



## Mercedes E 300 BlueTEC HYBRID Avantgarde 7G-Tronic Plus (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (170 kW / 231 PS)

Das Antriebskonzept im E 300 BlueTEC Hybrid Mercedes besteht aus Selbstzünder und Elektromotor. Der 2,1-l-Vierzylinder-Dieselmotor leistet 204 PS und entfacht ein maximales Drehmoment von 500 Nm. Ein 27 PS starker Elektromotor unterstützt das Diesel-Aggregat und stellt zusätzlich 250 Nm bereit. Gespeist wird er von einer Lithium-Ionen-Batterie, welche sich im Motorraum befindet und durch das rekuperative Bremssystem geladen wird. Die Kraftübertragung gewährleistet das 7G-TRONIC-PLUS-Getriebe. Im Schubetrieb (< 160 km/h) ist eine Segelfunktion möglich, dann wird der Dieselmotor zu Gunsten des Kraftstoffverbrauchs abgeschaltet. Die Folge des Antriebskonzepts sind ein Durchschnittsverbrauch von 4,9 l/100 km und vier Sterne im ADAC EcoTest. Darüber hinaus präsentiert sich die E-Klasse mit gewohnten Qualitäten: Gute Verarbeitung, ordentliches Platzangebot und eine Reihe an serienmäßigen und optionalen Sicherheitssystemen. Der Grundpreis des getesteten E 300 BlueTEC Hybrid liegt bei rund 54.060 Euro - das ist selbst in dieser Fahrzeugklasse sehr teuer. **Karosserievarianten:** Limousine, Kombi. **Konkurrenten:** Audi A6 hybrid, BMW ActiveHybrid 5, Infiniti M35h, Lexus GS 450h.

**+** große Reichweite, sehr gutes Lichtsystem, sicheres Fahrwerk, gute Fahrleistungen, geringer Verbrauch

**-** mäßige Rundumsicht, Rücksitzbank nicht klappbar, sehr teuer in Anschaffung und Unterhalt



### ADAC-URTEIL

1,9 AUTOTEST

3,0 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,2 Familie

3,3 Stadtverkehr

2,6 Senioren

1,6 Langstrecke

3,0 Transport

2,0 Fahrspaß

2,5 Preis/Leistung

Stand: Oktober 2012  
Text: Martin Poloczek

2,6

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,9

### Verarbeitung

Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen sehr guten Eindruck und geben keinen Anlass zur Kritik - alle Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Auch im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort, die Materialien sind hochwertig und sauber verarbeitet.

- +** Das Interieur wird durch die Lederausstattung, Chromränder an den Luftdüsen und edle Zierleisten sowie die indirekte Beleuchtung an Armaturenbrett und in den Türverkleidungen optisch aufgewertet. Der Unterboden ist im vorderen Fahrzeugbereich völlig glattflächig, das reduziert Luftverwirbelungen und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen. Die Türausschnitte sind sehr gut gegen Schmutz von außen abgedichtet. Zudem besitzen die lackierten Schweller Einstiegsleisten, die vor Verkratzen schützen. Die Motorhaube wird von einer Gasdruckfeder offen gehalten.
- Front- und Heckschürze sind vollständig lackiert, effektive Schutzleisten gibt es aber nicht. Am Heck kann lediglich ein lackierter Einsatz ausgetauscht werden. Auch die Fahrzeugflanken werden nur von dünnen Chromleisten geschützt, das reicht kaum, um Dellen bei unvorsichtig geöffneten "Nachbartüren" zu vermeiden. Der Wagen kann versehentlich mit falschem Kraftstoff befüllt werden.

2,2

### Alltagstauglichkeit

Die E-Klasse bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Fondmittelsitz, der sich eher für Kurzstrecken eignet. Insgesamt kann sie mit einer guten Alltagstauglichkeit punkten.

- +** Mit einer Tankfüllung sind Reichweiten bis rund 1200 km möglich. Auf dem Dach dürfen Gepäckstücke bis 100 kg transportiert werden - eine Dachreling gibt es zwar nicht, aber eine Trägersystem-Vorrüstung in den Dachzierstäben.
- Die maximale Zuladung fällt mit 485 kg nicht zu üppig aus. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung, ein Reserverad kostet Aufpreis. Radmutternschlüssel und ein Wagenheber sind nicht an Bord. Gegen Aufpreis sind auch Runflat-Reifen lieferbar.

2,1

### Sicht

Die Karosserie zeigt sich Limousinen-typisch unübersichtlich, überzeugen kann allerdings das optionale Lichtsystem.

- +** Gegenstände vor dem Fahrzeug können auch relativ nah am Boden noch gut erkannt werden. Der Innenspiegel bietet ein großes Sichtfeld und blendet bei störendem Scheinwerferlicht des rückwärtigen Verkehrs automatisch ab (Serie). Auch die Außenspiegel liefern ein recht großes Sichtfeld und sind asphärisch gestaltet. Zudem blendet der fahrerseitige Spiegel ebenfalls automatisch ab. Die Scheibenwischer haben einen großen Wirkungsbereich. Als empfehlenswerte Option gibt es Parksensoren, die optisch und akustisch beim Ein- und Ausparken unterstützen (nicht im Testfahrzeug).



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

Gegen weiteren Aufpreis kann man auch eine Rückfahrkamera ordern. Das empfehlenswerte, optionale Licht-Paket bietet eine optimale Ausleuchtung der Fahrbahn bei Dunkelheit. Es umfasst Bi-Xenonscheinwerfer, adaptives Kurvenlicht und Abbiegelicht sowie eine variable Lichtverteilung je nach Fahrsituation (Innerorts, Landstraße, Autobahn, Schlechtwetter). Zum Lichtpaket gehört auch der adaptive Fernlichtassistent, der weich auf- und abblendet und dabei wenn möglich die Hell-Dunkel-Kante immer knapp vor dem Gegenverkehr hält, um so eine möglichst optimale Fahrbahnausleuchtung zu erzielen. Das Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man auch tagsüber von anderen Verkehrsteilnehmern zuverlässiger erkannt wird.

⊖ Durch die tiefe Sitzposition wird das umliegende Verkehrsgeschehen nur durchschnittlich überblickt. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet die E-Klasse mäßig ab. Einschränkend wirken die breiten C-Säulen und die hinteren Kopfstützen, die sich nicht vollständig versenken oder wegklappen lassen. Tief hinter dem Fahrzeug liegende Hindernisse werden akzeptabel wahrgenommen, hier leistet aber die aufpreispflichtige Rückfahrkamera Abhilfe.

## 2,8 Ein-/Ausstieg

Der Testwagen wird mit einer Funkfernbedienung geöffnet und verriegelt, damit lassen sich auch offene Fenster schließen. Das Ein- und Aussteigen klappt vorn wie hinten zufriedenstellend.

⊕ Die Türschweller liegen recht tief, so dass die Füße nicht weit angehoben werden müssen. In den Fond gelangt man insgesamt recht bequem, die Türausschnitte sind groß, allerdings ragt der Radlauf in den Einstiegsbereich. Die Türbremsen sind vorne zufriedenstellend und hinten gut ausgelegt, die Türen werden aber auch an Steigungen gehalten. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel. Eine Außen- und Umfeldbeleuchtung erhellt die Bereiche um das Fahrzeug. Personen können im Innenraum nicht versehentlich eingesperrt werden, die Türen lassen sich auch bei abgeschlossenem Fahrzeug öffnen.

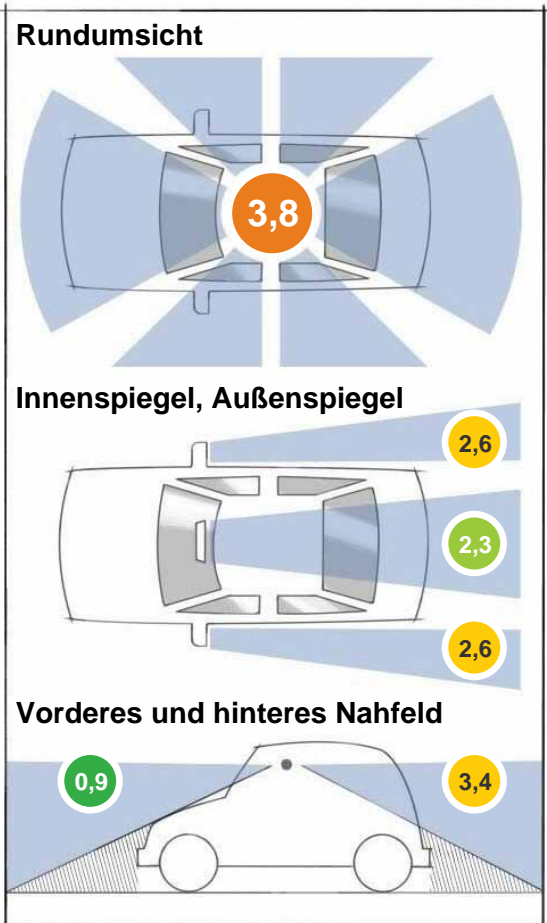
⊖ Die Sitze sind tief angeordnet, wodurch man ins Fahrzeug hinabsteigen muss. Und auch der Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante fällt recht groß aus. Große Personen sollten auf den Kopf achten, da dieser aufgrund der flachen Dachlinie leicht gestoßen werden kann. Man kann sich relativ leicht versehentlich aussperren, weil ein Verriegeln aller Türen nur bei offener Fahrertür verhindert wird.

## 2,9 Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraum-Volumen entspricht dem Klassendurchschnitt.

⊕ Das Ladeabteil fasst recht großzügige 455 l - es lassen sich sieben handelsübliche Getränkekisten verstauen. Zusätzlich stehen unter dem Kofferraumboden noch etwa 35 l in der Reserveradmulde zur Verfügung (nur ohne aufpreispflichtiges Reserverad).

⊖ Die Rücksitzlehne lässt sich nicht umlegen.



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

## 2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit ist ebenfalls durchschnittlich.

⊕ Die Heckklappe schwingt nach dem Entriegeln von allein auf und lässt sich auch leicht schließen. Die äußere Ladekante liegt mit 66 Zentimetern in einer guten Höhe - zum Ausladen muss das Ladegut über eine 13 Zentimeter hohe Stufe angehoben werden. Die Ladeöffnung ist recht breit. Der Kofferraum wird vorbildlich über zwei Lampen hinten links und rechts ausgeleuchtet, allerdings ist der hintere Bereich aufgrund der Tiefe dennoch recht dunkel.

⊖ Aufgrund der verhältnismäßig großen Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände schlecht erreichen. Die Ladeöffnung erweist sich als niedrig und auch der Kofferraum selbst ist niedrig und schmal - weist aber ein praktisches Format auf.



**Der Kofferraum mit 455 l Volumen ist in dieser Fahrzeugklasse von durchschnittlicher Größe und bietet ausreichend Platz fürs Gepäck.**

## 4,4 Kofferraum-Variabilität

Da sich die Rücksitzlehne nicht umlegen lässt fällt die Kofferraum-Variabilität nur ausreichend aus.

⊕ Kleine Gepäckstücke können unter dem Kofferraumboden oder seitlich in der Verkleidung transportiert werden. Zudem gibt es stabile Zurrösen am Kofferraumboden.

## 1,9 INNENRAUM

### 1,5 Bedienung

Das Cockpit zeigt sich ergonomisch aufgebaut, mit den Grundfunktionen kommt man sofort zurecht - individuelle Einstellmöglichkeiten erfordern jedoch eine gewisse Eingewöhnung.

⊕ Das Lenkrad ist in Höhe und Weite einstellbar, auf Wunsch auch elektrisch (im Testwagen). Die Pedale sind einwandfrei angeordnet und der am Lenkrad positionierte Schalthebel ist ebenfalls gut erreichbar. Das unbeleuchtete Zündschloss findet man dank Ambientebeleuchtung auch im Dunkeln schnell. Der Lichtschalter sitzt günstig am Armaturenbrett links neben dem Lenkrad, er ist auch bei Dunkelheit einwandfrei zu finden, da er beleuchtet ist - alternativ sind Ablend- und Fernlicht sensorgesteuert. Die Nebelschlussleuchte wird über eine Taste neben dem Lichtschalter aktiviert, eine Kontrollleuchte in den Instrumenten informiert über den Status. Die Rundinstrumente selbst lassen sich gut ablesen, fraglich ist nur, warum die Analoguhr größer ist als die Tankanzeige. Ein Bordcomputer informiert u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch, darüber hinaus gibt es für alle wichtigen Betriebszustände Kontrollleuchten - auch offene Türen und Klappen (inkl. Motorhaube) werden dem Fahrer angezeigt. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird an einem Lenkstockhebel aktiviert. Dort kann auch der Abstand (DISTRONIC PLUS - Abstandsregel Tempomat) zum Vorausfahrenden eingestellt werden. Die Scheibenwischer werden auf Wunsch über einen Regensensor gesteuert. Das Display des Audio-/Navigationssystems liegt optimal, die Bedienelemente sind gut erreichbar die Steuerung weitgehend funktionell.



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

Jedoch ist das Radiobedienteil aufgrund der vielen Schalter anfangs unübersichtlich. Die Lautsprecher bieten einen klaren Klang, auch bei hoher Lautstärke. Die Klimatisierung lässt sich nach kurzer Orientierung intuitiv einstellen. 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 vielen Funktionen der E-Klasse hat Mercedes günstig und übersichtlich positioniert. Alle vier elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab- 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. Vorn wie hinten sind ausreichend Ablagemöglichkeiten vorhanden, diese könnten aber etwas größer sein - das gleiche gilt für das Handschuhfach, das in zwei eher unpraktische Einzelfächer unterteilt ist.

⊖ Das Klimaanlagebedienteil ist weit unten, dadurch schweift der Blick beim Einstellen vom Verkehrsgeschehen ab. Vorne muss man sich zum Schließen ganz geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, um an die Griffe zu kommen. Zudem stört der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen beim Anschnallen.

## 1,9 Raumangebot vorne\*

Vorn fällt das Raumangebot im Klassenvergleich großzügig aus.

- ⊕ Auf den Vordersitzen finden Personen bis zwei Meter Körpergröße genügend Bein- und Kopffreiheit vor. Das subjektive Raumgefühl ist angenehm.
- ⊖ Die Innenbreite liegt im Klassenvergleich nur im hinteren Mittelfeld.

## 2,6 Raumangebot hinten\*

Im Fond liegt das Platzangebot im guten Klassenmittelfeld.

- ⊕ Es finden Personen bis 1,87 m genügend Bein- und Kopffreiheit vor (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Die Innenbreite ist für diese Klasse ebenfalls guter Durchschnitt. Zu Zweit ist das Raumempfinden allerdings angenehm.



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

## 4,5 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität ist stark eingeschränkt. es lassen sich lediglich die Lehnen der Vordersitze in Liegeposition bringen.

- ⊖ Die Rücksitzlehne ist nicht klappbar.

1,9

## KOMFORT

2,3

### Federung

Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung ist Mercedes gut gelungen - es kann ein guter Fahrkomfort attestiert werden. Ab Werk sind die Avantgarde-Modelle mit einem sportlich abgestimmten Fahrwerk ausgestattet, allerdings ist das komfortabel abgestimmte Serienfahrwerk ohne Mehrpreis lieferbar.

**+** Lange Bodenwellen werden souverän, bei höheren Geschwindigkeiten mit einem leichten Nachschwingen absorbiert. Kurze Fahrbahnunebenheiten werden ordentlich gefiltert, allerdings könnte die Federung etwas feiner ansprechen. Raue Fahrbahnbeläge und Kopfsteinpflaster dringen deutlicher bis zu den Insassen durch, zu unbequem wird es aber nicht. Bei regelmäßiger Anregung wird die Karosserie zu leichtem, aber kaum spürbaren Stuckern angeregt. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel oder Quertiefen dringen durchschnittlich bis zu den Insassen durch. Aufbaubewegungen der Karosserie beim Beschleunigen oder Bremsen sind gut gedämpft und auch Seitenneigungen fallen nicht zu ausgeprägt aus. Insgesamt ist auch der Langsamfahrkomfort noch gut.

1,9

### Sitze

Die im Testwagen verbauten Leder-Multikontursitze sind bequem gepolstert und bieten einen angenehmen Sitzkomfort.

**+** Sowohl Fahrer- als auch Beifahrersitz lassen sich mit der Höhen- und Neigungseinstellung unterschiedlichen Personengrößen sehr gut anpassen. Beide Plätze verfügen über eine in Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze. Die recht hohen Lehnen der Vordersitze sind gut ausgeformt und bieten dem Rücken einen festen Halt. Die seitlichen Sitzlehnenstützen lassen sich individuell konturieren. Auch die Flächen verfügen über angenehme Konturen - die Länge ist einstellbar. 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 (im Testwagen). Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen, ein festes Trittbrett gibt es aber nicht. Auch im Fond ist der Sitzkomfort dank ausgewogen gefederter Rücksitze gut, allerdings würde etwas mehr Oberschenkelauflage nicht schaden. Die Lehnen fallen hier sehr hoch aus.

**-** Auf der Rückbank geht es nicht ganz so komfortabel zu, die Konturen von Lehne und Fläche sind aber noch zufriedenstellend, der Halt in Seitenkurven könnte aber ausgeprägter sein.

1,0

### Innengeräusch

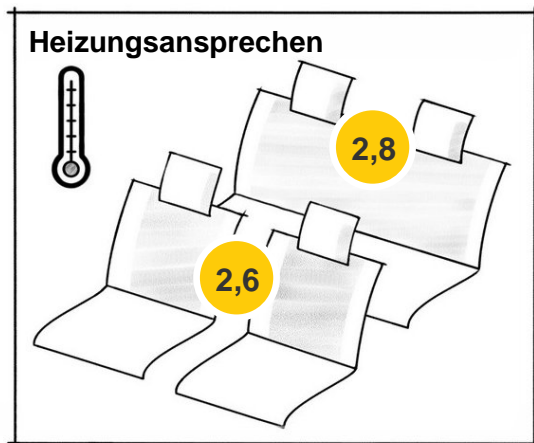
Sowohl das gemessene als das empfundene Geräuschniveau sind angenehm niedrig.

**+** Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist bei 130 km/h sehr niedrig, er beträgt lediglich 64,3 dB(A). Wind- und Fahrgeräusche hat Mercedes sehr gut gedämmt, diese fallen auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht unangenehm auf. Der Motor kann sein hartes Wirkprinzip nicht völlig verbergen, er ist besonders unter Last im Innenraum präsent, aber nie zu aufdringlich.

## 1,8 Klimatisierung

Die E-Klasse ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik (Thermatic) ausgestattet. Im Falle des Testwagens war die optionale Klimatisierungsautomatik mit 3 Zonen-Regelung verbaut.

⊕ Fahrer, Beifahrer und die Fondpassagiere können die Temperatur separat einstellen. Zudem kann die Klimaanlage in drei unterschiedlichen Modi geregelt werden (FOCUS, MEDIUM, DIFFUSE). Die Verteilung des Luftstroms ist jedoch nicht individuell möglich. Ein Aktivkohlefilter filtert u.a. Pollen und unangenehme Gerüche aus der Luft. Zudem überwacht ein Luftgütesensor die Frischluft. Beim ADAC Heizungstest spricht die Heizung vorn wie hinten zufriedenstellend an und zeigt eine passable Heizwirkung. Die Fußbereiche werden deutlich schneller erwärmt als der restliche Innenraum - das entspricht dem Behaglichkeitsempfinden. Lassen es die Umstände zu, wird auch die Motorrestwärme genutzt.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 1,8 MOTOR/ANTRIEB

### 1,8 Fahrleistungen\*

Der 2,1-l-Dieselmotor wird von einem Elektromotor unterstützt, so dass der E 300 BlueTEC HYBRID eine Systemleistung von 231 Pferdestärken aufweist. Damit sind gute Fahrleistungen möglich.

⊕ Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in 4,7 Sekunden absolviert - das ist ein guter Wert im Klassenvergleich.

### 2,2 Laufkultur

Insgesamt läuft der Vier-Zylinder kultiviert, im Schubbetrieb ist der Verbrenner ausgeschaltet, dann werden keinerlei Störfrequenzen oder Vibrationen wahrgenommen.

⊕ Unter Last zeigt sich das Aggregat zwischen etwa 2.000 und 2.400 U/min etwas brummig, vor allem bei niedrigen Drehzahlen. Dann sind auch Vibrationen am deutlichsten spürbar. Beim zügigen Beschleunigen zeigt sich das Aggregat etwas rau.

### 1,7 Schaltung

Das serienmäßige 7G-TRONIC PLUS-Automatikgetriebe ist wirkungsgradoptimiert und kann mit einer guten Präzision punkten.

⊕ Prinzipiell werden die Gänge sanft gewechselt, allerdings benötigt der Automat hierfür seine Zeit. Wird vom E- in den Verbrennerbetrieb umgeschaltet (meist unter Last), ist ein deutliches Ruckeln zu spüren. Das Einlegen der Gänge ist anfangs etwas gewöhnungsbedürftig, da hierfür das Bremspedal sehr weit durchgedrückt werden muss, damit die Schaltstufe angenommen wird. Soll der Rückwärtsgang eingelegt werden, muss das Fahrzeug schon fast stehen. Die Schaltstufen können auch durch Schaltpaddel am Lenkrad geändert werden. Anfahren am Berg funktioniert dank der Holdfunktion problemlos.

---

## 1,3 Getriebeabstufung

Das 7-Gang-Getriebe ist gut abgestimmt und passt sehr gut zum Fahrzeug.

⊕ Die sieben Vorwärtsgänge besitzen gute Abstufungen, so dass man gleichmäßig durchbeschleunigen kann. Im höchsten Gang dreht der Motor mit niedrigen und somit spritsparenden 1900 Touren.

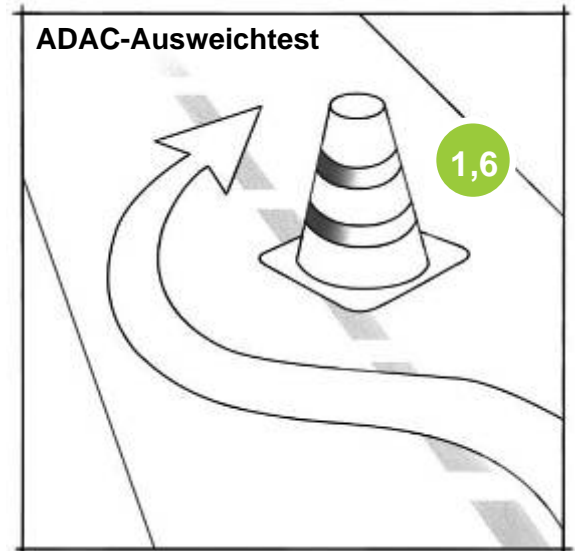
---

## 2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,8 Fahrstabilität

Der E 300 BlueTEC Hybrid kann mit einer guten Fahrstabilität überzeugen.

⊕ Die E-Klasse verhält sich bei jedem Tempo weitgehend richtungsstabil und spricht gut auf Lenkbefehle an. Dynamische Lenkimpulse quittiert sie mit einem leicht nachpendelnden Heck. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen nehmen kaum Einfluss auf die Richtungsstabilität der Limousine. Beim ADAC Ausweichtest gibt der Mercedes ein gutes Bild ab. Beim ersten Anlenken zeigt sich ein leicht untersteuerndes Verhalten - das überfordert selbst ungeübte Fahrer nicht. Beim anschließenden Gegenlenken drängt das Heck etwas nach, allerdings wird die Limousine vom zuverlässig regelnden ESP stabilisiert. Insgesamt ist das Fahrverhalten sehr sicher. Eine Schleuder- oder Kippgefahr besteht nicht. Die Lenkung bleibt leichtgängig. Die Traktion ist gut, auf weniger griffiger Fahrbahn greift die Traktionskontrolle ein und unterbindet durchdrehende Hinterräder.



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.

---

### 2,2 Lenkung\*

Der E 300 BlueTEC Hybrid ist serienmäßig mit einer Direktlenkung (geschwindigkeitsabhängige Servolenkung mit variabler Übersetzung) ausgestattet. Diese weist gute Eigenschaften auf, kann aber vor allem mit dem Wendekreis überzeugen.

⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an und zeigt sich präzise. Dem Fahrer wird ein zufriedenstellender Fahrbahnkontakt vermittelt - allerdings ändert sich die Lenkradrückmeldung nur kaum, da über den gesamten Einschlagbereich die gleichen Lenkkräfte benötigt werden. Die direkte Auslegung und die Leichtgängigkeit der Lenkung wirken sich beim Rangieren positiv aus. Der Wendekreis fällt mit 11,5 m für diese Fahrzeugklasse gering aus. Dank Heckantrieb hat man keine Antriebseinflüsse in der Lenkung.

---

### 2,3 Bremse

Die Bremsanlagen kann mit guten Verzögerungswerten überzeugen.

⊕ Eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand beendete die E-Klasse nach 37 Metern (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiSportContact5; 245/45 R17 99Y\_XL).



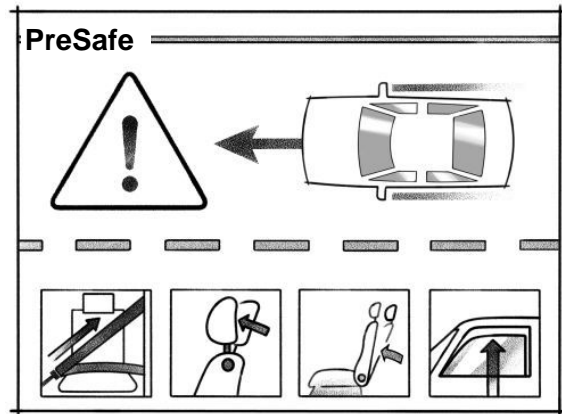
Dabei zeigt sich die Bremsanlage standfest und lässt auch bei hoher Beanspruchung nicht nach. Die Dosierbarkeit der Bremse geht in Ordnung, wird aber durch das Hybridsystem (Rekuperation) etwas beeinträchtigt. Die Spurtreue in Kurven ist gut.

## 1,6 SICHERHEIT

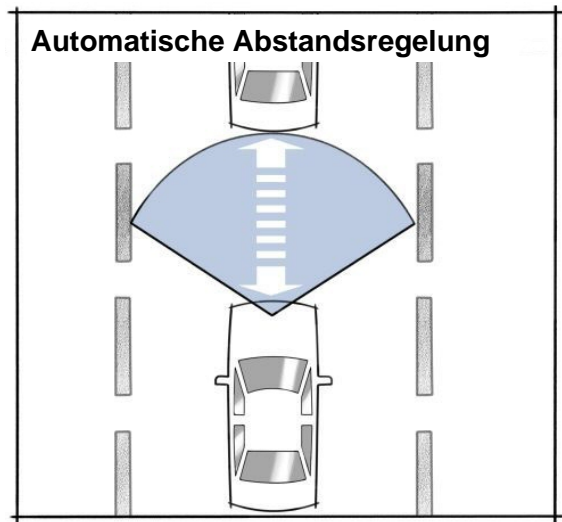
### 1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die E-Klasse kann mit einer sehr guten serienmäßigen und optionalen Sicherheitsausstattung punkten.

⊕ Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP inklusive einem Bremsassistenten gibt es ab Werk, so auch eine Müdigkeitswarnung und die Direktlenkung. Auch das Pre-Safe-System mit reversiblen Gurtstraffern und Anpassung der für einen Unfall günstigen Sitzposition (elektrisch einstellbarer Beifahrersitz mit Memory-Funktion) sowie einer Schließfunktion offener Fenster ist aufpreisfrei an Bord. Optional ist das Fahrerassistenz-Paket-Plus erhältlich. Dieses beinhaltet einen Abstandsregeltempomat (DISTRONIC PLUS) sowie den Bremsassistent plus, der bei Gefahr den erforderlichen Bremsdruck zur Verfügung stellt, um den Bremsweg zu verkürzen. Darüber hinaus gibt es die PRE-SAFE Bremse, damit können Auffahrunfälle gänzlich vermieden werden - der Fahrer wird bei einer drohenden Kollision zunächst akustisch und anschließend durch eine autonome Teilbremsung auf die Gefahr hingewiesen, reagiert dieser weiterhin nicht, leitet das System eine autonome Vollverzögerung ein. Des Weiteren gibt es einen Totwinkel-Assistenten, der den seitlichen Bereich neben dem Fahrzeug überwacht und durch ein Symbol im Außenspiegel warnt wenn sich dort ein Fahrzeug befindet. Ein aktiver Spurhalte-Assistent, der durch einen Bremseneingriff das Fahrzeug in der Spur hält, ist ebenfalls erhältlich. Ordert man das "Intelligent Light System", wird die Lichtverteilung entsprechend der Fahrsituation angepasst. Darüber hinaus gibt es dann ein Kurven- und Abbiegelicht sowie einen Fernlichtassistenten. Auf Wunsch gibt es Reifen mit Notlaufeigenschaften, 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 und sich im Messbereich befindliche Personen markiert. Die hellen LED-Rückleuchten sind vom nachfolgenden Verkehr gut zu erkennen. Führt der Fahrer eine Notbremsung durch, blinken die Bremslichter mit erhöhter Frequenz, um die Gefahrenbremsung anzuzeigen.



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



**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.**



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

In geöffneten Türen warnen rote Leuchten den rückwärtigen Verkehr. Ein Speedlimiter ist serienmäßig an Bord. Die Blinker funktionieren auch bei eingeschalteter Warnblinkanlage, dadurch kann beim Abschleppen eine Richtungsänderung angezeigt werden.

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

## 1,5 Passive Sicherheit - Insassen

Die Limousine bietet auch einen guten Insassenschutz. Ein Crashtest-Ergebnis liegt von 2009 vor (nicht vom E 300 BlueTEC Hybrid).

+ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht die E-Klasse gute 86 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz - dies entspricht vollen fünf Sternen. Serienmäßig gibt es 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 1,88 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 es erscheint eine Anzeige im Tachodisplay. An den stabilen Bügeltürgriff lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen, so können die Türen, z. B. nach einem Unfall, leichter geöffnet werden. Die hinteren Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis 1,75 m. Ordert man das COMAND Online System, wird nach einem Unfall automatisch ein Notruf abgesetzt.

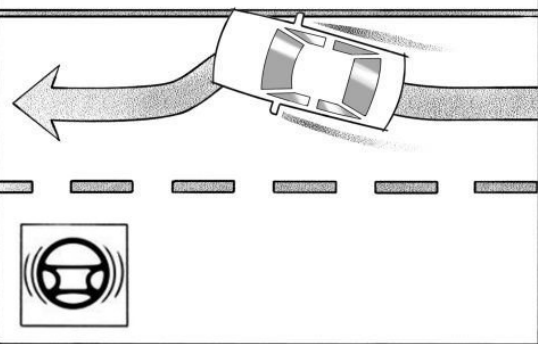
- Im Fond könnte der Abstand zwischen Kopf und Stütze geringer ausfallen.

## 1,7 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit kann die Limousinen ebenfalls überzeugen. Hinten finden zwei Kindersitze nebeneinander gut Platz, für drei ist die Innenbreite aber zu knapp. Auf dem Beifahrerplatz sind nur vorgegebene Kindersitze erlaubt, im Fond universelle Rückhaltesysteme aller Altersgruppen.

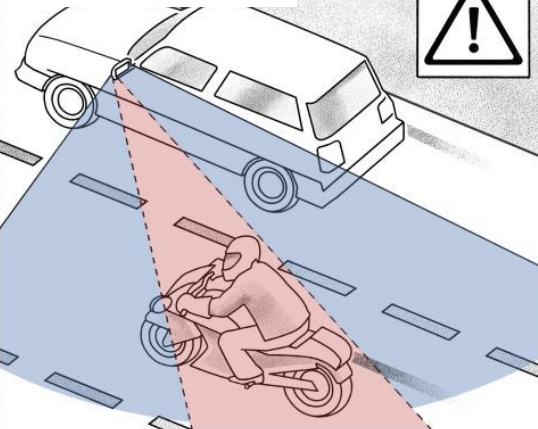
+ Die E-Klasse erreicht beim EuroNCAP-Crashtest 77 Prozent der möglichen Punkte. Die Gurtschlösser sind fixiert, das erleichtert das Anurten. Die Gurte sind lang genug und reichen auch für Kindersitzsysteme mit hohem Gurtbedarf. Die Gurtanlenkpunkte liegen weit genug auseinander. Für die hinteren äußeren Sitzplätze gibt es Isofix-Befestigungen mit drittem oberem Befestigungspunkt (Ankerhaken). Die Fensterschließkräfte sind dank Einklemmschutz sehr gering. Es lassen sich auf allen Plätzen hohe Kindersitze problemlos montieren.

### Spurhalteassistent



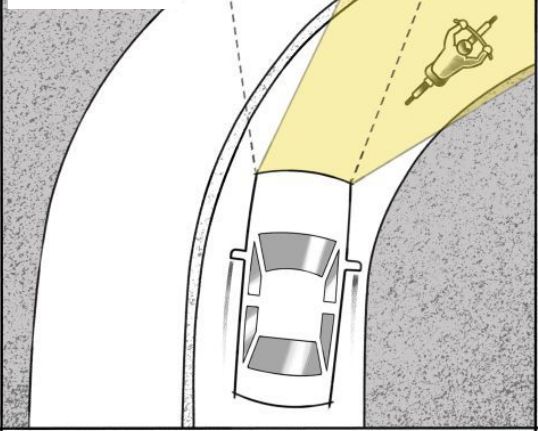
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

### 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.

### Kurvenlicht



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

⊖ Auf dem Fondmittelpplatz sind die Gurtschlösser lose, zudem weist das Polster eine ungünstige Sitzkontur auf, wodurch Kindersitze nur bedingt lagestabil befestigt werden können. Im Fond sind die Gurtschlösser nicht verwechslungssicher. 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

Beim Fußgängerschutz schneidet die E-Klasse durchschnittlich ab.

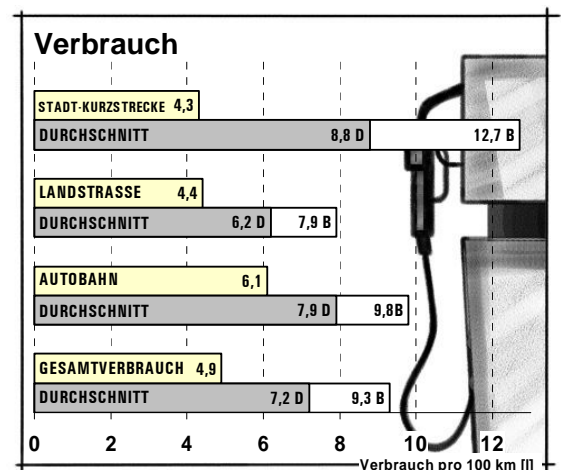
+ Die Motorhaube wird bei einer Kollision automatisch leicht nach oben gestellt (aktiver Fußgängerschutz), dadurch sind viele Aufschlagbereiche der Motorhaube entschärft. Der Stoßfänger ist ebenfalls komplett entschärft, zu aggressiv sind aber noch die Vorderkante und der hintere Bereich der Motorhaube. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Wagen 58 Prozent der Punkte beim Fußgängerschutz.

## 2,0 UMWELT/ECOTEST

### 1,7 Verbrauch/CO2\*

Beim Verbrauch/CO2-Kapitel schneidet der E 300 BlueTEC Hybrid im Klassenvergleich gut ab.

+ Es wurde ein CO2-Ausstoß von 156 g/km ermittelt - dies entspricht 43 von 50 Punkten. Der aus der Messung resultierende Durchschnittsverbrauch liegt bei 4,9 Liter pro 100 Kilometer. Im Schubbetrieb wird der Verbrennungsmotor abgeschaltet (unterhalb von 160 km/h), dadurch können sich die Verbrauchswerte weiter reduzieren. Innerorts genehmigt sich der Hybrid 4,3 l/100 km, außerorts 4,4 l/100 km. Auf der Autobahn benötigt er 6,1 l/100 km.



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

### 2,2 Schadstoffe

Beim Schadstoff-Kapitel schneidet der Hybrid ebenfalls gut ab.

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, lediglich im anspruchsvollen Autobahnzyklus zeigen sich die Stickoxid-Werte erhöht. Daher reicht es nur für 38 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO2-Punkten ergeben sich 81 Punkte insgesamt und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.

---

**3,0**

## AUTOKOSTEN

---

**1,0**

### Betriebskosten\*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff, was im Falle des E 300 Hybrid zu einer sehr guten Bewertung führt.

**4,0**

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

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

⊕ Mercedes gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

**1,0**

### Wertstabilität\*

⊕ Dem E-Klasse-Hybrid wird ein sehr guter Restwertverlauf prognostiziert. Positiv wirkt sich das gute Image von Mercedes aus und der Mix aus sparsamen Dieselantrieb in Kombination mit der Hybridtechnik.

**4,8**

### Kosten für Anschaffung\*

⊖ Der Grundpreis für die getestete Variante liegt bei üppigen 54.056 Euro. Das ist selbst in dieser Klasse ein hoher Preis, sollen jedoch alle klassenüblichen Extras an Bord sein, so müssen etwa weitere 9.530 Euro aufgewendet werden.

**3,9**

### Fixkosten\*

Die festen Kosten im Jahr liegen ebenso hoch, lediglich die Steuer fällt mit 209 Euro pro Jahr nicht zu hoch aus. Aber die Versicherungseinstufungen fallen durchweg teuer aus, besonders jedoch die Teilkaskoversicherung (KH: 19; TK: 26; VK: 28).

**3,0**

### Monatliche Gesamtkosten\*

Kraftstoffkosten und Wertstabilität fallen sehr günstig aus, die Fixkosten und der Anschaffungspreis hingegen wieder teuer - insgesamt liegen die absoluten monatlichen Kosten mit 961 Euro im Klassenmittelfeld.

## DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	E 200 CDI BlueEFF. (DPF)	E 220 CDI BlueEFF. (DPF)	E 250 CDI BlueEFF. (DPF)	E 350 BlueTEC 7G-Tronic Plus (DPF)	E 300 BlueTEC HYBRID 7G-Tronic Plus (DPF)	E 300 CDI BlueEFF. 7G-Tronic Plus (DPF)	E 350 CDI BlueEFF. 7G-Tronic Plus (DPF)
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2143	4/2143	4/2143	6/2987	4/2143	6/2987	6/2987
Leistung [kW(PS)]	100(136)	125(170)	150(204)	155(211)	170(231)	170(231)	195(265)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	360/1600	400/1400	500/1600	540/1600	500/1600	540/1600	620/1600
0-100 km/h[s]	10,2	8,7	7,7	7,8	7,5	6,8	6,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	228	240	239	242	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,1 D	5,0 D	5,0 D	6,8 D	4,2 D	5,8 D	5,8 D
CO2 [g/km]	134	130	130	180	109	153	153
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/27/24	20/25/27	20/26/28	20/26/28	19/26/28	20/26/28	20/27/28
Steuer pro Jahr [Euro]	257	249	249	425	209	371	371
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	952	942	984	1167	1000	1118	1168
Preis [Euro]	40.014	42.870	45.666	53.996	51.795	49.891	52.628

### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Hybrid	Schadstoffklasse Euro6
Leistung	170 kW (231 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	500 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	245/45R17Y_XL
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,5/11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	242 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,3/ 4,4/ 6,1 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	109g/km / 156g/km
Innengeräusch 130km/h	64,3dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4868/1854/1471 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2080 mm
Leergewicht/Zuladung	1905 kg/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	455 l/455 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	59 l
Reichweite	1200 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	100 Euro
Monatliche Werkstattkosten	92 Euro
Monatliche Fixkosten	150 Euro
Monatlicher Wertverlust	656 Euro
Monatliche Gesamtkosten	998 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/26/28
Grundpreis	54.056 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch (Fahrerassistenz-Pake)	2678 Euro°
Automatikgetriebe (7-Stufen)	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Licht-Paket)	1488 Euro°
Kurvenlicht (Licht-Paket)	1488 Euro°
LED-Rückleuchten	Serie
Parkhilfe, elektronisch (inkl. Parkführung)	869 Euro
PRE-SAFE	Serie
Reifendruckkontrolle (RDK)	363 Euro°
Rückfahrkamera	467 Euro°
Runflat-Reifen	333 Euro
Spurassistent (inkl. Totwinkel)	893 Euro°
Xenonlicht (Licht-Paket)	1488 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite vorne, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	1059 Euro
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Nachtsicht-Assistent	1488 Euro
Navigationssystem	ab 1000°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	518 Euro
Sitzbezüge, Leder	2035 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	405 Euro°

### AUSSEN

Lackierung Metallic	1035 Euro°
Panorama-Glasedach	2083 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

1,9

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

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