



Mercedes E 200 Natural Gas Drive Avantgarde 7G-TRONIC PLUS

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (115 kW / 156 PS)

Als erster Hersteller bietet Mercedes einen Erdgasantrieb in der oberen Mittelklasse an. Der ausschließlich mit Stufenheck erhältliche E 200 Natural Gas Drive besitzt einen 20-kg-Erdgastank, der im Kofferraum untergebracht ist. Damit lassen sich zwar nur Reichweiten von ca. 425 km realisieren, es steht aber im Notfall ein vollwertiger Benzintank zur Verfügung, um bei leerem Gastank nicht eingeschränkt zu sein. Aufgrund des noch nicht perfekt ausgebauten Erdgas-Tankstellennetzes kann es durchaus vorkommen, dass man auf den Benzintank zurückgreifen muss. Angetrieben wird die Limousine von einem 156 PS starken Vierzylinder-Turbo-Motor, der für gute Fahrleistungen sorgt. Glänzen kann die Erdgas-Variante im ADAC EcoTest: Mit sehr sauberen Abgasen und einem Testverbrauch von nur 4,7 kg/100 km erreicht die E-Klasse mit 101 Punkten klar fünf Sterne. Damit gehört der E 200 Natural Gas Drive zu den besten je getesteten Fahrzeugen im EcoTest. Nachteile muss man vor allem beim Laderaum hinnehmen - der Kofferraum wird durch die Gastanks deutlich eingeschränkt und kann auch nicht erweitert werden. Zudem sind einige Komfortextras wie das schlüssellose Zugangssystem nicht verfügbar. In der Summe überzeugt der E 200 Natural Gas Drive vor allem durch das tadellose Umweltverhalten und die geringen Betriebskosten. Der Anschaffungspreis fällt dagegen mit 50.331 Euro (als Avantgarde) hoch aus. **Karosserievarianten:** mit Erdgas keine. **Konkurrenten:** mit Erdgas keine.

+ hervorragendes EcoTest-Ergebnis, sehr sparsam und sauber, niedrige Betriebs- und Fixkosten, innovative Assistenzsysteme, sehr gutes LED-Lichtsystem, guter Fahrkomfort

- stark eingeschränkter Kofferraum, recht geringe Reichweite mit Erdgas, mäßige Rundumsicht, teuer in der Anschaffung, einige Komfortextras für Erdgas-Variante nicht erhältlich



ADAC-URTEIL

1,8 AUTOTEST

3,3 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,7 Familie

3,3 Stadtverkehr

2,9 Senioren

2,0 Langstrecke

3,6 Transport

2,8 Fahrspaß

2,5 Preis/Leistung

- +** An der Verarbeitung der Mercedes E-Klasse gibt es kaum etwas auszusetzen. Im Innenraum dominieren hochwertige Materialien, sauber eingepasste Anbauteile sowie die Chrom- und Klavierlackelemente (Aufpreis) lassen die E-Klasse edel wirken. In der getesteten Designlinie "Avantgarde" wird der Front mit Zentralstern und Zwei-Lamellen-Kühlergrill ein eigenständiges und sportliches Design verliehen. 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. Der Einfüllstutzen für den Benzintank besitzt eine Schutzklappe - eine Fehlbetankung mit Diesel anstatt Benzin ist dadurch nicht möglich. 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.

Die E-Klasse bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Fondmittelsitz, der sich eher für Kurzstrecken eignet. Die Alltagstauglichkeit der Erdgas-Variante ist zufriedenstellend. Um die E-Klasse mit ihrem Primärkraftstoff (Erdgas) aufzutanken, muss man etwas mehr Zeit einplanen. Der Tankvorgang dauert zwar nur geringfügig länger, als man es vom Tanken mit konventionellem Kraftstoff her kennt. Weitaus zeitintensiver kann sich aber die Suche nach einer Erdgas-Tankstelle gestalten, vor allem in Regionen, in denen man sich nicht so gut auskennt. Einen kleinen Umweg muss man dann auch mal in Kauf nehmen, da das Tankstellennetz noch nicht so gut ausgebaut ist. Zudem muss man aufgrund des recht kleinen Tanks (20,0 kg) öfters eine Tankstelle aufsuchen. Die zulässige Zuladung liegt bei zufriedenstellenden 455 kg.

+ Neben den Erdgastank findet man auch einen vollwertigen Benzintank mit 59 l Tankinhalt an Bord. Ist keine Erdgas-Tankstelle greifbar, kann man so ohne Einschränkung das Fahrzeug im Benzinbetrieb weiterfahren. Ein größerer Kraftstofftank mit 80 l Tankinhalt ist für den Natural Gas Drive gegen Aufpreis erhältlich. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden - es gibt aber keine stabile Dachreling. Punkten kann der E 200 Natural Gas Drive mit seiner hohen Anhängelast. Gebremst dürfen mit der Motorvariante bis zu 1.900 kg (bei 12% Steigung) an den Haken genommen werden, ungebremst sind es immerhin 750 kg.

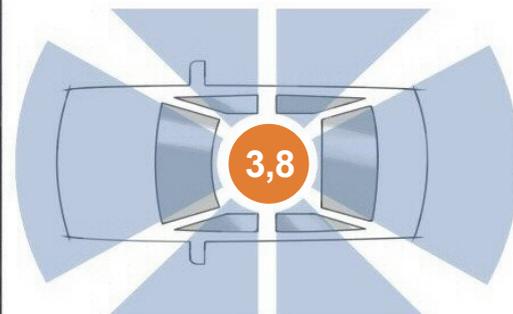
- Die Reichweite mit Erdgas liegt auf Basis des im EcoTest ermittelten Verbrauchs von 4,7 kg/100 km bei nur 425 km. Für ein Langstreckenfahrzeug ist das keine besonders gute Reichweite, da man entsprechend oft eine Tankstelle aufsuchen muss. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung. Optional kann man aber auch Reifen mit Notlaufeigenschaften ordern, welche die Fahrsicherheit im Falle eines Reifenschadens erhöhen, aber dafür höhere Kosten für den Reifenersatz nach sich ziehen. Für den Natural Gas Drive ist weder ein Notrad noch das platzsparende Faltrad erhältlich. Auch Bordwerkzeug und Wagenheber sucht man vergebens.

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

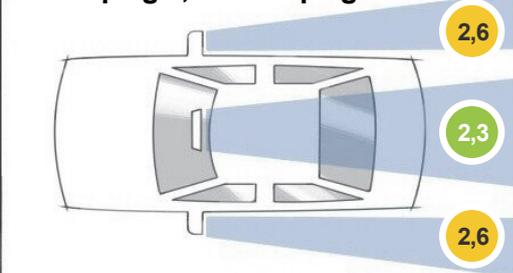
⊕ Die E-Klasse ist serienmäßig mit Teil-LED-Scheinwerfern ausgestattet. Abblendlicht, Tagfahrlicht sowie die Blinker sind dabei in LED-Technik ausgeführt. Die Fernlichtfunktion übernimmt dagegen eine normale H7-Glühlampe. Gegen Aufpreis findet man das LED-Intelligent Light System an Bord (im Testwagen verbaut). Damit ist die E-Klasse mit Voll-LED-Scheinwerfern ausgestattet, verfügt über eine variable Lichtverteilung für Landstraße und Autobahn, ein aktives Kurven- und Abbiegelichtfunktion sowie ein erweitertes Nebellicht. Die Fahrbahnausleuchtung ist damit exzellent und setzt vor allem in Verbindung mit dem adaptiven Fernlicht-Assistent Plus 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 Wirkbereich 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 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.

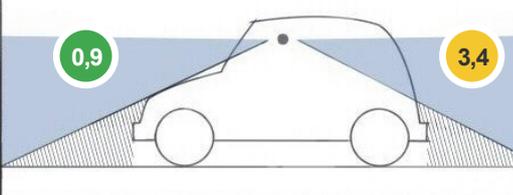
Rundumsicht



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

Ein-/Ausstieg

Mit der Funkfernbedienung können nicht nur die Türen geöffnet oder verriegelt werden, damit lassen sich auch offene Fenster schließen. 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. Das schlüssellose Zugangssystem KEYLESS-GO inklusive HANDS-FREE-ACCESS ist für die Erdgas-Variante nicht erhältlich.

Kofferraum-Volumen*

- Aufgrund des Gastanks im Kofferraum, ist der Kofferraum der E 200 Natural Gas Drive stark eingeschränkt. Es passen lediglich 350 l in den Kofferraum - zum Vergleich: Die normale E-Klasse Limousine bietet 455 l Stauraum. Man kann bis zu fünf handelsübliche Getränkeboxen im Kofferraum verstauen. Der Kofferraum lässt sich weder erweitern (keine klappbare Rücksitzlehne) noch kann das Fahrzeug aufgrund der Limousinenform bis zum Dach beladen werden.



Um über 100 l weniger Gepäck fasst der Kofferraum gegenüber der herkömmlichen E-Klasse.

Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Heckklappe schwingt nach dem Entriegeln von allein auf und lässt sich auch leicht schließen. Die äußere Ladekante liegt mit 66 Zentimetern in einer guten Höhe - zum Ausladen muss das Ladegut aber über eine 13 Zentimeter hohe Stufe angehoben werden. Die Ladeöffnung ist recht breit. Der Kofferraum wird über zwei Lampen hinten links und rechts ausgeleuchtet, allerdings ist der hintere Bereich trotzdem recht dunkel. An der Rückbank liegende Gegenstände sind aufgrund des nicht zu tiefen Kofferraums des Natural Gas Drive gut erreichbar.

- Die Ladeöffnung der Limousine fällt ebenso niedrig aus, wie der Kofferraum selbst. Sperrige Gegenstände können daher nicht transportiert werden. Die optionale Kofferraumdeckel-Komfortschließung, die eine elektrische Betätigung der Heckklappe beinhaltet, ist für die Erdgas-Variante nicht erhältlich.

4,8

Kofferraum-Variabilität

– Das sich der Erdgastank hinter der Rücksitzlehne im Kofferraum befinden, kann der Kofferraum nicht erweitert werden. Für kleine Gepäckstücke gibt es lediglich ein seitliches Netz sowie Zurrösen am Kofferraumboden. Die für die E-Klasse gegen Aufpreis erhältliche ausfahrbare Komfortbox ist für den Natural Gas Drive nicht erhältlich. Unter dem Kofferraumboden gibt es keine zusätzlichen Ablagemöglichkeiten.

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. 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.



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

+ 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 Automatikwählhebel ist ebenfalls gut erreichbar. Das unbeleuchtete Zündschloss findet man dank Ambientebeleuchtung auch im Dunkeln schnell. Der Lichtschalter sitzt günstig am Armaturenbrett links neben dem Lenkrad. Die eingestellte Funktion ist dabei nicht perfekt ablesbar, da die Symbole der verschiedenen Einstellungen keine Hintergrundbeleuchtung haben. Etwas Abhilfe bringt die beim Avantgarde 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. Dort werden auch die Restreichweiten mit dem Erdgas- und Benzintank angezeigt. Die Tankanzeige für Benzin findet man wie üblich im Kombiinstrument. Die Tankanzeige für Erdgas ist dagegen im Bordcomputer integriert. Für alle wichtigen Betriebszustände gibt es 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. 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.

ADAC

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 nicht im Kombiinstrument angezeigt - der Fahrer hat dadurch keine Übersicht ob auch alle Assistenten aktiviert sind (nur erkennbar durch separates Aufrufen im Menü). Das war vor dem Facelift zwar auch nicht optimal gelöst, da die Symbole für die einzelnen Assistenten verstreut im Kombidisplay angezeigt wurden, doch immerhin hatte man da noch einen groben Überblick. Vorne muss man sich zum Schließen ganz geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, um an die Griffe zu kommen. Zudem stört der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen beim Anschnallen. Die silberfarbene Knöpfe-Leiste zwischen Radio- und Klimabedienung sieht nett aus, man kann aber aufgrund des mangelhaften Kontrastes bei Tageslicht die Symbole kaum erkennen.

1,9 Raumangebot vorne*

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

2,6 Raumangebot hinten*

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



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

4,5 Innenraum-Variabilität

⊖ Die Innenraum-Variabilität des E 200 Natural Gas Drive ist schlecht. Es lassen sich zwar die Vordersitzlehnen in Liegeposition bringen. Die Fondlehnen können aber nicht umgeklappt werden.

1,9 KOMFORT

2,1 Federung

Die Ausstattungslinie Avantgarde beinhaltet serienmäßig das sportlich abgestimmte DIRECT CONTROL-Fahrwerk mit 15 mm Tieferlegung. Ohne Mehrpreis kann aber auch das im Testwagen verbaute Standard-Komfortfahrwerk geordert werden. Das für die E-Klasse optional erhältliche Luftfahrwerk AIRMATIC ist für den Natural Gas Drive nicht verfügbar.

⊕ Das Standard-Fahrwerk zeigt sich insgesamt komfortabel abgestimmt und sorgt im E 200 Natural Gas Drive für einen angenehmen Fahrkomfort. Bei langen Bodenwellen federt die Karosserie nur wenig ein und schwingt kaum nach. Auch voll beladen steht genügend Federweg zur Verfügung. Auf kurze Bodenwellen oder grobe Einzelhindernisse (z.B. Schlaglöcher) reagiert die E-Klasse gelassen und reicht die Stöße nicht zu stark zu den Insassen durch. Bei regelmäßigen feinen Anregungen ist kaum eine Stuckerneigung vorhanden. Querfugen werden hauptsächlich akustisch zu den Insassen durchgereicht, können aber ebenfalls gut abgedämpft werden. Der Langsamfahrkomfort in der Stadt ist gut. Sowohl die Seitenneigung als auch die Aufbaubewegungen fallen recht gering aus. Insgesamt ist das Standard-Fahrwerk gut gelungen und auf jeden Fall gegenüber dem im Avantgarde serienmäßig verbauten Sportfahrwerk die bessere Wahl.

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.

1,4 Innengeräusch

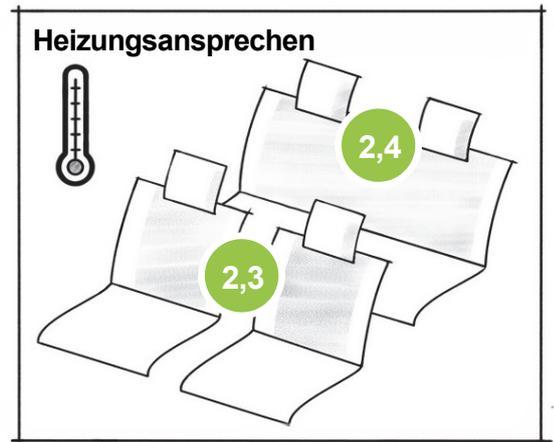
Der mit der optionalen Verbundsicherheitsverglasung (inklusive Akustikfolie) ausgestattete Testwagen kann mit einem äußerst niedrigen Geräuschniveau punkten.

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum liegt bei 130 km/h auf sehr niedrigem Niveau. Es wurde ein Pegel von 66,0 dB(A) ermittelt. Wind- und Fahrgeräusche hat Mercedes sehr gut gedämmt, diese fallen auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht unangenehm auf. Der Benzinmotor hält sich bei konstanter Geschwindigkeit angenehm zurück, ist aber unter Last und vor allem bei höheren Drehzahlen im Innenraum recht deutlich präsent.

2,2 Klimatisierung

⊕ 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. Beim ADAC Heizungstest kann der E 200 Natural Gas Drive ein gutes Ergebnis einfahren. Sowohl vorne als auch hinten wird der Innenraum recht schnell erwärmt. Dabei werden alle Bereiche gleichmäßig warm, was für ein angenehmes Behaglichkeitsempfinden sorgt.



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

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen*

⊕ Der Vierzylinder-Motor des E 200 Natural Gas Drive leistet maximal 156 PS. Aus zwei Liter Hubraum wird dank Turboaufladung ein maximales Drehmoment von 270 Nm erreicht, das bereits bei 1.250 1/min anliegt. In Verbindung mit dem serienmäßigen Automatikgetriebe lassen sich noch gute Fahrleistungen realisieren. Bei Kickdown wird der simulierte Überholvorgang von 60 auf 100 km/h in 6,4 s abgeschlossen. Auch auf der Autobahn ist die Motorleistung völlig ausreichend. Erst bei höheren Geschwindigkeiten lässt die Kraft spürbar nach.

2,3 Laufkultur

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

2,3 Schaltung

⊕ Das Siebengang-Automatikgetriebe 7G-TRONIC PLUS wechselt die Stufen recht zügig und weitgehend ruckfrei. Nicht perfekt arbeitet die Automatik aber bei plötzlichem Leistungsabruf. Betätigt man den Kickdown, dauert es erst, bis der richtige Gang gewählt ist. Oft ist man mit hohen Drehzahlen unterwegs und die Automatik schaltet nach Leistungsabforderung verzögert in eine höhere Fahrstufe. Insgesamt harmonisiert die Automatik mit dem schwachen Motor nicht perfekt. 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.

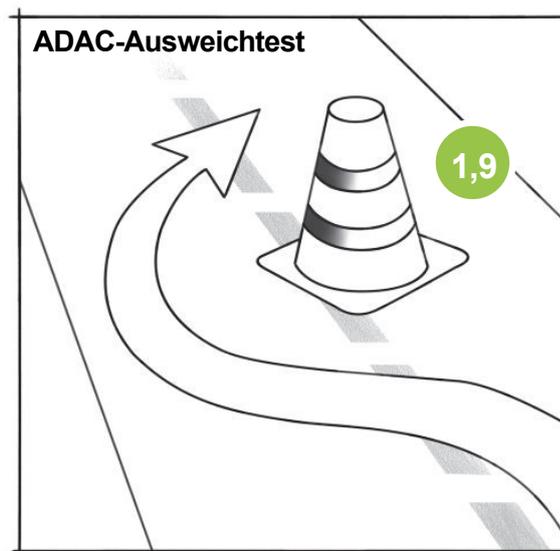
1,8 Getriebeabstufung

⊕ Die sieben Vorwärtsgänge sind gut abgestuft und passen insgesamt recht gut zum Motor. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 2.450 1/min. Für einen Benziner ist das ein angenehm niedriges Drehzahlniveau.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des E 200 Natural Gas Drive ist tadellos. Das Fahrwerk ist sicher abgestimmt und das elektronische Stabilitätsprogramm unterstützt effektiv. 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*

Seit dem Facelift sind 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

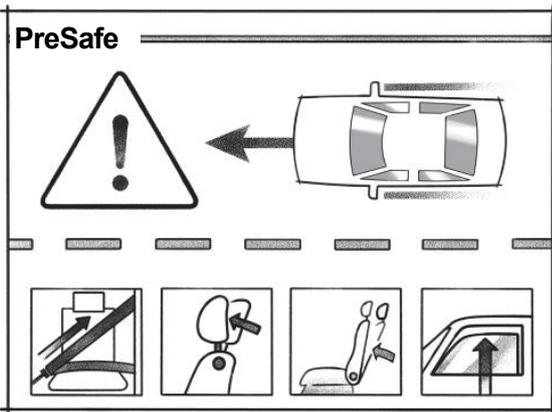
⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt die E-Klasse bis zum Stand nur 34,6 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Conti Sport Contact 5 99Y der Größe 245/45 R17). Dabei zeigt sich die Bremsanlage standfest und lässt auch bei hoher Beanspruchung nicht nach. Die Dosierbarkeit der Bremse geht in Ordnung. Die Spurtreue in Kurven ist gut.

1,5 SICHERHEIT

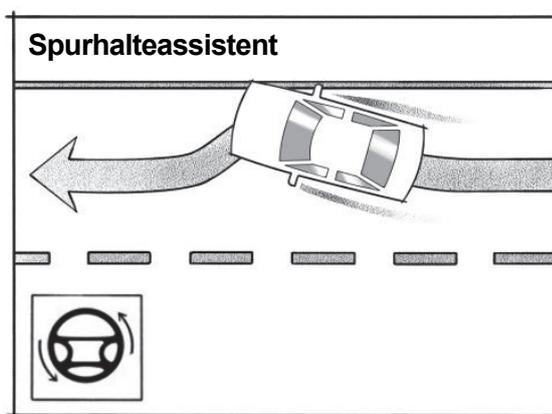
0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Auch für die Erdgas-Variante ist das komplette Angebot an aktiven Sicherheitssystemen erhältlich.

⊕ Neben dem serienmäßigen elektronischen Stabilitätsprogramm gibt es in der E-Klasse eine Reihe an weiterer aktiver Sicherheitssysteme. Optional findet man einen erweiterten Notbremsassistenten mit einer Querverkehr-Erkennung (Kreuzungsassistent) an Bord. Möglich macht das eine 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 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.



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

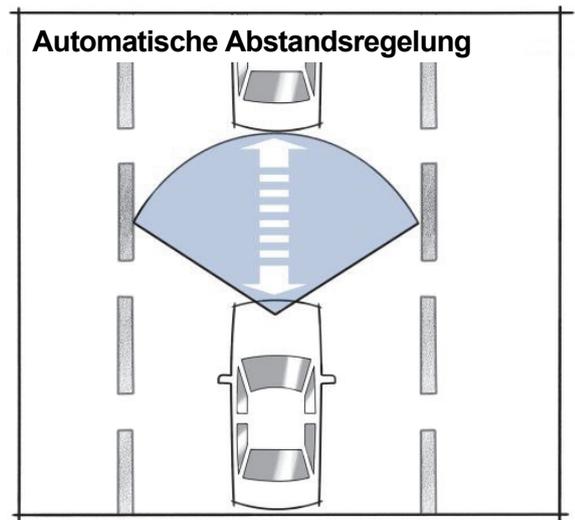


Spurhalteassistent
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.



Verkehrszeichenerkennung
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.

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 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.



Automatische Abstandsregelung

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

– Die Fußfeststellbremse ist links vom Lenkrad im Fußraum des Fahrers platziert und für den Beifahrer im Notfall nicht zu erreichen. Aus der Aufpreisliste gestrichen wurde dagegen der Nachtsichtassistent. Vor dem Facelift war das System in der E-Klasse noch erhältlich.

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.

1,8

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 Ansurten. 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.

1,0

UMWELT/ECOTEST

0,9

Verbrauch/CO₂*

+ Im CO₂-Kapitel des ADAC EcoTest kann der E 200 Natural Gas Drive ein beeindruckendes Ergebnis einfahren. Mit einer ermittelten CO₂-Bilanz von 128 g/km erhält die Erdgas-Variante der E-Klasse sehr gute 51 Punkte. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 4,7 kg Erdgas pro 100 km. In der Stadt liegt der Verbrauch bei 6,0 kg/100 km, außerorts sind es 4,0 kg/100 km und auf der Autobahn 5,3 kg/100 km.

1,0

Schadstoffe

+ Bei den Schadstoffen kann der E 200 Natural Gas Drive ebenfalls durchgehend überzeugen. Selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus fällt keine der Schadstoffgruppen negativ auf. Der Lohn sind die vollen 50 Punkte im Schadstoffkapitel. In der Summe kann die Erdgas E-Klasse mit 101 Punkten und fünf Sternen eines der bisher besten Ergebnisse im ADAC EcoTest einfahren.

3,3 AUTOKOSTEN

0,6 Betriebskosten*

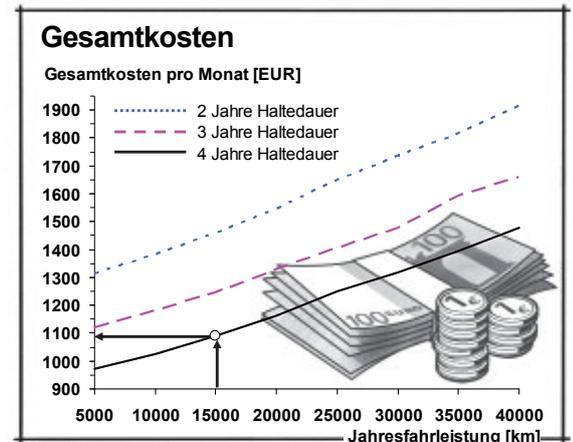
⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der niedrige Kraftstoffverbrauch sorgt in Verbindung mit dem günstigen Erdgas für sehr geringe Betriebskosten.

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.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1090 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,5 Wertstabilität*

Der prozentuale Wertverlust der E-Klasse Limousine fällt nicht besonders gering aus. Da ändert auch der sparsame Erdgas-Antrieb kaum etwas daran.

4,7 Kosten für Anschaffung*

⊖ Der Grundpreis des E 200 Natural Gas Drive liegt inklusive der Designlinie Avantgarde bei stolzen 50.331 Euro. Die vergleichbaren Benzin- und Dieselmotoren kosten inklusive Automatikgetriebe rund 3.500 Euro (E 200) bzw. 4.900 Euro (E 200 CDI) weniger. Da muss man schon scharf kalkulieren, um mit der Erdgas-Variante günstiger zu fahren. Die Serienausstattung fällt bei der E-Klasse 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.

1,8 Fixkosten*

⊕ Die Fixkosten fallen beim Natural Gas Drive niedrig aus. Jährlich werden nur 82 Euro an KFZ-Steuer fällig. Dazu gesellen sich noch akzeptable Versicherungsklassen-Einstufungen. Während die Haftpflicht (KH: 16) und die Teilkaskoversicherung (TK: 20) für diese Klasse günstig ausfallen, liegt nur die Vollkasko etwas ungünstiger (VK: 23).

Monatliche Gesamtkosten*

Bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten schneidet der E 200 Natural Gas Drive trotz des hohen Anschaffungspreises und der nur mäßigen Wertstabilität noch einigermaßen akzeptabel ab. Daran Anteil haben vor allem die günstigen Betriebs- und Fixkosten.

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	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	16/23/20	16/23/20	19/26/22	19/26/22	19/25/24	19/25/27	19/26/28	19/26/28
Steuer pro Jahr [Euro]	134	120	198	198	269	265	271	383
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1045	1124	1279	1317	998	1009	1062	1183
Preis [Euro]	42.156	47.213	51.468	54.234	40.668	43.524	46.559	52.211

Aufbau

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

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1991 ccm
Leistung	115 kW (156 PS)
bei	n.b. U/min
Maximales Drehmoment	270 Nm
bei	1250 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/45R17
Reifengröße (Testwagen)	245/45R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,3 kg
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Erdgas)	4,7 kg
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,0/4,0/5,3 kg
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	116 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	128 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,0 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4879/1854/1474 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2080 mm
Leergewicht/Zuladung	1825 kg/455 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	350 l/350 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1900 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	20kg
Reichweite	425 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	80 Euro
Monatliche Werkstattkosten	92 Euro
Monatliche Fixkosten	112 Euro
Monatlicher Wertverlust	806 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.090 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/23/20
Grundpreis	50.331 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

ADAC

Autotest | Mercedes E 200 Natural Gas Drive Avantgarde

7G-TRONIC PLUS

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch (Fahrerassistenz-Pake)	2678 Euro ^o
Automatikgetriebe (7-Stufen)	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (+ Intelligent Light)	119 Euro ^o
Kurvenlicht (Intelligent Light)	1.726 Euro ^o
LED-Abblendlicht (Voll-LED Aufpreis)	Serie
Luftfederung	2.023 Euro
Parkhilfe, elektronisch (inkl. Park-Assistent)	869 Euro ^o
PRE-SAFE	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	476 Euro ^o
Runflat-Reifen	333 Euro
Spurassistent	536 Euro ^o
Totwinkelassistent	536 Euro ^o
Verkehrsschilderkennung	351 Euro ^o

INNEN

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

AUSSEN

Lackierung Metallic	1.035 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	1.339 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,8

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen