

Detroit 2016: Die E-Klasse – Shortcut zur Zukunft

Mit der zehnten Generation der E-Klasse zieht Mercedes-Benz alle Register. Die neue Business-Limousine setzt nicht nur Maßstäbe für alle Wettbewerber, die sich gern neben oder über ihr einordnen. Sie stellt selbst den eigenen Vertreter der Automobil-Oberklasse in den Schatten, jedenfalls bis zum Facelift der S-Klasse. Die E-Klasse beweist mit ihren Assistenten, dass es auch in Deutschland Silicon Valleys gibt. Wer will, bekommt einen fast autonom fahrenden Computer, aber eben auch eine Limousine mit kraftvollem Design, passender Leistung und ungewöhnlich luxuriösem Innenleben.

Gegenüber ihrem Vorgänger legt die Mercedes-Benz E-Klasse bei den Außenmaßen zu: im Radstand um 65 mm auf 2939 mm und in der Länge um 43 mm auf 4923 mm. Beim Gewicht nahm die E-Klasse dank Leichtbau ab. Kurze Überhänge, langer Radstand, lange Haube, große Räder, eine Seite mit neu interpretierter Charakterlinie und die nach Art der Coupés verlaufende Dachlinie prägen den Wagenkörper. Mit einem Luftwiderstandbeiwert von 0,23 beweist die Karosserie nicht nur ästhetische Qualitäten. Die vorbildliche Windschlüpfigkeit senkt den Verbrauch und das Geräuschniveau im Innenraum.

Im Innenraum wirkt die Sitzanlage als Blickfang. In ihrer ergonomischen Form vereinen die Sitze Langstreckentauglichkeit mit sportlicher Optik und sind je nach Ausstattungslinie unterschiedlich gestaltet. Die Fondsitzbank kann auf Wunsch mit einer dreiteiligen Rückenlehne (40:20:40) geliefert werden. In die Mittelarmlehne sind eine Ablagebox sowie zwei Getränkehalter integriert. Auf Wunsch wird das Interieur geprägt von zwei breiten Displays mit jeweils 12,3 Zoll Bilddiagonale. Optisch verschmelzen die beiden Displays unter einem gemeinsamen Deckglas und einer gemeinsamen Hutze zu einem Cockpit, das frei zu schweben scheint. Das Design des Kombiinstrumentes kann der Fahrer aus drei verschiedenen Stilen wählen.

Erstmals halten Touch Controls im Lenkrad eines Autos Einzug. Wie die Oberfläche eines Smartphones reagieren sie auf horizontale und vertikale Wischbewegungen. Damit erlauben sie die Steuerung des Infotainments per Finger-Wischbewegungen, ohne dass

der Fahrer die Hände vom Lenkrad nehmen muss. Zusätzlich lassen sich weitere Bedienmöglichkeiten nutzen: ein Touchpad mit Controller in der Mittelkonsole, das Handschriften erkennt und die Sprachsteuerung Linguatronic. Außerdem stehen zur Bedienung Direkt-Einsprungstasten (short cuts) zur Verfügung, zum Beispiel für die Bedienung der Klimaanlage und erstmals auch für Aus- und Einschalten bestimmter Fahrerassistenzsysteme.

Display und Touch Controls sind die ersten deutlichen Hinweise auf den Anspruch, den die E-Klasse verkörpern soll. Überdeutlich wird dies beim Blick auf die optionalen Fahrer-Assistenzsysteme.

„Drive Pilot“: Dieses System kann als Abstands-Pilot „Distronic“ auf Autobahnen und Landstraßen den Abstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen halten und folgt ihnen bis zu einer Geschwindigkeitsbereich von 210 km/h. Der Lenk-Pilot schafft dabei auch moderate Kurven ganz ohne Fahrer. Bis 130 km/h kann das System durch die Beobachtung von umgebenden Fahrzeugen und Parallelstrukturen auch bei nicht eindeutigen Linien – zum Beispiel in Baustellen – oder sogar ohne Linien weiterhin aktiv eingreifen. Die erweiterte Wiederanfahrfunktion ermöglicht den automatischen Fahrzeugstart zum Beispiel im Stau innerhalb von 30 Sekunden nach einem Stopp.

In Verbindung mit „Command Online“ kann die Teilfunktion Geschwindigkeitslimit-Pilot über Kamera oder die Navigationsdaten erkannte Geschwindigkeits-Beschränkungen, zum Beispiel 50 km/h innerorts, selbstständig einhalten.

Zum Drive Pilot gehört zum ersten Mal auch ein Aktiver Spurwechsel-Assistent. Sobald der Fahrer den Blinker setzt, unterstützt der Assistent den Fahrer aktiv beim Lenken auf die Nachbarspur, wenn diese als frei erkannt wurde.

Der Aktive Brems-Assistent mit Kreuzungsfunktion kann Querverkehr erkennen und bei ausbleibender Fahrerreaktion autonom bremsen sowie bei Gefahrensituationen an Stau-Enden ohne Chancen zum Ausweichen deutlich früher autonom bremsen.

Eine Ergänzung zur Fußgängererkennung des Aktiven Brems-Assistenten bietet der Ausweich-Lenk-Assistent. Wenn der Fahrer einen Ausweichvorgang initiiert, kann die Funktion den Fahrer unterstützen, indem sie der Lenkung genau berechnete zusätzliche Lenkmomente aufprägt und anschließend das Geradstellen des Fahrzeugs erleichtert.

Der Aktive Spurhalte-Assistent kann ein unbeabsichtigtes Spurverlassen mit spurkorrigierenden einseitigen Bremseingriffen auch bei gestrichelten Linien und Kollisionsgefahr, zum Beispiel durch Gegenverkehr oder überholende Fahrzeuge,

verhindern helfen.

Der Aktive Totwinkel-Assistent kann jetzt auch im typischen Stadtverkehr bei niedrigen Geschwindigkeiten vor seitlichen Kollisionen warnen und oberhalb 30 km/h bei seitlicher Kollisionsgefahr spurkorrigierend eingreifen. „Pre-Safe Plus“ kann vor Kollisionen durch Folgeverkehr und ihren Auswirkungen auf die Insassen schützen.

Remote Park-Pilot: Dieses System erlaubt es erstmals, das Fahrzeug von außen via Smartphone-App in Garagen und Parklücken ein- und auszuparken.

Das „Pre-Safe Impuls Seite“ bewegt den Fahrer und Beifahrer bei einer erkannten und unmittelbar bevorstehenden Seitenkollision seitlich weg vom Gefahrenbereich. Dazu bläst das System auf der Stoßseite in Sekundenbruchteilen eine Luftkammer auf, die sich in den Seitenwangen der Vordersitzlehne befindet.

„Pre-Safe Sound“ beruht auf einem menschlichen Reflex im Innenohr, dem sogenannten Stapediusreflex. Das System lässt bei erkannter Kollisionsgefahr ein kurzes Rauschsignal ertönen, das das Gehör der Insassen auf das zu erwartende Unfallgeräusch vorbereiten.

„Multibeam LED-Scheinwerfer“: Das hochauflösende Lichtsystem mit je 84 einzeln angesteuerten Hochleistungs-LED pro Scheinwerfer leuchtet die Fahrbahn automatisch und mit exakt gesteuerter Lichtverteilung aus, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden.

Der Digitale Fahrzeugschlüssel nutzt die Technik der Near Field Communication und ermöglicht es, das eigene Smartphone als Fahrzeugschlüssel zu nutzen.

Die Multifunktions-Telefonie ermöglicht es, Mobiltelefone ohne Kabel oder Aufnahmeschale zu laden und mit der Außenantenne des Fahrzeugs zu verbinden.

Zurück zu guten, gewohnten Details zu Auto: In Verbindung mit der serienmäßigen Stahlfederung stehen drei Direct-Control-Fahrwerke mit selektivem Dämpfungssystem zur Verfügung: ein Komfortfahrwerk, ein komfortables Avantgarde-Fahrwerk mit sportlicherem Charakter sowie ein sportlich ausgelegtes Fahrwerk mit adaptiver Verstelldämpfung und Tieferlegung um 15 Millimeter. Alternativ kann die E-Klasse als einziges Fahrzeug in ihrem Segment mit der Mehrkammer-Luftfederung „Air Body Control“ ausgerüstet werden. Ergänzt wird die Luftfederung durch eine elektronisch geregelte Verstelldämpfung. Über den „Dynamic Select“-Schalter im Cockpit kann der Fahrer fünf unterschiedliche Charakteristika einstellen: „Komfort“, „Eco“, „Sport“ und „Sport +“ sowie der zusätzlichen Einstellung „Individual“. Außerdem bietet die

Luftfederung eine Rundum-Niveauregulierung.

Für die neue E-Klasse stehen zum Marktstart zwei Motorisierungen zur Verfügung. Der E 200 mit Vier-Zylinder-Benzinmotor sowie der E 220 d mit einem völlig neu entwickelten Vier-Zylinder-Dieselmotor. Nach der Markteinführung werden weitere Modellvarianten das Angebot ergänzen. Dazu zählen der Plug-in Hybrid E 350 e. Der ermöglicht über 30 Kilometer rein elektrisches Fahren. Sein Vier-Zylinder-Ottomotor stellt im Verbund mit einem Elektromotor eine Systemleistung von 205 kW / 279 PS und ein Systemdrehmoment von 600 Newtonmetern (Nm) bereit.

Später kommen dazu ein neuer Vier-Zylinder-Dieselmotor mit 110 kW /150 PS, der den Einstieg in eine neu Motorenfamilie markiert. Trotz seines auf knapp zwei Liter reduzierten Hubraums leistet der Selbstzünder 143 kW / 195 PS und begnügt sich im E 220 d mit einem kombinierten NEFZ-Durchschnittsverbrauch von 3,9 Litern pro 100 Kilometer. Das entspricht einem CO₂-Ausstoß von 102 Gramm pro Kilometer. Stärkste Dieselvariante wird ein Sechszylinder mit der fortschrittlichen SCR-Abgastechnik, 190 kW / 258 PS Leistung und 620 Nm Drehmoment sein.

Bei den Benzinmotoren wird die Angebotspalette Vier-Zylinder-Ottomotoren mit 135 bis 180 kW (183 bis 245 PS) sowie einen Sechs-Zylinder-Benziner mit 245 kW / 333 PS umfassen. Alle Motoren sind mit Start-Stopp-Funktion ausgerüstet. Die Otto-Motoren erfüllen die Abgasvorschriften nach EU 6, der neue Vier-Zylinder-Diesel ist bereits auf zukünftige Grenzwerte ausgelegt. Alle zur Markteinführung verfügbaren Modelle sind serienmäßig mit dem neuen Neun-Gang-Automatikgetriebe 9G-Tronic ausgerüstet.
(ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



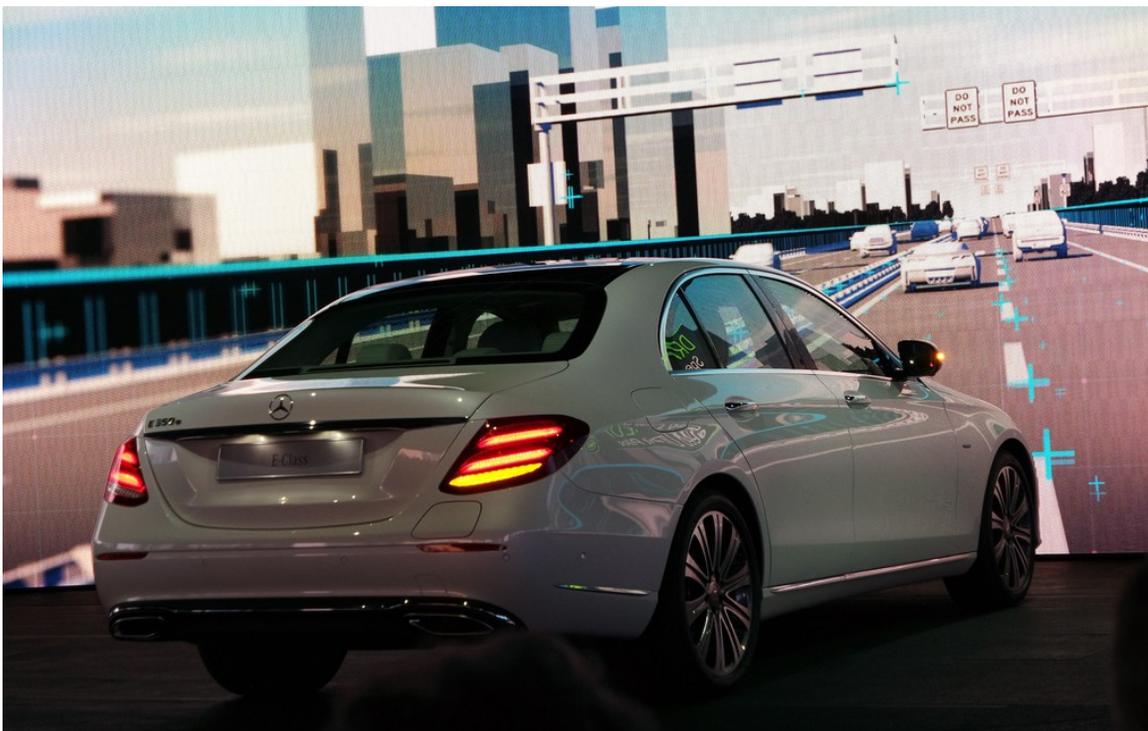
Premiere in Detroit: Mercedes-Benz E-Klasse.



Premiere in Detroit: Mercedes-Benz E-Klasse.



Premiere in Detroit: Mercedes-Benz E-Klasse.



Premiere in Detroit: Mercedes-Benz E-Klasse.



Premiere in Detroit: Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.



Mercedes-Benz E-Klasse.
