

Fahrbericht Mercedes-Benz E250 CDI: Im Ledersitz nach Sparis

Von Dennis Gauert

Mit der laut Daimler teuersten Modellpflege der Firmengeschichte macht die Mercedes-Benz E-Klasse eine neue Figur. Die vier Augen der Vorgängergeneration sind endgültig geschlossen. Stattdessen kommt ein sportlich-elegantes Gesicht mit vier Augenbrauen zum Vorschein, das vor allem durch die neu geformten Voll-LED-Scheinwerfer definiert wird. Sich nur auf Ähnlichkeiten zu beziehen, wäre jedoch weit am Thema vorbei. Schließlich fährt man mit dem E250 CDI einen Großteil des Tanks wieder nach Hause, denn ein Verbrauch von unter sechs Litern ist auch in der Praxis machbar. Dabei ist trotzdem Vieles an Bord, was man aus der aktuellen S-Klasse kennt.

Von der E-Klasse weniger zu erwarten als sie bietet, zeugt von Misstrauen oder mangelnder Information. Mehr zu erwarten, ist in dieser Klasse wohl kaum möglich. Angefangen beim Lichtassistenten LED Intelligent Light Assist (1725 Euro) bis zur wohl übersichtlichsten Einparkhilfe im Segment ist alles dabei, was man als Fahrer einer Oberklasse-Limousine erwarten kann. Hier wird eine wichtige Arbeit abgenommen. Der Lichtassistent reagiert auf sämtliche Lichtsignale in der Umgebung und stellt die Scheinwerfer dynamisch auf diese ein. So kann der Fahrer bei Nachtfahrten zum Fahrbahnrand hin weiter vom Fernlicht profitieren, während lästiges Blenden des Vordermanns ausgeschlossen ist. Bemerkenswert ist, wie sich der Lichtkegel unter den Rückleuchten des Vorfahrenden anordnet und brav dort bleibt.

Ohnehin sind die Scheinwerfer eine Augenweide. Mit Voll-LED-Technik und dekorativem Standlicht, sowie einem ebenfalls beleuchteten Mercedes-Benz-Schriftzug am Rand der LED-Leiste verspricht die E-Klasse Premium-Flair. Der angrenzende Stoßfänger hat zudem seine kantige Optik gegen eine fast schon bullige eingetauscht und versetzt Neulinge beim ersten Sichtkontakt in den Glauben, es sei ein AMG-Modell. Hier haben die Stuttgarter ganze Arbeit geleistet. Der Rest der äppigen Limousine geht deutlich dezenter weiter. Hier wurde das bestehende Design einfach etwas abgerundet. Am Heck bilden sauber eingefasste, englische Auspuffrohre einen eleganten Abschluss.

Entlassen werden hier Euro-6-Diesel-Abgase aus dem 250 CDI. Der kultivierte Turbodiesel wird von Daimler serienmäßig mit Start-Stopp-Automatik ausgeliefert. Gemeinsam mit einem Sechs-Gang-Schaltgetriebe oder der 7-G-Tronic Plus begibt sich der Fahrer auf die sparsame Reise. Mancher Kompakwagenfahrer wird trotz der beachtlichen Fahrleistungen des mit 150 kW / 204 PS und 500 Newtonmetern (Nm) Drehmoment gut zupackenden Motors auf den Verbrauch neidisch. Im Test waren unter sechs Liter Diesel auf 100 Kilometer machbar. Wenn es mal zügiger nach vorne gehen soll und die Tachonadel für längere Zeit über das zweite Tachodrittel rutscht, darf man ruhig drei Liter mehr einplanen – was angesichts des Gewichts immer noch beachtlich wenig ist.

Fahrdynamisch bewegt man sich auf komfortablem Niveau. Die Servolenkung ist elektronisch geregelt und fühlt sich mit ihrem direkten Ansprechverhalten sogar etwas sportlich an, wenn auch die Rückstellkräfte fehlen. Das Fahrwerk ist die Ruhe selbst. Auch Pisten mit schnellen Bodenwellenkettchen werden von den Dämpfern noch gut geschluckt. Auf der Autobahn ist vom Fahren kaum etwas spürbar – oder hörbar – wie in einem gut gedämmten Segelflieger. Souverän bahnt sich die 1,8-Tonnen-Limousine ihren Weg und lässt sich dabei sogar ein wenig überschätzen. In Kurven kommt die E-Klasse eben nicht über die Komfortklasse hinaus – auch wenn der kraftige CDI-Motor so munter nach vorne marschiert und das Portemonnaie wenig belastet.

Noch einfacher wäre der Sparkurs möglicherweise mit dem Automatikgetriebe gewesen. Das in unserem Testwagen vorhandene, etwas hakelige Schaltgetriebe machte gleichmäßiges Vorankommen etwas schwieriger. Zudem führen die langen Schaltwege zu mehr körperlicher Betätigung als wir uns in der ansonsten komfortablen Limousine wünschten.

Im Interieur genießt man das entspannte Gleiten durch den Verkehr und fühlt sich in die beheizten und belüfteten Ledersitze gut eingebettet, wundert sich jedoch etwas über das Design der Multikontursitze. Dieses ist im Prinzip noch aus dem W210 bekannt. Auch damals waren die Regler für die Multikontur (619 Euro) zur Mittelkonsole hin neben dem Sitz greifbar und – wie auch im aktuellen Modell – leider nicht beleuchtet.

Dafür sind aber eine Reihe anderer Elemente dezent illuminiert. So ist die nächtliche Ambientebeleuchtung in Farbe und Intensität regelbar und der Tacho mit farbigem Bordcomputer ebenso schön anzusehen, wie leicht bedienbar. Hier verbirgt sich auch die Eco-Anzeige, die dem Fahrer sein Verhalten schonungslos vor Augen führt. Da kann einen schon mal das schlechte Gewissen plagen, wenn man den Wagen nicht oft genug ausrollen lassen hat. Vielleicht ist das auch der Grund, weshalb wir den von Daimler angegebenen Verbrauch von 4,9 Litern nicht realisieren konnten. Möglich ist er in der Praxis, wenn man es darauf anlegt bestimmt.

Die E-Klasse ist eben nicht nur ein Auto, sondern auch ein Aufpasser. So lesen sich die

Systembezeichnungen Bremsassistent (BAS), adaptives Bremssystem, Attention Assist und Collision Prevention Assist spektakulär. Doch im täglichen Verkehr ist von ihnen rein gar nichts zu bemerken. Die Systeme greifen erst dann ein, wenn es nötig ist. Der Fahrer weiß aber, dass die große Limousine im Hintergrund auf ihn und andere aufpasst, während er im intuitiv bedienbaren Mercedes-Benz Comand Online (3451 Euro) ein paar Musiktitel aus dem Netz lädt oder abermals das Navigationssystem per Drehregler mit Buchstaben steuert. Zudem werden Bremsenverschleiß und Reifendruck vom Fahrzeug zuverlässig erkannt. Ein kleiner Blickfang ist die aus der S-Klasse bekannte Analog-Uhr, bei so viel Digitalem ein Vertrauen erweckendes Detail.

Wenn das Ende der Fahrt naht, bietet die im Park-Paket (1666 Euro) enthaltene 360-Grad-Kamera zum Einparken ihre Dienste an. Das System ist erstaunlich praktisch. Durch mehrere Kameras am Fahrzeug – darunter auch jeweils eine unter den nach unten leuchtenden Außenspiegeln – erhält der Fahrer auf dem Display eine Ansicht aus der Vogelperspektive, die überaus zuverlässig ist. Exaktes Parken am Bordstein ist nun sogar bei Nacht ohne Schulterblick möglich. Wer im Konsolenspielen geübt ist, wird hier intuitiv handeln können – jeder Andere wahrscheinlich auch.

Die Besonderheit liegt in der E-Klasse jedoch nicht zwingend in den technischen Möglichkeiten, denn auch fürs Gefühl ist was dabei. So fühlen sich die Materialien durchweg gut an, Schalter haben eine angenehme und präzise Haptik. Die Verarbeitung überzeugt. Einzig die Holzdekore im Innenraum sind anfällig für kleine Kratzer und tragen schnell Fingerabdrücke mit sich herum, so häufig man auch putzt. Passagiere sollten besser Rückbank Platz nehmen, wo sie keine Fingerabdrücke hinterlassen können, aber eine sehr gute Beinfreiheit auch für ausgewachsene vorfinden. Der Sitzkomfort dort ist ebenfalls angenehm. Leider haben die Stuttgarter auf hochwertiges Material in der ausklappbaren Mittelkonsole mit Getränkehalter verzichtet. Hier wird der Becher in normalen Kunststoff gestellt, was aus Sicht passionierter W124-Fahrer ein kleiner Fauxpas wäre. Nach langer Suche auf den angenehmen Fahrten im E250 CDI ist damit die große Schwachstelle gefunden: Der Getränkehalter ist nicht so schön. (ampnet/deg).

Daten Mercedes-Benz E250 CDI Avantgarde:

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,88 x 1,85 x 1,47

Motor: Vier-Zylinder-Turbodiesel, 2143 ccm, Direkteinspritzung

Leistung: 150 kW / 204 PS bei 4200 U/min

Maximales Drehmoment: 500 Nm zwischen 1600 und 1800 U/min

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 4,9 Liter/100 km

Kohlendioxidemission: 129g/km / Euro 5 / Effizienzklasse A

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,7 Sekunden

Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h

Leergewicht / Zuladung (maximal): 1765 kg / 565 kg

Luftwiderstandsbeiwert: 0,25

Reifen: 205/55 R16

Kofferraum: 540 Liter

Basispreis: 46 321 Euro

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz E250 CDI.



Mercedes-Benz E250 CDI.



Mercedes-Benz E250 CDI.



Mercedes-Benz E250 CDI.



Mercedes-Benz E250 CDI.



Mercedes-Benz E250 CDI.



Mercedes-Benz E250 CDI.



Mercedes-Benz E250 CDI.



Mercedes-Benz E250 CDI.



Mercedes-Benz E250 CDI.



Mercedes-Benz E250 CDI.



Mercedes-Benz E250 CDI.



Mercedes-Benz E250 CDI.



Mercedes-Benz E250 CDI.



Mercedes-Benz E250 CDI.



Mercedes-Benz E250 CDI.



Mercedes-Benz E250 CDI.



Mercedes-Benz E250 CDI.



Mercedes-Benz E250 CDI.



Mercedes-Benz E250 CDI.



Mercedes-Benz E250 CDI.



Mercedes-Benz E250 CDI.



Mercedes-Benz E250 CDI.



Mercedes-Benz E250 CDI.
