



Mercedes E 200 Cabriolet Avantgarde 9G-TRONIC

Dreitüriges Cabrio der oberen Mittelklasse (135 kW / 184 PS)

Wenn man das automobilen Leben genießen möchte, dann ist das E 200 Cabrio von Mercedes eine gute Empfehlung. Das offene Fahren kann man wunderbar genießen - selbst bei eher kühlen Außentemperaturen. Denn es lässt sich nicht nur ein klassisches Windschott hinter den Vordersitz einbauen, Mercedes liefert zusätzlich ein flaches Schott auf dem Frontscheibenrahmen und eines hinter den Kopfstützen der Rückbank, beides lässt sich elektrisch ausfahren - allen drei Schotts gemeinsam sind die Extrakosten bei der Bestellung. Die Wirkungen sprechen aber für sich, selbst zu viert unterwegs und ohne das große Windschott hat man wenig Durchzug im Innenraum. Die vorderen Insassen können sich überdies den Nacken fönen lassen (optionales AIRSCARF).

Für das entspannte Fahren reicht das Serienfahrwerk, man kann den Komfort genießen und ist sicher unterwegs. Auch der Motor gefällt und verfügt über genug Leistung, um das mit knapp 1,9 Tonnen durchaus gewichtige Cabrio angemessen in Fahrt zu bringen. Wirklich sparsam ist der aufgeladene Vierzylinder nicht (EcoTest-Verbrauch 7,5 l/100 km), er läuft aber kultiviert und schadstoffarm und versteht sich gut mit der Automatik, die über neun Gänge waltet.

Während die vielen Gänge Serie sind, muss man sich den Überfluss an Ausstattung teuer erkaufen. Mercedes bietet für die E-Klasse unzählige Komfort- und Sicherheitsextras, angefangen von Flächenheizungen in den Armauflagen bis hin zum kompletten Arsenal an Assistenzsystemen. Das alles kostet viel Geld und treibt den mit über 54.000 Euro ohnehin hohen Grundpreis noch weiter nach oben - letztlich sind die hohen Kosten der einzige echte Kritikpunkt an diesem feinen Cabrio. **Konkurrenten:** BMW 6er Cabrio.

+ penible Verarbeitung und hochwertige Materialien, sicheres und komfortorientiertes Standardfahrwerk, hohe aktive und passive Sicherheit, sehr niedriger Schadstoffausstoß

- sehr teuer in der Anschaffung, hinten knappes Platzangebot

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **3,7**

Zielgruppencheck

Familie **3,7**

Stadtverkehr **4,0**

60+ **Senioren** **3,5**

Langstrecke **2,5**

Transport **4,1**

Fahrspaß **2,7**

Preis/Leistung **3,0**

EcoTest ★★★★★

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,8 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie ist gut bis sehr gut, Mercedes wird seinen Ansprüchen weitgehend gerecht. Die Spalten verlaufen gleichmäßig und schmal, die Karosserieteile sitzen passgenau. Nur ein paar Schweißpunkte scheinen an den Seiten der Türen durch den Lack und mögen nicht so recht zum sonstigen Gesamtbild passen - das sieht man aber nur bei geöffneten Türen. Der Unterboden ist weitgehend und akribisch verkleidet, nur im hinteren Bereich etwas zerklüftet. Das Stoffverdeck hat Mercedes sorgsam verarbeitet und sehr gut isoliert. Es öffnet und schließt voll elektrisch - das allerdings recht gemächlich, weshalb man sich dafür aus dem fließenden Verkehr zurückziehen sollte; zumal es zwar bis 50 km/h funktioniert, bei kurzzeitiger Überlast (z.B. durch einen Windstoß) jedoch abgebrochen wird. Um

das Frischluftvergnügen möglichst zugfrei genießen zu können, verbaut Mercedes einen schmalen elektrisch ausfahrenden Windschutz oben auf dem Windschutzscheibenrahmen und ein elektrisch hochfahrbares Windschott hinter der Rücksitzlehne (AIRCAP, Option). Wer nur zu zweit unterwegs ist, kann ein klassisches Windschott über den Rücksitzen aufstellen (Windschott, Option). Den Innenraum haben die Schwaben akribisch verarbeitet und mit Liebe zum Detail gestaltet. Alle Bauteile sitzen passgenau, Leder ist üppig verlegt und sauber verarbeitet. Allerdings müssen die unteren Bereiche der Türen mit hartem Kunststoff auskommen, das ist bei der Limousine und beim Kombi dank weicher Oberflächen schöner gelöst.

3,6 Alltagstauglichkeit

⊕ Serienmäßig wird das E 200 Cabrio mit einem 50 Liter Tank ausgeliefert - auf Basis des EcoTest-Verbrauchs können damit gut 665 km am Stück zurückgelegt werden; ordert man den größeren Kraftstofftank mit 66 Litern, steigt der Aktionsradius auf 880 km. Dank guter Isolierung und gediegenem Fahrgefühl sind lange Strecken auch mit dem Cabrio kein Problem, die Investition in den etwas größeren Tank also durchaus sinnvoll. Die Zuladung ist mit 420 kg zwar überschaubar, jedoch ausreichend, da nur vier Sitzplätze zur Verfügung stehen. Auf dem Dach sind keine Lasten erlaubt - gut nachvollziehbar bei einem Stoffverdeck. Die Anhängerkupplung gestattet eine Stützlast von 72 kg - so können auf einem Heckträger auch

zwei Pedelegs transportiert werden. Oder man zieht einen Anhänger bis 1,8 Tonnen Gewicht (gebremst; bis 750 kg ungebremst).

⊖ In der Länge knapp 4,83 m und in der Breite inklusive Spiegel 2,06 m misst das Cabrio - damit ist es alles andere als handlich und für enge Innenstädte weniger geeignet. Auch der Wendekreis von 11,5 m hilft da nicht viel weiter. Ein Reserve- oder Notrad sowie ein Wagenheber sind nicht erhältlich, optional gibt es nur ein Pannenset - wenigstens letzteres sollte bei diesem Fahrzeugpreis inklusive sein. Gegen Aufpreis kann man alternativ Reifen mit Notlaufeigenschaften ordern.

2,8 Licht und Sicht

Die vorne und hinten sanft abfallende Karosserie lässt es schon von außen erahnen: der Fahrer kann die Enden des Coupés nur abschätzen, er ist für jede assistierende Rangierhilfe dankbar. Auch der Blick auf das Verkehrsgeschehen ist nicht ideal, man sitzt recht tief und hat nur schmale Fenster um sich. Die ADAC Rundumsichtmessung zeigt ein ausreichendes Ergebnis; positiv wirken sich die fehlenden B-Säulen aus, die schmalen Dichtungen zwischen vorderen und hinteren Seitenfenstern behindern den Blick nach draußen nicht. So ergeben sich nur durch die A- und die aufgrund des kleinen Heckfensters sehr breiten C-Säulen Sichteinschränkungen. Die hilfreichen Parksensoren an Front und Heck koppelt Mercedes an den Parkassistenten und bietet sie nur im teuren Paket an.



Breite Dachsäulen, die hoch angesetzte, schmale Heckscheibe und die nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

Zusätzlich kann man eine Rückfahrkamera oder Kameras für alle Seiten der E-Klasse bestellen, die ein Bild aus der Vogelperspektive kreieren. Gegen weiteren Aufpreis bekommt man eine autonome Parkfunktion, die über das Smartphone gesteuert wird. Der Remote Park-Pilot rangiert dabei eigenständig in eine Parklücke oder Garage, nachdem der Fahrer das Fahrzeug verlassen hat. Der Parkvorgang muss jedoch vom Fahrer dicht am Auto stehend per App überwacht werden. Umgekehrt funktioniert auch das Ausparken via Smartphone.

⊕ "Einfache" Voll-LED-Scheinwerfer sind beim Cabrio serienmäßig; sie leuchten die Straße gut aus. Gegen Aufpreis kann man Multibeam genannte LED-Scheinwerfer ordern, die durch ihre Konstruktion als Matrix-LED-Licht die verschiedenen Funktionen wie Kurven- und Abbiegelicht, situationsgerechte Lichtverteilung sowie einen blendfreien Fernlichtassistenten umsetzen können. Die Straßenausleuchtung ist mit den Multibeam-Scheinwerfern sehr gut und eine sichtbare Steigerung zum Serien-Licht. Die beiden Außenspiegel haben jeweils einen asphärischen Bereich, der dem Fahrer die Übersicht über den seitlichen Bereich neben dem Auto erleichtert. Optional können der Fahreraußenspiegel und der Innenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht automatisch abblenden.

3,3 Ein-/Ausstieg

Hat man seitlich genug Platz, ermöglichen die großen Türen vorne ein bequemes Ein- und Aussteigen. In üblichen Querparklücken wird es aber oft eng und dann sind die langen Türen eher hinderlich. Unpraktisch gestaltet sich der Zugang zu den hinteren Sitzplätzen, trotz weit nach vorne klappenden bzw. elektrisch fahrenden Vordersitze benötigt man etwas Akrobatik und Gelenkigkeit, um nach hinten und wieder heraus zu gelangen. Die Sitzflächen liegen niedrige 38 cm über der Straße, das ist beim Einsteigen wenig praktisch. Eine Umfeldbeleuchtung (u.a. unter den Außenspiegeln) ist Serie, das schlüssellose Zugangssystem kostet Aufpreis. Das Keyless-System kann schlüsselseitig über doppeltes Drücken auf der Fernbedienung deaktiviert werden, so dass es mit einem Funkverlängerer nicht mehr

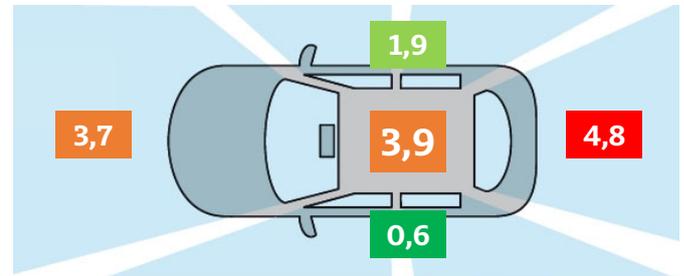
3,4 Kofferraum-Volumen

Im Kofferraum finden standardmäßig bis zu 325 l Platz. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu fünf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um, lassen sich bis 580 Liter verstauen (gemessen bis Fensterunterkante).

⊖ Angesichts des hohen Grundpreises sollten wenigstens einige der Hilfssysteme für eine bessere Sicht serienmäßig verbaut sein. Mercedes bietet viele schöne Gimmicks, jedoch das meiste nur gegen üppigen Aufpreis.

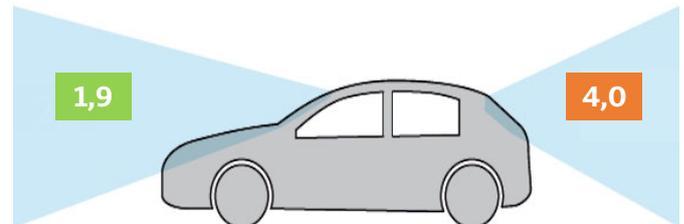
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



überlistet werden kann; eigentlich sollte das System aber selbst so sicher sein, dass man als Nutzer nicht extra Sorge tragen muss, eine Diebstahlmöglichkeit des Fahrzeugs aktiv zu unterbinden. Sonst kann man auf die Keyless-Option gleich ganz verzichten.

⊖ Am Dachhimmel gibt es keine Haltegriffe.



Mit 325 l Volumen bietet das Cabrio nur geringfügig weniger Raum für das Gepäck als das Coupé (340 l).

3,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Kofferraumdeckel kann fernentriegelt werden und klappt dann automatisch hoch; eine elektrische Schließfunktion gibt es für das Cabrio nicht. Das Schließen der Klappe gelingt über die beiden Griffmulden in der Innenverkleidung gut, man muss aber mit Schwung nach unten ziehen, damit die Heckklappe einrastet. Mit dem Keyless-System funktioniert das Öffnen auch mittels Fußschwenk unter das Heck. Die Ladekante liegt mit 72 cm recht hoch

über der Fahrbahn, innen ist die Stufe fast 22 cm hoch. Die Kofferraumöffnung ist wie häufig bei Cabrios ziemlich klein, sperrige Gegenstände lassen sich dadurch schlecht oder gar nicht einladen. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen entsteht kein ebener Ladeboden, es bleibt eine deutliche Stufe vor den Rücksitzlehnen bestehen und die liegenden Lehnen selbst steigen auch an. Immerhin wird das Ladeabteil mit zwei Lampen gut ausgeleuchtet.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Diese E-Klasse-Variante bietet für Cabrio-Verhältnisse eine recht gute Variabilität, insgesamt gesehen ist sie verständlicherweise nur zufriedenstellend. Die Rücksitzlehne lässt sich mittig geteilt umklappen, das Entriegeln funktioniert über Taster im Kofferraum. Das gelingt leichtgängig, nur für das Zurückklappen benötigt man etwas mehr Kraft. Die Zahl der Verstaue- und Fixiermöglichkeiten

geht in Ordnung, es gibt ein Netz links und je einen klappbaren Taschenhaken links und rechts. Unter dem Kofferraumboden befinden sich flache Fächer, die unter anderem eine Klappbox beherbergen. Verzurrösen gibt es vier, zwei nahe der Ladekante und zwei hinter der Rücksitzlehne.

2,7 INNENRAUM

2,2 Bedienung

Das Cockpit des E-Cabrios wird vom mittig platzierten Media-Display dominiert, das bereits serienmäßig eine Diagonale von 21,3 cm besitzt. Wählt man das im Testwagen verbaute Command Online Navigationssystem, ist ein extra breites Display mit 31,2 cm Diagonale verbaut. Ein zweites Display gleicher Größe findet man bei Wahl des Widescreen Cockpits an Bord, das dann anstelle des serienmäßigen analogen Tachoinstruments Einzug hält. Die beiden direkt nebeneinander liegenden Displays haben somit eine Gesamtbreite von über 60 cm. Das digitale Kombiinstrument sieht beeindruckend aus, bietet im Alltag allerdings kaum Vorteile.

Auf den ersten Blick wirkt das Cockpit dank der reduzierten Tastenzahl übersichtlich, offenbart bei genauerer Betrachtung aber doch ein paar Schwächen. Sowohl der Dreh-Drück-Regler samt Touchpad als auch einige wichtige Funktionstasten (z. B. Lautstärkeregler) sind nicht ideal auf dem Mittelunnel angeordnet und erfordern vor allem anfänglich häufige Blickabwendungen von der Fahrbahn. Auch die Funktionsweise des Dreh-Drück-Reglers sowie des Touchpads an sich ist teilweise unlogisch und benötigt Übung zum "blinden" Beherrschen. Zudem sind die Funktionstasten (z. B. Radio, Navigation, Telefon) weit weg vom Drehregler angeordnet. Radiosender können nur über den Controller eingestellt werden, es sind keine zusätzlichen Stationstasten als Speicherplätze vorhanden. Auch praktische und häufig gebrauchte Tasten z.B. zum Durchschalten 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 muss man immer kurz schauen, ob der Wischbefehl auch ausgeführt wurde.

⊕ Das E-Klasse Cabrio bietet eine ganze Reihe an Systemen, die den Bedienkomfort des Fahrzeugs im täglichen Betrieb erleichtern (z.B. elektrische



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.

Sitzeinstellung, Regensensor, gute Automatikfunktionen z.B. für Klima und Spiegel). Die Bedienstruktur der neuen Comand-Generation ist verständlicher aufgebaut. Endlich sind alle Einstellungen in einem Menü gebündelt und nicht mehr auf Kombiinstrument und Media-Display verteilt.

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig ist im E-Klasse Cabrio nur ein Radio und eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung (Audio 20 USB) verbaut. 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 System ist zwar sehr teuer, bietet aber einen enormen Funktionsumfang. Nicht nur Echtzeit-Verkehrsinformationen können abgerufen werden (sehr empfehlenswert für Vielfahrer), das System ermöglicht auch die Smartphone-Anbindung mittels Apple CarPlay und Android Auto.

Zudem bietet Mercedes damit erstmals den Einstieg in die künftige Car-to-Car-Kommunikation, auch wenn der Mehrwert sich aktuell noch in Grenzen hält: Im Moment können nur die neuen E- und S-Klasse-Modelle auf eine Informationsdatenbank zugreifen, die von den Autos automatisch gefüttert wird. Nicht nur Unfälle werden hier gemeldet, auch beispielsweise vom ESP entschärfte Glatteisituationen oder Ähnliches sollen dort hinterlegt

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Das E 200 Cabrio stellt seinen Insassen vorne ein gutes Platzangebot zur Verfügung. Die Beinfreiheit reicht für knapp zwei Meter große Menschen, die Kopffreiheit alleine würde für über 2,10 m große Personen genügen. Die Innenbreite ist angemessen, wenn auch nicht besonders

4,6 Raumangebot hinten

⊖ Auch wenn die E-Klasse unter den Cabrios zu den großzügiger geschnittenen gehört: Die Beinfreiheit reicht nur für rund 1,70 m große Insassen aus, wenn der Vordersitz auf eine 1,85 Meter große Person eingestellt ist. Große Erwachsene müssen sich also mit den vorne Sitzenden arrangieren. Über den Köpfen ist ebenso nicht viel mehr Platz, ab einer Größe von knapp 1,80 m berührt man den Dachhimmel. Hinzu kommt, dass das Raumgefühl bei geschlossenem Verdeck durch die kleinen Seitenscheiben und die nach hinten ansteigende Karosserielinie beeinträchtigt wird.

⊖ 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.

werden. Andere Hersteller und Fahrzeugmodelle werden in Zukunft ebenfalls an diesem Projekt teilnehmen und so für eine Steigerung der Verkehrssicherheit sorgen können. Optional sind weitere Multimediakomponenten erhältlich: DAB+, TV-Tuner, kabelloses Smartphone-Ladestation samt NFC und vieles mehr hat Mercedes im Angebot. Mit dem Kommunikationsdienst Mercedes-me lassen sich verschiedene Dienste für das Smartphone buchen, die eine Verbindung/Steuerung des Fahrzeugs ermöglichen. Lautsprechersysteme sind in unterschiedlichen Varianten lieferbar: Serienmäßig findet man sieben Lautsprecher an Bord - für den normalen Gebrauch völlig ausreichend. Wer es auch mal lauter und vor allem mit besserem Klang mag, kann sich das Burmester-Surround-Soundsystem mit 13 Lautsprechern bestellen. Das optionale Burmester High-End-Soundsystem verfügt sogar über 23 Lautsprecher, 25 Verstärkerkanäle und unzählige Einstellmöglichkeiten, auch individuell für die einzelnen Plätze.

⊖ Ein CD/DVD-Laufwerk ist nicht erhältlich.

üppig. Das subjektive Raumgefühl fällt zufriedenstellend aus, etwas einengend wirken die schmalen Fensterflächen und der dunkle Dachhimmel.



Im Fond finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,70 m Platz.

2,9 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht. Das Angebot an Ablagen ist zufriedenstellend, es gibt vorne neben Türtaschen mit Flaschenhaltern auch Becherhalter und ein großes Fach zwischen den Vordersitzen unter der Mittelarmlehne. Das Handy findet seinen sicheren Platz unter der Lehne und wird dort auf

Wunsch induktiv geladen. Schubladen unter den Vordersitzen sucht man aber vergebens. Das Handschuhfach ist ausreichend groß, beleuchtet, abschließbar und wird bei Bedarf über die Klimaanlage mitgekühlt. Hinten findet man Becherhalter und kleine Fächer außen neben den Sitzen, ebenso kleine Netze im Fußraum.

2,1 KOMFORT

2,5 Federung

Es sind mehrere Fahrwerksoptionen erhältlich, serienmäßig ist beim Cabrio das Agility Control Fahrwerk mit selektivem Dämpfungssystem und Tieferlegung (15 mm). Die Bezeichnung suggeriert zwar eine elektronische Steuerung, diese hat das Standardfahrwerk jedoch nicht. Wer adaptive Dämpfer mit Komfort- und Sport-Kennfeldern möchte, muss zum Dynamic Body Control Fahrwerk greifen. Als weitere und mit weit über 2.000 Euro teuerste Option ist die Luftfederung Air Body Control erhältlich.

⊕ Der Testwagen ist mit dem Standardfahrwerk ausgestattet. Das kann eine gute Vorstellung abliefern und zeigt sich mit seiner Komfortorientierung passend zum Charakter des Cabrios. Innerorts federt es Unebenheiten

und Einzelhindernisse ordentlich weg; hier kann man aber den größten Unterschied zu Fahrwerken mit adaptiven Dämpfern erkennen, die weicher ansprechen können, ohne bei höheren Geschwindigkeiten schaukelig zu werden. Über Querhindernisse wie Speed-Bumps zeigt sich das gute Schluckvermögen der Federung, Kopfsteinpflaster ist als leichte Vibration am Lenkrad und durch leises Wummern im Innenraum zu spüren. Auf der Landstraße fällt der Unterschied nicht mehr so auf, hier kann der E 200 die Unzulänglichkeiten gut wegfedern und die Insassen entspannt reisen lassen. Ein angenehmes Federungsverhalten liefert das Cabrio auch auf der Autobahn, Bodenwellen werden gut pariert und ein sicheres Fahrgefühl stellt sich ein.

1,7 Sitze

⊕ Mercedes verbaut in das Cabrio ohne Aufpreis das Sitzkomfort-Paket; damit sind die Vordersitze mit einer vierfach einstellbaren Lordosenstütze, einer Sitzneigungseinstellung und einer ausziehbaren Oberschenkelauflage ausgestattet. Gegen Aufpreis sind Multikontursitze für Fahrer und Beifahrer erhältlich. Hier sind vielfach aufblasbare Sitzpolster und eine Massagefunktion enthalten, die auf langen Strecken den Sitzkomfort nochmals erhöhen. Für den normalen Alltag

bieten aber schon die Seriensitze mit Sitzkomfort-Paket genügend Komfort. Eine weitere Option stellt das Memory-Paket dar, es beinhaltet neben einer Memory-Funktion für beide Vordersitze auch eine erweiterte elektrische Sitzverstellung inklusive elektrisch einstellbarer Lenksäule. Exklusiv für das Cabrio kann man gegen Aufpreis einen "Nackenföhn" für die Vordersitze - bei Mercedes AIRSCARF genannt - ordern, der beim Offenfahren für einen warmen Hals sorgt.

2,7 Innengeräusch

Bei 130 km/h Fahrtgeschwindigkeit und geschlossenem Verdeck beträgt der Geräuschpegel im Innenraum 67,7 dB(A) - ein ordentlicher Wert und für ein Cabrio ein gutes Ergebnis. Der Motor bleibt dabei weitgehend im Hintergrund und erhebt seine Stimme nur beim Ausdrehen - ein

angenehmer Zeitgenosse für gelassene Fahrten. Windgeräusche werden erst bei höherem Tempo dominant, bis Autobahnrichtgeschwindigkeit sind entspannte Gespräche unter Insassen durchaus möglich. Sonstige Fahrgeräusche zeigen sich nicht auffällig.

1,8 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Aktivkohlefilter und Sonnenstand- sowie Beschlagsensor ist Serie. Erweitern lässt sich das System durch eine Dreizonen-Klimaautomatik. Dann können die hinten Sitzenden eine eigene Temperatur einstellen. Zudem kann der Klimastil in drei Stufen eingestellt werden (Focus, Medium, Diffus). Darin enthalten ist auch ein Luftgütesensor 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 Sitzplätze, die vorderen Sitze lassen sich gegen Aufpreis auch belüften. Das Wärme-Komfort-Paket beinhaltet beheizbare Armauflagen.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

⊕ Mit dem 184 PS Turbobenziner liefert das Cabrio gute Fahrleistungen. Der simulierte Überholvorgang mit der Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 5,4 Sekunden erledigt. Auch ein kurzer Sprint von 15 auf 30 km/h dauert

nur knapp über eine Sekunde. Beim Anfahren aus dem Stand geht es flott los, für nachhaltigen Schub braucht der Motor aber mittlere Drehzahlen.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Für einen Vierzylinder läuft der Motor sehr kultiviert, Vibrationen sind gut entkoppelt, vor allem am Lenkrad ist praktisch nichts zu spüren. Lediglich bei sehr niedrigen Drehzahlen und beim Ausdrehen sind gewisse Nachteile gegenüber guten Sechszylindermotoren zu erkennen, das

leichte Brummen unter 1.500 1/min konnte Mercedes ihm nicht ganz abtrainieren. Der Turbobenziner zeigt ein gutes Ansprechverhalten und eine gleichmäßige Leistungsentfaltung, die lange Gesamtübersetzung des Getriebes bremst sein Temperament aber aus.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Die im E 200 Cabrio verbaute Wandlerautomatik verfügt über neun Gänge. Sie reagiert beim Anfahren schnell und wechselt meist zügig die Gänge, ab und an zeigt sie beim Schalten aber eine etwas träge Reaktion. Hin und wieder sind auch leichte Rucke spürbar, dann macht sich die weite Spreizung der Übersetzungsstufen bemerkbar - trotz der neun Gänge. Im höchsten Gang dreht

der Motor bei 130 km/h mit nur 1.950 1/min. Das hilft zwar beim Sprintsparen, hat aber die erwähnten größeren Drehzahlsprünge und häufiges Zurückschalten zur Folge. Wer es direkter haben will, aktiviert den S-Modus, dann wechselt der Automat die Gänge schneller und weniger sensibel.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Auch wenn die Leistung des Vierzylinders nicht überdurchschnittlich ist und man von einem Cabrio eher die gediegene Fahrt erwartet, der E 200 kann fahrdynamisch dennoch die Anforderungen voll erfüllen. Die Komforteigenschaften des Fahrwerks behindern dabei die Sicherheit nicht. Das Cabrio liegt ruhig und sicher auf der Straße und durchfährt Kurven recht präzise und gelassen. Dabei reagiert es direkt genug auf Lenkbefehle, gewisse Karosseriebewegungen wie leichtes Nachwippen sind auch beim Standard-Fahrwerk gegeben. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, das Auto lässt sich von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen wenig beein-

drucken. Es sind hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich, ehe sich der Grenzbereich in der Kurve gut beherrschbar ankündigt. Geht man in dieser Situation vom Gas und provoziert damit eine Lastwechselreaktion, drängt das Heck ein wenig nach außen; die Elektronik regelt aber effektiv, so dass der Fahrer wenig mitbekommt.

Im ADAC Ausweichtest durchfährt der Mercedes den Parcours mit hoher Geschwindigkeit und gut beherrschbar. Im Grenzbereich neigt er zum Untersteuern, bleibt dabei sicher und gut kontrollierbar - die Sicherheit steht bei Mercedes ganz vorne - der größte Fahrdynamiker im Stall will das Cabrio gar nicht sein.

2,0 Lenkung

⊕ Die bei größeren Lenkwinkeln direkter ausgelegte elektromechanische Lenkung gibt eine überzeugende Vorstellung ab. Das Lenkgefühl ist insgesamt gut, der Fahrer erhält eine passende Rückmeldung. Auch die Zielgenauigkeit geht in Ordnung, deutliche Lenkkorrekturen sind nur selten nötig. Die Zentrierung ist gut, man würde sich nur um die Mittellage noch etwas mehr Lenkgefühl wünschen. Von Anschlag zu Anschlag sind weniger als zweieinhalb Lenkradumdrehungen nötig.

2,0 Bremse

⊕ Die Bremsanlage des Mercedes kann fest zupacken und das Cabrio in durchschnittlich 33,8 m von 100 km/h zum Stillstand abbremsen (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Die Bremse spricht dabei gut an und lässt sich einwandfrei und fein dosieren.

1,5 SICHERHEIT

0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist sehr umfangreich. Serienmäßig findet man einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet bereits ein Notbremsystem 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 teilautonomes Fahren auf der Autobahn. Der aktive Spurwechselassistent führt selbsttätig einen Spurwechsel auf der Autobahn durch, wenn der Fahrer den Blinker betätigt und es die Verkehrssituation zulässt. Mit dabei ist auch der Ausweichassistent, der den Fahrer in einer kritischen Situation bei einem Ausweichvorgang unterstützt. Das optionale Head-Up-Display projiziert die Geschwindigkeit und je nach Einstellung noch weitere Informationen wie Navigationshinweise auf die Frontscheibe und sorgt so für wesentlich weniger Blickabwendung beim Fahren. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie.

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

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsystem	Serie
	vorausschauendes Notbremsystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

⊕ Ein ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm ist für das Cabrio direkt nicht vorhanden; die technisch eng verwandte Limousine konnte aber mit 95 Prozent der maximal möglichen Punkte ein sehr gutes Ergebnis erzielen (Test 09/2016). Das Cabrio verfügt serienmäßig über Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie Kopfairbags links und rechts und einen Knieairbag für den Fahrer. Gurtstraffer und -begrenzer sind für alle Sitzplätze vorhanden. Die Kopfstützen vorne bieten

2,7 Kindersicherheit

Der Beifahrersitz und die äußeren Rücksitze eignen sich grundsätzlich für Kindersitze. Im Beifahrersitz verbaut Mercedes 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 können. Die beiden Rücksitze verfügen über Isofix samt iSize-Freigabe, aber auch hier kann es mit hohen Kindersitzen eng werden. Beachten sollte man die mit manchen Kindersitzmodellen schlecht zugänglichen Fixierpunkte, die ein stabiles Befestigen und wieder Lösen des Sitzes erschweren können. Knapp ist auch der Fußraum hinten für Kindersitze mit Base und Stützfuß. Die hinteren Fenster schließen zwar nicht automatisch, besitzen aber

2,4 Fußgängerschutz

⊕ Das E-Klasse Cabrio hat eine nachgiebig gestaltete Frontpartie mit 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 konnte die Limousine mit gleicher Technik 77 Prozent der möglichen Punkte für einen zufrieden-

2,9 UMWELT/ECOTEST

4,5 Verbrauch/CO₂

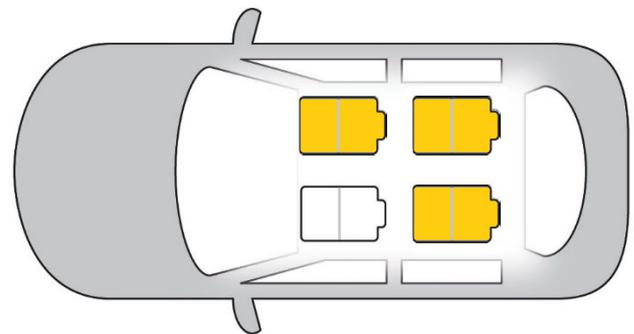
⊖ Das E 200 Cabrio hat im ADAC EcoTest einen durchschnittlichen Verbrauch von 7,5 l Super pro 100 km erzielt. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 206 g pro km. Das reicht nur für 15 von 60 möglichen Punkten im CO₂-Kapitel. Innerorts verbraucht der aufgeladene Vierzylinder 9,0 l, außerorts 6,3 l und auf der Autobahn 8,2 l Super pro 100 km.

Personen bis über 1,90 m guten Schutz, hinten reichen sie zwar nur bis knapp 1,70 m Größe, haben aber einen geringen Abstand zum Dachhimmel und können in Kombination damit gut wirken. Serienmäßig gibt es das präventive Schutzsystem PRE-SAFE, das bei einer drohenden Kollision u. a. die Gurte strafft und ggf. die Fenster schließt. Der automatische Notruf E-Call wird über eine eingebaute SIM-Karte umgesetzt.

wie die vorderen Fenster einen zuverlässig und sensibel ansprechenden Einklemmschutz.

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)

stellenden Fußgängerschutz erzielen. 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.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	9,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig, selbst die Partikelanzahl fällt kaum negativ auf. So können 47 von 50 möglichen Punkten erreicht werden. Zusammen

mit den CO₂-Punkten kommt das Cabrio so auf 62 Punkte und damit auf ein solides Drei-Sterne EcoTest-Ergebnis. Mehr ist aufgrund des erhöhten Verbrauchs nicht drin.

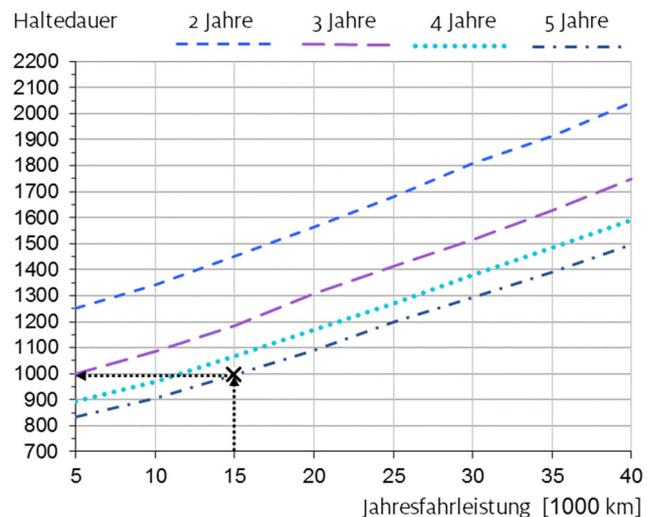
3,7 AUTOKOSTEN

3,7 Monatliche Gesamtkosten

Das E 200 Cabrio ist zwar das Basismodell der Baureihe, günstig ist er deshalb aber nicht. Der Grundpreis für die getestete Variante liegt bei über 54.000 Euro. Von einer großzügigen Serienausstattung darf man trotzdem nicht ausgehen. Ein paar wichtige Ausstattungsdetails wie Klimaautomatik und ein Notbremsassistent sind zwar an Bord, aber viele angenehme, sichere und empfehlenswerte Details wie das Fahrerassistenz-Paket kosten teils hohen Aufpreis. Wenn man das Cabrio mit für diese Fahrzeugklasse sinnvollen und üblichen Extras ausstaffiert, ist die 80.000-Euro-Marke kein fernes Ziel mehr. Prozentual gesehen ist das Cabrio relativ wertstabil, die absoluten Kosten für den Wertverlust fallen jedoch hoch aus. Die üblichen Unterhaltskosten wie Steuer (moderate 134 Euro pro Jahr) und Versicherung (Einstufungen Haftpflicht 16, Vollkasko 25, Teilkasko 21) fallen da weniger ins Gewicht. Langlebige Bauteile halten die Wartungs- und Reparaturkosten im Rahmen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 995 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	200 9G-TRONIC	300 9G-TRONIC	350 EQ Boost 9G-TRONIC	400 4MATIC 9G-TRONIC	220 d 9G-TRONIC	350 d 4MATIC 9G-TRONIC
Aufbau/Türen	CA/3	CA/3	CA/3	CA/3	CA/3	CA/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1991	4/1991	4/1991	6/2996	4/1950	6/2987
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	180 (245)	230 (313)	245 (333)	143 (194)	190 (258)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	300/1200	370/1400	400/3000	480/1600	400/1600	620/1600
0-100 km/h [s]	8,1	6,6	6,1	5,5	7,7	6,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	234	250	250	250	237	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,2 S	6,8 SP	6,8 SP	8,3 S	4,3 D	6,5 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	142	154	154	187	113	170
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/25/21	16/25/24	17/26/24	17/26/24	20/26/24	20/26/24
Steuer pro Jahr [Euro]	134	158	158	244	226	435
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	995	1077	1135	1233	1012	1188
Preis [Euro]	54.228	60.214	65.212	70.281	56.049	66.967

Aufbau

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

KT = Kleintransporter

HKB = Hochdachkombi

TR = Transporter

BU = Bus

SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi

GR = Van

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6b, geregelt	
Hubraum	1.991 ccm
Leistung	135 kW/184 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	300 Nm bei 1.200 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	234 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Verbrauch pro 100 km	6,2 l
CO ₂ -Ausstoß	142 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,28 m ² /0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.826/1.860/1.428 mm
Leergewicht/Zuladung	1.755/495 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	425 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	75 kg/-
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Bremen, Deutschland

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.950 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,8 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R18 100Y
Reifenmarke Testwagen	Dunlop SportMaxx RT2
Wendekreis links/rechts	11,4/11,5 m
EcoTest-Verbrauch	7,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	9,0/6,3/8,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	174 g/km (WTW* 206 g/km)
Reichweite	665 km
Innengeräusch 130 km/h	67,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.060 mm
Leergewicht/Zuladung	1.830/420 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	325/580/580 l

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

Betriebskosten	125 Euro	Werkstattkosten	93 Euro
Fixkosten	128 Euro	Wertverlust	649 Euro
Monatliche Gesamtkosten	995 Euro		
Steuer pro Jahr	134 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/25/21		
Basispreis E 200 Cabriolet Avantgarde 9G-TRONIC	54.228 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 24.07.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	78.409 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.241 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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.291 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensor	Serie/Serie
Fernlichtassistent	1.291 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.071 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	869 Euro°
Parklenkassistent	869 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	476 Euro/1.773 Euro° (Paket)
Head-Up-Display	1.178 Euro
Verkehrszeichenerkennung	3.273 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	833 Euro

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/393 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 595 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	655 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	ab 428 Euro° / 1.369 Euro (Paket)
Lenkradheizung	309 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.000 Euro
Metalllackierung	1.035 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	nicht erhältlich

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

3,7

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

Stand: Dezember 2017
 Test und Text: M. Ruhdorfer