



Mercedes E 220 d T-Modell 9G-TRONIC

Fünftüriger Kombi der oberen Mittelklasse (143 kW / 194 PS)

Seit der ersten Generation der E-Klasse steht das jeweilige T-Modell für gediegene und vor allem große Kombis. So höhlenartig wie bei den vergangenen Generationen wirkt der Kofferraum der neuen Baureihe S213 zwar nicht, dennoch gibt es wenige Kombis mit mehr Platz. Herausragend ist das Angebot an Sicherheitssystemen, denn für die neue E-Klasse gibt es (meist gegen Aufpreis) quasi alles, was die aktuelle Automobilentwicklung bereithält. Das Auto kann sowohl weitgehend selbstständig auf der Autobahn fahren als auch einparken, letzteres ohne(!) dass jemand darin sitzt. Auch für die Vermeidung von Unfällen sowie die Reduzierung deren Folgen gibt es allerhand Systeme. Ebenfalls dem hohen Anspruch angemessen ist der Komfort: Die Passagiere können von etlichen Annehmlichkeiten wie etwa belüfteten Massagesitzen umschmeichelt werden, während sie vom komfortabel abgestimmten Fahrwerk sanft getragen werden. Nur die automobilen Oberschicht à la S-Klasse bietet hier noch etwas mehr Wohlfühlfaktor. In Sachen Komfort ebenfalls nicht ganz Spitzenklasse ist der Vierzylinder-Diesel mit zwei Litern Hubraum, denn auch wenn die Ingenieure sehr erfolgreich Dämmung betreiben, ist die Laufruhe eines Sechs- oder Achtzylinders besser. Der neu entwickelte Diesel mit der Kennung OM654 kann aber zwei wichtige Trümpfe ziehen: Der EcoTest-Verbrauch ist mit 5,5 l/100 km erfreulich niedrig und die Schadstoffnachbehandlung per SCR-Kat funktioniert beispielhaft. Da auch die Durchzugskraft des 194 PS-Motors objektiv mehr als ausreichend ist, kann hier eine Empfehlung ausgesprochen werden, gerade für Vielfahrer. Was für die meisten Käufer aber gegen die E-Klasse spricht, ist der Preis: Bei schwindelerregenden 50.486 Euro beginnt der Einstieg in einen E220d als T-Modell - und Schluss ist da noch lange nicht, da man in der ellenlangen Aufpreisliste noch allerhand teure Häkchen setzen kann. **Konkurrenten:** u.a. Audi A6 Avant, BMW 5er touring.

- + beispielhaft saubere Abgase, sehr hohes Sicherheitsniveau, hoher Fahrkomfort
- Bedienung erfordert deutliche Eingewöhnung, teils dreiste Aufpreispolitik, hoher Anschaffungspreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,8

AUTOKOSTEN 3,6

Zielgruppencheck

	Familie	2,3
	Stadtverkehr	3,9
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,1
	Transport	1,9
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	1,8

EcoTest ★★★★★☆

2,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,4 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

2,9 Alltagstauglichkeit

⊕ Zu den Stärken des E 220d T-Modell gehört klar die Langstreckentauglichkeit. Schon der 50 l fassende Standardtank ermöglicht eine Reichweite von 905 km - ein 66 l großer Kraftstoffbehälter ist optional erhältlich und erhöht die Reichweite auf bis zu 1.200 km. Auch der verbaute AdBlue-Tank zur Abgasnachbehandlung ist mit knapp 25 l ausreichend dimensioniert und fordert selten ungeplante 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 sich sehen lassen. Die Stützlast von

Innenraum wirken durchweg hochwertig - nur die bei Berührung teils knarrenden Zierleisten mindern den hochwertigen Eindruck etwas.

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.

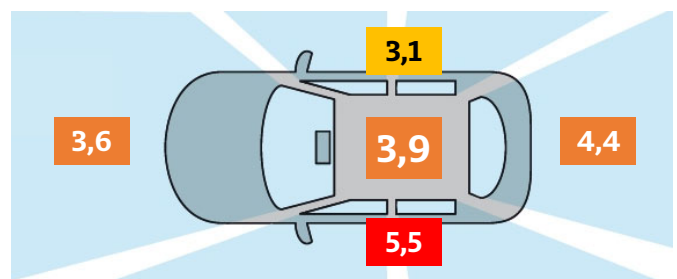
2,6 Licht und Sicht

Die Karosserieenden des großen T-Modells lassen sich vorn nur erahnen, hinten geht es etwas besser - das Ergebnis der Rundumsichtmessung fällt wegen der allgemein recht breiten Dachsäulen ebenfalls nicht berauschend aus. 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°-Kamera, die Software errechnet hier aus

mehreren Kameras am Fahrzeug ein Bild aus der Vogelperspektive.

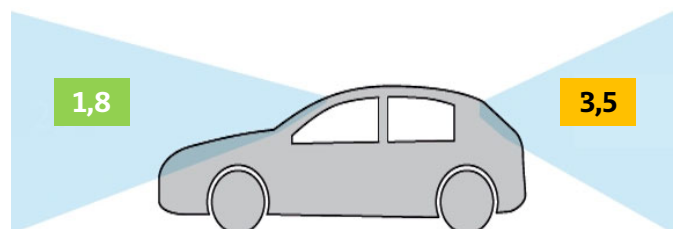
Rundumsicht

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.



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

Als Neuheit gibt es die autonome Parkfunktion, die mittels Smartphone gesteuert wird. Der Remote Park-Pilot parkt dabei autonom in eine Parklücke oder Garage, nachdem der Fahrer das Fahrzeug verlassen hat. Der Fahrer steht dabei neben dem Fahrzeug und überwacht den Parkvorgang. Um den Kombi ausparken, muss der Fahrer lediglich über das Smartphone die Ausparkfunktionen aktivieren und das Fahrzeug fährt wieder heraus. Das System verspricht vor allem beim Parken in engen Garagen Vorteile, da sonst oftmals kein komfortabler Ausstieg mehr möglich wäre. Insgesamt dauert ein Parkvorgang damit aber sehr lange, weshalb das System im öffentlichen Verkehr wohl kaum eingesetzt werden kann.

⊕ Gegen Aufpreis sind für das Fahrzeug entweder einfache LED-Scheinwerfer oder Multibeam-LED-Schein-

werfer erhältlich. Schon die normalen LED-Scheinwerfer ermöglichen eine gute Fahrbahnausleuchtung, nochmals deutlich empfehlenswerter sind aber die Multibeam-Scheinwerfer. 84 einzeln angesteuerte LEDs sorgen stets für eine hervorragende Fahrbahnausleuchtung. Die Multibeam-Scheinwerfer sind zwar sehr teuer, besonders für Vielfahrer aber eine echte Kaufempfehlung.

⊖ Wenig überzeugend ist die Serienausstattung im Licht- und Sicht-Bereich. Die E-Klasse hat so gut wie keine verbessernden Systeme serienmäßig verbaut. Seien es Einparkhilfen oder auch banale Dinge wie ein automatisch abblendender Innenspiegel. Selbst bei den Scheinwerfern spart Mercedes und liefert die E-Klasse serienmäßig nur mit einfachen Halogenscheinwerfern aus - in dieser Preisklasse ist das fast schon unverschämt.

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Während man zum Ein- und Aussteigen dank des nicht allzu hohen Schwellers die Füße nicht weit 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 aber dennoch nicht schwer. Für die Türen gibt es optional eine Softclose-Funktion. Damit muss man sie nur noch leicht anlegen, ein Motor zieht sie dann fast geräuschlos zu.

⊖ 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.

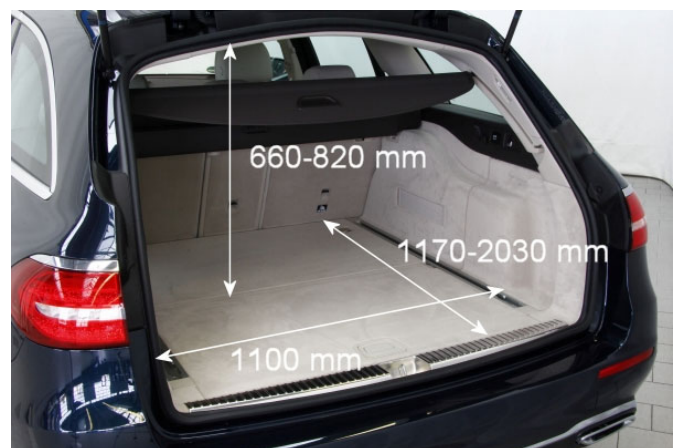
Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Immerhin lässt sich das System über doppelten Tastendruck auf der Fernbedienung vorübergehend deaktivieren.

1,7 Kofferraum-Volumen

⊕ Der bei Dunkelheit gut ausgeleuchtete Kofferraum des Kombis 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.

1,5 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 knapp zwei Metern Körpergröße aufrecht darunter



Mit 470 l Volumen ist der Kofferraum von klassenüblicher Größe.

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.

1,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Sitzlehne der Rücksitze lässt sich dreigeteilt klappen, die Bedienung ist denkbar einfach. Deutlich beschriftete Tasten für die Entriegelung findet man an den Rücksitzen oder im Kofferraum. Dieses System ist in jedem

T-Modell serienmäßig.

Ablagen, Haken und Netze gibt es im Kofferraum genügend. Gegen Aufpreis können ein Schienensystem und eine Ski- und Snowboardtasche geordert werden.

2,0 INNENRAUM

2,2 Bedienung

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

Das Cockpit wirkt auf den ersten Blick dank der reduzierten Anzahl an Tasten übersichtlich, offenbart bei genauerer Betrachtung aber doch einige Schwächen. Sowohl der Dreh-Drück-Regler samt Touchpad als auch einige wichtige Funktionstasten (z. B. Lautstärkeregler) sind nicht ideal auf dem Mitteltunnel angeordnet und erfordern vor allem anfänglich häufige Blickabwendungen von der Fahrbahn. Auch die Funktionsweise des Dreh-Drück-Reglers sowie des Touchpads an sich ist teilweise unlogisch und erfordert eine deutliche Eingewöhnung. Zudem sind die Funktionstasten (z. B. Radio, Navigation, Telefon) weit weg vom Drehregler angeordnet. Radiosender können nur über den Drehregler eingestellt werden, es sind keine zusätzlichen Stationstasten vorhanden. Auch praktische und häufig gebrauchte Tasten zum Durchschalten von Radiosendern oder Liedern sucht man vergebens. Neu sind die zusätzlichen berührungsempfindlichen Touch-Flächen im Lenkrad, mit denen durch vertikales und horizontales Wischen die Funktionen im Kombi- und Multimediabildschirm bedient werden. Vorteile gegenüber normalen Lenkradtasten konnten nicht festgestellt werden - im Gegenteil: Durch die fehlende haptische Rückmeldung der



Die hervorragende Verarbeitungsqualität im Innenraum und die hochwertige Materialauswahl sorgen für eine angenehme Atmosphäre. Das Bediensystem per Dreh-Drück-Regler kombiniert mit einem Touchpad kann dagegen nicht vollends überzeugen.

Touch-Flächen muss man immer kurz schauen, ob der Wischbefehl auch ausgeführt wurde.

⊕ Die E-Klasse bietet eine ganze Reihe an Systemen, die den Bedienkomfort des Fahrzeugs im täglichen Betrieb erleichtern (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.

⊖ Lediglich der Spurhalte- und der Lenkassistent lassen sich über Tasten links vom Lenkrad bedienen, der Status der restlichen Assistenzsysteme ist nicht ersichtlich. Dadurch kann der Fahrer nicht auf einen Blick sehen, ob auch alle Assistenten aktiviert sind. Die Taste für die elektrische Handbremse ist sehr schlecht erreichbar links unter dem Lenkrad verbaut.

2,1 Multimedia/Konnektivität

Das Multimedia-Angebot der E-Klasse fällt äußerst umfangreich aus. Man erhält so gut wie alle aktuellen Funktionen und Systeme, dafür langt Mercedes aber kräftig zu. Bis auf Radio und eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung kostet so gut wie alles Aufpreis.

⊕ Serienmäßig ist das Multimediasystem Audio 20 USB verbaut, das die wichtigsten Funktionen bereits beinhaltet. Aufgerüstet werden kann dieses durch das Media Interface Kit, das verschiedene Anbindungen zum Abspielen von Multimediadateien externer Geräte erlaubt. Neben einem einfachen SD-Karten Navigationssystem kann auch die Command Online Festplattenavigation geordert werden. Das System ist zwar sehr teuer, bietet aber einen enormen Funktionsumfang. Nicht nur Echtzeit-Verkehrsinformationen können abgerufen werden (sehr empfehlenswert für Vielfahrer), das System ermöglicht auch die Smartphone-Anbindung mittels Apple CarPlay und Android Auto. Zudem bietet Mercedes damit erstmals den Einstieg in die künftige Car-to-Car-Kommunikation, auch wenn der Mehrwert sich aktuell noch in Grenzen hält: Im Moment kann nur die neue E-Klasse auf eine Informationsdatenbank zugreifen, die von den Autos automatisch gefüttert wird. Nicht nur Unfälle

werden hier gemeldet, auch beispielsweise vom ESP entschärfte Glattsituationen oder Ähnliches sollen dort hinterlegt werden. Andere Hersteller und Fahrzeugmodelle werden in Zukunft ebenfalls an diesem Projekt teilnehmen und so für eine Steigerung der Verkehrssicherheit sorgen.

Optional sind viele weitere Multimediakomponenten erhältlich: DAB, TV-Tuner, kabelloses Smartphone-Ladestation samt NFC und vieles mehr hat Mercedes im Angebot. Mittels Kommunikationsdienst Mercedes-me lassen sich verschiedene Dienste für das Smartphone buchen, die eine Verbindung/Steuerung des Fahrzeugs ermöglicht. Lautsprechersysteme sind in unterschiedlichen Varianten lieferbar: Serienmäßig findet man sieben Lautsprecher an Bord - für den normalen Gebrauch völlig ausreichend. Wer es auch mal lauter und vor allem mit besserem Klang mag, kann sich das Burmester-Surround-Soundsystem mit 13 Lautsprechern ordern. Das optionale Burmester High-End-Soundsystem der Limousine ist in der Aufpreisliste des T-Modells nicht zu finden.

⊖ Ein CD/DVD-Laufwerk ist für die E-Klasse auch nicht mehr gegen Aufpreis erhältlich.

2,0 Raumangebot vorn

Das Raumangebot ist insgesamt tadellos, auch wenn das hoch aufbauende Armaturenbrett und die wuchtige Mittelkonsole ein deutlich beengteres Raumgefühl als beim Vorgänger aufkommen lassen.

⊕ Personen bis zwei Meter Körpergröße finden problemlos genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit reicht sogar für 2,20 m große Fahrer.

1,6 Raumangebot hinten

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

1,8 Innenraum-Variabilität

⊕ Ablagen gibt es mehr als genügend. Allerdings nur, wenn man das optionale Ablagen-Paket ordert. Dieses beinhaltet Becherhalter vorn, Lehnentaschen an der Rückseite der Vordersitze, ein Netz am Kofferraumboden, eine herausnehmbare Klappbox darunter und eine Wendematte für den Kofferraum.

Die Rücksitzlehnenneigung kann in zwei Stufen eingestellt werden, optional sind rückwärts gerichtete Klappsitze im Kofferraum für Kinder bis 115 cm. Diese lassen sich aber nicht mit der automatisch klappbaren Anhängerkupplung kombinieren.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,00 m Platz.

1,7 KOMFORT

1,8 Federung

Es sind mehrere unterschiedliche Fahrwerksoptionen erhältlich, serienmäßig ist beim T-Modell aber die luftgefederte Hinterachse samt Niveauregelung. Das Standard-Fahrwerk gibt es optional auch mit einer 15 mm Tieferlegung. Ebenfalls 15 mm tiefer ist das Dynamic Body Control Fahrwerk. Hier lässt sich die Dämpferhärte in drei Stufen von Comfort bis Sport+ einstellen.

Als Top-Fahrwerk bietet Mercedes das Air Body Control Fahrwerk mit Luftfederung auch an der Vorderachse. Dieses im Testwagen verbaute System regelt die Dämpfung automatisch und adaptiv innerhalb der drei vorgewählten Stufen.

⊕ 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 selbst mit den großen Rädern des Testwagens keine Stuckerneigung vorhanden - auch lange Autobahnetappen lassen sich damit stressfrei bewältigen. Landstraßen in schlechterem baulichen Zustand überrollt der große Wagen souverän, lediglich kurze harte Schläge wie von Gullideckeln oder gröberen Fugen in der Stadt kann das Fahrwerk nicht in Watte packen, die großen und deshalb schweren Räder sind hier sicher nicht förderlich.

1,7 Sitze

⊕ Die Standardsitze 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 Oberschenkelaufklappung 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.

2,3 Innengeräusch

⊕ Optional gibt es für die E-Klasse wie im Testwagen das 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 66,4 dB(A) ermittelt. Der Dieselmotor zeigt sich zwar grundsätzlich gut vom Innenraum entkoppelt, vor allem direkt nach dem Kaltstart ist der rau klingende Selbstzünder aber deutlich vernehmbar.

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 hinten Sitzenden die Temperatur separat einstellen und im Fond gibt es zusätzliche Belüftungsdüsen. Zudem kann der Klimastil in

drei Stufen eingestellt werden (Focus, Medium, Diffus). Darin enthalten ist auch ein Luftgütesensor mit automatischer Umluftregelung. Das Air-Balance-Paket beinhaltet eine Beduftung und Ionisierung des Innenraums, was die Luftqualität verbessern soll. Auf Wunsch sorgt eine über das Smartphone steuerbare Standheizung im Winter für einen angenehm vorklimatisierten Innenraum.

Sitzheizung gibt es optional für alle vier äußeren Sitzplätze, die vorderen Sitze lassen sich gegen Aufpreis auch belüften. Das Wärme-Komfort-Paket beinhaltet beheiz-

bare Armauflagen. Rollos für die Heck- und Seitenscheiben verhindern direkte Sonneneinstrahlung im Fond (Aufpreis).

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Die Fahrleistungen des 194 PS starken Dieselmotors können sich sehen lassen. Der Motor schiebt die 1,9 t schwere E-Klasse erstaunlich flott an und sorgt stets für ausreichende Fahrleistungen. Betrachtet man rein diese und lässt die Laufkultur außen vor, gibt es kaum noch

Kaufargumente für den großen Sechszylinder-Diesel. Überholvorgänge lassen sich mühelos erledigen (60 auf 100 km/h in 4,8 s) und auch bei höheren Geschwindigkeiten fühlt man sich nie untermotorisiert.

2,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Erstmals kommt in der E-Klasse die ganz neu entwickelte Vierzylinder-Diesel-Motorengeneration (OM 654) zum Einsatz. Der OM 654 wurde als erster Vierzylinder-Diesel in Vollaluminium-Bauweise konstruiert, was im Vergleich zum Vorgänger für ein um 17 Prozent verringertes Gewicht sorgt. Besonders innovativ ist die direkte Anordnung der Abgasreinigungssysteme in Motornähe, die speziell bei den Abgasen deutliche Vorteile bewirkt. Der 2,0 l große Dieselmotor überzeugt mit

annehmbaren Manieren. Weder Vibrationen noch nerviges Dröhnen werden übermäßig an die Insassen weitergereicht - wenn auch der schon konstruktionsbedingt ruhigere Lauf eines Sechs- oder Achtzylinders nicht erreicht wird.

Die Leistungsentfaltung des Motors ist sehr angenehm. Bereits bei niedrigen Drehzahlen schiebt das Fahrzeug gleichmäßig an, spricht zügig auf Gasbefehle an und wirkt auch bei höheren Drehzahlen nicht zugeschnürt.

1,3 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. Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos.

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 (1.550 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.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität der großen Limousine überzeugt. Der Geradeauslauf ist sehr gut, die Stabilität bei einem plötzlichen Lenkimpuls einwandfrei und auch bei einem kritischen Fahrmanöver verhält sich das Fahrzeug untückisch. Den ADAC Ausweichtest meistert die E-Klasse beinahe problemlos, auch wenn das behäbige Verhalten

eher unsportlich wirkt.

Es lassen sich dennoch hohe Kurvengeschwindigkeiten realisieren, im Grenzbereich verhält sich das Fahrzeug immer sicher und bleibt stets berechenbar. Bei hohen Geschwindigkeiten zeigt das Fahrzeug eine gute Richtungsstabilität und lässt sich stressfrei bewegen.

2,2 Lenkung

⊕ Die bei größeren Lenkwinkeln sehr direkt ausgelegte elektromechanische Lenkung gibt eine überzeugende Vorstellung ab. Das Lenkgefühl ist vor allem bei größeren Lenkwinkeln gut, der Fahrer erhält eine gute Rückmeldung. Auch die Zielgenauigkeit geht in Ordnung, auch wenn Unebenheiten teils auf die Lenkung durchschlagen und somit Lenkkorrekturen erfordern. Die Zentrierung ist gut, man würde sich aber um die Mittellage noch etwas mehr Rückmeldung wünschen.

1,9 Bremse
























⊕ Der Testwagen ist mit der aufpreispflichtigen größeren Bremsanlage an der Vorderachse ausgestattet. Der nicht allzu hohe Mehrpreis lohnt: Die Bremse liefert eine überzeugende Vorstellung ab. In Kombination mit den verbauten 18 Zoll Dunlop SportMaxx Reifen steht der große Kombi aus 100 km/h bereits nach 33,5 m. Die Anlage zeigt sich sehr standhaft und lässt auch bei starker Beanspruchung in ihrer Wirkung nicht nach.

1,3 SICHERHEIT

0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist beispielhaft. Serienmäßig findet man einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet bereits ein Notbremsystem und erkennt sogar Fußgänger. Wählt man das Fahrerassistenz-Paket, wird das System um einen Kreuzungsassistenten erweitert. Dann findet man auch den neuen Drive Pilot an Bord. Dieser ermöglicht erstmals bei Mercedes teilautonomes Fahren auf der Autobahn. Der aktive Spurwechselassistenten führt selbsttätig einen Spurwechsel auf der Autobahn durch, wenn der Fahrer den Blinker betätigt und es die Verkehrssituation zulässt. Neu ist auch der Ausweichassistent, der in einer kritischen Situation den Fahrer bei einem Ausweichvorgang unterstützt. Das optionale Head-Up-Display projiziert die Geschwindigkeit und je nach Einstellung noch weitere Informationen auf die Frontscheibe und sorgt so für wesentlich weniger Blickabwendung beim Fahren. Das Fahrerassistenz-Paket ist eine sinnvolle Investition, um die Verkehrssicherheit nochmals deutlich zu erhöhen und sorgt zudem durch den Drive Pilot für noch entspannteres Fahren. Als autonomen Autopiloten darf man das System jedoch nicht sehen, der Fahrer muss stets die Hände am Lenkrad behalten und hat selbstverständlich die Verantwortung für das Fahrzeug.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

1,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Nicht nur die aktive Sicherheit wurde in der neuen E-Klasse aufgerüstet, auch in die Crashtestsicherheit wurde kräftig investiert. Der Lohn sind 95 Prozent der möglichen Punkte im ADAC Crashtest für die Insassensicherheit (Stand: 09/2016). Getestet wurde die Limousine, die Ergebnisse sind aber auf die Kombivariante übertragbar. Neben den üblichen Schutzmaßnahmen mit sechs Airbags sowie Gurtstraffer und -kraftbegrenzer auf allen äußeren Sitzplätzen sind gegen Aufpreis Seitenairbags hinten erhältlich. Wählt man das Fondsicherheitspaket, sind zudem Gurtairbags auf den äußeren Rücksitzen verbaut. Eine gute Schutzwirkung haben die Kopfstützen. Sowohl vorn als auch hinten reichen sie in der Höhe auch für große Personen.

Neu sind einige PreSafe-Funktionen. Neben den von anderen Mercedes-Modellen bekannten Pre-Safe-Maßnahmen wie reversible Gurtstraffer und Schließen der

Fenster vor einem Crash gibt es die Funktionen Pre-Safe Plus, Pre-Safe Impuls Seite und Pre-Safe Sound. Pre-Safe Sound gibt über die Soundanlage bei einem drohenden Aufprall ein Rauschsignal aus, um das Innenohr auf das Unfallgeräusch vorzubereiten und die Belastung zu reduzieren. Das Pre-Safe Plus und der Pre-Safe Impuls Seite ist im Fahrerassistenzpaket Plus enthalten. Ein zusätzlicher kleiner Airbag in der Seitenwange der Vordersitze wird bei einem Seitencrash gezündet und drückt den Körper in Richtung Fahrzeugmitte. Somit wird der Abstand zur Tür vergrößert und das Verletzungsrisiko gesenkt. Pre-Safe Plus enthält eine Heckaufprallabschwächung. Der nachfolgende Verkehr wird durch Blinkzeichen gewarnt und im Falle eines Heckaufpralls wird die Bremse aktiviert, was die Insassenbelastung reduziert.

2,3 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.

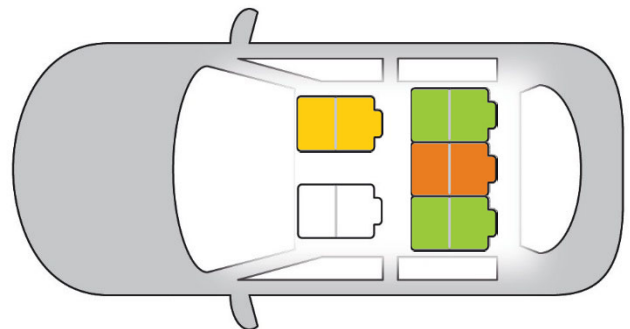
⊕ Die äußeren Rücksitze sind gut für Kindersitze aller Art geeignet. Da die Geometrie der Anlenkpunkte aber nicht ideal ausfällt, ist zum Befestigen von Sitzen mit den Gurten ein leicht erhöhter Kraftaufwand erforderlich. Bei den ADAC Crashtests erhält die E-Klasse für die Kindersicherheit gute 90 Prozent der möglichen Punkte.

⊖ Beachten sollte man, dass die Verwendung von Kindersitzen auf den Rücksitzen stark eingeschränkt wird, wenn man die optionalen Gurtairbags verbaut hat

(Fondsicherheits-Paket). Der Mittelsitz ist zwar prinzipiell für Kindersitze freigegeben, aufgrund der ungünstigen Sitzform lassen sich aber kaum Kindersitze befestigen.

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)

2,4 Fußgängerschutz

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. Der Fußgängerschutz fällt damit zufriedenstellend aus. Beim ADAC Crashtest erhält das Fahrzeug 77 Prozent der möglichen Punkte.

⊕ 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.

2,3 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO₂

Angesichts der Fahrzeuggröße fällt der Verbrauch des E 220 d moderat aus. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,5 l/100 km. Mit einer CO₂-Bilanz von 175 g/km erhält das Fahrzeug noch zufriedenstellende 25 Punkte im CO₂-Kapitel des EcoTest. Innerorts verbraucht die Limousine 6,0 l, außerorts sind es 4,8 l und auf der Autobahn 6,3 l pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Ein hervorragendes Ergebnis fährt die E-Klasse bei den Schadstoffen ein. Der ganz neu entwickelte Dieselmotor mit zukunftsweisender Abgastechnik zeigt sich immer sehr sauber, egal ob im zukünftig geltenden Zulassungszyklus WLTC, im anspruchsvollen ADAC Autobahnzyklus mit hohen Lastanteilen oder im realen Straßenverkehr. Im EcoTest erhält der E 220 d die vollen 50 Punkte für den Schadstoffausstoß. Zusammen mit den CO₂-Punkten erhält das Fahrzeug 75 Punkte, was vier Sternen im ADAC EcoTest entspricht.

Verbrauch

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

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

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

Autobahn	6,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

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

3,6 AUTOKOSTEN

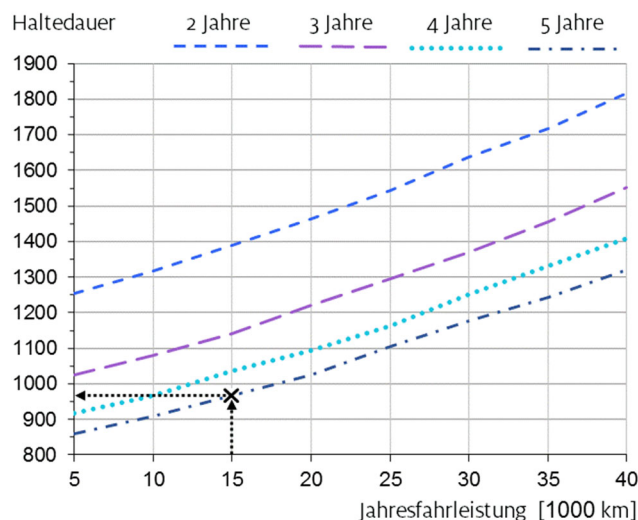
3,6 Monatliche Gesamtkosten

Die monatlichen Gesamtkosten des Mercedes E 220 d fallen insgesamt noch zufriedenstellend aus. Vielfahrer erfreuen sich an den geringen Betriebskosten. Die Wartungsintervalle gehen in Ordnung - alle 25.000 km oder 12 Monate muss das Fahrzeug zum Service in die Werkstatt. Dank wartungsarmer Steuerkette sind keine teuren Zahnriemenwechsel notwendig. Da das Modell ganz neu auf dem Markt erhältlich ist, sollte der Wertverlust für den Betrachtungszeitraum von fünf Jahren nicht allzu hoch ausfallen.

⊖ Weniger akzeptabel ist der Anschaffungspreis. Der E 220 d kostet als T-Modell mindestens 50.486 Euro - wer dann ein voll ausgestattetes Fahrzeug erwartet, liegt falsch. Mercedes langt bei den Aufpreisen kräftig zu. Andererseits bietet Mercedes aber auch eine unglaubliche Fülle an Ausstattungen und Individualisierungsmöglichkeiten, die man sonst nur bei wenigen anderen Herstellern findet.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 966 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	200 9G-TRONIC	250 9G-TRONIC	400 4MATIC 9G-TRONIC	200 d 9G-TRONIC	220 d 9G-TRONIC	350 d 9G-TRONIC
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1991	4/1991	6/3498	4/1950	4/1950	6/2987
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	155 (211)	245 (333)	110 (150)	143 (194)	190 (258)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	300/1200	350/1200	480/1200	360/1400	400/1600	620/1600
0-100 km/h [s]	8,1	7,2	5,4	8,7	7,7	6,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	231	243	250	217	235	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,2 S	6,2 S	8,2 S	4,2 D	4,2 D	5,4 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	138	138	186	109	109	140
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/25/22	14/25/22	18/25/25	18/25/28	18/26/28	19/26/28
Steuer pro Jahr [Euro]	126	126	252	218	218	375
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	972	985	1247	925	966	1097
Preis [Euro]	48.665	50.754	65.456	47.713	50.486	58.489

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-Zylinder Turbodiesel (Reihe), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.950 ccm
Leistung	143 kW/194 PS bei 3.800 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,7 s
Verbrauch pro 100 km	4,2 l
CO ₂ -Ausstoß	109 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	9,99 m²/0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/55 R 17
Länge/Breite/Höhe	4.933/1.852/1.475 mm
Leergewicht/Zuladung	1.780/670 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	640/1820 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2100 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)	4,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.550 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,5 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R18 100Y
Reifenmarke Testwagen	Dunlop SportMaxx RT 2
Wendekreis links/rechts	11,6 m
EcoTest-Verbrauch	5,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,0/4,8/6,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	146 g/km (WTW* 175 g/km)
Reichweite	905 km
Innengeräusch 130 km/h	66,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.070 mm
Leergewicht/Zuladung	1.890/560 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	450/860/1.585 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)			
Betriebskosten	86 Euro	Werkstattkosten	98 Euro
Fixkosten	150 Euro	Wertverlust	632 Euro
Monatliche Gesamtkosten	966 Euro		
Steuer pro Jahr	218 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/26/28		
Basispreis E 220 d T-Modell 9G-TRONIC	50.486 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG	
Pressefahrzeug	EZ: 10.08.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	79.183
Km-Stand bei Testbeginn	8.787 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
■ gut (1,6 – 2,5)
■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5)
■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG	
TECHNIK [°] im Testwagen vorhanden	
Adaptives Fahrwerk	1.785 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/ab 1.029 Euro°
Abbiege-/Kurvenlicht (Multibeam-LED)	2.321 Euro°
Regen-/Lichtsensior	Serie
Fernlichtassistent (Multibeam-LED)	2.321 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.071 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten (Park-Pilot)	1.012 Euro°
Parklenkassistent (Park-Pilot)	1.012 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	476 Euro/ 1.773 Euro°
Head-Up-Display	1.178 Euro°
Verkehrszeichenerkennung (im Paket)	2.261 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	833 Euro°

SICHERHEIT	
Seitenairbag vorn/hinten	Serie/452 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremsssystem	Serie/Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie/Serie
Spurassistent (aktiv, im Paket)	928 Euro°
Spurwechselassistent	536 Euro°

INNEN	
Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/393 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 912 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (im Paket)	655 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	428 Euro°/428 Euro
Lenkradheizung	309 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN	
Anhängerkupplung (elektrisch schwenkbar)	1.083 Euro
Metalliclackierung	ab 1.053 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.339 Euro/2.106 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)	1,8
-----------------------------------	------------

AUTOKOSTEN	3,6
-------------------	------------

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

Stand: März 2017
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.