

## Pressepräsentation Mercedes-Benz S-Klasse: Mehr geht nicht

Von Peter Schwerdtmann

**„Das beste Auto noch besser zu machen, ist für Top-Ingenieure der schönste Job der Branche“, sagte Mercedes-Benz Chef Dr. Dieter Zetsche am Mittwochabend bei der Vorstellung der neuen Mercedes-Benz S-Klasse. „Mehr Mercedes als die S-Klasse geht nicht“, ordnete er den Neuen ins nun wieder rein auf die Marke Mercedes-Benz konzentrierte Modellportfolio ein.**

In seiner Ansprache fand Zetsche viele Wege, den Titel „Das beste Auto der Welt“ zu umschreiben und doch war er allgegenwärtig. Überall trifft man auf Superlative, einmalige Technologien und Ehrentitel, die einem vor ein paar Jahren noch nichts gegolten hätten. So gibt es an Bord der S-Klasse keine einzige Glühlampe mehr, dafür aber 500 Leuchtdioden (LED). Und wer hätte vor gar nicht langer Zeit gelacht, hätte Forschungs- und Entwicklungschef Prof. Thomas Weber ihm damals eine S-Klasse mit vier Litern Verbrauch und weniger als 75 Gramm Kohlendioxidemission pro Kilometer angekündigt. 2014 kommt die auf den Markt.

Jetzt geht es aber erst einmal los mit zwei Hybridantrieben (S 400 Hybrid und S 300 Blue Tec Hybrid), einem Diesel S 350 Blue Tec) und einem Benziner (S 500). Der letztere liegt beim Normverbrauch gut unter zehn Liter auf 100 km, die drei anderen erreichen bei der Effizienz zweimal das „A“ und einmal sogar das „A+“. Das ist der S 300 mit 4,4 Litern pro 100 km und 115 g/km CO<sub>2</sub>.

Kein Zweifel: Acht Zylinder und 455 PS wie im S 500 üben immer noch eine ungeheure Faszination aus. Und doch bricht sich auch im Luxussegment die Freude an den neuen Effizienztechnologien Bahn. In Märkten wie Deutschland kommt dann auch noch dazu, dass ein Hybrid-Schriftzug am Heck auch eine Luxuslimousine mit langem Radstand zu einem politisch korrekten Gefährt werden lässt.

A propos Radstand: Dieses Mal hat Mercedes-Benz seine S-Klasse gleich als Modell mit

langem Radstand entwickelt. Früher wurde der Wagen für die Märkte wie China nachträglich länger entwickelt. Heute dominieren diese Märkte das Geschehen im Segment. Außerdem haben die Daimlers mit dieser Basis sicher noch mehr vor. Schließlich will ja auch der Markt bedacht werden, den man mit Maybachs bedient hatte. Unter diesen Umständen wird der kurze Radstand zu einem zwar wichtigen, aber nicht mehr prägenden Nebenprodukt für selbst fahrende Europäer.

Ob kurz oder lang – die neue S-Klasse wirkt in jeder Konstellation gestreckter und eleganter. Das Gesicht signalisiert Breite und dem gewaltigen Kühlergrill auch Kraft. Die coupéhaft anmutende Linienführung mit langer Motorhaube, spät ins Heck auslaufender Dachline, die markant ausgestellten Radhäuser sowie die beiden Charakterlinien geben der S-Klasse Geschwindigkeit und Eleganz gleichzeitig mit auf den Weg. Zwar ist auch die neue S-Klasse als solche unverkennbar, und doch hat sie an Dynamik, Selbstbewusstsein und Leichtigkeit gewonnen.

Wer die S-Klasse besteigt, begibt sich in eine ganz eigene Welt, die Luxus, Geborgenheit und Wohlbefinden ausstrahlt. Gleitet die Tür ins Schloss alles andere außen vor. Man versinkt in ungewöhnlich aufwändigen und komfortablen Fahrsessel mit vielerlei Funktionen. Das Armaturenbrett vor einem wächst in die Breite, umfasst in einer sanften Rundung Fahrer und Beifahrer und schließt auch die hinteren Passagiere noch in die S-Welt ein – alles gediegene Materialien, gut anzuschauen und anzufassen. Dafür gibt es für ein Auto dieser Klasse erstaunlich wenige Bedienelemente; denn fast alles lässt sich über Menüs steuern, angezeigt auf dem riesig breiten Bildschirm über der Mittelkonsole oder zwischen den beiden virtuellen Rundinstrumenten auf dem Bildschirm im Blickfeld des Fahrers.

Dazu gehört auch das umfangreiche Infotainment bis hin zum Internet Hot Spot und der Burmester-HiFi-Anlage. Deren Klang kann man in keinem anderen Auto besser genießen als in der S-Klasse. Das liegt zum einen an der hervorragenden Aerodynamik (Luftwiderstandsbeiwert 0,24) und der Arbeit der Aerodynamiker, aber auch am gelungenen Kampf gegen Schwingungsübertragung in den Innenraum und an einer neuen Technik, die mit der erstmals eingesetzten Stereokamera im Bereich der oberen Windschutzscheibe zusammenhängt. Die beobachtet auch den Straßenzustand und stellt die weiterentwickelte Luftfeder auf das ein, was auf sie zukommt. Zetsche dazu: „Fliegen ist eben nicht immer schöner.“

Die Stereokamera wird aber nicht nur für den Fahrkomfort tätig. Sie ist Teil eines Sensornetzwerks auf Radar und Ultraschall, das immer weiß, was rund ums Auto geschieht. Mit dieser Vernetzung der Sensoren kann die S-Klasse mit einer Menge

zusätzlicher Sicherheitssysteme aufwarten, die bisher noch nie eingesetzt wurden. Besonders imposant die Notbremsfunktion, sollte ein Fußgänger in die Fahrbahn springen oder bei einem Kreuzungsunfall, der vermieden oder dessen Folgen verringert werden können.

Das reichhaltige Angebot an Komfort- und Sicherheitssystemen umfasst nun auch den ersten mutigen Schritt in Richtung teilautonomes Fahren, bei dem das Fahrzeug das Kommando übernimmt. Dabei folgt es dem Vorfahrenden, hält die Fahrbahnlinien, den Gegenverkehr und auch den Querverkehr im Blick und lenkt selbsttätig. Zetsche dazu: „Den coolen Teil des Autofahrens werden wir niemals automatisieren- egal ob Landstraße oder „Nordschleife“. Denn uncoolen aber schon.“ Gemeint sind damit die lästigen Stopp-and-Go-Strecken auf der Autobahn oder im dichten Stadtverkehr. Die Kombination der Systeme regelt das, bis es dem Auto zu schnell wird und es den Fahrer auffordert, wieder selbst Hand anzulegen.

Sich die Namen für die einzelnen Systeme zu merken, ist mittlerweile zu einer zeitraubenden Lernübung geworden. Wer ganz sicher sein will, kreuzt eben alles an. Mercedes-Benz wird ihm dabei sicher gern helfen, vielleicht auch mit der Zusammenstellung entsprechender Pakete. Wer hier mitspielt, sitzt anschließend im sichersten Auto der Welt.

Mit der neuen S-Klasse hat Mercedes-Benz hier die Messlatte sehr hoch gelegt. Und es wird weitergehen. Denn eine Technik wie das teilautonome Fahren steht erst am Anfang. In den nächsten Generationen kann man deswegen große Fortschritte erwarten.

Mercedes-Benz sieht die neue S-Klasse als eine Wellnessoase auf Rädern. Fahrkomfort, Fahrgeräusche, Sitzqualität mit einem Liegesitz hinten rechts oder Schreibtischen aus der Mittelarmlehne, Raumklang von Burmester, teilautonomes Fahren und das Gefühl in einer ganz eigenen Welt zu fahren – in diesem Umfeld haben wir Tastsinn, Augen und Ohren bereits angesprochen, fehlt nur noch die Nase. Nicht genug, dass die S-Klasse ihre Insassen mit ionisierter Luft versorgt, sie kann alle auch noch beduften, mehr oder weniger intensiv in vier Duftnoten oder mit dem eigenen Parfüm. Das wird manchem ein Lächeln aufs Gesicht zaubern. (ampnet/Sm)

Daten Mercedes-Benz S 350 Blue Tec

Länge x Breite x Höhe (in m): 5,25 x 1,90 x 1,49

Motor: V6-Diesel, 2987 ccm, Direkteinspritzung, Turbo

Leistung: 190 kW / 258 PS bei 3600 U/min  
Maximales Drehmoment: 620 Nm zwischen 1600 und 2400 U/min  
Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 6,0 bis 5,6 Liter/100 km  
Kohlendioxidemission: 158 bis 148 g/km / Euro 6 / Effizienzklasse A  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,8 Sekunden  
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h  
Luftwiderstand: Beiwert 0,24 / cw x A: 0,57  
Leergewicht / Zuladung (maximal): 1975 kg / 715 kg  
Kofferraumvolumen: 510 l  
Wendekreis: 12,3 m  
Räder / Reifen: 8,0 J x 17 / 245/55 R 17 W  
Basispreis: kurzer Radstand 79 789,50 Euro, langer Radstand 85 323 Euro

#### Daten Mercedes-Benz S 500

Länge x Breite x Höhe (in m): 5,25 x 1,90 x 1,49  
Motor: V8-Benziner, 4663 ccm, zwei Turbolader, Hochdruckeinspritzung  
Leistung: 335 kW / 455 PS zwischen 5250 und 5500 U/min  
Maximales Drehmoment: 700 Nm zwischen 1800 und 3500 U/min  
Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 91, bis 8,6 Liter/100 km  
Kohlendioxidemission: 213 bis 199 g/km / Euro 6  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,8 Sekunden  
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h  
Luftwiderstand: Beiwert 0,24 / cw x A: 0,57  
Leergewicht / Zuladung (maximal): 2015 kg / 715 kg  
Kofferraumvolumen: 530 l  
Wendekreis: 12,3 m  
Räder / Reifen: 8,0 J x 18 / 245/50 R 18 W  
Basispreis: kurzer Radstand 104 601 Euro, langer Radstand 107 635,50 Euro

Bilder zum Artikel:



Mercedes-Benz S-Klasse.



Mercedes-Benz S-Klasse.



Mercedes-Benz S-Klasse.



Mercedes-Benz S-Klasse.



Mercedes-Benz S-Klasse.



Mercedes-Benz S-Klasse.

Mercedes-Benz S-Klasse.



Mercedes-Benz S-Klasse.



Mercedes-Benz S-Klasse.



Mercedes-Benz S-Klasse.



Mercedes-Benz S-Klasse.



Mercedes-Benz S-Klasse.



Mercedes-Benz S-Klasse.



Mercedes-Benz S-Klasse.

Mercedes-Benz S-Klasse.



Mercedes-Benz S-Klasse.



Mercedes-Benz S-Klasse.