

---

## Mercedes-Benz E-Klasse: Letzte Generation deluxe

Von Frank Wald, cen

Sie gilt als das Herz der Marke und präsentiert sich nach über 75 Jahren als letzte Generation mit Verbrennermotoren noch einmal von ihrer besten Seite. Die neue Mercedes-Benz E-Klasse rollt im Herbst zum Händler und stellt optisch wie technisch den Übergang zur vollelektrischen EQ-Modellpalette der Schwaben her. Mit komplett neuer Elektronik, aufwändigen Komfort- und Entertainmentfunktionen, digitalen Spielereien sowie ungekannter Bewegungsfreiheit an Bord rückt die 4,95 Meter lange Business-Limousine sogar der großen S-Klasse-Schwester auf die Pelle. Selbstverständlich kosten auch diesmal fast alle Neuheiten extra.

Allein bei den Antrieben bleibt der Respektabstand gewahrt. Bis auf die später folgende Topmotorisierung E450 mit 3-Liter-Sechszylinder-Benziner – der bei der S-Klasse den Einstieg darstellt – gibt es vorerst nur Vierzylinder-Motoren, allesamt elektrifiziert, die Hälfte davon als Plug-in-Hybrid der neuesten Generation, die im besten Falle bis zu 115 Kilometer rein elektrische Reichweite ermöglichen sollen. So wie das vorläufige Topmodell E 400 e mit Allradantrieb, das wir für unsere erste Ausfahrt nutzten.

Der Teilzeitstromer kommt mit den 252 PS (185 kW) des Verbrenners und 95 kW (129 PS) der E-Maschine auf eine Systemleistung von 280 kW (381 PS). Mehr als genug Kraft, um die immerhin 2,26 Tonnen schwere Fuhre locker in Schwung zu bringen. Zumal durch den elektrischen Boost Antritt und Zwischenspurts beinahe so schnell und souverän gelingen wie mit einem (hubraum)größeren Triebwerk. Allein bei einer Kickdown-Beschleunigung meldet sich der Zwitterantrieb auch akustisch, der ansonsten in den meisten Fällen bestens isoliert vor sich hinschnurrt. Wer es drauf anlegt, kann mit Hilfe des bulligen Systemdrehmoments von 650 Nm die Luxuslimousine aber auch in sportwagenähnlichen 5,3 Sekunden auf Tempo 100 peitschen, bevor sie bei 250 km/h in den Begrenzer läuft.

Die installierte Batterie speichert in der Spitze 25,4 kWh, von der aber nur 19,5 kWh für die bis zu 109 Kilometer rein elektrische Reichweite nutzbar sind. Bei unserer Ausfahrt war, nicht zuletzt durch fröhliches Austesten der unterschiedlichen Fahrprogramme, auch schon wesentlich früher Schluss und der Verbrenner musste eingreifen. Damit wurde es natürlich auch nichts mit den realitätsfernen WLTP-Normwerten von 0,6 bis 0,9 Litern. Eher sollte man mit sechs bis sieben Liter Sprit rechnen, was angesichts der gebotenen Leistung immer noch ein sehr guter Wert ist. Dank neu geregeltem Thermomanagement ist die Batterie nun auch schnellladefähig und kann mit einem optionalen 55-kW-DC-Lader in rund 30 Minuten voll aufgeladen werden.

Daneben gibt es als weiteres Plug-in-Hybrid-Modell den E 300 e mit 230 kW (312 PS) Systemleistung und 550 Nm Drehmoment, den es auch ohne Allradantrieb gibt, und so die angesprochenen 115 Kilometer rein elektrisch schaffen soll. Als dritte E-Klasse mit Stecker folgt „zeitnah“ der Diesel-Plug-in-Hybrid E 300 de, ebenfalls mit 230 kW Systemleistung, aber 700 Nm Drehmoment. Den Antriebsreigen komplett machen die Mildhybrid-Einstiegsmodelle E 200 mit 204 PS (150 kW) und E 220 d mit 197 PS (145 kW), letzteren zusätzlich auch mit Allradantrieb. Hier hilft ein integrierter Startergenerator mit 17 kW (23 PS) beim boosten, rekuperieren und damit Sprit sparen.

Das Fahrwerk zeigt sich grundsollide mit präziser Führung der Vorderräder an jeweils vier Lenkern und stabilem Geradeauslauf dank Fünflenker-Konzept an der Hinterachse. Zum wahren Kurven- und Rangierkünstler wird die neue E-Klasse mit der optionalen Hinterachslenkung. Zusammen mit der kombinierten direkteren Lenkübersetzung fährt sich der Wagen so besonders agil, weil die Hinterräder ab 60 km/h mitlenken und bei niedrigerem Tempo in die entgegengesetzte Richtung einschlagen. So verringert sich der Wendekreis um bis zu 90 Zentimeter. Für Oberklasse-Fahrkomfort sorgt außerdem eine Luftfederung mit Niveauregulierung und radindividueller Verstelldämpfung, die im optionalen Technikpaket enthalten ist.

Immer wieder erstaunlich ist die Ruhe und Gelassenheit, mit der sich die Klasse durch den

---

Fahrtwind schiebt. Trotz größerer Stirnfläche und Räder-Palette von 17 bis 21 Zoll blieb der Cw-Wert mit 0,23 gegenüber dem Vorgänger unverändert. Dafür haben die Aerodynamik-Ingenieure allerdings auch viel getan, so etwa erstmals eine seitliche Motorhaubendichtung angebracht, die Räder mit „Aeroblenden“ verkleidet, spezielle Spoiler vor den Vorder- und Hinterrädern platziert oder die bündig versenkbaren Türgriffe entwickelt, die elektrisch ausfahren, wenn sich Fahrerin oder Fahrer nähert.

Auch äußerlich hat sich die neue E-Klasse gegenüber dem Vorgänger nicht allzu sehr verändert. Gleichwohl schlägt die Optik die Brücke zwischen Tradition und Moderne, besonders an der hochglanzschwarzen Fläche zwischen Kühlergrill und Scheinwerfern zu sehen, die an die Modelle von Mercedes-EQ erinnert. Der dreidimensional gestaltete Kühlergrill hingegen ist klassisch je nach Ausstattungslinie mit großem Zentralstern darin (Avantgarde) oder darauf (Exclusive) gestaltet. Für alle Lines ist optional ein beleuchteter Rahmen des Kühlergrills zu haben, ebenso wie das „Digital Light“ mit Projektionsfunktion, bei dem 1,3 Millionen Pixel pro Scheinwerfer das Licht je nach Bedarf (Gegenverkehr, Senkendurchfahrt, Nebel, Autobahn, Stadt) punktgenau verteilen können. Auch zusätzliche Assistenzfunktionen wie Führungslinien auf engen Fahrbahnen, Falschfahr- und Spurhalte-Warnungen sowie Lichtanimationen beim Ein- und Aussteigen sind möglich. Allein die Sternoptik der zweiteiligen LED-Heckleuchten sind immer an Bord.

Apropos: Das Leben an Bord wurde in der neuen E-Klasse gründlich aufgemöbelt. Hinterm Lenkrad befindet sich ein hochauflösendes, dreidimensional gestaltetes Fahrer-Display. Daneben erstreckt sich, vor allem wenn der optionale Beifahrer-Bildschirm verbaut ist, die große Glasfläche des MBUX-Entertainmentscreens bis zum Zentral-Display, an dessen oberer Kontur sich ein schmales Düsenband schmiegt. Die Mittelkonsole schließt geradlinig an den unteren Bereich der Instrumententafel an, die vom Lichtband der Ambientebeleuchtung durchzogen wird und sich im großen Bogen von der Frontscheibe an den A-Säulen vorbei in die Türen erstreckt. So verschmelzen Türverkleidungen mit dem Kragen der Instrumententafel zu einer Einheit und es entsteht ein großzügiges Raumgefühl.

Die Sitze sind standes- und erwartungsgemäß bequem. Wird die optionale Lederausstattung gewählt, sind sie außerdem mit aufwändigen Längspfeifen in Einzelbahnen ausgeführt. Die Nappa-Ledersitze tragen gesteppte und perforierte Rauten als Muster, ebenso wie der in der AMG-Line angebotene Sitz mit Microcut perforiert ist. Dank der in allen Dimensionen gewachsenen Maße, besonders aber des auf 2,96 Meter gestreckten Radstandes, gibt es große Geräumigkeit, auch in der zweiten Reihe. Allein der Kofferraum ist im Plug-in-Hybrid mit 370 Liter nach wie vor mickrig geraten.

Und last but not least, Highlights im Wortsinne sind die neue Elektronik-Software und Digital-Funktionen inklusive 5G als Übertragungstechnologie. Bildschirme und MBUX-Infotainmentsystem teilen sich jetzt einen äußerst leistungsfähigen Zentralrechner, wodurch sich Performance und Schnelligkeit der Datenströme deutlich erhöhen. So lässt sich die neue E-Klasse etwa mit einem digitalen Schlüssel in Form des iPhones (ab 11) oder der Apple Watch entriegeln und starten, wobei der sich auch noch mit bis zu 16 Personen teilen lässt. Eine clevere Idee ist außerdem die Sichtschutzfunktion des Beifahrer-Bildschirms, mit dem sich vom Beifahrersitz aus die Touchoberfläche des Displays auch während der Fahrt für TV- oder Videostreaming nutzen lässt.

Dazu kommen digitale Spielereien wie der „Energizing Coach“ mit Anti-Reisekrankheit-Programm, Bio-Feedback-Funktion und Atemübungen sowie eine neuer Kompatibilitäts-Layer, der die Installation von Drittanbieter-Apps erlaubt. Zum Marktstart werden „TikTok“, „Zoom“, „Angry Birds“, die Kollaborationsanwendung „Webex“ sowie der Browser „Vivaldi“ und die Podcast-App „Pocket Casts“ auf dem Zentral-Display angezeigt. Neu ist außerdem eine Selfie- und Videokamera (Sonderausstattung MBUX Superscreen) oben auf der Instrumententafel.

Die nicht ganz unwichtige Frage, was das alles kosten soll, bleibt Mercedes indes noch schuldig. Bis die ersten Limousinen im Herbst zu den europäischen Händlern rollen, rechnen die Marketingexperten noch. Eile ist geboten, in diesem Jahr sollen auch noch die Kombi-Version und das All-Terrain-Modell folgen. (cen/Frank Wald)

---

Daten Mercedes-Benz E 400e 4Matic

Länge x Breite x Höhe (m): 4,95 x 1,88 x 1,48

Radstand (m): 2,96

Antrieb: Plug-in-Hybrid, 2,0-Liter-Turbobenziner, Allradantrieb, 9-Stufen-Automatik

Nennleistung Ottomotor: 252 PS (185 kW)

E-Motor: 95 kW

Systemleistung: 280 kW / 381 PS

Max. Drehmoment: 650 Nm

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,3 Sek.

Energieverbrauch (WLTP): 0,9-0,6 l und 21,5 – 19,2 kWh

CO<sub>2</sub>-Emissionen (WLTP): 20-14 g/km

Emissionsklasse: Euro 6

Batteriegröße/nutzbar: 25,4 kWh/19,5 kWh

Reichweite (WLTP): 95-109 km

Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 2265 kg / max. 595 kg

Kofferraumvolumen: 370 Liter

Basispreis: k.A.

---

## Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz E-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

---



Mercedes-Benz E-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

---



Mercedes-Benz E-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

---



Mercedes-Benz E-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

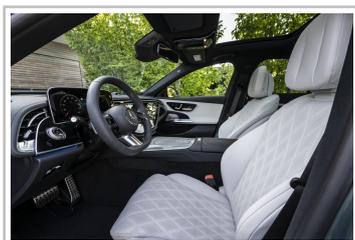
---



Mercedes-Benz E-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz

---



Mercedes-Benz E-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz

---



Mercedes-Benz E-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz E-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



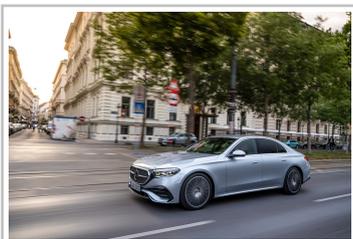
Mercedes-Benz E-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz E-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz E-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz

---



Mercedes-Benz E-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz E-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz E-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz E-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz E-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz

---