

Gebrauchtwageninfo



Mercedes-Benz E-Klasse (2002-2009) Benziner

Komfort auf langen Reisen

Die E-Klasse ist ein Klassiker, wenn es darum geht, komfortabel auf lange Reisen zu gehen. Davon zeugen die im Durchschnitt extrem hohen Laufleistungen der Gebrauchtwagen. Das gute Platzangebot und der hohe Komfort machen auch ausgedehnte Touren zum Genuss. Für den guten Komfort sorgen ein komfortables Fahrwerk, sehr bequeme Sitze und eine gekonnte Geräuschkämmung. Investiert man in das T-Modell (Kombi), bekommt man dazu noch einen riesigen Kofferraum. Die Bedienung des barock eingerichteten Mercedes ist relativ einfach. Modernes Infotainment sucht man dem Alter entsprechend allerdings vergeblich. Exemplare ab der Modellpflege 2006 gelten als zuverlässiger und langlebiger. Das bezeugen auch die besseren Werte später Modelle in der ADAC Pannenstatistik. Grundsätzlich gilt die Technik aber als sehr haltbar. Das bezeugen viele Gebrauchtwagen mit teils sehr hohen Laufleistungen.

Empfehlung: Für die E-Klasse gibt es sehr viele verschiedene Motoren. Der E 200 Kompressor ist ein wirtschaftliches und robustes Basistriebwerk, das seit der Modellpflege in 2006 mit 184 PS auch höhere Leistungsansprüche erfüllt. Alle anderen Benzinmotoren haben sechs oder acht Zylinder. Der E 240 bietet zwar hohe Laufruhe, ist aber erstaunlich schlapp. Daher eher einen E 230 oder E 280 mit 204 bis 231 PS nehmen. Fast schon luxuriös wird es mit einem E 320 oder E 350. Bis zu 292 PS schinden beim Beschleunigen durchaus Eindruck. Echter Luxus sind die Achtzylinder im E 500. Besonders die stärkere Version mit 388 PS steht für pures Understatement, das es in modernen Autos dieser Klasse dank zu viel Sportkleidung kaum noch gibt. Endgültig zum Sportler wird die E-Klasse als AMG. Bis zu 514 PS schieben gewaltig an, kosten in Einkauf und Unterhalt aber auch ein Vermögen. Die sparsame und kostengünstige Erdgasversion E 200 NGT spielt auf dem Gebrauchtwagenmarkt so gut wie keine Rolle.

- ⊕ sehr guter Verarbeitungseindruck, viel Platz, einfache Bedienung, innovative Techniken, hoher Sitz- und Fahrkomfort, sehr sichere Straßenlage, hohe Crashesicherheit, riesige Motorenauswahl, haltbare Technik
- ⊖ anfälliges SBC-Bremsystem (bis Modellpflege 2006), oft hohe Laufleistungen

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2022)

Erstzulassungsjahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ADAC-Bewertung	62,0	57,2	49,7	49,2	40,5	31,7	30,5	58,1

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	26,9	28,9	27,8	27,2	25,0	22,3	21,0	18,4
	35,5	36,6	36,0	35,3	33,3	31,6	30,2	28,7
	44,0	44,2	44,3	43,5	41,7	40,9	39,4	39,0
	52,6	51,9	52,5	51,6	50,0	50,2	48,6	49,3
	>52,6	>51,9	>52,5	>51,6	>50,0	>50,2	>48,6	>49,3

Mängel und Rückrufe

Allgemein	Im TÜV-Report taucht der W 211 nicht mehr auf. Bis zuletzt wurde in erster Linie das verschleissfreudige Fahrwerk bemängelt - der hohen Laufleistungen sei Dank. Besonders frühe Exemplare vor der Modellpflege landeten in der ADAC Pannenstatistik weit hinten. Besser sind Exemplare ab der Modellpflege 2006.
Häufige Bauteilfehler	Anlasser (2002-2004, 2009), Anlassermagnetschalter (2009), Automatikgetriebe (2002-2005), Einspritzdüse/Injektor (2002-2003, 2006), Fahrwerkregelung (2004, 2006), Fahrzeugelektrik allgemein (2002), Generator (2009), Kraftstoffpumpe (2002-2008), Kühl-/Heizungsschlauch (2009), Kurbelwellensensor (2002), Lenkung allgemein (2009), Starterbatterie (2002-2003, 2009), Steuerkette (2005), Zündschloss (2009)
Rückrufe	1/2020: Eine nicht der Spezifikation entsprechende Klebeverbindung zwischen dem Glasdeckel und dem Rahmen des Schiebedachs kann zur Folge haben, dass sich der Glasdeckel vollständig vom Fahrzeug löst. Die Adhäsionskraft der Klebeverbindung könnte sukzessive nachlassen. Dadurch kann die Verbindung zwischen Glasdeckel und Fahrzeug nicht dauerhaft über die Fahrzeug-Lebensdauer sichergestellt werden. Abhilfe: In der Werkstatt wird die Verklebung des Glasdeckels überprüft. Bei Bedarf erfolgt der Austausch des Schiebedaches. Dauer in d. Werkstatt: ca. 2 Std. Betroffene Fzg. in Deutschland: 381.315 (auch andere Modelle betroffen)

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

01/2002	Einführung der Limousine (Baureihenbezeichnung W211) mit den Motorisierungen: E 240 (130 kW/177 PS), E 320 (165 kW/224 PS), E 500 (225 kW/306 PS), E 220 CDI (110 kW/150 PS), E 270 CDI (130 kW/177 PS)
09/2002	neue Motoren: E 200 Kompressor (120 kW/163 PS), E 55 AMG (350 kW/476 PS) und E 320 CDI (150 kW/204 PS)
12/2002	neuer Motor: E 200 CDI (90 kW/122 PS)
01/2003	Modellwechsel beim T-Modell (Kombi)
03/2003	neuer Motor: E 400 CDI (191 kW/260 PS)
12/2003	Partikelfilter für 4-Zylinder-Dieselmotoren erhältlich
02/2004	Partikelfilter für E 320 CDI erhältlich
03/2004	neuer Motor: E 200 NGT (120 kW/163 PS) mit bivalentem Antrieb (Gas/Benzin)
07/2004	neuer Motor: E 280 CDI DPF (130 kW/177 PS)
10/2004	neuer Motor: E 350 mit 4-Ventil-V6-Motor (200 kW/272 PS) ersetzt E 320; auch mit Allradantrieb 4-matic erhältlich

04/2005	neue Motoren: E 280 (170 kW/231 PS), E 280 CDI (140 kW/190 PS) ersetzt E 280 CDI (130 kW/177 PS) und E 320 CDI (165kW/224 PS) ersetzt E 320 CDI (150 kW/204 PS), alle auch mit 7-Gang-Automatik; alle Dieselmotoren mit Partikelfilter; E 240 und E 270 CDI entfallen
10/2005	neuer Motor: E 420 CDI (231 kW/314 PS) ersetzt E 400 CDI
06/2006	umfangreiche Modellpflege bei Limousine und T-Modell, Entfall der elektrohydraulischen Bremsanlage, überarbeitete Motorenpalette: E 200 Kompressor (135 kW/184 PS), E 280 (170 kW/231 PS), E 350 (200 kW/272 PS), E 500 (285 kW/388 PS), E 63 AMG (378 kW/514 PS), E 200 CDI (100 kW/136 PS), E 220 CDI (125 kW/170 PS), E 280 CDI (140 kW/190 PS), E 320 CDI (165 kW/224 PS), E 420 CDI (231 kW/314 PS), E 200 NGT (120 kW/163 PS)
03/2007	neuer Motor: E 230 (150 kW/204 PS), zunächst nur für die Limousine
07/2007	Motoren E 200 CDI (100 kW/136 PS) und E 230 (150 kW/204 PS) auch für Kombi erhältlich
01/2008	neue zusätzliche Motoren: E 350 CGI mit Direkteinspritzung (215 kW/292 PS) und E 300 Bluetec (nur für Limousine) mit 3.0 V6 Dieselmotor (155 kW/211 PS) und SCR-Kat zur selektiven katalytischen Reduktion von Stickoxiden in den Abgasen (Schadstoffklasse Euro 5)
01/2009	Modellwechsel der viertürigen Stufenhecklimousine zum Nachfolger W212
08/2009	Modellwechsel beim T-Modell

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Limousine	T-Modell
Länge/Breite/Höhe [mm]	4818/1822/1452	4850/1822/1496
Breite mit Spiegeln [mm]	1990	1990
Kofferraumvolumen [l]	540	690
Dachlast [kg]	100	100

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	E 200 Kompr.	E 200 Kompr.	E 240	E 230	E 320 Aut.	E 280	E 350 7G-Tr.	E 500 7G-Tr.
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1796	4/1796	6/2597	6/2496	6/3199	6/2997	6/3498	8/5461
Leistung [kW/PS]	120/163	135/184	130/177	150/204	165/224	170/231	200/272	285/388
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	240/3000	250/3500	240/4500	245/2900	315/3000	300/2400	350/2400	530/2800
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	9,6	9,1	9,1	8,9	7,7	7,3	6,9	5,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	230	236	236	248	243	250	250	250
Verbrauch Hersteller pro 100 km	8,2 l S (NEFZ)	8,2 l S (NEFZ)	10,9 l S (NEFZ)	9,2 l S (NEFZ)	9,9 l S (NEFZ)	9,3 l S (NEFZ)	9,7 l S (NEFZ)	11,5 l S (NEFZ)
CO ₂ [g/km]	195	195	257	220	238	222	231	273
CO ₂ -Effizienzklasse	F	F	G	G	G	G	G	G
Anhängelast gebremst/unge- [kg]	1900/750	1900/750	1900/750	1900/750	1900/750	1900/750	1900/750	1900/750
Tankinhalt [l]	65,0	65,0	65,0	65,0	80,0	80,0	80,0	80,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/17/19	19/17/19	19/17/19	19/19/20	19/19/20	19/19/20	19/19/20	20/23/24
Steuer pro Jahr* [Euro]	121	121	175	168	216	202	236	371
Schadstoffklasse	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 4

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.
 * Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	E 200 Kompr.	E 200 Kompr.	E 240	E 230	E 320 Aut.	E 280	E 350 7G- Tr.	E 500 7G- Tr.
Wartung 1	550	230	700	270	700	600	270	290
bei km/Monate	25000/24	25000/12	20000/24	25000/12	20000/24	25000/24	25000/12	25000/12
Wartung 2	930	480	1390	540	1390	1130	540	550
bei km/Monate	50000/48	50000/24	40000/48	50000/24	40000/48	50000/48	50000/24	50000/24
Bremsscheiben und -beläge vorne	550	530	530	630	530	580	590	640
Bremsscheiben und -beläge hinten	570	580	520	580	520	570	740	780
Auspuffanlage (nach Kat)	1510	1540	1180	1830	1180	1610	1830	1930
Kupplung	1200	1070	1140	-	-	-	-	-
Generator	1380	970	-	1220	-	1150	1230	1420
Anlasser	670	570	-	730	-	660	730	710

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	E 200 Kompr.	E 200 Kompr.	E 240	E 230	E 320 Aut.	E 280	E 350 7G- Tr.	E 500 7G- Tr.
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	112	112	116	126	130	128	131	164
Betriebskosten (Kraftstoff)	225	224	291	249	267	252	261	306
Werkstatt-/ Reifenkosten	93	92	110	98	116	101	112	125
Gesamtkosten pro Monat	429	428	517	473	512	482	505	595
Gesamtkosten pro km [Cent]	34,3	34,3	41,4	37,8	41,0	38,5	40,4	47,6

Garantien

Eine allgemeine Garantie galt ab 09/05 zwei Jahre. Zudem gab Mercedes 30 Jahre Garantie gegen Rost.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Crashtest (Euro NCAP)

Testergebnis 2002

Fünf Sterne jetzt auch für die E-Klasse, wenn gleich es die zwei Zusatzpunkte für ein Gurtwarnsystem für Fahrer-/Beifahrerplatz sind, die hier helfen die Schwelle von 33 Punkten zu erreichen. Der Fußgängerschutz erhält nur einen Stern.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.