



## Mercedes E 250 Avantgarde 7G-TRONIC PLUS

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

Das Facelift der E-Klasse bringt eine Reihe an Neuerungen mit sich. Das Design wurde zum einen deutlich überarbeitet, aber auch technisch wurde das Fahrzeug grundlegend renoviert. Speziell im Bereich der aktiven Sicherheit setzt der Schwabe neue Maßstäbe. Durch die hochmoderne Stereokamera, die hinter dem Innenspiegel platziert ist, konnten zusammen mit dem Radarsystem neue Funktionen implementiert werden. So erkennt das Fahrzeug nun auch drohende Kollisionen im Kreuzungsverkehr und warnt den Fahrer in kritischen Situationen - das ist bisher einzigartig. Aber auch ein drohender Unfall mit einem Fußgänger kann jetzt erkannt und eine selbstständige Bremsung eingeleitet werden. Empfehlenswert sind auch die optionalen LED-Scheinwerfer, die für eine hervorragende Fahrbahnausleuchtung sorgen. Insgesamt erfüllt die E-Klasse die typischen Anforderungen an eine Reiselimousine, mit hohem Fahrkomfort dank optionalem Luftfahrwerk, bequemen Sitzen und leisem Innenraum. Der 211 PS starke E 250 kann insgesamt durch Sparsamkeit und Durchzugskraft punkten, für Vielfahrer stellt die Dieselvariante aber trotzdem die bessere Wahl dar. Mit einem Grundpreis von 49.260 Euro zeigt sich die getestete Variante aber leider sehr teuer. **Karosserievarianten:** Kombi, Cabrio, Coupé. **Konkurrenten:** Audi A6, BMW 5er, Lexus GS.

**+** sehr gute Verarbeitung, hoher Fahrkomfort (AIRMATIC), innovative Assistenzsysteme, sehr gutes LED-Lichtsystem

**-** mäßige Rundumsicht, Rücksitzbank nicht klappbar (nur gegen Aufpreis), teuer in Anschaffung und Unterhalt



### ADAC-URTEIL

**1,9** AUTOTEST

**3,8** AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

**2,4** Familie

**3,3** Stadtverkehr

**2,9** Senioren

**1,7** Langstrecke

**3,1** Transport

**2,2** Fahrspaß

**2,8** Preis/Leistung

Stand: Mai 2013  
Text: D. Silvestro

**+** An der Verarbeitung der Mercedes E-Klasse gibt es kaum etwas auszusetzen. Mit dem Facelift wurde der Innenraum weiter aufgewertet. Hochwertige Materialien, sauber eingepasste Anbauteile sowie die Chrom und Klavierlackelemente (Aufpreis) lassen die E-Klasse edel wirken. Von der S-Klasse übernommen wurde die zwischen den Lüftungsdüsen platzierte analoge Uhr, die zum eleganten Auftritt der Limousine passt. In der getesteten Designlinie "Avantgarde" wird der Front mit Zentralstern und Zwei-Lamellen-Kühlergrill ein eigenständiges und sportliches Design verliehen. Zudem protzt die Limousine dann mit einer doppelflutigen Auspuffanlage mit verchromten Auspuffblenden. In der Elegance-Ausstattung findet man dagegen ein elegant anmutendes Frontdesign mit klassischem Mercedes-Stern auf der Haube vor. 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. Eine Fehlbetankung des Benziners ist nicht möglich.

**-** 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.

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. Die maximale Zuladung fällt mit 505 kg zufriedenstellend aus.

**+** Mit einer Tankfüllung sind Reichweiten von knapp 900 km möglich. Auf Wunsch kann anstatt des serienmäßigen 59 l Tanks auch ein größerer 80 l Tank geordert werden - dann lassen sich mit dem Fahrzeug Reichweiten von rund 1.200 km realisieren. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden - es gibt aber keine stabile Dachreling. Die E-Klasse Limousine kann auch mit seiner hohen Anhängelast punkten. Gebremst dürfen bis zu 1.900 kg (bei 12% Steigung) an den Haken genommen werden, ungebremst sind es immerhin 750 kg.

**-** Bei einer Reifenpanne steht serienmäßig nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung. Optional findet man aber entweder ein Notrad, ein platzsparendes Faltrad oder eine Runflat-Bereifung in der Aufpreisliste. Einen Wagenheber und Bordwerkzeug findet man nur bei Wahl eines Ersatzrades an Bord.

Die Karosserie der E-Klasse Limousine ist speziell nach hinten unübersichtlich. Überzeugen kann allerdings das Lichtsystem. Nach dem Facelift findet man nun serienmäßig Teil-LED-Scheinwerfer an Bord. Gegen Aufpreis gibt es auch Voll-LED-Scheinwerfer.

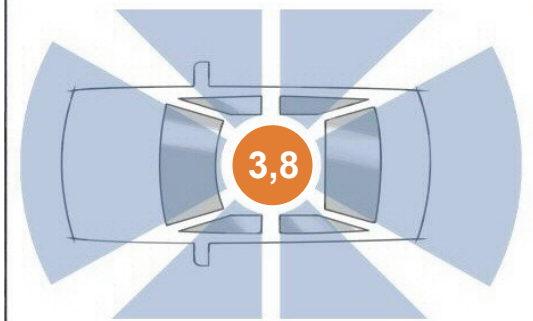


**Die Sicht nach hinten wird durch nicht versenkbare Kopfstützen beeinträchtigt.**

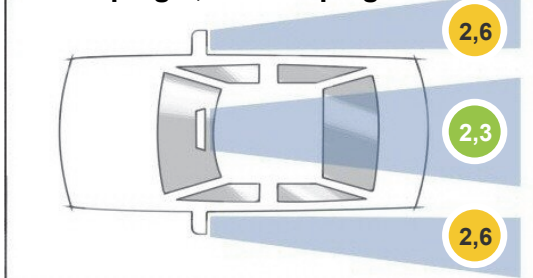
⊕ Die modellgepflegte E-Klasse ist nun serienmäßig mit Teil-LED-Scheinwerfern ausgestattet. Abblendlicht, Tagfahrlicht sowie die Blinker sind dabei in LED-Technik ausgeführt. Die Fernlichtfunktion übernimmt auch weiterhin eine normale H7-Glühlampe. Anstatt der bisher optionalen Xenonscheinwerfer findet man nun gegen Aufpreis das LED-Intelligent Light System an Bord (im Testwagen verbaut). Damit ist die E-Klasse mit Voll-LED-Scheinwerfern ausgestattet, verfügt über eine variabler Lichtverteilung für Landstraße und Autobahn, aktiver Kurven- und Abbiegelichtfunktion sowie erweitertem Nebellicht. Die Fahrbahnausleuchtung ist damit exzellent und setzt vor allem in Verbindung mit dem adaptiven Fernlicht-Assistent Plus neue Maßstäbe bei der Fahrbahnausleuchtung. Das Fernlicht wird damit adaptiv gesteuert, Bereiche können automatisch abgeschattet werden und eine in jeder Fahrsituation optimale Fahrbahnausleuchtung wird somit ermöglicht. Eine Kamera erkennt vorausfahrende oder entgegenkommende Fahrzeuge und blendet lediglich diese Bereiche aus. Das Fernlicht bleibt dabei weiterhin eingeschaltet und leuchtet den restlichen Bereich weiter optimal aus. Der Innenspiegel bietet ein großes Sichtfeld und blendet bei störendem Scheinwerferlicht des rückwärtigen Verkehrs automatisch ab (Aufpreis, Spiegel-Paket). Auch die Außenspiegel liefern ein recht großes Sichtfeld und sind asphärisch gestaltet. Zudem blendet der fahrerseitige Spiegel bei Wahl des Spiegel-Pakets ebenfalls automatisch ab. Die Scheibenwischer haben einen großen Wirkungsbereich und sorgen auch bei höherem Tempo für ein optimales Wischergebnis. Um Hilfe beim Rangieren der unübersichtlichen Limousine zu erhalten, gibt es eine ganze Reihe an teilweise auch neuen Assistenten. Parksensoren für vorne und hinten gibt es ebenso gegen Aufpreis, wie eine Rückfahrkamera. Bei Wahl der Parksensoren ist auch ein aktiver Park-Assistent enthalten, der seitliche Parklücken vermisst und bei geeigneten Parkplätzen auf Knopfdruck automatisch in die Lücke manövriert. Der Fahrer muss nur noch Gas und Bremse betätigen. Die Speerspitze der Einpark-Assistenz stellt das empfehlenswerte aber nicht ganz billige Park-Paket dar. Enthalten ist neben den weiter oben aufgeführten Features auch eine 360°-Kamera. Kameras erfassen das Umfeld vor, hinter und neben dem Fahrzeug und projizieren damit eine 360°-Rundumsichtbild aus der Vogelperspektive auf den Zentral-Bildschirm. Damit schaut der Fahrer quasi von oben auf das Fahrzeug und erhält ein 360°-Kamerabild.

⊖ 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.

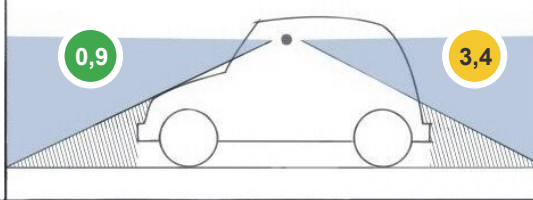
### Rundumsicht



### 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.**

2,7

## Ein-/Ausstieg

Mit der Funkfernbedienung können nicht nur die Türen geöffnet oder verriegelt werden, damit lassen sich auch offene Fenster schließen. Gegen Aufpreis gibt es das schlüssellose Zugangssystem KEYLESS-GO inklusive HANDS-FREE-ACCESS (nicht im Testwagen).

Damit kann der Schlüssel in der Tasche bleiben und das Fahrzeug wird bei Berührung des Türgriffes automatisch entriegelt, bzw. über Sensortasten an der Türgriffen verriegelt. Das Ein- und Aussteigen klappt insgesamt zufriedenstellend. Der niedrige Schweller sorgt zwar dafür, dass man seine Beine kaum Anheben muss um ins Fahrzeug zu gelangen, doch aufgrund der recht tief angeordneten Sitze muss man quasi ins Fahrzeug hinabsteigen. Zudem fällt der Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante verhältnismäßig groß aus. Große Personen sollten auf den Kopf achten, da dieser aufgrund der flachen Dachlinie beim Einsteigen leicht am Dach angestoßen werden kann.

⊕ In den Fond gelangt man insgesamt recht bequem, die Türausschnitte sind groß, allerdings ragt der Radlauf recht stark in den Einstiegsbereich. Die Türbremsen sind vorne wie hinten kräftig genug ausgelegt, um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Dank der drei Rasterungen kann man auch in engen Parklücken die Türen öffnen, ohne Gefahr zu laufen, dass sie zu weit aufschwingen und am Nachbarauto anschlagen. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel. Eine Außen- und Umfeldbeleuchtung erhellt die Bereiche um das Fahrzeug.

⊖ Man kann sich relativ leicht versehentlich aussperren, weil ein Verriegeln aller Türen nur bei offener Fahrertür verhindert wird (nicht mit optionalem HANDS-FREE ACCESS).

3,5

## Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum der Mercedes E-Klasse ist zwar groß, doch kann das Fahrzeug aufgrund der Limousinen-Form weder bis zum Dach beladen werden, noch lässt sich die Rücksitzlehne im Testwagen umlegen. Dadurch kommt das Fahrzeug nicht über eine zufriedenstellende Benotung des Kofferraums hinaus. Eine klappbare Rücksitzlehne ist aber immerhin gegen Aufpreis erhältlich.

⊕ Das Kofferraum-Volumen fasst für eine Limousine großzügige 455 l. Im Kofferraum lassen sich bis zu sieben handelsübliche Getränkeboxen verstauen. Unter dem Kofferraumboden findet man noch etwa 35 l zusätzlichen Stauraum in der Reserveradmulde (entfällt bei Wahl des optionalen Reserverades).



**Der Kofferraum mit 455 l Volumen ist unverändert groß geblieben.**

2,7

## Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit ist gut bis zufriedenstellend.

⊕ Die Heckklappe schwingt nach dem Entriegeln von allein auf und lässt sich auch leicht schließen. Bei Wahl der Kofferraumdeckel-Komfortschließung lässt sich der Heckdeckel per Knopfdruck elektrisch schließen. Zusätzlich schwingt dann die Klappe automatisch auf, wenn man den Schlüssel bei sich trägt und den Fuß unter die Stoßstange hält - besonders hilfreich, wenn man gerade keine Hand frei hat, weil man z.B. eine schwere Einkaufsbox im Kofferraum verstauen möchte. Die äußere Ladekante liegt mit 66 Zentimetern in einer guten Höhe - zum Ausladen muss das Ladegut aber 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 an 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.



Da sich die Rücksitzlehne im Testwagen nicht umlegen lässt fällt die Kofferraum-Variabilität entsprechend schlecht aus. Eine asymmetrisch geteilt umklappbare Rücksitzlehne ist aber gegen Aufpreis erhältlich.

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

Die E-Klasse bietet eine enorme Auswahl an Komfort-Ausstattungen, welche die Bedienung einerseits vereinfachen, allerdings auch die Komplexität des Fahrzeugs steigern und somit einen hohen Gewöhnungsaufwand fordern. Mit den Grundfunktionen findet man sich trotzdem schnell zu recht - individuelle Einstellmöglichkeiten erfordern jedoch eine deutliche Eingewöhnung und oft auch das Studium der Betriebsanleitung. So müssen die Fahrzeugmenüs kompliziert über die Lenkradtasten im Kombiinstrument angewählt werden müssen. Ebenso nicht ideal ist die Position des Heizungsbedienteils. Der Fahrer muss seinen Blick weit von der Fahrbahn abwenden, möchte er am tief platzierten Bedienteil die Klimaeinstellungen ändern.

⊕ Das Lenkrad ist über einen weiten Bereich in der 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. Gegen Aufpreis gibt es ein schlüsselloses Startsystem (KEYLESS-GO), wodurch das Fahrzeug auf Knopfdruck gestartet wird und der Schlüssel nur bei sich getragen werden muss. Der Lichtschalter sitzt günstig am Armaturenbrett links neben dem Lenkrad. Die eingestellte Funktion ist dabei nicht perfekt ablesbar, da die Symbole der verschiedenen Einstellungen keine Hintergrundbeleuchtung haben. Etwas Abhilfe bringt die serienmäßige Ambientebeleuchtung, die den Lichtschalter zumindest von vorne anstrahlt und dadurch die eingestellte Funktion bei Nacht etwas besser abgelesen werden kann. Ein Licht- und Regensensor ist bei der E-Klasse Serie. Die Nebelschlussleuchte wird über eine Taste neben dem Lichtschalter aktiviert, eine Kontrollleuchte in den Instrumenten informiert über den Status. Die Rundinstrumente lassen sich gut ablesen und bietet sowohl tagsüber als auch bei Nacht einen guten bis zufriedenstellenden Kontrast. 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 Vorfahrenden eingestellt werden. Das Display des Audio-/Navigationssystems liegt optimal, die Bedienelemente sind gut erreichbar die Steuerung weitgehend funktionell. 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.



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

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.

➖ Der Status der Assistenzsysteme wird nun nicht mehr im Kombiinstrument angezeigt - der Fahrer hat dadurch keine Übersicht ob auch alle Assistenten aktiviert sind (nur erkennbar durch separates Aufrufen im Menü). Das war vor dem Facelift zwar auch nicht optimal gelöst, da die Symbole für die einzelnen Assistenten verstreut im Kombidisplay angezeigt wurden, doch immerhin hatte man da noch einen groben Überblick. 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. Die silberfarbene Knöpfe-Leiste zwischen Radio- und Klimabedienung sieht nett aus, man kann aber aufgrund des mangelhaften Kontrastes bei Tageslicht die Symbole kaum erkennen.

## 1,9 Raumangebot vorne\*

⊕ In der E-Klasse finden vorne auch große Personen angenehm Platz. Bis zwei Meter Körpergröße hat man genügend Bein- und Kopffreiheit. Die Innenbreite fällt zwar für ein Fahrzeug in dieser Klasse nicht besonders üppig aus, doch hat man trotzdem ein gutes subjektives Raumgefühl, welches lediglich durch die sperrige Mittelkonsole etwas eingeschränkt wird.

## 2,6 Raumangebot hinten\*

Hinten finden Personen bis knapp 1,90 m genügend Bein- und Kopffreiheit vor (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Die Innenbreite ist für diese Klasse ebenfalls durchschnittlich. Zu Zweit ist das Raumempfinden angenehm, drei Personen haben auf der Rückbank aber nur wenig Platz.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße bequem Platz.

## 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.

## 1,6 KOMFORT

### 1,6 Federung

Die E-Klasse ist als Avantgarde serienmäßig mit dem DIRECT CONTROL-Fahrwerk ausgestattet, welches eine 15 mm Tieferlegung sowie eine sportliche Fahrwerksabstimmung beinhaltet. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbaute AIRMATIC mit adaptivem Dämpfungs-System und Niveauregulierung an beiden Achsen.

**+** Die komfortable Auslegung des AIRMATIC-Fahrwerks sorgt für hohen Fahrkomfort. Kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse dringen nur leicht bis zu den Insassen durch und werden souverän gedämpft. Regelmäßige Bodenwellen regen die Karosserie kaum zum Stuckern an. Man fährt immer entspannt und stressfrei. Nickbewegungen und Seitenneigung bleiben selbst bei sportlicher Fahrweise unauffällig. Selbst bei voller Beladung ändern sich dank Niveauregulierung kaum die Federwege und der Fahrkomfort bleibt weitgehend erhalten. Bei Betätigen der Sport-Taste wird das Fahrwerk deutlich gestrafft und Unebenheiten dringen dann auch etwas stärker durch. Spürbare fahrdynamische Vorteile gibt es dagegen kaum.

1,7

## Sitze

Die E-Klasse wird serienmäßig mit elektrisch in der Höhe und Neigung einstellbaren Vordersitzen ausgeliefert. Neben den im Testwagen verbauten Multikontursitzen sind auch Aktiv-Multikontursitze erhältlich, welche dann technische Schmankerl wie Massagefunktion oder Fahrdynamikunterstützung (selbsttätig aufblasbare Wangen bei schneller Kurvenfahrt) beinhalten.

**+** Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich auch mit der elektrischen 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 seine Beine und Füße sehr gut abstützen. Auf der Rückbank geht es ebenfalls recht akzeptabel zu. Die Sitzflächen und Lehnen sind zufriedenstellend ausgeformt und angenehm gepolstert. Einzig die Oberschenkelunterstützung könnte etwas ausgeprägter sein. Der Sitzkomfort auf dem Mittelsitz ist allenfalls akzeptabel.

**–** Während die Vordersitze bei Wahl der Sitzklimatisierung perforiert sind, findet man im Fond trotzdem glattes Leder vor. Zum einen schwitzt man dadurch im Fond recht schnell, zum anderen wirken die zwischen vorne und hinten unterschiedlichen Sitzbezüge zusammengestückelt und dadurch nicht passend.

1,2

## Innengeräusch

Der mit der optionalen Verbundsicherheitsverglasung (inklusive Akustikfolie) ausgestattete Testwagen kann mit einem äußerst niedrigen Geräuschniveau punkten

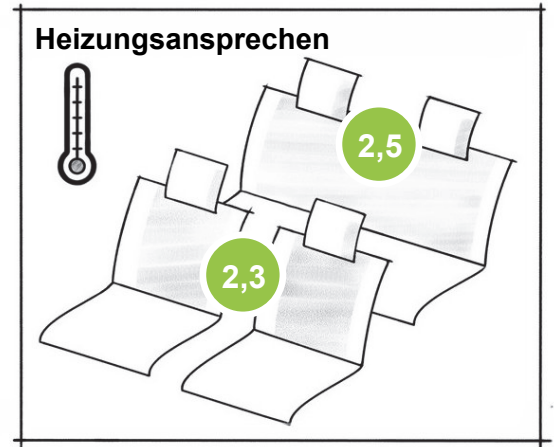
**+** Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt bei 130 km/h sehr niedrig, er beträgt lediglich 65,2 dB(A). Wind- und Fahrgeräusche hat Mercedes sehr gut gedämmt, diese fallen auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht unangenehm auf. Der Motor hält sich akustisch stets angenehm zurück, wird nur bei hohen Drehzahlen unter Last etwas lauter.

1,7

## 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 in kurzer Zeit an und zeigt somit eine gute Heizwirkung.



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

## 1,8 MOTOR/ANTRIEB

## 1,8 Fahrleistungen\*

Die Fahrleistungen des 211 PS starken E 250 können vollkommen zufriedenstellen. Mehr Leistung braucht man auch nicht für zügiges Vorankommen.

⊕ Überholmanöver können in kurzer Zeit abgeschlossen werden. Beim Sprint von 60 auf 100 km/h vergehen bei Kickdown 4,9 s. Der Motor zeigt sich dank Turboaufladung und einem über einen weiten Drehzahlbereich anliegenden maximalen Drehmoment von 350 Nm (1.200 1/min bis 4.000 1/min) über einen weiten Bereich durchzugsstark und erfreut mit harmonischer Leistungsentfaltung. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 243 km/h sollte dabei in jeder Lebenslage mehr als ausreichend sein.

## 2,2 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Vierzylinder-Direkteinspritzers kann überzeugen. Vibrationen verkneift sich der Turbomotor weitgehend, nur bei hohen Drehzahlen ist er im Innenraum etwas präsenter. Unter Last stören auch bei niedrigen Drehzahlen keine zu stark ausgeprägten Brummfrequenzen.

## 1,7 Schaltung

⊕ Das Siebengang-Automatikgetriebe 7G-TRONIC PLUS wechselt die Stufen recht zügig und weitgehend ruckfrei. Einzig bei abruptem Leistungsabruf arbeitet die Automatik-Steuerung nicht perfekt, dann dauert es auch schon mal kurz, bis der Richtige Gang vorgewählt ist. Anfahren klappt weitgehend problemlos, die Kriechfunktion setzt spontan und gut dosierbar ein. So ist auch rangieren gefahrlos möglich. Die Gänge können auch über Schalt paddel am Lenkrad gewechselt werden. Die Bedienung des am Lenkstock angebrachten Automatikwählhebels funktioniert einfach, einzig das Einlegen des Leerlaufs ist nicht ideal. Durch starkes Betätigen des Bremspedals im Stand wird die Autohold- Funktion aktiv. Dann kann man im Stand von Bremse gehen, ohne dass das Fahrzeug anrollt. Erst durch kurzes Betätigen des Gaspedals wird die Hold-Funktion deaktiviert.



1,5

## Getriebeabstufung

⊕ Die sieben Vorwärtsgänge sind gut Abgestuft und passen zum Benzinmotor. Einzig die oberen Gänge könnten etwas weiter gespreizt sein. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 2.400 1/min - das geht für einen Benzinern in Ordnung.

1,9

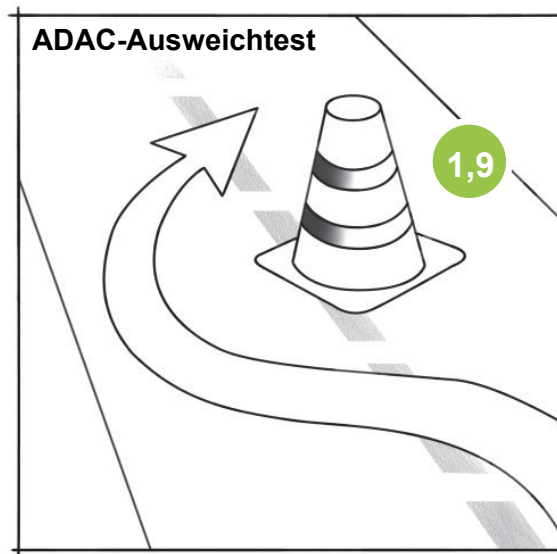
## FAHREIGENSCHAFTEN

1,9

### Fahrstabilität

⊕ Die Mercedes E-Klasse bietet eine tadellose Fahrstabilität, was zum einen an dem sehr sicher abgestimmten Fahrwerk, zum anderen aber auch am effektiv eingreifenden ESP liegt. Das Fahrzeug reagiert sicher auf Lenkimpulse, 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 Traktion ist gut, auf weniger griffiger Fahrbahn greift die Traktionskontrolle ein und unterbindet durchdrehende Hinterräder. Der Grenzbereich der Limousine liegt zwar nicht extrem hoch, er kündigt sich aber früh durch sanftes Überschieben über die Vorderräder an. Durch den breiten Grenzbereich bleiben noch genügend Sicherheitsreserven, sollte eine Kurve etwas zu schnell angefahren werden. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden.

#### 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.**

2,1

### Lenkung\*

Nach dem Facelift sind nun alle E-Klasse Modelle serienmäßig mit einer Direktlenkung ausgestattet. Die Direktlenkung kombiniert die klassische geschwindigkeitsabhängige Servolenkung mit einer über den Lenkeinschlag variablen Lenkübersetzung.

⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an und zeigt sich ausreichend präzise. Dem Fahrer wird ein zufriedenstellender Fahrbahnkontakt vermittelt. Vor allem bei höheren Kurvengeschwindigkeiten würde man sich aber etwas mehr Rückmeldung wünschen. Die vor allem bei hohen Lenkwinkeln sehr direkte Auslegung und die Leichtgängigkeit der Lenkung wirken sich beim Rangieren positiv aus. Der Wendekreis fällt mit 11,4 m für diese Fahrzeugklasse sehr klein aus.

1,8

## Bremse

➕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt die E-Klasse nur 35,8 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, ContiSportContact 5 99Y der Größe 245/45 R17). Dabei zeigt sich die Bremsanlage standfest und lässt auch bei hoher Beanspruchung nicht nach. Die Dosierbarkeit der Bremse geht in Ordnung. Die Spurtreue in Kurven ist gut.

1,5

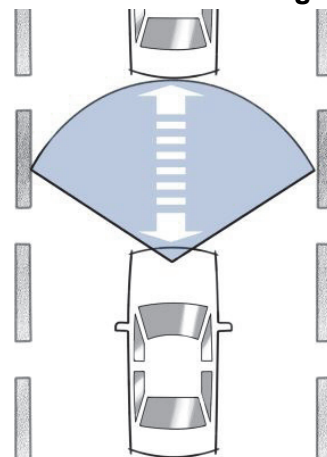
## SICHERHEIT

0,6

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

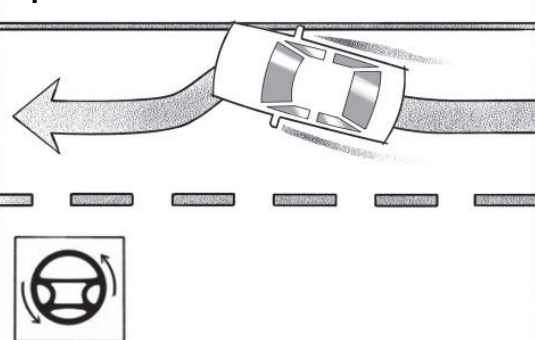
➕ Bei der aktiven Sicherheit setzt die faceliftete E-Klasse neue Maßstäbe: Erstmals findet man optional einen erweiterten Notbremsassistenten mit einer Querverkehr-Erkennung (Kreuzungsassistent) an Bord. Möglich macht das die neue Stereokamera, die hinter dem Innenspiegel angebracht ist und ähnlich wie ein menschliches Auge dreidimensional "sehen" kann. Damit lassen sich eine Reihe weiterer Funktionen implementieren. So erkennt das System nun auch Fußgänger und leitet im Ernstfall selbstständig eine Bremsung ein, bzw. warnt den Fahrer akustisch und optisch vor einem möglichen Unfall. Die Stereokamera ist in Verbindung mit dem Radarsystem im Fahrerassistenz-Paket Plus erhältlich, welches neben ACC mit Notbremssystem auch einen Totwinkel- und Spurhalteassistenten beinhaltet. Das Notbremssystem (Pre-Safe Bremse) warnt den Fahrer bei einer drohenden Kollision mit einem vorausfahrenden oder stehenden Fahrzeug und leitet selbstständig eine Notbremsung ein. Dadurch können schwere Auffahrunfälle vermieden werden. Im Notbremssystem enthalten ist auch der adaptive Bremsassistent BAS Plus. Er unterstützt den Fahrer bei einer starken Bremsung und stellt soviel Bremsdruck zur Verfügung, dass ein Unfall mit dem vorausfahrenden Fahrzeug vermieden werden kann (Zielbremsung). Der BAS Plus reagiert dabei jetzt auch auf Querverkehr. Der Spurhalte-Assistent warnt den Fahrer über Vibrationen am Lenkrad beim Überfahren einer gestrichelten Linie ohne Blinker; bei einer durchgezogenen Linie wird zusätzlich über ESP-Einsatz das Auto wieder zurück in die Spur "gedrückt" (aktiver Spurhalteassistent). Ist das DISTRONIC Plus an Bord und aktiviert, wird das Fahrzeug mittels leichten Lenkkorrekturen in der Fahrbahnmitte gehalten, eine deutliche Entlastung für den Fahrer, vor allem wenn man im Kolonnenverkehr unterwegs ist. 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, bzw. der Spurhalteassistent aktiviert, um einen Zusammenstoß zu vermeiden.

### 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.

### Spurhalteassistent



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

### Einschlafwarner



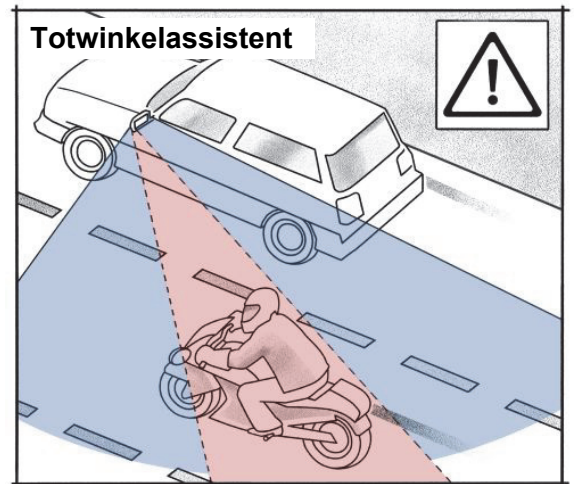
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

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. Ein indirekt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord. Optional kann man auch ein direkt messenden Reifendruckkontrollsystem ordern, welches über Sensoren in den Reifen die genauen jeweiligen Luftdrücke ermittelt. Gegen Aufpreis ist das Intelligent Light System erhältlich, welches neben LED-Scheinwerfer mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht auch einen adaptiven Fernlichtassistenten beinhaltet. Das Intelligent Light System bietet einen deutlichen Sicherheitsgewinn und gilt als echte Kaufempfehlung. Die hellen LED-Rückleuchten sind vom nachfolgenden Verkehr gut zu erkennen. Führt der Fahrer eine Notbremsung durch, blinken die hellen Bremslichter (mit 8 Hertz), um die Gefahrenbremsung anzuzeigen.

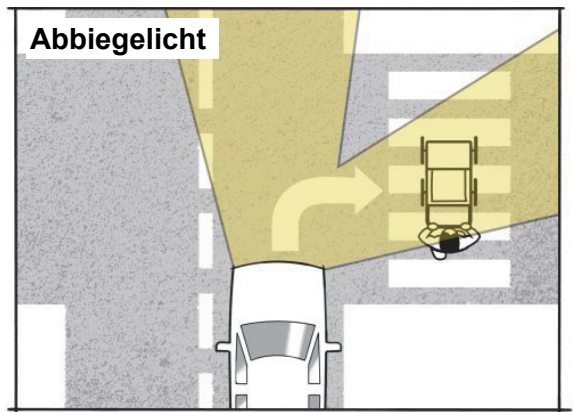
– Die Fußfeststellbremse ist links vom Lenkrad im Fußraum des Fahrers platziert und für den Beifahrer im Notfall praktisch nicht zu erreichen. Aus der Aufpreisliste gestrichen wurde dagegen der auf Infrarotbasis basierende Nachtsichtassistent. Vor dem Facelift war das System in der E-Klasse noch erhältlich. Gründe könnten die schwachen Verkaufszahlen des Nachtassistenten gewesen sein.

## 1,5 Passive Sicherheit - Insassen

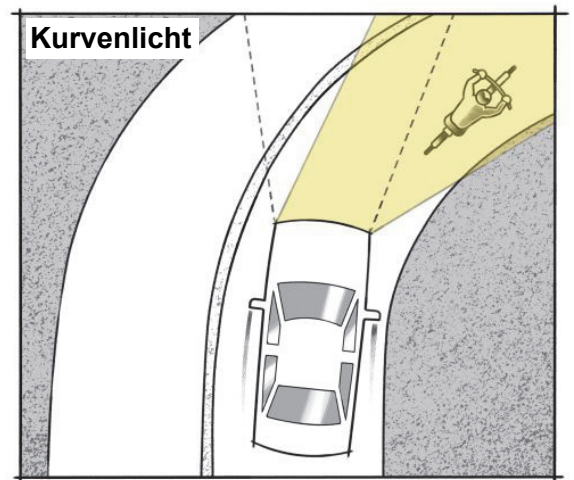
+ Beim ADAC Crashtest erreicht die Vorfacelift-Version der E-Klasse gute 86 % der möglichen Punkte beim Insassenschutz - dies entspricht vollen fünf Sternen. Ähnlich gut sollte das Fahrzeug auch nach dem Facelift abschneiden. Serienmäßig gibt es Front- und Seitenairbags sowie von vorne nach hinten durchgehende Vorhangairbags. Für den Fahrer steht zusätzlich ein Knieairbag zur Verfügung. Im Fondsicherheits-Paket findet man gegen Aufpreis auch Seitenairbags hinten an Bord. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m sehr guten Schutz, sie bewegen sich zudem bei einem Unfall Richtung Kopf und minimieren den Abstand und damit das Risiko eines Schleudertraumas. Auf den vorderen Sitzen werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Dem Fahrer wird darüber hinaus angezeigt, welche Gurte hinten angelegt sind. Schnallt sich während der Fahrt jemand hinten ab, ertönt ein Warnton und 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 (E-Call).



**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.



Mit dem serienmäßigen Pre-Safe-System werden bei einer drohenden Kollision oder ESP-Einsatz die reversiblen Gurtstraffer gestrafft, offene Fenster geschlossen und bei Wahl des Memory-Pakets bzw. Aktiv-Multikontursitz-Paket der Beifahrersitz in eine günstige Position gebracht. Damit wird das Verletzungsrisiko der Insassen weiter gesenkt.

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

## 1,7 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit kann die Limousine 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 ADAC Crashtest 77 % der möglichen Punkte. Die Gurtschlösser sind fixiert, das erleichtert das Angurten. Die Gurte sind lang genug und reichen auch für Kindersitzsysteme mit hohem Gurtbedarf. Die Gurtanlenkpunkte liegen weit genug auseinander. 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.

– 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. Zusätzlich kostet der Transponder auch noch Aufpreis.

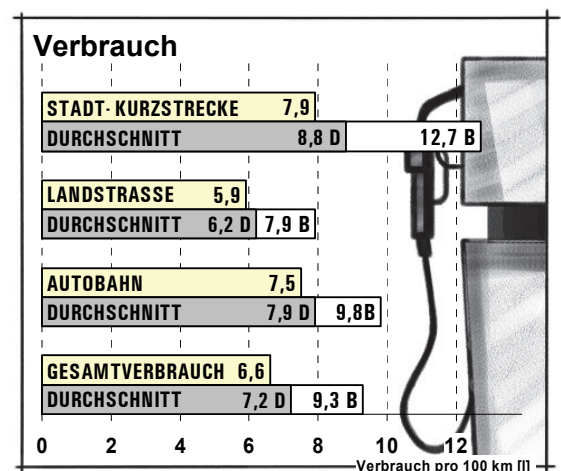
## 2,7 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz erreicht das Vorfacelift-Modell der E-Klasse mit 58% der möglichen Punkte ein durchschnittliches Ergebnis. Ähnlich sollte auch die Facelift-Variante abschneiden. 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.

## 2,1 UMWELT/ECOTEST

### 2,5 Verbrauch/CO2\*

⊕ Der Verbrauch des E 250 fällt für diese Fahrzeugklasse niedrig aus. Mit einer ermittelten CO2-Bilanz von 184 g/km erreicht das Fahrzeug gute 35 Punkte im CO2-Kapitel des EcoTest. Der aus der Messung resultierende Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,6 l/100 km. Innerorts sind es 7,9 l/100 km, außerorts 5,9 l/100 km und auf der Autobahn 7,5 l/100 km.



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

1,6

## Schadstoffe

**+** Der E 250 erfüllt bereits heute die Schadstoffnorm Euro 6. Die Schadstoffanteile im Abgas fallen im EcoTest niedrig aus. Der Lohn sind 44 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten ergeben sich 79 Punkte und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.

3,8

## AUTOKOSTEN

2,9

### Betriebskosten\*

Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Dank des recht niedrigen Verbrauchs halten sich diese trotz des gegenüber Diesel teureren Super-Kraftstoffs im Rahmen.

4,3

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

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

**+** 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 Service häufigere Werkstattaufenthalte. Ein nicht mehr zeitgemäßer Ölwechsel des Automatikgetriebes nach drei Jahren bzw. bereits bei 50.000 km sowie die teuren Werkstattstundensätze treiben die Kosten zusätzlich in die Höhe.

3,7

### Wertstabilität\*

Beim prozentualen Wertverlust hinterlässt die Limousine keinen besonders guten Eindruck. Fahrzeuge in dieser Klasse sind als Diesel deutlich gefragter - das spiegelt sich auch im Restwertverlauf wieder. In den ersten vier Jahren verliert der E 250 stark an Wert.

4,5

### Kosten für Anschaffung\*

**-** Der Grundpreis für die getestete Variante liegt bei 49.260 Euro. Das ist selbst in dieser Klasse ein stolzer Preis. Die Serienausstattung fällt dabei zwar nicht besonders schlecht aus, doch möchte man die klassenüblichen Extras wie Lederausstattung oder Navigationssystem an Bord haben, muss nochmals kräftig investiert werden. Sehr empfehlenswerte Extras sind das Fahrerassistenz-Paket Plus (2.678 Euro) sowie das LED-Intelligent Light System inklusive adaptiven Fernlicht-Assistent Plus (1.845 Euro).

2,5

### Fixkosten\*

**+** Die Fixkosten fallen insgesamt nicht zu hoch aus. Die jährliche KFZ-Steuer liegt bei überschaubaren 90 Euro. Besonders in der Teilkaskoversicherung ist die E-Klasse im Klassenvergleich sehr günstig eingestuft (TK: 20).

**-** Etwas teurer wird es lediglich bei der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung (KH: 18; VK: 24).

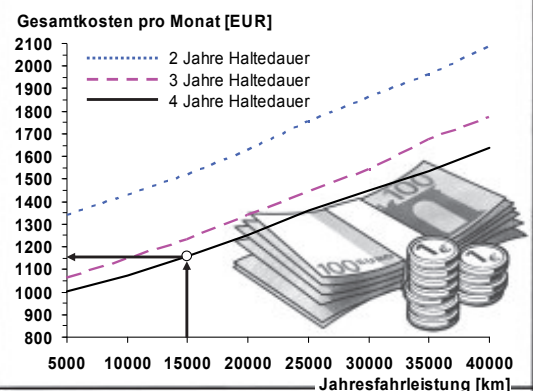


4,0

## Monatliche Gesamtkosten\*

Die Bewertung der absoluten monatlichen Gesamtkosten fällt vor allem aufgrund des teuren Anschaffungspreises und des daraus resultierenden sehr hohen absoluten Wertverlustes schlecht aus. Bei einer vierjährigen Haltedauer und jährlich 15.000 km Fahrleistung muss man mit 1.159 Euro pro Monat an absoluten Kosten kalkulieren.

### Gesamtkosten



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1159 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN (BENZINER)

in der preisgünstigsten Modellversion

| TYP                                     | E 200     | E 250<br>7G-TRONIC<br>PLUS | E 300<br>7G-TRONIC<br>PLUS | E 400<br>7G-TRONIC<br>PLUS | E 500<br>7G-TRONIC<br>PLUS | E 63 AMG<br>SPEED<br>SHIFT MCT | E 63 AMG<br>S 4MATIC<br>SPEED<br>SHIFT MCT |
|-----------------------------------------|-----------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|--------------------------------|--------------------------------------------|
| Aufbau/Türen                            | ST/4      | ST/4                       | ST/4                       | ST/4                       | ST/4                       | ST/4                           | ST/4                                       |
| Zylinder/Hubraum [ccm]                  | 4/1991    | 4/1991                     | 6/3498                     | 6/2996                     | 8/4663                     | 8/5461                         | 8/5461                                     |
| Leistung [kW (PS)]                      | 135 (184) | 155 (211)                  | 185 (252)                  | 245 (333)                  | 300 (408)                  | 410 (557)                      | 430 (585)                                  |
| Max. Drehmoment [Nm] bei U/min          | 270/1200  | 350/1200                   | 340/3500                   | 480/1400                   | 600/1600                   | 720/1750                       | 800/2000                                   |
| 0-100 km/h[s]                           | 8,2       | 7,4                        | 7,1                        | 5,3                        | 5,2                        | 4,2                            | 3,6                                        |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h]            | 233       | 243                        | 250                        | 250                        | 250                        | 250                            | 250                                        |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l] | 6,1 S     | 5,8 S                      | 6,8 S                      | 7,5 S                      | 8,9 S                      | 9,8 S                          | 10,3 SP                                    |
| CO <sub>2</sub> [g/km]                  | 142       | 135                        | 159                        | 175                        | 209                        | 230                            | 242                                        |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK           | 18/24/20  | 18/24/20                   | 19/26/22                   | 19/26/22                   | 21/28/29                   | 21/32/30                       | 21/32/30                                   |
| Steuer pro Jahr [Euro]                  | 104       | 90                         | 168                        | 190                        | 292                        | 350                            | 374                                        |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro]          | 1025      | 1120                       | 1261                       | 1362                       | 1678                       | 2198                           | 2412                                       |
| Preis [Euro]                            | 41.918    | 46.975                     | 51.230                     | 56.019                     | 70.656                     | 103.054                        | 118.405                                    |

#### 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 Otto                                | Schadstoffklasse Euro6   |
| Hubraum                                        | 1991 ccm                 |
| Leistung                                       | 155 kW (211 PS)          |
| bei                                            | 5500 U/min               |
| Maximales Drehmoment                           | 350 Nm                   |
| bei                                            | 1200 U/min               |
| Kraftübertragung                               | Heckantrieb              |
| Getriebe                                       | 7-Gang-Automatikgetriebe |
| Reifengröße (Serie)                            | 245/45R17                |
| Reifengröße (Testwagen)                        | <b>245/45R17Y</b>        |
| Bremsen vorne/hinten                           | Scheibe/Scheibe          |
| Wendekreis links/rechts                        | <b>11,4 m</b>            |
| Höchstgeschwindigkeit                          | 243 km/h                 |
| Beschleunigung 0-100 km/h                      | 7,4 s                    |
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)    | <b>4,9 s</b>             |
| Bremsweg aus 100 km/h                          | <b>35,8 m</b>            |
| Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe          | 5,8 l                    |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)       | <b>6,6 l</b>             |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB        | <b>7,9/5,9/7,5 l</b>     |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe      | 135 g/km                 |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)            | <b>184 g/km</b>          |
| Innengeräusch 130km/h                          | <b>65,2 dB(A)</b>        |
| Länge/Breite/Höhe                              | 4879/1854/1474 mm        |
| Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel) | <b>2080 mm</b>           |
| Leergewicht/Zuladung                           | <b>1740 kg/505 kg</b>    |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt              | <b>455 l/455 l</b>       |
| Anhängelast ungebremst/gebremst                | 750 kg/1900 kg           |
| Dachlast                                       | 100 kg                   |
| Tankinhalt                                     | 59 l                     |
| Reichweite                                     | <b>890 km</b>            |
| Garantie                                       | 2 Jahre                  |
| Rostgarantie                                   | 30 Jahre                 |
| ADAC-Testwerte fett                            |                          |

## KOSTEN

|                                       |                   |
|---------------------------------------|-------------------|
| Monatliche Betriebskosten             | <b>141 Euro</b>   |
| Monatliche Werkstattkosten            | <b>98 Euro</b>    |
| Monatliche Fixkosten                  | <b>124 Euro</b>   |
| Monatlicher Wertverlust               | <b>796 Euro</b>   |
| Monatliche Gesamtkosten               | <b>1.159 Euro</b> |
| (vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr) |                   |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK     | 18/24/20          |
| Grundpreis                            | 49.260 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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 (+ Intelligent Light)              | 119 Euro°   |
| Kurvenlicht (Intelligent Light)                       | 1.726 Euro° |
| LED-Abblendlicht (Voll-LED Aufpreis)                  | Serie       |
| Luftfederung                                          | 2.023 Euro° |
| Parkhilfe, elektronisch (inkl. Park-Assistent)        | 869 Euro°   |
| PRE-SAFE                                              | Serie       |
| Reifendruckkontrolle                                  | Serie       |
| Rückfahrkamera                                        | 476 Euro°   |
| Runflat-Reifen                                        | 333 Euro    |
| Spurassistent                                         | 536 Euro°   |
| Verkehrsschilderkennung                               | 351 Euro°   |

### INNEN

|                                                       |                  |
|-------------------------------------------------------|------------------|
| Airbag, Seite vorne/hinten                            | Serie/452 Euro°  |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten                      | Serie            |
| aktive Kopfstützen vorn                               | Serie            |
| Innenspiegel, automatisch abblendend (+ Außenspiegel) | 643 Euro°        |
| Keyless Entry                                         | 940 Euro°        |
| Klimaautomatik (2 Zonen)                              | Serie            |
| Knieairbag (Fahrer)                                   | Serie            |
| Nachtsicht-Assistent                                  | nicht erhältlich |
| Navigationssystem                                     | ab 1.035°        |
| Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)          | 518 Euro°        |

### AUSSEN

|                     |             |
|---------------------|-------------|
| Lackierung Metallic | 1.035 Euro° |
| Schiebe-Hubdach     | 1.339 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>1,9</b> |
| Verarbeitung                 | 1,5        | Fahrstabilität                       | 1,9        |
| Alltagstauglichkeit          | 2,3        | Lenkung*                             | 2,1        |
| Sicht                        | 2,0        | Bremse                               | 1,8        |
| Ein-/Ausstieg                | 2,7        | <b>Sicherheit</b>                    | <b>1,5</b> |
| Kofferraum-Volumen*          | 3,5        | Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme | 0,6        |
| Kofferraum-Zugänglichkeit    | 2,7        | Passive Sicherheit - Insassen        | 1,5        |
| Kofferraum-Variabilität      | 4,4        | Kindersicherheit                     | 1,7        |
| <b>Innenraum</b>             | <b>2,0</b> | Fußgängerschutz                      | 2,7        |
| Bedienung                    | 1,7        | <b>Umwelt/EcoTest</b>                | <b>2,1</b> |
| Raumangebot vorne*           | 1,9        | Verbrauch/CO <sub>2</sub> *          | 2,5        |
| Raumangebot hinten*          | 2,6        | Schadstoffe                          | 1,6        |
| Innenraum-Variabilität       | 4,5        |                                      |            |
| <b>Komfort</b>               | <b>1,6</b> |                                      |            |
| Federung                     | 1,6        |                                      |            |
| Sitze                        | 1,7        |                                      |            |
| Innengeräusch                | 1,2        |                                      |            |
| Klimatisierung               | 1,7        |                                      |            |
| <b>Motor/Antrieb</b>         | <b>1,8</b> |                                      |            |
| Fahrleistungen*              | 1,8        |                                      |            |
| Laufkultur                   | 2,2        |                                      |            |
| Schaltung                    | 1,7        |                                      |            |
| Getriebeabstufung            | 1,5        |                                      |            |

### AUTOKOSTEN

3,8

|                            |     |
|----------------------------|-----|
| Betriebskosten*            | 2,9 |
| Werkstatt- / Reifenkosten* | 4,3 |
| Wertstabilität*            | 3,7 |
| Kosten für Anschaffung*    | 4,5 |
| Fixkosten*                 | 2,5 |
| Monatliche Gesamtkosten*   | 4,0 |

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