



Mercedes E 220 BlueTEC BlueEFFICIENCY Edition Avantgarde 7G-TRONIC PLUS

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

Mit dem Facelift wurde nicht nur das Design der schwäbischen Limousine grundlegend aufgefrischt, neben neuen innovativen Assistenzsystemen wird nun auch eine auf Sparsamkeit getrimmte Diesel-Variante mit moderner Euro-6-Abgastechnik angeboten. Dass sich die Anstrengungen gelohnt haben, zeigt das Ergebnis im ADAC EcoTest: Mit einem Durchschnittsverbrauch von 4,9 l/100 km und sehr sauberen Abgasen erhält der E 220 BlueTEC die vollen fünf Sterne im Umweltranking. Aber auch im Bereich der aktiven Sicherheit setzt der Schwabe Maßstäbe. Durch die neue hochmoderne Stereokamera konnte zusammen mit den Radarsensoren das autonome Notbremssystem um zusätzliche Funktionen erweitert werden. So erkennt das Fahrzeug nun auch drohende Kollisionen im Kreuzungsverkehr und warnt den Fahrer bei einem möglichen Unfall mit einem Fußgänger. Neu sind auch die optionalen LED-Scheinwerfer, die für eine hervorragende Fahrbahnausleuchtung sorgen. Dank optionalem Luftfahrwerk, bequemen Multikontur-Sitzen und leisem Innenraum fällt der Fahrkomfort gut aus. So wundert es nicht, dass die E-Klasse mit dem kräftigen 170-PS-Dieselmotor zu den besten Reiselimousinen im Segment zählt. Einziger echter Kritikpunkt ist der hohe Anschaffungspreis von mindestens 48.844 Euro. **Karosserievarianten:** Kombi, Cabrio, Coupé. **Konkurrenten:** u.a. Audi A6, BMW 5er.

+ sehr gutes EcoTest-Ergebnis, hoher Fahrkomfort, innovative Assistenzsysteme, sehr gutes LED-Lichtsystem

- mäßige Rundumsicht, teuer in der Anschaffung



ADAC-URTEIL

1,8 AUTOTEST

3,4 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,3 Familie

3,3 Stadtverkehr

2,9 Senioren

1,6 Langstrecke

2,5 Transport

2,2 Fahrspaß

2,6 Preis/Leistung

Stand: September 2013
Text: D. Silvestro

Verarbeitung

- +** 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.
- 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. Da der Tankeinfüllstutzen keinen speziellen Fehlbetankungsschutz besitzt, kann man in den E 220 BlueTEC auch versehentlich Benzin anstatt Diesel einfüllen, was teure Reparaturen nach sich ziehen kann.

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. Die maximale Zuladung fällt mit 480 kg zufriedenstellend aus.

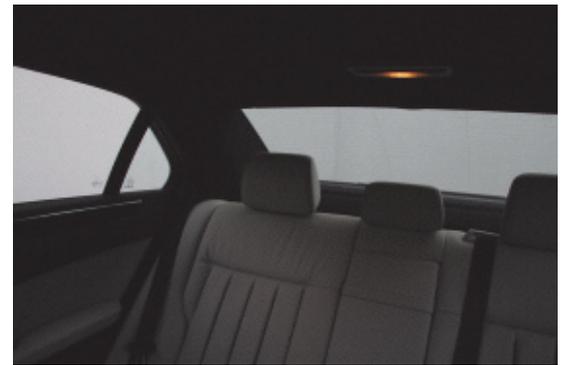
- +** Mit einer Tankfüllung lassen sich mit dem E 220 BlueTEC Reichweiten von rund 1.200 km realisieren. Auf Wunsch kann anstatt des serienmäßigen 59 l Tanks auch ein größerer 80 l Tank geordert werden - dann steigt die Reichweite auf über 1.600 km. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden - es gibt aber keine stabile Dachreling. Die E-Klasse Limousine kann auch mit ihrer hohen Anhängelast punkten. Gebremst dürfen mit der Motorvariante bis zu 2.000 kg (bei 12% Steigung) an den Haken genommen werden, ungebremst sind es immerhin 750 kg.
- Bei einer Reifenpanne steht beim E 220 BlueTEC nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung. Optional kann man aber auch Reifen mit Notlauf Eigenschaften ordern, welche die Fahrsicherheit im Falle eines Reifenschadens erhöhen, aber dafür höhere Kosten für den Reifenersatz nach sich ziehen. Da in der Reserveradmulde der AdBlue-Tank für die Abgasnachbehandlung (Euro6) untergebracht ist, sind für den BlueTEC weder ein Notrad noch das platzsparende Faltrad erhältlich. Auch Bordwerkzeug und Wagenheber sucht man vergebens.

Sicht

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.

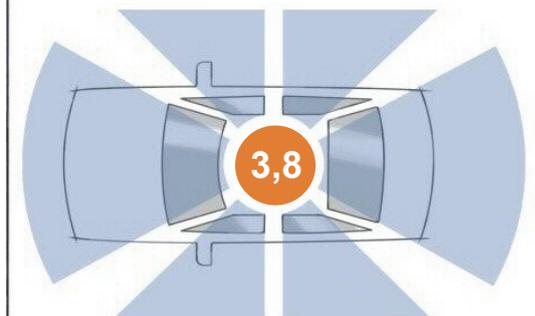
⊕ Die modellgepflegte E-Klasse ist nun serienmäßig mit Teil-LED-Scheinwerfern ausgestattet. Abblendlicht, Tagfahrlicht sowie die Blinker sind dabei in LED-Technik ausgeführt. Die Fernlichtfunktion übernimmt auch weiterhin eine normale H7-Glühlampe. Anstatt der bisher optionalen Xenonscheinwerfer findet 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 ein 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.

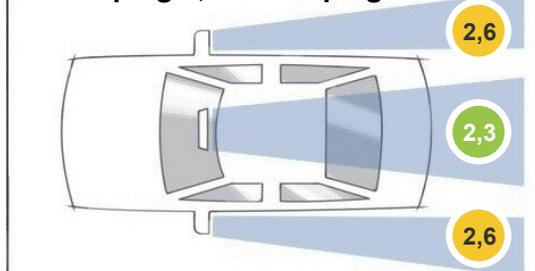


Die Sicht nach hinten wird durch nicht versenkbare Kopfstützen beeinträchtigt.

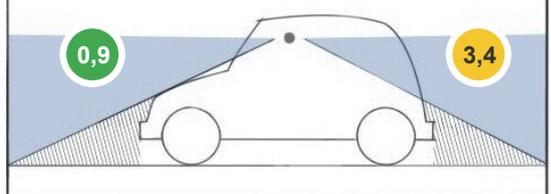
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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.

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 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).

Kofferraum-Volumen *

Der Kofferraum der Mercedes E-Klasse ist zwar groß, doch kann das Fahrzeug aufgrund der Limousinen-Form nicht bis zum Dach beladen werden.

+ Das Kofferraum-Volumen fasst für eine Limousine großzügige 455 l. Im Kofferraum lassen sich damit bis zu sieben handelsübliche Getränkeboxen verstauen. Gegen Aufpreis lässt sich die Rücksitzlehne asymmetrisch geteilt umklappen. Dann passen bis zu 830 l in den Kofferraum.



Der Kofferraum ist mit 455 l Volumen groß ausgefallen.

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 (Komfortschließung nicht im Testwagen verbaut). 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 der Limousine fällt ebenso niedrig aus, wie der Kofferraum selbst. Sperrige Gegenstände können daher nicht transportiert werden.

3,0

Kofferraum-Variabilität

Für die E-Klasse Limousine muss für eine asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne Aufpreis bezahlt werden (im Testwagen vorhanden). Der Klappmechanismus lässt sich zwar praktisch vom Kofferraum aus bedienen. Allerdings wird die Rücksitzlehne dadurch nur entriegelt; um sie umzulegen, muss man trotzdem nach vorn laufen und die Lehnen vom Innenraum aus vollends umklappen. Für kleine Gepäckstücke gibt es lediglich ein seitliches Netz sowie Zurrösen am Kofferraumboden. Gegen Aufpreis kann eine ausfahrbare Komfortbox geordert werden, welche das Verstauen von kleinen Gegenständen ermöglicht. Unter dem Kofferraumboden gibt es beim BlueTEC keine Ablagemöglichkeiten, da sich dort der AdBlue-Tank befindet.

2,0

INNENRAUM

1,7

Bedienung

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. 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 Klimateinstellungen 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 (nicht im Testwagen). 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 Vorausfahrenden 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.



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

Die Knöpfe für Heckscheibenheizung und Umluft findet man schnell, die Umluftfunktion schaltet auch automatisch wieder ab, um ein Beschlagen der Scheiben zu vermeiden und Sauerstoffmangel vorzubeugen. Auch weitere Schalter für die 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 in heller 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.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für die E-Klasse werden keine Sitzvarianten angeboten. Es lassen sich lediglich die Vordersitzlehnen in Liegeposition bringen und die Fondlehnen zweigeteilt umlegen (Aufpreis). Insgesamt ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

1,8 KOMFORT

1,6 Federung

Die getestete Variante ist serienmäßig mit dem DIRECT CONTROL-Fahrwerk ausgestattet, welches eine 15 mm Tieferlegung sowie eine sportliche Fahrwerksabstimmung beinhaltet. Ohne Mehrpreis kann aber auch das Standard-Komfortfahrwerk geordert werden. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbaute AIRMATIC mit adaptivem Dämpfungssystem 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 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.

1,3 Innengeräusch

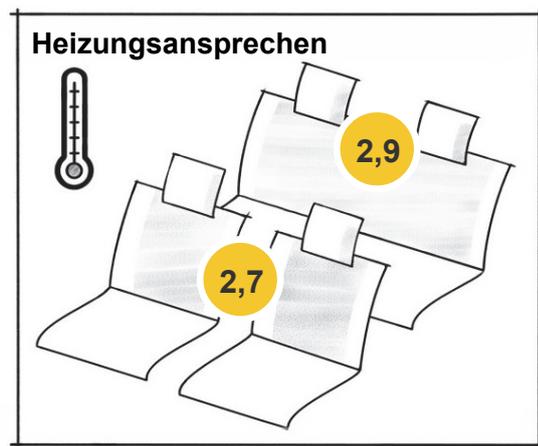
Der mit der optionalen Verbundsicherheitsverglasung (inklusive Akustikfolie) ausgestattete Testwagen kann mit einem äußerst niedrigen Geräuschniveau punkten.

+ Der Geräuschpegel im Innenraum liegt bei 130 km/h auf sehr niedrigem Niveau. Es wurde ein Pegel von lediglich 65,4 dB(A) ermittelt. Wind- und Fahrgeräusche hat Mercedes sehr gut gedämmt, diese fallen auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht unangenehm auf. Nur der kleine Vierzylinder-Dieselmotor zeigt sich akustisch deutlich präsenter, wird zwar nie unangenehm laut, mag aber vom Klangbild her nicht so ganz in eine noble Limousine passen.

2,4 Klimatisierung

Beim ADAC Heizungstest spricht die Heizung des E 220 BlueTEC vorn wie hinten zufriedenstellend an und sorgt somit in akzeptabler Zeit für ein angenehmes Innenraum-Klima.

⊕ Die E-Klasse ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik (Thermatic) ausgestattet. Damit können sich Fahrer und Beifahrer die Temperatur separat einstellen. Die Verteilung des Luftstroms ist jedoch nicht individuell möglich. Gegen Aufpreis ist auch eine Klimatisierungsautomatik (THERMOTRONIC) mit 3 Zonen-Regelung erhältlich. Neben der Möglichkeit, den Fond separat zu klimatisieren, beinhaltet die THERMOTRONIC zudem einen Aktiv-Kohlefilter, einen Luftgütesensor und bei abgestelltem Motor die Nutzung der Restwärme des Motors. Zudem kann die Intensität des Automatik-Modus (FOCUS, MEDIUM, DIFFUSE) eingestellt werden. Die THERMOTRONIC war im Testwagen nicht verbaut, ist aber aufgrund der vielen zusätzlichen Funktionen eine echte Empfehlung.



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

2,0 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen des 170 PS starken Dieselmotors geben keinen Anlass zur Kritik. Dank der 400 Nm, die bereits bei 1.400 1/min anliegen, sorgt der E 220 BlueTEC für genügend Vortrieb und man fühlt sich nicht untermotorisiert. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h benötigt die Limousine rund 4,9 s. Erst bei Geschwindigkeiten jenseits der 180 km/h lässt der Vortrieb spürbar nach. Da diese Geschwindigkeitsbereiche wohl selten erreicht werden, ist der Motor auch für lange Strecken völlig ausreichend.

2,5 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Vierzylinder-Dieselmotors ist zwar absolut gesehen nicht schlecht, mag aber trotzdem nicht so ganz zum luxuriösen Auftritt der E-Klasse passen. Während Vibrationen recht gut gedämpft sind, zeigt sich der Selbstzünder vor allem akustisch präsent. Vor allem im unteren Drehzahlbereich sind unter Last leichte Brummfrequenzen vorhanden.

2,0 Schaltung

⊕ Das beim BlueTEC serienmäßige Siebengang-Automatik 7G-TRONIC PLUS wechselt die Stufen recht zügig und weitgehend ruckfrei. Bei abruptem Leistungsabruf arbeitet die Getriebesteuerung aber nicht perfekt. Oft dauert es dann zu lange, bis der richtige Gang gewählt ist. Zudem reagiert die Automatik träge, wenn man kurz stark beschleunigt und dann wieder vom Gas geht. Der niedrige Gang wird dann noch lange gehalten und man fährt mit sehr hohen Drehzahlen. Insgesamt arbeitet die Automatik nicht schlecht, kann aber nicht mit der Spontanität und Harmonie mithalten, die die Automatikgetriebe der Konkurrenz an den Tag legen. Anfahren klappt weitgehend problemlos, die Kriechfunktion setzt spontan und gut dosierbar ein. So ist auch rangieren gefahrlos möglich. Die Gänge können auch über Schaltpaddel 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.

2,0 Getriebeabstufung

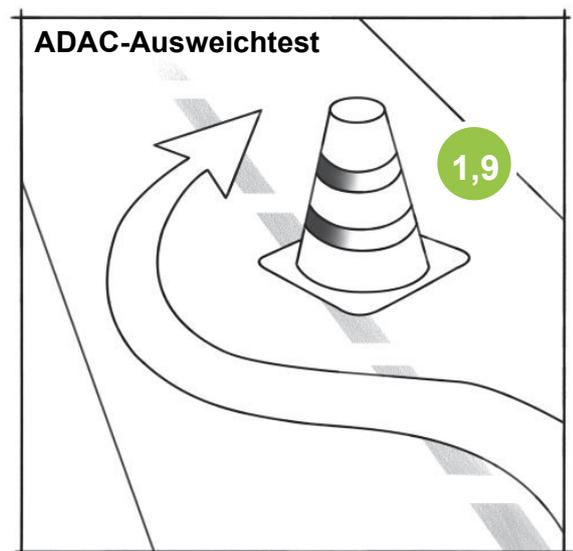
Die Abstufungen der 7-Gang-Automatik sind nicht schlecht gewählt, durch die sehr lange Achsübersetzung der getesteten Variante passen die Drehzahlsprünge aber nicht perfekt. Während die Abstufungen der oberen Gänge sehr eng beieinander liegen, sind die unteren Gänge weit gespreizt. Durch die großen Drehzahlsprünge der niedrigen Gängen fällt beim Beschleunigen die Drehzahl nach dem Gangwechsel weit ab, was für einen unharmonischen Zugkraftverlauf sorgt. Schade, dass Mercedes das bereits vorgestellte neue 9-Gang-Automatikgetriebe noch nicht verbaut hat. Die zwei zusätzlichen Gänge hätten der Spritsparvariante gut getan.

⊕ Durch die lange Gesamtübersetzung fällt das Drehzahlniveau bei Konstantfahrt angenehm gering aus. Bei 130 km/h dreht der Motor mit lediglich 1.900 1/min - Dadurch wird nicht nur der Verbrauch auf der Autobahn gesenkt, auch Motorgeräusche sind dadurch kaum vorhanden, was einem niedrigen Geräuschniveau zu gute kommt.

1,8 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 das Durchdrehen der 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.



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.

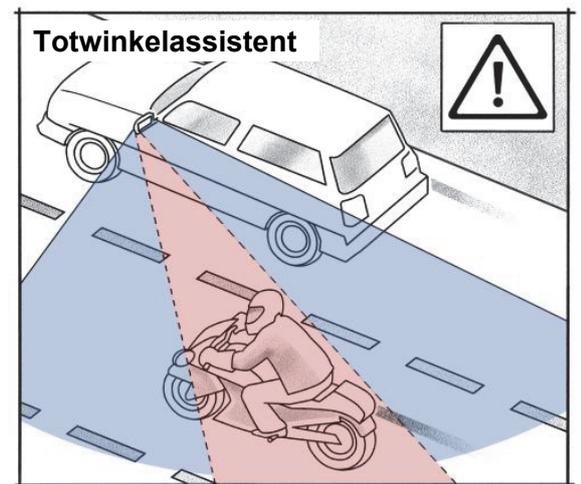
1,5 Bremse

+ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der E 220 BlueTEC nach rund 34,8 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Hankook Ventus S1 ero² MO 94W der Größe 225/50R17). Die Bremsanlage zeigt sich sehr standfest und lässt auch bei hoher Beanspruchung nicht nach. Die Dosierbarkeit der Bremse geht in Ordnung, wobei das Pedalgefühl sehr weich ausfällt. Die Spurtreue beim Bremsen in der Kurve ist gut.

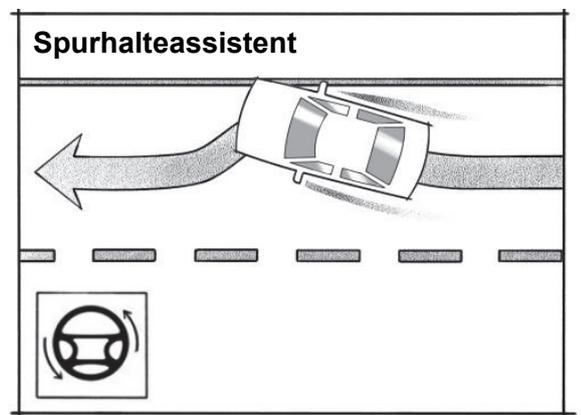
1,5 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

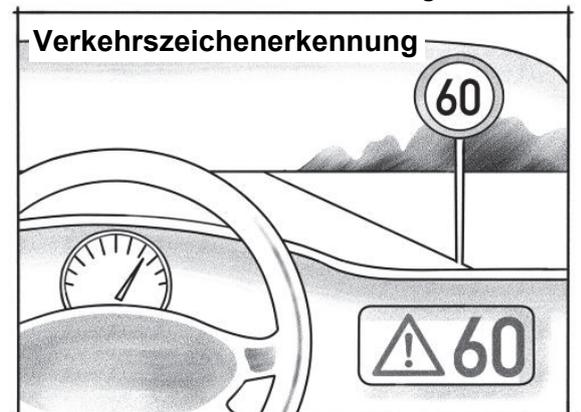
+ Bei der aktiven Sicherheit setzt die facegeliftete E-Klasse neue Maßstäbe: Erstmals findet man optional einen erweiterten Notbremsassistenten mit einer Querverkehr-Erkennung (Kreuzungsassistent) an Bord. Möglich macht das die neue Stereokamera, die hinter dem Innenspiegel angebracht ist und ähnlich 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 Notbremsystem auch einen Totwinkel- und Spurhalteassistenten beinhaltet. Das Notbremsystem (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 Notbremsystem 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;



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.



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.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

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. 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



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

Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord. Optional kann man auch ein direkt messendes 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). 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 Fondmittelplatz 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.

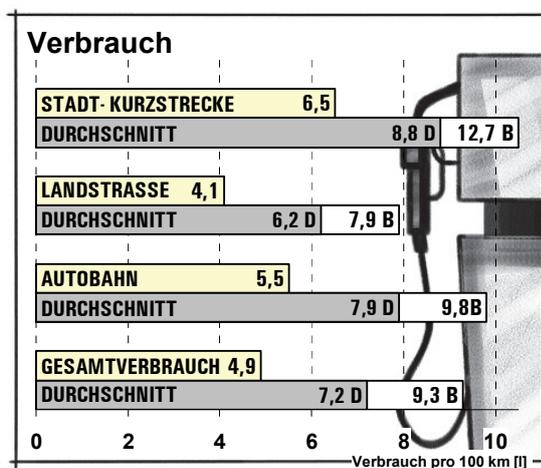
2,7 Fußgängerschutz

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.

1,4 UMWELT/ECOTEST

1,7 Verbrauch/CO2*

⊕ Im ADAC EcoTest überzeugt der E 220 BlueTEC sowohl beim Verbrauch als auch bei den Schadstoffen auf ganzer Linie. Der ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei lediglich 4,9 l/100 km. Mit einer CO2-Bilanz von 156 g/km erreicht die schwäbische Limousine im CO2-Kapitel mit 43 Punkten ein tadelloses Ergebnis. Vor allem außerorts (4,1 l/100 km) bzw. auf der Autobahn (5,5 l/100 km) zeigt sich der Mercedes sparsam. Etwas höher liegt der Verbrauch im Stadtbetrieb. Hier landet die E-Klasse trotz der gut funktionierenden Start-Stopp-Automatik bei 6,5 l/100 km.



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

1,1 Schadstoffe

⊕ Dank modernster Abgas-Nachbehandlung inklusive Harnstoffeinspritzung (AdBlue) erfüllt der E 220 BlueTEC schon heute die strenge Abgasnorm Euro6 und kann mit einem Top-Ergebnis bei den Schadstoffpunkten. Vor allem der problematische Ausstoß von Stickoxiden (NO_x) wird durch die Euro6-Abgasnachbehandlung auf ein Minimum reduziert. Die Reduktion des NO_x-Ausstoßes funktioniert insgesamt gut, einzig im anspruchsvollen Autobahnzyklus steigen die Werte bei heißem Motor leicht an. In der Summe reicht es aber trotzdem für hervorragende 49 Punkte im Schadstoffkapitel. Zusammen mit den CO₂-Punkten erhält der Mercedes E 220 BlueTEC die vollen fünf Sterne im ADAC EcoTest (92 Punkte).

3,4 AUTOKOSTEN

1,2 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Ausgaben für den Kraftstoff. Da sich der E 220 BlueTEC mit günstigerem Dieselmotorkraftstoff begnügt und der Verbrauch gering ausfällt, liegen auch die Betriebskosten für diese Fahrzeugklasse auf sehr niedrigem Niveau.

4,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

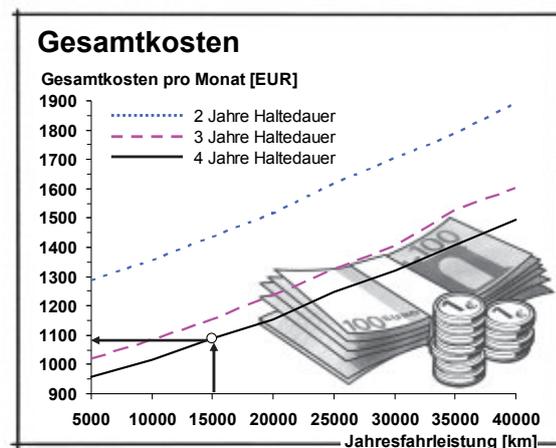
Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 50.000 km oder alle zwei Jahre ein großer Service fällig.

⊕ 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. Die teuren Werkstattstundensätze treiben die Kosten zusätzlich in die Höhe.

2,9 Wertstabilität*

Beim prozentualen Wertverlust schneidet der E220 BlueTEC zwar nur zufriedenstellend ab, im Vergleich zu anderen Modellvarianten in diesem Segment liegt der Wertverlust der getesteten Variante aber deutlich niedriger. Nicht nur die moderne Euro6-Abgastechnik, sondern auch der niedrige Verbrauch sollten einen positiven Effekt auf den Restwertverlauf haben.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1088 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,4

Kosten für Anschaffung*

➔ Der Grundpreis für die getestete Variante liegt bei stolzen 48.844 Euro. 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), welche unbedingt mitbestellt werden sollten, da dadurch die Verkehrssicherheit stark erhöht wird.

3,4

Fixkosten*

Die Fixkosten fallen geradeso akzeptabel aus. Die jährliche KFZ-Steuer beträgt noch tragbare 217 Euro.

➔ Sehr teuer zeigt sich die getestete Variante der E-Klasse aber bei den Versicherungseinstufungen. Sowohl für die Haftpflicht- (KH: 20) als auch für die Teil- und Vollkaskoversicherung (TK: 27, VK: 25) muss tief in die Tasche gegriffen werden.

3,5

Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Gesamtkosten, kann sich der Mercedes im schlechteren Klassenmittelfeld einordnen. Während der hohe Anschaffungspreis sowie die teuren Werkstattkosten negativ zu Buche schlagen, wirken sich vor allem die niedrigen Betriebskosten positiv auf die Gesamtkosten aus. Bei einer vierjährigen Haltedauer und jährlich 15.000 km Fahrleistung muss man mit 1.088 Euro pro Monat an absoluten Kosten rechnen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	E 200	E 250 7G-TRONIC PLUS	E 300 7G-TRONIC PLUS	E 350 7G-TRONIC PLUS	E 200 CDI (DPF)	E 220 CDI (DPF)	E 250 CDI (DPF)	E 300 BlueTEC 7G-TRON (DPF)
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1991	4/1991	6/3498	6/3498	4/2143	4/2143	4/2143	6/2987
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	155 (211)	185 (252)	225 (306)	100 (136)	125 (170)	150 (204)	170 (231)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	270/1200	350/1200	340/3500	370/3500	360/1600	400/1400	500/1600	540/1550
0-100 km/h[s]	8,2	7,4	7,1	6,3	10,2	8,7	7,7	7,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	233	243	250	250	210	228	240	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,1 S	5,8 S	6,8 S	6,8 S	4,8 D	4,7 D	4,8 D	5,5 D
CO2 [g/km]	142	135	159	159	125	123	126	144
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/24/20	18/24/20	19/26/22	19/26/22	20/27/24	20/25/27	20/26/28	20/26/28
Steuer pro Jahr [Euro]	104	90	168	168	239	235	241	353
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1035	1120	1261	1300	996	988	1044	1167
Preis [Euro]	41.918	46.975	51.230	53.996	40.430	43.286	46.321	51.973

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 Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2143 ccm
Leistung	125 kW (170 PS)
bei	3000 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/45R17
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	227 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,5/4,1/5,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	114 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	156 g/km
Innengeräusch 130km/h	65,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4879/1854/1474 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2080 mm
Leergewicht/Zuladung	1850 kg/480 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	455 l/830 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	59 l
Reichweite	1200 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	104 Euro
Monatliche Werkstattkosten	97 Euro
Monatliche Fixkosten	141 Euro
Monatlicher Wertverlust	746 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.088 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/25/27
Grundpreis	48.844 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 CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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

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°
Totwinkelassistent	536 Euro°
Verkehrsschilderkennung	351 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/452 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (+ li. Außenspiegel)	655 Euro°
Keyless Entry	940 Euro
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Nachtsicht-Assistent	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1.059°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	518 Euro°

AUSSEN

Lackierung Metallic	1.035 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.339 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,8

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen