

Gebrauchtwageninfo



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

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: Alle Dieselmotoren arbeiten mit einer Common-Rail-Einspritzung und werden von einem Turbolader zwangsbeatmet. Der Basismotor im E 200 CDI reicht zum Mitschwimmen im Verkehr völlig aus, fühlt sich aber immer etwas nach Taxi an. Ein guter Kompromiss aus Leistung und Verbrauch gelingt dem E 220 CDI mit 150 bzw. 170 PS. Der charakterstarke Fünfzylinder im E 270 CDI bringt kaum bessere Fahrleistungen. Ähnlich verhält es sich mit dem E 280 CDI. Der letztgenannte ist als Sechszylinder aber deutlich lauffruhiger als die Vier- und Fünfzylinder. Sehr souverän verhalten sich die E 300 CDI und E 320 CDI. Mit 190 bis 224 PS kommt niemals der Wunsch nach noch mehr Leistung auf. Bis 2005 wurden Reihensechszylinder eingesetzt, später V6-Motoren. Die Laufruhe ist hier wie dort sehr gut und der Verbrauch hält sich in Grenzen. Richtig luxuriös ist man mit einem der sehr seltenen und nicht sonderlich sparsamen V8-Diesel im E 400 CDI oder E 420 CDI unterwegs. Allerdings gilt dieser Motor als weniger standhaft als die anderen Diesel-Aggregate. Alle Vier-, Fünf- und Sechszylinder sind für einige Erdumrundungen gut. Den besten Beweis dafür stellen zahlreiche Taxis mit astronomischen Laufleistungen dar. Grundsätzlich empfiehlt sich ein Exemplar mit der komfortabel schaltenden Siebenstufenautomatik.

- ⊕ sehr guter Verarbeitungseindruck, viel Platz, einfache Bedienung, innovative Techniken, hoher Sitz- und Fahrkomfort, sehr sichere Straßenlage, hohe Crashesicherheit, große Motorenauswahl, haltbare Technik
- ⊖ anfälliges SBC-Bremsystem (bis Modellpflege 2006), oft sehr 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	Abgasrückführung (2005), 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 CDI	E 220 CDI Aut.	E 220 CDI Aut.	E 270 CDI Aut.	E 280 CDI 7G-TR.	E 320 CDI Aut.	E 300 BlueTec	E 320 CDI 7G-TR.
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/2148	4/2148	4/2148	5/2685	6/2987	6/3222	6/2987	6/2987
Leistung [kW/PS]	100/136	110/150	125/170	130/177	140/190	150/204	155/211	165/224
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	270/1400	340/2000	400/2000	425/1800	440/1400	500/1800	540/1600	540/1600
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	9,9	10,6	8,4	9,3	7,6	7,7	7,2	6,8
Höchstgeschwin- digkeit [km/h]	214	214	225	232	238	243	244	250
Verbrauch Hersteller pro 100 km	6,1 l D (NEFZ)	6,5 l D (NEFZ)	6,7 l D (NEFZ)	7,0 l D (NEFZ)	7,2 l D (NEFZ)	6,9 l D (NEFZ)	7,3 l D (NEFZ)	7,3 l D (NEFZ)
CO ₂ [g/km]	160	172	174	180	191	183	194	194
CO ₂ -Effizienzklasse	C	D	D	D	E	D	E	E
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	65,0	80,0	65,0	80,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/17/21	23/17/21	21/17/21	23/19/22	23/19/22	23/20/23	23/20/23	23/20/23
Steuer pro Jahr* [Euro]	339	366	339	449	463	549	463	463
Schadstoffklasse	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 3	Euro 4	Euro 3	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 CDI	E 220 CDI Aut.	E 220 CDI Aut.	E 270 CDI Aut.	E 280 CDI 7G-TR.	E 320 CDI Aut.	E 300 BlueTec	E 320 CDI 7G-TR.
Wartung 1	320	650	320	780	380	780	380	380
bei km/Monate	25000/12	25000/24	25000/12	25000/24	25000/12	25000/24	15000/12	25000/12
Wartung 2	570	1300	570	1080	640	1080	640	640
bei km/Monate	50000/24	50000/48	50000/24	50000/48	50000/24	50000/48	30000/24	50000/24
Bremsscheiben und -beläge vorne	530	510	530	530	630	530	630	630
Bremsscheiben und -beläge hinten	580	550	580	520	580	520	740	740
Auspuffanlage (nach Kat)	760	730	760	1100	1750	1120	2680	1710
Kupplung	1060	-	-	-	-	-	-	-
Generator	1270	1530	1270	-	1340	-	1240	1340
Anlasser	760	1200	810	-	810	-	810	810

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	E 200 CDI	E 220 CDI Aut.	E 220 CDI Aut.	E 270 CDI Aut.	E 280 CDI 7G-TR.	E 320 CDI Aut.	E 300 BlueTec	E 320 CDI 7G-TR.
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	135	146	135	162	164	175	168	168
Betriebskosten (Kraftstoff)	174	185	189	197	202	195	213	204
Werkstatt-/ Reifenkosten	98	103	106	110	123	118	132	131
Gesamtkosten pro Monat	407	434	430	469	488	487	512	503
Gesamtkosten pro km [Cent]	32,6	34,7	34,4	37,5	39,1	39,0	41,0	40,2

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.