ADAC

Autotest

Mercedes E 200 T-Modell Elegance 7G-TRONIC PLUS

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse (135 kW / 184 PS)

EcoTest ★★★★☆

Auch das T-Modell der E-Klasse wurde modellgepflegt und ist nun mit einem neuen, modernen Blechkleid unterwegs. Aber nicht nur die Optik wurde aufgefrischt, vor allem die vielfältigen Assistenzsysteme, die jetzt erhältlich sind, verdienen großes Lob: 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 etwaiger 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 einen luxuriösen Kombi, mit hohem Fahrkomfort dank optionalem Luftfahrwerk, bequemen Sitzen und leisem Innenraum. Die Platzverhältnisse für Passagiere und Gepäck sind hervorragend. Der E 200 stellt die Basismotorisierung dar. Seine 135 kW/184 PS reichen vollkommen aus, um sich im Verkehr zu behaupten. In Kombination mit der 7-Gang-Automatik ist er aber nicht die komfortabelste Lösung. Die Schaltvorgänge werden oft verzögert ausgeführt, das Drehzahlniveau liegt meist hoch, und der Motor klingt nicht gerade nach Premium. Der mittlere Testverbrauch von 7,3 Litern im ADAC EcoTest ist allenfalls Mittelmaß. Mit einem Grundpreis von 49.874 Euro ist der Mercedes zudem recht teuer. **Karosserievarianten:** Limousine, Cabrio, Coupé. **Konkurrenten:** u.a.: Audi A6 Avant, Cadillac CTS Wagon, Skoda Superb Combi, Subaru Legacy Kombi, Volvo V70.

ADAC-URTEIL

1,9	AUTOTEST
3,7	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,7	Familie
3,3	Stadtverkehr
2,8	Senioren
1,8	Langstrecke
1,5	Transport
2,5	Fahrspaß
2,8	Preis/Leistung

\+ sehr gute Verarbeitung, großer & praktischer Kofferraum, hoher Fahrkomfort (AIRMATIC), innovative Assistenzsysteme, hoher Sicherheitsstandard, sehr gutes LED-Lichtsystem, großzügige Platzverhältnisse im Innenraum

− mäßige Rundumsicht, teuer in Anschaffung und Unterhalt

Stand: April 2014
Text: Stefan Giuliani

1,9 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,6 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 des Kombis passt. In der Elegance-Ausstattung findet man ein elegant anmutendes Frontdesign mit klassischem Mercedes-Stern auf der Haube vor. Wählt man die Ausstattungsvariante Avantgarde, so wandert der Stern in den Kühlergrill und verleiht dem Kombi ein sportliches Auftreten. 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 nach außen abgedichtet. Zudem besitzen die lackierten Schweller Einstiegsleisten, die vor Verkratzen schützen. Diese dürften aber etwas voluminöser ausfallen. 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. Auch die Fahrzeugflanken werden nur von dünnen Chromleisten geschützt, das reicht kaum, um Dellen bei unvorsichtig geöffneten "Nachbartüren" zu vermeiden.

2,2 Alltagstauglichkeit

Die E-Klasse bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Fondmittelsitz, der sich eher für Kurzstrecken eignet. Insgesamt kann sie mit einer guten Alltagstauglichkeit punkten. Die maximale Zuladung fällt mit 510 kg zufriedenstellend aus.

⊕ Mit einer Tankfüllung sind bei dem im ADAC EcoTest ermittelten Testverbrauch Reichweiten von 805 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 1.080 km realisieren. Auf der praktischen Dachreling dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden. Die E-Klasse kann auch mit seiner hohen Anhängelast punkten. Gebremst dürfen bis zu 2.100 kg an den Haken genommen werden, ungebremst sind es immerhin 750 kg.

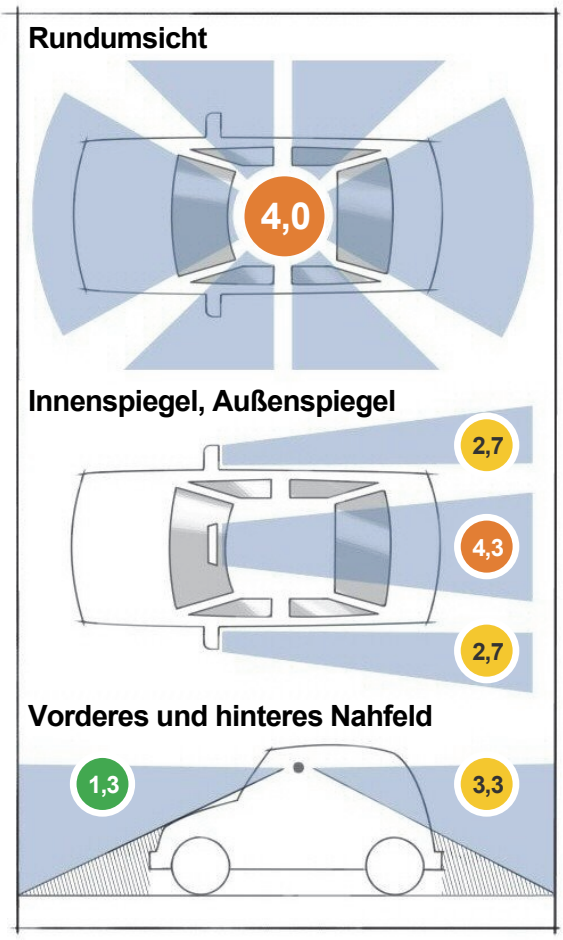
⊖ Bei einer Reifenpanne steht serienmäßig nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung. Optional findet man aber entweder ein Notrad, ein platzsparendes Faltrad (nur AMG-Modelle) oder eine Runflat-Bereifung in der Aufpreisliste. Einen Wagenheber und Bordwerkzeug sind nur bei Wahl eines Ersatzrades an Bord.

2,1 Sicht

Auch wenn die ADAC Rundumsichtmessung ein nur mäßiges Ergebnis liefert, viele elektronische Helfer machen den Kombi übersichtlich. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht des rückwärtigen Verkehrs automatisch ab (Aufpreis, Spiegel-Paket), das Sichtfeld fällt aber bescheiden aus. Flache Hinternisse hinter dem Fahrzeug können nicht besonders gut erkannt werden. Hier unterstützt die Rückfahrkamera.

Die nicht versenkbaren Kopfstützen und die breiten Dachsäulen behindern die Sicht nach hinten erheblich.

⊕ 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 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 ein erweitertes 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 dabei adaptiv gesteuert, Bereiche können automatisch abgeschattet werden, wodurch einzelne Fahrzeuge im Gegenverkehr ausgeblendet und nicht das komplette Fernlicht abgeblendet werden muss. Dies garantiert eine optimale Fahrbahnausleuchtung, auch bei vorausfahrenden und entgegenkommenden Fahrzeugen. Die Außenspiegel liefern ein recht großes Sichtfeld und sind asphärisch gestaltet, wodurch der tote Winkel deutlich kleiner ausfällt. Zudem blendet der fahrerseitige Spiegel bei Wahl des Spiegel-Pakets ebenfalls automatisch ab. Die Scheibenwischer haben einen großen Wirkbereich und sorgen auch bei höherem Tempo für ein optimales Wischergebnis. Um Hilfe beim Rangieren des Kombis zu erhalten, gibt es eine ganze Reihe an Assistenten. Parksensoren für vorn 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 (im Testwagen vorhanden). 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. Durch die flach abfallende Motorhaube kann man auch niedrige Gegenstände nah vor dem Fahrzeug erkennen.



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

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet die E-Klasse mäßig ab. Vor allem die nicht versenkbaren Kopfstützen und die breiten C-Säulen behindern die Sicht nach hinten stark.

2,6 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. Die Türfeststeller sind vorn wie hinten kräftig genug ausgelegt, um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Dank der drei Rasterungen vorn 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).

1,2 Kofferraum-Volumen*

Der E-Klasse-Kombi verwöhnt mit einem riesigen Laderaum.

⊕ Bei aufgerichteten Rücksitzlehnen beträgt das Kofferraum-Volumen unterhalb der Gepäckraumabdeckung 515 Liter. Entfernt man die Abdeckung und belädt bis unter das Dach, so steht ein Gepäckraum mit 790 Liter Volumen zur Verfügung. Darin lassen sich auch bis zu 15 handelsübliche Getränkekisten stapeln. Bei umgelegter Rücksitzbank können bis zur Scheibenunterkante 930 Liter zugeladen werden. Nutzt man den Gepäckraum dann bis unter das Dach, findet Ladung von 1.575 Liter Volumen Platz.

Mit 515 l Volumen lässt der Kofferraum kaum Wünsche aufkommen.

1,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit ist einwandfrei.

⊕ Die Heckklappe wird serienmäßig elektrisch geöffnet und geschlossen. Sie schwingt weit nach oben, dass auch Personen mit 1,91 m darunter aufrecht stehen können. Die äußere Ladekante liegt mit 57 Zentimetern in einer sehr guten Höhe - beim Ausladen stört keine Ladekante. Die Ladeöffnung ist üppig. Der Kofferraum wird vorbildlich über zwei Lampen hinten links und rechts ausgeleuchtet, zusätzlich sind zwei Lampen auf der Innenseite der Heckklappe angebracht.

2,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch getrennt umklappen.

⊕ Die Lehnen können von vorn und hinten separat entriegelt werden und fallen selbständig um. Bei Aufrichten können die Gurte eingeklemmt werden, Beschädigungsgefahr besteht aber nicht. Kleine Gepäckstücke können unter dem Kofferraumboden oder seitlich in den Netzen verstaut werden. Zudem gibt es stabile Zurrösen am Kofferraumboden. Ein Fangnetz verhindert, dass Gepäckstücke in den Fahrgastraum gelangen können.

1,8 INNENRAUM

1,7 Bedienung

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

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. Die Position des Heizungsbedienteils ist nicht optimal. 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 Wählhebel der Automatik ist sehr 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 vorn 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, die eingestellte Fahrgeschwindigkeit wird dem Fahrer angezeigt. 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 und die Steuerung weitgehend funktionell. Jedoch ist das Radiobedienteil aufgrund der vielen Taster anfangs unübersichtlich. Die Lautsprecher bieten einen klaren Klang, auch bei hoher Lautstärke. Die Klimatisierung lässt sich nach kurzer Orientierung intuitiv einstellen. Die Knöpfe für Heckscheibenheizung und Umluft findet man schnell, die Umluftfunktion schaltet auch automatisch wieder ab, um ein Beschlagen der Scheiben zu vermeiden und Sauerstoffmangel vorzubeugen. Auch weitere Schalter für die vielen Funktionen der E-Klasse hat Mercedes günstig und übersichtlich positioniert. Alle vier elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab- und Aufwärtsautomatik mit zuverlässigem Einklemmschutz. Die mit einem praxisgerechten Schalter elektrisch einstellbaren Außenspiegel sind beheizt und optional elektrisch anklappbar. Die Sitze kann man mit einem besonders übersichtlich in den Türen angeordneten Schalterblock justieren - intuitiv greifen aber viele Passagiere erst einmal an das Sitzgestell. Die helle Innenbeleuchtung erzeugt ein angenehmes Ambiente, vier Spotleuchten (vorn 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. Vorn 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. Große Flaschen können nicht verstaut werden.

1,7 Raumangebot vorne*

⊕ In der E-Klasse finden vorn auch große Personen angenehm Platz. Bis zwei Meter Körpergröße hat man genügend Beinfreiheit. Die Kopffreiheit würde noch deutlich größere Insassen zulassen. 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.

1,6 Raumangebot hinten*

Auch hinten finden Passagiere bis 2,05 m ausreichend Platz 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 2,05 m Körpergröße bequem Platz.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für die E-Klasse werden keine Sitzvarianten angeboten. Deswegen nur eine mäßige Benotung der Innenraum-Variabilität.

1,7 KOMFORT

1,6 Federung

Im Testwagen war die optionale AIRMATIC mit adaptivem Dämpfungs-System und Niveauregulierung an beiden Achsen verbaut.

⊕ Die sanfte Auslegung des AIRMATIC-Fahrwerks sorgt für hohen Fahrkomfort. Kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse dringen nur leicht bis zu den Insassen durch und werden souverän gedämpft. Auch auf langen Wellen schwingt die Karosserie nur sehr wenig. 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. Es wird aber auch nicht prügelhart, wie es bei anderen Herstellern teilweise praktiziert wird.

1,6 Sitze

Die E-Klasse wird serienmäßig mit elektrisch in der Höhe und Neigung einstellbaren Vordersitzen ausgeliefert. Im Testwagen waren die teuersten, die Aktiv-Multikontursitze verbaut, 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 - auf Wunsch werden an den Seiten Luftpolster aufgepumpt, die der Schwerkraft des Körpers entgegen wirken. Insgesamt gefällt auch die ausgewogene Polsterung. Gegen Schwitzen auf den Ledersitzen bei warmen Temperaturen kann man eine Sitzlüftung ordern, diese funktioniert sehr gut und arbeitet fast zugfrei (im Testwagen). Die Sitzposition des Fahrers ist einwandfrei, er kann seinen linken Fuß sehr gut abstellen. 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 vorn und hinten unterschiedlichen Sitzbezüge zusammengestückelt und dadurch nicht passend.

1,3 Innengeräusch

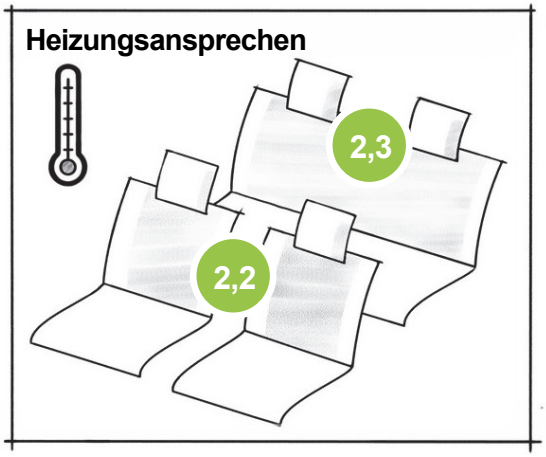
Der mit der optionalen Verbundsicherheitsverglasung (inklusive Akustikfolie) ausgestattete Testwagen kann mit einem äußerst niedrigen Geräuschniveau punkten

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt bei 130 km/h sehr niedrig, er beträgt lediglich 65,5 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, der Klang des kleinen Benziners ist aber nicht schön - er wirkt billig.

2,0 Klimatisierung

Die E-Klasse ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik (Thermatic) ausgestattet. Optional ist eine Klimatisierungsautomatik mit 3-Zonen-Regelung und einstellbarer Intensität erhältlich (nicht im Testwagen).

⊕ Fahrer und Beifahrer können die Temperatur separat einstellen. 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.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen*

Selbst die Basismotorisierung sorgt für absolut ausreichenden Vortrieb, um im alltäglichen Straßenverkehr mithalten zu können. Der 2,0-Liter-Turbobenziner leistet 135 kW/184 PS und stellt bereits bei 1.200 Touren ein Drehmoment von 300 Nm zur Verfügung.

⊕ Überholmanöver können in kurzer Zeit abgeschlossen werden. Beim Sprint von 60 auf 100 km/h vergehen bei Kickdown 5,1 s. Das Automatikgetriebe tendiert zu hohen Drehzahlen. Das ist den Fahrleistungen zuträglich, schmälert aber den Fahrkomfort teils deutlich.

2,3 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Vierzylinder-Direkteinspritzers ist ordentlich. Es treten zwar in allen Betriebszuständen sanfte Vibrationen auf, die im Schiebebetrieb sogar etwas stärker sind als unter Last, störende Brumm- und Dröhnfrequenzen gibt es aber nicht. Schön ist das Klangbild des Kombis trotzdem nicht.

2,1 Schaltung

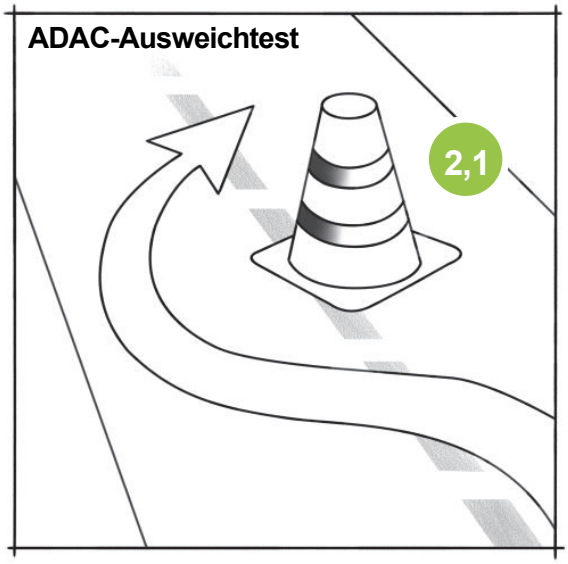
⊕ Das Siebengang-Automatikgetriebe 7G-TRONIC PLUS wechselt die Stufen relativ zügig und weitgehend ruckfrei. Einzig bei abruptem Leistungsabruf per Kickdown arbeitet die Automatik-Steuerung nicht perfekt, dann dauert es auch schon mal kurz, bis der Richtige Gang vorgewählt ist. Insgesamt verfolgt die Automatik eine relativ konservative Schaltstrategie. Sie versucht die überschaubare Motorleistung durch vehementen Drehzahleinsatz zu kompensieren. Sie weigert sich oft nach Leistungsabforderung wieder höhere Fahrstufen einzulegen. Anfahren klappt weitgehend problemlos, die Kriechfunktion setzt spontan und gut dosierbar ein. So ist auch rangieren problemlos 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.

1,5 Getriebeabstufung

⊕ Die sieben Vorwärtsgänge sind gut Abgestuft und passen zum Benzinmotor. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 2.400 1/min. Ein ausreichend niedriges Drehzahlniveau, um nicht unnötig Kraftstoff zu verschwenden.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität



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 Beherrschbar-keit beim anschließenden Ausweichen.

⊕ 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. Im Vergleich zu Limousine kann man beim Kombi, trotz des schweren Hecks, ein kaum differierendes Fahrverhalten feststellen. Das Fahrzeug reagiert sicher auf Lenkimpulse. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen nehmen kaum Einfluss auf die Richtungsstabilität der Kombis. 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 der Kombi 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 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. Auch hier spürt man das im Vergleich zur Limousine schwerere Heck kaum.

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 präzise. Die Mittellage ist nicht perfekt definiert, aber selbst bei kleinen Lenkwinkeln baut der Kombi nur leicht verzögert Seitenführung auf. Dem Fahrer wird ein guter 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.

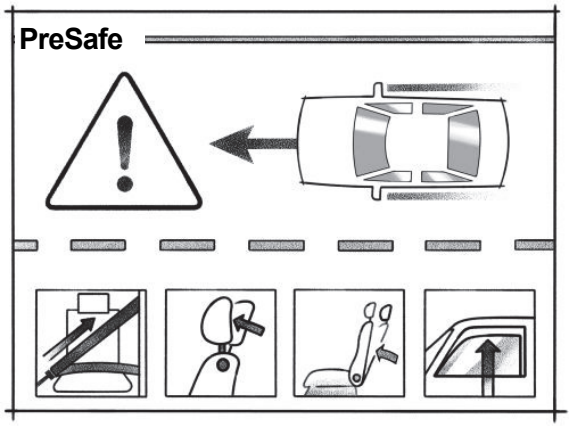
1,7 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt die E-Klasse nur 35,1 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Conti Sport Contact 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.

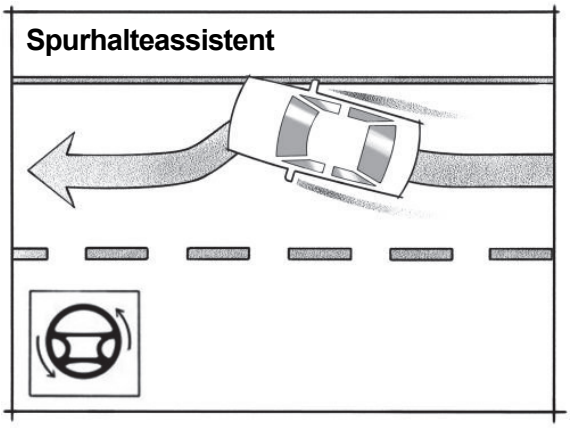
1,5 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

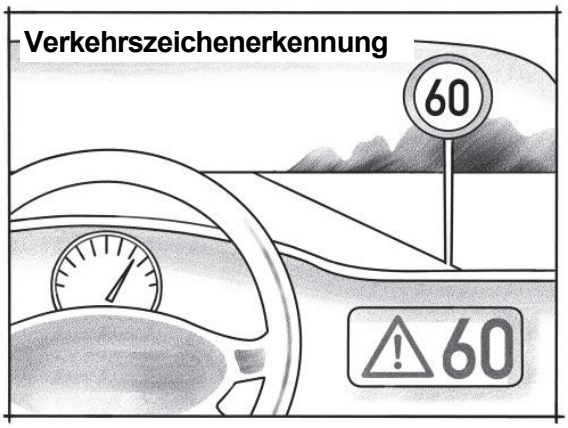
Bei der aktiven Sicherheit setzt die facegeliftete E-Klasse neue Maßstäbe: Erstmals findet man optional einen erweiterten Notbremsassistenten mit einer Querverkehr-Erkennung (Kreuzungsassistent) an Bord. Möglich macht das die neue Stereo-Kamera, die hinter dem Innenspiegel angebracht ist und ähnlich wie ein menschliches Auge dreidimensional "sehen" kann. Damit lassen sich eine Reihe weiter 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. Der Müdigkeitswarner "Attention Assist" erstellt ab Fahrtbeginn ein Fahrerprofil (Lenkverhalten, Bremsverhalten etc.), ändert sich dieses während einer längeren Fahrt gravierend (z.B. aufgrund von Übermüdung), wird dem Fahrer empfohlen, eine Pause einzulegen. Gegen Aufpreis gibt es eine Verkehrszeichenerkennung, die Verkehrsschilder abliest und dem Fahrer im zentralen Display anzeigt. Ein indirekt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord. Optional kann man auch ein direkt messenden Reifendruckkontrollsystem ordern, das über Sensoren in den Reifen die genauen jeweiligen Luftdrücke ermittelt.



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



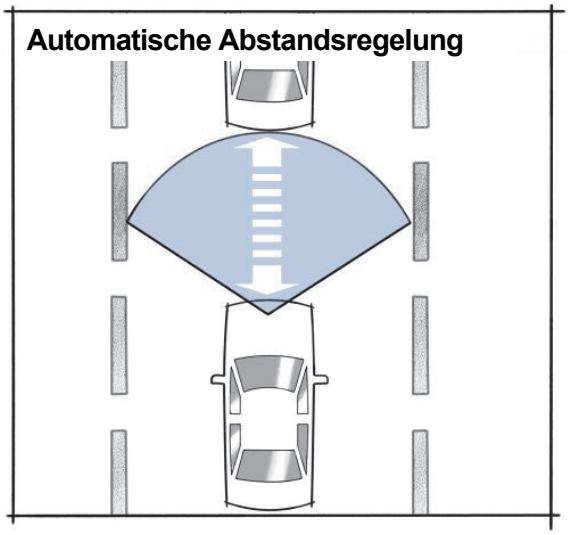
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.



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.

Zusätzlich lassen sich auch Reifen mit Notlaufeigenschaften bestellen, die eine Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstatt ermöglichen. 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. Der Motor lässt sich nur starten, wenn die Automatik auf P steht - so wird ein versehentliches Anfahren unterbunden. Rückleuchten warnen den nachfolgenden Verkehr nachts vor geöffneten Türen.

⊖ 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.



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.

1,4 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 1,86 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 1,82 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.

1,9 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit kann der Kombi 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.

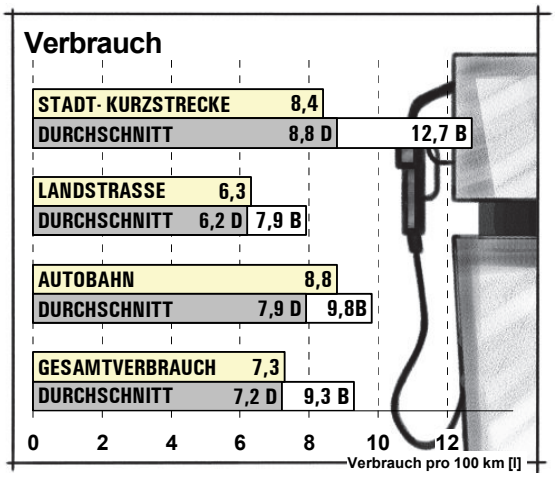
2,7 Fußgängerschutz

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.

2,3 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO2*

Trotz Basismotorisierung kann man mit dem E 200 T-Modell keine Verbrauchsrekorde erwarten. Mit einer ermittelten CO2-Bilanz von 204 g/km erreicht das Fahrzeug nur 29 Punkte im CO2-Kapitel des EcoTest. Der aus der Messung resultierende Durchschnittsverbrauch liegt bei 7,3 l/100 km. Innerorts sind es 8,4 l/100 km, außerorts 6,3 l/100 km und auf der Autobahn 8,8 l/100 km.



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

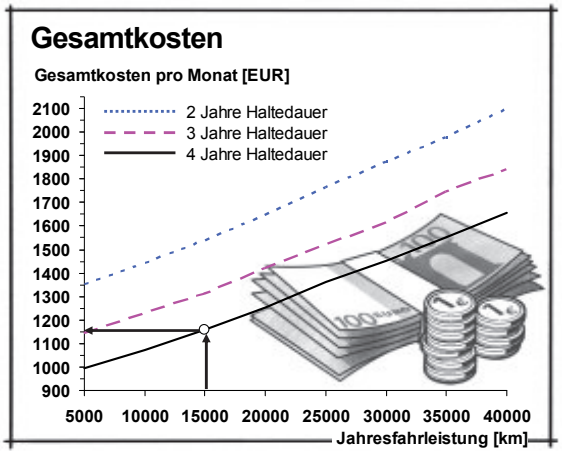
1,4 Schadstoffe

⊕ Der E 200 erfüllt die Schadstoffnorm Euro 6. Die Schadstoffanteile im Abgas fallen im EcoTest sehr niedrig aus. Der Lohn sind 46 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO2-Punkten ergeben sich 75 Punkte und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.

3,7 AUTOKOSTEN

3,1 Betriebskosten*

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



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahr- zeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persön- lichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1159 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,9 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.

3,7 Wertstabilität*

Beim prozentualen Wertverlust hinterlässt der Kombi 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 200 auch als T-Modell stark an Wert.

4,6 Kosten für Anschaffung*

⊖ Der Grundpreis für die getestete Variante liegt bei 49.874 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).

1,6 Fixkosten*

⊕ Die Fixkosten fallen insgesamt günstig aus. Die jährliche KFZ-Steuer liegt bei überschaubaren 128 Euro. Auch die Haftpflichtversicherung fällt günstig aus. Die Kaskoklassen liegen im Mittelfeld. (KH: 14/VK: 22/TK: 23)

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. Daran können auch die günstigen Fixkosten nichts ändern. Bei einer vierjährigen Haltedauer und jährlich 15.000 km Fahrleistung muss man mit 1.159 Euro pro Monat an absoluten Kosten kalkulieren.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	200	250 7G-TRONIC PLUS	300 7G-TRONIC PLUS	350 7G-TRONIC PLUS	200 CDI	220 CDI	250 CDI	300 BlueTEC 7G-TRONIC PLUS
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
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]	8,5	7,8	7,5	6,7	10,9	8,8	7,8	7,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	226	233	250	250	205	220	232	240
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,4 S	6,1 S	7,1 S	7,1 S	5,2 D	5,0 D	5,1 D	5,7 D
CO2 [g/km]	149	141	165	165	135	132	134	152
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/22/23	14/22/23	19/26/24	19/26/24	18/25/24	18/24/28	18/24/28	18/26/28
Steuer pro Jahr [Euro]	148	132	210	210	289	283	287	399
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1063	1138	1300	1337	1022	1017	1060	1194
Preis [Euro]	45.369	50.426	54.681	57.447	43.881	46.737	49.772	55.424

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
E = Strom

© ADAC e.V.

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1991 ccm
Leistung	135 kW (184 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	300 Nm
bei	1200 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/45R17
Reifengröße (Testwagen)	**245/45R17Y**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	**11,35/11,45 m**
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	**5,1 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**35,1 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	**7,3 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**8,4/6,3/8,8 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	139 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	**204 g/km**
Innengeräusch 130km/h	**65,5 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	4905/1854/1474 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**2080 mm**
Leergewicht/Zuladung	**1820 kg/510 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**515 l/930 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2100 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	59 l
Reichweite	**805 km**
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch (Fahrerassistenz-Pak.)	2678 Euro°
Automatikgetriebe (7-Stufen)	2.559 Euro°
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (adaptiv)	119 Euro°
Kurvenlicht (Intelligent Light)	1.726 Euro°
LED-Abblendlicht (Voll-LED Aufpreis)	Serie
Luftfederung	1.345 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)	655 Euro°
Keyless Entry	ab 940
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Nachtsicht-Assistent	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1.059°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie

AUSSEN

Lackierung Metallic	1.035 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.339 Euro

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**147 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**92 Euro**
Monatliche Fixkosten	**108 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**812 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**1.159 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/22/23
Grundpreis	49.874 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

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] 1,9

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**1,9**
Verarbeitung	1,6
Alltagstauglichkeit	2,2
Sicht	2,1
Ein-/Ausstieg	2,6
Kofferraum-Volumen*	1,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,6
Kofferraum-Variabilität	2,0
Innenraum	**1,8**
Bedienung	1,7
Raumangebot vorne*	1,7
Raumangebot hinten*	1,6
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	**1,7**
Federung	1,6
Sitze	1,6
Innengeräusch	1,3
Klimatisierung	2,0
Motor/Antrieb	**2,0**
Fahrleistungen*	2,0
Laufkultur	2,3
Schaltung	2,1
Getriebeabstufung	1,5

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**1,9**
Fahrstabilität	2,0
Lenkung*	2,1
Bremse	1,7
Sicherheit	**1,5**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Kindersicherheit	1,9
Fußgängerschutz	2,7
Umwelt/EcoTest	**2,3**
Verbrauch/CO2*	3,1
Schadstoffe	1,4

AUTOKOSTEN 3,7

Betriebskosten*	3,1
Werkstatt- / Reifenkosten*	3,9
Wertstabilität*	3,7
Kosten für Anschaffung*	4,6
Fixkosten*	1,6
Monatliche Gesamtkosten*	4,0

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V.