



## Mercedes E 400 Coupé Edition 1 4MATIC 9G-TRONIC

Dreitüriges Coupé der oberen Mittelklasse (245 kW / 333 PS)

Wenn man die langen und schweren Türen des Mercedes E-Klasse Coupés öffnet, dann wird man von einem opulent gestalteten Innenraum empfangen. Das Design aus vielen geschwungenen Linien mag vielleicht nicht jedermanns Geschmack treffen, die feinen Materialien und die penible Verarbeitung geben jedoch keinen Anlass zur Kritik. Einzig das profane Hartplastik im Bereich der Türfächer mag so gar nicht in die Luxus-Komposition passen. Dem Technikbegeisterten wird gleich der riesige Bildschirm auffallen, der sich vom Bereich des Lenkrads bis zur Mittelkonsole erstreckt. Erweckt man den Mercedes zum Leben, erweist sich die große glänzende Fläche aus zwei Monitoren bestehend, die links die Instrumente und rechts die Infotainment-Informationen darstellen (optionales Widescreen Cockpit). Technisch ist die E-Klasse auch als Coupé auf dem neuesten Stand und bringt ein ganzes Arsenal an Sicherheits- und Komfortsystemen mit - sofern man die unzähligen Optionen mit teils saftigen Aufpreisen auswählt. Unabhängig von den Extras ist das Coupé innen eher knapp geschnitten, vor allem auf der Rückbank wird es für Erwachsene eng. Auch im Kofferraum sollte man aufgrund der überschaubaren Öffnung am Heck nicht allzu sperrige Dinge transportieren wollen.

Dafür verwöhnt der E 400 auf jeder Fahrt. Die optionale Luftfederung hält die Unzulänglichkeiten der Fahrbahnen von den Insassen fern und der Motor arbeitet kultiviert und zurückhaltend. Bei Bedarf setzt er das große Coupé nachdrücklich und flott in Bewegung, dank Automatik und Allradantrieb ohne nennenswerte Anforderungen an den Fahrer. So sind die fast zwei Tonnen Leergewicht rasch vergessen. Zumindest bis zum nächsten Tankstopp, denn dort macht sich die Kraft wie das Gewicht negativ bemerkbar: der Durchschnittsverbrauch von 8,8 l/100 km im EcoTest ist nicht mehr zeitgemäß. Dann lieber auf den Diesel setzen, der neben sparsam auch sauber kann, weil er auf die neueste Technik setzt. **Konkurrenten:** u.a. BMW 6er, Lexus LC.

- ⊕ hochwertige Materialien und feine Verarbeitung, sicheres Fahrwerk mit viel Komfort, sehr gute Fahrleistungen, hohe aktive und passive Sicherheit
- ⊖ sehr teuer in Anschaffung und Unterhalt, hoher Verbrauch, hinten wenig Platz

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 5,1

### Zielgruppencheck

	Familie	3,7
	Stadtverkehr	3,9
	Senioren	3,5
	Langstrecke	1,9
	Transport	3,9
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	3,7

EcoTest ★★☆☆☆

## 2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,9 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie ist gut bis sehr gut, Mercedes wird seinen Ansprüchen weitgehend gerecht. Die Spalten verlaufen gleichmäßig und schmal, die Karosserieteile sitzen passgenau. Nur ein paar Schweißpunkte scheinen an den Seiten der Türen durch den Lack und mögen nicht so recht zum sonstigen Gesamtbild passen - das sieht man aber nur bei geöffneten Türen. Der Unterboden ist weitgehend und akribisch

verkleidet, nur im hinteren Bereich etwas zerklüftet. Den Innenraum haben die Schwaben sorgsam verarbeitet und mit Liebe zum Detail gestaltet. Alle Bauteile sitzen passgenau, Leder ist üppig verlegt und sauber verarbeitet. Allerdings müssen die unteren Bereiche der Türen mit hartem Kunststoff auskommen, das ist bei der Limousine und beim Kombi dank weicher Oberflächen schöner gelöst.

### 3,4 Alltagstauglichkeit

⊕ Nach langen Fahrten entspannt aussteigen, das kann man auch beim Coupé von Mercedes. Für weite Strecken günstig ist der Benzintank von 66 Litern, mit ihm sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten bis 750 km möglich. Die Zuladung ist mit 455 kg zwar überschaubar, jedoch völlig ausreichend, denn das E-Coupé bietet auch nur vier Sitzplätze. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, die Anhängerkupplung gestattet eine Stützlast von 72 kg - so können auf einem Heckträger auch zwei Pedelegs transportiert werden. Oder man zieht einen Anhänger bis 1,8 Tonnen (gebremst).

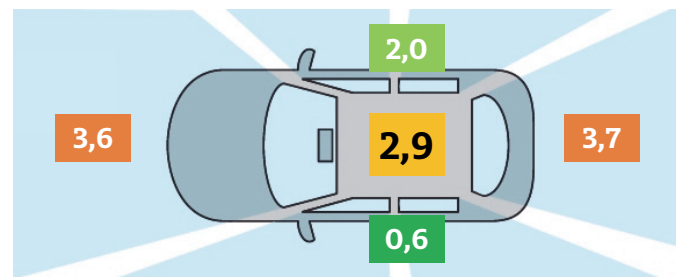
⊖ In der Länge knapp 4,83 m und in der Breite inklusive Spiegel 2,06 m misst das Coupé - dieser Mercedes ist alles andere als handlich und damit für enge Innenstädte weniger geeignet. Auch der Wendekreis von 11,6 m hilft da nicht viel weiter. Ein Reserve- oder Notrad sowie ein Wagenheber sind nicht erhältlich, optional gibt es nur ein Pannenset - wenigstens letzteres sollte bei diesem Fahrzeugpreis inklusive sein. Gegen Aufpreis kann man alternativ Reifen mit Notlaufeigenschaften ordern.

### 2,4 Licht und Sicht

Die vorne und hinten weich abfallende Karosserie lässt es schon von außen erahnen: für den Fahrer lassen sich die Enden des Coupés nur abschätzen, er ist für jede assistierende Rangierhilfe dankbar. Auch der Blick auf das Verkehrsgeschehen ist nicht ideal, man sitzt recht tief und hat nur schmale Fenster um sich. Die ADAC Rundumsichtmessung zeigt ein zufriedenstellendes Ergebnis; positiv wirken sich die fehlenden B-Säulen aus, die schmalen Dichtungen zwischen vorderen und hinteren Seitenfenstern behindern den Blick nach draußen nicht. So ergeben sich nur durch die A- und C-Säulen Sichteinschränkungen. Die sehr hilfreichen Parksensoren an Front und Heck koppelt Mercedes an den Parkassistenten und bietet sie nur im teuren Paket an. Zusätzlich kann man eine Rückfahrkamera oder Kameras für alle Seiten der E-Klasse bestellen, die ein Bild aus der Vogelperspektive kreieren. Gegen weiteren Aufpreis bekommt man eine autonome Parkfunktion, die über das Smartphone gesteuert wird. Der Remote Park-Pilot rangiert dabei eigenständig in eine Parklücke oder Garage, nachdem der Fahrer das Fahrzeug verlassen hat. Der Parkvorgang muss jedoch vom Fahrer dicht am Auto stehend per App überwacht werden. Umgekehrt funktioniert auch das Ausparken via Smartphone.

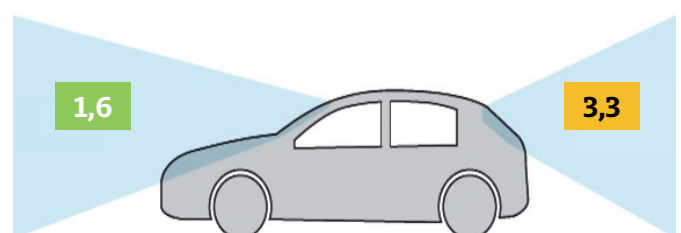
#### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



#### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊕ "Einfache" Voll-LED-Scheinwerfer sind beim Coupé serienmäßig; sie leuchten die Straße gut aus. Gegen Aufpreis kann man Multibeam genannte LED-Scheinwerfer ordern, die durch ihre Konstruktion als Matrix-LED-Licht die verschiedenen Funktionen wie Kurven- und Abbiegelicht, situationsgerechte Lichtverteilung sowie einen blendfreien Fernlichtassistenten umsetzen können. Die Straßenausleuchtung ist mit den Multibeam-Scheinwerfern sehr gut und eine sichtbare Steigerung zum Serien-Licht. Die beiden Außenspiegel haben jeweils einen asphärischen Bereich, der dem Fahrer die Übersicht über den seitlichen Bereich neben dem Auto erleichtert. Optional können der Fahreraußenspiegel und der Innenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht automatisch abblenden.

⊖ Angesichts des hohen Grundpreises sollten wenigstens einige der Hilfssysteme für eine bessere Sicht

serienmäßig verbaut sein. Mercedes bietet viele schöne Gimmicks, jedoch das meiste nur gegen üppigen Aufpreis.



Breite Dachsäulen, die hoch angesetzte, schmale Heckscheibe und die nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

### 3,2 Ein-/Ausstieg

Hat man seitlich genug Platz, ermöglichen die großen Türen vorne ein bequemes Ein- und Aussteigen. In üblichen Querparklücken wird es aber oft eng und dann sind die langen Türen eher hinderlich. Unpraktisch gestaltet sich der Zugang zu den hinteren Sitzplätzen, trotz weit nach vorne klappenden bzw. elektrisch fahrenden Vordersitze benötigt man etwas Akrobatik und Gelenkigkeit, um nach hinten und wieder heraus zu gelangen. Die Sitzflächen liegen niedrige 38 cm über der Straße, das ist beim Einsteigen wenig praktisch. Eine Umfeldbeleuchtung (u.a. unter den Außenspiegeln) ist Serie, das schlüssellose Zugangssystem

kostet Aufpreis. Das Keyless-System kann schlüsselseitig über doppeltes Drücken auf der Fernbedienung deaktiviert werden, so dass es mit einem Funkverlängerer nicht mehr überlistet werden kann; eigentlich sollte das System aber selbst so sicher sein, dass man als Nutzer nicht extra Sorge tragen muss, eine Diebstahlmöglichkeit des Fahrzeugs aktiv zu unterbinden. Sonst kann man auf die Keyless-Option gleich ganz verzichten.

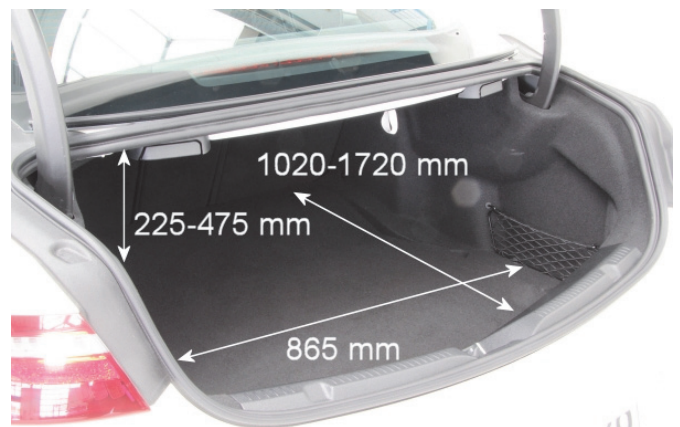
⊖ Am Dachhimmel gibt es keine Haltegriffe.

### 3,3 Kofferraum-Volumen

Im Kofferraum finden standardmäßig bis zu 340 l Platz. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu fünf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um, lassen sich bis 640 Liter verstauen (gemessen bis Fensterunterkante).

### 3,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Gegen Aufpreis öffnet und schließt die Heckklappe elektrisch angetrieben. Mit dem Keyless-System funktioniert das auch mittels Fußschwenk unter das Heck. Die Ladekante liegt hohe 76 cm über der Straße, innen ist die Stufe fast 21 cm hoch. Die Kofferraumöffnung ist wie häufig bei Coupés recht klein, sperrige Gegenstände lassen sich dadurch schlecht oder gar nicht einladen. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen entsteht kein ebener Ladeboden, eine "Rampe" zu den Lehnen hin besteht schon im Bereich des Kofferraums und die Lehnen selbst steigen auch an.



340 l Volumen bietet der Kofferraum des Coupés.

⊖ Das Ladeabteil wird von nur einer LED-Leuchte seitlich erhellt - das ist zu wenig.

## 2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Im Rahmen seiner Möglichkeiten bietet das Mercedes Coupé eine gute Variabilität. Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umklappen, das Entriegeln für asymmetrisch geteiltes Umklappen funktioniert über Hebel im Kofferraum, der mittlere Teil lässt sich separat über den Innenraum entriegeln und flachlegen. Das alles gelingt leichtgängig, nur für das Zurückklappen benötigt man

etwas mehr Kraft. Die Zahl der Verstaue- und Fixiermöglichkeiten geht in Ordnung, es gibt je ein Netz links und rechts sowie einen klappbaren Taschenhaken. Unter dem Kofferraumboden ist ein Fach, das unter anderem eine Klappbox beherbergt. Verzurrösen gibt es nur zwei nahe der Ladekante.

## 2,7 INNENRAUM

### 2,2 Bedienung

Das Cockpit des E-Coupés wird vom mittig platzierten Media-Display dominiert, das bereits serienmäßig eine Diagonale von 21,3 cm besitzt. Wählt man das im Testwagen verbaute Command Online Navigationssystem, ist ein extra breites Display mit 31,2 cm Diagonale verbaut. Ein zweites Display gleicher Größe findet man bei Wahl des Widescreen Cockpits an Bord, das dann anstelle des serienmäßigen analogen Tachoinstruments Einzug hält. Die beiden direkt nebeneinander liegenden Displays haben somit eine Gesamtbreite von über 60 cm. Das digitale Kombiinstrument sieht beeindruckend aus, bietet im Alltag allerdings kaum Vorteile.

Auf den ersten Blick wirkt das Cockpit dank der reduzierten Tastenzahl übersichtlich, offenbart bei genauerer Betrachtung aber doch ein paar Schwächen. Sowohl der Dreh-Drück-Regler samt Touchpad als auch einige wichtige Funktionstasten (z. B. Lautstärkeregler) sind nicht ideal auf dem Mittelunnel angeordnet und erfordern vor allem anfänglich häufige Blickabwendungen von der Fahrbahn. Auch die Funktionsweise des Dreh-Drück-Reglers sowie des Touchpads an sich ist teilweise unlogisch und benötigt Übung zum "blinden" Beherrschen. Zudem sind die Funktionstasten (z. B. Radio, Navigation, Telefon) weit weg vom Drehregler angeordnet. Radiosender können nur über den Controller eingestellt werden, es sind keine zusätzlichen Stationstasten als Speicherplätze vorhanden. Auch praktische und häufig gebrauchte Tasten z.B. zum Durchschalten von Radiosendern oder Liedern sucht man vergebens. Neu sind die zusätzlichen berührungsempfindlichen Touch-Flächen im Lenkrad, mit denen durch vertikales und horizontales Wischen die Funktionen im Kombi- und Multimediabildschirm bedient werden. Vorteile gegenüber normalen Lenkradtasten konnten nicht festgestellt werden - im Gegenteil: Durch die fehlende haptische Rückmeldung der Touch-Flächen muss man immer kurz schauen, ob der Wischbefehl auch ausgeführt wurde.

⊕ Das E-Klasse Coupé bietet eine ganze Reihe an Systemen, die den Bedienkomfort des Fahrzeugs im täglichen Betrieb erleichtern (z.B. elektrische Sitzeinstellung, Regensensor, gute Automatikfunktionen z.B. für Klima und Spiegel). Die Bedienstruktur der neuen Comand-Generation ist verständlicher aufgebaut. Endlich sind alle Einstellungen in einem Menü gebündelt und nicht mehr auf Kombiinstrument und Media-Display verteilt.

⊖ Lediglich der Spurhalte- und der Lenkassistent lassen sich über Tasten links vom Lenkrad bedienen, der Status der restlichen Assistenzsysteme ist nicht ersichtlich. Dadurch kann der Fahrer nicht auf einen Blick sehen, ob auch alle Assistenten aktiviert sind. Die Taste für die elektrische Handbremse ist sehr schlecht erreichbar links unter dem Lenkrad verbaut.



Die hervorragende Verarbeitungsqualität im Innenraum und die hochwertige Materialauswahl sorgen für eine angenehme Atmosphäre. Das Bediensystem per Dreh-Drück-Regler kombiniert mit einem Touchpad kann dagegen nicht vollends überzeugen.



## 2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig ist im E-Klasse Coupé nur ein Radio und eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung (Audio 20 USB) verbaut. Aufgerüstet werden kann dieses durch das Media Interface Kit, das verschiedene Anbindungen zum Abspielen von Multimediadateien externer Geräte erlaubt. Neben einem einfachen SD-Karten Navigationssystem kann auch die Command Online Festplattenavigation geordert werden. Das System ist zwar sehr teuer, bietet aber einen enormen Funktionsumfang. Nicht nur Echtzeit-Verkehrsinformationen können abgerufen werden (sehr empfehlenswert für Vielfahrer), das System ermöglicht auch die Smartphone-Anbindung mittels Apple CarPlay und Android Auto.

Zudem bietet Mercedes damit erstmals den Einstieg in die künftige Car-to-Car-Kommunikation, auch wenn der Mehrwert sich aktuell noch in Grenzen hält: Im Moment können nur die neuen E- und S-Klasse-Modelle auf eine Informationsdatenbank zugreifen, die von den Autos automatisch gefüttert wird. Nicht nur Unfälle werden hier gemeldet, auch beispielsweise vom ESP entschärfte Glatteisituationen oder Ähnliches sollen dort hinterlegt

werden. Andere Hersteller und Fahrzeugmodelle werden in Zukunft ebenfalls an diesem Projekt teilnehmen und so für eine Steigerung der Verkehrssicherheit sorgen können. Optional sind weitere Multimediakomponenten erhältlich: DAB+, TV-Tuner, kabelloses Smartphone-Ladestation samt NFC und vieles mehr hat Mercedes im Angebot. Mit dem Kommunikationsdienst Mercedes-me lassen sich verschiedene Dienste für das Smartphone buchen, die eine Verbindung/Steuerung des Fahrzeugs ermöglichen. Lautsprechersysteme sind in unterschiedlichen Varianten lieferbar: Serienmäßig findet man sieben Lautsprecher an Bord - für den normalen Gebrauch völlig ausreichend. Wer es auch mal lauter und vor allem mit besserem Klang mag, kann sich das Burmester-Surround-Soundsystem mit 13 Lautsprechern bestellen. Das optionale Burmester High-End-Soundsystem verfügt sogar über 23 Lautsprecher, 25 Verstärkerkanäle und unzählige Einstellmöglichkeiten, auch individuell für die einzelnen Plätze.

⊖ Ein CD/DVD-Laufwerk ist nicht erhältlich.

## 2,3 Raumangebot vorn

⊕ Das E 400 Coupé stellt seinen Insassen vorne ein gutes Platzangebot zur Verfügung. Die Beinfreiheit reicht für knapp zwei Meter große Menschen, die Kopffreiheit alleine würde für über 2,10 m große Personen genügen. Die

Innenbreite ist angemessen, wenn auch nicht besonders üppig. Das subjektive Raumgefühl fällt zufriedenstellend aus, etwas einengend wirken die schmalen Fensterflächen und der dunkle Dachhimmel.

## 4,7 Raumangebot hinten

⊖ In der zweiten Reihe geht es, wie so oft bei Coupés, sehr beengt zu: Die Beinfreiheit reicht gerade einmal für rund 1,70 m große Insassen aus, wenn der Vordersitz auf eine 1,85 Meter große Person eingestellt ist. So können Erwachsene hinten in der Regel nur eingeeengt sitzen. Aber auch über den Köpfen ist nicht viel mehr Platz, ab einer Größe von knapp 1,80 m berührt man schon den Dachhimmel. Hinzu kommt, dass das Raumgefühl durch die kleinen Seitenscheiben beeinträchtigt wird.

## 2,9 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das dreigeteilte Umklappen der Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht. Das Angebot an Ablagen ist zufriedenstellend, es gibt neben Türtaschen mit Flaschenhaltern auch Becherhalter und ein großes Fach zwischen den Vordersitzen unter der Mittelarmlehne. Das Handy findet seinen sicheren Platz unter der Lehne und wird dort



Im Fond finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,70 m Platz.

auf Wunsch auch induktiv geladen. Schubladen unter den Vordersitzen sucht man aber vergebens. Das Handschuhfach ist ausreichend groß, beleuchtet, abschließbar und wird bei Bedarf über die Klimaanlage mitgekühlt. Hinten findet man Becherhalter und kleine Fächer außen neben den Sitzen, ebenso kleine Netze im Fußraum.

## 1,7 KOMFORT

### 1,7 Federung

Es sind mehrere Fahrwerksoptionen erhältlich, serienmäßig ist beim Coupé das Agility Control Fahrwerk mit selektivem Dämpfungssystem und Tieferlegung (15 mm). Die Bezeichnung suggeriert zwar eine elektronische Steuerung, diese hat das Standardfahrwerk jedoch nicht. Wer adaptive Dämpfer mit Komfort- und Sport-Kennfeldern möchte, muss zum Dynamic Body Control Fahrwerk greifen. Als weitere und mit weit über 2.000 Euro teuerste Option ist die Luftfederung Air Body Control erhältlich, mit der der Testwagen ausgestattet ist.

⊕ Dank der guten Spreizung der Kennlinien spürt man einen deutlichen Unterschied im Ansprechverhalten, je

nach dem welche der Stufen Comfort, Sport oder Sport+ man wählt. Bei sportlicher Fahrweise wirkt das Fahrzeug im Sport+ Modus merklich agiler. Im Standard-Modus (Comfort) bietet das Fahrwerk einen sehr guten Federungskomfort, die Aufbaubeschleunigungen bei schneller Fahrt sind gering und es ist selbst mit großen Rädern keine Stuckerneigung vorhanden - auch lange Autobahnetappen lassen sich damit stressfrei bewältigen. Landstraßen in schlechterem baulichen Zustand überrollt das Coupé souverän, lediglich kurze harte Schläge wie von Kanaldeckeln oder größeren Fugen in der Stadt kann das Fahrwerk nicht komplett wegzaubern, sie dringen in stark gedämpfter Form bis in den Innenraum.

### 1,6 Sitze

⊕ Mercedes verbaut in das Coupé ohne Aufpreis das Sitzkomfort-Paket; damit sind die Vordersitze mit einer vierfach einstellbaren Lordosenstütze, einer Sitzneigungseinstellung und einer ausziehbaren Oberschenkelauflage ausgestattet. Gegen Aufpreis sind Multikontursitze für Fahrer und Beifahrer erhältlich. Hier sind vielfach aufblasbare Sitzpolster und eine Massagefunktion enthalten, die auf langen Strecken den

Sitzkomfort nochmals erhöhen. Für den normalen Alltag bieten aber selbst die Seriensitze mit Sitzkomfort-Paket genügend Komfort. Eine weitere Option stellt das Memory-Paket dar, es beinhaltet neben einer Memory-Funktion für beide Vordersitze auch eine erweiterte elektrische Sitzverstellung inklusive elektrisch einstellbarer Lenksäule.

### 1,6 Innengeräusch

⊕ Selbst bei 130 km/h geht es im E 400 Coupé ausgesprochen leise zu - 63,9 dB(A) zeigt das Messgerät. Unter Last hört man den Motor kernig, aber gedämpft im Hintergrund; beim Dahingleiten ist er fast nicht mehr zu

vernehmen. Sonstige Fahrgeräusche oder Windgeräusche fallen kaum auf, das Coupé ist trotz tendenziell ungünstigen rahmenlosen Scheiben sehr gut akustisch isoliert.

### 1,7 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Aktivkohlefilter und Sonnenstand- und Beschlagsensor ist Serie. Erweitern lässt sich das System durch eine Dreizonen-Klimaautomatik. Dann können die hinten Sitzenden eine eigene Temperatur einstellen. Zudem kann der Klimastil in drei Stufen eingestellt werden (Focus, Medium, Diffus). Darin enthalten ist auch ein Luftgütesensor mit automatischer Umluftregelung. Das Air-Balance-Paket beinhaltet eine Beduftung und

Ionisierung des Innenraums, was die Luftqualität verbessern soll. Auf Wunsch sorgt eine über das Smartphone steuerbare Standheizung im Winter für einen angenehm vorklimatisierten Innenraum. Sitzheizung gibt es optional für alle vier Sitzplätze, die vorderen Sitze lassen sich gegen Aufpreis auch belüften. Das Wärme-Komfort-Paket beinhaltet beheizbare Armauflagen. Ein Rolllöcher für die Heckscheibe verhindert direkte Sonneneinstrahlung von hinten (Aufpreis).

## 1,4 MOTOR/ANTRIEB

### 1,1 Fahrleistungen

⊕ Die Fahrleistungen des 333 PS starken E 400 Coupé sind sehr gut. Aufgrund des früh und über einen weiten Drehzahlbereich anliegenden hohen Drehmoments von 480 Nm wirken die Beschleunigungsleistungen subjektiv gar nicht so überragend, weil Schub in jeder Lebenslage zur Verfügung steht. Aber die Zahlen sprechen für sich: den

Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Mercedes in nur 3,2 Sekunden. Die Werksangabe von null auf 100 km/h in 5,3 Sekunden stellt man damit nicht in Frage, zumal die Kraft dank Allradantrieb anstandslos auf die Straße gebracht werden kann. Bei Tempo 250 km/h wird elektronisch abgeriegelt.

### 1,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Sechszylinder in V-Anordnung läuft durchaus kultiviert, erreicht aber nicht ganz die Geschmeidigkeit eines Reihensechszylinders - künftig wird Mercedes wieder auf die Anordnung der Zylinder in Reihe setzen. Leichte Vibrationen bei niedrigen Drehzahlen sind zu spüren, fallen jedoch nicht störend auf. Ebenso verhält es sich mit Brummfrequenzen, sie sind kaum zu hören. Eine sonore Klangnote schickt der Benziner aber dennoch in

den Innenraum, unter Last macht er auf seine sportlichen Ambitionen dezent aufmerksam. Komponiert wird die Klangkulisse auch mit dem doppelflutigen Klappenauspuff. Der Motor spricht mit nur kurzer Verzögerung an, um dann gleichmäßig und nachhaltig seine Leistung abzugeben. Ausgebremst wird er dabei etwas von der langen Gesamtübersetzung des Getriebes bzw. Antriebsstrangs.

### 1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Die im E 400 Coupé verbaute Wandlerautomatik verfügt über neun Gänge. Sie reagiert beim Anfahren schnell und wechselt meist zügig die Gänge, ab und an zeigt sie beim Schalten aber eine etwas träge Reaktion. Hin und wieder sind auch leichte Rucke spürbar, dann macht sich die weite Spreizung der Übersetzungsstufen bemerkbar - trotz der neun Gänge. Das Vorwählen des jeweils niedrigeren Gangs ist sogar beim "Segeln" zu

spüren, also wenn das Auto eigentlich bei Motorleerlaufdrehzahl dahinrollt und mit der Zeit langsamer wird. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit nur 1.800 1/min. Das hilft zwar beim Spritsparen, hat aber die erwähnten größeren Drehzahlsprünge und häufiges Zurückschalten zur Folge. Wer es direkter haben will, aktiviert den S-Modus, dann wechselt der Automat die Gänge schneller und weniger sensibel.

## 2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,0 Fahrstabilität

⊕ In Punkto Fahrdynamik weiß das E 400 Coupé zu überzeugen. Die Komfoteigenschaften des Fahrwerks behindern die Dynamik nicht. Das Coupé liegt sicher und ruhig auf der Straße und durchfährt Kurven recht präzise und gelassen. Dabei reagiert es direkt genug auf Lenkbefehle, gewisse Karosseriebewegungen wie spürbares Nachwippen sind im Comfort-Modus gegeben. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, das Auto lässt sich von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen wenig beeindrucken. Es sind hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich, ehe sich der Grenzbereich in der Kurve gut beherrschbar

ankündigt. Geht man in dieser Situation vom Gas und provoziert damit eine Lastwechselreaktion, drängt das Heck ein wenig nach außen; die Elektronik regelt aber effektiv, so dass der Fahrer wenig mitbekommt. Im ADAC Ausweichtest wird der Mercedes seinen sportlichen Ansprüchen ein Stück weit gerecht, er durchfährt den Parcours mit hoher Geschwindigkeit und gut beherrschbar. Im Grenzbereich neigt er zum Untersteuern, bleibt dabei sicher und gut kontrollierbar - Sicherheit geht bei Mercedes eben vor.

### 2,0 Lenkung

Die bei größeren Lenkwinkeln direkter ausgelegte elektromechanische Lenkung gibt eine überzeugende Vorstellung ab. Das Lenkgefühl ist insgesamt gut, der

Fahrer erhält eine passende Rückmeldung. Auch die Zielgenauigkeit geht in Ordnung, deutliche Lenkkorrekturen sind nur selten nötig. Die Zentrierung ist gut,

man würde sich nur um die Mittellage noch etwas mehr Lenkgefühl wünschen. Von Anschlag zu Anschlag sind weniger als zweieinhalb Lenkradumdrehungen nötig.

## 2,3 Bremse

⊕ Die Bremsanlage des Mercedes kann fest zupacken und das Coupé in durchschnittlich 34,5 m von 100 km/h zum Stillstand abbremsen (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Die Bremse spricht dabei gut an und lässt sich einwandfrei und fein dosieren.

## 1,5 SICHERHEIT
















### 0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist sehr umfangreich. Serienmäßig findet man einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet bereits ein Notbremsystem und erkennt sogar Fußgänger. Wählt man das Fahrerassistenz-Paket, wird das System um einen Kreuzungsassistenten erweitert. Dann findet man auch den neuen Drive Pilot an Bord. Dieser ermöglicht teilautonomes Fahren auf der Autobahn. Der aktive Spurwechselassistent führt selbsttätig einen Spurwechsel auf der Autobahn durch, wenn der Fahrer den Blinker betätigt und es die Verkehrssituation zulässt. Mit dabei ist auch der Ausweichassistent, der den Fahrer in einer kritischen Situation bei einem Ausweichvorgang unterstützt. Das optionale Head-Up-Display projiziert die Geschwindigkeit und je nach Einstellung noch weitere Informationen wie Navigationshinweise auf die Frontscheibe und sorgt so für wesentlich weniger Blickabwendung beim Fahren. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie. Das Fahrerassistenz-Paket ist eine sinnvolle Investition, um die Verkehrssicherheit nochmals deutlich zu erhöhen und sorgt zudem durch den Drive Pilot für entspannteres Fahren. Als autonomen Autopiloten darf man das System jedoch nicht sehen, der Fahrer muss stets die Hände am Lenkrad behalten und hat selbstverständlich die Verantwortung für das Fahrzeug.

### 1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm ist für das Coupé direkt nicht vorhanden; die technisch eng verwandte Limousine konnte aber mit 95 Prozent der maximal möglichen Punkte ein sehr gutes Ergebnis erzielen (Test 09/2016). Das Coupé verfügt serienmäßig über Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie Kopfairbags links und rechts und einen Knieairbag für den Fahrer. Gurtstraffer und -begrenzer sind für alle Sitzplätze vorhanden. Die Kopfstützen vorne bieten

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungs-assistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)



Personen bis knapp 1,90 m guten Schutz, hinten reichen sie zwar nur bis 1,75 m Größe, haben aber einen geringen Abstand zum Dach und können in Kombination damit gut wirken. Serienmäßig gibt es das präventive Schutzsystem

## 2,6 Kindersicherheit

Der Beifahrersitz und die äußeren Rücksitze eignen sich grundsätzlich für Kindersitze. Im Beifahrersitz verbaut Mercedes eine Sitzerkennungsmatte, die für eine automatische Deaktivierung der Airbags beim Verbau von Kindersitzen sorgt. Mit dem Gurt lässt sich auf dem Beifahrersitz problemlos ein Kindersitz montieren, es fehlen aber Isofix- und Ankerhaken. Hohe Kindersitze sind nicht ideal zu befestigen, da sie an der nicht ausbaubaren Kopfstütze anstoßen können. Die beiden Rücksitze verfügen über Isofix samt iSize-Freigabe, aber auch hier kann es mit hohen Kindersitzen eng werden. Beachten sollte man die für manche Kindersitzmodelle ungünstigen Anlenkpunkte, die unter Umständen ein stabiles Fixieren und wieder Lösen des Sitzes erschweren. Die hinteren Fenster schließen zwar nicht automatisch, besitzen aber wie die vorderen Fenster einen zuverlässig und sensibel ansprechenden Einklemmschutz.

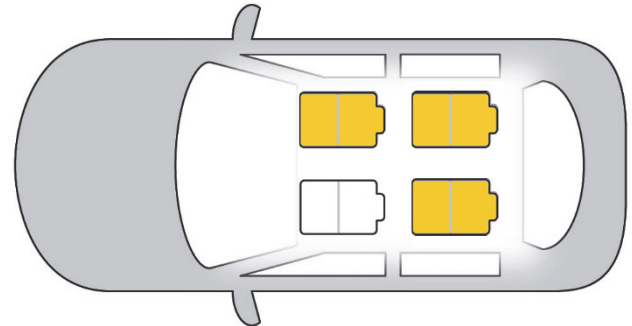
## 2,4 Fußgängerschutz

⊕ Das E-Klasse Coupé hat eine nachgiebig gestaltete Frontpartie mit aktiver Motorhaube, die bei einem Aufprall um bis zu 80 mm angehoben wird und somit den Abstand zu harten Motorbauteilen vergrößert. Der Fußgängerschutz fällt damit zufriedenstellend aus. Beim ADAC Crashtest konnte die Limousine mit gleicher Technik 77

PRE-SAFE, das bei einer drohenden Kollision u. a. die Gurte strafft und ggf. die Fenster schließt. Der automatische Notruf E-Call wird über eine eingebaute SIM-Karte umgesetzt.

## Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



## Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

Prozent der möglichen Punkte für einen zufriedenstellenden Fußgängerschutz erzielen. Damit es erst gar nicht zum Unfall kommt, ist die E-Klasse serienmäßig mit einem vorausschauenden Fußgänger-Notbremsassistenten ausgestattet, der bis 50 km/h Unfälle sogar komplett vermeiden kann.

## 3,6 UMWELT/ECOTEST

### 5,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Im ADAC EcoTest wurde mit dem E 400 Coupé ein durchschnittlicher Verbrauch von 8,8 l Super pro 100 km ermittelt. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 241 g pro km. Das reicht nur für drei von 60 möglichen Punkten im CO<sub>2</sub>-Kapitel. Innerorts genehmigt sich der aufgeladene Sechszylinder 10,8 l, außerorts 7,4 l und auf der Autobahn 9,4 l Super pro 100 km.

### 1,6 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffe im Abgas sind sehr niedrig, nur die Partikelanzahl ist leicht auffällig, was ein paar Punkte kostet. Letztlich ist das Ergebnis aber im Konkurrenzumfeld ein sehr gutes, und daher gibt es immer noch 44 von möglichen 50 Punkten. Zusammen mit den mageren drei CO<sub>2</sub>-Punkten ergibt das insgesamt 47 Punkte, die nur für zwei von fünf Sternen reichen.

## Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	10,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	7,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	9,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	8,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

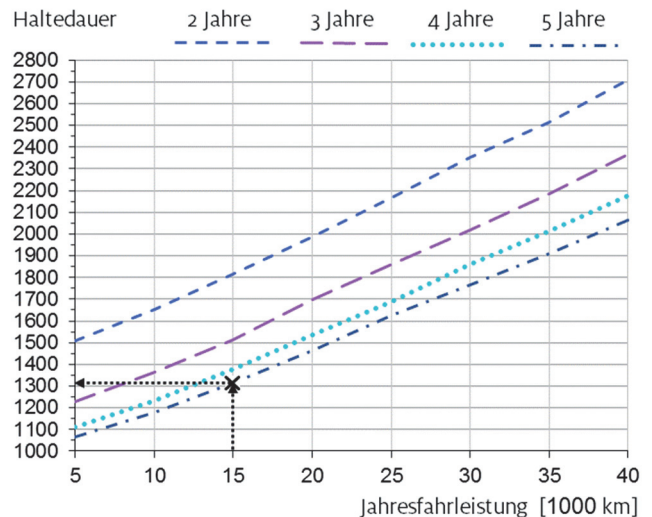
## 5,1 AUTOKOSTEN

### 5,1 Monatliche Gesamtkosten

☹ Das E 400 Coupé ist ein teurer Spaß - schon der "Basispreis" von knapp 78.000 Euro für das Edition 1 Coupé macht es exklusiv - die Limitierung auf 555 Stück tut ihr übriges. Wer auf die knapp 13.000 Euro teuren hauptsächlich optischen Aufwertungen verzichten kann, der bekommt das E 400 Coupé ab knapp 65.000 Euro. Von einer üppigen Serienausstattung kann dabei keine Rede sein, es sind zwar die nötigsten Dinge wie Klimaautomatik und einige Sicherheitssysteme an Bord, aber viele angenehme, sichere und empfehlenswerte Details wie das Fahrerassistenz-Paket kosten teils hohen Aufpreis. Die 100.000-Euro-Marke zu knacken ist kein Problem und erfordert nicht einmal volle Ausstattung. Auch wenn das Coupé mit dem Sechszylinder prozentual gesehen relativ wertstabil ist, sind die absoluten Kosten für den Wertverlust jedoch hoch. Die üblichen Unterhaltskosten wie Steuer (eher moderate 248 Euro pro Jahr) und Versicherung (Einstufungen Haftpflicht 17, Vollkasko 26, Teilkasko 24) fallen da weniger ins Gewicht. Langlebige Bauteile halten die Wartungs- und Reparaturkosten im Rahmen.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1315 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	200 9G-TRONIC	300 9G-TRONIC	350 EQ Boost 9G-TRONIC	400 4MATIC 9G-TRONIC	220 d 9G-TRONIC	350 d 4MATIC 9G-TRONIC
Aufbau/Türen	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1991	4/1991	4/1991	6/2996	4/1950	6/2987
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	180 (245)	230 (313)	245 (333)	143 (194)	190 (258)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	300/1200	370/1400	400/3000	480/1600	400/1600	620/1600
0-100 km/h [s]	8,4	6,4	5,9	5,3	7,4	6,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	242	250	250	250	242	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,5   S	6,4   SP	6,7   SP	8,1   S	4,0   D	6,3   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	147	147	149	183	106	165
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/25/21	16/25/24	17/26/24	17/26/24	20/26/24	20/26/24
Steuer pro Jahr [Euro]	144	144	148	236	212	425
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	941	1033	1099	1199	969	1151
Preis [Euro]	46.494	54.740	59.738	64.807	50.575	61.493

#### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
GR = Van  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

#### Versicherung

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

#### Kraftstoff

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

## HERSTELLERANGABEN

6-Zylinder Ottomotor (V-Motor), Bi-Turbo, Euro6b	
Hubraum	2.996 ccm
Leistung	245 kW/333 PS bei 5.250 1/min
Maximales Drehmoment	480 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,3 s
Verbrauch pro 100 km	8,4 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	189 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,28 m <sup>2</sup> /0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/35 R20 / 275/30 R20
Länge/Breite/Höhe	4.826/1.860/1.430 mm
Leergewicht/Zuladung	1.845/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	425 l/
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	75/100 kg
Tankinhalt	66 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Bremen, Deutschland

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,5 m
Reifengröße Testwagen vo./hi.	245/45 R18 100Y / 275/40 R18 103Y
Reifenmarke Testwagen	Dunlop Sport Maxx RT 2
Wendekreis links/rechts	11,6 m
EcoTest-Verbrauch	8,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	10,8/7,4/9,4 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	204 g/km (WTW* 241 g/km)
Reichweite	750 km
Innengeräusch 130 km/h	63,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.060 mm
Leergewicht/Zuladung	1.905/455 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	340/640/640 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>161 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>160 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>151 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>843 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	1.315 Euro		
Steuer pro Jahr	248 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/26/24		
Basispreis E 400 Coupé Edition 1 4MATIC 9G-TRONIC	77.778 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 25.01.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	102.940 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.750 km
Auffälligkeiten/Mängel	limitierte Edition 1 Version im Test, die hauptsächlich AMG-Optik-Pakete zusammenfasst

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	ab 1.131 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.291 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensor	Serie/Serie
Fernlichtassistent	1.291 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.071 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	869 Euro°
Parklenkassistent	869 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	476 Euro/1.773 Euro° (Paket)
Head-Up-Display	1.178 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	3.273 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	833 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/536 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie/Serie
Spurassistent	928 Euro° (Paket)
Spurwechselassistent	536 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/393 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 595 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	655 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	ab 428 Euro° / 1.369 Euro (Paket)
Lenkradheizung	309 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (klappbar)	1.000 Euro
Metalliclackierung	ab 1.035 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.690 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

### AUTOKOSTEN

5,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,9</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,4</b>
Verarbeitung	1,9	Fahrleistungen	1,1
Alltagstauglichkeit	3,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,9
Licht und Sicht	2,4	Schaltung/Getriebe	1,5
Ein-/Ausstieg	3,2	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,1</b>
Kofferraum-Volumen	3,3	Fahrstabilität	2,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,5	Lenkung	2,0
Kofferraum-Variabilität	2,4	Bremse	2,3
<b>Innenraum</b>	<b>2,7</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>1,5</b>
Bedienung	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,8
Multimedia/Konnektivität	2,0	Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Raumangebot vorn	2,3	Kindersicherheit	2,6
Raumangebot hinten	4,7	Fußgängerschutz	2,4
Innenraum-Variabilität	2,9	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,6</b>
<b>Komfort</b>	<b>1,7</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	5,5
Federung	1,7	Schadstoffe	1,6
Sitze	1,6		
Innengeräusch	1,6		
Klimatisierung	1,7		

Stand: Dezember 2017  
Test und Text: M. Ruhdorfer