



Mercedes E 220 d 9G-TRONIC

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (143 kW / 194 PS)

Mercedes steht schon immer für Fahrkomfort und Sicherheit. Auf beides wurde in der neuen Generation der E-Klasse besonderes Augenmerk gelegt. Eine Vielzahl an Assistenzsystemen erhöhen nicht nur das Sicherheitsniveau, sondern steigern auch den Komfort. Der erstmals erhältliche Drive Pilot entlastet den Fahrer vor allem bei langen Autobahnetappen und im Stau durch teilautonome Fahrerunterstützung. Im Bereich der passiven Sicherheit hat Mercedes ebenfalls angesetzt. Neue Pre-Safe-Systeme und Gurtairbags im Fond erhöhen den Schutz im Falle eines Unfalls. Erstmals kommt im E 220d die ganz neue Dieselmotor-Generation zum Einsatz. Der 194 PS leistende Vierzylinder sorgt stets für ausreichende Fahrleistungen und harmoniert perfekt mit der serienmäßigen Neungang-Automatik. Heraus kommt ein für diese Fahrzeugklasse angenehmer Verbrauch von nur 5,0 l/100 km. Herausragend gut funktioniert die Abgasreinigung. Der E 220 zeigt sich äußerst sauber, egal ob man auf dem Prüfstand oder im realen Verkehr fährt. Der Lohn sind die vollen 50 Punkte im Schadstoffkapitel. In der Summe hat Mercedes mit dem E 220d ein beeindruckendes Auto entwickelt, das in vielen Bereichen Maßstäbe setzt. Das lassen sich die Stuttgarter aber auch teuer bezahlen: Schon der Grundpreis liegt bei happigen 47.124 Euro. Dazu gesellt sich eine ellenlange Aufpreisliste, die zwar allerlei Annehmlichkeiten aber auch oft Banalitäten beinhaltet, die selbst bei einem Kleinwagen serienmäßig verbaut sind.

Konkurrenten: Audi A6, BMW 5er, Jaguar XF.

- +** beispielhaft saubere Abgase, sehr hohes Sicherheitsniveau, sehr kurzer Bremsweg, tadellose Verarbeitung, hoher Fahrkomfort
- mäßige Rundumsicht, Bedienung erfordert deutliche Eingewöhnung, dreiste Aufpreispolitik, hoher Anschaffungspreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST **1,9**

AUTOKOSTEN **3,4**

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	4,0
	Senioren	3,2
	Langstrecke	2,0
	Transport	3,4
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,7

EcoTest **★★★★☆**

Der Film zum Test auf youtube
www.bitly.com/mercedes-e220d-video

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,5 Verarbeitung

Bei der Verarbeitung kommt die neue E-Klasse dem Mercedes Slogan "Das Beste oder nichts" schon sehr nahe. Sowohl die Karosserie als auch der Innenraum sind tadellos verarbeitet. Die Materialien im elegant gestalteten Innenraum wirken durchweg hochwertig und die Verarbeitung liegt insgesamt auf sehr hohem Niveau. Durch das im Testwagen verbaute AMG Design Paket mit angepassten Stoßfängern und doppeltflutigen Auspuff-

Blenden wirkt die Limousine ein Stück sportlicher, ohne an Eleganz zu verlieren.

⊖ Genau überlegen sollte man sich, ob man in den teuren Mattlack des Testwagens investieren möchte, da sich Pflege und Reparatur dieser Lacke deutlich aufwendiger gestalten (siehe www.adac.de/mattlack).

3,0 Alltagstauglichkeit

Zu den Stärken der E 220d Limousine gehört klar die Langstreckentauglichkeit. Schon der 50 l Tank ermöglicht eine Reichweite von 1.000 km - ein 66 l ist optional erhältlich und erhöht die Reichweite auf bis zu 1.320 km. Auch der verbaute AdBlue-Tank zur Abgasnachbehandlung ist mit 25,0 l ausreichend groß dimensioniert und fordert selten ungeplante Tankstellenaufenthalte. Im Bedarfsfall lässt sich das AdBlue dank gut erreichbaren Stutzen hinter der Tankklappe problemlos auffüllen. Gut sind die Transporteigenschaften der Limousine. Die erlaubte Dachlast fällt hoch aus (100 kg) und auch die

zulässige Anhängelast von bis zu 2.100 kg kann sich sehen lassen.

⊖ Durch die Fahrzeuglänge von fast fünf Metern und die breite Karosserie (2,07 m inkl. Außenspiegel) zeigt sich die E-Klasse für den Stadtverkehr eher ungeeignet. Hier stört auch der große Wendekreis von 11,7 m.

Wagenheber oder Bordwerkzeug bekommt man von Mercedes genauso wenig wie ein Not- oder Ersatzrad. Dass aber sogar ein Tirefit-System Aufpreis kostet, kann getrost als frech bezeichnet werden. Alternativ und für höheren Aufpreis gibt es Reifen mit Notlaufeigenschaften.

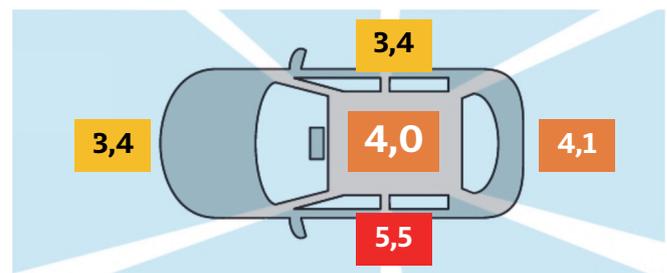
2,9 Licht und Sicht

Limousinen bieten bauartbedingt meist eine schlechtere Sicht, als z.B. die Kombimodelle. Das ist auch bei der E-Klasse nicht anders. Die Karosserieabmessungen lassen sich allenfalls erahnen und die Rundumsicht ist vor allem nach hinten schlecht.

Mercedes bietet zwar ein ganzes Arsenal an Einparkhilfen an, doch kosten allesamt Aufpreis. Selbst einfache Parkpiepser müssen extra bezahlt werden. Die Parksensoren sind zusammen mit einem Einparkassistenten im Park-Paket erhältlich. Neben einer Rückfahrkamera gibt es auch eine 360°-Kamera, die ein Bild aus der Vogelperspektive auf den Bildschirm projiziert. Als Neuheit gibt es eine ferngesteuerte Parkfunktion mittels Smartphone. Der Remote Park-Pilot parkt dabei autonom in eine Parklücke oder Garage, nachdem der Fahrer das Fahrzeug verlassen hat. Der Fahrer steht dabei neben dem Fahrzeug und überwacht den Parkvorgang. Um die Limousine auszuparken, muss der Fahrer lediglich über das Smartphone die Ausparkfunktionen aktivieren und das Fahrzeug fährt wieder heraus. Das System verspricht vor allem beim Parken in engen Garagen Vorteile, da sonst oftmals kein komfortabler Ausstieg mehr möglich wäre.

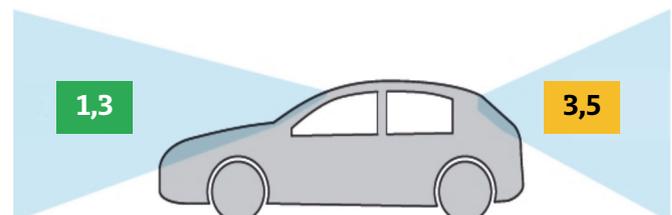
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen.



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Insgesamt dauert ein Parkvorgang damit aber sehr lange, weshalb das System im öffentlichen Verkehr wohl kaum eingesetzt werden kann.

⊕ Gegen Aufpreis sind für das Fahrzeug entweder einfache LED-Scheinwerfer oder Multibeam-LED-Scheinwerfer erhältlich. Schon die normalen LED-Scheinwerfer sorgen für eine gute Fahrbahnausleuchtung, nochmals deutlich empfehlenswerter sind aber die Multibeam-Scheinwerfer. 84 einzeln ansteuerbare LEDs sorgen stets für eine hervorragende Fahrbahnausleuchtung. Der adaptive Fernlichtassistent regelt permanent das Licht, sodass stets eine optimale Fahrbahnausleuchtung gewährleistet ist. Die Multibeam-Scheinwerfer sind zwar sehr teuer aber besonders für Vielfahrer eine echte Kaufempfehlung.

⊖ Wenig überzeugend ist die Serienausstattung im Licht- und Sicht-Bereich. Die E-Klasse hat so gut wie keine verbessernden Systeme serienmäßig verbaut. Seien es



Die nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

Einparkhilfen, oder auch banale Dinge wie ein automatisch abblendender Innenspiegel. Selbst bei den Scheinwerfern spart Mercedes und liefert die E-Klasse serienmäßig nur mit einfachen Halogenscheinwerfern aus - in dieser Preisklasse ist das fast schon unverschämt.

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Während man zum Ein- und Aussteigen dank des niedrigen Schwellers die Füße kaum anheben muss und auch die Türausschnitte großzügig dimensioniert sind, ist die niedrige Sitzanordnung sowohl vorn als auch im Fond nicht ideal. Insgesamt fällt das Ein- und Aussteigen aber dennoch nicht schwer. Für die Türen gibt es optional eine Softclose-Funktion. Somit müssen diese beim Schließen nur noch angelegt werden und werden dann fast geräuschlos zugezogen.

⊖ Optional ist das schlüssellose Zugangssystem Keyless-Go erhältlich. Das System funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Immerhin lässt sich das System über doppelten Tastendruck auf der Fernbedienung vorübergehend deaktivieren.

2,6 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum der Limousine geht in Ordnung: 425 l oder bis zu sieben Standard-Getränkboxen haben Platz. Unter dem Kofferraumboden findet man zudem ein großes Fach mit 55 l Volumen. Wählt man die optionale klappbare Rückbank, stehen immerhin 760 l zur Verfügung. Auch wenn das für die meisten Transporte ausreichend sein sollte, ist man mit einem Kombi deutlich besser bedient.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraum-Ladekante liegt zwar nicht besonders hoch (67 cm über der Fahrbahn) und auch der Ladeboden ist im Vergleich zur Ladekante nicht zu tief angeordnet (13 cm), insgesamt ist das Format aber eher unpraktisch. Vor allem die Kofferraumhöhe ist bei der Limousine stark limitiert. Die maximale Ladehöhe darf allenfalls 45 cm betragen. Bei umgeklappter Rücksitzlehne steigt der Ladeboden leicht



Mit 425 l Volumen ist der Kofferraum von klassenüblicher Größe.

an, das reduziert die Nutzbarkeit weiter. Nichts zu mäkeln gibt es dagegen an der Grundfläche des Kofferraums.

⊕ Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und schließen, auf Wunsch auch mittels elektrischer Betätigung. Wählt man das Keyless-Go-Paket lässt sich der

Kofferraum berührungslos mittels Fußkick öffnen und schließen, der Schlüssel muss nur noch bei sich geführt werden.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Sitzlehne der Rücksitze lässt sich dreigeteilt klappen - aber wie soll es auch anders sein, auch hierfür verlangt Mercedes Aufpreis. Die Lehne lässt sich einfach vom Kofferraum aus entriegelt. Ablagen gibt es genügend.

Gegen Aufpreis kann eine Ski- und Snowboardtasche geordert werden. Auch eine variable Kofferraumbox ist erhältlich, die gut zum Verstauen von kleinem Einkaufsgepäck verwendet werden kann.

2,2 INNENRAUM

2,2 Bedienung

Das Cockpit der neuen E-Klasse wird durch das mittig platzierte Media-Display dominiert, das bereits serienmäßig eine Diagonale von 21,3 cm besitzt. Wählt man das im Testwagen verbaute Command Online Navigationssystem, ist ein riesiges 31,2 cm Display verbaut. Ein zweites Display gleicher Größe findet man bei Wahl des Widescreen Cockpits an Bord, das dann anstelle des serienmäßigen analogen Tachoinstruments Einzug erhält. Die beiden direkt nebeneinander liegenden Displays haben somit eine Gesamtbreite von über 60 cm, was äußerst beeindruckend wirkt. Das digitale Kombiinstrument sieht beeindruckend aus, bietet im Alltag aber kaum Vorteile.

Das Cockpit sieht auf den ersten Blick dank der reduzierten Anzahl an Tasten übersichtlich aus, offenbart bei genauerer Betrachtung aber doch einige Schwächen. Sowohl der Dreh-Drück-Regler samt Touchpad als auch einige wichtige Funktionstasten (z. B. Lautstärkeregler) sind nicht ideal in der Mittelkonsole angeordnet und erfordern vor allem anfangs häufige Blickabwendungen von der Fahrbahn. Auch die Funktionsweise des Dreh-Drück-Reglers sowie des Touchpads an sich ist teilweise unlogisch und erfordert eine deutliche Eingewöhnung. Zudem sind die Funktionstasten (z. B. Radio, Navigation, Telefon) weit weg vom Drehregler angeordnet. Radiosender können nur über den Drehregler eingestellt werden, es sind keine zusätzlichen Stationstasten vorhanden. Auch praktische und häufig gebrauchte Tasten zum Weiterschalten von Radiosendern oder Liedern sucht man vergebens. Neu sind die zusätzlichen berührungsempfindlichen Touch-Flächen im Lenkrad, mit denen durch vertikales und horizontales Wischen die Funktionen im Kombi- und Multimediabildschirm bedient werden. Vorteile gegenüber normalen Lenkradtasten konnten nicht festgestellt werden - im Gegenteil durch die fehlende haptische Rückmeldung der Touch-Flächen



Die hervorragende Verarbeitungsqualität im Innenraum und die hochwertige Materialauswahl sorgen für eine angenehme Atmosphäre. Das Bediensystem per Dreh-Drück-Regler kombiniert mit einem Touchpad kann dagegen nicht vollends überzeugen.

muss man immer kurz schauen, ob der Wischbefehl auch ausgeführt wurde.

⊕ Die E-Klasse bietet eine ganze Reihe an Systemen, die den Bedienkomfort des Fahrzeugs im täglichen Betrieb erleichtern (z.B. elektrische Sitzeinstellung, Regensensor, Die Bedienstruktur der neuen Command-Generation ist deutlich logischer aufgebaut. Endlich sind alle Einstellungen in einem Menü gebündelt und nicht mehr aufs Kombiinstrument und das Media-Display verteilt.

⊖ Lediglich der Spurhalte- und der Lenkassistent lassen sich über Tasten links vom Lenkrad bedienen, der Status der restlichen Assistenzsysteme ist nicht ersichtlich. Dadurch kann der Fahrer nicht auf einen Blick sehen, ob auch alle Assistenten aktiviert sind. Die Taste für die elektrische Handbremse ist sehr schlecht erreichbar links unter dem Lenkrad verbaut.

2,2 Multimedia/Konnektivität

Das Multimedia-Angebot der E-Klasse fällt äußerst umfangreich aus. Man erhält so gut wie alle aktuellen Funktionen und Systeme, dafür langt Mercedes aber kräftig zu. Bis aufs Radio und eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung kostet so gut wie alles Aufpreis.

⊕ Serienmäßig ist das Multimediastudio Audio 20 USB verbaut, das die wichtigsten Funktionen bereits beinhaltet. Aufgerüstet werden kann dieses durch das Media Interface Kit, das verschiedene Anbindungen zum Abspielen von Multimediadateien externer Geräte erlaubt. Neben einem einfachen SD-Karten Navigationssystem kann auch die Command Online Festplattenavigation geordert werden. Das onlinefähige System ist zwar sehr teuer, bieten aber einen enormen Funktionsumfang. Nicht nur Echtzeit-Verkehrs-informationen können abgerufen werden (sehr empfehlenswert für Vielfahrer), das System ermöglicht auch die Smart-phone-Anbindung mittels Apple CarPlay und Android Auto. Zudem ermöglicht Mercedes damit erstmals den Einstieg in die künftige Car-

to-Car-Kommunikation, auch wenn der aktuelle Mehrwert sich aktuell noch in Grenzen hält. Optional sind viele weitere Multimedia-komponenten erhältlich: DAB, TV-Tuner, kabelloses Smartphone-Ladestation samt NFC und vieles mehr hat Mercedes im Angebot. Mittels Kommunikationsdienst Mercedes-me lassen sich verschiedene Dienste für das Smartphone buchen, die eine Verbindung/Steuerung des Fahrzeugs ermöglicht. Lautsprechersysteme sind in unterschiedlichen Varianten lieferbar: Serienmäßig findet man sieben Lautsprecher an Bord - für den normalen Gebrauch völlig ausreichend. Wer es auch mal lauter mag, kann sich das Burmester-Surround-Soundsystem mit 14 Lautsprecher ordern. Für den Highend-Genuss und knapp 6.000 Euro Aufpreis gibt es dann noch die Variante der Burmester-High-End-Soundanlage. Dann sind sagenhafte 23 Lautsprecher im Innenraum verteilt.

⊖ Ein CD/DVD-Laufwerk ist für die E-Klasse auch nicht mehr gegen Aufpreis erhältlich.

2,0 Raumangebot vorn

Das Raumangebot ist insgesamt tadellos, auch wenn das hoch aufbauende Armaturenbrett und die wuchtige Mittelkonsole ein deutlich beengteres Raumgefühl aufkommen lässt, als noch beim Vorgänger.

⊕ Personen bis zwei Meter Körpergröße finden problemlos genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit reicht sogar für über 2,10 m große Fahrer.

2,4 Raumangebot hinten

⊕ Im Fond reicht die Kopffreiheit für rund 1,90 m große Insassen. Selbst wenn die Vordersitze weit zurückgeschoben sind ist die Beinfreiheit üppig. Zwei Personen finden bequem Platz, für drei Erwachsene wird es aber schon sehr eng.

2,1 Innenraum-Variabilität

Die allgemeine Variabilität des Innenraums ist Limousinen-typisch deutlich eingeschränkt. Selbst eine klappbare Rücksitzlehne kostet Aufpreis.

⊕ Ablagen gibt es mehr als genügend. Allerdings nur, wenn man das optionale Ablagen-Paket ordert. Dieses beinhaltet Becherhalter vorn, Lehnentaschen an der Rückseite der Vordersitze und ein Netz am Kofferraumboden.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

1,9 KOMFORT

2,1 Federung

Es sind mehrere unterschiedliche Fahrwerksoptionen erhältlich. Das Standard-Fahrwerk gibt es optional auch mit einer 15 mm Tieferlegung. Ebenfalls 15 mm tiefer ist das im Testwagen verbaute Dynamic Body Control. Hier lässt sich die Dämpfer-Charakteristik in drei Stufen einstellen. Als Top-Fahrwerk bietet Mercedes wie üblich ein Luftfahrwerk an. Das Air Body Control mit kontinuierlich verstellbarer Dämpfung sollte den Fahrkomfort nochmals deutlich erhöhen, ist mit über 2.000 Euro aber auch sehr teuer.

⊕ Das Dynamic Body Control-Fahrwerk bietet drei unterschiedliche Dämpfungs-Charakteristika. Neben dem Standard-Modus lassen sich die Modi Sport und Sport+ anwählen. Dank der guten Spreizung der Kennlinien spürt

man einen deutlichen Unterschied im Ansprechverhalten. Bei sportlicher Fahrweise wirkt das Fahrzeug im Sport+ Modus merklich agiler. Im Standard-Modus bietet das Fahrwerk einen guten Federungskomfort, die Aufbaubeschleunigungen bei schneller Fahrt sind gering und es ist kaum eine Stuckerneigung vorhanden - auch lange Autobahn-etappen lassen sich damit stressfrei bewältigen. Bei langsamerer Fahrt auf der Landstraße oder im Stadtverkehr merkt man die straffere Grundabstimmung deutlicher. Auch hier ist der Fahrkomfort gut, teils werden größere Unebenheiten aber hölzern an die Insassen weitergereicht. Hier könnte durch die Luftfederung sicher nochmals ein deutlicher Komfortgewinn erzielt werden.

2,1 Sitze

⊕ Die Standardsitze lassen sich elektrisch in der Höhe einstellen. Wählt man das optionale Sitzkomfort-Paket, findet man einen 4fach einstellbare Lordosenstütze, eine Sitzneigungseinstellung und eine ausziehbare Oberschenkelaufgabe an Bord. Auch horizontal einstellbare Kopfstützen sind dann verbaut. Das Sitzkomfort-Paket gibt es für unter 300 Euro - der Mehrpreis sollte unbedingt investiert werden. Gegen deutlich mehr Aufpreis gibt es das Aktiv-Multikontur-Sitzpaket. Hier sind dann vielfach

aufblasbare Sitzpolster eine Massagefunktion und spezielle Komfortkopfstützen verbaut, die auf langen Strecken nochmals deutlich den Sitzkomfort erhöhen. Für den normalen Einsatz bieten aber auch die Standardsitze genügend Komfort. Optional gibt es das Memory-Paket. Neben einer Memory-Funktion für beide Vordersitze ist darin auch eine erweiterte elektrische Sitzverstellung inklusive elektrisch einstellbarer Lenksäule enthalten.

1,9 Innengeräusch

⊕ Optional gibt es für die E-Klasse das Akustik-Komfort-Paket mit Akustikverglasung vorn und hinten. Mit der optionalen Verglasung fällt das Geräuschniveau im Innenraum niedrig aus. Weder Wind- noch sonstige Fahrgeräusche dringen sonderlich laut in den Innenraum

vor. Der Dieselmotor ist zwar gut vom Innenraum entkoppelt, vor allem direkt nach dem Kaltstart klingt der Vierzylinder aber rau. Bei der Geräuschklassifizierung schneidet der E 220d gut ab. Bei 130 km/h wurde ein Pegel von 65,0 dB(A) ermittelt.

1,5 Klimatisierung

Das Klimatisierungsangebot in der E-Klasse ist aller Ehren wert, auch wenn Mercedes - wie auch in fast allen anderen Bereichen - für viele Komponenten Extra verlangt.

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Aktivkohlefilter und Sonnenstand- und Beschlagsensor ist Serie. Erweitern lässt sich das System durch eine Dreizonen-Klimaautomatik. Dann können auch die hinten Sitzenden die Temperatur separat einstellen und im Fond gibt es zusätzliche Belüftungsdüsen. Zudem kann der Klimastil in drei Stufen eingestellt werden (Focus, Medium, Diffus). Darin enthalten sind auch ein Luftgütersensor mit

automatischer Umluftregelung. Das Air-Balance-Paket beinhaltet eine Beduftung und Ionisierung des Innenraums, was die Luftqualität verbessern soll. Auf Wunsch sorgt eine über das Smartphone steuerbare Standheizung im Winter für einen angenehm vorklimatisierten Innenraum. Sitzheizung gibt es optional für alle vier äußeren Sitzplätze, die vorderen Sitze lassen sich optional auch klimatisieren. Das Wärme-Komfort-Paket beinhaltet beheizbare Armauflagen. Rollos für die Heck- und Seitenscheiben verhindern direkte Sonneneinstrahlung im Fond (Aufpreis).

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Die Fahrleistungen des 194 PS starken Dieselmotors können sich sehen lassen. Der Motor schiebt die 1,8 t schwere E-Klasse erstaunlich flott an und sorgt stets für ausreichende Fahrleistungen. Betrachten man rein diese und lässt die Laufkultur außen vor, gibt es kaum noch

Kaufargumente für den großen Sechszylinder-Diesel. Überholvorgänge lassen sich mühelos erledigen (60 auf 100 km/h in 4,9 s) und auch bei höheren Geschwindigkeiten fühlt man sich nie untermotorisiert.

2,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Erstmals kommt in der E-Klasse die ganz neu entwickelte Vierzylinder-Diesel-Motorengeneration (OM 654) zum Einsatz. Der OM 654 wurde als erster Vierzylinder-Diesel in Vollaluminium-Bauweise konstruiert, was im Vergleich zum Vorgänger für ein um 17% verringertes Gewicht sorgt. Besonders innovativ ist die direkte Anordnung der Abgasreinigungssysteme in Motornähe, die speziell bei den Abgasen deutliche Vorteile

bewirkt. Der 2,0 l große Dieselmotor überzeugt mit angenehmen Manieren. Weder Vibrationen noch nerviges Dröhnen wird an die Insassen weitergereicht. Die Leistungsentfaltung des Motors ist sehr angenehm. Bereits bei niedrigen Drehzahlen schiebt das Fahrzeug gleichmäßig an, spricht zügig auf Gasbefehle an und wirkt auch bei höheren Drehzahlen nicht zugeschnürt.

1,3 Schaltung/Getriebe

⊕ Die serienmäßige Neungang-Wandlerautomatik überzeugt mit sanften Schaltvorgängen und passenden Schaltpunkten. Möchte man stärker beschleunigen, schaltet das Getriebe spontan auch mehrere Gänge zurück und sorgt damit für flottes Vorankommen. Das Anfahren erfolgt sehr komfortabel und dank der guten Kriechfunktion gelingt auch langsames Rangieren gut. Serienmäßige Schaltpaddel ermöglichen ein manuelles Schalten, wobei man bei neun Fahrstufen schnell die

Übersicht verlieren kann. Eine Berganfahrhilfe samt Hold-Funktion ist Serie. Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos.

Dank der neun Fahrstufen ist das Automatikgetriebe nicht nur sehr weit gespreizt, sondern auch eng gestuft und hat damit für jede Geschwindigkeit die passende Übersetzung parat. Die lange Gesamtübersetzung sorgt bei höheren Geschwindigkeiten für ein sehr niedriges Drehzahlniveau (1.550 1/min bei Tempo 130).

1,6 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität der großen Limousine ist überzeugend. Der Geradeauslauf ist sehr gut, die Stabilität bei einem plötzlichen Lenkimpuls einwandfrei und auch bei einem kritischen Fahrmanöver verhält sich das Fahrzeug untüchtig. Den ADAC Ausweichtest meistert die E-Klasse beinahe problemlos, auch wenn das behäbige Verhalten eher unsportlich wirkt. Trotz des verbauten Sportfahrwerk fühlt sich die E-Klasse immer schwerfällig

an und zeigt auf schlechten Landstraßen auch mal deutlichere Aufbaubewegungen. Es lassen sich dennoch hohe Kurvengeschwindigkeiten realisieren, im Grenzbereich verhält sich das Fahrzeug immer sicher und bleibt stets berechenbar. Bei hohen Geschwindigkeiten zeigt das Fahrzeug eine gute Richtungsstabilität und lässt sich stressfrei bewegen.

2,2 Lenkung

Die bei größeren Lenkwinkeln sehr direkt ausgelegte elektromechanische Lenkung liefert eine überzeugende Vorstellung ab. Das Lenkgefühl ist vor allem bei größeren Lenkwinkeln gut, der Fahrer erhält eine gute Rückmeldung. Auch die Zielgenauigkeit geht in Ordnung, auch

wenn bei Unebenheiten teils auf die Lenkung durchschlagen und somit Lenkkorrekturen erfordern. Die Mittenzentrierung ist gut, man würde sich aber um die Mittellage noch etwas mehr Rückmeldung wünschen.

1,2 Bremse

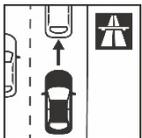
Bei Wahl des im Testwagen verbauten AMG Design Pakets sind vorn gelochte Bremscheiben verbaut.

⊕ Die Bremsanlage des E 220d liefert eine herausragende Vorstellung ab. In Kombination mit den verbauten 18 Zoll Dunlop SportMaxx Reifen steht die Limousine aus 100 km/h bereits nach 31,2 m - ein solch guter Wert war bisher allenfalls bei Supersportwagen denkbar. Die Anlage zeigt sich sehr standhaft und lässt auch bei starker Beanspruchung in ihrer Wirkung nicht nach.

1,4 SICHERHEIT

0,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist beispielhaft. Serienmäßig findet man einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet bereits ein Notbremssystem und erkennt sogar Fußgänger. Wählt man das Fahrerassistenz-Paket, wird das System um einen Kreuzungsassistenten erweitert. Dann findet man auch den neuen Drive Pilot an Bord. Dieser ermöglicht erstmals teilautonomes Fahren auf der Autobahn.



Autobahn-/Stauassistent

Erstmals gibt es einen Drive Pilot, der teilautonomes Fahren auf der Autobahn und im Stau ermöglicht. Trotz der Technik hat der Fahrer immer die Verantwortung und muss die Hände am Lenkrad behalten.

Der aktive Spurwechselassistenten führt selbsttätig einen Spurwechsel auf der Autobahn durch, wenn der Fahrer den Blinker betätigt und es die Verkehrssituation zulässt. Neu ist auch der Ausweichassistent, der in einer kritischen Situation den Fahrer bei einem Ausweichvorgang unterstützt.



Notfallassistent

Fährt man mit aktiviertem Drive Pilot und eine Fahrerreaktion bleibt aus (z.B. aufgrund eines medizinischen Notfalls), wird das Fahrzeug automatisch bis zum Stillstand abgebremst und der nachfolgende Verkehr gewarnt.

Das Fahrerassistenz-Paket ist eine sinnvolle Investition, um die Verkehrssicherheit nochmals deutlich zu erhöhen und sorgt zudem durch den Drive Pilot für noch entspannteres Fahren - als richtigen Autopilot darf man das System jedoch nicht sehen, der Fahrer muss stets die Hände am Lenkrad behalten und hat auch immer die Verantwortung für das Fahrzeug.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	Elektronisches Stabilitätsprogramm	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	vorausschauender Kreuzungsassistent	optional
	vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	optional
	Autobahn-/Stauassistent	optional
	Verkehrszeichenerkennung	optional
	Spurassistent	optional
	Totwinkelassistent	optional
	Spurwechselautomatik	optional
	Ausweichassistent	optional
	Notfallassistent	optional
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	optional
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/ Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

1,1 Passive Sicherheit - Insassen

Nicht nur die aktive Sicherheit wurde in der neuen E-Klasse aufgerüstet, auch in die Crashtestsicherheit wurde kräftig investiert. Der Lohn sind 95% der möglichen Punkte im ADAC Crashtest für die Insassensicherheit (Stand: 09/2016). Neben den üblichen Schutzmaßnahmen mit sechs Airbags sowie Gurtstraffer und -kraftbegrenzer auf allen äußeren Sitzplätzen sind gegen Aufpreis Seitenairbags hinten erhältlich. Wählt man das Fondensicherheitspaket, sind zudem Gurtairbags auf den äußeren Rücksitzen verbaut.

Eine gute Schutzwirkung haben die Kopfstützen. Sowohl vorn als auch hinten reichen sie in der Höhe auch für große Personen.

Neu sind einige PreSafe-Funktionen. Neben den von anderen Mercedes-Modellen bekannten Pre-Safe-Maßnahmen wie reversible Gurtstraffer und schließen der

Fenster vor einem Crash gibt es die Funktionen Pre-Safe Plus, Pre-Safe Impuls Seite und Pre-Safe Sound. Pre-Safe Sound gibt über die Soundanlage bei einem drohenden Aufprall ein kurzes Rauschsignal aus, um das Innenohr auf das Unfallgeräusch vorzubereiten und die Belastung zu reduzieren. Das Pre-Safe Plus und der Pre-Safe Impuls Seite ist im Fahrerassistenzpaket Plus enthalten. Ein zusätzlicher kleiner Airbag in der Seitenwange der Vordersitze wird bei einem Seitencrashes gezündet und drückt den Körper in Richtung Fahrzeugmitte. Somit wird der Abstand zur Tür vergrößert und das Verletzungsrisiko gesenkt. Pre-Safe Plus enthält eine Heckaufprallabschwächung. Der Nachfolgende Verkehr wird durch Blinkzeichen gewarnt und im Falle eines Heckaufpralls wird die Bremse aktiviert, was die Insassenbelastungen reduziert.

2,3 Kindersicherheit

Der Beifahrersitz und die äußeren Rücksitzen eignen sich zum Transport von Kindersitzen. Auf dem Beifahrersitz findet man eine Sitzerkennungsmatte, die für eine automatische Deaktivierung der Airbags beim Verbau von Kindersitzen sorgt. Mit dem Gurt lässt sich auf dem Beifahrersitz problemlos ein Kindersitz montieren, es fehlen aber Isofix- und Ankerhaken. Hohe Kindersitze sind nicht ideal zu befestigen, da sie an der nicht ausbaubaren Kopfstütze anstoßen.

⊕ Die äußeren Rücksitze sind gut für Kindersitze aller Art geeignet, da die Gurtgeometrie nicht ideal ist, ist zum Befestigen von Sitzen mit den normalen Gurten ein leicht erhöhter Kraftaufwand erforderlich, um die Gurte festzuziehen. Bei den ADAC Crashtests erhält die E-Klasse für die Kindersicherheit gute 90% der möglichen Punkte.

⊖ Beachten sollte man, dass die Verwendung von Kindersitzen auf den Rücksitzen stark eingeschränkt wird, wenn man die optionalen Gurtairbags verbaut hat

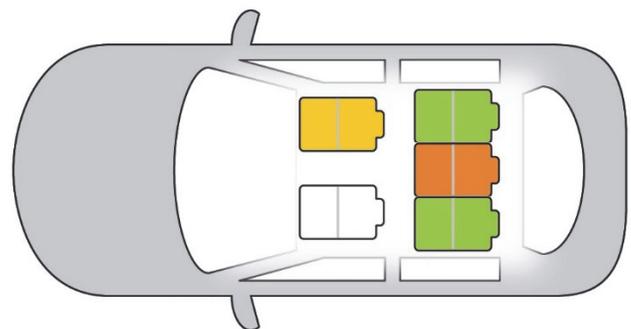
(Fondensicherheits-Paket). Der Mittelsitz ist zwar prinzipiell für Kindersitze freigegeben, aufgrund der ungünstigen Sitzform lassen sich aber kaum Kindersitze befestigen.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5)
ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)



2,4 Fußgängerschutz

Dank nachgiebig gestalteter Frontpartie und aktiver Motorhaube, die bei einem Aufprall um bis zu 80 mm angehoben wird und somit den Abstand zu harten Motorbauteilen vergrößert. Der Fußgängerschutz fällt damit zufriedenstellend aus. Beim ADAC Crashtest erhält das Fahrzeug 77% der möglichen Punkte.

⊕ Damit es erst gar nicht zum Unfall kommt, ist die E-Klasse serienmäßig mit einem vorausschauenden Fußgänger-Notbremsassistenten ausgestattet, der bis 50 km/h Unfälle sogar komplett vermeiden kann.

2,0 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO₂

Angesichts der Fahrzeuggröße fällt der Verbrauch des E 220d moderat aus. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,0 l/100 km. Mit einer CO₂-Bilanz von 159 g/km erhält das Fahrzeug zufriedenstellende 30 Punkte im CO₂-Kapitel des EcoTest. Innerorts verbraucht die Limousine 5,5 l, außerorts sind es 4,3 l und auf der Autobahn 5,7 l pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

Ein hervorragendes Ergebnis fährt die E-Klasse bei den Schadstoffen ein. Der ganz neu entwickelte Dieselmotor mit zukunftsweisender Abgastechnik zeigt sich immer sehr sauber, egal ob im Zulassungszyklus, im anspruchsvollen ADAC Autobahnzyklus mit hohen Last-anteilen, oder im realen Straßenverkehr.

Im EcoTest erhält der E 220d die vollen 50 Punkte für den Schadstoffausstoß. Das Ergebnis wurde auch bei den realen Straßenmessungen bestätigt.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,5	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	4,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	5,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Zusammen mit den CO₂-Punkten erhält das Fahrzeug 80 Punkte, was ein gutes Vier-Sterne-Ergebnis im ADAC EcoTest bedeutet.

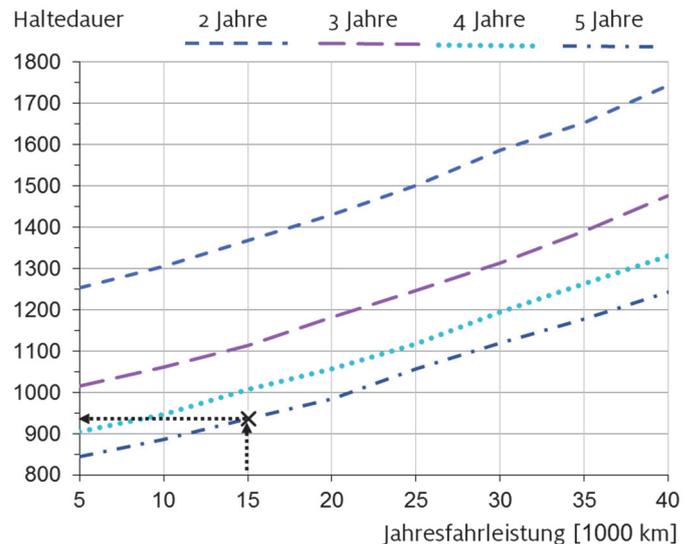
3,4 AUTOKOSTEN

Die monatlichen Gesamtkosten des Mercedes E 220d fallen insgesamt noch zufriedenstellend aus. Vielfahrer erfreuen sich an den geringen Betriebskosten. Die Wartungsintervalle gehen in Ordnung - alle 25.000 km oder 12 Monate muss das Fahrzeug zum Service in die Werkstatt. Dank wartungsarmer Steuerkette sind keine teuren Zahnriemenwechsel notwendig. Da das Modell ganz neu auf dem Markt erhältlich ist, sollte der Wertverlust im Vergleich zu den direkten Konkurrenten nicht ganz so hoch ausfallen.

⊖ Weniger akzeptabel ist der Anschaffungspreis. Der E 220d kostet mindestens 47.124 Euro - wer dann ein voll ausgestattetes Fahrzeug erwartet, liegt falsch. Mercedes langt bei den Aufpreisen kräftig zu, teilweise muss für Ausstattungsdetails Aufpreis bezahlt werden, die oft in einem Kleinwagen schon Serie sind. Andererseits bietet Mercedes aber auch eine unglaubliche Fülle an Ausstattungen und Individualisierungsmöglichkeiten, die man sonst nur bei wenigen anderen Herstellern findet.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 936 Euro bei 15.000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	200	250 9G-tronic	300 9G-tronic	400 9G-tronic	200d 9G-tronic	220d 9G-tronic	350d 9G-tronic
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1.991	4/1.991	4/1.991	6/3.498	4/1.950	4/1.950	6/2.987
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	155 (211)	180 (245)	245 (333)	110 (150)	143 (194)	190 (258)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	300/1.200	350/1.200	370/1.300	480/1.200	360/1.400	400/1.600	620/1.600
0-100 km/h [s]	8,1	6,9	6,2	5,2	8,4	7,3	5,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	240	250	250	250	224	240	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,1 S	5,9 S	6,3 S	7,6 S	3,9 D	3,9 D	5,1 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	140	132	144	173	102	102	133
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/25/21	26/25/21	n.b.	19/25/25	20/25/28	20/26/28	18/26/28
Steuer pro Jahr [Euro]	130	114	138	226	204	204	361
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	917	978	1027	1228	904	936	1080
Preis [Euro]	42.745	47.862	52.622	62.689	44.351	47.124	55.603

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

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

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor, Turboaufladung, SCR-Kat	
Hubraum	1.950 ccm
Leistung	143 kW / 194 PS (bei 3.800 1/min)
Maximales Drehmoment	400 Nm (bei 1.600 1/min)
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	9-Gang-Automatik (Serie)
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,3 s
Verbrauch pro 100 km	3,9 l
CO ₂ -Ausstoß	102 g/km
cW-Wert/Stirnfläche	0,26 / 2,33 m ²
Klimaanlage Kältemittel	R134a
Reifengröße (Serie)	205/65 R16
Länge/Breite/Höhe	4.923/1.852/1.468 mm
Leergewicht/Zuladung	1.700 kg/640 kg
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2.100 kg
Stützlast/Dachlast	84 kg/100 kg
Kofferraumvolumen	540 l
Tankinhalt Kraftstoff/Harnstoff	50 l (optional: 66 l)/25 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Deutschland, Sindelfingen

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	4,9 s
Elastizität 60 – 100 km/h	-/-/ s
Drehzahl bei 130 km/h (größter Gang)	1.550 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	31,2 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R18 / 275/40 R18
Reifenmarke Testwagen	Dunlop SportMaxx R12
Wendekreis links/rechts	11,5/11,7 m
EcoTest-Verbrauch	5,0 l/100 km
Stadt/Land/BAB	5,5/4,3/5,7 l/100 km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	133 g/km (WTW* 159 g/km)
Reichweite	1.000 km (optional: 1.320 km)
Innengeräusch 130km/h	65,0 dB(A)
Fahrzeubreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2.070 mm
Leergewicht/Zuladung	1.810 kg/530 kg
Kofferraum normal/geklappt	425 l/760 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	79 Euro	Werkstattkosten	87 Euro
Fixkosten	152 Euro	Wertverlust	618 Euro
Monatliche Gesamtkosten	936 Euro		
Steuer pro Jahr	204 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/26/28		
Basispreis Mercedes E 220d 9G-TRONIC	47.124 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 17.12.2015
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	80.706 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	10.780 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *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.

Notenskala

- sehr gut (0,6 – 1,5)
- gut (1,6 – 2,5)
- befriedigend (2,6 – 3,5)
- ausreichend (3,6 – 4,5)
- mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	ab 1.131 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/ab 1.029 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht (Multibeam-LED)	2.321°
Regen- /Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (Multibeam-LED)	2.321 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.071 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten (im Paket)	1.012 Euro°
Parklenkassistent (im Paket)	1.012 Euro°
Rückfahrkamera/ 360° Kamera	476 Euro°/1.773°
Head-Up-Display	1.178°
Verkehrszeichenerkennung (im Paket)	2.261 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	833 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/452 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/Serie
Fußgänger-/ City-Notbremsfunktion	Serie/Serie
Spurassistent (im Paket)	928 Euro°
Spurwechselassistent	536 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/393 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 912 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/Serie
Automatisch abblendender Innen-/Außenspiegel	655 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	428 Euro°/428 Euro
Lenkradheizung	309 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/Serie
Rücksitzlehne umklappbar	518 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.083 Euro
Metalllackierung	1.035 Euro°
Schiebedach/ Panoramaglasdach	1.339/2.106 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

3,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Motor/Antrieb	1,6
Verarbeitung	1,5	Fahrleistungen	1,6
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,1
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	1,3
Ein-/Ausstieg	2,5	Fahreigenschaften	1,6
Kofferraum-Volumen	2,6	Fahrstabilität	1,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8	Lenkung	2,2
Kofferraum-Variabilität	2,3	Bremse	1,2
Innenraum	2,2	Sicherheit	1,4
Bedienung	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,9
Multimedia/Konnektivität	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,1
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	2,4	Fußgängerschutz	2,4
Innenraum-Variabilität	2,1	Umwelt/EcoTest	2,0
Komfort	1,9	Verbrauch/CO ₂	3,0
Federung	2,1	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,1		
Innengeräusch	1,9		
Klimatisierung	1,5		

Stand: September 2016
Test und Text: Dipl. Ing. (FH) Dino Silvestro