

Fahrwerk: Fortschritt verpflichtet

- **Luftfederung mit gleichzeitiger Anpassung von Federrate und Dämpfung**
- **Elektrohydraulisches Bremssystem SBC™ serienmäßig**
- **Höhere Sicherheit in Notsituationen oder beim Bremsen in der Kurve**
- **Neue Vierlenker-Vorderachse und Raumlener-Hinterachse aus Alu**

Von einer Reiselimousine mit Mercedes-Stern darf man hinsichtlich der Fahreigenschaften mehr erwarten als „nur“ vorbildlichen Komfort; auch die aktive Sicherheit und die Fahrdynamik müssen ebenso hohen Ansprüchen entsprechen.

Die E-Klasse erfüllt diese Erwartungen seit jeher, doch mit der neuen Modellreihe erzielten die Mercedes-Ingenieure weitere Fortschritte und übertreffen das hohe Niveau des Vorgängermodells in allen fahrwerkstechnischen Bereichen. Bemerkenswert sind vor allem die Resultate beim Geradeauslauf, bei der Lenkpräzision und Agilität, bei der Fahr- und Bremsstabilität sowie beim Federungs- und Abrollkomfort. Daran haben zukunftsweisende Innovationen maßgeblichen Anteil, mit denen sich die Mercedes-Limousine nicht nur von der bisherigen E-Klasse, sondern auch von allen anderen Automobilen dieses Marktsegments deutlich unterscheidet. Das elektronisch gesteuerte Bremssystem Sensotronic Brake Control (SBC™) und die Luftfederung AIRMATIC DC sind zwei dieser technischen Meilensteine am Fahrwerk der neuen E-Klasse.

Die AIRMATIC DC ist eine Weiterentwicklung des Luftfedersystems, das Mercedes-Benz seit Ende 1998 in der S-Klasse einsetzt. Es gehört zur Serienausstattung des neuen E 500; für die anderen Modellvarianten der neuen E-Klasse ist es auf Wunsch lieferbar. Die Zusatzbuchstaben „DC“ stehen für die englischen Begriffe

„Dual Control“ und betonen die neuartige Doppelfunktion der Anlage, die jetzt mit moderner Mikro-Elektronik erstmals Federung und Dämpfung steuert:

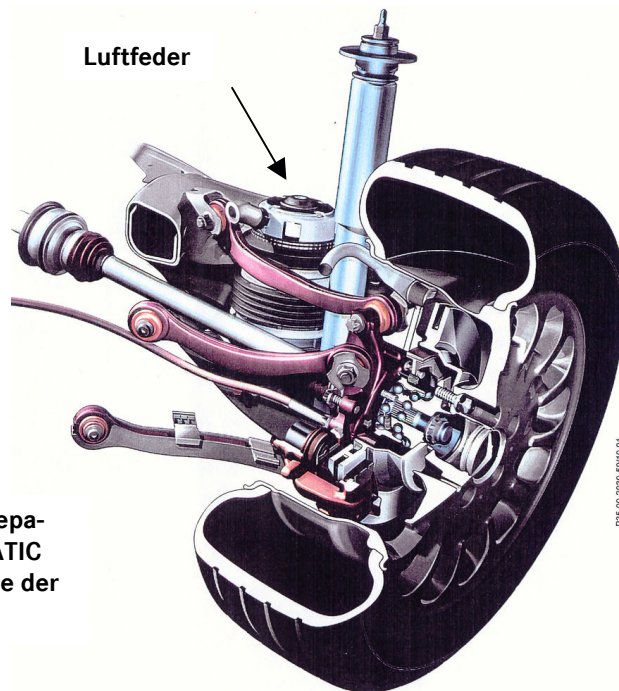
- Für die **Dämpfung** setzt Mercedes-Benz das bewährte Adaptive Dämpfungssystem (ADS II) ein, das die Stoßdämpferkraft stets bedarfsgerecht regelt und dabei Fahrbahnzustand, Fahrweise und Beladung berücksichtigt.
- Für die **Federung** sind spezielle Gummibälge in den Federbeinen zuständig. In ihrem Inneren befindet sich komprimierte Luft, die Räder und Karosserie weicher – und damit komfortabler – abfedert. Bei normaler Fahrweise herrscht in dem AIRMATIC DC-System der E-Klasse ein Druck von sieben bis neun bar.

Neu an dieser Anlage ist die Möglichkeit, das Luftvolumen während der Fahrt aktiv zu steuern. So schaltet die AIRMATIC DC bei schneller Kurvenfahrt oder bei anderen hohen fahrdynamischen Anforderungen einen Teil des Luftvolumens kurzzeitig ab und stellt dadurch eine härtere Federrate ein. Der Effekt: Die Wank- und Nickbewegungen der Karosserie verringern sich, was sich positiv auf die Fahr- und Kurvenstabilität der Limousine auswirkt. Bei normaler Fahrt bleibt hingegen das gesamte Luftvolumen aktiv, sodass bei weicher Grundfederung ein Maximum an Komfort erreicht wird.

Mit anderen Worten: Die neue AIRMATIC DC bietet Sport- und Komfortfahrwerk in einem. Durch die situationsgerechte Anpassung von Federung und Dämpfung löst dieses System den bisherigen Zielkonflikt bei der Fahrwerksabstimmung zwischen perfektem Komfort und hoher Fahrdynamik – und erfüllt damit die unterschiedlichsten Kundenwünsche.

Federung und Dämpfung passen sich der aktuellen Fahrsituation an

Das sekundenschnelle Zu- oder Abschalten des so genannten Komfort-Luftvolumens und die automatische Anpassung der Stoßdämpferkraft steuert ein Mikro-Computer auf Basis verschiedener Sensorsignale, die beispielsweise Informationen über die Lenk- und Gierwinkel der Karosserie, über die Längs- und Querbesehleunigung des Wagens, die Niveaulage oder die Fahrweise liefern.



Luftfeder und Stoßdämpfer separat untergebracht: das AIRMATIC DC-System an der Hinterachse der neuen E-Klasse.

Diese aktuellen Daten vergleicht das Steuergerät mit gespeicherten Sollwerten und startet einen programmierten Rechenprozess (Algorithmus), bei dem sowohl die optimale Kennlinie der adaptiven Stoßdämpfer als auch die Steuerung der Luftvolumina bestimmt werden. Die Befehle des Computers werden anschließend auf verschiedene Weise ausgeführt:

- **Federung:** Bei dynamischer Fahrweise trennen Schaltventile in den Federbeinen den komfortbestimmenden Teil des Luftvolumens ab, der an der Vorderachse direkt in die Federbeine integriert ist. An der Hinterachse sind die zusätzlichen Luftspeicher aus Platzgründen separat – an der vorderen Querbrücke des Fahrschemels – befestigt und durch Gewebeschläuche mit den Federbeinen verbunden.

- **Dämpfung:** Schaltbare Magnetventile in den Stoßdämpfern erlauben eine situationsgerechte Veränderung der Zug- und Druckdämpfung, sodass sich die Bewegungen der Karosserie deutlich verringern. Der so genannte Skyhook-Algorithmus regelt die Dämpfkräfte an jedem Rad so, dass die aus der Radbewegung resultierenden Krafteinwirkungen auf die Karosserie verringert werden. Dank der präzisen Regelung für jedes einzelne Rad lassen sich zum Beispiel beim Bremsen die beiden Vorderräder härter dämpfen als die Hinterräder, um das Einnicken der Karosserie zu reduzieren. Je nach Steuerbefehl können die Ventile in der extrem kurzen Zeit von weniger als 0,05 Sekunden eine von vier Kennlinien einstellen:
 - **Stufe 1:** Komfortables Abrollen bei geringen Aufbaubewegungen und niedrigen Beschleunigungswerten durch weiche Druck- und Zugstufe.
 - **Stufe 2:** Skyhook-Modus – weiche Zugeinstellung und gleichzeitig harte Druckstufe.
 - **Stufe 3:** Skyhook-Modus – weiche Druckeinstellung und gleichzeitig harte Zugdämpfung.
 - **Stufe 4:** Harte Zug- und Druckeinstellung zur Verringerung der Radlastschwankungen bei dynamischer Kurvenfahrt.

Bei geringen Karosseriebewegungen fährt die neue E-Klasse in der ADS-Stufe 1. Überschreitet die Aufbaugeschwindigkeit ein bestimmtes Maß, wechselt das System in den so genannten Skyhook-Algorithmus und schaltet mit Hilfe seiner schnellen Magnetventile permanent zwischen der zweiten und dritten Dämpfungsstufe hin und her, um die Wank- und Nickbewegungen der Karosserie zu kompensieren. Überdies kann der Autofahrer die Schaltschwellen zwischen den vier ADS-Stufen und die Federrate per Tastendruck auf den Fahrwerksschalter in der Mittelkonsole beeinflussen – in drei Stufen, von komfortabel bis sportlich.

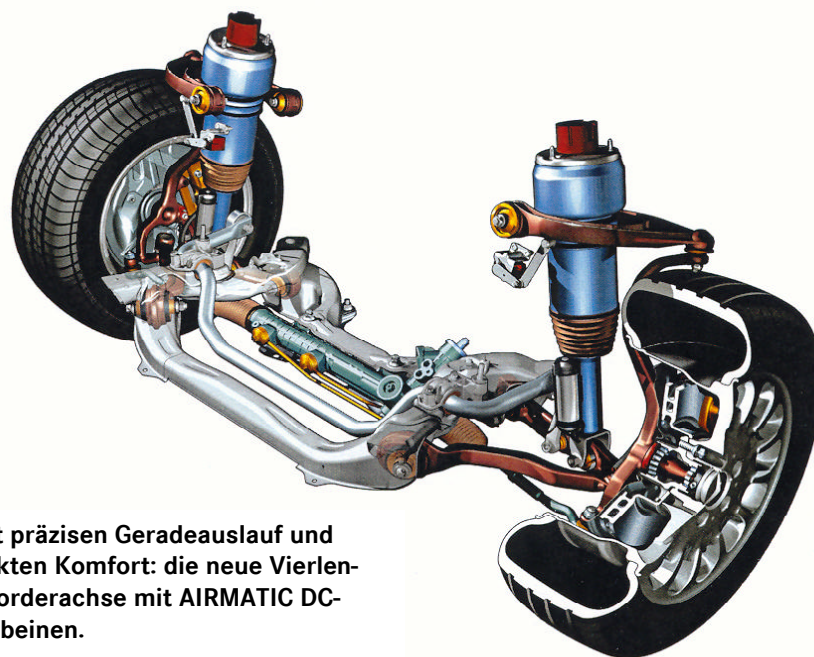
Zu den weiteren Leistungsmerkmalen der neuartigen Luftfederung gehört eine automatische Rundum-Niveauregulierung. Sie sorgt dafür, dass auch bei hoher Beladung stets die gleichen Federwege zur Verfügung stehen. Mehr noch: Während der Fahrt arbeitet dieses System geschwindigkeitsabhängig und senkt die Karosserie ab Tempo 140 an beiden Achsen automatisch um 15 Millimeter ab, um auf diese Weise den Luftwiderstand zu verringern und die Fahrstabilität zu verbessern. Unterhalb von 70 km/h wird der Aufbau wieder auf das Normalniveau angehoben.

Vorderachse: Vierlenkersystem mit vielen Vorteilen

Ausgezeichneter Abroll- und Schwingungskomfort, sicheres Fahrverhalten bis in den Grenzbereich, sportliche Agilität und präziser Geradeauslauf – an diesen fahrdynamischen Pluspunkten der neuen E-Klasse hat neben der innovativen AIRMATIC DC auch eine weiterentwickelte Achstechnik maßgeblichen Anteil.

An der Vorderachse ersetzen die Mercedes-Ingenieure das Doppelquerlenkersystem des Vorgängermodells durch eine aufwändige Vierlenkertechnik, die in puncto Radführung, Lenkpräzision und Komfort weitere Fortschritte ermöglicht.

Zwei separate Lenker (Zugstrebe und Federlenker) übernehmen die Aufgaben der unteren Dreiecksquerlenker und ermöglichen eine noch vorteilhaftere Achskinematik sowie eine noch genauere Führung der Räder. Schwingungen durch Reifenunwucht oder Schwankungen der Bremskraft lassen sich auf diese Weise wirksamer kompensieren als durch die starre untere Lenkerebene an der Vorderachse des Vorgängermodells. Die Aufgaben bei der Radführung teilen sich die unteren Federlenker und Zugstreben mit Dreieckslenkern im oberen Bereich der Vorderachse. Beide Lenkerebenen sind durch Achsschenkel miteinander verbunden. Die vierte Komponente, die der Vierlenkerachse ihren Namen gibt, sind die Spurstangen.



Bietet präzisen Geradeauslauf und perfekten Komfort: die neue Vierlenker-Vorderachse mit AIRMATIC DC-Federbeinen.

Auch die Sicherheitsfachleute im Mercedes Technologie Center lieferten einen wichtigen Grund, sich für das Vierlenkersystem zu entscheiden. Denn beim Frontal-Crash bietet es im Bereich der unteren Lenkerebene größere Deformationswege. Weil die einzelnen Achskomponenten sich durch eine bessere Verfor-

mungsfähigkeit auszeichnen als die herkömmlichen Dreieckslenker, lässt sich beim Aufprall die kinetische Energie mit höherem Wirkungsgrad absorbieren.

Die stahlgedederten Modellvarianten der neuen E-Klasse sind an der Vorderachse mit Schraubenfedern, Einrohr-Stoßdämpfern und Drehstab-Stabilisator ausgestattet. Die Gummilagerung der Federungs- und Dämpfungselemente haben die Mercedes-Ingenieure vergrößert und erzielen dadurch im Vergleich zum Vorgängermodell einen noch höheren Abrollkomfort.

Lenkung: Zahnstange mit variabler Übersetzung

Das Getriebe der Zahnstangenlenkung befindet sich bei der neuen E-Klasse vor der Radmitte und damit in einer Position, die in Kurven das leicht beherrschbare, untersteuernde Eigenlenkverhalten der Mercedes-Limousine unterstützt. Die servounterstützte Zahnstangenlenkung hat eine variable Übersetzung, die im mittleren Bereich etwas indirekter arbeitet als in den äußeren Stellungen. Als zusätzliches Komfort-Extra liefert Mercedes-Benz eine geschwindigkeitsabhängige Parameter-Servolenkung, bei der sich das Lenkmoment unterhalb von 100 km/h kontinuierlich je nach Fahrgeschwindigkeit verringert. Ein elektronisch gesteuertes Ventil macht es möglich: je niedriger das Tempo, desto größer der Servo-Effekt. Die Modelle E 320 und E 500 sind serienmäßig mit dieser Technik ausgestattet.

Neu bei Mercedes-Benz ist die elektrische Lenkradheizung – ein Wunsch-Extra, das den Fahrkomfort im Winter spürbar erhöht und den Griffkontakt am Lenkrad angenehmer macht. Per Knopfdruck an der Lenksäule schaltet sich die Heizung ein und erwärmt den Lenkradkranz mit einer Leistung von etwa 100 Watt binnen kurzer Zeit. Nach rund sieben Minuten reduziert das System automatisch die

Heizleistung und schaltet sich bei höheren Innenraumtemperaturen vollständig ab.

Zahlenspiegel: Die wichtigsten Fahrwerksdaten der neuen E-Klasse

Der Radstand der neuen Mercedes-Benz E-Klasse vergrößerte sich im Vergleich zum Vorgängermodell um 21 auf 2854 Millimeter. Dies kommt nicht nur dem Fahrkomfort und dem Platzangebot im Innenraum zugute, auch die Achslastverteilung verbesserte sich um rund sechs Prozent (zum Beispiel beim E 240). Dadurch erreicht die neue Limousine an der Hinterachse eine höhere Traktion. Die Spurweite vergrößerte sich vorn um 35 und hinten um 34 Millimeter.

		Neue E-Klasse	Vorgängermodell
Radstand	mm	2854	2833
Spurweite vorn	mm	1577	1542
Spurweite hinten	mm	1570	1536
Wendekreis	m	11,4	11,3
Rädergröße*		7 J x 16	7 J x 15
Reifengröße*		205/60 R16	205/65 R 15

*zum Beispiel beim E 240 CLASSIC

Die Lenksäule der neuen E-Klasse ist serienmäßig längs- und höheneinstellbar. Zieht der Autofahrer den Griff unterhalb der Lenksäule nach hinten, lässt sich das Lenkrad in der Höhe um 25 Millimeter und in Längsrichtung um 25 Millimeter nach vorne oder um 35 Millimeter nach hinten bewegen. Auf Wunsch übernehmen Elektromotoren diese Aufgaben. Sie bringen die Lenksäule auch in eine komfortable Ein- oder Ausstiegsposition, wenn der Autofahrer den elektronischen Zündschlüssel abzieht und der Elektronik damit das Signal zum Aussteigen gibt.

Hinterachse: Raumlener und Fahrschemel aus Aluminium

An der Hinterachse der neuen E-Klasse blieb prinzipiell alles beim Alten. Aus gutem Grund: Die Raumlener-Technologie, die sich bei Mercedes-Benz seit 1983 bewährt, ist nach wie vor unübertroffen. Sie bietet nach Ansicht der Sindelfinger Ingenieure in puncto Radführung, Komfort und Fahrsicherheit die besten Eigenschaften – und besitzt nach wie vor ein großes Zukunftspotenzial.

Das zeigen die bei der neuen E-Klasse erreichten Fortschritte, die auf gezielten Modifikationen der Achsgeometrie und auf einem modernen Materialkonzept basieren. Konkret: Um die hohen fahrdynamischen Qualitäten der Raumlenerachse weiter zu steigern, wurde die Führungsstrebe in eine neue Position gebracht. Sie befindet sich jetzt nicht mehr vor, sondern hinter der Radmitte und unterstützt das sichere, untersteuernde Eigenlenkverhalten der Limousine noch besser als in der früheren Einbaulage vor der Radmitte.

Aluminium ersetzt den bisherigen Werkstoff Stahl: Fährt die E-Klasse mit der Luftfederung AIRMATIC DC von der Montagelinie, bestehen alle fünf Lenker der Hinterachse aus geschmiedetem Aluminium, das eine Gewichtseinsparung von über 30 Prozent ermöglicht. Bei stahlgedederten Modellen lässt Mercedes-Benz vier der fünf Lenker aus Aluminium herstellen – nur der Federlenker besteht aus Stahlblech. Der Hinterachsträger ist eine Neuentwicklung, die sich durch kompaktere Abmessungen und – dank Aluminiumbauweise – durch geringeres Gewicht auszeichnet.

Bei den Modellvarianten mit Stahlfederung setzt Mercedes-Benz an der Hinterachse Schraubenfedern und Gasdruck-Stoßdämpfer ein. Drehstab-Stabilisatoren gehören hier ebenfalls zur Serienausstattung. In der Design- und Ausstattungslinie

AVANTGARDE ist die Karosserie vorn und hinten um 15 Millimeter tiefer gelegt. Ein Sportfahrwerk mit härterer Federungs- und Dämpfungsabstimmung ist auf Wunsch für alle stahlgefederten Modelle der neuen E-Klasse lieferbar.

Sensotronic Brake Control: Großserien-Premiere der Hightech-Bremse

Mit dem elektrohydraulischen Bremssystem Sensotronic Brake Control (SBC™) erhält die neue E-Klasse einen Meilenstein der Automobiltechnik – serienmäßig. Kein anderes Großserien-Automobil bietet diese zukunftsweisende Technologie. SBC™, das erst vor wenigen Monaten im SL-Sportwagen Serienpremiere feierte, gilt als Einstieg in die Welt zukünftiger „By-Wire“-Systeme, die Befehle des Autofahrers nicht mehr mechanisch oder hydraulisch, sondern elektronisch – per Kabel – übertragen.

Demzufolge wird der Bremswunsch des Autofahrers auf elektronischem Wege an einen leistungsfähigen Mikro-Computer übertragen, der zugleich verschiedene Sensordaten über den aktuellen Fahrzustand verarbeitet und auf dieser Grundlage für jedes Rad den optimalen Bremsdruck berechnet und dosiert. Dies geschieht binnen Sekundenbruchteilen – und dank Hochdruckspeicher sehr schnell und präziser als bei einer herkömmlichen Bremsanlage. Der bisherige Unterdruck-Bremskraftverstärker ist bei diesem System nicht mehr erforderlich, und das Bremspedal wird mit dem Hauptbremszylinder zu einer „Betätigungseinheit“, die vom übrigen System durch Ventile hydraulisch abgekoppelt ist und lediglich zur Erfassung des Bremswunsches dient.

Das Kernstück der neuen Bremse ist ein Hydraulikaggregat unter der Motorhaube, das neben dem elektronischen Steuergerät auch die Raddruck-Modulatoren, den Druckspeicher und die Elektropumpe vereint:

Mikro-Computer	Hier treffen neben den Daten über die Betätigung des Bremspedals auch die Sensorsignale anderer elektronischer Assistenz-Systeme zusammen: ABS liefert Informationen über die Drehzahlen der Räder, ESP® stellt die Daten seiner Lenkwinkel-, Drehraten- und Querschleunigungssensoren zur Verfügung und die elektronischen Steuerungen von Motor und Getriebe geben via Datenautobahn die jeweilige Motorantriebs- oder Motorbremswirkung und die aktuelle Fahrstufe durch. Das Ergebnis dieser Berechnungen sind schnelle Bremsbefehle, die in der jeweiligen Fahrsituation ein Höchstmaß an Verzögerung und Stabilität garantieren. SBC™ berechnet die Bremskraft für jedes Rad individuell.
Hochdruckspeicher	Der Hochdruckspeicher enthält die Bremsflüssigkeit, die mit einem Druck von 140 bis 160 bar in das System strömt. Der SBC™-Computer regelt diesen Druck und steuert auch die an den Speicher angeschlossene Elektropumpe . Das garantiert kurze Ansprechzeiten und schnellen Druckaufbau.
Hydraulikeinheit	Dieses SBC™-Bauteil besteht im Wesentlichen aus den vier so genannten Raddruck-Modulatoren . Sie dosieren den Bremsdruck bedarfsgerecht und leiten ihn an die Bremsen weiter. So lassen sich die Vorgaben des Mikro-Computers realisieren und jedes Rad wird im Interesse der Fahrstabilität und der größtmöglichen Verzögerung individuell abgebremst. Vier Drucksensoren in den Raddruck-Modulatoren sowie jeweils ein Drucksensor für den hydraulischen Speicher überwachen die Vorgänge.

SBC™ bietet in Notsituationen deutlich mehr Fahrsicherheit

Zu den wichtigsten Leistungsmerkmalen des Sensotronic Brake Control zählen die extrem hohe Dynamik beim Druckaufbau sowie die genaue Beobachtung des Fahrer- und Fahrzeugverhaltens mittels aufwändiger Sensorik. So bietet das innovative System ein deutliches Plus an Fahrsicherheit. Beispiele:

- **Bei einer Notbremsung** erkennt SBC™ bereits den schnellen Wechsel des Fahrers vom Gas- aufs Bremspedal als Indiz für die Notsituation und reagiert automatisch. Mit Hilfe des Hochdruckspeichers erhöht die Anlage blitzschnell den Druck in den Bremsleitungen und legt die Beläge an die Bremsscheiben an, die dann beim Tritt aufs Bremspedal sofort mit voller Kraft zupacken können. Durch den ebenfalls früher auslösenden Brems-Assistenten und die näher am optimalen Bremsschlupf arbeitende ABS-Regelung verkürzt sich der Anhalteweg aus 120 km/h um rund drei Prozent.
- **Bei Schleudergefahr** arbeitet SBC™ mit dem Electronic Stability Program (ESP®) der neuen E-Klasse zusammen, das den Wagen mittels gezielter Brems-Impulse an einzelnen Rädern und/oder durch Verringerung des Motordrehmoments sicher in der Spur hält. SBC™ nutzt auch hier den Vorteil höherer Dynamik und Präzision: Durch die noch schnelleren und noch feiner dosierten Brems-Impulse aus dem Hochdruckspeicher kann ESP® ein ausbrechendes Fahrzeug frühzeitig und zugleich komfortabel stabilisieren. Gleichzeitig verringert sich dadurch der Lenkaufwand des Fahrers, der dank SBC™- und ESP®-Unterstützung noch weniger Mühe hat, sein Auto auf Kurs zu halten.
- **Bei Nässe** sorgt Sensotronic Brake Control durch regelmäßige kurze Brems-Impulse dafür, dass der Wasserfilm auf den Bremsscheiben abgestreift wird und SBC™ stets mit vollem Wirkungsgrad arbeiten kann. Diese automatische Trockenbremsfunktion wird immer dann intervallartig aktiviert, wenn der Scheibenwischer des Autos eine bestimmte Zeit lang läuft. Die fein dosierten Brems-Impulse nimmt der Fahrer nicht wahr.
- **Beim Bremsen in der Kurve** bietet SBC™ mehr Sicherheit als eine herkömmliche Bremsanlage. Hier erweist sich je nach Fahrsituation die variable Bremskraftverteilung als besonders vorteilhaft, um das Eigenlenkverhalten des

Wagens aktiv zu beeinflussen. Während konventionelle Bremsanlagen den Bremsdruck an den kurveninneren und kurvenäußeren Rädern stets im gleichen Verhältnis dosieren, bietet SBC™ die Möglichkeit einer situationsgerechten Zuteilung der Bremskräfte. So steigert das System automatisch den Bremsdruck an den kurvenäußeren Rädern, weil sie durch die höheren Radaufstandskräfte auch mehr Bremskräfte übertragen können. Gleichzeitig werden die Bremskräfte an den kurveninneren Rädern zugunsten der für die Spurhaltung wichtigen Seitenführungskräfte reduziert. Das Ergebnis ist ein stabileres Bremsverhalten mit optimalen Verzögerungswerten.

Die neue Soft-Stop-Funktion steigert den Bremskomfort im Stadtverkehr

Ein weiteres Komfortmerkmal des neuen Bremssystems ist die so genannte Soft-Stop-Funktion. Sie ermöglicht ein besonders sanftes und ruckfreies Anhalten, was sich besonders im Stadtverkehr – bei häufigen Ampelstopps – als besonders angenehm erweist. Die fein dosierbare Druckregelung macht es möglich, denn kurz vor dem Stillstand der Limousine reduziert SBC™ die Bremskraftverstärkung und verhindert so den Ruck, der beim Anhalten häufig zu spüren ist. Die Soft-Stop-Funktion ist stets aktiviert – nur bei Not- oder Vollbremsungen sowie im Rangierbereich gewährt das System einem schnellen Verzögerungsaufbau Vorrang.

Neben der zukunftsweisenden elektrohydraulischen Hochdruckbremse Sensotronic Brake Control (SBC™) und der neuartigen Luftfederung AIRMATIC DC ist die neue E-Klasse selbstverständlich auch mit allen anderen Fahrsicherheitssystemen ausgerüstet, die zur Serienausstattung der Mercedes-Personenwagen gehören. Sie sind wichtige Bausteine des integrierten Mercedes-Sicherheitskonzepts und helfen aktiv, Verkehrsunfälle zu verhindern: Electronic Stability Program (ESP®), Antriebsschlupfregelung (ASR), Antiblockiersystem (ABS) und Brake Assist (BAS).

Bremsanlage: Größere Bremsscheiben für noch mehr Sicherheit

Die neue E-Klasse geht mit groß dimensionierten, innen belüfteten Vorderrad-Bremsscheiben an den Start. Ihr Durchmesser beträgt je nach Motorvariante 295 oder 330 Millimeter – das sind bis zu sieben Millimeter mehr als beim Vorgängermodell. An der Hinterachse setzt Mercedes-Benz massive Scheibenbremsen mit 300 Millimeter Durchmesser ein. Sie sind damit bis zu zwölf Millimeter größer als bei der Vorgängermodellreihe. Beim E 500 sind auch die hinteren Bremsscheiben innen belüftet. Erstmals bestehen die vorderen und hinteren Bremssättel aus Aluminium.

Räder und Reifen: Leichtmetall serienmäßig

Bereits in der Basisausstattung fährt die E-Klasse künftig auf Leichtmetallrädern und Reifen im 16-Zoll-Format. Die serienmäßige Reifengröße richtet sich nach der Motorisierung und beträgt beim E 240 205/60 R 16. Die Fünf- und Sechszylinder rüstet Mercedes-Benz mit Breitreifen der Dimension 225/55 R 16 aus. Die V8-Limousine E 500 zeichnet sich durch Reifen des Formats 245/45 R 17 aus.

Über den Luftdruck in den Reifen wacht auf Wunsch ein elektronisches Kontrollsystem, das in der E-Klasse bisher nur für den E 55 AMG lieferbar war. Die Werte erscheinen auf dem Zentral-Display im Kombi-Instrument.