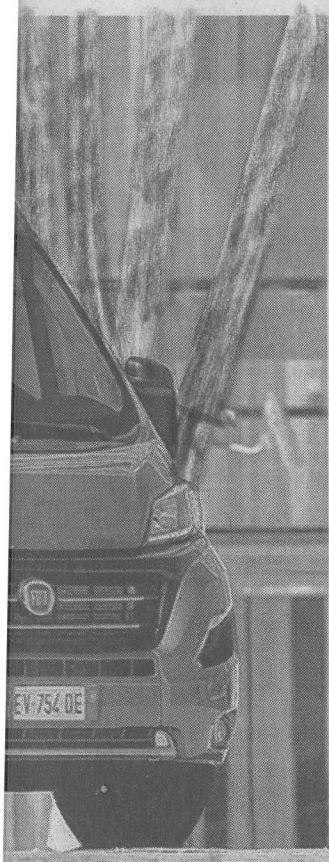




etik

amik und Charakter

sowie Fahrgestell Fahrerhaus und
gesellen sich die Pkw-Ausführun-
d Kombi teilverglast sowie der
rama. Je nach Version stehen bis
inde und Karosserielängen zur
er bis zu fünf Pritschenlängen zur
ommen mit unterschiedlichen Ge-
und insgesamt fünf Motoren
das Ducato-Modellportfolio für
t, Personenbeförderung und
nden auf rund 10000 Versionen.
en wurden die vier Vierzylinder-
mit Common-Rail-Direktein-
Palette besteht aus einem 2.0-Liter
kW, einem 2.3-Liter in zwei Leis-
tm 130 PS/96 kW und 148 PS/109
m 177 PS/130 kW starken 3.0-Li-
Diese Motoren erfüllen die Abgas-
die für das Fahrzeugsegment noch
August 2016 Bestand hat. Aus nicht
Kosten Gründen, die an die Kun-
ben werden müssten, werden die
dann für Euro 6 ausgelegt, wobei
igen Leistungsdaten nach Aussage
ikexperten Klaus Schühle nicht
ndern werden.

ersten Quartal nächsten Jahres er-
atural Power-Variante des Antriebs-
ucato. Dabei handelt es sich um
großen Vierzylinder, der mit Erd-
t und erst dann auf Benzinantrieb
enn der Gasvorrat aufgebraucht ist.
irtschaftet 140 PS/102 kW, stellt
e Zugkraft von 350 Nm zur Verfü-
lt bereits die Euro 6-Abgasnorm.
e 2.0 Prozent steigen laut

Souverän unterwegs

Mercedes E-Klasse 200 CDI

Von unserem Redaktionsmitglied
HARALD KORB

Dieser Schwabe ist in der oberen Mittelklasse so etwas wie der Inbegriff von Gediegenheit und Souveränität: die Mercedes E-Klasse. Auch für das aktuelle Modell gilt, was bei dem Stuttgarter Autobauer schon länger angesagt ist – die Fahrzeuge werden immer raumgreifender. Die E-Klasse bietet als Limousine Platzverhältnisse, die früher nur in der S-Klasse zu finden waren. Bei Länge von fast 4,9 Metern und einem Radstand von 2,87 Metern ist unser Testwagen, ein E 200 CDI, opulent bemessen und bietet fünf Erwachsenen ordentlich Platz. Der Kofferraum zieht sich weit in die Personenkabine, ist tief angelegt und fasst 540 Liter. Praktisch ist im Gepäckabteil eine Ablage, die sich hervorziehen lässt.

Die Verarbeitung dieses Mercedes ist ohne Fehl und Tadel. Der Innenraum überzeugt durch exakte passende Fugen, hochwertige Materialien und eine stimmige Gestaltung, die man fast handwerklich nennen möchte. Beispielhaft dafür ist ein Detail, das man nur noch selten findet: eine Analoguhr. Der Arbeitsplatz des Fahrers ist aufgeräumt, frei von ablenkendem Schnickschnack und übersichtlich. Die zentralen Rundinstrumente sind gut einsehbar, der Bordcomputer sitzt mit klar zeichnender Schrift im Zentrum des Tachometers. Besonders aufgefallen sind uns die festen und zugleich bequemen Sitze (mit Massagiefunktion, gegen Aufpreis), deren Wangen beim Einlenken des Seitenhalt dosiert steuern.

Ab Werk verfügt die E-Klasse über ein Pre-Safe-System für Insassenschutz, einen Unfallvermeidungsassistenten, einen Müdigkeitswarner und einen Fahrlichtassistenten. Darüber hinaus lässt sich der Schwabe – freilich gegen Aufpreis – zum echten Sicherheitswagen ausbauen. Im Testwagen steckten das Fahrassistenten-Paket Plus mit radargestütztem Tempomat-Abstandshalter samt Lenkassistenten, Fußgängererkennung, Totem-Winkel-Assistenten und aktivem Spurhalteassistenten (2250 Euro). Das Park-Paket mit 360-Grad-Kamera, Rückfahrkamera und Aktivem Park-Assistenten kostet 2070 Euro extra. Aber es lohnt sich bei den Abmessungen des Wagens. Das Direct-Control-Fahrwerk mit selektiver Dämpferanpassung ist eher komfortabel ausgelegt.

Unter der Haube des Testwagens arbeitete die kleinste Dieselsvariante für die E-Klasse: ein Vierzylinder-

Selbstzünder mit 2143 Kubik Hubraum, 136 PS/100 kW und einem max. Drehmoment von 360 Newtonmetern ab 1600 Touren. Mit diesem äußerst laufruhigen und elastischen Aggregat ist der 1,7-Tonnen-Wagen doch recht flott unterwegs, wenn man in den Sportmodus geht. Dann erreicht der Hecktriebler über das 7G-Tronic-Plus Automatikgetriebe die Spitze von knapp über 200 km/h zügig. Im Eco-Modus lässt er es gemütlicher angehen – aber auch sparsamer. Unser Durchschnittsverbrauch lag bei 5,8 Litern auf 100 Kilometer und damit rund 0,7 Liter über den Herstellerangaben. Zwischen Tempo 80 und 100 km/h brauchte diese E-Klasse 4,7 Liter, Autobahn-tempo 130 absolvierte sie mit 5,6 Li-

ANZEIGE



Große Gebrauchtwagen-Auswahl
online!

Ihr Autohaus -
Gleich um die Ecke

Das Gebrauchtwagen-Portal der Main-Post bietet Ihnen eine riesige Gebrauchtwagen-Auswahl in der Region. Klicken Sie sich gleich rein – wir sind täglich 24 Stunden für Sie da:

auto.mainpost.de



MAIN POST
Gut zu wissen.

tern. Geschwindigkeiten um 180 km/h ließen rund 7,8 Liter durch die Leitungen fließen. Beim Verbrauch bemerkbar macht sich zweierlei: das gut funktionierende Start-Stopp-System und der wegweisende Luftwiderstandsbeiwert von 0,25 cW. Den CO₂-Ausstoß gibt Mercedes mit 135 g/km an (Energieeffizienzklasse: A).

Für die Basisvariante des E-200 CDI verlangt Mercedes 40668 Euro. Der Testwagen mit 7G-Automatik, Fahrassistenten, Navi-Sound-System und Leder-Komfortsitzen dürfte rund 57000 Euro gekostet haben.

