



Mercedes E 400 d T-Modell Exclusive 4MATIC 9G-TRONIC

Fünftüriger Kombi der oberen Mittelklasse (243 kW/330 PS)

Die Mercedes E-Klasse ist trotz des anhaltenden SUV-Booms nach wie vor das wichtigste Modell des Erfinders des Automobils. Die seit 2016 erhältliche zehnte Generation fand bislang weltweit mehr als 1,2 Millionen Kunden. Da verwundert es nicht, dass die optischen Änderungen des aktuellen Facelifts recht dezent ausfielen. Die Form der Scheinwerfer, die nun endlich bereits ab Werk mit LED-Technik ausgeführt sind, wurde ebenso geändert wie die des Kühlergrills. Während die Limousine mit nun horizontal verlaufenden Heckleuchten an das aktuelle Mercedes-Design angepasst wurde, blieb das Heck des Kombis unangetastet.

Hinter der steilen Heckklappe bietet das T-Modell nach wie vor einen der größten Laderäume seiner Klasse. Dank der hohen Anhängelast ist das E-Klasse T-Modell ein Transportfahrzeug erster Güte. Der mit 330 PS und 700 Nm gesegnete Dreiliter-Turbodiesel hat mit der E-Klasse selbst bei hoher Zuladung und schwerem Hänger leichtes Spiel. Die Fahrleistungen des Reihensechszylinders liegen auf Sportwagen-Niveau, der Verbrauch fällt in Anbetracht dessen mit 6,8 l/100 km im ADAC Ecotest erfreulich niedrig aus. In Kombination mit der erstklassigen Fahrstabilität und dem hervorragenden Fahrkomfort ist das E-Klasse T-Modell ein Reisewagen wie er im Buche steht. Gibt es gar nichts zu kritisieren? Nun, die Bedienung des bislang wenig intuitiven Infotainmentsystems wird durch den Wegfall des Dreh-Drück-Stellers und das neue Multifunktionslenkrad mit Touchflächen nochmals erschwert. Und der Umfang an Assistenzsystemen ist enorm, die meisten Funktionen kosten aber Aufpreis. Das ist nicht nur in Anbetracht des heftigen Grundpreises von 73.048 Euro für die getestete Ausführung unverständlich, sondern wird dem Markenlogan der Stuttgarter „Das Beste oder nichts“ nicht gerecht. **Konkurrenten:** u. a. Audi A6 Avant, BMW 5er Touring, Volvo V90.

- +** sehr gute Verarbeitungs- und Materialqualität, viel Platz für Insassen und Gepäck, hohe Anhängelast, sehr komfortable und sichere Fahreigenschaften, sehr gute Fahrleistungen
- wenig intuitive Bedienung, viele Fahrerassistenzsysteme nur optional, teils kleinliche Aufpreispolitik

ADAC-Urteil

AUTOTEST **1,9**

AUTOKOSTEN **5,2**

Zielgruppencheck

	Familie	2,3
	Stadtverkehr	3,9
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,0
	Transport	1,9
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	3,5

Ecotest **★★★★☆**

2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,2 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 – selbst dort, wo man eher selten

2,9 Alltagstauglichkeit

Mit dem serienmäßigen 50-l-Tank kommt das E 400 d T-Modell vergleichsweise bescheidene 735 km weit. Ordert man den aufpreispflichtigen 66-l-Tank, erweitert sich die maximale Reichweite auf bis zu 970 km. Immerhin der verbaute AdBlue-Tank zur Abgasnachbehandlung ist mit 23,5 l ausreichend dimensioniert und fordert selten zusätzliche Tankstellenaufenthalte. Im Bedarfsfall lässt sich das AdBlue dank gut erreichbarem Stutzen hinter der Tankklappe problemlos auffüllen. Gut sind die Transporteigenschaften des Kombis. Die erlaubte Dachlast fällt hoch aus (100 kg auf der serienmäßigen Reling) und auch die zulässige Anhängelast von bis zu 2.100 kg kann

2,5 Licht und Sicht

Die Karosserieenden lassen sich gut abschätzen. Besonders gut gelingt dies vorn, da bei der Ausstattung Exclusive der Mercedes-Stern auf der Motorhaube thront. Mercedes bietet zwar ein ganzes Arsenal an Einparkhilfen an, doch kosten sie 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-Grad-Kamera – die Software errechnet hier aus mehreren Kameras am Fahrzeug ein Bild aus der Vogelperspektive.



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

hinsieht oder -greift. Nur die bei Berührung teils knarrenden Zierleisten mindern den hochwertigen Eindruck etwas. Der Unterboden ist bis auf den hinteren Bereich weitgehend verkleidet, auch hier gibt sich die E-Klasse keine Blöße.

sich sehen lassen. Die Stützlast von 84 kg steht schweren Anhängern oder einem großen Fahrradträger nicht im Wege.

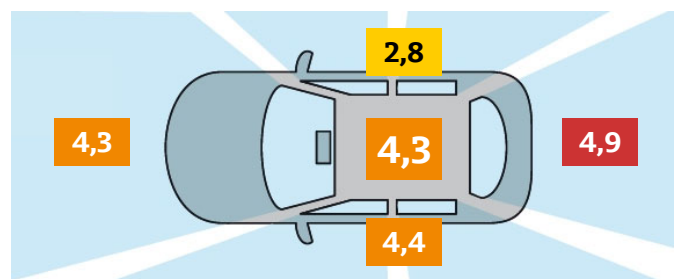
⊖ Durch die Fahrzeuglänge von fast fünf Metern und die breite Karosserie (2,07 m inkl. Außenspiegel) zeigt sich die E-Klasse für den Stadtverkehr eher ungeeignet. Hier stört auch der große Wendekreis von 11,9 m.

Wagenheber oder Bordwerkzeug bekommt man von Mercedes ab Werk 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.

Die autonome Parkfunktion, die vor dem Facelift der E-Klasse mittels Smartphone gesteuert werden konnte und sich das Fahrzeug dadurch fahrerlos in eine Parklücke oder Garage fahren ließ, wird inzwischen nicht mehr angeboten.

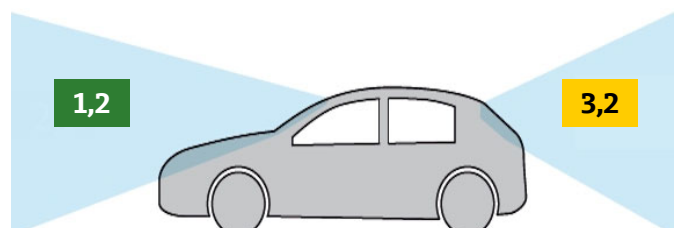
Rundumsicht

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 und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊕ Mercedes hat die Halogenscheinwerfer inzwischen aus dem Programm genommen und stattet die E-Klasse endlich serienmäßig mit LED-Scheinwerfern aus, wie es von einem Fahrzeug der oberen Mittelklasse erwartet wird. Gegen Aufpreis sind wie im Falle des Testwagens Multibeam-LED-Scheinwerfer erhältlich. 84 einzeln angesteuerte LEDs sorgen stets für eine sehr helle und homogene Fahrbahnausleuchtung. Die Multibeam-Scheinwerfer mit Abbiege- und Kurvenlicht, adaptiver Lichtverteilung und blendfreiem Fernlichtassistenten sind zwar teuer, besonders für Vielfahrer aber eine echte Kaufempfehlung. Eine Scheinwerfer-

2,8 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 dennoch nicht schwer, zudem finden sich am Dachhimmel vier Haltegriffe.

1,7 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum des T-Modells ist groß, wenn auch im Vergleich zum Vorgänger merklich geschrumpft: 450 l passen unter das Kofferraumrollo. Dachhoch fasst der Kofferraum aber schon 800 l oder bis zu 14 Getränkekisten. Unter dem Kofferraumboden findet man zudem ein großes Fach mit 60 l Volumen. Legt man die Rücksitzlehnen um, passen bis zur Fensterunterkante 860 l und bis zum Dach 1585 l in den Mercedes.

1,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraum-Ladekante liegt sehr niedrig (59 cm über der Fahrbahn), außerdem ist der Ladeboden auf gleicher Höhe: Das T-Modell kann man leicht be- und entladen, was auch an der großen Ladeluke liegt.

Die auf Knopfdruck selbstständig öffnende und schließende Heckklappe ist serienmäßig, den Öffnungswinkel kann man frei festlegen – so vermeidet man ein Anstoßen der Klappe am Garagendach. Ganz geöffnet kann man auch mit 1,95 m Körpergröße aufrecht darunter stehen. Öffnen lässt sich die Klappe gegen Aufpreis auch mit einem Fußschwenk unter das Heck, solange man den Schlüssel bei sich trägt.

Prima: Ein in das Kofferraumrollo integriertes Trennnetz ist serienmäßig und die Laderaumabdeckung fährt beim Öffnen

2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Sitzlehne der Rücksitze lässt sich dreigeteilt klappen, die Bedienung ist denkbar einfach. Deutlich beschriftete Tasten für die Entriegelung findet man im Kofferraum, die

reinigungsanlage ist für den Stuttgarter leider nicht zu bekommen.

⊖ Das Ergebnis der Rundumsichtmessung fällt wegen der allgemein recht breiten Dachsäulen und der nicht versenkbaren Fondkopfstützen nur mäßig aus.

Der Innenspiegel blendet ab Werk nicht automatisch ab – das ist in dieser Fahrzeugklasse mehr als kleinlich. Ordert man das Spiegel-Paket, blendet auch der fahrerseitige Außenspiegel automatisch ab.

Für die Türen gibt es optional eine Softclose-Funktion. Damit müssen sie beim Schließen nur angelegt werden, um dann fast geräuschlos zugezogen zu werden.

⊖ Die Türrastungen sind nicht sonderlich kräftig, sodass die Türen besonders an Steigungen leicht ungewollt zufallen.



450 l Gepäck passen in den Kofferraum des T-Modells. Das ist ein guter Wert, trotzdem bietet er deutlich weniger Platz als noch das Vorgängermodell.

und Schließen der Heckklappe automatisch vor und zurück. Mit drei Lampen wird der große Kofferraum bei Dunkelheit sehr gut ausgeleuchtet.

⊖ Klappt man den Ladeboden hoch, um an das Staufach darunter zu gelangen, lässt sich dieser nur mithilfe eines Gummibands samt Haken oben an der Karosserie befestigen – das ist eines Fahrzeugs in dieser Preisklasse unwürdig.

Lehnen fallen anschließend automatisch um. Dieses System ist in jedem T-Modell serienmäßig.

Ablagen, Haken und Netze gibt es im Kofferraum genügend.

Besonders praktisch ist die klappbare Box, die sich im Fach unter dem Ladeboden befindet. Gegen Aufpreis können ein Schienensystem und eine Ski- und Snowboardtasche geordert

werden.

Ein Gepäckraumtrennnetz ist serienmäßig an Bord.

1,8 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Das Cockpit der überarbeiteten E-Klasse weist bei genauerem Hinsehen einige Änderungen auf, die sich allerdings eher negativ auf die Bedienbarkeit auswirken. Hier ist vor allem das neue Multifunktionslenkrad zu nennen, das aufgrund des nun kleineren Pralltopfs zwar elegant aussieht, dessen Handhabung jedoch merklich unter den nun ausschließlich berührungsempfindlichen Bedienflächen leidet – bislang waren lediglich die zwei Touchpads berührungsempfindlich, der Rest waren konventionelle Tasten. Die Touchflächen reagieren weniger sensibel und zuverlässig auf Berührung und haben eine deutlich stärkere Ablenkung vom Verkehrsgeschehen zur Folge. Durch die fehlende haptische Rückmeldung der Touchflächen muss man immer kurz schauen, ob der Befehl auch ausgeführt wurde. Hinzu kommt, dass das Multifunktionslenkrad mit 18 Bedienflächen überfrachtet ist. Eine weitere Änderung ist der Wegfall der Schalterleiste oberhalb des Lichtschalters, mit der man bislang wichtige Funktionen wie den Spurhalte-, Lenkassistenten oder das Head-up-Display einfach und schnell per Tastendruck de- oder aktiveren konnte – nun muss man dafür umständlich durch das Fahrzeugmenü navigieren. Ebenfalls weggefallen ist die analoge Uhr auf der Mittelkonsole, die dem Interieur eine besondere Wertigkeit verlieh.

Das Cockpit wird von den beiden Displays für das Kombiinstrument und das Infotainmentsystem dominiert. Sie sind ab Werk 10,25 Zoll groß, der Testwagen ist mit dem Widescreen-Cockpit samt 12,3 Zoll großen Displays ausgestattet. Der bisherige Dreh-Drück-Steller sowie das aufpreispflichtige Touchpad aus Kunststoff entfielen, stattdessen findet man das bereits aus anderen neueren Mercedes-Modellen bekannte Touchpad vor. Allerdings stellt auch diese Lösung gegenüber dem bisherigen System einen Rückschritt dar, da sich durch die Smartphone-ähnliche Bedienung weniger zielsicher und vor allem langsamer und somit ablenkungsintensiver durch die teils recht verschachtelten Menüs navigieren lässt.

Das Cockpit wirkt auf den ersten Blick dank der wenigen Tasten auf der Mittelkonsole übersichtlich, offenbart bei genauerer Betrachtung aber doch einige Schwächen. Sowohl das

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. Zudem sind die Funktionstasten (z. B. Radio, Navigation, Telefon) weit weg vom Drehregler angeordnet. Radiosender können nur über das Kombiinstrument des Mittendisplays ausgewählt werden, praktische Speicher- oder zumindest Skiptasten gibt es leider nicht.

⊕ Die E-Klasse bietet eine ganze Reihe an Systemen, die den Bedienkomfort des Fahrzeugs im täglichen Betrieb erhöhen (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 auf Kombiinstrument und Media-Display verteilt.

⊖ Die Taste für die elektrische Handbremse ist links unter dem Lenkrad verbaut und so speziell für den Beifahrer sehr schlecht erreichbar.



Der Mercedes E überzeugt mit einer sehr hohen Verarbeitungsqualität und hochwertiger Materialanmutung. Bei der Überarbeitung der Bedienung ist Mercedes allerdings einen Schritt zu weit gegangen. Die Funktionalität ist wenig intuitiv und besonders das mit Touchflächen überfrachtete Lenkrad erntet Kritik.

0,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die E-Klasse ist serienmäßig mit einem Audiosystem inklusive FM-/Digitalradio, Bluetooth-Freisprecheinrichtung samt -Audiostreaming, zwei USB-Anschlüssen sowie Apple CarPlay und Android Auto ausgestattet. Ein Festplatten-

Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen gehört ebenso zum Serienumfang wie eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone und Online-Dienste und Remote-Funktionen via Smartphone.

Optional sind neben einem TV-Tuner und dem sehr gut klingenden Burmester-Surround-Soundsystem mit 13 Lautsprechern auch eine 230-Volt-Steckdose im Fond zu haben.

1,7 Raumangebot vorn

Das Raumangebot ist insgesamt tadellos, auch wenn das hoch aufbauende Armaturenbrett und die wuchtige Mittelkonsole das Raumgefühl etwas beeinträchtigen.

1,5 Raumangebot hinten

⊕ Im Fond ist genügend Bein- und Kopffreiheit für zwei Meter große Insassen. Zwei Personen finden bequem Platz, für drei Erwachsene wird es aber schon eng.

2,5 Innenraum-Variabilität

⊕ Ablagen gibt es mehr als genügend. Die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch Einliter-Flaschen auf, das serienmäßige Ablage-Paket beinhaltet Becherhalter vorn und Lehnentaschen an der Rückseite der Vordersitze.

⊖ Ist wie im Falle des Testwagens das Energizing-Paket an Bord, fällt das Handschuhfach sehr klein aus, da dort die für die Bedienung notwendige Duftflasche Platz findet.

1,8 KOMFORT

1,8 Federung

⊕ Dank der guten Spreizung der Kennlinien spürt man einen deutlichen Unterschied im Ansprechverhalten, je nachdem welche der Stufen Comfort, Sport oder Sport+ man wählt. Bei sportlicher Fahrweise wirkt das Fahrzeug im Sport+ Modus merklich agiler. Im Standard-Modus (Comfort) bietet das Fahrwerk einen guten Federungskomfort, die Aufbaubeschleunigungen bei schneller Fahrt sind gering und es ist

⊖ Ein CD-Laufwerk ist für die E-Klasse selbst gegen Aufpreis nicht erhältlich, es gibt optional lediglich eine Vorrüstung.

⊕ Personen bis zwei Meter Körpergröße finden problemlos genügend Bein- und Kopffreiheit vor.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m Platz.

selbst mit den 18-Zöllern des Testwagens keine Stuckerneigung vorhanden, auch lange Autobahnetappen lassen sich damit stressfrei bewältigen. Landstraßen in schlechtem baulichen Zustand überrollt der große Wagen souverän, lediglich kurze harte Schläge wie von Gullideckeln oder größeren Fugen in der Stadt kommen einen Tick zu deutlich bis zu den Insassen durch.

1,8 Sitze

Auf der Rücksitzbank ist man gut untergebracht, auch wenn der Sitzkomfort nicht mit dem in der ersten Reihe mithalten kann. Die Lehne ist ordentlich konturiert, die Bank bietet ausreichend Oberschenkelauflege. Der Mittelsitz taugt hingegen nur für kurze Strecken – er ist hart gepolstert und unbequem.

⊕ Die Standardsitze vorn lassen sich elektrisch in der Höhe und Lehnenneigung einstellen. Wählt man das optionale Sitzkomfort-Paket, findet man eine vierfach einstellbare Lordosenstütze, eine Sitzneigungseinstellung und eine

ausziehbare Oberschenkelauflege 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 höheren Aufpreis ist das Aktiv-Multikontur-Sitzpaket des Testwagens erhältlich. 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 erhält man das Memory-Paket. Neben einer Memory-Funktion für beide Vordersitze ist darin auch eine

erweiterte elektrische Sitzverstellung inklusive elektrisch einstellbarer Lenksäule enthalten.

2,1 Innengeräusch

⊕ Optional gibt es für die E-Klasse das im Testwagen verbaute Akustik-Komfort-Paket mit Akustikverglasung vorn und hinten. Weder Wind- noch sonstige Fahrgeräusche dringen sonderlich laut in den Innenraum vor.

Bei der Geräuschmessung schneidet der große Kombi gut ab. Bei 130 km/h wurde ein Pegel von 66,0 dB(A) ermittelt – ein guter Wert. Der Dieselmotor ist gut vom Innenraum entkoppelt und dringt akustisch nur gut gedämmt zu den Insassen durch.

1,5 Klimatisierung

Das Klimatisierungsangebot in der E-Klasse ist aller Ehren wert, auch wenn Mercedes für viele Komponenten Aufpreis 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 Insassen hinten die Temperatur separat einstellen, und im Fond gibt es zusätzliche Belüftungsdüsen. Zudem kann die Klimatisierung in drei Stufen eingestellt

werden (Focus, Medium, Diffus). Darin enthalten ist auch ein Luftgütesensor mit automatischer Umluftregelung. Das optionale Air-Balance-Paket beinhaltet eine Beduftung und Ionisierung des Innenraums zur Verbesserung der Luftqualität. Sitzheizung gibt es optional für alle vier äußeren Sitzplätze, die vorderen Sitze lassen sich gegen Aufpreis auch belüften. Das Wärme-Komfort-Paket beinhaltet beheizbare Armauflagen. Rollos für die Seitenscheiben verhindern direkte Sonneneinstrahlung im Fond (Aufpreis).

1,1 MOTOR/ANTRIEB

1,0 Fahrleistungen

⊕ Das E 400 d T-Modell ist mit der stärksten Ausbaustufe des Dreiliter-Sechszylinderdiesels sehr souverän motorisiert. Dank der Stufenaufladung setzt das immens hohe Drehmoment von 700 Nm bereits ab 1.200 1/min ein und hält bis 3.200 Touren an. Der Selbstzünder schiebt den Kombi in jeder Lebenslage eindrucksvoll und nachdrücklich an. Weil der Motor so gleichmäßig und akustisch unaufgeregt seine Leistung abgibt,

verrät hauptsächlich die Tachonadel, wie rasant es vorangeht. Die Zahlen sprechen für sich: den Zwischenspurts von 60 auf 100 km/h erledigt der Mercedes in glatten drei Sekunden. Die Werksangabe von null auf 100 km/h in 5,1 Sekunden stellt man damit nicht in Frage. Bei Tempo 250 km/h wird elektronisch abgeriegelt.

1,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der neue Reihensechszylinder ist eine Ansage an alle Dieselskeptiker. Abgesehen von einem leisen Grummeln und einem dezent kernigen Laufgeräusch beim Kaltstart ist der Motor nur gut gedämmt zu vernehmen. Ebenfalls gut gelungen für einen Selbstzünder ist das Vibrationsverhalten, lediglich im Lenkrad sind ganz leichte Vibrationen zu spüren.

Das Ansprechen des mit zwei Turbos aufgeladenen Dieselmotors auf Gasbefehle ist nur leicht verzögert, dann gibt er seine Leistung aber umso nachdrücklicher ab und gefällt mit gleichmäßigem Leistungsaufbau sowie einer sehr homogenen Leistungsabgabe.

1,0 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.

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 (1.600 1/min bei Tempo 130).

Was im Alltag wichtig ist: Beim Abstellen des Motors schaltet das Getriebe nicht in die Parkstellung, sondern in den Leerlauf. Erst beim Öffnen der Tür wird die Parkstellung automatisch eingelegt.

1,6 FAHREIGENSCHAFTEN

1,3 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des E-Klasse T-Modells ist erstklassig, hier macht dem Stuttgarter kaum einer etwas vor. Der Geradeauslauf ist sehr gut, die Stabilität bei einem plötzlichen Lenkimpuls einwandfrei, und auch bei einem kritischen Fahrmanöver verhält sich das Fahrzeug sicher. Den ADAC Ausweichtest meistert die E-Klasse vollkommen problemlos und bei Bedarf auch verblüffend schnell. Hier zeigt sich eine große Stärke der E-Klasse: Wie kein zweites Fahrzeug der

oberen Mittelklasse vereint sie fahrerische Gelassenheit mit bemerkenswerter Agilität, ohne dabei nervös zu wirken. Im Gegenteil, sie vermittelt dem Fahrer jederzeit eine beispielhafte Fahrstabilität.

Die Traktion ist dank des beim E 400 d serienmäßigen Allradantriebs 4Matic ebenfalls hervorragend.

2,1 Lenkung

⊕ Die bei größeren Lenkwinkeln sehr direkt ausgelegte elektromechanische Lenkung (2,3 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag) gibt eine überzeugende Vorstellung ab. Das Lenkgefühl ist vor allem bei größeren Lenkwinkeln gut, der Fahrer erhält eine gute Rückmeldung. Auf der anderen Seite ist

sie soweit entkoppelt und um die Mittellage nicht zu direkt, dass sich auch lange Autobahnetappen entspannt abspulen lassen. Die Zentrierung ist gut, man würde sich aber um die Mittellage noch etwas mehr Rückmeldung wünschen.

1,5 Bremse

⊕ Die Bremse der E-Klasse überzeugt mit tadelloser Dosierbarkeit und kurzen Bremswegen. In Kombination mit

der verbauten 18-Zoll-Mischbereifung steht der Kombi aus 100 km/h bereits nach 32,5 m – ein sehr guter Wert.

1,2 SICHERHEIT

0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist sehr umfangreich, allerdings sind viele Sicherheitssysteme nur gegen Aufpreis zu haben. Das ist nicht nur in Anbetracht des Anspruchs der Stuttgarter, Vorreiter beim Thema Sicherheit zu sein, unverständlich, sondern vor allem da es sich beim E 400 d um ein knapp 75.000 Euro teures Modell der oberen Mittelklasse handelt.
























Serienmäßig findet man einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet neben einer Abstands- und Kollisionswarnung ein Notbremssystem und erkennt auch Fußgänger. Wählt man das Fahrerassistenz-Paket, wird das System um einen Kreuzungsassistenten, einen Abstandsregeltempomaten mit streckenbasierter Geschwindigkeitsanpassung (Kurven, Kreisverkehr, etc.) sowie einen Spurwechselassistenten erweitert. Dieser warnt den Fahrer auch im Stand vor Zweirädern oder Fußgängern, die sich dem Fahrzeug von hinten nähern. Ein Stauassistent ist bei diesem Paket ebenfalls an Bord und 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 in die Frontscheibe und sorgt so für wesentlich weniger Blickabwendung beim Fahren. Die optionale Verkehrszeichenerkennung zeigt nicht nur die aktuell erlaubte Höchstgeschwindigkeit an, sondern lässt sich auch an den Abstandsregeltempomaten und den Geschwindigkeitsbegrenzer koppeln. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist ebenso Serie wie ein adaptives Bremslicht.

1,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Die Mercedes E-Klasse erreicht beim ADAC Crashtest gemäß Euro NCAP -Norm 95 Prozent der möglichen Punkte für die Insassensicherheit (Stand: 12/2018). Neben den üblichen Schutzmaßnahmen mit sieben Airbags (inkl. Knieairbag für Fahrer) sowie Gurtstraffern und -kraftbegrenzern auf allen äußeren Sitzplätzen sind gegen Aufpreis Seitenairbags hinten erhältlich. Die für die Limousine erhältlichen Gurtairbags für die äußeren Fondsitze sind für das T-Modell nicht verfügbar. Eine gute Schutzwirkung haben die Kopfstützen. Sowohl vorn als auch hinten reichen sie in der Höhe auch für große Personen.

Neben den von anderen Mercedes-Modellen bekannten Pre-

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Optional
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Safe-Maßnahmen wie reversible Gurtstraffer und Schließen der Fenster vor einem Crash, gibt es Pre-Safe Impuls Seite, das im Fahrerassistenzpaket Plus enthalten ist. Ein zusätzlicher kleiner Airbag in der Seitenwange der Vordersitze wird bei einem Seitencrash gezündet und drückt den Körper in Richtung Fahrzeugmitte. Somit werden der Abstand zur Tür

vergrößert und das Verletzungsrisiko gesenkt. Auch Pre-Safe Plus ist Bestandteil des Pakets und ermöglicht die Abschwächung der Folgen bei einem Heckaufprall. Der nachfolgende Verkehr wird durch Blinkzeichen gewarnt und im Falle eines Heckaufpralls wird die Bremse aktiviert, um die Insassenbelastung zu reduzieren.

2,0 Kindersicherheit

Der Beifahrersitz und die äußeren Rücksitze eignen sich zum Transport von Kindersitzen. 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.

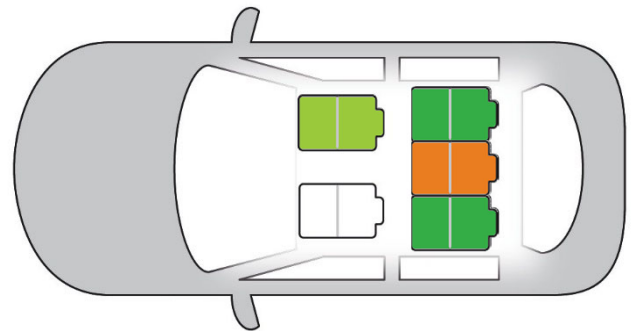
⊕ Beim ADAC Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm erreicht die E-Klasse 90 Prozent der möglichen Punkte für die Kindersicherheit (Stand: 12/2018). Die äußeren Rücksitze sind gut für Kindersitze aller Art geeignet. Da die Geometrie der Anlenkpunkte aber nicht ideal ausfällt, ist zum Befestigen von Sitzen mit den Gurten ein leicht erhöhter Kraftaufwand erforderlich.

⊖ Der Mittelsitz ist zwar prinzipiell für Kindersitze freigegeben, aufgrund der ungünstigen Sitzform lassen sich Kindersitze aber kaum befestigen. Mithilfe der Kipphebel in

den hinteren Seitentüren lässt sich die Kindersicherung auch von Kindern leicht bedienen.

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)

2,6 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm erhält das Fahrzeug 77 Prozent der möglichen Punkte – ein befriedigender Wert. Die E-Klasse 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.

⊕ 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.

3,0 UMWELT/ECOTEST

4,9 Verbrauch/CO₂

⊖ Auch wenn der Verbrauch des E 400 d T-Modells in Anbetracht der Fahrzeuggröße und der sehr guten Fahrleistungen vergleichsweise moderat ausfällt, ist er absolut gesehen mit 6,8 l/100 km im ADAC Ecotest doch recht hoch. Mit einer CO₂-Bilanz von 216 g/km erhält das Fahrzeug lediglich elf von 60 möglichen Punkten im CO₂-Kapitel des Ecotest. Innerorts verbraucht der Diesel 7,6 l, außerorts sind es 5,8 l und auf der Autobahn 7,9 l pro 100 km.

Verbrauch

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

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

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

Autobahn	7,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 Schadstoffe

⊕ Die Emissionswerte liegen auf durchgehend niedrigem Niveau, wofür es die vollen 50 Zähler gibt. Zusammen mit den

CO₂-Punkten landet das E 400 d T-Modell bei 61 Punkten und erreicht damit drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

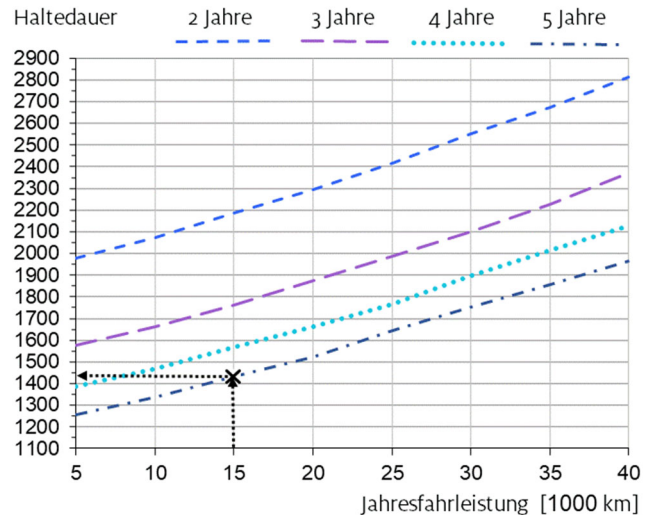
5,2 AUTOKOSTEN

5,2 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Das E 400 d T-Modell ist ein teurer Spaß. In der Ausstattungslinie Exclusive kostet der Stuttgarter Kombi 73.048 Euro. Von einer üppigen Serienausstattung kann dabei keine Rede sein. Es sind zwar die nötigsten Funktionen wie Klimaautomatik und einige Sicherheitssysteme an Bord, aber viele angenehme, sichere und empfehlenswerte Details wie das Fahrerassistenz-Paket kosten teils hohen Aufpreis. Die 100.000-Euro-Marke zu knacken ist kein Problem und erfordert nicht einmal volle Ausstattung. Auch wenn die E-Klasse mit dem Sechszylinder-Diesel prozentual gesehen relativ wertstabil ist, sind die absoluten Kosten für den Wertverlust jedoch hoch. Auch die Aufwendungen für Steuer (484 Euro pro Jahr) und Versicherung (KH: 18, VK: 25, TK: 25) kommen dem Halter teuer.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1431 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	E 200 Avant- garde 9G- TRONIC	E 300 Avant- garde 9G- TRONIC	E 300 e Avant- garde 9G- TRONIC	E 450 Avant- garde 4MATIC 9G- TRONIC	E 200 d Avant- garde 9G- TRONIC	E 220 d Avant- garde 9G- TRONIC	E 300 d Avant- garde 4MATIC 9G- TRONIC	E 300 de Avant- garde 9G- TRONIC
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1991	4/1991	4/1991	6/2999	4/1598	4/1950	4/1992	4/1950
Leistung [kW (PS)]	155 (211)	200 (272)	235 (320)	286 (389)	118 (160)	143 (194)	210 (285)	225 (306)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	320/1650	370/1650	700/1600	500/1600	360/1600	400/1600	550/0	700/1600
0-100 km/h [s]	7,8	6,3	5,9	5,2	8,7	7,7	6,6	6,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	231	250	245	250	217	235	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	6,9/7,5 S	6,9/7,5 S	1,9/1,7 S	8,1/8,4 S	4,7/5,2 D	4,9/5,6 D	5,6/5,9 D	1,6/1,3 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	158/170	158/171	44/40	187/192	124/136	128/146	147/155	42/35
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/25/23	16/25/23	18/25/27	18/26/26	16/25/25	16/25/25	18/25/25	18/25/27
Steuer pro Jahr [Euro]	217	220	40	309	238	301	324	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1136	1190	1103	1389	1112	1130	1249	1131
Preis [Euro]	53.699	59.863	60.523	69.484	52.955	55.103	62.850	62.249

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-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

6-Zylinder-Dieselmotor (Reihe), Bi-Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), SCR-Kat und NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	2.925 ccm
Leistung	243 kW/330 PS bei 3.400 1/min
Maximales Drehmoment	700 Nm bei 1.200 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,9 l
CO ₂ -Ausstoß	166 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,3 m²/0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/45 R18
Länge/Breite/Höhe	4.945/1.852/1.460 mm
Leergewicht/Zuladung	2.015/680 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	640/1.820 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.100 kg
Stützlast/Dachlast	84/100 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Deutschland, Sindelfingen

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,5 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R18 100Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	11,8/11,9 m
EcoTest-Verbrauch	6,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,6/5,8/7,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	180 g/km (WTW* 216 g/km)
Reichweite	735 km
Innengeräusch 130 km/h	66,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.070 mm
Leergewicht/Zuladung	2.010/685 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	450/860/1.585 l

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

Betriebskosten	134 Euro	Werkstattkosten	154 Euro
Fixkosten	166 Euro	Wertverlust	977 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1431 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	494 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/25/25		
Basispreis E 400 d T-Modell Exklusive 4MATIC 9G-TRONIC	73.048 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 22.06.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	96.087
Km-Stand bei Testbeginn	7.136 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	1.785 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.547 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	214 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/2.297 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	774 Euro
Parklenkassistent	1.244 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	476 Euro° / 1.791 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.178 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	2.600 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	833 Euro

SICHERHEIT

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

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.142 Euro
Metalllackierung	1.035 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.339 Euro/ 2.106 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

5,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,2	Motor/Antrieb	1,1
Verarbeitung	1,2	Fahrleistungen	1,0
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,6
Licht und Sicht	2,5	Schaltung/Getriebe	1,0
Ein-/Ausstieg	2,8	Fahreigenschaften	1,6
Kofferraum-Volumen	1,7	Fahrstabilität	1,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	1,6	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,4	Bremse	1,5
Innenraum	1,8	Sicherheit	1,2
Bedienung	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,7
Multimedia/Konnektivität	0,9	Passive Sicherheit - Insassen	1,0
Raumangebot vorn	1,7	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot hinten	1,5	Fußgängerschutz	2,6
Innenraum-Variabilität	2,5	Umwelt/EcoTest	3,0
Komfort	1,8	Verbrauch/CO2	4,9
Federung	1,8	Schadstoffe	1,0
Sitze	1,8		
Innengeräusch	2,1		
Klimatisierung	1,5		

Stand: Juni 2021

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner