



## Mercedes E 220 CDI BlueEFFICIENCY Cabriolet Elegance (DPF)

Zweitüriges Cabriolet der oberen Mittelklasse  
(125 kW / 170 PS)

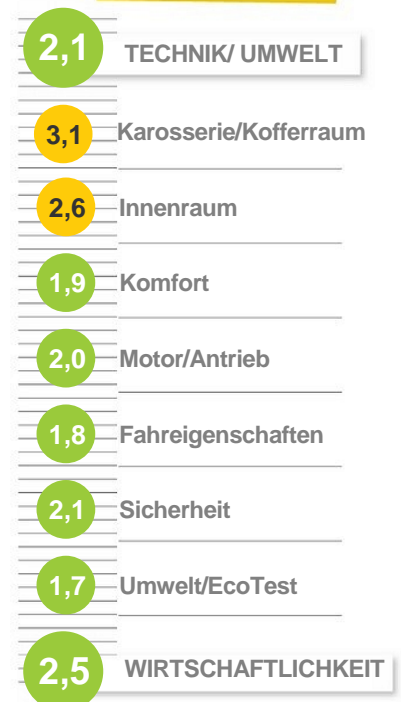
Das E-Klasse Cabrio lehnt sich zwar optisch an die Limousine an, unter dem Blechkleid findet man aber die Plattform der C-Klasse. Speziell im Innenraum macht sich das aufgrund der fehlenden Breite bemerkbar. Hinten geht es ebenfalls sehr eng zu. Von der Technik her findet man im E 220 CDI Cabrio viele Details der Limousine, so sind eine Reihe an Assistenzsystemen wie der Totwinkelassistent erhältlich. Leider fehlen beim Cabrio einige wichtige Systeme wie der Spurhalte- oder Nachtsichtassistent. Der Dieselmotor mit 170 PS passt gut zum Cabrio und erfreut durch gute Fahrleistungen und einem sehr niedrigen Verbrauch. Gegen Aufpreis ist auch eine Automatik lieferbar. Das neuartige Windschott AIRCAP kann auf Knopfdruck ausgefahren werden. Vorteil: Es finden auch mit ausgefahrenem Windschott vier Personen Platz. Zugluft kann dagegen nicht ganz so gut von den Insassen fern gehalten werden, wie mit einem konventionellen Windschott. Insgesamt ist das E220 CDI Cabrio ein gelungenes Fahrzeug welches trotz des hohen Anschaffungspreises von über 47.000 Euro eine recht gute Wirtschaftlichkeit besitzt. **Karosserievarianten:** Limousine, Kombi, Coupe **Konkurrenten:** Audi A5 Cabrio, BMW 3er Cabrio, Lexus IS Cabrio

**+** gute Bedienbarkeit, hoher Reisekomfort, guter Motor/Antrieb, sehr niedriger Verbrauch, sichere Fahreigenschaften

**-** enger Innenraum, hinten sehr wenig Platz, kleiner Kofferraum



### ADAC-URTEIL



## 3,1

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

## 1,7

## 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. Feines Leder, Chromränder und braunes Wurzelholz (Aufpreis) sorgen für ein angenehmes und luxuriöses Ambiente. Die aus der E-Klasse Limousine bekannte indirekte Beleuchtung in Armaturenbrett und Türen ist leider beim Cabrio nicht lieferbar. 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, die Türschweller sind gut gegen versehentliches Verkratzen beispielsweise durch Schuhe geschützt. Effektiv sind 440 kg Zuladung möglich, genug auch für weitere Reisen mit vier Erwachsenen und Gepäck. Das Cabrio zeigt sich auch bei groben Bodenwellen sehr verwindungssteif. Das klassische Stoffverdeck öffnet und schließt elektrisch in weniger als einer halben Minute (öffnen: ca. 24 s, schließen: ca. 28 s). Bis zu Geschwindigkeiten von 40 km/h kann das Verdeck betätigt werden, wodurch man nicht zwingend stehen bleiben muss um das Verdeck zu öffnen oder schließen. Optional kann man das neuartige automatische Windschott AIRCAP ordern. Das System fährt auf Knopfdruck einen Spoiler am oberen Frontscheibenrahmen und die hinteren Kopfstützen aus, dadurch wird zwar der Luftzug im Innenraum reduziert, ganz zugfrei, wie man es von einem klassischen Windschott gewohnt ist, kann man aber nicht fahren. Ein großer Vorteil ist aber, dass man mit diesem Windschott-System trotzdem mit vier Personen fahren kann, zudem raubt das Windschott bei Nichtgebrauch keinen Platz im Kofferraum, da es elektrisch eingefahren werden kann. Der Spoiler am Scheibenrahmen verschmutzt in ausgefahrenem Zustand sehr schnell mit Fliegen. Da der Spoiler auch bei geschlossenem Verdeck ausgefahren werden kann (dann nur bei betätigter Handbremse), kann er aber einigermaßen gut gereinigt werden. Als Mercedes Original-Zubehör ist auch ein klassisches Windschott lieferbar, ob dieses besser funktioniert, konnte allerdings nicht getestet werden.

⊖ Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung, gegen Aufpreis sind sowohl ein Notrad, als auch Runflat-Bereifung lieferbar (nicht im Testwagen). 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 nach sich ziehen. Die Fahrzeugflanken werden nur von dünnen Chromleisten geschützt, das reicht kaum, um Dellen bei unvorsichtig geöffneten "Nachbartüren" zu vermeiden.



**Nicht nur im Stand sondern auch bis zu einer Fahrgeschwindigkeit von 40 km/h lässt sich das Verdeck betätigen. In ca. 24s ist es geöffnet, in ca. 28s wieder geschlossen.**

## 2,4

## Sicht

Die Übersicht über den umgebenden Verkehr ist bei geschlossenem Verdeck akzeptabel. Das Heck lässt sich nicht besonders gut



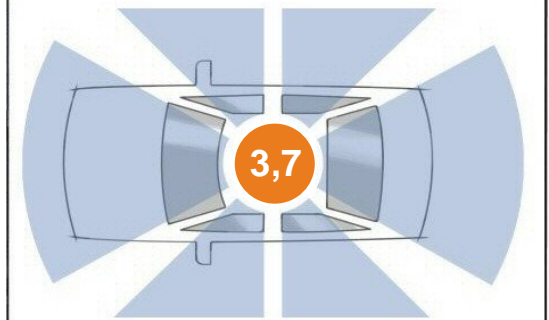
**Nicht versenkbare Kopfstützen erschweren die Sicht nach hinten.**

abschätzen. Bei offenem Verdeck ist die Übersichtlichkeit nach hinten deutlich besser. Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung schneidet das E-Klasse Cabrio zufriedenstellend ab. Die hinteren feststehenden Kopfstützen lassen sich nicht versenken, wodurch die Sicht nach hinten schlecht ausfällt. Die Sicht zur Seite ist dagegen sehr gut, da beim Cabrio keine breiten B-Säulen die Sicht beeinträchtigen. Die Außenspiegel geben ein recht gutes Blickfeld wieder.

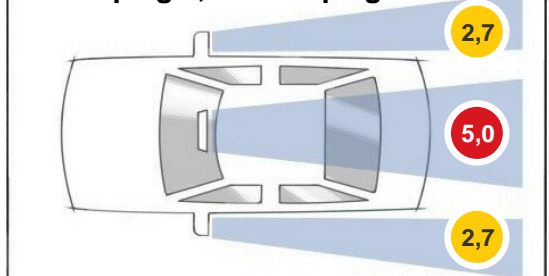
**+** Gegenstände vor dem Auto können auch relativ nahe am Boden noch erkannt werden. Die Scheibenwischer zeigen eine gute Wischwirkung, auch bei hohen Geschwindigkeiten. Als empfehlenswerte Option gibt's Parksensoren, die optisch und akustisch beim Ein- und Ausparken unterstützen. Das Licht-Paket ist 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). Ebenfalls im Licht-Paket enthalten ist 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. 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 Verkehrsteilnehmern früher und zuverlässiger erkannt wird.

**-** Die Sicht im Innenspiegel ist sehr schlecht, da auch hier die hohen und breiten Kopfstützen im Fond stören, zudem behindert das kleine Windschott zwischen den Kopfstützen (nur wenn AIRCAP an Bord) die Sicht im Innenspiegel.

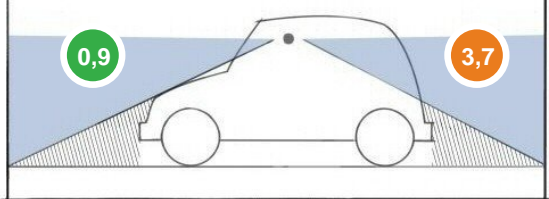
### Rundumsicht



### 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.

3,3

## Ein-/Ausstieg

Vorne steigt man bei geschlossenem Verdeck nur zufriedenstellend ein und aus. Die flach verlaufende Dachlinie sorgt dafür, dass man den Kopf stark einziehen muss, um ins Fahrzeug zu gelangen. Ist das Fahrzeug mit dem Memory-Paket ausgestattet, fahren beim Öffnen der Tür der Sitz automatisch nach hinten und das Lenkrad nach oben. Hinten steigt man für Cabrio-Verhältnisse recht bequem ein und aus. Die Vordersitze fahren automatisch nach vorn, wenn man die Lehne klappt. Dadurch wird ein recht großer Einstiegsbereich freigegeben. Bei geöffnetem Verdeck steigt man nach hinten deutlich bequemer ein, da man praktisch aufrecht zu den Rücksitzen gelangt. Vorne ist aber die weit nach innen gezogene Frontscheibe hinderlich, man muss aufpassen, dass man sich nicht den Kopf am Scheibenrahmen anschlägt.

**+** Mit der praktischen Fernbedienung können die Zentralverriegelung geöffnet und verriegelt sowie offene Fenster geschlossen werden. Auch das Verdeck lässt sich damit öffnen und schließen. Die Türbremsen sind zufriedenstellend ausgelegt, die Türen werden auch an Steigungen gehalten.

Das Fahrzeug verfügt über eine Nachleuchtfunktion, wodurch der Weg bei Dunkelheit noch für kurze Zeit beleuchtet wird. 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. Im Cabrio gibt es (auch bauartbedingt) keine Haltegriffe am Dachhimmel.

## 4,6 Kofferraum-Volumen\*

– Der Kofferraum fällt bei geschlossenem Verdeck mit 315 l sehr klein aus. Möchte man offen fahren, stehen nur noch 205 l Kofferraumvolumen zur Verfügung. Trotz des eigentlich gegenüber Blechdächern platzsparenden Stoffverdecks wird der Kofferraum stark eingeschränkt.



**Natürlich muss man bei einem Cabriolet Abstriche beim Kofferraumvolumen machen. Bei geöffnetem Verdeck steht nur noch ein Volumen von 205 l zur Verfügung.**

## 3,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekante liegt mit 66 cm über der Straße nicht zu hoch, etwas störend ist aber die innere Bordwand von 14 cm, über die das Gepäck gehoben werden muss.

+ Sehr praktisch: der Kofferraumdeckel schwingt beim Entriegeln automatisch nach oben. Auch das Schließen (per Hand) fällt nicht schwer.

– Insgesamt ist der Kofferraum im E-Klasse Cabrio aufgrund der kleinen Ladeöffnung und dem flachen und tiefen Format nicht besonders gut nutzbar. Um das Verdeck öffnen zu können, muss eine Trennwand herunter geklappt werden, dann ist der Laderaum im hinteren Teil sehr flach, sperrige Gegenstände wie Getränkeboxen können dann nur noch im vorderen Teil des Kofferraums transportiert werden. Der Kofferraum ist nur schwach beleuchtet.

## 4,5 Kofferraum-Variabilität

– Die Rücksitze lassen sich nicht umklappen, daher ist um die Variabilität des Kofferraums schlecht bestellt. Immerhin findet man unter dem Kofferraumboden ein zusätzliches Fach und eine kleine Durchladeluke in der Rücksitzlehne. Zudem gibt es ein Netz an der Seitenwand, in welchem kleine Gegenstände Platz finden.

## 2,6 INNENRAUM

### 1,4 Bedienung

+ Das Cabrio lässt sich weitgehend funktionell bedienen, auch wenn eine gewisse Eingewöhnungszeit erforderlich ist, um die vielen Funktionen und Einstellungen einwandfrei bedienen zu können. 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.



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

Der Schalthebel ist gut zu erreichen. 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 gut zu finden, allerdings ist er nicht optimal beleuchtet (es fehlt die Ambientebeleuchtung aus der Limousine, welche den Lichtschalter mit beleuchtet). Der Lichtschalter besitzt keine Aus-Stellung (nur Auto, Standlicht oder Abblendlicht), das hat den Vorteil, dass man nicht mehr vergessen kann, das Licht einzuschalten. Die Nebenschlussleuchte wird über Ziehen am Lichtschalter aktiviert, eine Kontrollleuchte in den Instrumenten informiert über den Status. Die Scheibenwischer werden auf Wunsch über einen Regensensor gesteuert. 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. 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 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 des Cabrios besitzen Abwärts- und Aufwärtsautomatik mit zuverlässigem Einklemmschutz. Die hinteren kleinen Seitenscheiben können auch aus dem Fond bedient werden - nicht selbstverständlich bei einem Cabrio. 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, die vorderen Spotleuchten (ausgesprochen helle LED-Technik) erleichtern das Lesen bei Dunkelheit. Leider gibt es hinten keine Beleuchtung. 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. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Über die Frontkamera vor dem 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 Schalterblock zur Bedienung des Verdecks und des AIRCAP liegt gut erreichbar und klar abgegrenzt von den anderen Bedienelementen unter einer Abdeckung in der Mittelkonsole. Eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig an Bord, zudem kann durch kräftiges betätigen des Bremspedals bei stehendem Fahrzeug die Auto-Hold Funktion aktiviert werden. Dadurch bleibt die Bremse auch ohne drücken des Bremspedals betätigt, bis Gas gegeben wird.

⊖ 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.

2,9

## Raumangebot vorne\*

⊕ Die Vordersitze lassen sich für Personen bis zu einer Größe von knapp 2 m elektrisch zurückfahren. Die Kopffreiheit würde sogar für noch etwas größere Personen ausreichend sein.

⊖ Die Innenraumbreite fällt dagegen sehr schmal aus. Kein Wunder, denn das Cabrio basiert nicht, wie der Name vermuten lässt, auf der aktuellen E-Klasse, sondern auf der Plattform der C-Klasse. Für ein Fahrzeug in der oberen Mittelklasse fällt das subjektive Raumempfinden auch aufgrund der schmalen Innenbreite schlecht aus.

4,9

## Raumangebot hinten\*

– Hinten geht es im Cabrio eng zu. Die Beinfreiheit reicht nur für 1,60 m große Personen, bei der Kopffreiheit sieht es auch nicht wirklich besser aus. Der schmale Innenraum sorgt auch hinten für wenig Ellenbogenfreiheit und ein schlechtes subjektives Raumgefühl.

1,9

## KOMFORT

1,9

### Federung

+ Die Federn und Dämpfer hat Mercedes beim Cabrio ausgewogen und komfortorientiert abgestimmt. Lange Bodenwellen auf der Autobahn bereiten keine Probleme (auch bei voll beladenem Fahrzeug). Sehr angenehm ist die kaum vorhandene Stuckerneigung bei leicht welligem Fahrbahnbelag. Auch abgesenkte Kanaldeckel oder Schlaglöcher dringen beim Überfahren nicht unangenehm in den Innenraum. Die Seitenneigung und Wankbewegungen der Karosserie halten sich in Grenzen. Gegen Aufpreis ist auch ein Sportfahrwerk (optional auch mit adaptivem Dämpfungssystem) erhältlich, welches aber für eher wenig sportliche Fahrer kaum notwendig sein sollte.

2,2

### Sitze

Testwagen mit aufpreispflichtigen Multikontursitzen.

+ Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich 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 bieten die Sitze guten Komfort, wobei die Polsterung etwas straffer ausfällt als in der Limousine. Gegen Schwitzen auf den Ledersitzen bei warmen Temperaturen kann man eine Sitzlüftung ordern (nicht im Testwagen). Die Sitzposition des Fahrers ist einwandfrei; er kann auch seine Beine und Füße sehr gut abstützen. Auf den zwei Rücksitzen geht es nicht ganz so komfortabel zu, die Konturen von Lehne und Fläche sind aber zufriedenstellend und auch der Sitzkomfort geht noch in Ordnung.

1,7

### Innengeräusch

+ Der Geräuschpegel im Innenraum ist für ein Cabrio mit Stoffverdeck erstaunlich niedrig, bei 130 km/h beträgt der Lärmpegel gerade mal 66 dB(A). Auch bei hohen Geschwindigkeiten kann man sich noch entspannt unterhalten. Wind- und vor allem Fahrgeräusche hat Mercedes sehr gut gedämmt. Der Motor dringt nur leise und wenig störend in den Innenraum, auch bei offenem Verdeck.

1,7

### Klimatisierung

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

+ Das Cabrio besitzt eine kräftige Heizung und erwärmt den Innenraum sowohl vorne als auch hinten in angenehm kurzer Zeit. Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur separat einstellen, gegen Aufpreis ist auch eine Drei-Zonen-Klimaanlage lieferbar, dann können sich die Fondpassagiere separat die Wunschtemperatur einstellen (im Testwagen vorhanden).

Da in einem Cabrio im Normalfall auf den hinteren Sitzplätzen eher selten jemand mitfährt und sich die Fondpassagiere ohnehin nur die Temperatur separat einstellen können, kann auf die Drei-Zonen-Klimaautomatik getrost verzichtet werden. Die 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.

## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

### 2,1 Fahrleistungen\*

⊕ Der 2,1-l-Vierzylinderdiesel schlägt sich wacker im schweren Cabrio (1,8 t) 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. Die Elastizität des Motors ist gut, das liegt auch am maximalen Drehmoment von 400 Nm, welches über einen weiten Bereich anliegt (1.400 1/min - 2.800 1/min). Einzig im lang überetzten sechsten Gang werden nur zufriedenstellende Elastizitätswerte erreicht.

## 2,0 Laufkultur

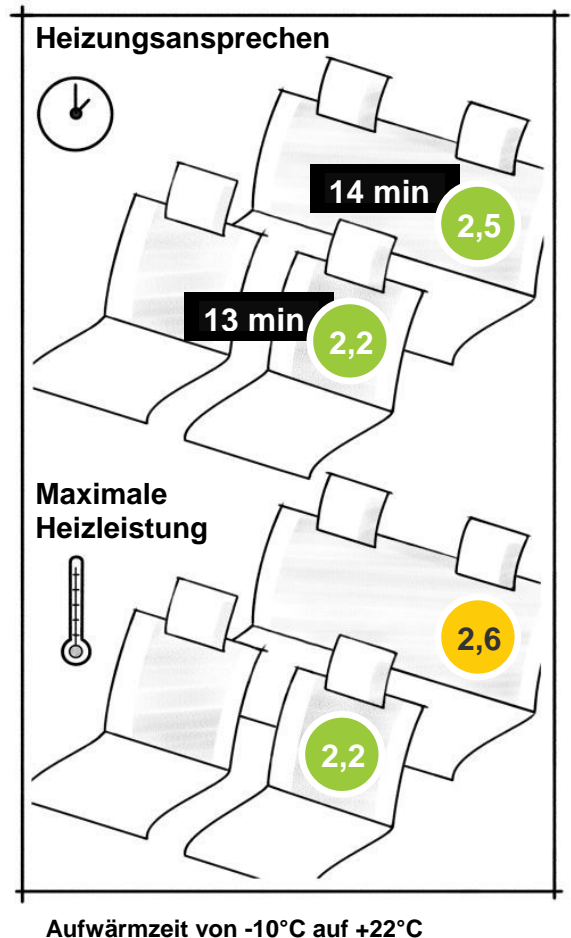
⊕ Insgesamt läuft der Vierzylinder recht kultiviert, es dringen kaum Vibrationen in den Innenraum, minimal sind sie unter Last am Lenkrad zu spüren. Beim zügigen Beschleunigen zeigt sich das Aggregat etwas brummig, vor allem bei mittleren Drehzahlen. Mercedes kann den hohen Einspritzdruck und die nur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

## 2,0 Schaltung

⊕ Das Sechs-Gang-Getriebe lässt sich einfach und ohne zu Haken durchschalten, die Schaltwege fallen aber etwas lang aus. Der Rückwärtsgang ist einfach und ohne zu krachen einlegbar. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen.

## 1,8 Getriebeabstufung

⊕ Die sechs Gänge sind sehr gut abgestimmt. Für jede Geschwindigkeit ist der richtige Gang verfügbar. Die Gesamtübersetzung fällt lang aus, was hilft Kraftstoff zu sparen, ohne dass die Drehzahlsprünge zwischen den Gängen zu groß wären. Nachteil der langen Gesamtübersetzung ist, dass das Fahrzeug eine leichte Anfahrschwäche besitzt. Insgesamt ist das Schaltgetriebe aber in Kombination mit dem Motor gut gelungen.



## 1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,7 Fahrstabilität

⊕ Das E 220 CDI Cabrio verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil und spricht auf Lenkimpulse gut an. Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen bringen das Fahrzeug nicht aus der Ruhe. Die Traktion ist gut, auf weniger griffiger Fahrbahn greift die Traktionskontrolle ein und unterbindet durchdrehende Hinterräder. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der Mercedes gut ab. Er lässt sich spontan um die Pylonen fahren, dabei ist eine leichte Untersteuertendenz spürbar. Das ESP regelt effektiv und unterbindet Schleudern schon im Ansatz. Während der ESP-Eingriffe ist bei schnellen Lenkmanövern eine leichte Verhärtung feststellbar.

### 1,7 Kurvenverhalten

⊕ In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert das Fahrzeug leicht, ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegenkommt. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig. Auch beladen bleibt das Fahrverhalten unkritisch.

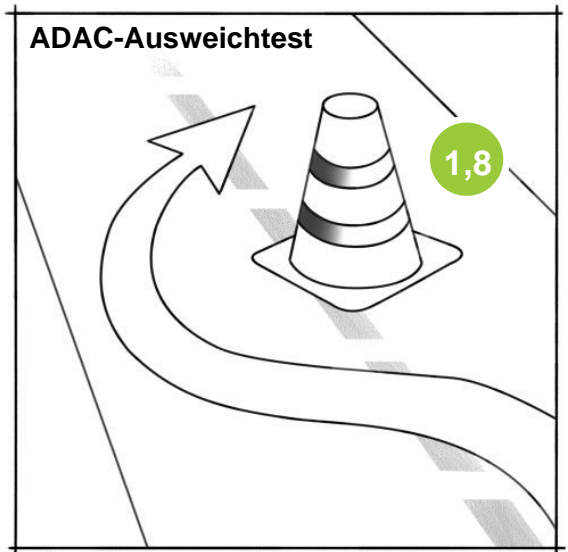
### 1,9 Lenkung\*

⊕ Die Lenkung spricht um die Mittellage gut an. Sie arbeitet präzise und vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering. Der Wendekreis fällt mit weniger als 11,0 m für ein Fahrzeug in dieser Klasse sehr gering aus. Gegen Aufpreis ist auch eine Sport-Parameterlenkung erhältlich.

### 1,7 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der E 220 CDI durchschnittlich 36 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen, Conti Sport Contact 3). Das ist ein gutes Ergebnis. Die Bremsanlage zeigt sich 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.

#### ADAC-Ausweichtest



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.

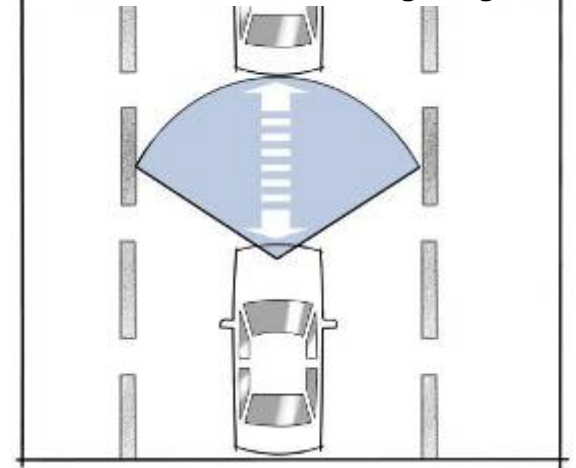


## Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**+** Mercedes fährt in der E-Klasse ein ganzes Bataillon an Sicherheitssystemen auf. Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP ist selbstredend an Bord, hinzu kommt ein Bremsassistent. ACC und der Bremsassistent plus, der bereits präventiv den Bremsdruck aufbaut und die Bremsklötze anlegt, wenn eine Gefahrensituation über die Radarsensoren erkannt wird ist aber leider nur in Verbindung mit einem Automatikgetriebe erhältlich. Zudem unterstützt das Ebenfalls nur mit Automatik: BAS Plus unterstützt den Fahrer bei einer starken Bremsung und stellt soviel Bremsdruck zur Verfügung, dass ein Unfall mit dem vorausfahrenden Fahrzeug vermieden werden kann (Zielbremsung). Damit wird der Fahrer beim Bremsen erheblich unterstützt. Zum serienmäßigen 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. 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. Gegen Aufpreis ist das Intelligent Light System erhältlich, welches neben Xenonscheinwerfern mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht auch einen adaptiven Fernlichtassistenten beinhaltet. Das Intelligent Light System bietet einen deutlichen Sicherheitsgewinn und gilt als echte Kaufempfehlung. 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.

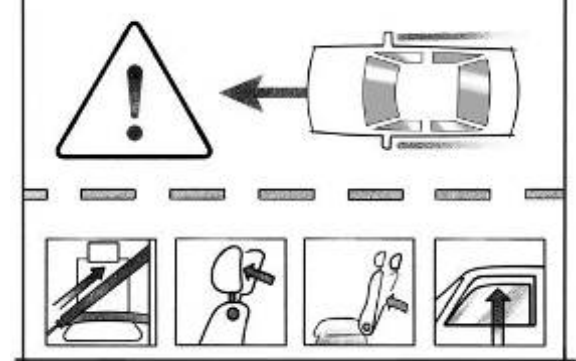
**-** Das unter dem Blechkleid des E-Klasse Coupes eigentlich eine C-Klasse steckt, merkt man auch bei der aktiven Sicherheit. So sind einige Systeme, welche aus der E-Klasse Limousine bekannt sind, beim Cabriolet nicht erhältlich. Neben dem Spurhalteassistenten muss man auch auf den Nachsichtassistenten und ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem verzichten. Die Fuß-Feststellbremse ist für den Beifahrer praktisch nicht zu erreichen.

### Automatische Abstandsregelung



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

### 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.

## 1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Front- und Seitenairbags sowie Kopfairbags für die vorderen Insassen und spezielle Pelvisbacks welche bei einem Unfall das Becken abstützen sind serienmäßig an Bord. Zudem sind gegen Aufpreis Seitenairbags für die hinteren Insassen lieferbar. Das Cabrio sollte dadurch problemlos fünf Sterne beim EuroNCAP-Crashtest erreichen. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,85 m sehr guten Schutz, sie bewegen sich zudem bei einem Unfall Richtung Kopf und minimieren den Abstand und damit das Risiko eines Schleudertraumas. Die hinteren in der Sitzlehne integrierten Kopfstützen bieten nur zufriedenstellenden Schutz. Sie reichen von der Höhe nur für Personen bis 1,70 m, zudem sind sie etwas zu weit weg vom Kopf der Fondpassagiere. 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. Ein Überrollschutzsystem, welches bei einem drohenden Überschlag blitzschnell ausfährt, ist mit in die Fond-Kopfstützen integriert.

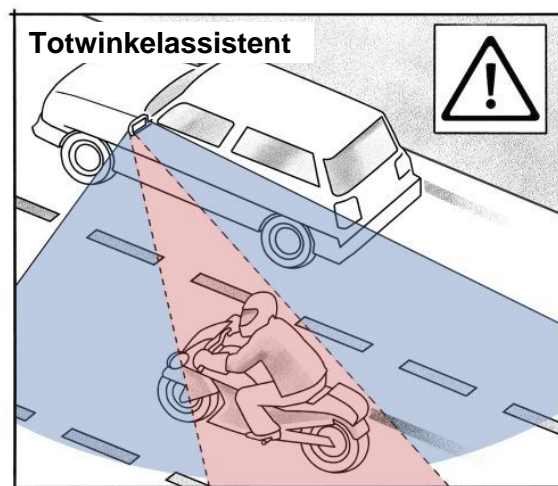
## 2,7 Kindersicherheit

⊕ Kindersitze können sowohl vorne als auch hinten stabil befestigt werden. Hinten gibt es Isofix. Die Gurtschlösser hinten sind zwar fixiert, allerdings ist die Zugänglichkeit nach hinten aufgrund der hinten fehlenden Türen nicht optimal. Die Gurte sind lang genug und reichen auch für Kindersitzsysteme mit hohem Gurtbedarf. Die Gurtanlenkpunkte liegen weit genug auseinander.

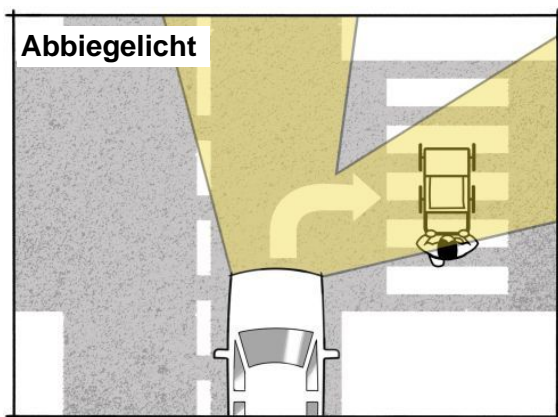
⊖ Leider können die Airbags des Beifahrersitzes nur durch einen Kindersitz mit Transponder deaktiviert werden, eine Abschaltung beispielsweise mit dem Zündschlüssel an einem separaten Schalter ist nicht möglich. Der Transponder kostet zudem Aufpreis. Die Fensterschließkräfte hinten sind mit knapp 100 N recht hoch.

## 2,7 Fußgängerschutz

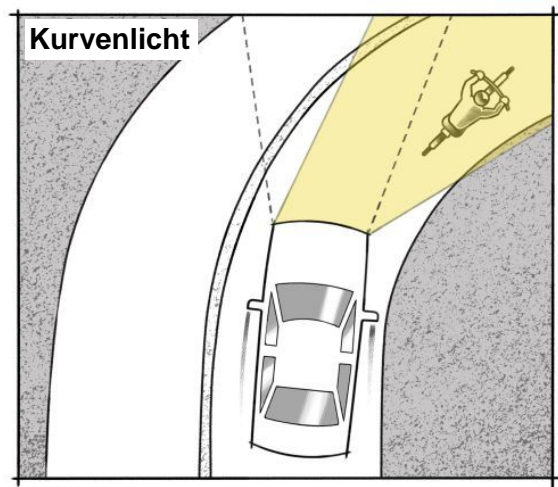
Die E-Klasse Limousine erreicht beim Fußgängerschutz nach EuroNCAP 58 Prozent der möglichen Punkte. Da die Front des Cabrios mit der der Limousine fast identisch ist, sollte ein ähnliches Ergebnis erreicht werden.



**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.



**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.



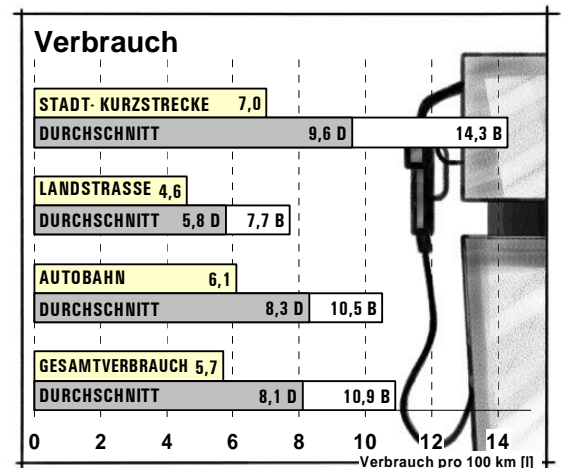
**Kurvenlicht**  
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

Die 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 EuroNCAP-Norm kann die 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.

## 1,7 UMWELT/ECOTEST

### 1,5 Verbrauch/CO2\*

+ Das Cabrio fährt mit dem 2,1-l-Biturbodiesel recht sparsam, es werden durchschnittlich 5,7 l Diesel pro 100 km verbraucht. Das entspricht einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von nur 149 g pro km - ein sehr guter Wert für ein großes 170-PS-Cabrio. Vor allem der Außerorts-Verbrauch fällt mit 4,6 l/100 km sehr günstig aus. Innerorts genehmigt sich das Cabrio 7,0 l und auf der Autobahn 6,1 l alle 100 km. Im ADAC-EcoTest werden damit 45 Punkte im Bereich CO<sub>2</sub> 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 das E 220 CDI Cabrio 42 von 50 möglichen EcoTest-Punkten im Bereich Schadstoffe erzielen. Insgesamt ergeben sich so beachtliche 87 Punkte und damit locker vier Sterne im ADAC EcoTest.

## 2,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 0,9 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 sehr geringe Kosten und damit eine sehr gute Bewertung.

### 3,4 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 50.000 km oder zwei Jahre ein großen Service fällig.

+ Nach eigenen Angaben kommen ausschließlich qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile zum Einsatz. Auch der Dieselpartikelfilter ist gemäß Hersteller wartungsfrei und auf mehr als 200.000 km Lebensdauer ausgelegt. Mercedes gewährt 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 Service häufigere Werkstattaufenthalte. Teure Werkstattstundensätze verhindern eine bessere Benotung.

## 0,6 Wertstabilität\*

⊕ Dem E-Klasse Cabrio kann ein exzellenter prozentualer Restwertverlauf vorausgesagt werden. Daran hat nicht nur das gute Image der Marke seinen Anteil, sondern vor allem auch der sparsame Dieselmotor und das hohe Sicherheitsniveau des Cabrios.

## 3,9 Kosten für Anschaffung\*

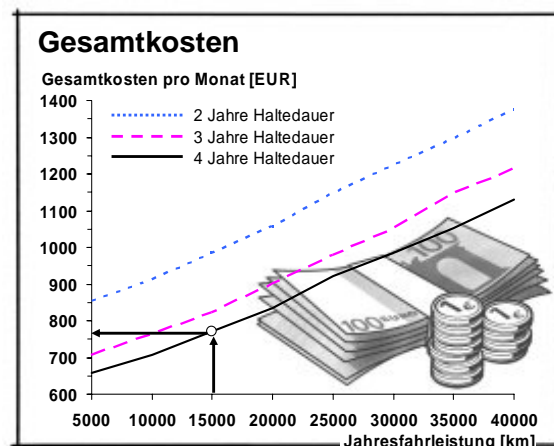
Beim Anschaffungspreis hört es allerdings auf mit Lobeshymnen. Für den kleinsten Dieselmotor mit Schaltgetriebe verlangt Mercedes mindestens 47.719 Euro. Immerhin zeigt sich das Cabrio respektabel ausgestattet.

## 3,3 Fixkosten\*

Für das E 220 CDI Cabrio werden jährlich 255 Euro Steuern fällig. Die Versicherungsklassen liegen allesamt recht hoch, was teure Fixkosten zur Folge hat.

## 2,6 Monatliche Gesamtkosten\*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen im guten bis durchschnittlichen Bereich. Den sehr geringen Betriebskosten steht der hohe Anschaffungspreis und die leicht erhöhten Fixkosten gegenüber.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 770 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	200 CGI BlueEFF.	250 CGI BlueEFF.	350 CGI BlueEFF.	500	220 CDI BlueEFF.	250 CDI BlueEFF.	350 CDI BlueEFF.
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1796	4/1796	6/3498	8/5461	4/2143	4/2143	6/2987
Leistung [kW(PS)]	135(184)	150(204)	215(292)	285(388)	125(170)	150(204)	170(231)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	270/1800	310/2000	365/3000	530/2800	400/1400	500/1600	540/1600
0-100 km/h[s]	8,8	7,8	6,8	5,3	8,8	7,8	6,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	236	240	250	250	232	245	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,7 S	8,2 S	9,2 S	11,6 S	5,7 D	5,9 D	7,3 D
CO2 [g/km]	172	185	206	257	143	148	185
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/24/23	16/24/23	19/25/25	19/27/29	19/26/25	19/26/25	19/26/25
Steuer pro Jahr [Euro]	140	166	242	384	255	265	415
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	795	858	1023	1346	770	797	913
Preis [Euro]	45.815	49.861	56.882	71.519	47.719	49.861	54.621

### 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 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	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/45R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>255/40R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,95 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	232 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>5,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,2 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,7 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,0/ 4,6/ 6,1 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	143g/km / <b>149g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4698/1786/1398 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1815 kg/440 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>315 l/315 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	66 l
Reichweite	<b>1155 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (Licht-Paket)	1.690 Euro°
Totwinkelassistent	571 Euro°
Verkehrsschilderkennung	351 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Abstandsregelung, elektronisch (nur mit Automatik)	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2.202 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Licht-Paket)	1.690 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (Licht-Paket)	1.690 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht (Licht-Paket)	1.690 Euro°

### INNEN

Beifahrerairbag deaktivierbar (Transponder)	48 Euro°
Nackenheizung	547 Euro°
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/405 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend (Spiegel-Paket)	643 Euro°
Klimaautomatik (optional 3-Zonen)	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem (ab)	1.499 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Windschott (AIRCAP)	821 Euro°

### AUSSEN

Anhängerkupplung	928 Euro
Lackierung Metallic	952 Euro°

° im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>107 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>79 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>110 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>474 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>770 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/26/25
Grundpreis	47.719 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.



## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,1

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

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