

Die neue S-Klasse von Mercedes-Benz: Im Reich der Sinne

Von Peter Schwerdtmann

Die S-Klasse sieht alles, es sei denn, ein Stern fällt ihr direkt aufs Dach. Hören kann die neue S-Klasse auch, dank der Ultraschallsensoren. Sonst hat er noch diverse Kameras und unterschiedliche Radargeräte an Bord, insgesamt 25. Wenn sie 2013 auf den Markt kommt, weiß sie ihre Umgebung mehr als ihr Fahrer. Aber auch den behält sie im Blick, mit dem Attention Assist, der den Fahrer jetzt mehr von einem Moment auf den anderen, sondern stufenweise darauf vorbereitet, dass eine Pause fällig wird.

Nach einer Tour im großen Simulator von Daimler in Sindelfingen kam uns der Attention Assist wie ein guter alter Bekannter vor, obwohl der erst seit zwei Jahren bei Mercedes-Benz-Modellen den Sekundenschlaf verhindern soll. Mit der Verknüpfung der Daten aller elektronischen Sinne entstehen eine Reihe von Sicherheits- und Komfort-Merkmalen, die einem neu vorkommen, obwohl viele von ihnen mit ihren ursprünglichen Funktionen bereits bekannt sind. Die Masse macht's und vor allem die Verknüpfung.

Die S-Klasse lebt bei Daimler mit einer Tradition und einer Herausforderung: Sie musste und sie muss erst recht jetzt der Welt zeigen, was Automobiltechnik so alles kann. Sie soll als rollender „Stand der Automobiltechnik“ zeigen, wo's langgeht in Richtung Sicherheit, Komfort und Information.

Das beginnt auch bei Techniken, die wir längst für ausgereift gehalten haben. So kommt einem das Gurtschloss ein Stückchen entgegen, wenn man die Tür öffnet. Besonders die Menschen auf der Rücksitzbank werden das zu schätzen wissen. Das Fummeln entfällt. Außerdem bläst sich ihr Sicherheitsgurt bei einem Unfall zu einem langen „Airbag“ auf und verbessert so ihren Schutz erheblich. Für alle fünf Gurte an Bord gilt: Bei einem Unfall gibt der Gurt gezielt ein bisschen nach, um später wieder anzuziehen. Das setzt die Kopffrotation herab, senkt also das Verletzungsrisiko.

Unter den Namen Aktives Gurtschloss und Beltbag kann man sich etwas vorstellen. Das ist noch selbsterklärend. Bei vielen der neuen Systeme handelt es sich aber um Weiterentwicklungen. Deswegen werden auch deren Namen weiterentwickelt, inhaltsschwerer und länger. Die „DISTRONIC Plus mit Lenkassistent“ hält nicht nur Geschwindigkeit und Abstand, sie folgt auch der Fahrspur und lenkt sanft ein, wenn die Kurve es verlangt. Man kann also autonomes Fahren erleben, für ein paar Sekunden wenigstens, dann will das Auto wieder die Hände am Lenkrad sehen.

Der aktive Spurhalte-Assistent beobachtet die Nachbarspuren und sogar den Gegenverkehr, berücksichtigt auch unterbrochene Linien und arbeitet im Geschwindigkeitsbereich von 60 km/h bis 200 km/h. Sollte der eigene Wagen ungewollt die Spur verlassen oder in den Gegenverkehr driften, hält die Bremse dagegen und das Auto in der Spur – noch ein Hauch vom autonomen Fahren.

Die „Pre Safe“-Bremse kann auch Fußgänger erkennen und bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h die Kollision durch eine autonome Bremsung vermeiden. „Pre Safe Plus“ erkennt die drohende Heckkollision, bereitet das Fahrzeug darauf vor und hält die Bremsen geschlossen, um zu vermeiden, dass das eigene Auto vom Auffahrenden in einen weiteren Crash geschleudert wird.

Der Nachtsichtassistent Plus erkennt Gefahren durch Fußgänger und Tiere in unbeleuchteter Umgebung. Dann schaltet er von der virtuellen Tachoanzeige auf dem linken der beiden großen Bildschirme auf ein Nachtsichtbild der Gefahrenquelle hin. Fußgänger werden mit einem Spotlight angeblinkt.

Der Kreuzungs-Assistent soll Unfälle mit dem Querverkehr vermeiden. Erkennt der Assistent die Gefahr einer Kollision mit kreuzendem Verkehr, wird der Fahrer zunächst gewarnt. Sobald der Fahrer das Bremspedal berührt, erhöht der Bremsassistent den Bremsdruck bis hin zur Vollbremsung. Auch bei plötzlich in der Fahrbahn auftauchenden Hindernissen schenkt der Assistent dem Fahrer die Schrecksekunde, so dass Fußgängerunfälle vermieden oder ihre Folgen verringert werden können.

Fast müßig, zu sagen, dass die Augen des Autos jetzt auch Überhol- und Einfahrverbote erkennen und das Auto auch selbstständig längs oder quer einparken kann. Bei der nächsten S-Klasse muss der Fahrer nur noch den richtigen Gang einlegen, wenn das System eine Parklücke gefunden hat, die nur ein Meter länger als das Auto sein muss. Das Lenken und das Bremsen übernimmt das Auto – autonom.

Zwei Nahbereichsradar nach vorn mit Reichweite 30 Meter, ein Fernbereichsradar (200

Meter), zwei Nahbereichsradar (30 Meter) seitlich hinten, ein Multimode-Radar (30 Meter) hinten, eine Stereokamera im Innenspiegelsockel, vier Kameras für das 360-Grad-Kamerasystem und zwölf Ultraschallsensoren rundum – das sind die Sinne der S-Klasse. Aber ist eine solche Hochrüstung auch sinnvoll?

Unsere Fahrt im Simulator führte natürlich zu der Antwort, dass dem Auto an sich nichts Besseres geschehen kann, als das gesamte Umfeld im Blick zu behalten. Die Erfahrung im Leben wie im Verkehr lehrt einen, dass man immer die anderen im Blick haben muss. Doch im Leben und im Verkehr erlahmt die Aufmerksamkeit mit der Zeit, selbst im Simulator. Die elektronischen und optischen Sinne eines Autos lassen nicht nach. Das allein schon spricht für solche Technologien.

In der Simulator-S-Klasse kam zu dem beruhigenden Gefühl, ein großes und starkes Auto um sich zu wissen, überraschend schnell eine besondere Art der Gelassenheit. Man beginnt äußerst konzentriert und lässt sich ungern ablenken. Doch dann tritt Entspannung ein, das Fahren wird stressfreier.

Solch ein Rundum-sorglos-Auto wird natürlich eine neue Runde der Kompensationsdiskussion auslösen. Werden Fahrer nun noch unvorsichtiger, weil sie um die Sicherheitssysteme an Bord wissen? Das hatten wir alles schon beim ABS, beim Sicherheitsgurt, beim ESP – eigentlich bei jedem neuen Sicherheitssystem. Stets wurde vermutet, nun würden die Autofahrer über ihre Grenzen hinausgehen. Doch jede dieser Technologien senkte die Unfallzahlen und die Schwere eines unvermeidlichen Unfalls. Das wird auch hier nicht anders sein. Wer seine neue S-Klasse mit dem kompletten Paket ausstattet, schützt sich und andere.

Also, willkommen im Reich der Sinne, die Sicherheit und Komfort bringen, Heute ist viel von der „Demokratisierung“ der Hightech im Auto die Rede. Hersteller bemühen sich, gerade die Sicherheitstechnologien rasch von oben nach unten durch die Fahrzeugkategorien wachsen zu lassen. Möge das bei den wirksamsten Systemen auch dieses Mal rasch geschehen. Wenn viele sehende Autos dann auch noch mit einander und der Umgebung sprechen können, nähern wir uns dem Ziel von null Unfällen mit großen Schritten. (ampnet/Sm)