



Mercedes E 220 CDI BlueEFFICIENCY Elegance Automatik (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

Neu aufgelegt hat Mercedes die E-Klasse. Zahlreiche innovative Sicherheitssysteme sollen das Auto wieder vor die Konkurrenz fahren lassen. So gibt's eine Motorhaube mit speziellem Fußgängerschutz, einen Attention Assist gegen übermüdetes Autofahren, ein Intelligentes Lichtsystem (Xenonlicht, Kurvenlicht, usw.) jetzt auch mit adaptivem Fernlicht und nicht zu vergessen das LED-Tagfahrlicht. Das Fahrerassistenz-Paket umfasst die aktive Geschwindigkeitsregelung mit Stop&Go-Betrieb, den erweiterten Bremsassistenten, die PRE-SAFE-Bremse sowie Spurhalte- und Totwinkel-Assistent. An den Maßen innen und außen hat sich nicht viel verändert, die E-Klasse ist immer noch eine geräumige Limousine. Insgesamt ein gelungenes Auto, das sich Mercedes mit fast 48.000 Euro plus Extras bezahlen lassen möchte.

Karosserievarianten: Limousine und Kombi **Konkurrenten:** Audi A6, BMW 5er, Jaguar XF, Volvo S80

- +** gute Bedienbarkeit, hoher Sicherheitsstandard, Innovative Systeme zur aktiven Sicherheit, komfortables und sicheres Fahrwerk, ordentliche Fahrleistungen, günstiger Verbrauch
- akustisch etwas brummiger Motor, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL



Stand: April 2009
Text: M. Ruhdorfer

⊕ An Verarbeitung und Finish der Karosserie gibt es nichts auszusetzen, sie machen einen sehr guten Eindruck; die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal, Türen und Hauben sind ordentlich eingepasst. Auch im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort, die Materialien sind hochwertig und sauber verarbeitet, der Respekt-Abstand zur S-Klasse-Noblesse wird aber gewahrt. Feines Leder, Chromränder und mattes Holz, bei dem man die Maserung sehen und fühlen kann, sowie die indirekte Beleuchtung an Armaturenbrett und in den Türverkleidungen sorgen für ein angenehmes und luxuriöses Ambiente. Der Unterboden im vorderen Fahrzeugbereich ist völlig glattflächig, das reduziert Geräuschemissionen des Motors und verringert Luftverwirbelungen, die den Verbrauch erhöhen würden. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen, der Tankdeckel lässt sich leicht abschrauben. Umfangreiche Türdichtungen verhindern das schnelle Verschmutzen der Türausschnitte von Außen, gegen versehentliches Verkratzen beispielsweise durch Schuhe sind die Schweller aber nicht optimal geschützt. Effektiv sind 510 kg Zuladung möglich, völlig ausreichend auch für weitere Reisen mit vier Erwachsenen und Gepäck. Auf dem Dach darf Gepäck bis zu einem Gewicht von 100 kg transportiert werden.

⊖ Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung, ein Reserverad kostet Aufpreis. Front- und Heckschürze haben zwar keine unlackierten Kunststoffeinlagen, aber gerade hinten gibt es mehrere deutliche Sichtkanten, die ein partielles Lackieren ermöglichen und damit geringere Reparaturkosten. Die Fahrzeugflanken werden nur von dünnen Chromleisten geschützt, das reicht kaum, um Dellen bei unvorsichtig geöffneten "Nachbartüren" zu vermeiden.

Die Übersicht über den umgebenden Verkehr ist durchschnittlich. Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung schneidet die neue E-Klasse noch zufriedenstellend ab. Einschränkend wirken die C-Säulen und die hinteren Kopfstützen, die sich nicht vollständig versenken oder wegklappen lassen. Die Sicht in den Außenspiegel geht in Ordnung, der rechte ist aber ziemlich klein aufgrund des Blickwinkels.

⊕ Gegenstände vor dem Auto können auch relativ nahe am Boden noch erkannt werden. Der Innenspiegel bietet die bestmögliche Sicht nach hinten. Die Scheibenwischer zeigen eine gute Wischwirkung, auch bei hohen Geschwindigkeiten. Als empfehlenswerte Option gibt's Parksensoren, die optisch und akustisch beim Ein- und Ausparken unterstützen. Das Licht-Paket ist zwar sehr teuer, bietet aber eine optimale Ausleuchtung der Fahrbahn bei Dunkelheit; es umfasst Bi-Xenonlicht, adaptives Kurvenlicht und Abbiegelicht sowie eine variable Lichtverteilung je nach Fahrsituation (Innerorts, Landstraße, Autobahn). Bei störendem Scheinwerferlicht von hinten blendet der Innenspiegel automatisch ab; diese Option gibt es

Rundumsicht



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

auch für den Außenspiegel - aber nur für die Fahrerseite, unverständlich in diesem Preissegment. Beide Außenspiegel sind asphärisch gestaltet, so dass Objekte im Toten Winkel besser erkannt werden können. Das Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man auch tagsüber von anderen Verkehrsteilnehmer früher und zuverlässiger erkannt wird. Als weitere Option findet sich in der Aufpreisliste der adaptive Fernlichtassistent, der weich auf- und abblendet und dabei wenn möglich die Hell-Dunkel-Kante immer knapp unterhalb des Gegenverkehrs hält, um so immer die weitest mögliche Fahrbahnausleuchtung zu erzielen. Dies konnte in verschiedenen Tests allerdings nicht direkt festgestellt werden, der Assistent funktioniert ähnlich wie bei der Konkurrenz.



Die Sicht nach hinten wird durch nicht versenkbare Kopfstützen beeinträchtigt. Beim Vorgängermodell konnten sie umgeklappt werden.

2,8

Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen vorne klappt zufriedenstellend; der Abstand zwischen Sitzfläche und Straße ist nicht optimal, immerhin ist der Schweller nicht zu hoch, auch der Abstand zwischen Schwelleraußenkante und Sitzaußenkante stellt keine Hürde dar. Beim hinten Ein- und Aussteigen sieht es ähnlich aus, man muss auch auf seinen Kopf achten, um sich nicht an der nach hinten abfallenden Dachkante zu stoßen.

+ Mit der praktischen Fernbedienung können die Zentralverriegelung geöffnet und verriegelt sowie offene Fenster geschlossen werden. Die Türbremsen sind vorne zufriedenstellend und hinten gut ausgelegt, die Türen werden auch an Steigungen gehalten. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel. Gegen Aufpreis gibt es eine Außen- und Umfeldbeleuchtung. Personen können im Innenraum nicht versehentlich eingesperrt werden, sie haben immer eine Möglichkeit, die Türen von Innen auch wieder zu öffnen.

- Man kann sich relativ leicht versehentlich aussperren, weil ein Verriegeln der Türen nur bei offener Fahrertür verhindert wird.

2,1

Kofferraum-Volumen*

+ Das Gepäckraumvolumen fällt mit 455 Litern großzügig aus; zusätzlich stehen unter dem Kofferraumboden noch etwa 80 l in der Reserveradmulde zur Verfügung. Klappt man die Rücksitzlehnen um, erweitert sich der Stauraum auf 830 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Der Kofferraum mit 455 l Volumen ist gegenüber dem Vorgängermodell gleich groß geblieben.

2,4

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekante liegt mit 66 cm über der Straße nicht zu hoch, etwas störend ist aber die innere Bordwand von 13 cm, über die das Gepäck gehoben werden muss. Die Größe der Ladeöffnung ist zufriedenstellend, für eine Limousine im Rahmen der Möglichkeiten recht groß. Insgesamt lässt sich der Kofferraum passabel nutzen.

+ Sehr praktisch: der Kofferraumdeckel schwingt beim Entriegeln automatisch nach oben. Auch das Schließen (per Hand) fällt nicht schwer, es gibt mehrere praktische Griffmulden in der Klappeninnenverkleidung (je nach Bedürfnissen).

⊖ Sind Gepäckstücke bis nach vorne zur Lehnenrückwand gerutscht, muss man umständlich in den Kofferraum "hineinkriechen", weil er sehr tief und nach vorne schlecht zugänglich ist.

1,9 Kofferraum-Variabilität

+ Die Rücksitzlehne kann geteilt umgeklappt werden; entriegelt wird vom Kofferraum aus über zwei leichtgängige Hebel. Dabei wird der jeweilige Vordersitz elektrisch etwas nach vorne gefahren, damit die Lehne inklusive Kopfstütze problemlos nach vorne klappen können (nur bei elektrischer Sitzeinstellung vorne). Der Klappmechanismus lässt sich also leicht und unkompliziert bedienen. Zum Verstauen von kleinem Gepäck sind kleine Netze links und rechts an den Seiten des Kofferraums vorhanden. Eine Durchladeluke in der Mitte der Rückbank erlaubt den Transport von langen (und schmalen) Gegenständen.

⊖ Die Bügel des Kofferraumdeckels ragen beim Schließen weit in den Gepäckraum an den Seiten hinein. Durch die entsprechende Ausformung der Seitenverkleidung drücken sie nicht aufs Gepäck. Dennoch trübt diese wenig elegante und scheinbar billige Lösung das Bild der hochwertigen Oberklasselimousine.

1,9 INNENRAUM

1,4 Bedienung

+ Mercedes treibt einen hohen Aufwand, um Bedienbarkeit und Ergonomie zu optimieren. Nimmt man in der neuen E-Klasse Platz, merkt man das schnell. Das Lenkrad ist in Höhe und Reichweite einstellbar, auf Wunsch elektrisch, und kann ganz unterschiedlichen Personenstaturen sehr gut angepasst werden. Auch die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Der Wählhebel der Automatik ist gut zu erreichen, er sitzt (wie gewohnt) auf der Mittelkonsole (bei 5-Gang-Automatik, bei 7-Gang-Automatik Lenksäulenhebel rechts). Das Zündschloss findet man schnell, der Schlüssel kann problemlos und ohne Haken eingesetzt werden. Der Lichtschalter sitzt günstig am Armaturenbrett links neben dem Lenkrad, er ist auch bei Dunkelheit einwandfrei zu finden, da beleuchtet. Die Nebenschlussleuchte wird über Ziehen am Lichtschalter aktiviert, eine Kontrollleuchte in den Instrumenten informiert über den Status - vorbildlich. Die Scheibenwischer vorne werden auf Wunsch über einen Regensensor gesteuert (zwei Empfindlichkeitsstufen). Die Klimatisierung lässt sich nach kurzer Orientierung einfach und funktionell einstellen, eine manuelle Nachjustierung ist fast nie nötig, da die Klimaautomatik weitgehend perfekt abgestimmt ist. Die Bedienelemente sind aber weit unten und teilweise hinter dem Ganghebel verbaut - das war beim Vorgänger besser gelöst (oben am Armaturenbrett, perfekt zu sehen). Die Knöpfe für Heckscheibenheizung und Umluft findet man schnell, die Umluftfunktion schaltet auch automatisch wieder ab, um ein Beschlagen der Scheiben zu vermeiden. Auch weitere Schalter für die unzähligen Funktionen der E-Klasse hat Mercedes günstig und übersichtlich positioniert. Das Radio bzw. Navigationssystem ist sehr gut zu erreichen und erfordert nur wenig Eingewöhnung, die Bedienung der Grundfunktionen fällt leicht, schwieriger wird es, wenn man Grundeinstellungen in den Menüs finden muss. Die Lautsprecher bieten einen guten Klang, auch bei hoher Lautstärke. Alle vier elektrischen Fensterheber besitzen Abwärts- und Aufwärtsautomatik mit zuverlässigem Einklemmschutz. Die mit einem praxisgerechten Schalter elektrisch einstellbaren Außenspiegel sind beheizt und optional elektrisch anklappbar. Die Sitze kann man mit einem besonders übersichtlich in den Türen angeordneten



Vorbildlich und typisch Mercedes: Der Fahrerplatz vermittelt nicht nur ein luxuriöses Ambiente, alle wichtigen Bedienelemente liegen griffgünstig.

Schalterblock justieren. Die helle Innenbeleuchtung erzeugt ein angenehmes Ambiente, vier Spotleuchten (vorne ausgesprochen helle LED-Technik) erleichtern das Lesen bei Dunkelheit. Die Instrumente sind einwandfrei ablesbar und verfügen über alle nötigen Kontrollleuchten. Auch offene Türen und Klappen (inkl. Motorhaube) werden dem Fahrer angezeigt. Recht gut funktioniert der neue adaptive Fernlichtassistent, er blendet weich auf und ab, die stufenweise Abblendung konnte aber in verschiedenen Tests nicht so richtig nachvollzogen werden - dennoch gehört das System mit zu den besten bisher verfügbaren. Die automatische Abstandsregelung für den Tempomat funktioniert gut, allerdings könnte die Beschleunigung beim Wechsel auf eine freie Spur früher einsetzen. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Vorne wie hinten sind ausreichend Ablagemöglichkeiten vorhanden, sie könnten aber etwas größer sein - das gleiche gilt für's Handschuhfach.

➖ Vorne muss man sich zum Schließen ganz geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, um an die Griffe zu kommen. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet.

1,7 Raumangebot vorne*

➕ Viel Raum bietet sich innen, auf den Vordersitzen finden sogar zwei Meter große Personen ordentlich Platz. Die Innenbreite fällt nicht ganz so üppig aus. Dennoch ist das subjektive Raumgefühl angenehm großzügig.



Das Raumgefühl auf den hinteren Außenplätzen ist großzügig. Jedoch der mittlere Sitzplatz ist nach wie vor sehr eng und nur für kürzere Fahrten geeignet.

3,1 Raumangebot hinten*

Hinten geht's nicht ganz so üppig zu. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden dahinter noch Leute bis 1,87 m Platz, an die Grenzen kommen sie hier bei der Beinfreiheit. Die Innenbreite liegt im zufriedenstellenden Bereich, für zwei Mitfahrer ist es aber völlig ausreichend - den mittleren Sitz sollte man eher als Notsitz für kürzere Strecken betrachten.

1,9 KOMFORT

1,9 Federung

➕ Die Federn und Dämpfer hat Mercedes insgesamt recht ausgewogen abgestimmt. Auf langen Bodenwellen ist ein leichtes Nachschwingen feststellbar, unbeladen regen kurze Bodenwellen die Karosserie spürbar an. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel kommen auch bis zu den Insassen durch, aber gedämpft und damit nicht unangenehm. Eine Stuckerneigung ist nicht feststellbar. Beim starken Bremsen und Beschleunigen taucht die Karosserie deutlich ein. Die Seitenneigung dagegen fällt gering aus. Beladen wird die Federung deutlich komfortabler, vor allem auf welliger Straße spricht sie geschmeidiger an.

1,8 Sitze

Testwagen mit aufpreispflichtigen Multikontursitzen.

+ Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich auch mit der Höhen- und Neigungseinstellung unterschiedlichen Personengrößen sehr gut anpassen. Die hohen Lehnen der Vordersitze sind gut ausgeformt und bieten dem Rücken einen festen Halt; sie lassen sich individuell durch mehrere anpassbare Luftpolster konturieren. Auch die Flächen verfügen über angenehme Konturen. Bei Kurvenfahrten bieten die Sitze einen festen Seitenhalt. Insgesamt gefällt auch die ausgewogene Federung. Gegen Schwitzen auf den Ledersitzen bei warmen Temperaturen kann man eine Sitzlüftung ordern, diese funktioniert sehr gut und arbeitet fast zugfrei. Die Sitzposition des Fahrers ist einwandfrei; er kann auch seine Beine und Füße sehr gut abstützen. Auf der Rückbank geht es nicht ganz so komfortabel zu, die Konturen von Lehne und Fläche sind aber zufriedenstellend und auch der Sitzkomfort ist gut dank ausgewogen gefederter Rücksitze.

1,7

Innengeräusch

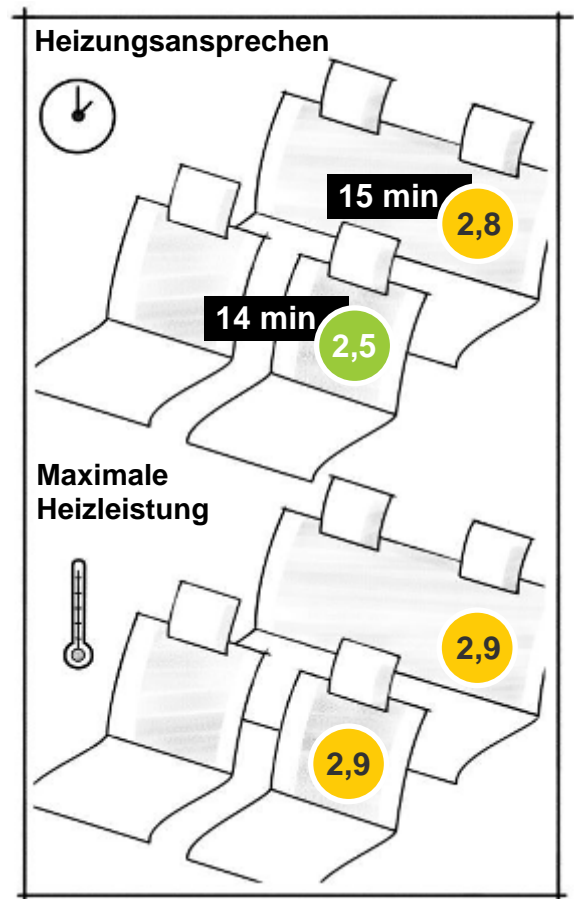
+ Der Geräuschpegel im Innenraum ist sehr niedrig, bis 130 km/h angenehm leise. Auch bei hohen Geschwindigkeiten kann man sich noch entspannt unterhalten. Wind- und vor allem Fahrgeräusche hat Mercedes sehr gut gedämmt. Wenig geschmeidig hört sich der Motor besonders unter Last an, dann dringt ein deutliches, rauhes Vierzylinder-Diesel-Nageln in den Innenraum, das so gar nicht in eine luxuriöse Limousine passen mag.

2,1

Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Die Heizung spricht vorne wie hinten zufriedenstellend an und zeigt eine passable Heizwirkung - wie so oft bei sparsamen Dieselfahrzeugen.

+ Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur separat einstellen. Die Zwei-Zonen-Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst. Bei Bedarf lassen sich die Luftströme auch recht individuell gestalten. Ein Aktivkohlefilter filtert u.a. Pollen und unangenehme Gerüche aus der Luft.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

2,0

MOTOR/ANTRIEB

1,8

Fahrleistungen*

+ Der 2,1-l-Vierzylinderdiesel schlägt sich wacker in der schweren Limousine und realisiert dank seiner zwei in Reihe geschalteten Turbolader beachtliche Fahrleistungen. So kann man Überholmanöver schnell abschließen. Auch auf der Autobahn geht dem Motor so schnell nicht die Puste aus, mit scheinbar stoischer Gelassenheit schiebt er die Tachonadel weiter und weiter, erst jenseits der 200 km/h gewinnen langsam die Fahrwiderstände die Oberhand.

2,0

Laufkultur

⊕ Insgesamt läuft der Vierzylinder recht kultiviert, es dringen kaum Vibrationen in den Innenraum, minimal sind sie unter Last am Lenkrad zu spüren. Beim zügigen Beschleunigen zeigt sich das Aggregat etwas brummig, vor allem bei mittleren Drehzahlen. Mercedes kann den hohen Einspritzdruck und die nur vier Zylinder nicht vollständig kaschieren.

2,0

Schaltung

⊕ Die Fünfgang-Automatik schaltet reaktiv weich und verkneift sich weitgehend störendes Rucken. Dennoch sind die manchmal großen Drehzahlsprünge nicht optimal und spürbar. An der Schaltgeschwindigkeit gibt es nichts auszusetzen. Den Ganghebel durch die verwinkelte Gasse zu führen, klappt meist recht gut.

2,3

Getriebeabstufung

⊕ Mercedes verwendet eine Automatik mit nur fünf Gängen, üblich sind in dieser Klasse eigentlich mindestens sechs Gänge. Die Übersetzung von erstem und letztem Gang passt prinzipiell, da aber nur drei Gänge dazwischen sind, fallen die Übersetzungssprünge zum Teil recht groß aus, vor allem zwischen drittem und viertem Gang. Einen etwas länger übersetzten letzten Gang würde der kräftige Motor auch noch vertragen, die Motordrehzahl auf der Autobahn könnte damit gesenkt werden.

1,8

FAHREIGENSCHAFTEN

1,7

Fahrstabilität

⊕ Die neue E-Klasse verhält sich bei jedem Tempo weitgehend richtungsstabil, sie spricht auf Lenkimpulse gut an. Bei sehr hohen Geschwindigkeiten macht die Limousine aber nicht den erwarteten souveränen Eindruck, zu unruhig liegt die Karosserie auf der Fahrbahn schon bei leichten Unebenheiten. Die Traktion ist gut, auf weniger griffiger Fahrbahn greift die Traktionskontrolle ein und unterbindet durchdrehende Hinterräder. Beim ADAC-Ausweichtest hinterlässt die E-Klasse ein gutes bis sehr gutes Bild. Die Reaktionen auf die Lenkbefehle sind sehr gut, in der zweiten Phase drängt das Heck etwas nach außen, ESP regelt aber effektiv und unterbindet Schleudern schon im Ansatz. Die Lenkung bleibt weitgehend leichtgängig, nur während der ESP-Eingriffe ist bei schnellen Lenkmanövern eine leichte Verhärtung feststellbar - alles aber unproblematisch.

1,3

Kurvenverhalten

⊕ In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert die E-Klasse leicht, ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegenkommt. Der Grenzbereich liegt sehr hoch. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig. Auch beladen bleibt die Limousine unkritisch im Fahrverhalten.

2,0

Lenkung*

⊕ Auch bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung gut an. Sie arbeitet präzise und vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Sie ist relativ direkt ausgelegt und unterstützt damit prinzipiell die Handlichkeit - im Rahmen der Möglichkeiten einer fast 4,90 m langen Limousine. Angenehm ist auch ihre Leichtgängigkeit bei niedrigen Geschwindigkeiten, der Kraftaufwand am Lenkrad ist gering. Für ein so großes Auto ist der gemessene Wendekreis von unter 11,5 m ohne Tadel. Dank Heckantrieb hat man keine Antriebseinflüsse in der Lenkung.

2,2

Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der E 220 CDI durchschnittlich 37 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Dabei zeigt sich die Bremsanlage sehr standfest und lässt auch bei hoher Beanspruchung nicht nach. Die Bremse lässt sich gut dosieren und zeigt ein spontanes Ansprechen.

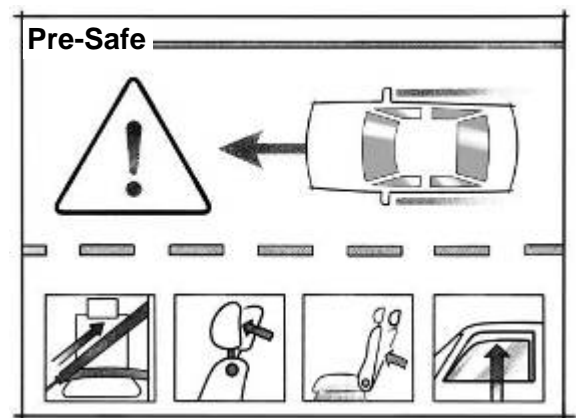
1,6

SICHERHEIT

1,4

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Mercedes fährt in der neuen E-Klasse ein ganzes Bataillon an Sicherheitssystemen auf. Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP ist selbstredend an Bord, hinzu kommt ein Bremsassistent und in Verbindung mit dem aufpreispflichtigen ACC auch der Bremsassistent plus, der bereits präventiv den Bremsdruck aufbaut und die Bremsklötze anlegt, wenn eine Gefahrensituation über die Radarsensoren erkannt wird. Damit wird der Fahrer beim Bremsen erheblich unterstützt. Zum Pre-Safe-System gehören auch reversible Gurtstraffer, die beispielsweise bei ESP-Einsatz schon die Gurte straffen, damit sie optimal wirken können, offene Fenster weitgehend schließen und die Vordersitze in eine günstige Position bringen. Über die ACC-Sensoren wird dem Fahrer auch das Unterschreiten des erforderlichen Mindestabstandes angezeigt. Auf Wunsch gibt's Runflat-Reifen, die auch bei Druckverlust noch das Weiterfahren in die nächste Werkstatt ermöglichen. Ein indirekt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord, auf Wunsch kann man sich den genauen Reifendruck auch überwachen lassen (direkt messend). Optional kann auch ein Infrarot-Nachtsicht-Assistent geordert werden, der in etwa die Reichweite des Fernlichts abdeckt, dabei den Gegenverkehr aber nicht blendet; im Display wird ein schwarz-weiß Bild angezeigt und zusätzlich erkannte Personen markiert. Zum Intelligent Light System gehört Xenonlicht mit dynamischem Kurvenlicht und Abbiegelicht; diese Option kann noch durch einen adaptiven Fernlichtassistenten erweitert werden. Ebenso gegen Mehrpreis erhält der Kunde einen Spurhalte-Assistenten, der über Vibrationen am Lenkrad das Überfahren einer Linie ohne Blinkereinsatz ermahnt. Der Totwinkelassistent (Aufpreis) zeigt über gelbe und rote Dreiecke im Außenspiegelglas an, ob sich ein anderer Verkehrsteilnehmer seitlich im Toten Winkel befindet - setzt der Fahrer dann den Blinker, wird er zusätzlich akustisch gewarnt. Die hellen LED-Rückleuchten sind vom nachfolgenden Verkehr gut zu erkennen. Führt der Fahrer eine Notbremsung durch, blinken die extra hellen Bremslichter schnell (mit 8



Pre-Safe aktiviert verschiedene Sicherheits-Systeme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.

Hertz), um die Gefahrenbremsung anzuzeigen. In geöffneten Türen warnen rote Leuchten den rückwärtigen Verkehr.

- Die Fuß-Feststellbremse ist vom Beifahrer nicht zu erreichen.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor. Es kann aber von einem sehr guten Ergebnis ausgegangen werden, weil Mercedes großen Wert auf Sicherheit legt und schon der Vorgänger ein Fünf-Sterne-Ergebnis erzielt hat. Serienmäßig gibt's Front- und Seitenairbags sowie von vorne nach hinten durchgehende Vorhangairbags. Für den Fahrer steht zusätzlich noch ein Knieairbag zur Verfügung. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,90 m sehr guten Schutz, sie bewegen sich zudem bei einem Unfall Richtung Kopf und minimieren den Abstand und damit das Risiko eines Schleudertraumas. Auf den vorderen Sitzen werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Dem Fahrer wird darüber hinaus angezeigt, welche Gurte hinten angelegt sind. Schnallt sich während der Fahrt jemand hinten ab, ertönt ein Warnton und erscheint die Anzeige im Tachodisplay. An den stabilen Bügeltürgriff lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.

- Hinten reichen die Kopfstützen zwar bis 1,75 m große Personen, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist aber zu groß.

1,6 Kindersicherheit

⊕ Ein Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt für die Kindersicherheit noch nicht vor. Es ist aber von einem sehr guten Ergebnis auszugehen. Insgesamt ist die E-Klasse für Kindersitze gut geeignet. Die Gurtschlösser sind fixiert, das erleichtert das Angurten. Die Gurte sind lang genug und reichen auch für Kindersitzsysteme mit hohem Gurtbedarf. Die Gurtanlenkpunkte liegen weit genug auseinander - außer hinten in der Mitte, hier ist aber auch die Sitzwulst weniger geeignet für eine lagestabile Befestigung von Kindersitzen. Für die hinteren äußeren Sitzplätze gibt es Isofix-Befestigungen mit drittem oberem Befestigungspunkt (Ankerhaken).

- Leider können die Airbags des Beifahrersitzes nur durch einen Kindersitz mit Transponder deaktiviert werden, eine Abschaltung beispielsweise mit dem Zündschlüssel an einem separaten Schalter ist nicht möglich.

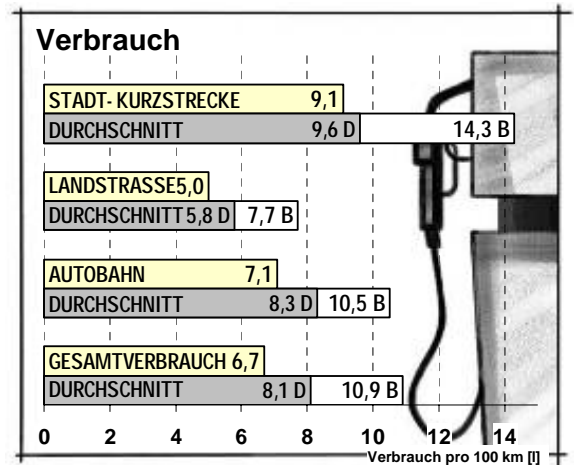
1,5 Fußgängerschutz

⊕ Die neue E-Klasse verfügt serienmäßig über ein Fußgängerschutz-System, das im Falle eines Aufpralls die Motorhaube anhebt und damit das Verletzungsrisiko für den Fußgänger erheblich reduziert. Ein Ergebnis nach Euro-NCAP-Norm liegt zwar noch nicht vor, es ist aber aufgrund des Systems von einer hohen Punktzahl auszugehen.

2,1 UMWELT/ECOTEST

2,3 Verbrauch/CO2*

⊕ Die E-Klasse fährt mit dem neuen 2,1-l-Biturbodiesel recht sparsam, es werden durchschnittlich 6,7 l Diesel pro 100 km verbraucht. Das entspricht einem CO₂-Ausstoß von 181 g pro km - ein respektable Wert für eine große 170-PS-Limousine mit Automatik. Vor allem der außerorts-Verbrauch fällt mit 5,0 l/100 km sehr günstig aus. Innerorts genehmigt sich die E-Klasse 9,1 l und auf der Autobahn 7,1 l alle 100 km. Im ADAC-EcoTest werden damit 37 Punkte im Bereich CO₂ erreicht.



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

1,8 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind recht niedrig, es zeigen sich keine Auffälligkeiten bei bestimmten Schadstoffgruppen. Feiner Ruß wird durch den serienmäßigen Partikelfilter (effektives geschlossenes System) zuverlässig zurückgehalten und verbrannt. So kann der E 220 CDI 42 von 50 möglichen EcoTest-Punkten im Bereich Schadstoffe erzielen. Insgesamt ergeben sich so respektable 79 Punkte und damit locker vier Sterne im ADAC EcoTest.

2,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,6 Betriebskosten*

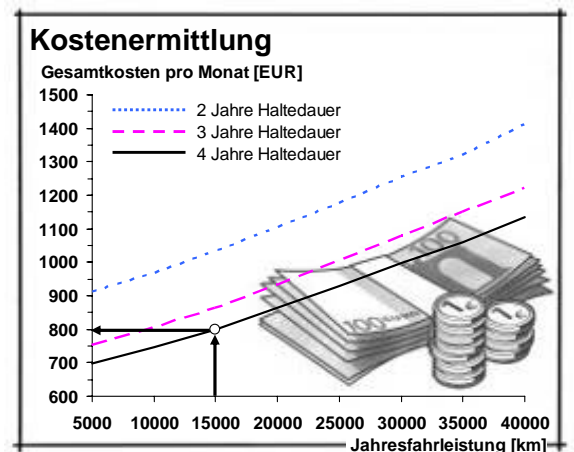
⊕ Die Kosten für den Betrieb setzen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff zusammen. Da der E 220 CDI relativ genügsam mit dem Kraftstoff umgeht, ergeben sich hier recht geringe Kosten und damit eine gute Bewertung.

2,6 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Mercedes besitzt zwar eine fahrabhängige Serviceanzeige, muss jedoch fix alle 25.000 km oder alle 12 Monate zum kleinen - alle 50.000 km oder zwei Jahre zum großen Service in die Werkstatt. Bei einer Jahreslaufleistung bis max. 15.000 km ist die Verwendung eines günstigeren Motoröls möglich.

⊕ Nach eigenen Angaben kommen qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile zum Einsatz. Auch der Dieselpartikelfilter ist gemäß Hersteller wartungsfrei und auf mehr als 200.000 km Lebensdauer ausgelegt. Seit Erstzulassung Sept. 2005 gewährt auch Mercedes eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Verhältnismäßig niedrige Kosten für den Reifenersatz bei Verwendung der Seriengröße.

⊖ Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Abstand häufigere Werkstattaufenthalte.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 799 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,6 Wertstabilität*

Die E-Klasse ist ganz neu auf dem Markt, damit ist nicht mit einem Modellwechsel innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums zu rechnen. Das wirkt sich positiv auf den Restwertverlauf aus. Dennoch sind große Limousinen nicht so wertstabil wie beispielsweise die Kombi-Versionen.

3,7 Kosten für Anschaffung*

Ein Schnäppchen ist die E-Klasse sicher nicht, über 45.700 Euro Grundpreis für das getestete Modell sind zu berappen. Die Ausstattung umfasst zwar alles Nötige, in dieser Klasse übliche Ausstattungen müssen aber für hohe Aufpreise hinzubestellt werden (z.B. Xenonlicht).

3,4 Fixkosten*

Die Einstufung bei der Vollkasko-Versicherung liegt noch im zufriedenstellenden Bereich. Bei der neuen CO2-basierten Besteuerung kann der E 220 CDI gegenüber der alten Regelung profitieren.

➔ Sehr teuer wird es aber bei Haftpflicht und Teilkasko.

3,0 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen im durchschnittlichen Bereich für diese Klasse, ein Premium-Auto zu fahren ist nicht gerade billig.

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	E 250 CGI BlueEFFI CIENCY	E 350 CGI BlueEFFI CIENCY	E 500	E 220 CDI BlueEFFI CIENCY	E 250 CDI BlueEFFI CIENCY	E 350 CDI BlueEFFI CIENCY
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1796	6/3498	8/5461	4/2143	4/2143	6/2987
Leistung [kW(PS)]	150(204)	215(292)	285(388)	125(170)	150(204)	170(231)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	300/2000	365/3000	530/2800	400/1400	500/1600	540/1600
0-100 km/h[s]	7,8	6,3	5,2	9,0	8,2	6,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	241	250	250	231	242	248
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,7 S	9,9 S	12,3 S	6,7 D	6,7 D	8,2 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/23/20	20/25/22	21/28/29	21/24/27	21/27/28	21/27/28
Steuer pro Jahr [Euro]	146	228	382	247	247	403
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	848	1015	1372	752	809	935
Preis [Euro]	44506	51944	67532	41591	44506	50992

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2143 ccm
Leistung	125 kW (170 PS)
bei	3000 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	5-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/60R16W
Reifengröße (Testwagen)	225/55R16W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	229 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,9 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,1/5,0/ 7,1 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	159g/km/ 181g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4868/1854/1471 mm
Leergewicht/Zuladung	1760 kg/510 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	455 l/830 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	59 l
Reichweite	880 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	110 Euro
Monatliche Werkstattkosten	69 Euro
Monatliche Fixkosten	111 Euro
Monatlicher Wertverlust	509 Euro
Monatliche Gesamtkosten	799 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/24/27
Grundpreis	45.715 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Verkehrsschilderkennung (nur Geschwindigkeit)	351 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch (im Paket)	2559 Euro°
Automatikgetriebe (5-Gang)	2202 Euro°
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1690 Euro°
Luftfederung	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (inkl. Parkführung)	857 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	333 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1690 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/405 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Knieairbag	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Navigationssystem	ab 1499°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	518 Euro°
Sitzbezüge, Leder	2110 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	399 Euro°
Skisack/Durchladeluke	226 Euro°

AUSSEN

Alarmanlage	518 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend	464 Euro°
Lackierung Metallic	1112 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	309 Euro°
Schiebe-Hubdach	ab 1309

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,2	Fahreigenschaften	1,8
Verarbeitung	1,7	Fahrstabilität	1,7
Sicht	2,0	Kurvenverhalten	1,3
Ein-/Ausstieg	2,8	Lenkung*	2,0
Kofferraum-Volumen*	2,1	Bremse	2,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,4	Sicherheit	1,6
Kofferraum-Variabilität	1,9	Aktive Sicherheit Assistenzsysteme	1,4
Innenraum	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Bedienung	1,4	Kindersicherheit	1,6
Raumangebot vorne*	1,7	Fußgängerschutz	1,5
Raumangebot hinten*	3,1	Umwelt/EcoTest	2,1
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,3
Komfort	1,9	Schadstoffe	1,8
Federung	1,9		
Sitze	1,8	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,9
Innengeräusch	1,7	Betriebskosten*	1,6
Klimatisierung	2,1	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,6
Motor/Antrieb	2,0	Wertstabilität*	2,6
Fahrleistungen*	1,8	Kosten für Anschaffung*	3,7
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	3,4
Schaltung	2,0	Monatliche Gesamtkosten*	3,0
Getriebeabstufung	2,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen