

---

## Fahrvorstellung Mercedes-Benz E-Klasse: Dieses Auto sagt jetzt „Du“

Von Jens Meiners

Als „Meisterwerk der Intelligenz“ titulierte Mercedes-Benz die umfangreich überarbeitete E-Klasse, dabei ist sie noch etwas viel wichtigeres: Das Kernmodell der Marke, der Mercedes-Benz schlechthin. Deshalb haben sich die Entwickler viel Mühe gegeben, um den Erwartungen der traditionell eher konservativen Kundschaft zu entsprechen und gleichzeitig den Sprung in die Zukunft zu schaffen, die – so ist es allenthalben zu hören – elektrisch, autonom und digital sein wird.

Von außen ist die Modellpflege so umfangreich ausgefallen, dass man beinahe von einer neuen Generation sprechen kann: Scheinwerfer und Kühlergrill sind neu geformt, die Heckpartie präsentiert sich gar in völlig neuem Look: Die Heckleuchten wandern von der Vertikalen in die Horizontale, womit die vom früheren Chefdesigner Bruno Sacco definierte „vertikale Modell-Affinität“ von der A-Klasse-Limousine bis hin zur neuen S-Klasse sichergestellt ist.

Vorn setzt Daimler auf eine Vielzahl unterschiedlicher Ausprägungen des Kühlergrills. Die Basisversion verfügt nunmehr über den Zentralstern, das einstige Erkennungsmerkmal der Sportwagen, positioniert auf eleganten, vertikalen Lamellen. Darüber rangiert die „Exclusive“-Linie, bei der der gute Stern weiterhin auf der Kühlerhaube thront, gut sichtbar im Blickfeld des Fahrers. Die „AMG Line“ profiliert sich mit dem Diamant-Grill und Zentralstern, während der vom T-Modell abgeleitete Crossover namens All-Terrain ein rustikales Design mit kantigen Perforationen aufweist. Und dann gibt es noch die Spitzenmodelle AMG E 53 und E 63, die zu einem späteren Zeitpunkt auf den Markt kommen und mit glänzenden Vertikalstreben Biss zeigen.

Wir finden, dass der Exclusive-Kühlergrill der E-Klasse besonders gut steht, wobei diese Variante auf die so genannten Powerdome verzichtet, die bei den anderen Versionen von unbändiger Kraft künden – ganz unabhängig von der gewählten Motorisierung.

Während die Karosseriemodifikationen unübersehbar sind, halten sich die Änderungen im Interieur in Grenzen. Die analoge Instrumentierung entfällt, jetzt besitzen schon die Einstiegsmodelle digitale Bildschirme, die sich vielfach konfigurieren lassen. Dabei ist uns aufgefallen, dass bei der numerischen Darstellung der Drehzahl die vierstelligen Werte mit einer Leerstelle gegliedert werden – ein kleiner Fauxpas.

Mit dem neuen Comand-System debütiert eine neue Infotainmentgeneration, die schneller und präziser funktioniert denn je. Die Bedienung erfolgt wahlweise über berührungsempfindliche Flächen im Lenkrad, per Gestensteuerung, per Spracheingabe oder über ein zentrales Touchpad. Einige Testwagen verfügten übrigens anstelle des Touchpads über den bewährten, schon verloren geglaubten Dreh-Drück-Steller, die weitaus bessere Lösung. Denn während der große Drehknopf präzise und mit feinem Klicken einrastet, ist es beim Touchpad praktisch unmöglich, auf Anhieb in der richtigen Zeile oder im richtigen Kartenmaßstab zu landen; das Auf- und Zuschieben, das Hin- und Herwischen führt selten direkt zum gewünschten Ergebnis. Das Touchpad sieht gut aus, ist aber funktional ein Rückschritt und lenkt ab. Es bleibt deshalb zu hoffen, dass Daimler dem Kunden noch lange die Wahl zwischen beiden Systemen lässt.

Eine Wahlmöglichkeit wünschen wir uns auch bei der Sprachausgabe, denn mit der neuesten Generation des MBUX-Systems werden Fahrer und Passagiere ungeniert geduzt.

Es geht durch Mark und Bein, wenn es aus dem Lautsprecher tönt: „Womit kann ich Dir helfen?“. Hoffentlich haben die Entwickler ein Erbarmen und reichen bald eine Programmierung nach, die sich ziviler Umgangsformen befleißigt. Fast 30 Sprachen beherrscht das System, da sollte es auch möglich sein, ein respektvolles „Sie“ aufzuspielen.

Das würde auch viel besser zum edel gestalteten Interieur passen, das sich durch geschmackvolle Kombination von Holz oder Metall und Leder auszeichnet. Die Sitze vorn und hinten sind bequem und uneingeschränkt langstreckentauglich. Der Blick fällt auf metallbeschichtete Bedienelemente und einen eleganten, rahmenlosen Innenspiegel. Die bisher so hochwertig wirkende Analoguhr ist allerdings entfallen. Und die Vorderkante des Rollos, mit dem sich das Panoramadach verbergen lässt, würde hochwertiger wirken, wenn sie wie bei vielen Konkurrenzmodellen mit Metall beschlagen wäre. Doch das sind Kleinigkeiten; insgesamt wirkt der Innenraum opulent und luxuriös, und er pflegt – etwa im Vergleich zum Futurismus eines Audi A6 – konsequent seinen eigenen Stil.

Unter der Haube hat sich viel ereignet, es kommen eine ganze Reihe neuer Motoren zum Einsatz. Die Palette ist breitgefächert und wird letztlich vom 150 PS (110 kW) starken Vier-Zylinder-Dieselmotor über die neuen Reihen-Sechszylinder bis hin zum handgefertigten, 650 PS (450 kW) starken V8-Motor im AMG E 63 S reichen. Besonders empfehlenswert sind dabei die bärenstarken und sanften Sechs-Zylinder-Dieselmotoren. Wer aus steuerlichen Gründen auf einen Plug-in-Hybrid Wert legt, dem sei der 300 de auf Basis des 2,0-Liter-Dieselmotors ans Herz gelegt. Diese Aggregatekombination geht nicht nur ausgesprochen stürmisch ans Werk, sondern es bleibt auch der Verbrauchsschock aus, der manchen Fahrer ereilt, dessen Plug-in-Hybridfahrzeug mit Ottomotor ausgerüstet ist.

Der von uns ausgiebig gefahrene Benziner E 450, ein Mild-Hybrid, zeichnet sich ebenfalls durch sehr gute Verbrauchswerte aus, die nur leicht oberhalb der konventionellen Dieselmotoren liegen. Der Motorenklang der Reihen-Sechszylinders ist seidenweich, die Fahrleistungen sind überlegen: Der Sprint von null auf 100 km/h ist in glatten fünf Sekunden erledigt. Ein Allradantrieb ist bei dieser Variante serienmäßig, genauso wie die für alle Versionen obligatorische Neun-Stufen-Automatik.

Beim Fahrwerk gibt es mehr Auswahl als praktisch überall sonst: Vier Stück stehen zur Auswahl, darunter eine Drei-Kammer-Luftfederung, in dieser Klasse einzigartig. Mit dieser Option schwebt die E-Klasse geradezu sanftengleich über Fahrbahnunebenheiten jeder Art. Dazu passt die leichtgängige Lenkung und die hervorragende akustische Dämmung der E-Klasse.

Keine Frage also: Der klassische Mercedes-Benz ist nochmals besser und überzeugender geworden. Jetzt fehlt nur noch ein Benimmkurs, der ihm beibringt, die Förmlichkeiten nicht durcheinanderzubringen. (ampnet/jm)

Daten Mercedes-Benz E 450 4-Matic

Länge x Breite x Höhe (m): 4,94 x 1,85 x 1,46  
Radstand (m): 2,95  
Motor:  
R6-Benziner, 2999 ccm, Turbo, Direkteinspritzung  
Leistung: 270 kW / 367 PS bei 5500–6100 U/min  
Max. Drehmoment: 500 Nm bei 1600-4500 U/min  
Elektromotor: 15 kW / 22 PS  
Drehmoment E-Motor: 250 Nm  
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,0 Sek.  
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 7,9 Liter  
Effizienzklasse: C

---

CO2-Emissionen: 181 g/km (Euro 6d)  
Leergewicht / Zuladung: min. 1940 kg / max. 660 kg  
Max. Anhängelast: 2100 kg  
Wendekreis: 11,9 m  
Bereifung: 245/45 R 18  
Luftwiderstandsbeiwert: 0,26  
Basispreis: 63.875 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz E-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz E-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz E-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz E-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz E-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz E-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



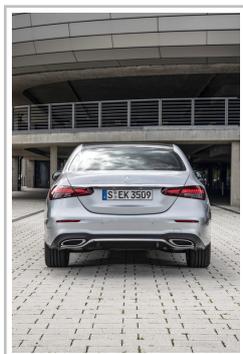
Mercedes-Benz E-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz E-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz E-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz E-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz E-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz E-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz E-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz E 300 de.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz E-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz E 300 de.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler