

Nach Art des Hauses

Komfortabel und sicher wie eh und je: erste Autofahrt mit der neuen Mercedes E-Klasse-Limousine.

Daheim ist es bekanntlich am schönsten. Damit Business-Kunden auf dieses „My home is my castle“-Gefühl auch auf Dienstreisen nicht verzichten müssen, steht jetzt die neue Mercedes E-Klasse-Limousine im Verkaufsraum. Quasi ein Fertighaus für gehobene Ansprüche.

Wer im komfortablen und wertig eingerichteten „Wohnzimmer“ Platz nimmt, möchte den Konkurrenten von BMW 5er und Audi A6 so schnell nicht wieder verlassen. Eine schwäbische Kampfansage im umkämpften Flottengeschäft.

Richtig wohl fühlt man sich dank ergonomisch konzipiertem Cockpit und äußerst bequemer Bestuhlung in Reihe eins der E-Klasse. Schalter und Ablagen sind stets in Reichweite – und lassen somit kaum Wünsche übrig. Hinten geht es dank längerem Radstand luftig zu, je nach individuellem Geschmack und Fuhrparkbudget auf kommenden Einzelsitzen.

Schonunglos schonend

Angenehm auch, dass das mit der Basis ausgelieferte Stahlfahrwerk schon vorbildlich den Rücken schont. Die Stoßdämpfer reagieren automatisch so, wie es die jeweilige Fahrsituation gerade verlangt, herrlich dann, wenn das Navi eine längere Tour ermittelt hat. Für 1.680 Euro (angebotene Option für V6-Versionen) können die Bandscheiben mit einer Luftfederung, die über ein stufenloses, elektronisch gesteuertes Dämpfungssystem verfügt, extra in Watte gepackt werden. Bei den E-500-Modellen ein Serien-Feature.

Und selbst von den mitunter auf langen Strecken nervigen Abrollgeräuschen blei-

ben Passagiere der Stuttgarter Business-Class verschont. Frei nach dem Motto: „Wir müssen leider draußen bleiben.“

Leise Direkteinspritzer

In das – wie von der Mercedes E-Klasse gewohnt – von Sicherheit und Komfort beherrschte Fahrzeugkonzept reihen sich ebenso die offerierten, Euro-5-konformen Vier- und Sechszylinder-Triebwerke ein. Alles leise Vertreter ihrer Zunft. Die Direkteinspritzer sollen sich bis zu 23 Prozent weniger genehmigen als bisher.

Ist man etwa mit den neu entwickelten partikelgefilterten CDI-Vierzylindern unterwegs, soll man nach 100 Kilometern nur 5,3 Liter Diesel nachtanken müssen, was einem CO₂-Ausstoß von 139 Gramm je Kilometer entspricht. Verantwortlich für den geringen Durst der BlueEfficiency-Modelle zeichnen unter anderem weniger Gewicht, eine stromlinienför-



Mit eckigerem Vier-Augen-Gesicht und kantigerem Äußeren wirkt die neue Mercedes E-Klasse Limousine deutlich selbstbewusster.

merigere Karosserie, rollwiderstandsärmere Pneu sowie eine energiesparendere Regelung von Generator, Klimakompressor, Kraftstoffpumpe und Servolenkung. Start-Stopp-Technik gibt es allerdings nur für einen Ottomotor, den voraussichtlich ab September erhältlichen E 200 CGI.

Ansonsten passen gerade die kleineren Common-Rail-Selbstzünder gut zum Zeitgeist. Mit weniger Hubraum, jedoch mehr Leistung und höherem Drehmoment, vermisst man die V6-Vorgänger auf den Testrunden keineswegs. Selbst der ab dem dritten

Quartal beim Händler stehende E 200 CDI BlueEfficiency besitzt mit seinen 136 PS genug Dampf – unterm Strich Prädikat „gut“. Der auf der Straße ebenfalls top in Form präsentierte E 350 BlueTec (211 PS) soll eigenen Angaben zufolge über die weltweit beste Abgasreinigungstechnologie verfügen. Lieferbar ist der Saubermann ab Herbst.

Ein sicherlich nicht zu vernachlässigender Nebenaspekt: Aufgrund der neuen, Car-Policy-freundlicheren CDI-Aggregate besteht die Chance, dass der eine oder andere „Klassen“-Abstieg ausbleibt. Oder anders ausgedrückt: Wer

Mercedes E-Klasse Limousine

Modell	E 200 CGI BlueEff. ^{1,2}	E 250 CGI BlueEff. ¹	E 350 CGI BlueEff. ³	E 350 4MATIC ^{1,3}	E 500 ⁵
Motor/Hubraum (cm ³)	R4/1.796	R4/1.796	V6/3.498	V6/3.498	V8/5.461
Leistung (kW/PS/min)	135/184/5.200	150/204/5.250	215/292/6.400	200/272/6.000	285/388/6.000
Drehmoment (Nm/min)	270/1.800	310/2.000	365/2.400	350/2.400	530/2.800
L x B x H (mm)	4.868 x 1.854 x 1.470				
0–100 km/h (s)	8,7	7,5	6,2	6,6	5,2
Spitze (km/h)	235	242	250 ⁴	250 ⁴	250 ⁴
Normverbr. (l/100 km)	6,6 S	7,3 S	8,5 S	9,7 S	10,9 S
CO ₂ -Ausstoß (g/km)	159	175	199	233	256
Preis (netto/Euro)	k.A.	37.400	43.650	45.150	56.750

Modell	E 200 CDI BlueEff. ^{1,2}	E 220 CDI BlueEff. ¹	E 250 CDI BlueEff.	E 350 BlueTec ^{1,2,3}	E 350 CDI BlueEff. ^{3,5}
Motor/Hubraum (cm ³)	R4/2.143	R4/2.143	R4/2.143	V6/2.987	V6/2.987
Leistung (kW/PS/min)	100/136/2.800	125/170/3.000	150/204/4.200	155/211/3.800	170/231/3.800
Drehmoment (Nm/min)	360/1.600	400/1.400	500/1.600	540/1.600	540/1.600
L x B x H (mm)	4.868 x 1.854 x 1.470				
0–100 km/h (s)	10,7	8,6	7,9	7,3	6,8
Spitze (km/h)	215	231	242	239	248
Normverbr. (l/100 km)	5,3 D	5,3 D	5,3 D	7,0 D	6,8 D
CO ₂ -Ausstoß (g/km)	139	139	139	183	179
Preis (netto/Euro)	k.A.	34.950	37.400	44.850	42.850

¹Vorläufige Werte, ²Erhältlich vorauss. ab September, ³Mit Siebengangautomatik, ⁴Elektronisch abgeregelt, ⁵Auch mit 4MATIC erhältlich



Raus aus dem Einkaufswagen: 540 Liter Gepäck passen ins Ladeabteil des Newcomers. Runter von der Straße: Der Attention Assist (Mitte) samt Tassen-Symbol ist stets an Bord des angenehmen Gleiters. Rein ins Wohlfühl-Ambiente: Der Linien-Name Elegance steht für sich.

möchte schon gerne von seiner schönen Villa in eine enge Mietwohnung ziehen.

Lange Goody-Liste

Ähnlich einem Einrichtungskatalog für Verschönerungen am trauten Heim zeigt sich die lange Sonderausstattungsliste. Neben zahlreichen Extras und Paketen informiert hier Mercedes auch über die Linien Elegance und Avantgarde für 1.615 respektive 2.825 Euro.

Doch beim Studium der vielen Technik- und Komfort-

Raffinessen sollten Flottenchefs genau überlegen, was wirklich notwendig ist. Okay, das 1.420 Euro teure Licht-Paket, bei dem vor allem der einwandfrei arbeitende adaptive Fernlicht-Assistent hervorsteicht, steht exemplarisch für die sinnvollen Ergänzungen. Hingegen stellt das Aktiv-Multikontursitz-Paket für 1.250 Euro nicht unbedingt ein „must have“ dar. Schließlich greift einem die – abschaltbare – Fahrdynamikunterstützung bei der Kurvenfahrt beherzt in die Seiten – mehr als gewöh-

nungsbedürftig. Da tut es das Multikontursitz-Paket für 730 Euro weniger auch.

Überzeugend wie serienmäßig an Bord: der die Aufmerksamkeit des Fahrers überwachende Attention Assist. Außerdem fühlt sich schon die Basis-E-Klasse dem Thema Sicherheit verpflichtet, unter anderem aktive Motorhaube, sieben Airbags, ESP mit ASR, Insassenschutzsystem Pre-Safe, Adaptive Brake, Gurtstraffer und crashaktive Kopfstützen gibt es ab Werk.

Diese Liste ergänzen die Stuttgarter etwa mit 16-Zoll-Leichtmetallrädern, Infotainmentsystem Audio 20 CD,

Bluetooth-Schnittstelle, Klimatisierungsautomatik Thematic, Fahrlicht-Assistent, Multifunktionslenkrad sowie Verbrauchsanzeige ab Werk.

Unterm Strich lädt die 4,87 Meter lange, 1,85 Meter breite und 1,45 Meter hohe Neuauflage der Premium-Limousine zum Verweilen ein, man fühlt sich schnell wie zu Hause. Ein roter Faden, den das für den Herbst terminierte T-Modell sicherlich weiterspinnnt. Insgesamt also gute Aussichten für das Rennen gegen BMW 5er

