

Pressepräsentation Mercedes-Benz E 300 Blue Tec

Hybrid: Der dieselt

Von Peter Schwerdtmann

Wer sein Leben am Steuer vorwiegend in der Stadt vor Ampeln und im Stau verbringt, der ist mit einem Benzin-Hybrid gut bedient. Dafür wurde er entwickelt. Doch das Leben gerade größerer Fahrzeuge spielt sich eher auf Landstraßen und Autobahnen ab. Da fährt der Diesel sparsamer. Wer dennoch den Vorteil des Hybridantriebs ausnutzen will, muss ihn also mit einem Diesel kombinieren, wie beim Peugeot 3008 und bald beim Mercedes-Benz E 300 Blue Tec Hybrid.

Ab Juni soll der Diesel-Hybridantrieb in die Business-Fahrzeuge der E-Klasse einziehen. Beim E 300 Blue Tec Hybrid wird der 2,4-Liter-Vierzylinder-Diesel von 150 kW / 204 PS mit einem 20 kW / 27 PS-Elektromotor und einem Sieben-Gang-Automatikgetriebe verbunden. Der Elektromotor sitzt als 65 Millimeter starke „Scheibe“ zwischen Diesel und Automatik. So kann er bei Bedarf Kraft fürs Beschleunigen bereitstellen und beim Verzögern als Generator Energie in die 0,8 kWh-Lithiumionen-Batterie einspeisen.

Zwar kann auch der E 300 Hybrid kurze Zeit und langsam mit dem Strom aus dieser kleinen Batterie elektrisch fahren. Doch das war nicht das Ziel der Entwickler. Denen lag eher daran, Batteriegewicht zu sparen. Sie wollten ein System, das die Vorteile eines parallel angeordneten (Mild-)Hybrid voll ausnutzt. Deswegen haben Sie auch dem E 300 das „Segeln“ beigebracht. Geht der Fahrer vom Gas, um Geschwindigkeit abzubauen oder ein Gefälle auszunutzen, schaltet sich der Motor aus; der Wagen rollt oder „segelt“.

Das allein ist nicht neu; segeln können schon einige. Mercedes-Benz geht jetzt noch weiter und erfindet „Segeln plus“. Beim normalen Segeln bremst der Generator/Elektromotor in demselben Maße ein, wie es das Motorschleppmoment im Falle des Rollens mit einem eingelegten Gang tun würde. Beim Segeln plus wird dieser Effekt abgeschaltet. Der Wagen rollt ausgekuppelt, bei stehendem Motor und ohne die Bremswirkung der Rekuperation natürlich weiter, wenn man Segeln plus eingeschaltet hat. Dazu zieht man einmal am Plus-Paddel der Schaltpaddel am Lenkrad.

Wer die Technik komplett einsetzt, kommt dem Normverbrauch vom im Durchschnitt 4,2 Liter auf 100 km nahe. Wir bewegten uns bei unserer ersten Fahrt mit dem Diesel-Hybrid normal bis flott und erreichten unser Ziel mit einem (mehr verbrauchenden T-Modell mit großen Rädern) mit einem Wert von 5,9 Litern auf 100 km. Normverbrauch und Praxisverbrauch liegen 15 Prozent bis 20 Prozent unter dem Verbrauch vergleichbarer E-Klassen mit hybridfreiem Antrieb.

Für diesen Vorteil bezahlt man einen Aufpreis von etwas mehr als 3500 Euro. Den Mehrpreis hätte man nach rund 20 000 Kilometern wieder eingespielt. In Deutschland kostet die Limousine laut Liste 51 794,75 Euro und das T-Modell 55 007,75 Euro. Über die Cents wird man mit dem Händler reden können.

Mercedes-Benz hat mit diesem Diesel-Hybrid nun den zweiten Hybridantrieb im Programm. Den Mercedes-Benz S 400 wird das Unternehmen ebenfalls im Juni dieses Jahres in den Markt bringen. Die Zielgruppen für dieses Hybrid-S-Klasse sehen die Stuttgarter eher in den USA und in China. Sie verweisen aber darauf, dass sie nun über einen Baukasten verfügen, mit dessen Modulen sie viele Modelle zu Hybrid-Fahrzeugen hochrüsten können. (ampnet/Sm)