



Mercedes E 350 CDI Blue TEC Elegance 7G-Tronic (DPF)

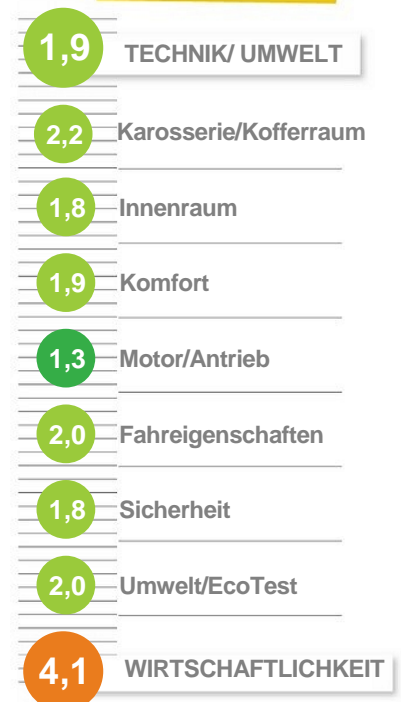
Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (155 kW / 211 PS)

Hier kommt das erste Diesel-Auto, das die vollen 50 Punkte bei den Schadstoffen im ADAC EcoTest schafft. Damit ist der E 350 BlueTec so sauber wie bisher nur die besten Hybrid- oder Erdgas-Fahrzeuge. Möglich macht dies ein aufwendiges Abgasreinigungssystem mit AdBlue-Einspritzung. Die zahlreichen Sicherheitssysteme der E-Klasse gibt es auch für die Sauber-Variante, dazu gehören eine Motorhaube mit speziellem Fußgängerschutz, einen Attention-Assist gegen übermüdetes Autofahren, ein intelligentes Lichtsystem jetzt auch mit adaptivem Fernlicht und das LED-Tagfahrlicht. Das Fahrerassistenz-Paket umfasst u.a. die aktive Geschwindigkeitsregelung, die PRE-SAFE-Bremse sowie Spurhalte- und Totwinkel-Assistent. Die E-Klasse bietet gewohnt viel Platz und Komfort. Schmerzhaft ist nur der Preis für dieses insgesamt sehr gelungene Auto, das sich Mercedes mit über 55.000 Euro plus Extras bezahlen lässt. **Karosserievarianten:** nur Limousine als BlueTEC
Konkurrenten: BMW 530d BluePerformance

- +** gute Bedienbarkeit, hoher Sicherheitsstandard, Innovative Systeme zur aktiven Sicherheit, sicheres Fahrwerk, sehr niedrige Abgaswerte
- enormer Anschaffungspreis, höherer Verbrauch durch aufwendige Abgasreinigung



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

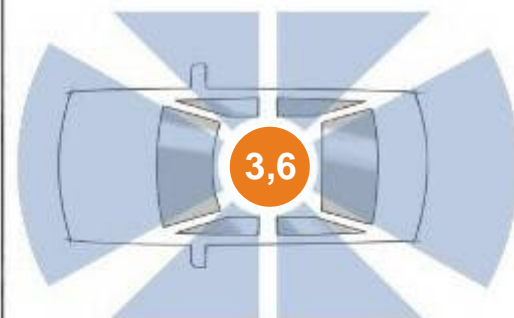
⊕ An Verarbeitung und Finish der Karosserie gibt es nichts auszusetzen, sie machen einen sehr guten Eindruck; die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal, Türen und Hauben sind ordentlich eingepasst. Auch im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort, die Materialien sind hochwertig und sauber verarbeitet, der Respekt-Abstand zur S-Klasse-Noblesse wird aber gewahrt. Feines Leder, Chromränder und dunkles 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 475 kg Zuladung möglich, genug auch für weitere Reisen mit vier Erwachsenen und Gepäck. Auf dem Dach dürfen Lasten bis zu einem Gewicht von 100 kg transportiert werden.

⊖ Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung, ein Reserverad ist nicht lieferbar, weil es nicht mehr in den Kofferraum passt - an dieser Stelle befindet sich der AdBlue-Tank. 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.

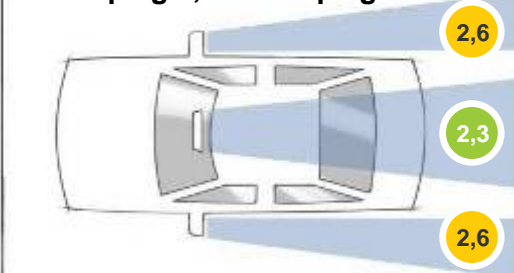
Sicht

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.

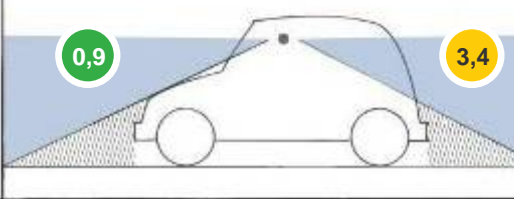
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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.

⊕ 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 stets die weitest mögliche Fahrbahnausleuchtung zu erzielen. Der Fernlichtassistent gehört zu den besten am Markt, allerdings werden Fußgänger und viele Fahrradfahrer meistens nicht erkannt und entsprechend geblendet. Der optionale Nachtsicht-Assistent verfügt auch über eine Personenerkennung.

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; die etwa 80 l Stauvolumen in der Reserveradmulde stehen beim BlueTEC nicht zur Verfügung, hier sitzt der Additiv-Tank. 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.

⊕ 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 sehr gut zu erreichen, er sitzt bei 7-Gang-Automatik an Lenksäule rechts. Das Zündschloss findet man schnell, der Schlüssel kann problemlos und ohne Haken eingesetzt werden. Der Lichtschalter befindet sich 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. Der optionale Nachtsichtassistent bietet ein erstaunlich gutes Bild, dieses wird aber auf dem Bordmonitor über der Mittelkonsole angezeigt und liegt damit nicht im direkten Blickfeld des Fahrers. Es dient also mehr zur Unterhaltung der Mitfahrer.

⊖ 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.

1,9 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. 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.

1,3 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 kräftigen Motor hört man nur ein leises Grummeln, unter Last etwas deutlicher, aber nie wirklich störend - wie sich das für einen Luxus-Diesel gehört.

2,2 Klimatisierung

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

Die Heizung spricht zufriedenstellend an - vorne etwas besser als hinten - und zeigt eine ordentliche Heizwirkung. Ein typisches Bild 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.

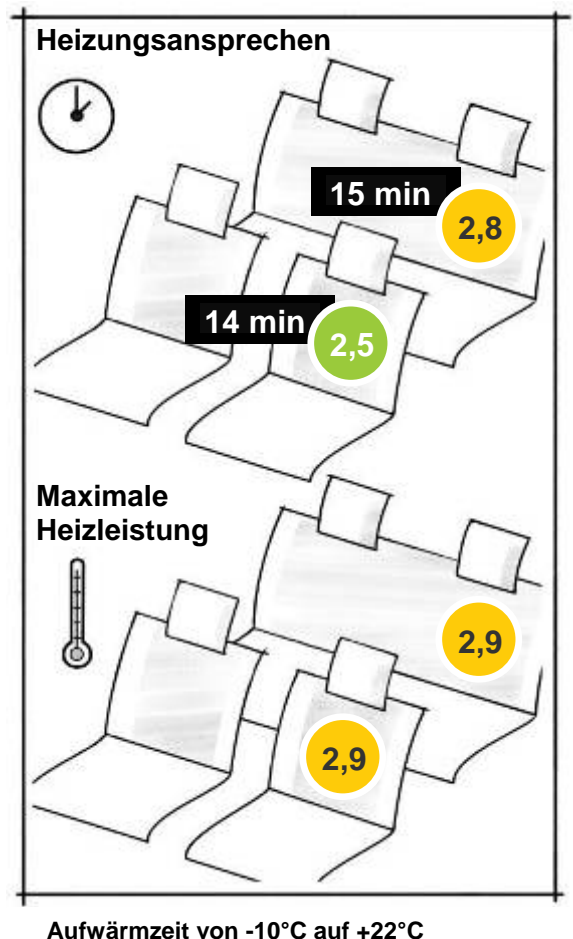
1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen*

⊕ Der 3-l-Diesel verhilft der schweren Limousine zu sehr guten Fahrleistungen. Anfangs setzt sich der E 350 BlueTEC noch etwas träge in Bewegung, kurz darauf legt er mit Nachdruck an Geschwindigkeit zu. Zwischenspurts von 60 auf 100 km/h werden in etwa 4,5 Sekunden erledigt - das ist ein einwandfreier Wert. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 240 km/h, hier fällt gegenüber dem E 350 CDI die Leistungsreduktion für das BlueTEC-System ins Gewicht. An der Elastizität des Turbodiesels gibt es nichts auszusetzen, die Automatik könnte aber das üppige Drehmoment etwas sinnvoller nutzen und schon bei niedrigeren Drehzahlen schalten.

1,2 Laufkultur

⊕ An der Laufkultur des V6-Motors gibt es eigentlich nichts auszusetzen, er arbeitet weitgehend vibrationsfrei und akustisch zurückhaltend. Das Brummen der Vierzylinder verkneift sich der Sechszylinder fast vollständig. Insofern bietet er deutlich mehr Laufkultur als die E 200/220/250 CDI.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,7 Schaltung

⊕ Die Siebengang-Automatik schaltet meistens weich und verkneift sich weitgehend störendes Rucken. An der Schaltgeschwindigkeit gibt es nichts auszusetzen, gerade im mittleren Drehzahlbereich werden die Schaltstufen sehr geschmeidig gewechselt. Der Ganghebel am Lenkrad lässt sich einfach bedienen. Störend fällt die lange Dauer beim Wechseln vom Rückwärtsgang in die Vorwärtsgänge auf (oder andersherum), gerade beim Rangieren im fließenden Verkehr wird das problematisch.

1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Sechszylinder kombiniert Mercedes mit der bekannten Siebengangautomatik. Diese bietet eine hohe Spreizung der Übersetzung und kann daher die Motorkraft optimal nutzen und gleichzeitig eine möglichst ökonomische Drehzahl für den Motor wählen. Die Schaltstufen passen gut zueinander, es ergeben sich keine zu großen Drehzahlsprünge. Auch bei hohen Geschwindigkeiten ist das Drehzahlniveau angenehm niedrig.

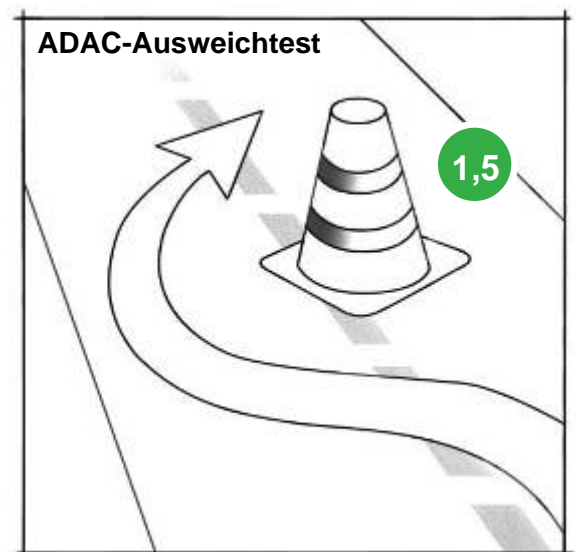
2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

⊕ Die E-Klasse verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil, sie spricht auf Lenkimpulse gut an. Bei sehr hohen Geschwindigkeiten fährt die Limousine mit dem Sportfahrwerk deutlich souveräner als die Varianten mit dem Standard-Fahrwerk. 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 (Direktlenkung), in der zweiten Phase drängt das Heck etwas nach außen, ESP regelt aber effektiv und unterbindet Schleudern schon im Ansatz. Die Lenkung wird bei sehr schnellen Lenkbewegungen etwas schwergängiger, während der ESP-Eingriffe ist bei schnellen Lenkmanövern eine leichte Verhärtung feststellbar.

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.



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.

1,9

Lenkung*

⊕ Auch bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung gut an. Sie arbeitet präzise und vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Die serienmäßige Direktlenkung zeigt sich um die Mittellage etwas weniger empfindlich, damit die E-Klasse beim normalen Fahren nicht zu nervös reagiert, in den Randbereich setzt sie die Lenkbewegungen aber umso deutlicher in Reifeneinschlagen um. Das lässt die große Limousine beim Rangieren sehr kompakt wirken, zudem der Wendekreis mit unter 11,5 m angenehm klein ausfällt. Die variable Servounterstützung ist sehr praktisch, 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 350 BlueTEC 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 auch 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

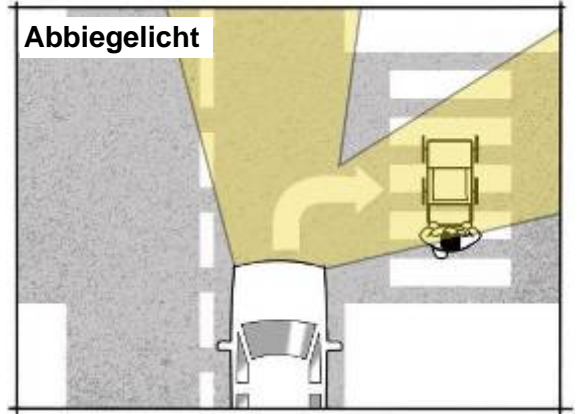
1,4

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.

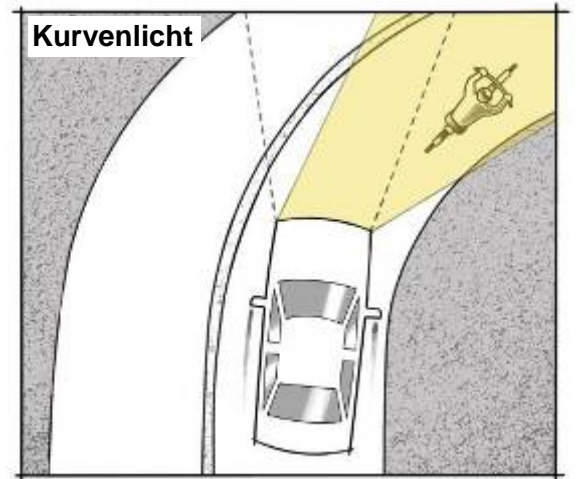
⊖ Die Fuß-Feststellbremse ist für den Beifahrer praktisch nicht zu erreichen.

Abbiegelicht



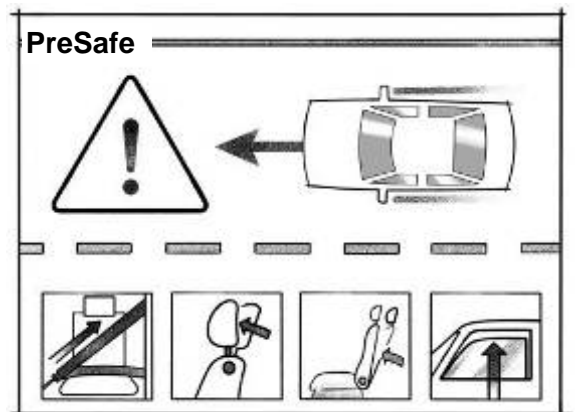
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

Kurvenlicht



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

PreSafe



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

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.

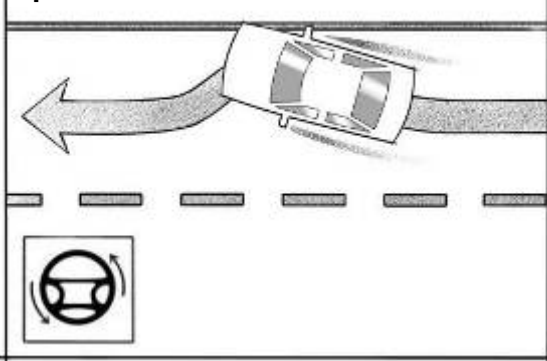
⊖ Hinten reichen die Kopfstützen zwar bis 1,75 m große Personen, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist aber zu groß.

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 schmerzhafte Verletzungen durch automatisch schließende Fenster.

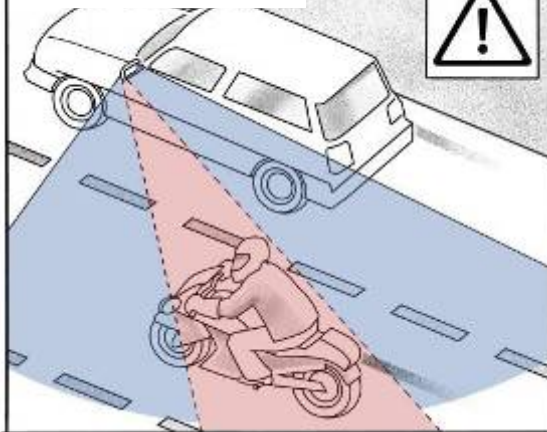
⊖ Leider können die Airbags des Beifahrersitzes nur durch einen Kindersitz mit Transponder deaktiviert werden, eine Abschaltung beispielsweise mit dem Zündschlüssel an einem separaten Schalter ist nicht möglich.

Spurhalteassistent



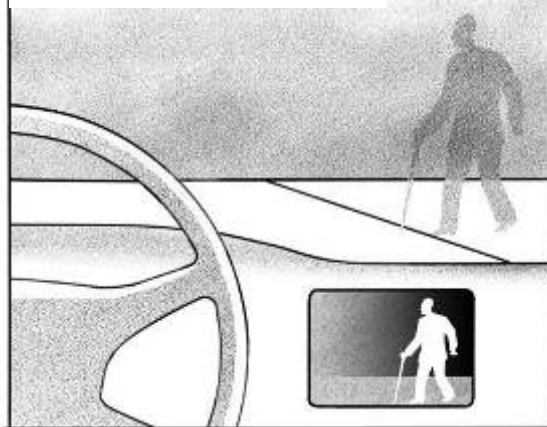
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

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.

Nachtsichtassistent



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

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.

2,0 UMWELT/ECOTEST

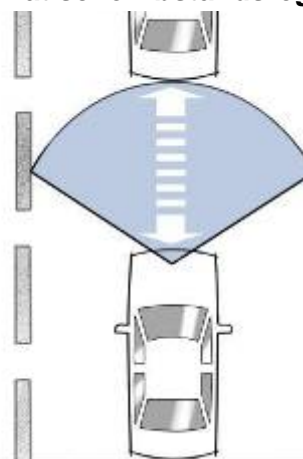
2,9 Verbrauch/CO₂*

Der neue E 350 BlueTEC verbraucht durchschnittlich 7,6 l Diesel all 100 km. Damit liegt der Verbrauch 0,6 l/100 km über dem des E 350 CDI, der "nur" die Euro5-Norm erfüllt, andererseits aber auch spürbare 20 PS mehr bietet. Vor allem innerorts fällt der höhere Verbrauch auf, hier konsumiert der Euro6-Diesel fast 1,5 l/100 km mehr als der E 350 CDI. Bei der EcoTest-Wertung reicht es für den E 350 BlueTEC damit nur für zufriedenstellende 31 Punkte im Bereich CO₂, da der Ausstoß hier bei 200 g pro Kilometer liegt. Innerorts verbraucht der Sauber-Diesel 10,8 l, außerorts günstigste 5,8 l und auf der Autobahn 7,6 l pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

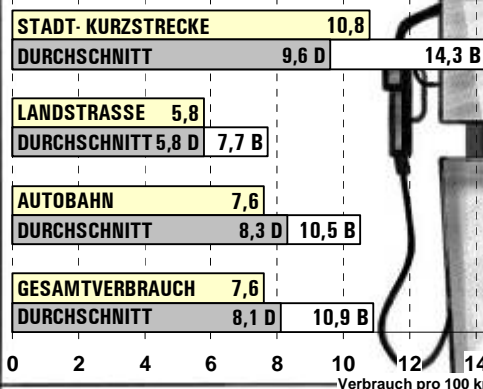
⊕ Es ist vollbracht, der erste Diesel-Motor kann die vollen 50 Punkte beim EcoTest im Bereich Schadstoff abräumen. Die Schadstoffanteile im Abgas, insbesondere von Stickstoffoxiden, sind sehr niedrig - auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus. Addiert man die 31 Punkte aus dem CO₂-Bereich, kann der E 350 BlueTEC insgesamt 81 Punkte im ADAC EcoTest für sich verbuchen - das reicht locker für vier von fünf möglichen Sternen.

Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vorderrmann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

Verbrauch



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

4,1

WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,2

Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der E 350 BlueTEC nicht zu verschwenderisch mit dem teuren Diesel-Kraftstoff umgeht, kann er hier ein noch gutes Ergebnis erzielen.

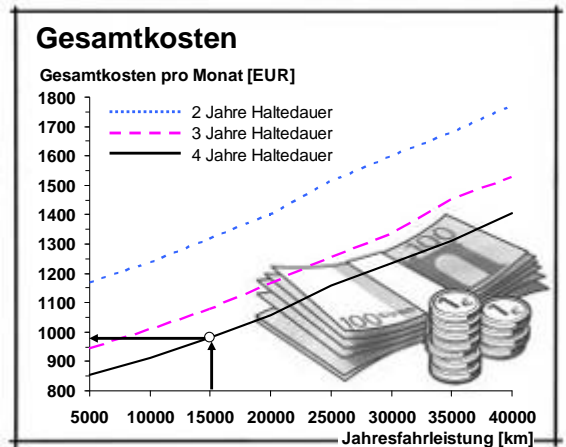
4,3

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Mercedes muss alle 25.000 km oder alle 12 Monate zum kleinen - alle 50.000 km oder zwei Jahre zum großen Service in die Werkstatt.

⊕ Der Dieselpartikelfilter ist gemäß Hersteller wartungsfrei und auf mehr als 200.000 km Lebensdauer ausgelegt. Zudem gewährt Mercedes eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Abstand häufigere Werkstattaufenthalte. Die sehr hohen Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 983 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,6

Wertstabilität*

⊕ Der E-Klasse als E 350 BlueTEC wird ein sehr beständiger Restwertverlauf prognostiziert. Dieses Modell ist neu am Markt und verfügt über modernste Technologie im Bereich Sicherheit und Schadstoffarmut. Zudem ist kein Modellwechsel innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums zu erwarten. Spezielle Spritsparmaßnahmen wie ein Start-Stopp-System fehlen leider noch.

5,0

Kosten für Anschaffung*

⊖ Mercedes zu fahren war schon immer recht teuer, der E 350 BlueTEC macht die Anschaffung aber zu einem ausgesprochen schmerzhaften Akt. Über 55.000 Euro für ein Auto, das gut, aber keinesfalls üppig ausgestattet ist, sind eine enorme Summe. Die Sicherheitsausstattung ist umfangreich, aber nicht komplett, denn das empfehlenswerte Fahrerassistenz-Paket kostet knapp 2.600 Euro. Mit weiteren Extras aus dem Komfortbereich kann der Preis schnell auf über 70.000 Euro anschwellen.

5,0

Fixkosten*

⊖ Der starke Diesel sorgt auch für horrenden Versicherungskosten. Bei Haftpflicht, Teilkasko und Vollkasko befinden sich die Typenklassen-Einstufen annähernd am oberen Anschlag. Auch die Steuer kommt verhältnismäßig teuer, jedoch kann der E 350 BlueTEC dank seines niedrigen EU-Verbrauchs etwas von der neuen KFZ-Steuer mit CO₂-Komponente profitieren.

Monatliche Gesamtkosten*

— Die hohen Aufwendungen für den Wertverlust und die hohen Fixkosten kann der relativ günstige Verbrauch nicht kompensieren. Im Umfeld seiner Klasse liegt der E 350 BlueTec im teuren Bereich. Letztlich lohnt er sich nur für Vielfahrer mit hohem Schadenfreiheitsrabatt bei der Versicherung - und dem inneren Verlangen, ein möglichst schadstoffarmes Auto fahren zu wollen.

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	200 CGI BlueEFF.	250 CGI BlueEFF.	350 CGI BlueEFF.	500	200 CDI BlueEFF.	220 CDI BlueEFF.	250 CDI BlueEFF.	300 CDI BlueEFF.
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1796	4/1796	6/3498	8/5461	4/2143	4/2143	4/2143	6/2987
Leistung [kW(PS)]	135(184)	150(204)	215(292)	285(388)	100(136)	125(170)	150(204)	150(204)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	270/1800	310/2000	365/3000	530/2800	360/1600	400/1400	500/1600	500/1400
0-100 km/h[s]	8,5	7,8	6,8	5,2	10,2	8,7	7,7	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	232	238	250	250	210	228	240	240
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,2 S	8,6 S	9,9 S	12,3 S	6,4 D	6,7 D	6,7 D	7,5 D
CO2 [g/km]	169	179	199	253	137	139	139	179
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/24/20	19/24/20	20/26/22	21/28/29	21/24/24	21/25/27	21/28/28	21/28/28
Steuer pro Jahr [Euro]	134	154	228	376	243	247	247	247
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	812	869	1050	1405	752	774	832	k.A.
Preis [Euro]	40.044	45.042	52.479	68.068	39.270	42.126	44.923	48.909

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

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2987 ccm
Leistung	155 kW (211 PS)
bei	3400 U/min
Maximales Drehmoment	540 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R16W
Reifengröße (Testwagen)	225/55R16W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,8/ 5,8/ 7,6 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	180g/km/ 200g/km
Innengeräusch 130km/h	65dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4868/1854/1471 mm
Leergewicht/Zuladung	1960 kg/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	455 l/830 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2100 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	80 l
Reichweite	1050 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	131 Euro
Monatliche Werkstattkosten	89 Euro
Monatliche Fixkosten	138 Euro
Monatlicher Wertverlust	624 Euro
Monatliche Gesamtkosten	982 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/28/28
Grundpreis	55.829 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

Abstandsregelung, elektronisch (Fahrerassistenz-Paket)	2559 Euro°
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	238 Euro°
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	Serie
Parkhilfe, elektronisch (inkl. Parkführung)	857 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	333 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Verkehrsschilderkennung (nur Geschwindigkeit)	351 Euro°
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1690 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/405 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Knieairbag	Serie
Nachtsicht-Assistent (Personenerkennung)	1488 Euro°
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 (nur Fahrerseite)	464 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	2,0
Verarbeitung	1,9	Fahrstabilität	1,7
Sicht	2,0	Kurvenverhalten	1,3
Ein-/Ausstieg	2,8	Lenkung*	1,9
Kofferraum-Volumen*	2,1	Bremse	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,4	Sicherheit	1,8
Kofferraum-Variabilität	1,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,4
Innenraum	1,8	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Bedienung	1,3	Kindersicherheit	1,8
Raumangebot vorne*	1,7	Fußgängerschutz	2,7
Raumangebot hinten*	3,1	Umwelt/EcoTest	2,0
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,9
Komfort	1,9	Schadstoffe	1,0
Federung	1,9		
Sitze	1,8		
Innengeräusch	1,3	WIRTSCHAFTLICHKEIT	4,1
Klimatisierung	2,2	Betriebskosten*	2,2
Motor/Antrieb	1,3	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,3
Fahrleistungen*	1,2	Wertstabilität*	2,6
Laufkultur	1,2	Kosten für Anschaffung*	5,0
Schaltung	1,7	Fixkosten*	5,0
Getriebeabstufung	1,0	Monatliche Gesamtkosten*	4,3

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen