



## Mercedes E 250 CGI Blue EFFICIENCY Elegance Aut.

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (150 kW / 204 PS)

Die neue E-Klasse von Mercedes bietet zahlreiche innovative Sicherheitssysteme. So gibt's eine Motorhaube mit speziellem Fußgängerschutz, einen Attention Assist gegen übermüdetes Autofahren, ein Intelligentes Lichtsystem (Xenonlicht, Kurvenlicht, usw.) mit adaptivem Fernlicht und 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 eine geräumige Limousine. Der getestete Motor ist eine komplette Neuentwicklung und setzt nun auf Direkteinspritzung und Turbo statt Kompressor. Leistung und Drehmoment sind sehr gut, werden aber von der unglücklich abgestimmten und veralteten Fünfgang-Automatik eingebremst. Dem Verbrauch ist sie auch nicht zuträglich, er geht in Ordnung, stellt aber keine Innovation dar. Insgesamt ein gelungenes Auto, das sich Mercedes mit fast 45.000 Euro plus Extras bezahlen lässt. **Karosserievarianten:** Limousine und Kombi

**Konkurrenten:** u.a. Audi A6, BMW 5er, Jaguar XF

**+** gute Bedienbarkeit, hoher Sicherheitsstandard, Innovative Systeme zur aktiven Sicherheit, gute Fahrleistungen

**-** schlecht abgestimmte Automatik, bei hohem Tempo unsouveränes Fahrwerk



### ADAC-URTEIL



## Verarbeitung

⊕ 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, Alcantara-Dachhimmel (Option) und dunkles, mattes Holz 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 480 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.

## Sicht

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.

## Rundumsicht



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



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

⊕ 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 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. Der Fernlichtassistent gehört zu den besten am Markt, allerdings werden Fußgänger und viele Fahrradfahrer nicht erkannt und entsprechend geblendet.

## 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 meistens nicht aufs Gepäck. Dennoch trübt diese wenig elegante und scheinbar billige Lösung das Bild der hochwertigen Oberklasselimousine.

⊕ 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 bei 5-Gang-Automatik wie üblich im Bereich der Mittelkonsole. 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 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 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 - das System gehört 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). Über die Frontkamera vorm Innenspiegel können Verkehrszeichen erkannt werden (optional) - das funktioniert zuverlässig, leider werden Einschränkungen wie Nässe oder Uhrzeit nicht abgeglichen. 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.



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

---

## 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.

---

## 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.



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

---

## 1,8 KOMFORT

---

### 1,9 Federung

⊕ Die Federn und Dämpfer hat Mercedes insgesamt recht ausgewogen, tendenziell klar komfortabel abgestimmt. Damit bietet die E-Klasse guten Fahrkomfort, liegt aber vor allem bei höheren Geschwindigkeiten wenig souverän auf der Straße. Auf langen Bodenwellen ist ein leichtes Nachschwingen feststellbar, unbeladen regen kurze Bodenwellen die Karosserie spürbar an. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel kommen zwar bis zu den Insassen durch, aber gedämpft und damit nicht unangenehm. Eine Stuckerneigung ist nicht feststellbar. Beim starken Bremsen und Beschleunigen taucht die Karosserie spürbar ein, aber nicht unangenehm. Die Seitenneigung fällt relativ gering aus. Beladen wird die Federung etwas 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.

## 1,5 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum ist ausgesprochen 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. Vom kernigen Motor hört man nur ein leises Grummeln, unter Last etwas deutlicher, aber nie störend laut.

## 1,7 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Die Heizung spricht vorne schnell an und zeigt eine gute Heizwirkung, der Innenraum wird zügig auf angenehme Temperaturen gebracht. Hinten sind Ansprechen und Wirkung etwas schlechter, aber immer noch im guten Bereich. 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.

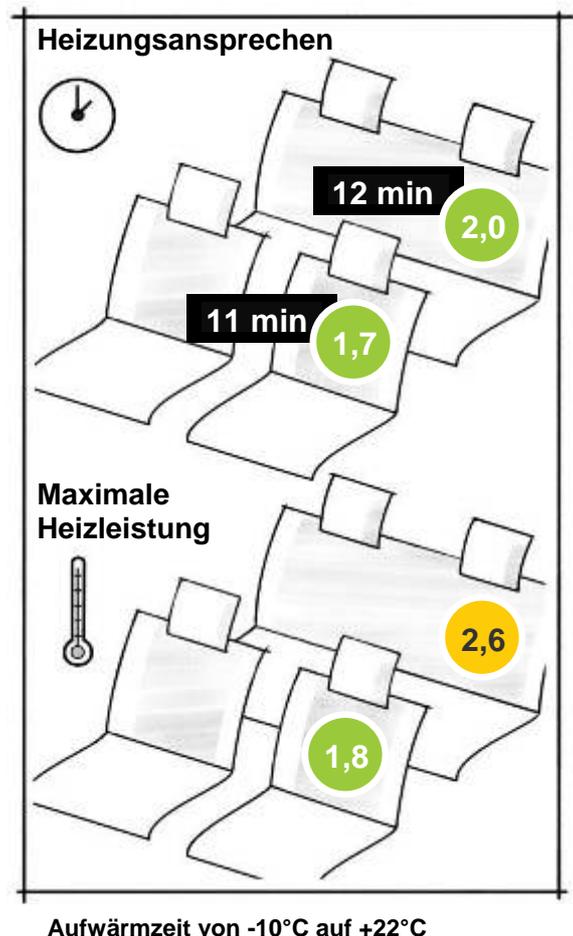
## 2,3 MOTOR/ANTRIEB

### 1,2 Fahrleistungen\*

⊕ Der neue Turbomotor verfügt über knapp 1,8 Liter Hubraum und holt beachtliche 204 PS aus seinen Brennräumen. Das maximale Drehmoment von 310 Nm liegt über einen weiten Drehzahlbereich an. Und so sind die sehr guten Fahrleistungen, die der E 250 CGI erzielen kann, auch nicht verwunderlich. Überholmanöver sind rasch erledigt und dank der guten Durchzugskraft muss die Automatik bei Beschleunigungswünschen nicht gleich zurückschalten.

### 1,7 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des neuen Vierzylinders ist gut, kommt aber nicht an die der Sechszylinder heran, weil gerade beim Beschleunigen die harte Arbeit des Motors leicht spürbar wird. Der Motor klingt unter Last kernig, beim Ausdrehen deutlich hörbar, aber nicht unangenehm. Insgesamt ein gelungenes Triebwerk, das auch auf langen Strecken guten Komfort bietet.



## 2,7 Schaltung

Dagegen ist die Schaltung für den guten Vierzylindermotor eine Zumutung. Da sie nur über fünf Stufen verfügt, fallen die Gangsprünge teilweise sehr groß aus (siehe Getriebeübersetzung). Damit ist ein ruckfreies Schalten kaum möglich, auch wenn sich der Wandler redlich bemüht. Hinzu kommen relativ lange Gangwechselzeiten - das kann inzwischen selbst die Konkurrenz aus Fernost schon deutlich besser. Störend ist ebenso die verzögerte Gasannahme nach dem Gangwechsel (z.B. von Rückwärts- auf Vorwärtsgang) - das kann ein Wendemanöver spannend machen. An der Bedienung des Schalthebels gibt es dagegen nichts auszusetzen.

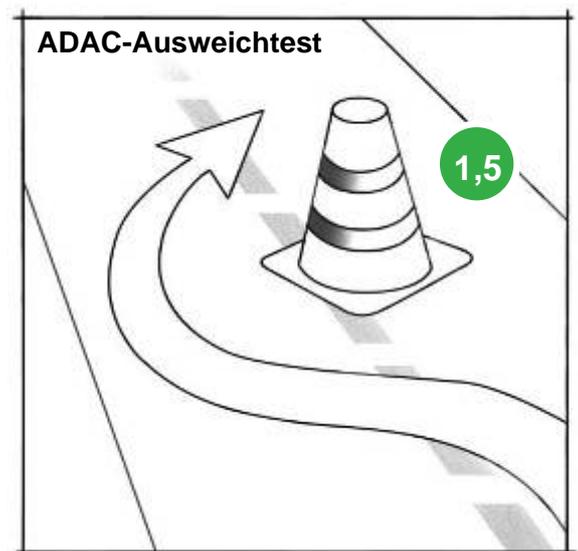
## 4,0 Getriebeabstufung

— Es ist wirklich ein Rätsel, warum Mercedes hier ein Fünfgang-Getriebe und nicht das modernere Siebengang-Getriebe verbaut. Bei einem Grundpreis von fast 45.000 Euro ist der verbaute Automat eine Zumutung. Der Sprung vom ersten zum zweiten Gang geht in Ordnung, der vom zweiten zum dritten ist viel zu groß - schon im unteren Drehzahlbereich ergibt sich ein Drehzahlwechsel von fast 1.500 U/min., was die Schaltdauer erhöht und kaum ohne deutliche Zugkraftänderungen vonstatten geht. Zumal die Elektronik bei den Gangwechseln spürbar die Leistung reduziert. Der zu große Sprung zwischen dritter und vierter Schaltstufe ist nicht viel besser. Zwischen vierten und fünften Gang ist die Welt wieder in Ordnung. Die Auslegung des höchsten Ganges ist gut geeignet für Landstraßen- und Autobahnfahrten, das Drehzahlniveau ist nicht zu hoch und gleichzeitig hat der Motor genug Kraftreserven. Trotzdem: Die Auslegung des Automatik-Getriebes mag so gar nicht zum sonstigen Komfortanspruch der E-Klasse passen.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,1 Fahrstabilität

Bei hohen Geschwindigkeiten auf der Autobahn fehlt es der Fahrwerksauslegung an Richtungsstabilität; schon leichter Seitenwind bringt die Limousine etwas aus der Spur und spätestens die nötigen Lenkkorrekturen können ungeübte Fahrer nervös machen. Die Lenkung arbeitet zu indirekt und stellt zu wenig in die Mittellage zurück. Insgesamt ist die Auslegung zu unruhig und zu wenig souverän.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

⊕ Wer die Richtgeschwindigkeit aber nicht zu weit überschreitet, fährt in der neuen E-Klasse ordentlich richtungsstabil. 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 gut, in der zweiten Phase drängt das Heck etwas nach außen, ESP regelt aber effektiv und unterbindet Schleudern schon im Ansatz. Während der ESP-Eingriffe ist bei schnellen Lenkmanövern eine leichte Verhärtung feststellbar.

2,0

---

## Kurvenverhalten

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

2,1

---

## Lenkung\*

⊕ Auch bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung gut an. Sie arbeitet recht präzise und vermittelt dem Fahrer einen ordentlichen Kontakt zur Fahrbahn. Beim Rangieren wirkt die große Limousine recht kompakt, weil der Wendekreis mit unter 11,5 m angenehm klein ausfällt und die Servounterstützung das Kurbeln erleichtert. Bei hohen Geschwindigkeiten könnte die Lenkung aber stärker mittig zentrieren. Unangenehm fällt auf, dass die Lenkung manchmal schwergängig wird, wenn man bei Leerlaufdrehzahl schnell kurbelt. Dank Heckantrieb hat man keine Antriebseinflüsse am Lenkrad.

2,7

---

## Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der E 250 CGI durchschnittlich 38,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Das ist kein ruhmreiches Ergebnis. Die Bremsanlage zeigt sich aber auch bei sehr hoher Beanspruchung ausgesprochen standfest und lässt in ihrer Wirkung nicht nach. Die Bremse lässt sich gut dosieren und zeigt ein spontanes Ansprechen. Also besonderes Sicherheitsfeature sei hier noch der Bremsassistent Plus erwähnt, der durch das Front-Radar unterstützt wird: erkennt das Fahrzeug ein nahendes Hindernis, wird bereits Bremsdruck aufgebaut. Tritt der Fahrer dann auf die Bremse, steht sofort das voll Bremspotential zur Verfügung und es wird eine Bremsung im ABS-Regelbereich eingeleitet, auch wenn der Fahrer nur eher zaghafte auf die Bremse tritt. Damit kann der Bremsweg in Kombination mit der Reaktionszeit erheblich verkürzt werden. Das System ist vor allem für weniger geübte Fahrer sehr hilfreich.

1,8

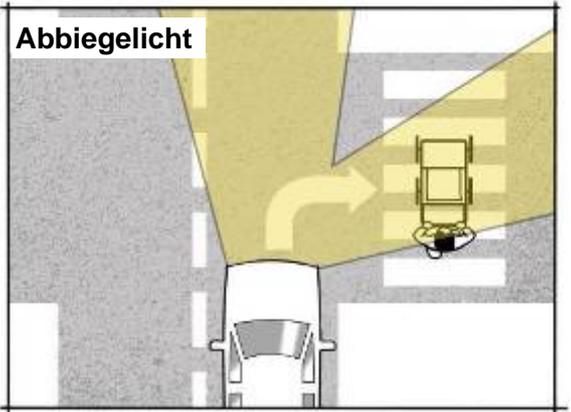
## SICHERHEIT

1,4

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

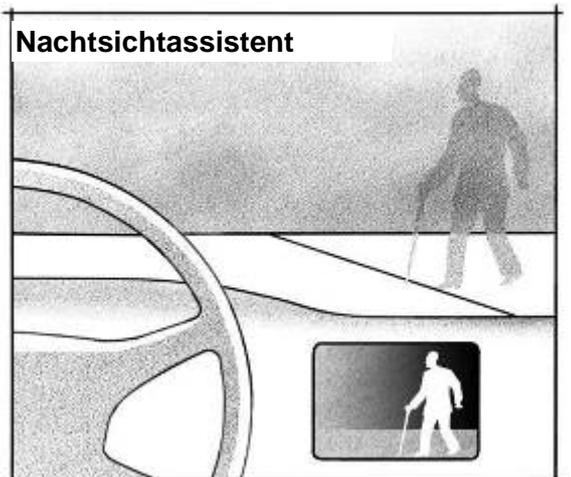
⊕ Mercedes fährt in der neuen E-Klasse ein ganzes Bataillon an Sicherheitssystemen auf. Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP ist selbstredend an Bord, hinzu kommt ein Bremsassistent und in Verbindung mit dem aufpreispflichtigen ACC auch der Bremsassistent plus, der bereits präventiv den Bremsdruck aufbaut und die Bremsklötze anlegt, wenn eine Gefahrensituation über die Radarsensoren erkannt wird (siehe Abschnitt Bremse). 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 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 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; dieses bei Avantgarde serienmäßige Feature kann noch durch einen optionalen 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 Hertz), um die Gefahrenbremsung anzuzeigen. In geöffneten Türen warnen rote Leuchten den rückwärtigen Verkehr.

⊖ Die Fuß-Feststellbremse ist für den Beifahrer praktisch nicht zu erreichen.



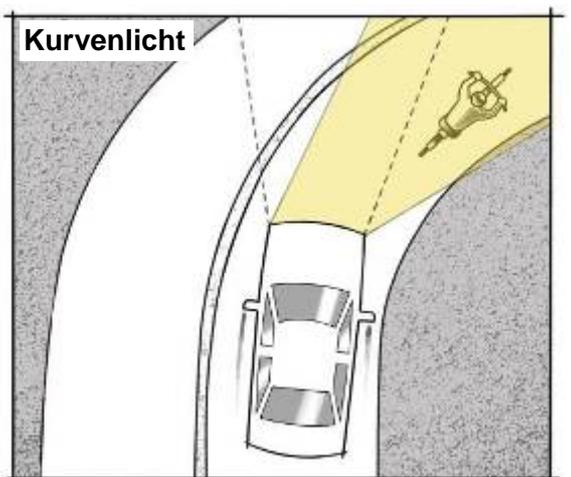
**Abbiegelicht**

Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



**Nachtsichtassistent**

Der Fahrer sieht auf einem Display im Cockpit das elektronisch aufgehellte Bild einer nach vorn blickenden Kamera.



**Kurvenlicht**

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

## 1,7 Passive Sicherheit - Insassen

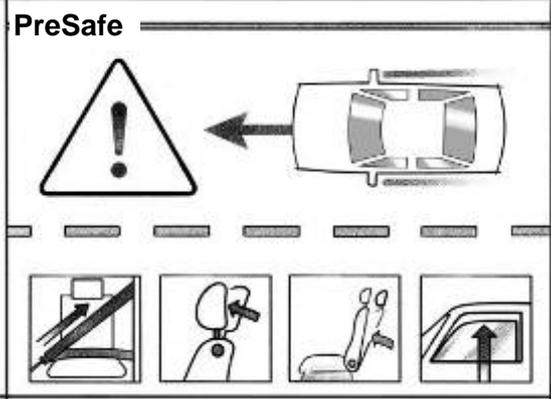
⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht die neue E-Klasse volle fünf Sterne (Test 2009). Serienmäßig gibt's Front- und Seitenairbags sowie von vorne nach hinten durchgehende Vorhangairbags. Für den Fahrer steht zusätzlich noch ein Knieairbag zur Verfügung. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen 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.

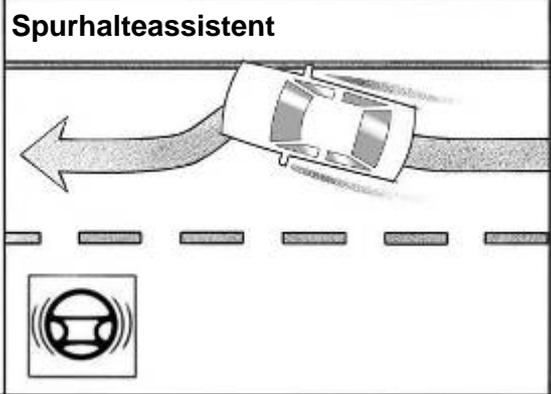
## 1,8 Kindersicherheit

⊕ Das Ergebnis beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm fällt mit 77 Prozent für die Kindersicherheit gut aus. 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). Der Einklemmschutz der hinteren Fensterheber arbeitet zuverlässig und verhindert schmerzhaftes Verletzungen durch automatisch schließende Fenster.

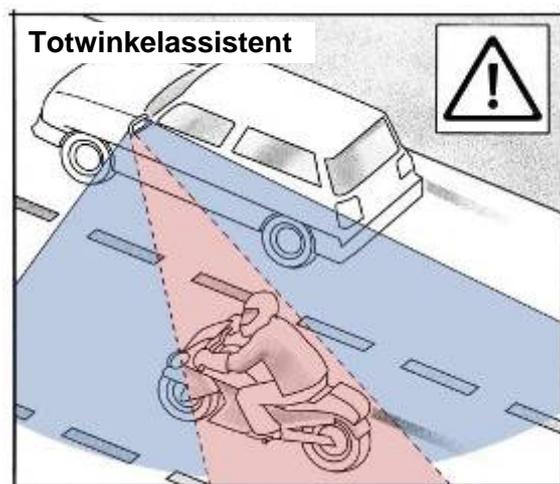
⊖ Leider können die Airbags des Beifahrersitzes nur durch einen Kindersitz mit Transponder deaktiviert werden, eine Abschaltung beispielsweise mit dem Zündschlüssel an einem separaten Schalter ist nicht möglich.



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



**Spurhalteassistent**  
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.



**Totwinkelassistent**  
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

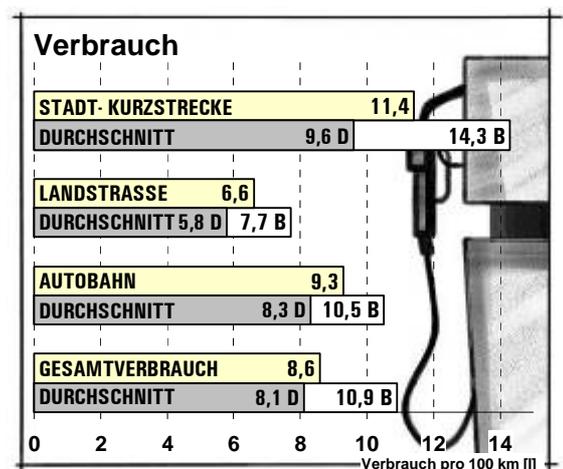
## 2,7 Fußgängerschutz

⊕ 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 reduziert. Beim Crashtest nach Euro-NCAP-Norm kann die neue E-Klasse leider nicht das herausragende Ergebnis erzielen, wie zunächst vermutet: der mittlere Bereich der Motorhaube stellt zwar nur ein geringes Verletzungsrisiko dar, hier kann das System gut wirken. Problematisch sind aber die Randbereiche der Haube vorne und hinten. Das Resultat sind 58 Prozent für den Fußgängerschutz.

## 2,1 UMWELT/ECOTEST

### 2,8 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des E 250 CGI mit 5-Gang-Automatik liegt bei 8,6 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 196 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht das nur für 32 Punkte in dieser Klasse. Innerorts genehmigt sich die Limousine üppige 11,4 l, außerorts geht der Verbrauch deutlich zurück auf 6,6 l und auf der Autobahn steigt er wieder an auf 9,3 l Super pro 100 km. Die recht große Streuung zeigt, dass häufiges Beschleunigen und unruhige Fahrweise sich wegen des hohen Gewichts sehr negativ auf den Kraftstoffkonsum auswirkt, während ruhiges Dahingleiten niedrige Werte hervorbringt - unterstützt von der sehr guten Aerodynamik der Karosserie.



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

### 1,4 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen insgesamt sehr niedrig aus. Die CO-Werte im anspruchsvollen Autobahn-Zyklus sind etwas auffällig, das ist aber typisch für einen Benzinmotor. Erstaunlich sind die Partikelwerte, die zwar absolut gesehen immer noch niedrig sind, aber deutlich höher als bei vielen Dieselmotoren mit geschlossenem Partikelfiltersystem (um den Faktor fünf bis zehn höher) - dieses Phänomen tritt bei Benzinern erst seit der Umstellung auf Direkteinspritzung auf, weshalb nun in den Gesetzesbestimmungen Grenzwerte für Partikelemissionen auch bei Benzinern aufgenommen wurden.

---

**3,4**

## WIRTSCHAFTLICHKEIT

---

**3,4**

### Betriebskosten\*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der der E 250 CGI nicht gerade sparsam mit dem teuren Super-Benzin umgeht, erlangt er hier nur eine zufriedenstellende Bewertung.

**3,3**

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

**3,5**

### Wertstabilität\*

Die E-Klasse ist mit diesem Motor ganz neu auf dem Markt und zudem ist innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einem komplett neuen Modell zu rechnen - dennoch wird diesem Modell nur eine mittelmäßige Wertstabilität prognostiziert. Der Verbrauch wird aus umweltpolitischen und finanziellen Gesichtspunkten in Zukunft immer wichtiger, und gerade in diesem Bereich kann der E 250 CGI keine Akzente setzen, es fehlen wirksame Spritsparmaßnahmen wie Start-Stopp und ein effizienteres Getriebe.

**3,7**

### Kosten für Anschaffung\*

Der Grundpreis des E 250 CGI liegt bei knapp 45.000 Euro - eine Menge Geld. Zwar ist die Ausstattung nicht mehr ganz so spartanisch wie früher, Klimaautomatik und Tempomat sowie alle unbedingt erforderlichen Sicherheitsfeatures sind schon in der Basis an Bord. Wer sich aber - wie in dieser Klasse üblich - noch den einen oder anderen Luxus und technischen Leckerbissen gönnt, knackt auch die 60.000-Euro-Marke.

**2,4**

### Fixkosten\*

Mit 154 Euro hält sich die KFZ-Steuer im Rahmen. Auch eine Teilkasko-Versicherung ist nicht zu teuer. Wichtiger ist aber die Vollkasko für einen Neuwagen in dieser Preiskategorie - und hier muss der Halter schon deutlich tiefer in die Tasche greifen, die ungünstige Typenklasse lässt die Forderungen des Versicherers anschwellen. Noch ungünstiger sieht es bei der obligatorischen Haftpflicht aus.

Betrachtet man die erforderlichen monatlichen Aufwendungen für den neuen E 250 CGI im Umfeld seiner Klasse, dann reiht sich die Benz-Limousine im Mittelfeld seiner Konkurrenten ein. Bei den Betriebskosten wie bei den festen Kosten kann der Schwabe keine besonderen Akzente setzen; andererseits fällt kein Bereich überproportional teuer aus.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	200 CGI BlueEFF.	350	350 CGI BlueEFF.	500	200 CDI BlueEFF.	220 CDI BlueEFF.	250 CDI BlueEFF.	350 CDI BlueTEC
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1796	6/3498	6/3498	8/5461	4/2143	4/2143	4/2143	6/2987
Leistung [kW(PS)]	135(184)	200(272)	215(292)	285(388)	100(136)	125(170)	150(204)	155(211)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	270/1800	350/2400	365/3000	530/2800	360/1600	400/1400	500/1600	540/1600
0-100 km/h[s]	8,5	7,2	6,8	5,2	10,2	8,7	7,7	7,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	232	250	250	250	210	228	240	240
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	k.A.	10,7 S	9,9 S	12,3 S	6,4 D	6,7 D	6,7 D	7,2 D
CO2 [g/km]	169	226	199	253	137	139	139	180
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/24/20	20/26/22	20/26/22	21/28/29	21/24/24	21/25/27	21/28/28	21/28/28
Steuer pro Jahr [Euro]	k.A.	282	228	376	243	247	247	405
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	1088	1028	1382	736	757	816	945
Preis [Euro]	39.508	53.729	51.944	67.532	38.735	41.591	44.506	53.372

#### 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-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1796 ccm
Leistung	150 kW (204 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	310 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	5-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R16W
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/55R16W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,4 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	238 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>4,5 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	38,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>8,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>11,4/ 6,6/ 9,3 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	179g/km/ <b>196g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4868/1854/1471 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1705 kg/480 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>455 l/830 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1900 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	59 l
Reichweite	<b>685 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>162 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>77 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>95 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>548 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>882 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/24/20
Grundpreis	46.428 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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

Abstandsregelung, elektronisch (Fahrerassistenz-Paket)	2559 Euro <sup>o</sup>
Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (inkl. Xenon)	1690 Euro <sup>o</sup>
Luftfederung	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (inkl. Parkführung)	857 Euro <sup>o</sup>
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	333 Euro
Verkehrsschilderkennung (nur Geschwindigkeit)	351 Euro <sup>o</sup>
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1690 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

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

### AUSSEN

Alarmanlage	518 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend	464 Euro <sup>o</sup>
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	309 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	ab 1309

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,0

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen