



Mercedes E 220 CDI BlueEFFICIENCY T-Modell Elegance 7G-Tronic (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

Der Kombi der Mercedes E-Klasse bietet einen enorm großen Kofferraum: deutlich über 500 l findet man in dieser Klasse kaum, und wenn nur in Vans. Nur 6,0 l Diesel pro 100 Kilometer im ADAC EcoTest sind eine beachtliche Leistung für ein knapp 1,9 Tonnen schweres Auto, das zudem beim Komfort und bei der Sicherheit keinerlei Kompromisse fordert. Wenn man schon nach dem Haar in der Suppe sucht, dann ist es vielleicht der kernige Motorklang und die unter Last leichten Vibrationen - die Sechszylinder bieten hier bessere Laufkultur. Die Siebengang-Automatik verrichtet ihre Arbeit gewissenhaft und zurückhaltend, ihr liegt die gediegene Fahrweise deutlich mehr als die pseudo-sportliche. Ansonsten ist das Fahrwerk sehr sicher und komfortabel abgestimmt und rundet den E 220 CDI T als gelungenes Gesamtpaket ab, das letztlich nur einen wirklichen Haken hat: der Preis von über 50.000 Euro. Aber das gehört so bei Mercedes.

Karosserievarianten: Limousine, Kombi, Coupe, Cabrio.

Konkurrenten: u.a. Audi A6 Avant, BMW 5er touring.

+ gute Verarbeitungsqualität, großzügiges Platzangebot im Innenraum, neue Siebengang-Automatik, sicheres Fahrwerk, niedriger Verbrauch

- Motor etwas kernig und nicht frei von Vibrationen, sehr teuer in der Anschaffung und im Unterhalt



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 edle Zierleisten 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 sehr gute 550 kg Zuladung möglich. Auf dem Dach kann auf einer stabilen Reling Gepäck bis zu einem Gewicht von 100 kg transportiert werden.

⊖ Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung, ein Reserverad kostet Aufpreis. Ein Radmutternschlüssel und ein Wagenheber sind nicht an Bord. Gegen Aufpreis ist auch eine Runflat-Bereifung lieferbar. Front- und Heckschürze haben zwar keine unlackierten Kunststoffeinlagen, aber gerade vorne gibt es mehrere deutliche Sichtkanten, die ein partielles Lackieren und damit geringere Reparaturkosten ermöglichen. Die Fahrzeugflanken werden nur von dünnen Chromleisten geschützt, das reicht kaum, um Dellen bei unvorsichtig geöffneten "Nachbartüren" zu vermeiden.

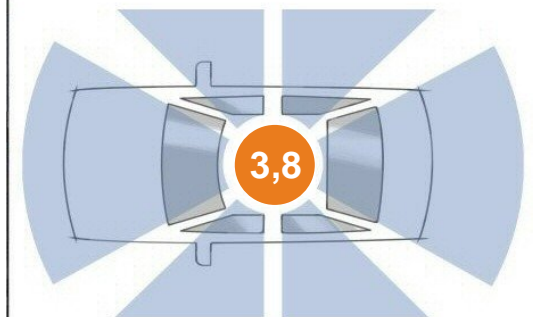
Sicht

Die Übersicht über den umgebenden Verkehr ist durchschnittlich. Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung schneidet das T-Modell der 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. Die Sicht im Innenspiegel ist nur ausreichend - die Kopfstützen und die hinteren Dachsäulen verdecken einen großen Teil des Sichtfeldes.

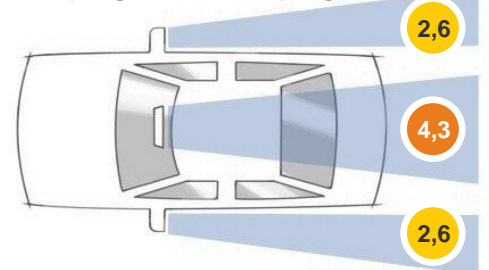


Die Sicht nach schräg hinten wird durch die nicht voll versenk- oder klappbaren Kopfstützen und die relativ breiten Dachsäulen beeinträchtigt.

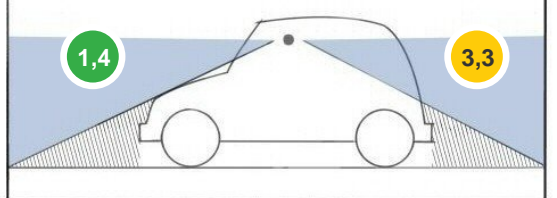
Rundumsicht



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. 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. Gegen weiteren Aufpreis kann man auch eine Rückfahrkamera ordern, deren Bild aber recht stark verzerrt ist (Fisheye-Effekt). Das Licht-Paket ist zwar 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, Schlechtwetter). 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. Zum Lichtpaket gehört auch 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.

2,7 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 steigt zwar etwas besser ein als bei der Limousine, allerdings stört auch hier der große Abstand zwischen Schweller und Sitz.

⊕ 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 erhält man eine Außen- und Umfeldbeleuchtung. Personen können im Innenraum nicht versehentlich eingesperrt werden, sie haben immer eine Möglichkeit, die Türen von Innen wieder zu öffnen.

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

1,1 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Gepäckraumvolumen fällt mit 515 Litern sehr großzügig aus; zusätzlich stehen unter dem Kofferraumboden noch etwa 90 l in der Reserveradmulde zur Verfügung (nur ohne aufpreispflichtiges Reserverad). Klappt man die Rücksitzlehnen um, erweitert sich der Stauraum auf 930 l (gemessen bis Fensterunterkante). Der Kombi kann über einen weiten Bereich gut bis zum Dach hoch beladen werden und eignet sich damit auch für den Transport sperriger Gegenstände.



Mit 515 l Volumen bietet das T-Modell erheblich mehr Platz für das Gepäck als die Stufenhecklimousine (455 l).

1,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich per Knopfdruck automatisch öffnen und wieder schließen (Aufpreis). Sehr praktisch: Das Gepäckrollo fährt ebenfalls elektrisch automatisch nach oben, um das Einladen zu erleichtern - beim schließen der Heckklappe fährt es wieder nach unten und verdeckt die Sicht von außen auf das Gepäck. Unter der geöffneten Heckklappe finden selbst Personen über 1,90 m genügend Kopffreiheit. Die Ladekante liegt mit 57 cm über der Straße auf optimalem Niveau, zudem stört keine innere Bordwand beim Beladen. Die Größe der Ladeöffnung ist sehr großzügig, so kann der Kofferraum optimal genutzt werden. Auch das Format ist weitgehend glattflächig und zweckmäßig. Einzig die Tiefe des Kofferraums sorgt für eine nicht optimale Zugänglichkeit im hinteren Bereich. Der Kofferraum wird vorbildlich über zwei Lampen hinten links und rechts ausgeleuchtet.

1,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne kann geteilt umgeklappt werden; das funktioniert entweder über Hebel im Kofferraum oder auch vorne im Innenraum. 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, gegen Aufpreis ist auch ein Skisack erhältlich. Das Gepäckrollo beinhaltet Trennnetz, welches auch bei umgeklappter Rückbank so montiert werden kann, dass keine Gepäckstücke nach vorne fliegen können. Das schwere Gepäckrollo lässt sich allerdings nur mit Mühe aus- oder umbauen.

1,6 INNENRAUM

1,2 Bedienung

⊕ Mercedes treibt einen hohen Aufwand, um Bedienbarkeit und Ergonomie zu optimieren. Nimmt man in der E-Klasse Platz, merkt man das schnell. Das Lenkrad ist in Höhe und Reichweite einstellbar, auf Wunsch elektrisch (im Testwagen), und kann ganz unterschiedlichen Personenstaturen sehr gut angepasst werden. Auch die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Der Schalthebel ist gut erreichbar. 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 beim T-Modell über eine Taste neben dem 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).



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

Die Knöpfe für Heckscheibenheizung und Umluft findet man schnell, die Umluftfunktion schaltet auch automatisch wieder ab, um ein Beschlagen der Scheiben zu vermeiden und Sauerstoffmangel vorzubeugen. 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 Einstellungsoptionen 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 adaptive Fernlichtassistent, er blendet weich auf und ab, die stufenweise Abblendung wird über eine Kamera oben mittig in der Windschutzscheibe gesteuert. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Vorne wie hinten sind ausreichend Ablagemöglichkeiten vorhanden, sie könnten aber etwas größer sein - das gleiche gilt für's Handschuhfach.

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

1,5 Raumangebot vorne*

⊕ Viel Raum bietet sich innen, auf den Vordersitzen finden sogar zwei Meter große Personen ordentlich Platz. Die Innenbreite fällt noch recht großzügig aus. Das subjektive Raumgefühl ist angenehm großzügig.

2,2 Raumangebot hinten*

⊕ Hinten fällt das Raumangebot ähnlich großzügig wie vorne aus, es finden Personen bis über zwei Meter Größe genügend Bein- und Kopffreiheit vor (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Die Innenbreite ist für diese Klasse nur Durchschnitt. Ohnehin sitzen drei Erwachsene nebeneinander beengt, zwei dagegen haben ein fürstliches Platzangebot.



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

1,8 Federung

⊕ Die Federn und Dämpfer hat Mercedes beim T-Modell sehr ausgewogen abgestimmt. Nachschwingen der Karosserie ist bei langen Bodenwellen nur wenig vorhanden (dank serienmäßiger Luftfederung mit Niveauregulierung an der Hinterachse auch nicht bei beladenem Zustand). Kurze Bodenwellen und Querfugen können aber nicht ganz von den Insassen fern gehalten werden. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel dringen ebenfalls bis zu den Insassen durch, aber gedämpft und damit nicht unangenehm. Eine Stuckerneigung ist nicht feststellbar. Beim starken Bremsen und Beschleunigen taucht die Karosserie deutlich ein. Die Seitenneigung dagegen fällt moderat aus.

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 sehr niedrig, bis 130 km/h angenehm leise. Auch bei hohen Geschwindigkeiten kann man sich noch entspannt unterhalten. Wind- und vor allem Fahrgeräusche hat Mercedes sehr gut gedämmt. Nur der Motor ist vor allem unter Last akustisch deutlich präsent, ohne jedoch laut zu sein.

2,3 Klimatisierung

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

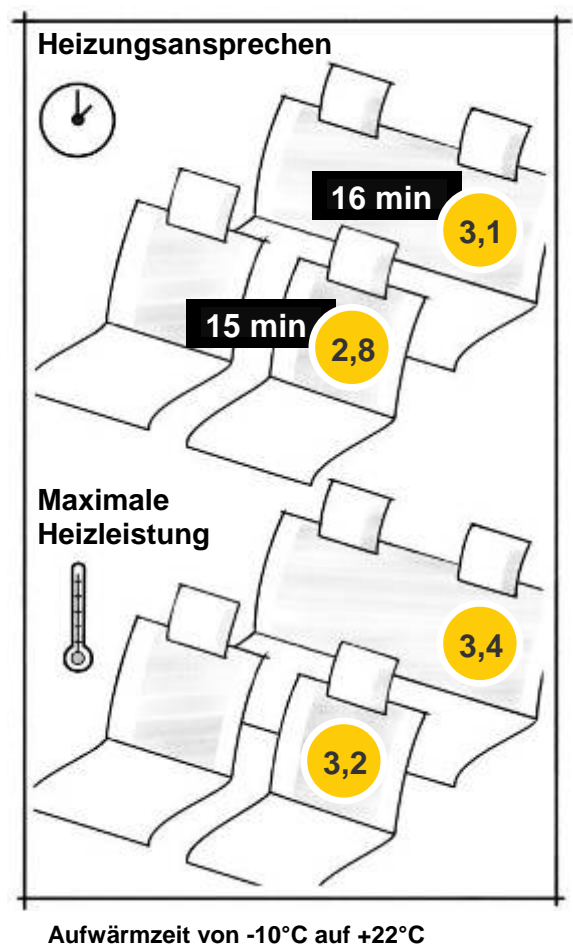
Die Heizung spricht vorne wie hinten zufriedenstellend an und zeigt eine passable Heizwirkung - wie so oft bei sparsamen Dieselfahrzeugen.

⊕ Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur separat einstellen. Die Zwei-Zonen-Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst. Bei Bedarf lassen sich die Luftströme auch individuell gestalten, es sind aber nicht alle Kombinationen möglich. Ein Aktivkohlefilter filtert u.a. Pollen und unangenehme Gerüche aus der Luft.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

⊕ Der Vierzylinder Dieselmotor mit 2,1 l Hubraum wird von zwei in Reihe geschalteten Turboladern zwangsbeatmet und liefert so 170 PS und standesgemäße 400 Nm Drehmoment. Dem gegenüber steht das hohe Eigengewicht des Kombis mit etwa 1,9 Tonnen. Der Motor hat also einiges zu tun, um die E-Klasse in Schwung zu bringen. Es ergeben sich noch gute Fahrleistungen, die auch locker mal für zügige Überholmanöver ausreichen. Übermotorisiert fühlt man sich jedoch nicht.



2,3 Laufkultur

⊕ Insgesamt läuft der Vierzylinder recht kultiviert, es dringen aber besonders unter Last im Drehzahlbereich zwischen 2.000 und 2.400 U/min. durchaus spürbar Vibrationen in den Innenraum, vor allem am Lenkrad und im Sitz zu fühlen. Beim zügigen Beschleunigen zeigt sich das Aggregat kernig im Klang. Mercedes sollte noch an einer etwas geschmeidigeren Akustik feilen. Im Moment bleibt der Respektabstand zu den Sechszylinder-Dieseln deutlich.

1,8 Schaltung

⊕ Die Siebengang-Automatik schaltet meistens weich und verkneift sich weitgehend störendes Rucken. Die Gänge werden in der Regel geschmeidig gewechselt, die Schaltvorgänge geschehen aber nicht besonders zügig. Das kommt einer gediegenen Fahrweise sehr entgegen. Der Ganghebel am Lenkrad lässt sich einfach bedienen. Der Rückwärtsgang wird beim Anwählen ohne große Verzögerung eingelegt, gerade beim Rangieren im fließenden Verkehr ist das wichtig. Optional gibt es Schaltwippen am Lenkrad.

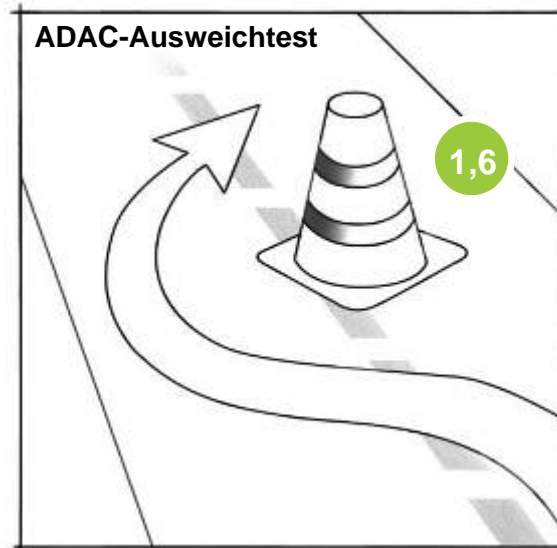
1,4 Getriebeabstufung

⊕ Endlich gibt es auch für die Vierzylinder eine Siebengang-Automatik. Diese bietet eine hohe Spreizung der Übersetzung und kann daher die Motorkraft deutlich besser 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.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

⊕ Die E-Klasse verhält sich bei jedem Tempo weitgehend richtungsstabil, sie spricht auf Lenkimpulse gut an. Bei hohen Geschwindigkeiten zeigt das T-Modell eine gute Stabilität und liegt satt auf der Straße. Die Traktion ist gut, auf weniger griffiger Fahrbahn greift die Traktionskontrolle ein und unterbindet durchdrehende Hinterräder. Beim ADAC-Ausweichtest erzielt der E 220 CDI T ein gutes Ergebnis. Die Reaktionen auf die Lenkbefehle sind gut, in der zweiten Phase drängt das Heck aber etwas nach außen. ESP regelt hier effektiv und unterbindet Schleudern schon im Ansatz. In der dritten Phase ergibt sich ein leichter Gegenpendler. Die Lenkung bleibt weitgehend leichtgängig, nur während der ESP-Eingriffe ist bei schnellen Lenkmanövern eine Verhärtung feststellbar - alles aber unproblematisch.



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.

2,0 Kurvenverhalten

⊕ In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert die E-Klasse etwas, ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegenkommt. Der Grenzbereich liegt sehr hoch. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten wenig, der leichte Lastwechsel wird im Grenzbereich vom ESP effektiv abgefangen. Auch beladen bleibt der Kombi unkritisch im Fahrverhalten.

2,1 Lenkung*

⊕ Auch bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung gut an. Sie arbeitet präzise und vermittelt dem Fahrer einen ordentlichen Kontakt zur Fahrbahn. Sie wirkt nicht ganz so verbindlich, wozu auch das vergleichsweise große Lenkrad beiträgt. Wer es direkter haben will, kann die optionale Direktlenkung ordern. Dann wirkt die E-Klasse auch etwas handlicher. Angenehm ist Leichtgängigkeit der Lenkung bei niedrigen Geschwindigkeiten, der Kraftaufwand am Lenkrad ist gering. Für ein so großes Auto ist der gemessene Wendekreis von unter 11,5 m ohne Tadel. Dank Heckantrieb hat man keine Antriebseinflüsse in der Lenkung.

2,5 Bremse

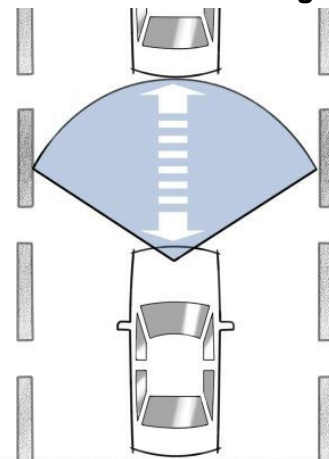
⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt das T-Modell durchschnittlich 38 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 225/55 R16). Dabei zeigt sich die Bremsanlage standfest und lässt auch bei hoher Beanspruchung nicht nach. Die Bremse kann gut dosiert werden und zeigt ein spontanes Ansprechen. Der serienmäßige Bremsassistent erleichtert es weniger geübten Fahrern, in einer Notsituation das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen.

1,7 SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

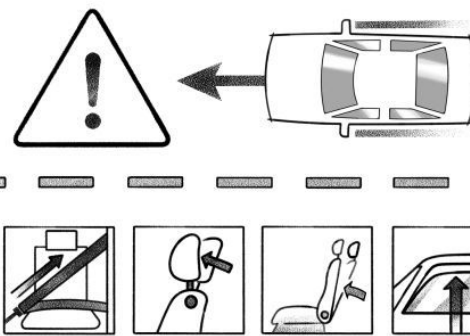
⊕ Mercedes fährt in der E-Klasse ein ganzes Bataillon an Sicherheitssystemen auf. Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP ist selbstredend an Bord, hinzu kommt ein Bremsassistent und in Verbindung mit dem aufpreispflichtigen ACC auch der Bremsassistent plus, der bereits präventiv den Bremsdruck aufbaut und die Bremsklötze anlegt, wenn eine Gefahrensituation über die Radarsensoren erkannt wird. Damit wird der Fahrer beim Bremsen

Automatische Abstandsregelung



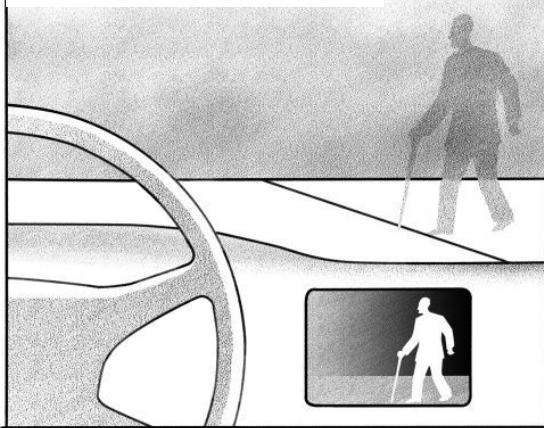
Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

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.

Nachtsichtassistent



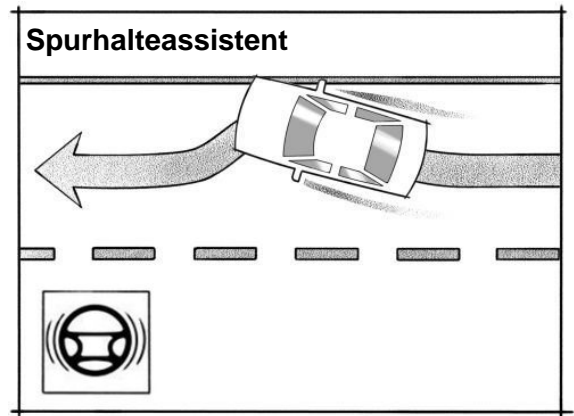
Der Fahrer sieht auf einem Display im Cockpit das elektronisch aufgehellte Bild einer nach vorn blickenden Kamera.

erheblich unterstützt. Zum Pre-Safe-System gehören auch reversible Gurtstraffer, die beispielsweise bei ESP-Einsatz schon die Gurte straffen, damit sie optimal wirken können, offene Fenster weitgehend schließen und die Vordersitze in eine günstige Position bringen. Über die ACC-Sensoren wird dem Fahrer auch das Unterschreiten des erforderlichen Mindestabstandes angezeigt und bei einer drohenden Kollision akustisch und optisch gewarnt. Auf Wunsch gibt's Runflat-Reifen, die auch bei Druckverlust noch das Weiterfahren in die nächste Werkstatt ermöglichen. Ein indirekt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord, auf Wunsch kann man sich den genauen Reifendruck auch überwachen lassen (direkt messend). Optional kann auch ein Infrarot-Nachtsicht-Assistent geordert werden, der in etwa die Reichweite des Fernlichts abdeckt, dabei den Gegenverkehr aber nicht blendet; im Display wird ein schwarz-weiß Bild angezeigt und zusätzlich erkannte Personen markiert. Zum Lichtpaket gehört das Intelligent Light System inklusive Xenonlicht mit dynamischem Kurvenlicht und Abbiegelicht; diese Option enthält auch den adaptiven Fernlichtassistenten. Ebenso gegen Mehrpreis erhält der Kunde einen Spurhalte-Assistenten, der über Vibrationen am Lenkrad das Überfahren einer gestrichelten Linie ohne Blinkereinsatz ermahnt; bei einer durchgezogenen Linie wird zusätzlich über ESP-Einsatz das Auto wieder zurück in die Spur "gedrückt". 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. Der Müdigkeitswarner "Attention Assist" erstellt ab Fahrtbeginn ein Fahrerprofil (Lenkverhalten, Bremsverhalten,...), ändert sich dieses während einer längeren Fahrt gravierend (z.B. aufgrund von Übermüdung), wird dem Fahrer empfohlen, eine Pause einzulegen. 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.

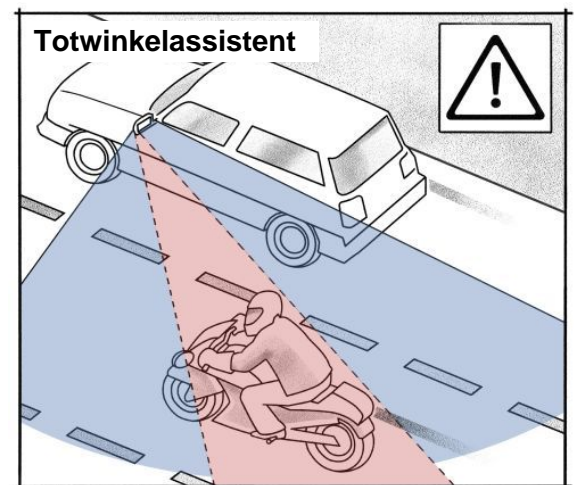
⊖ Die Fuß-Feststellbremse ist vom Beifahrer nicht zu erreichen.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Laut EuroNCAP-Crash erreicht die E-Klasse als Limousine beim Insassenschutz gute 86 Prozent der Punkte und damit klar fünf Sterne. Für den Kombi ist von einem ähnlich gutem Ergebnis auszugehen. 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.



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.



Einschlafwarner
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

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. Die hinteren Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis 1,85 m, der Abstand zum Kopf könnte aber etwas geringer sein.

1,8 Kindersicherheit

Zwei Kindersitze nebeneinander finden gut Platz, für drei nebeneinander ist die Innenbreite zu knapp.

+ Die E-Klasse erreicht als Limousine beim EuroNCAP-Crashtest für die Kindersicherheit gute 77% der Punkte - das T-Modell sollte ein ähnlich gutes Ergebnis erzielen. Die Gurtschlösser sind fixiert (außer hinten Mitte), 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 Lage stabile Befestigung von Kindersitzen. Für die hinteren äußeren Sitzplätze gibt es Isofix-Befestigungen mit drittem oberem Befestigungspunkt (Ankerhaken). Die Fensterschließkräfte sind dank Einklemmschutz sehr gering.

- 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.

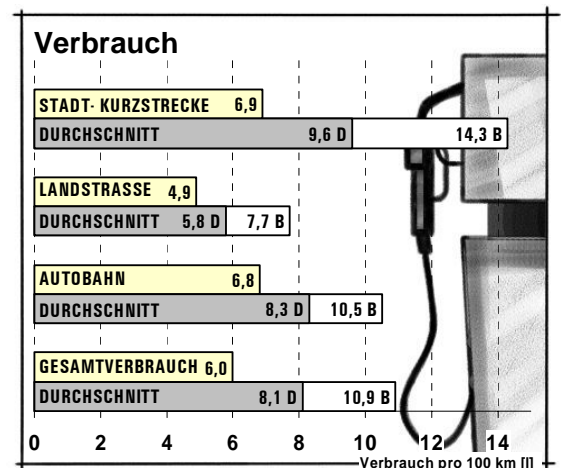
2,7 Fußgängerschutz

Die Motorhaube wird bei einer Kollision automatisch leicht nach oben gestellt (aktiver Fußgängerschutz), dadurch sind viele Aufschlagbereiche der Motorhaube entschärft. Der Stoßfänger ist ebenfalls komplett entschärft, zu aggressiv sind aber noch die Vorderkante und der hintere Bereich der Motorhaube. Dadurch werden nur akzeptable 59% der Punkte beim Fußgängerschutz erreicht.

1,7 UMWELT/ECOTEST

1,7 Verbrauch/CO2*

+ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Mercedes E 220 CDI T-Modell mit Siebengang-Automatik liegt bei 6,0 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 157 g pro Kilometer. Im EcoTest ergibt dies respektable 43 Punkte. Innerorts genehmigt sich der große Kombi 6,9 l, außerorts 4,9 l und auf der Autobahn 6,8 l Diesel pro 100 km.



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

1,6

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, lediglich im anspruchsvollen Autobahnzyklus zeigen sich die Stickoxid-Werte erhöht. Daher reicht es nur für 44 von 50 möglichen Punkten. Mit einem AdBlue-Abgasreinigungssystem wie beispielsweise im E 350 BlueTec wäre (fast) volle Punktzahl drin. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergeben sich 87 Punkte insgesamt und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.

3,3

WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,7

Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des E 220 CDI T für seine Klasse sehr niedrig ausfällt, kann er hier eine gute bis sehr gute Bewertung erzielen.

3,5

Werkstatt- / Reifenkosten*

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

⊕ Niedrige Kosten für Reifenersatz bei Verwendung der Seriengröße. Nach eigenen Angaben kommen ausschließlich qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile zum Einsatz. Zudem gewährt Mercedes eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Abstand häufigere Werkstattaufenthalte. Teure Werkstattstundensätze verhindern eine bessere Benotung.

1,4

Wertstabilität*

⊕ Dem E-Klasse-Kombi in dieser Variante wird eine sehr gute Restwertentwicklung prognostiziert. Er verfügt über aktuelle Spritspartechniken wie Start-Stopp-Automatik und Rekuperation (verstärkte Batterieladung beim Bremsen und im Schubbetrieb). Positiv wirkt sich auch das gute Image von Mercedes aus.

4,6

Kosten für Anschaffung*

⊖ Der Grundpreis für die getestete Variante mit Automatikgetriebe liegt bei üppigen 50.385 Euro. Das ist selbst in dieser Klasse ein hoher Preis, zudem noch etliche Extras hinzukommen, die das Reisen noch angenehmer machen und für einen guten Wiederverkauf wichtig sind. Die 70.000 Euro Marke ist schnell überschritten, da Mercedes teils exorbitante Aufpreise selbst für einfache Dinge wie Metallic-Lack verlangt.

4,0

Fixkosten*

Die festen Kosten im Jahr liegen ebenso hoch, lediglich die Steuer hält sich mit 247 Euro jährlich im günstigen Rahmen. Aber bei der Versicherung ist der Kombi sehr ungünstig eingestuft, sowohl in der Haftpflicht als auch in der Teil- und Vollkasko.

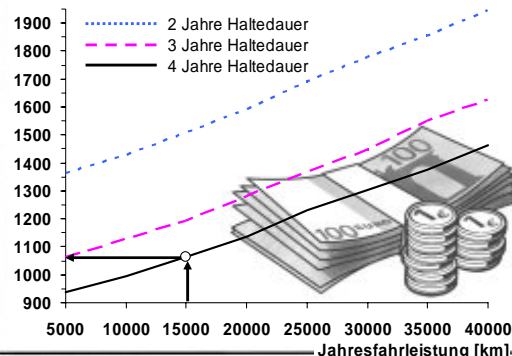
3,5

Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den E 220 CDI T 7G-Tronic, dann kann sich der Kombi im Umfeld seiner Konkurrenten im hinteren Mittelfeld einsortieren. Die Kraftstoffkosten sind günstig, teuer fallen die Fixkosten aus. So lohnt sich diese Variante hauptsächlich für Leute mit hohem Schadenfreiheitsrabatt bei der Versicherung und für Vielfahrer.

Gesamtkosten

Gesamtkosten pro Monat [EUR]



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1064 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	E 200 CDI BlueEFF.	E 220 CDI BlueEFF.	E 250 CDI BlueEFF.	E 350 BlueTEC	E 300 CDI BlueEFF.	E 350 CDI BlueEFF.
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2143	4/2143	4/2143	6/2987	6/2987	6/2987
Leistung [kW(PS)]	100(136)	125(170)	150(204)	155(211)	170(231)	195(265)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	360/1600	400/1400	500/1600	540/1600	540/1600	620/1600
0-100 km/h[s]	10,9	8,8	7,8	8,0	7,2	6,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	205	220	232	232	240	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,0 D	5,9 D	5,9 D	7,9 D	7,7 D	7,1 D
CO2 [g/km]	140	136	136	189	185	169
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/24/24	21/27/28	21/27/28	21/27/28	21/26/28	21/28/28
Steuer pro Jahr [Euro]	249	241	241	423	415	383
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	926	944	973	1151	1118	1164
Preis [Euro]	43.048	45.904	48.701	57.209	52.925	55.662

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	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R16W
Reifengröße (Testwagen)	225/55R16W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,35 m
Höchstgeschwindigkeit	216 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,8 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,9/ 4,9/ 6,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	139g/km / 157g/km
Innengeräusch 130km/h	66dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4895/1854/1512 mm
Leergewicht/Zuladung	1870 kg/550 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	515 l/930 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2100 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	59 l
Reichweite	980 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	127 Euro
Monatliche Werkstattkosten	80 Euro
Monatliche Fixkosten	121 Euro
Monatlicher Wertverlust	737 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.065 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/27/28
Grundpreis	50.385 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

Totwinkelassistent (inkl. Spurhalteassistent)	893 Euro°
Verkehrsschilderkennung (nur Geschwindigkeit)	351 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch (Fahrerassistenz-Paket)	2678 Euro°
Automatikgetriebe (7-Stufen)	2450 Euro°
Fernlichtassistent (Licht-Paket)	1488 Euro°
Kurvenlicht (Licht-Paket)	1488 Euro°
Luftfederung (nur Hinterachse)	Serie
Parkhilfe, elektronisch (inkl. Parkführung)	869 Euro°
PRE-SAFE	Serie
Runflat-Reifen	333 Euro
Spurassistent (inkl. Totwinkel)	893 Euro°
Xenonlicht (Licht-Paket)	1488 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/452 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Nachtsicht-Assistent	1488 Euro
Navigationssystem	ab 1499°
Sitzbezüge, Leder	2035 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	405 Euro°

AUSSEN

Alarmanlage	524 Euro°
Außenspiegel, automatisch abblendend	464 Euro°
Lackierung Metallic	1035 Euro°
Schiebe-Hubdach	ab 1309

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,8

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen