



Mercedes E 500 Coupé Avantgarde 7G-Tronic

Zweitüriges Coupé der oberen Mittelklasse
(285 kW / 388 PS)

Das E-Klasse Coupe lehnt sich optisch an die Limousine an, betrachtet man das Fahrzeug allerdings näher, stellt es sich bald als Mogelpackung heraus. Den unter dem Blechkleid findet man nicht wie der Name vermuten lässt, die Plattform der aktuellen E-Klasse Limousine wieder, sondern die der C-Klasse. Auch wenn Mercedes versucht, dies so gut wie möglich zu kaschieren, speziell im Innenraum macht sich die fehlende Breite bemerkbar, die Platzverhältnisse können nicht mit denen der Limousine mithalten. Von der Technik her findet man im E 500 viele Details der E-Klasse Limousine, so sind auch eine Reihe an Assistenzsystemen wie die Abstandsregelung Distronic Plus oder ein Totwinkelassistent erhältlich, leider fehlen beim Coupe einige wichtige Systeme wie der Spurhalte- oder Nachtsichtassistent. Der V8 im E 500 bietet genügend Kraft für exzellente Fahrleistungen und eine bestechende Laufkultur. Mercedes verlangt für den E 500 stolze 67.000 Euro - dass sind über 14.600 Euro mehr als für die nächst niedrigere Motorisierung (E 350 CGI). **Karosserievarianten:** Limousine, Kombi, Cabrio

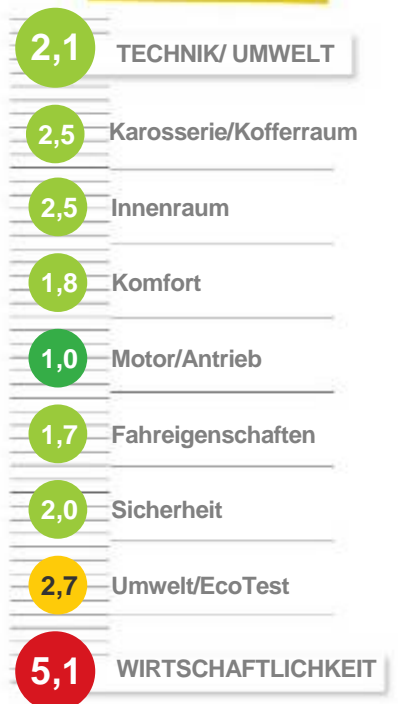
Konkurrenten: Audi A5, BMW 3er

+ gute Bedienbarkeit, hoher Reisekomfort, sehr guter Motor/Antrieb, sichere Fahreigenschaften

- enger Innenraum, hinten wenig Platz, hoher Verbrauch, sehr schlechte Wirtschaftlichkeit



ADAC-URTEIL



2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,9

Verarbeitung

⊕ An Verarbeitung und Finish der Karosserie gibt es nichts auszusetzen, sie machen einen sehr guten Eindruck; die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal, Türen und Hauben sind ordentlich eingepasst. Auch im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort, die Materialien sind hochwertig und sauber verarbeitet. Feines Leder, Chromränder und gebürstetes Aluminium sorgen für ein angenehmes und luxuriöses Ambiente. Die aus der E-Klasse Limousine bekannte indirekte Beleuchtung in Armaturenbrett und Türen ist beim Coupe nicht lieferbar. Der Unterboden im vorderen Fahrzeugbereich ist völlig glattflächig, das reduziert Geräuschemissionen des Motors und verringert Luftverwirbelungen, die den Verbrauch erhöhen würden. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen, der Tankdeckel lässt sich leicht abschrauben. Umfangreiche Türdichtungen verhindern das schnelle Verschmutzen der Türausschnitte von Außen, die Türschweller sind gut gegen versehentliches Verkratzen beispielsweise durch Schuhe geschützt. Effektiv sind 460 kg Zuladung möglich, genug auch für weitere Reisen mit vier Erwachsenen und Gepäck. Auf dem Dach dürfen Lasten bis zu einem Gewicht von 100 kg transportiert werden.

⊖ Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung, gegen Aufpreis sind sowohl ein Notrad, als auch Runflat-Bereifung lieferbar (nicht im Testwagen). Front- und Heckschürze haben zwar keine unlackierten Kunststoffeinlagen, aber gerade hinten gibt es mehrere deutliche Sichtkanten, die ein partielles Lackieren ermöglichen und damit geringere Reparaturkosten nach sich ziehen. Die Fahrzeugflanken werden nur von dünnen Chromleisten geschützt, das reicht kaum, um Dellen bei unvorsichtig geöffneten "Nachbartüren" zu vermeiden.

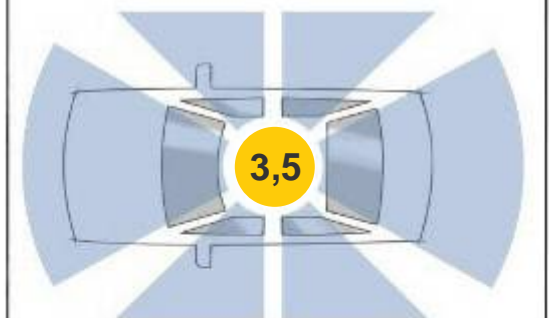
2,2

Sicht

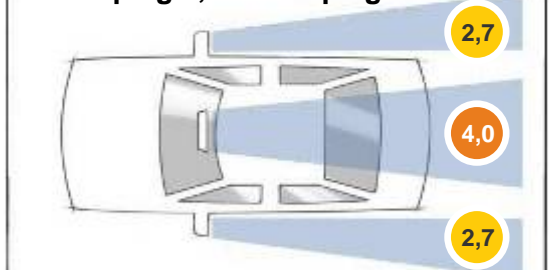
Die Übersicht über den umgebenden Verkehr ist durchschnittlich. Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung schneidet das E-Klasse Coupe zufriedenstellend ab. Die hinteren feststehenden Kopfstützen lassen sich nicht versenken, wodurch die Sicht nach hinten schlecht ausfällt. Die Sicht zur Seite ist dagegen sehr gut, da beim Coupe keine breiten B-Säulen die Sicht beeinträchtigen. Die Außenspiegel geben ein recht gutes Blickfeld wieder.

⊕ Gegenstände vor dem Auto können auch relativ nahe am Boden noch erkannt werden. Die Scheibenwischer zeigen eine gute Wischwirkung, auch bei hohen Geschwindigkeiten. Als empfehlenswerte Option gibt's Parksensoren, die optisch und akustisch beim Ein- und Ausparken unterstützen. Das Licht-Paket ist zwar sehr teuer, bietet aber eine optimale Ausleuchtung der Fahrbahn bei Dunkelheit; es umfasst Bi-Xenonlicht, adaptives Kurvenlicht und Abbiegelicht sowie eine variable Lichtverteilung je nach Fahrsituation (Innerorts, Landstraße, Autobahn).

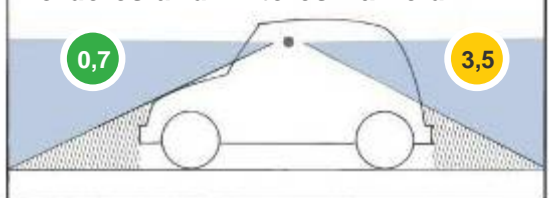
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Bei störendem Scheinwerferlicht von hinten blendet der Innenspiegel automatisch ab; diese Option gibt es auch für den Außenspiegel - aber nur für die Fahrerseite, unverständlich in diesem Preissegment. Beide Außenspiegel sind asphärisch gestaltet, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Das Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man auch tagsüber von anderen Verkehrsteilnehmern früher und zuverlässiger erkannt wird. Als weitere Option findet sich in der Aufpreisliste der adaptive Fernlichtassistent, der weich auf- und abblendet und dabei wenn möglich die Hell-Dunkel-Kante immer knapp unterhalb des Gegenverkehrs hält, um so stets die weitest mögliche Fahrbahnausleuchtung zu erzielen. Der Fernlichtassistent gehört zu den besten am Markt, allerdings werden Fußgänger und viele Fahrradfahrer meistens nicht erkannt und entsprechend geblendet.

⊖ Die Sicht im Innenspiegel ist schlecht, da auch hier die hohen und breiten Kopfstützen im Fond stören.

2,8 Ein-/Ausstieg

Vorne steigt man dank sehr großzügiger Türausschnitte recht bequem ein und aus. Ist das Fahrzeug mit dem Memory-Paket ausgestattet, fahren beim Öffnen der Tür der Sitz automatisch nach hinten und das Lenkrad nach oben. Einzig die schräg verlaufende Frontscheibe zwingt große Personen, den Kopf beim Einsteigen einzuziehen. Hinten steigt man für Coupe-Verhältnisse recht bequem ein und aus. Die Vordersitze fahren automatisch nach vorn, wenn man die Lehne klappt. Dadurch wird ein recht großer Einstiegsbereich freigegeben.

⊕ Mit der praktischen Fernbedienung können die Zentralverriegelung geöffnet und verriegelt sowie offene Fenster geschlossen werden. Die Türbremsen sind zufriedenstellend ausgelegt, die Türen werden auch an Steigungen gehalten. Das Fahrzeug verfügt über eine Nachleuchtfunktion, wodurch der Weg bei Dunkelheit noch für kurze Zeit beleuchtet wird. Personen können im Innenraum nicht versehentlich eingesperrt werden, sie haben immer eine Möglichkeit, die Türen von innen auch wieder zu öffnen.

⊖ Man kann sich relativ leicht versehentlich aussperren, weil ein Verriegeln der Türen nur bei offener Fahrertür verhindert wird.

3,3 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fällt mit 370 l zufriedenstellend aus. Klappt man die Rücksitze um, erweitert sich das Volumen auf 660 l (gemessen bis Fensterunterkante).

2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekante liegt mit 68 cm über der Straße nicht zu hoch, etwas störend ist aber die innere Bordwand von 15 cm, über die das Gepäck gehoben werden muss. Die Größe der Ladeöffnung ist zufriedenstellend, für ein Coupe im Rahmen der Möglichkeiten recht groß. Insgesamt lässt sich der Kofferraum passabel nutzen.

⊕ Sehr praktisch: der Kofferraumdeckel schwingt beim Entriegeln automatisch nach oben. Auch das Schließen (per Hand) fällt nicht schwer.

⊖ Sind Gepäckstücke bis nach vorne zur Lehnenrückwand gerutscht, muss man umständlich in den Kofferraum "hineinkriechen", weil er sehr tief und nach vorne schlecht zugänglich ist.



Der Kofferraum ist mit 370 l Volumen geringfügig kleiner als bei den Konkurrenten Audi A5 Coupé und BMW 3er Coupé (beide 390 l).

2,0

Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Die Rücksitzlehne kann geteilt umgeklappt werden; entriegelt wird vom Kofferraum aus über zwei leichtgängige Hebel. Dabei wird der jeweilige Vordersitz elektrisch etwas nach vorne gefahren, damit die Lehne inklusive Kopfstütze problemlos nach vorne klappen können (nur bei elektrischer Sitzeinstellung vorne). Der Klappmechanismus lässt sich also leicht und unkompliziert bedienen. Zum Verstauen von kleinem Gepäck sind kleine Netze links und rechts an den Seiten des Kofferraums vorhanden.
- ⊖ Die Bügel des Kofferraumdeckels ragen beim Schließen weit in den Gepäckraum an den Seiten hinein. Durch die entsprechende Ausformung der Seitenverkleidung drücken sie nicht aufs Gepäck. Dennoch trübt diese wenig elegante und scheinbar billige Lösung das Bild des hochwertigen Oberklassecoupes. Für das Coupe ist keine Durchladeluke in der Rücksitzbank zum Verstauen langer Gegenstände lieferbar.

2,5

INNENRAUM

1,3

Bedienung

- ⊕ Das Coupe der E-Klasse lässt sich weitgehend funktionell bedienen, auch wenn eine gewisse Eingewöhnungszeit erforderlich ist, um die vielen Funktionen und Einstellungen einwandfrei bedienen zu können. Das Lenkrad ist in Höhe und Reichweite einstellbar, auf Wunsch elektrisch, und kann ganz unterschiedlichen Personenstaturen sehr gut angepasst werden. Auch die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Der Wählhebel der Automatik ist gut zu erreichen, im Coupe sitzt dieser konventionell in der Mittelkonsole und ist nicht wie bei der Limousine an der Lenksäule angebracht (bei 7-Gang-Automatik) - hier merkt man, dass das Coupe auf der C-Klasse basiert. Das Zündschloss findet man schnell, der Schlüssel kann problemlos und ohne Haken eingesetzt werden. Der Lichtschalter befindet sich günstig am Armaturenbrett links neben dem Lenkrad, er ist auch bei Dunkelheit gut zu finden, allerdings ist er nicht optimal beleuchtet (es fehlt die Ambientebeleuchtung, welche den Lichtschalter mit beleuchtet). Die Nebenschlussleuchte wird über Ziehen am Lichtschalter aktiviert, eine Kontrollleuchte in den Instrumenten informiert über den Status - vorbildlich. Die Scheibenwischer vorne werden auf Wunsch über einen Regensensor gesteuert. Die Klimatisierung lässt sich nach kurzer Orientierung einfach und funktionell einstellen, eine manuelle Nachjustierung ist fast nie nötig, da die Klimaautomatik weitgehend perfekt abgestimmt ist. Die Bedienelemente sind aber weit unten verbaut. Die Knöpfe für Heckscheibenheizung und Umluft findet man schnell, die Umluftfunktion schaltet auch automatisch wieder ab, um ein Beschlagen der Scheiben zu vermeiden. Auch weitere Schalter für die unzähligen Funktionen hat Mercedes günstig und übersichtlich positioniert. Das Radio bzw. Navigationssystem ist sehr gut zu erreichen und erfordert nur wenig Eingewöhnung, die Bedienung der Grundfunktionen fällt leicht, schwieriger wird es, wenn man Grundeinstellungen in den Menüs finden muss. Die Lautsprecher bieten einen guten Klang, auch bei hoher Lautstärke. Alle vier elektrischen Fensterheber des Coupes besitzen Abwärts- und Aufwärtsautomatik mit zuverlässigem Einklemmschutz. Die hinteren kleinen Seitenscheiben können auch aus dem Fond bedient werden - nicht selbstverständlich bei einem Coupe. Die mit einem praxisgerechten Schalter elektrisch einstellbaren Außenspiegel sind beheizt und optional elektrisch anklappbar. Die Sitze kann man mit einem besonders übersichtlich in den Türen angeordneten Schalterblock justieren. Die helle Innenbeleuchtung erzeugt ein angenehmes Ambiente, vier Spotleuchten (vorne ausgesprochen helle LED-Technik) erleichtern das Lesen bei Dunkelheit.



Vorbildlich und typisch Mercedes: Der Fahrerplatz vermittelt nicht nur ein luxuriöses Ambiente, alle wichtigen Bedienelemente liegen griffgünstig.

Die Instrumente sind einwandfrei ablesbar und verfügen über alle nötigen Kontrollleuchten. Auch offene Türen und Klappen (inkl. Motorhaube) werden dem Fahrer angezeigt. Recht gut funktioniert der neue adaptive Fernlichtassistent, er blendet weich auf und ab - das System gehört mit zu den besten bisher verfügbaren. Die automatische Abstandsregelung für den Tempomat funktioniert gut, allerdings könnte die Beschleunigung beim Wechsel auf eine freie Spur früher einsetzen. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Über die Frontkamera vorm Innenspiegel können Verkehrszeichen erkannt werden (optional) - das funktioniert zuverlässig, leider werden Einschränkungen wie Nässe oder Uhrzeit nicht abgeglichen. Vorne wie hinten sind ausreichend Ablagemöglichkeiten vorhanden, sie könnten aber etwas größer sein - das gleiche gilt für's Handschuhfach.

➖ Vorne muss man sich zum Schließen ganz geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, um an die Griffe zu kommen. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet.

2,8 Raumangebot vorne*

➕ Die Vordersitze lassen sich für Personen bis zu einer Größe von 2 m elektrisch zurückfahren. Die Kopffreiheit würde sogar für noch etwas größere Personen ausreichend sein.

➖ Die Innenraumbreite fällt dagegen sehr schmal aus. Kein Wunder, denn das Coupe basiert nicht, wie der Name vermuten lässt, auf der aktuellen E-Klasse, sondern auf der Plattform der C-Klasse. Für ein Fahrzeug in der oberen Mittelklasse fällt das subjektive Raumempfinden auch aufgrund der schmalen Innenbreite schlecht aus.

4,7 Raumangebot hinten*

➖ Die beiden hinteren Sitze können durchaus als vollwertige Sitze betrachtet werden. Allerdings passen aufgrund der abfallenden Dachlinie nur Personen bis knapp 1,75 m in den Fond. Auch hinten fällt die Innenbreite wenig großzügig aus, wodurch man sich sehr beengt fühlt.



Zu den hinteren Sitzplätzen steigt man recht bequem ein. Allerdings bieten die Sitzplätze nur für Personen bis 1,75 m Körpergröße ausreichend Platz. Zudem wird ein sehr beengtes Raumgefühl vermittelt.

1,8 KOMFORT

2,2 Federung

➕ Die Federn und Dämpfer hat Mercedes beim Coupé etwas straffer ausgelegt, als bei der Limousine. Das serienmäßige AGILITY CONTROL Fahrwerk mit selektivem Dämpfungssystem kann in zwei Stufen eingestellt werden (Normal oder Sport). Im Normalmodus zeigt es sich recht straff, aber nicht unkomfortabel. Lange Bodenwellen auf der Autobahn werden mit kaum nachschwingender Karosserie abgedefert (auch bei voll beladenem Fahrzeug). Etwas härter spricht die Federung bei Schlaglöchern oder Kanaldeckel an. Wer es sportlich mag, kann die Dämpfer durch Betätigen der Sport-Taste straffen, das Fahrwerk verliert dann zwar etwas an Komfort, die durchdringenden Schläge werden aber nie als brutal oder unangenehm empfunden. Die ohnehin geringe Seitenneigung bei schnell durchfahrenen Kurven wird nochmals reduziert. Insgesamt passt das Fahrwerk gut zum sportlichen Mercedes-Coupé. Auf das gegen Aufpreis lieferbare Sportfahrwerk kann getrost verzichtet werden.

1,9 Sitze

Testwagen mit aufpreispflichtigen Multikontursitzen.

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich mit der Höhen- und Neigungseinstellung unterschiedlichen Personengrößen sehr gut anpassen. Die hohen Lehnen der Vordersitze sind gut ausgeformt und bieten dem Rücken einen festen Halt; sie lassen sich individuell durch mehrere anpassbare Luftpolster konturieren. Auch die Flächen verfügen über angenehme Konturen. Bei Kurvenfahrten bieten die Sitze einen festen Seitenhalt. Insgesamt bieten die Sitze guten Komfort, wobei die Polsterung etwas straffer ausfällt als in der Limousine. Gegen Schwitzen auf den Ledersitzen bei warmen Temperaturen kann man eine Sitzlüftung ordern (nicht im Testwagen). Die Sitzposition des Fahrers ist einwandfrei; er kann auch seine Beine und Füße sehr gut abstützen. Auf den zwei Rücksitzen geht es nicht ganz so komfortabel zu, die Konturen von Lehne und Fläche sind aber zufriedenstellend und auch der Sitzkomfort ist gut.

1,6 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum ist ausgesprochen niedrig, bis 130 km/h angenehm leise. Auch bei hohen Geschwindigkeiten kann man sich noch entspannt unterhalten. Wind- und vor allem Fahrgeräusche hat Mercedes sehr gut gedämmt. Der große V8-Motor hält sich akustisch im angenehm zurück.

1,1 Klimatisierung

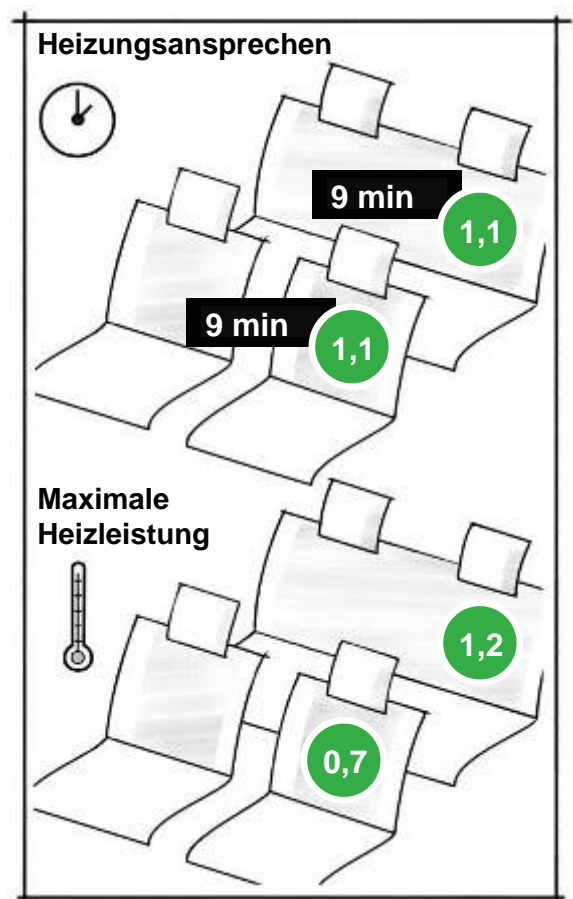
(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Der starke Motor produziert viel Abwärme, sowohl die vorderen als auch die hinteren Passagiere müssen somit nicht lange frieren, auch bei eisigen Außentemperaturen. Auch die maximale Heizleistung ist mehr als ausreichend. Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur separat einstellen, gegen Aufpreis ist auch eine Drei-Zonen-Klimaanlage lieferbar, dann können sich die Fondpassagiere separat die Wunschtemperatur einstellen. Da in einem Coupe im Normalfall auf den hinteren Sitzplätzen eher selten jemand mitfährt und sich die Fondpassagiere ohnehin nur die Temperatur separat einstellen können, kann auf die Drei-Zonen-Klimaautomatik getrost verzichtet werden. Die Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst. Bei Bedarf lassen sich die Luftströme auch recht individuell gestalten. Ein Aktivkohlefilter filtert u.a. Pollen und unangenehme Gerüche aus der Luft.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

0,6 Fahrleistungen*

⊕ Die 5,5 l Hubraum des V8-Motors sorgen dank einem maximalen Drehmoment von 530 Nm und einer Leistung von 388 PS für exzellente Fahrleistungen. Egal bei welcher Geschwindigkeit, der V8 beschleunigt das 1,7 Tonnen schwere Coupe in kürzester Zeit auf die Wunschgeschwindigkeit. Aus dem Stand sind gerademal 5,2 Sekunden (Herstellerangabe) auf 100 km/h erforderlich, erst bei 250 km/h wird das Fahrzeug elektronisch abgeregelt.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,0 Laufkultur

- + Der V8-Motor läuft in jedem Drehzahlbereich absolut kultiviert und vibrationsfrei.

1,3 Schaltung

- + Die Siebengang-Automatik schaltet meistens weich und verkneift sich weitgehend störendes Rucken. An der Schaltgeschwindigkeit gibt es nichts auszusetzen, gerade im mittleren Drehzahlbereich werden die Schaltstufen sehr geschmeidig gewechselt. Der Wählhebel in der Mittelkonsole ist einfach zu bedienen. Auf Wunsch lassen sich die Gänge auch über Schaltpaddel am Lenkrad wechseln. Störend fällt die lange Dauer beim Wechseln vom Rückwärtsgang in die Vorwärtsgänge auf (oder andersherum), gerade beim Rangieren im fließenden Verkehr wird das problematisch.

1,0 Getriebeabstufung

- + Die Abstufungen des Automatik-Getriebes passen sehr gut zur Charakteristik des Motors. Durch die 7 Gänge steht bei jedem Tempo die optimale Übersetzung zur Verfügung. So kann der Motor sein volles Temperament entwickeln und trotzdem ist bei hohem Autobahntempo das Drehzahlniveau nicht zu hoch.

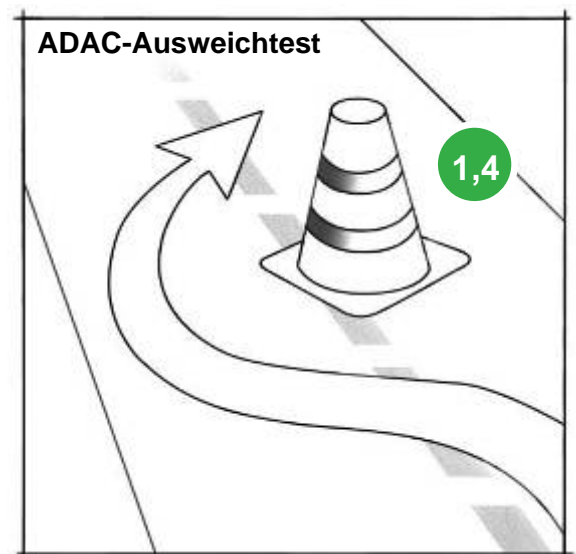
1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,4 Fahrstabilität

- + Das E 500 Coupe verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil und spricht auf Lenkimpulse gut an. Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen bringen das Fahrzeug nicht aus der Ruhe. Die Traktion ist gut, auf weniger griffiger Fahrbahn greift die Traktionskontrolle ein und unterbindet durchdrehende Hinterräder. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der Mercedes sehr gut ab. Er lässt sich spontan und mit leicht nachdrängendem Heck um die Pylonen fahren. Das ESP regelt effektiv und unterbindet Schleudern schon im Ansatz. Die Lenkung wird bei sehr schnellen Lenkbewegungen etwas schwergängiger (Fahrzeug mit aufpreispflichtiger Parameterlenkung ausgestattet), während der ESP-Eingriffe ist bei schnellen Lenkmanövern eine leichte Verhärtung feststellbar.

1,3 Kurvenverhalten

- + In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert das Fahrzeug leicht, ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegenkommt. Der Grenzbereich liegt sehr hoch. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig. Auch beladen bleibt das Fahrverhalten unkritisch.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,9 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht um die Mittellage gut an. Sie arbeitet präzise und vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Die aufpreispflichtige Parameterlenkung passt die Lenkunterstützung automatisch der Fahrgeschwindigkeit an, dadurch wirken beim Rangieren nur geringe Lenkkräfte, welche mit steigender Geschwindigkeit zunehmen und somit das Lenkgefühl verbessern. Unangenehm fällt auf, dass die Lenkung manchmal schwergängig wird, wenn man bei Leerlaufdrehzahl schnell kurbelt. Dank Heckantrieb hat man keine Antriebseinflüsse am Lenkrad. Der Wendekreis fällt mit weniger als 11,5 m für ein Fahrzeug in dieser Klasse sehr gering aus.

2,0 Bremse

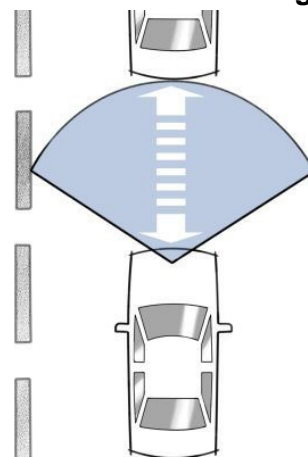
⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der E 500 durchschnittlich 36,5 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen, Pirelli P Zero). Das ist ein gutes Ergebnis. Die Bremsanlage zeigt sich auch bei sehr hoher Beanspruchung ausgesprochen standfest und lässt in ihrer Wirkung nicht nach. Die Bremse lässt sich gut dosieren und zeigt ein spontanes Ansprechen.

2,0 SICHERHEIT

1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

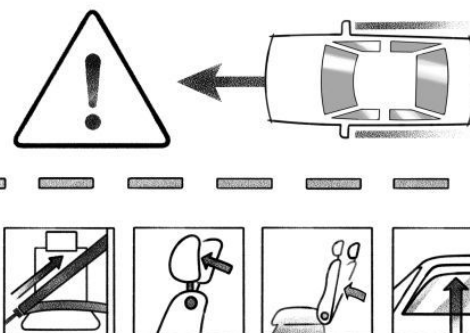
⊕ Mercedes fährt in der E-Klasse ein ganzes Bataillon an Sicherheitssystemen auf. Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP ist selbstredend an Bord, hinzu kommt ein Bremsassistent und in Verbindung mit dem aufpreispflichtigen ACC auch der Bremsassistent plus, der bereits präventiv den Bremsdruck aufbaut und die Bremsklötze anlegt, wenn eine Gefahrensituation über die Radarsensoren erkannt wird. Zudem unterstützt das BAS Plus den Fahrer bei einer starken Bremsung und stellt soviel Bremsdruck zur Verfügung, dass ein Unfall mit dem vorausfahrenden Fahrzeug vermieden werden kann (Zielbremsung). Damit wird der Fahrer beim Bremsen erheblich unterstützt. Zum serienmäßigen Pre-Safe-System gehören auch reversible Gurtstraffer, die beispielsweise bei ESP-Einsatz schon die Gurte straffen, damit sie optimal wirken können, offene Fenster weitgehend schließen und die Vordersitze in eine günstige Position bringen. Über die ACC-Sensoren wird dem Fahrer das Unterschreiten des erforderlichen Mindestabstandes angezeigt. Auf Wunsch gibt's Runflat-Reifen, die auch bei Druckverlust noch das Weiterfahren in die nächste Werkstatt ermöglichen. Ein indirekt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis ist das Intelligent Light System erhältlich, welches neben Xenonscheinwerfern mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht auch einen adaptiven Fernlichtassistenten beinhaltet. Das Intelligent Light System bietet einen deutlichen Sicherheitsgewinn und gilt als echte Kaufempfehlung.

Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

PreSafe



Pre-Safe aktiviert verschiedene Sicherheits-Systeme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.

Der Totwinkelassistent (Aufpreis) zeigt über gelbe und rote Dreiecke im Außenspiegelglas an, ob sich ein anderer Verkehrsteilnehmer seitlich im Toten Winkel befindet - setzt der Fahrer dann den Blinker, wird er zusätzlich akustisch gewarnt. Die hellen LED-Rückleuchten sind vom nachfolgenden Verkehr gut zu erkennen. Führt der Fahrer eine Notbremsung durch, blinken die extra hellen Bremslichter schnell (mit 8 Hertz), um die Gefahrenbremsung anzuzeigen. In geöffneten Türen warnen rote Leuchten den rückwärtigen Verkehr.

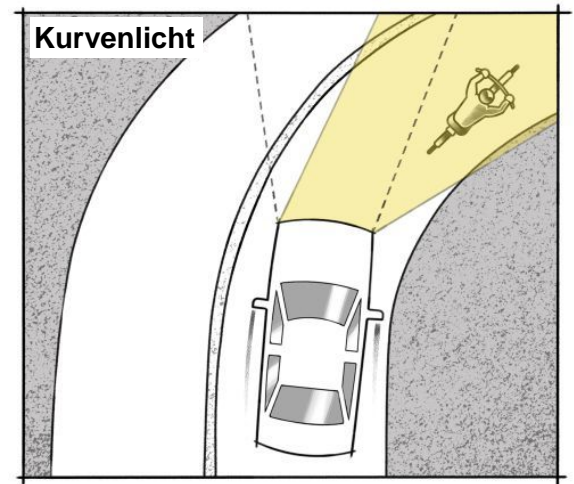
– Das unter dem Blechkleid des E-Klasse Coupes eigentlich eine C-Klasse steckt, merkt man auch bei der aktiven Sicherheit. So sind einige Systeme, welche aus der E-Klasse Limousine bekannt sind, beim Coupe nicht erhältlich. Neben dem Spurhalteassistenten muss man auch auf den Nachsichtassistenten und ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem verzichten. Die Fuß-Feststellbremse ist für den Beifahrer praktisch nicht zu erreichen.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

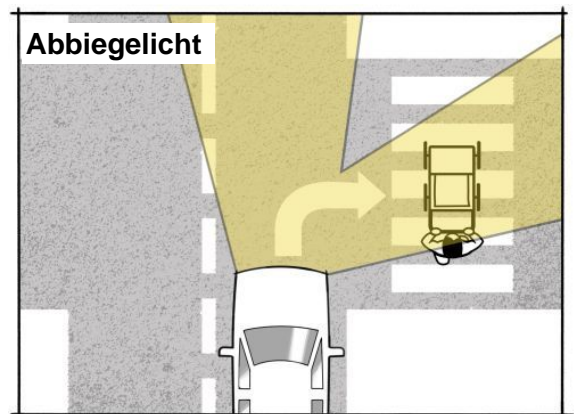
+ Dank serienmäßigen Front- und Seitenairbags sowie von vorne nach hinten durchgehende Vorhangairbags und einem Knieairbag für den Fahrer sollte das Coupe problemlos fünf Sterne beim EuroNCAP-Crashtest erreichen. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,85 m sehr guten Schutz, sie bewegen sich zudem bei einem Unfall Richtung Kopf und minimieren den Abstand und damit das Risiko eines Schleudertraumas. Auch die hinteren in der Sitzlehne integrierten Kopfstützen bieten guten Schutz. Sie reichen zwar von der Höhe nur für Personen bis 1,60 m, da das Dach des Coupes aber stark abfällt, kann vom Dach die Abstützfunktion mit übernommen werden. Die Kopfstützen sind aber etwas zu weit weg vom Kopf der Fondpassagiere. Auf den vorderen Sitzen werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Dem Fahrer wird darüber hinaus angezeigt, welche Gurte hinten angelegt sind. Schnallt sich während der Fahrt jemand hinten ab, ertönt ein Warnton und erscheint die Anzeige im Tachodisplay. An den stabilen Bügeltürgriff lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.

2,6 Kindersicherheit

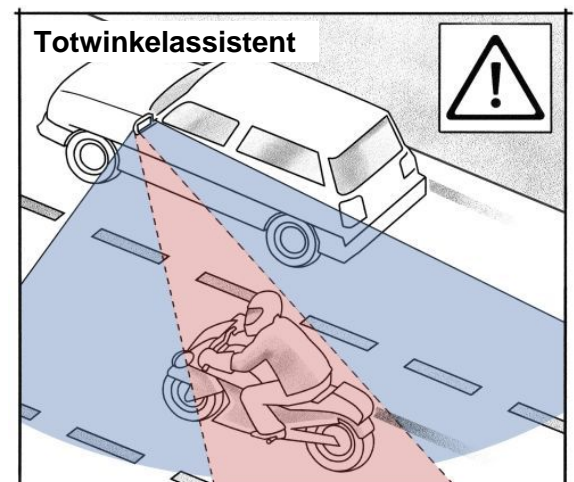
+ Kindersitze können sowohl vorne als auch hinten stabil befestigt werden. Hinten gibt es Isofix und Ankerhaken. Die Gurtschlösser hinten sind zwar fixiert, allerdings ist die Zugänglichkeit nach hinten aufgrund der hinten fehlenden Türen nicht optimal. Die Gurte sind lang genug und reichen auch für Kindersitzsysteme mit hohem Gurtbedarf. Die Gurtanlenkpunkte liegen weit genug auseinander.



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



Abbiegelicht
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



Totwinkelassistent
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

⊖ Leider können die Airbags des Beifahrersitzes nur durch einen Kindersitz mit Transponder deaktiviert werden, eine Abschaltung beispielsweise mit dem Zündschlüssel an einem separaten Schalter ist nicht möglich. Der Transponder kostet zudem Aufpreis.

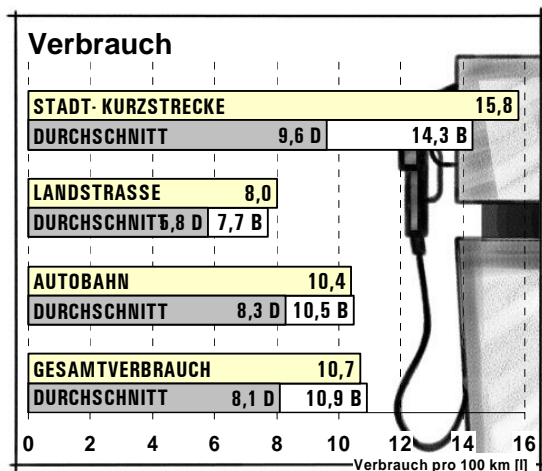
2,7 Fußgängerschutz

Die E-Klasse Limousine erreicht beim Fußgängerschutz nach EuroNCAP 58 Prozent der möglichen Punkte. Da die Front des Coupes mit der der Limousine fast identisch ist, sollte ein ähnliches Ergebnis erreicht werden. Die E-Klasse verfügt serienmäßig über ein Fußgängerschutz-System, das im Falle eines Aufpralls die Motorhaube anhebt und damit das Verletzungsrisiko für den Fußgänger reduziert. Beim Crashtest nach Euro-NCAP-Norm kann die E-Klasse leider nicht das herausragende Ergebnis erzielen, wie zunächst vermutet: der mittlere Bereich der Motorhaube stellt zwar nur ein geringes Verletzungsrisiko dar, hier kann das System gut wirken. Problematisch sind aber die Randbereiche der Haube vorne und hinten.

2,7 UMWELT/ECOTEST

4,1 Verbrauch/CO2*

⊖ Beim E 500 Coupe kann man angesichts der Leistung von 388 PS keine Wunder beim Kraftstoffverbrauch erwarten. So fällt der Verbrauch vor allem in der Stadt viel zu hoch aus - 15,8 l pro 100 km sind nicht mehr zeitgemäß. Immerhin fallen der Außerorts- und Autobahnverbrauch mit 8,0 l bzw. 10,4 l pro 100 km noch einigermaßen akzeptabel aus. Durchschnittlich kommt der E 500 auf einen Verbrauch von 10,7 l/100 km, der CO₂-Ausstoß beträgt 246 g/km. Das reicht für nur magere 19 Punkte im Kapitel CO₂ des EcoTest.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffe im Abgas fallen gering aus. Keine der Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten, auch nicht im anspruchsvollen Autobahnzyklus. Das bedeutet 47 Punkte bei den Schadstoffen. Insgesamt reicht es aber trotzdem nur für 66 Punkte im ADAC-EcoTest - mehr als drei Sterne sind da nicht drin.

5,1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

5,0 Betriebskosten*

⊖ Der hohe Kraftstoffverbrauch hat auch hohe Betriebskosten zur Folge.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 50.000 km oder alle zwei Jahre ein großer Service fällig.

⊕ Nach eigenen Angaben kommen ausschließlich qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile zum Einsatz. Zudem gewährt Mercedes eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Service häufigere Werkstattaufenthalte. Ein nicht mehr zeitgemäßer Ölwechsel des Automatikgetriebes nach drei Jahren bzw. bereits bei 50.000 km sowie die teuren Werkstattstundensätze treiben die Kosten zusätzlich in die Höhe.

2,8 Wertstabilität*

Dem ganz neu auf den Markt gekommenen E-Klasse Coupe mit einer Reihe an sinnvollen Assistenzsystemen kann trotz des nicht mehr zeitgemäßen Verbrauchs ein recht akzeptabler Restwertverlauf vorausgesagt werden.

5,5 Kosten für Anschaffung*

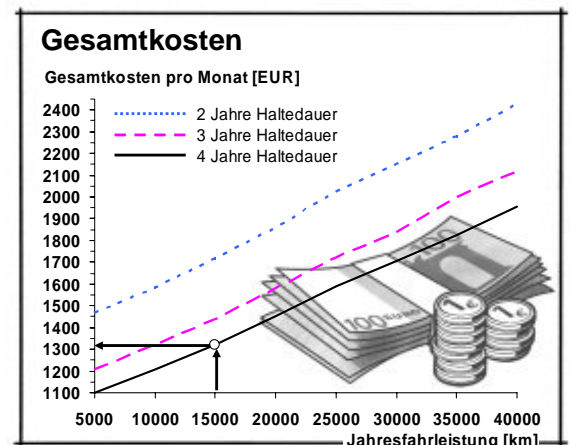
⊖ Die Top-Motorisierung im E-Klasse Coupe muss teuer bezahlt werden. Mercedes verlangt für den E 500 knapp 67.000 Euro - das sind unglaubliche 14.600 Euro mehr, als z.B. für die nächst niedrigere Motorisierung (E 350 CGI) fällig wird. Wer mit einer besseren Basisausstattung rechnet, liegt falsch, denn auch für den E 500 müssen viele Ausstattungsdetails optional geordert werden. Immerhin erhält man dafür einen kräftigen und prestigeträchtigen V8 Motor.

4,2 Fixkosten*

⊖ Auch bei den fixen Kosten kann der E 500 nicht punkten. Es werden jährlich 387 Euro Steuern fällig. Die ungünstigen Versicherungsklassen (vor allem in der Teilkasko) wirken sich zusätzlich negativ auf die Fixkosten aus.

5,5 Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Schneidet das E 500 Coupe prozentual gesehen bei der Wertstabilität noch akzeptabel ab, ändert sich das Bild, wenn man den Wertverlust absolut gesehen betrachtet. Die hohen Betriebs- und Fixkosten wirken sich zusätzlich negativ auf die monatlichen Gesamtkosten aus und lassen diese in die Höhe schnellen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1322 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	E 200 CGI BlueEFFIC IENCY	E 250 CGI BlueEFFIC IENCY	E 350 CGI BlueEFFIC IENCY	E 500	E 220 CDI BlueEFFIC IENCY	E 250 CDI BlueEFFIC IENCY	E 350 CDI BlueEFFIC IENCY
Aufbau/Türen	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1796	4/1796	6/3498	8/5461	4/2143	4/2143	6/2987
Leistung [kW(PS)]	135(184)	150(204)	215(292)	285(388)	125(170)	150(204)	170(231)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	270/1800	310/2000	365/3000	530/2800	400/1400	500/1600	540/1600
0-100 km/h[s]	8,3	7,4	6,3	5,2	8,5	7,4	6,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	240	247	250	250	235	250	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,5 S	8,0 S	9,0 S	10,7 S	5,5 D	5,5 D	7,3 D
CO2 [g/km]	164	175	199	254	133	135	179
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/24/23	16/24/23	19/25/25	19/27/29	19/26/25	19/26/25	19/26/25
Steuer pro Jahr [Euro]	124	146	228	378	235	239	403
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	768	833	1003	1322	753	784	906
Preis [Euro]	40.877	45.339	52.360	66.997	43.197	45.339	49.742

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE


8-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	5461 ccm
Leistung	285 kW (388 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	530 Nm
bei	2800 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/40R18/255/35R18
Reifengröße (Testwagen)	255/35R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,25 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	10,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	15,8/ 8,0/ 10,4 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	254g/km/ 246g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4698/1786/1397 mm
Leergewicht/Zuladung	1718 kg/462 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	370 l/660 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	66 l
Reichweite	615 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	202 Euro
Monatliche Werkstattkosten	135 Euro
Monatliche Fixkosten	125 Euro
Monatlicher Wertverlust	860 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.322 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/27/29
Grundpreis	66.997 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Totwinkelassistent	571 Euro
Verkehrsschilderkennung (nur Geschwindigkeit)	351 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	1845 Euro°
Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (inkl. Xenon)	1690 Euro°
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1690 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (inkl. Parkführung)	869 Euro°
PRE-SAFE	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	333 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1690 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/405 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Außenspiegel)	643 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik (3 Zonen)	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	ab 1499°
Sitzbezüge, Leder	2035 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	405 Euro°

AUSSEN

Alarmanlage	518 Euro°
Lackierung Metallic	952 Euro°
Schiebe-Hubdach	1666 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Fahreigenschaften	1,7
Verarbeitung	1,9	Fahrstabilität	1,4
Sicht	2,2	Kurvenverhalten	1,3
Ein-/Ausstieg	2,8	Lenkung*	1,9
Kofferraum-Volumen*	3,3	Bremse	2,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,5	Sicherheit	2,0
Kofferraum-Variabilität	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,5
Innenraum	2,5	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Bedienung	1,3	Kindersicherheit	2,6
Raumangebot vorne*	2,8	Fußgängerschutz	2,7
Raumangebot hinten*	4,7	Umwelt/EcoTest	2,7
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	4,1
Komfort	1,8	Schadstoffe	1,3
Federung	2,2		
Sitze	1,9		
Innengeräusch	1,6		
Klimatisierung	1,1		
Motor/Antrieb	1,0		
Fahrleistungen*	0,6		
Laufkultur	1,0		
Schaltung	1,3		
Getriebeabstufung	1,0		

WIRTSCHAFTLICHKEIT

5,1

Betriebskosten*	5,0
Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	2,8
Kosten für Anschaffung*	5,5
Fixkosten*	4,2
Monatliche Gesamtkosten*	5,5

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen