



## Mercedes-Benz E 300 d Exclusive 4MATIC 9G-TRONIC

Viertüriger Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (210 kW/285 PS)

Mit dem Facelift der aktuellen E-Klasse hat auch eine neue Motorisierung unter die Haube der Stuttgarter Dauerbrenners Einzug gehalten. Im 300 d, der ausschließlich als allradgetriebener 4Matic erhältlich ist, sorgt weiterhin ein Zweiliter-Diesel für Vortrieb, der nun allerdings mit einem integrierten Startergenerator samt zusätzlichem 48-Volt-Bordnetz ausgerüstet ist. Der E-Motor boostet mit bis zu 20 PS und steigert die Gesamtleistung auf 285 PS. Damit übertrifft der zweistufig aufgeladene Selbstzünder den sechszylindrigen 350 d mit 258 PS, an dessen Stelle der 300 d gerückt ist. Der Vierzylinder motorisiert den knapp 2 t schweren Allradler überaus souverän, gleichzeitig bleibt der Verbrauch mit ermittelten 6,2 l/100 km im Rahmen. Zudem befinden sich die Abgasemissionen auf sehr niedrigem Niveau. Mit der Modellpflege – bei Mercedes schlicht MOPF genannt – haben die Stuttgarter leichte Retuschen an Front und Heck vorgenommen, das Interieur wurde ebenfalls nur dezent überarbeitet. Leider sind nicht alle Änderungen zum Vorteil des Fahrers ausgefallen. Statt des bisherigen Dreh-Drück-Stellers findet man nun ab Werk ein Touchpad vor. Doch aufgepasst: Gegen lediglich 71 Euro kann man den bewährten Controller wählen – das sollte man unter dem Gesichtspunkt der besseren Bedienbarkeit unbedingt machen. Die Preisgestaltung ist Mercedes-typisch deftig, gleichzeitig ist die serienmäßige Komfort- und vor allem die Sicherheitsausstattung erstaunlich dürftig. Auf der anderen Seite überzeugt die E-Klasse auch nach dem Facelift über hervorragende Fahreigenschaften und einen beispielhaften Fahrkomfort. Ebenso können die Verarbeitungs- und Materialqualität vollauf überzeugen – zumindest letztere gaben bei einigen Neuerscheinungen jüngster Zeit durchaus Anlass zur Kritik. **Konkurrenten:** u. a. Audi A6, BMW 5er, Genesis G80, Jaguar XF, Volvo S90.

- +** sehr gute Verarbeitungs- und Materialqualität, hohe Anhängelast, sehr komfortable und sichere Fahreigenschaften, sehr gute Fahrleistungen
- Bedienung teils umständlich, viele Fahrerassistenzsysteme nur optional, teils kleinliche und teure Aufpreispolitik

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN 4,8

### Zielgruppencheck

	Familie	3,1
	Stadtverkehr	3,9
	Senioren	3,0
	Langstrecke	1,9
	Transport	3,1
	Fahrspaß	2,1
	Preis/Leistung	3,4

Ecotest ★★★★★☆

## 2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,1 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 der E 300 d rund 805 km weit. Ordert man den aufpreispflichtigen 66-l-Tank, erweitert sich die maximale Reichweite auf bis zu 1.060 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 der Limousine. Die erlaubte Dachlast fällt mit 100 kg hoch aus und auch die zulässige Anhängelast von bis zu 2.100 kg kann sich sehen lassen. Die

### 2,7 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.

Die autonome Parkfunktion, die vor dem Facelift der E-Klasse



Die breiten Dachsäulen und nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

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

Stützlast von 84 kg steht schweren Anhängern oder einem großen Fahrradträger nicht im Wege.

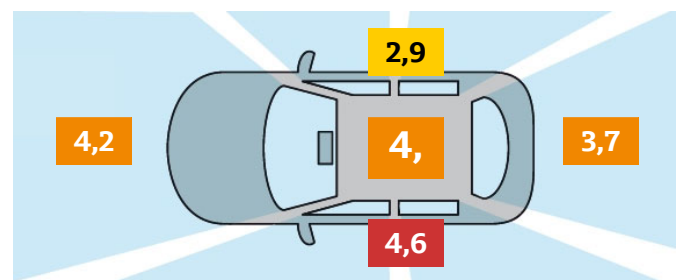
⊖ Durch die Fahrzeuglänge von fast fünf Metern und die breite Karosserie (2,07 m inkl. Außenspiegel) zeigt sich die E-Klasse für den Stadtverkehr eher ungeeignet. Hier stört auch der große Wendekreis von 11,7 m.

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.

mittels Smartphone gesteuert werden konnte und sich das Fahrzeug dadurch fahrerlos in eine Parklücke oder Garage fahren ließ, wird inzwischen nicht mehr angeboten.

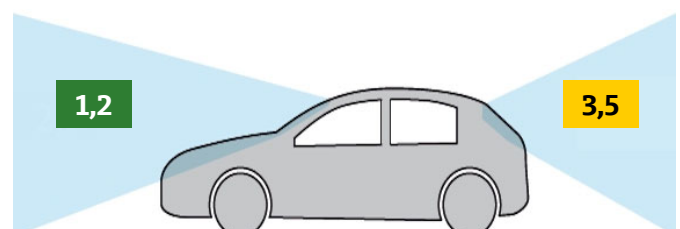
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch 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.



⊕ 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-

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.

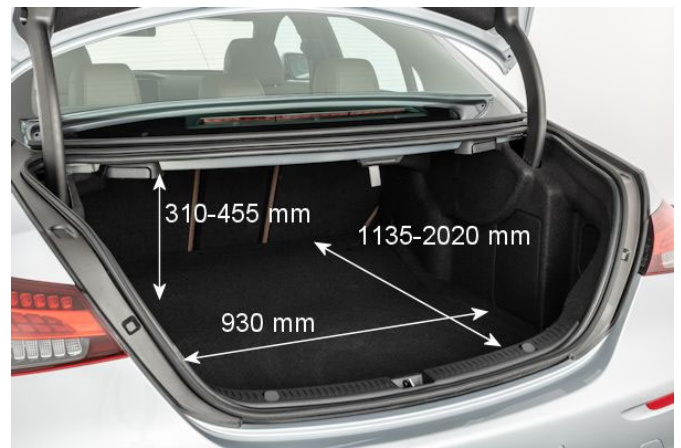
### 3,0 Ein-/Ausstieg

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 (42 cm über dem Boden in niedrigster Position) sowohl vorn als auch im Fond nicht ideal. Insgesamt fällt das Ein- und Aussteigen dennoch nicht schwer, zudem finden sich am Dachhimmel vier Haltegriffe. 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. Das optionale schlüssellose Zugangssystem Keyless-Go 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](http://www.adac.de/keyless). Immerhin lässt sich das System über doppelten Tastendruck auf der Fernbedienung vorübergehend deaktivieren.

### 2,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Die E-Klasse bietet bei aufgestellten Rücksitzlehnen 430 l Kofferraumvolumen – alternativ passen sieben Getränkeboxen hinein. Klappt man die Lehnen um und belädt den Gepäckraum bis zur Fensterunterkante (was aus Sicherheitsgründen empfohlen wird), stehen 905 l Ladevolumen zur Verfügung. Unterhalb des Ladebodens findet sich ein kleines Staufach, das rund 35 l fasst.



Mit 430 l Kofferraumvolumen bietet der E 300 d ordentlich Platz für das Gepäck.

### 3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Optional ist für die E-Klasse wie im Falle des Testwagens eine elektrische Heckklappe erhältlich. Dann öffnet und schließt der Heckdeckel auf Knopfdruck oder per Fußschwenk unter den hinteren Stoßfänger. Sperrige Gegenstände lassen sich im Gepäckabteil der E-Klasse nicht transportieren, das die Kofferraumöffnung liegt wie bei Stufenhecklimousine typisch vergleichsweise klein ist.

Optional ist eine separate Verriegelung des Kofferraumdeckels zu haben. Dann ist es möglich, den Kofferraum über einen

Schalter im Handschuhfach separat zu abzusperrern. Wird die E-Klasse anschließend mit dem Autoschlüssel entriegelt, bleibt der Kofferraum weiterhin verriegelt und lässt sich nicht von außen öffnen.

## 2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich gegen Aufpreis dreigeteilt umklappen, serienmäßig ist die E-Klasse allerdings mit einer starren Rückbank ausgestattet. Die Handhabung gestaltet sich einfach und recht leichtgängig. Die Entriegelung erfolgt vom Kofferraum aus über Bedienelemente, allerdings fallen die Lehnen anschließend nicht automatisch um.

Im Kofferraum findet man als Verstaue- und Fixiermöglichkeiten eine Ablagemöglichkeit auf der linken Seite, ein Netz auf dem Ladeboden, ein Staufach darunter sowie zwei praktische Taschenhaken unter der Hutablage vor.

## 2,2 INNENRAUM

### 2,4 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 berührungssensitiv, 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 ist nicht mehr Serie, 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. Doch aufgemerkt: Gegen 71 Euro Aufpreis lässt sich das neue Touchpad abbestellen, dann gibt es wieder den bewährten



Aufgrund der kleinen Laderaumöffnung lassen sich sperrige Gegenstände nicht transportieren.

Controller. Dazu ist jedem Kunden unter dem Aspekt der besseren Bedienbarkeit zu raten.

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. Lautstärke-regler) sind nicht ideal auf dem Mittelkanal 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.



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.

Radiosender können nur über das Kombiinstrument des Mitendisplay 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

## 1,5 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.

## 1,7 Raumangebot vorn

⊕ Personen bis zwei Meter Körpergröße finden problemlos genügend Bein- und Kopffreiheit vor. Das Raumangebot ist insgesamt tadellos, auch wenn das hoch aufbauende

## 2,4 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze auf eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht die großzügige Beinfreiheit im Fond für 2,10 m große Personen. Die Kopffreiheit ist allerdings knapper bemessen, hier wird es für rund 1,90 m große Insassen knapp. Zwei Personen finden bequem Platz, für drei Erwachsene wird es aber schon eng.

## 2,6 Innenraum-Variabilität

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

⊕ 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.

## 1,6 KOMFORT

### 1,4 Federung

Ab Werk ist die E-Klasse mit einem Fahrwerk samt konventioneller Dämpfer ausgerüstet. Optional steht wie im Falle des

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. Die induktive Ladeschale für das Smartphone ist vergleichsweise klein und schlecht zugänglich.

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.

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

Armaturenbrett und die wuchtige Mittelkonsole das Raumgefühl etwas beeinträchtigen.



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

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

⊕ 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 sehr ausgewogenen Federungskomfort, die

Aufbaubeschleunigungen bei schneller Fahrt sind gering, 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.

## 2,0 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 die Limousine gut ab. Bei 130 km/h wurde ein Pegel von 65,2 dB(A) ermittelt – ein guter Wert. Der Dieselmotor ist gut vom Innenraum entkoppelt und dringt akustisch nur gut gedämmt zu den Insassen durch.

## 1,6 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).

# 1,2 MOTOR/ANTRIEB

## 1,2 Fahrleistungen

⊕ Das E 300 d ist mit der stärksten Ausbaustufe des Zweiliter-Vierzylinderdiesels sehr souverän motorisiert. Der Selbstzünder entwickelt ein sattes Drehmoment in Höhe von 550 Nm und leistet 265 PS, der integrierte Startergenerator kann zudem mit bis zu 20 PS unterstützen, die Gesamtleistung beträgt 285

PS. Das sind Leistungswerte, die bis vor kurzem für einen Vierzylinder-Diesel undenkbar schien und den Sechszylinder-Varianten vorbehalten war. Das 1992 ccm große Aggregat schiebt die Limousine in jeder Lebenslage vehement nach vorn. Die Messwerte sprechen für sich: den Zwischenspur von

60 auf 100 km/h erledigt der Mercedes in 3,6 s, von 80 auf 120 km/h geht es in 4,5 s. Die Werksangabe von null auf 100 km/h

in 6,3 s stellt man damit nicht in Frage, bei Tempo 250 km/h wird elektronisch abgeregelt.

## 1,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Zweiliter-Vierzylinder ist eine Ansage an alle Dieselskeptiker. Der Motor ist sehr gut gedämmt, das prinzipbedingt kernige Laufgeräusch dringt nur leise vernehmbar zu den Insassen durch. 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 problemlos.

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.

## 1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,3 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität der E-Klasse 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 300 d serienmäßigen Allradantriebs 4Matic ebenfalls hervorragend.

### 2,1 Lenkung

⊕ Die bei größeren Lenkwinkeln sehr direkt ausgelegte elektromechanische Lenkung (2,2 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.

### 1,7 Bremse

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

der verbauten 18-Zoll-Mischbereifung steht der Daimler aus 100 km/h bereits nach 32,9 m – ein sehr guter Wert.

## 1,4 SICHERHEIT

### 1,2 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 300 d um ein mehr als 60.000 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.

### 1,1 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. 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-Safe-Maßnahmen wie reversible Gurtstraffer und Schließen der Fenster vor einem Crash, gibt es Pre-Safe Impuls Seite, das

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Option
	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



im Fahrerassistentpaket 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.

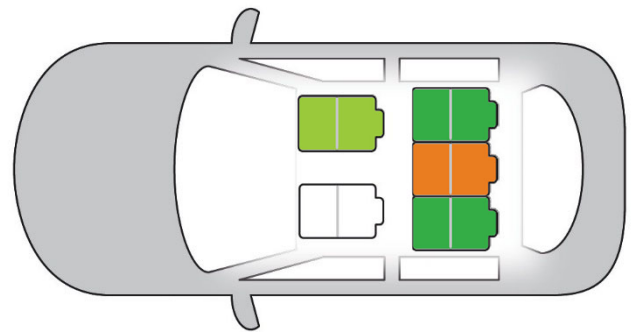
## 2,0 Kindersicherheit

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.

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)

⊕ 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

## 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.

## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 4,0 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Auch wenn der Verbrauch des E300 d 4Matic in Anbetracht der Fahrzeuggröße und der sehr guten Fahrleistungen vergleichsweise moderat ausfällt, ist er absolut gesehen mit 6,2 l/100 km im ADAC Ecotest doch recht hoch. Mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 191 g/km erhält das Fahrzeug lediglich 20 von 60 möglichen Punkten im CO<sub>2</sub>-Kapitel des Ecotest. Innerorts verbraucht der Diesel 6,5 l, außerorts sind es 5,3 l und auf der Autobahn 7,2 l pro 100 km.

### Verbrauch

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

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

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

Autobahn	7,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,2	
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

CO<sub>2</sub>-Punkten landet das E 300 d 4Matic bei 70 Punkten und erreicht damit vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

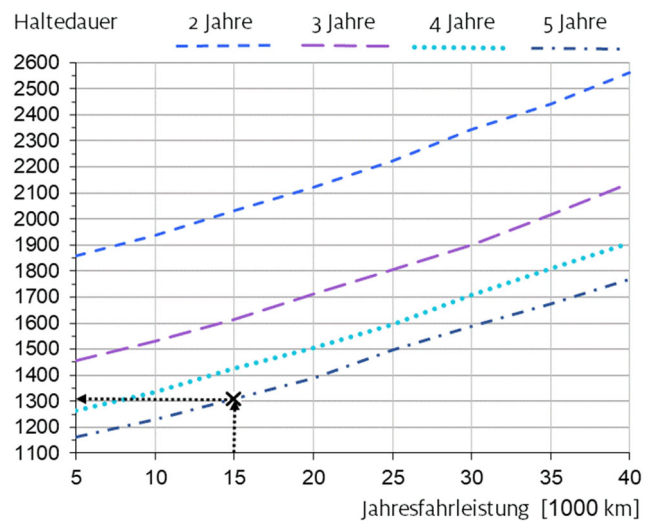
## 4,8 AUTOKOSTEN

### 4,8 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der E 300 d 4Matic ist ein teures Vergnügen. In der Ausstattungslinie Exclusive kostet die Limousine 62.796 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 kratzen ist dabei wie im Falle des Testwagens kein Problem und erfordert nicht einmal volle Ausstattung. Auch wenn die E-Klasse prozentual gesehen relativ wertstabil ist, sind die absoluten Kosten für den Wertverlust jedoch hoch. Auch die Aufwendungen für Steuer (311 Euro pro Jahr) und Versicherung (KH: 20, VK: 28, TK: 29) kommen dem Halter teuer.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1307 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 400 d Avant- garde 4MATIC 9G- TRONIC
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1991	4/1991	4/1991	6/2999	4/1598	4/1950	4/1992	6/2925
Leistung [kW (PS)]	155 (211)	200 (272)	235 (320)	286 (389)	118 (160)	143 (194)	210 (285)	243 (330)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	320/1650	370/1650	700/1600	500/1600	360/1600	400/1600	550/0	700/1200
0-100 km/h [s]	7,5	6,2	5,8	5,0	8,4	7,3	6,3	4,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	240	250	245	250	226	240	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	6,6/7,1   S	6,6/7,2   S	1,8/1,5   S	7,9/8,2   S	4,4/4,8   D	4,7/5,2   D	5,4/5,7   D	6,1/6,7   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	151/162	151/163	41/35	181/186	117/127	123/136	143/149	161/176
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/25/24	19/25/24	18/27/27	19/27/27	23/27/26	23/27/26	20/28/29	20/28/29
Steuer pro Jahr [Euro]	194	197	40	289	218	276	309	480
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1128	1195	1148	1404	1136	1152	1277	1423
Preis [Euro]	50.218	56.977	57.638	66.598	50.069	51.860	59.964	67.330

**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

4-Zyl.-Diesel (Mild-Hybrid), Bi-Turbo, Euro 6d-ISC-FCM, SCR-Kat und NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	1.992 ccm
Leistung	210 kW/285 PS
Maximales Drehmoment	550 Nm
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,7 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	143 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,33 m²/0,23
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.935/1.852/1.460 mm
Leergewicht/Zuladung	1.925/660 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	540 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)	3,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,9 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R18 100Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	11,7 m
Ecotest-Verbrauch	6,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,5/5,3/7,2 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	163 g/km (WTW* 191 g/km)
Reichweite	805 km
Innengeräusch 130 km/h	65,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.070 mm
Leergewicht/Zuladung	1.960/625 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	430/905/- l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>126 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>127 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>185 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>869 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	1307 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	311 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/28/29		
Basispreis E 300 d Exclusive 4MATIC 9G-TRONIC	62.796 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 17.06.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	96.527 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.794 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. <sup>1</sup> 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	2.261 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.300 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	1.250 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	2.600 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	833 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/380 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	435 Euro°

### AUSSEN

Anhängerkupplung (vollelektrisch)	1.142 Euro
Metalllackierung	1.035 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.339 Euro/2.106 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

### AUTOKOSTEN

4,8

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

Stand: Dezember 2021

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