



Genial: Die neue E-KLASSE VON MERCEDES

Mercedes wird ihn brauchen! Es ist genial, nach jahrelanger Vorbereitung eine so punktgenaue Antwort auf den Zeitgeist zu geben. Nach über sieben Jahren stellt Mercedes-Benz sein Kernprodukt neu vor. Die E-Klasse, intern W 212, ist da. Der unübertroffenen Schlichtheit und Eleganz des W 211 folgt die klare Dynamik und Selbstbewusstheit des W 212.

Ich sehe in der neuen E-Klasse sofort einen typischen Mercedes und finde doch viel Neues: Die Karosserieform wirkt prägnant und willensstark. Neue Kanten und Ecken geben darauf Hinweise. Ich sehe bei längerem Betrachten versteckte gerade Flächen, die ein vielschichtiges aber unaufgeregtes Design bedeuten. Der Stern auf der Pfeilform-Motorhaube ist wie eine dezente Erinnerung an die Evolution der E-Klasse.

Die Idee des Innenraumes lässt mich nicht auf dem Fahrersitz Platz nehmen, sondern in ihm sein. Niemand beschreibt in einem PKW-Inneren einen so großen Raum mit



einer solchen Selbstverständlichkeit. Dazu braucht's Tradition. Das Wellness-Ambiente des Vorgängers wird überführt in klare neue Funk-

tionalität und Mittigkeit. Armaturenssegmente in Blockform geben eine angenehme Konzentrationshilfe in der Wahrnehmung des Autos.

Die E-Klasse hat das logischste Konzept in seiner Gewichtsklasse: in Fahrtrichtung verbauter Motor vorn, meist in V-Konstruktion, was den Vorderrädern ungeahnte Lenkräume beschert, und mit Kardan angetriebene Hinterachse, die als technische Meisterleistung inzwischen einfach vorausgesetzt wird. Die Ausgewogenheit des Anfahrens wird in den klassisch kritischen Situationen vom Pionier der ABS-Technik, des ESP und der Anti-Schlupf-Programme stets erhalten. Ein Vierradantrieb ist zur Korrektur der Eigenschaften nicht notwendig. Antrieb, Lenkung und Bremsen sind wieder Garant für höchste Mischung aus Komfort, Fahrdynamik und Sicherheit. Der Komfort erscheint mir aus einer noch höheren Klasse geborgt. So erzeugt das Auto ein Gefühl von Fahren wollen und Behüten wollen.

Zunächst werden drei Dieselmotoren und zwei Ottomotoren, beide V-Sechszylinder, geboten. Das Angebot erweitert sich im September.





Weniger ist wieder mehr.

Erstmals seit über 40 Jahren wird es in der E-Klasse wieder einen Motor mit weniger als zwei Litern Hubraum geben! Der 200 CGI bezieht aus 1,8 Litern Brennraum 184 PS, wobei nur 6,6 Liter Benzin über 100 km die Brennräume durchlaufen. Der von mir gefahrene 350 CDI stellt 231 PS vor das Auto, wirkt in allem üppig, und will für dieses Gefühl nur 6,8 Liter Diesel (normalerweise) trinken.

Wer solche Zahlen verabscheut und die Klimadiskussion boykottiert, darf sich wieder auf einen E 500 freuen. Der Achtzylinder kommt bauartbedingt ohne künstliche Beruhigung aus. 5,5 Liter sind die Hubraumangabe, 11,5 Liter die Normverbrauchsangabe. Die Freude ist ohne Angabe. Wer die Antriebsouveränität steigern möchte, kann beim 350 CDI, 350 CGI und 500 auf die 4matic greifen, die in neuester Generation weniger Elektronik bemüht und mechanisch perfekt ist.



Alle besonders sparsamen und ökologisch verträglichen E-Klasse-Modelle werden als BlueEfficiency Modelle namentlich blau geadelt.

So ist der E 350 Bluetec als sauberster Diesel der Welt schon jetzt Erfüller der EU-6-Norm. Der E 250 CDI begnügt sich mit der Diesel-

menge des E 220 CDI trotz Leistungssteigerung.

Bei den BlueEfficiency-Modellen läuft die Lichtmaschine bei der Fahrzeugbeschleunigung nicht mit, wird beim Bremsen aber verstärkt zum Laden eingesetzt. Klingt für mich ausgewogener als Bremskraft direkt einsammeln zu wollen, oder?

Hier der wichtigste Hinweis aus der Bedienungsanleitung: Sie bleiben für das Abbremsen des Fahrzeugs selbst verantwortlich!

Die E-Klasse bremst intelligent verteilt, verstärkt angemessen Ihre Bremsarbeit, und versucht erst vor einem unvermeidlichen Unfall allein das Fahrzeug zum Stehen zu bringen. Aber auch hier vertraut man dem

Fahrer: schon bei leichtem Gasgeben gewinnen Sie die volle Entscheidungsgewalt zurück. Der Hintermann kann sich bei solchen Fahrmanövern mit steigenden Bremslichtern, die bei hoher Bremsleistung blinken und in Extremfällen die Warnblinker zuschalten, auf Sie einstellen.





Die Herangehensweise für die Algorithmen der Assistenzsysteme unterscheiden sich grundsätzlich von Mitbewerbern:

- Das Ausleuchtfeld des Fahrlichtes passt sich stufenlos an den Gegenverkehr an und nicht in Intervallen.
- Das Anzeigen für die erlaubte Geschwindigkeit basiert auf Filmbildern einer Bordkamera und nicht auf Informationen eines Navigationssystems.
- Der Wachhalteassistent basiert auf der Beobachtung Ihres Fahrstils und der Bedienhäufigkeit, jedoch nicht allein auf der Beobachtung Ihres Augenschlags.
- Sagen Sie dem Auto nicht durch Blinken einen bewussten Spurwechsel an, dann warnt Sie ein vibrierendes Lenkrad. Der Totwinkelassistent meldet sich auch bei unfairem Spurwechsel.
- Ist ein Unfall offensichtlich durch Sie nicht mehr vermeidbar, erlaubt sich die E-Klasse allein zum Stillstand zu kommen.
- Gelingt auch dem fast klugen Auto das nicht, stellt sich die Motorhaube in eine aufgestellte Position zum Schutz von Leben vor und in der E-Klasse.



Übrigens bereits zum achten Mal wandelt sich die E-Klasse. Mit diesem Namen ist sie erst seit 1993 benannt, und meine Erinnerung setzt beim /o8er (sprich: Strich-

achter) ein, der mit seinen hochformatigen Rechteckscheinwerfern den pragmatischen Schick des Westens bis in die 70er symbolisierte.

Der 1976 folgende W 123 ist mit seinen Doppelaugen im Rechteck als Taxi-Wunder und erstes T-Modell in Erinnerung. In vielen Nachrichtenbildern schrieb er Fernsehgeschichte. Der W 124 war bei der Deutschen Wiedervereinigung aktuell und für viele von uns der erste erreichbare Mercedes. In seiner puristischen Zeitlosigkeit ist er noch immer ein Hingucker. 1995 wagte man mit italienischer Zeichnung den Designbruch mit dem Vieraugengesicht des W 210. Oft wurde der Mut gelobt, mit dem Mercedes die Frage neu zu beantworten suchte: In welchem Mercedes werden Sie sich in Zukunft wohl fühlen?

2002 startete der W 211 mit Ideallinie und Ausgewogenheit, aber etwas verfrühtem Serienanlauf.

Der W 212 bringt von Anfang an mit großem Qualitätsaufwand und perfektioniertem Serienstart alles dazu mit, dass die über dreißigtausend Blindbesteller sich wirklich freuen können!

*Peter-Paul Reinmuth
p-p-r.com*

