten: 7,8 Liter.

Fahrpraxis | Mit der Luftfederung Air Body Control ist die E-Klasse jederzeit komfortabel unterwegs – auch in den Fahrmodi Sport und Sport+, die das serienmäßige System Dynamic Select neben Comfort, Eco (mit Segelfunktion) und Individual bietet. Ansonsten möchten wir unseren Fokus hier auf die zahlreichen Assistenzsysteme legen, die die E-Klasse – auch wenn die Hände natürlich weiter ans Lenkrad gehören – teilautonom fahren lassen. Das Fahrerassistenz-Paket Plus an Bord bot aktiven Spurwechsel-, aktiven Nothalt-, Ausweich-Lenk-, aktiven Totwinkel-, aktiven Spurhalte- oder aktiven Bremsassistenten mit Kreuzungsfunktion und Stauende-Notbremsfunktion ebenso wie den Abstandspiloten mit Stauassistent und Geschwindigkeitslimit-Piloten. In der Praxis passt sich der adaptive Tempomat so automatisch geltenden Tempolimits an, im Stau fährt die E-Klasse praktisch selbstständig und leitet Überholvorgänge bei aktivier-

tem Tempomaten bei Blinkerbetätigung automatisch ein. Und das sehr zuverlässig, auch wenn man natürlich nicht nur vor dem Überholen zum Beispiel auf der Autobahn selbst immer noch einen Blick nach hinten wirft. Angesichts der Vielzahl dieser Systeme sind die deutlich zu klein geratenen Außenspiegel also zu verschmerzen.


Preise und Ausstattung | In der Basis gibt es den E220d ab 39.600 Euro. Viele Features, die das Fahren so angenehm machen, sind dann natürlich noch nicht an Bord. Serienmäßig gibt es 16-Zoll-Leichtmetallräder, Stoffsitze, Halogen-Scheinwerfer, Regensensor, elektrische Vordersitze, Zweizonen-Klimaautomatik, das Audio-System Audio 20 USB oder die Neungangautomatik. Natürlich lässt sich der E-Klasse-Preis in ungeahnte Höhen treiben, sinnvoll ist aber vor allem das Business-Paket für 2.200 Euro unter anderem mit LED-Scheinwerfern, 66-Liter-Tank, Garmin-Navigationssystem Parkpilot und Sitzheizung vorn. Zumal interessante Extras mit diesem Paket deutlich günstiger werden: Comand Online gibt es so für 1.750 statt für 2.750 Euro, das Park-Paket für 640 statt 1.490 Euro, adaptives LED-Licht für 1.085 statt für 1.950 Euro und die Sitzklimatisierung für 740 statt 1.100 Euro. Vielfahrern würden wir zudem das Fahrerassistenz-Paket empfehlen, das für 1.900 Euro auf langen Strecken einen signifikanten Sicherheits- und Komfortgewinn mit sich bringt. | Christian F. Merten

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Toller Fahrkomfort ▶ Innovative Assistenzsysteme (teilautonomes Fahren) ▶ Hohe Verarbeitungsqualität 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Kleine Außenspiegel ▶ Schmutzempfindlicher Innenraum (helle Innenausstattung)

Restwerte | DAT-Prognose
 Mercedes-Benz E220d
 Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) nach 36 Monaten und

15.000 km/Jahr: 40,1%
25.000 km/Jahr: 38,1%
40.000 km/Jahr: 34,2%



Daten und Preise | Mercedes-Benz E220d

Grundpreis Testwagen 39.600 Euro
 R4/1.950 cm³ | 143 kW/194 PS | 400 Nm/1.600 – 2.800 U/min | 9-Gang-Aut. | 7,3 s | 240 km/h | 4,3 – 3,9 D 112 – 102 g/km

4.923 x 1.852 x 1.468 mm | 540 Liter
 Wartung: 1 Jahr/20.000 km
 Effizienzklasse: A+
 Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 20 | 28 | 26
 Garantie: 2 Jahre ohne km-Begrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer