

Exklusiv: Mercedes-Benz G-Code - Wellness-Angriff in China

Von Jens Meiners

Mit einer anspruchsvollen Fahrzeugstudie feiert Mercedes-Benz einen Meilenstein: Der Hersteller hat 112 Millionen Euro in ein Forschungs- und Entwicklungszentrum in Peking investiert. Kern des Zentrums ist ein Studio für "Advanced Design", das von Hubert Lee übernommen werden soll. Lee leitet heute das entsprechende Zentrum im kalifornischen Carlsbad nahe Los Angeles. Das frühere Mercedes-Designstudio in Tokio, aufgebaut von Olivier Boulay, wurde aufgegeben.

Mit dem neuen Entwicklungs- und Designzentrum wollen die Stuttgarter den Vorsprung aufholen, den sich vor allem Audi, aber auch BMW, über mehr als ein Jahrzehnt hinweg mit ihren lokalen Partnern in China erarbeitet haben.

Symbol für den Aufbruch ist die Studie G-Code, mit der Daimler einen Blick weit in die Zukunft des Automobils gestattet. Auf den ersten Blick wirkt der kompakte Hecktüler relativ unspektakulär; die sanft gezeichnete Karosserie wird geprägt durch harmonische Linien und einen sympathischen Auftritt. Mit einer Länge von 4,10 Metern, einer Höhe von 1,50 Metern und einer Breite von 1,90 Metern entspricht die Studie dem Format aktueller Crossover-Kompaktfahrzeuge.

Sie steht auf 21-Zoll-Felgen mit Speichen aus Kohlefaser-Verbundstoff und verfügt über eine ausfahrbare Dachreling. Das LED-Modul im Hauptscheinwerfer fährt aus wie bei einer Kompaktkamera. Wie schon bei der Studie Ener-G-Force von 2012 sind die Tagfahrlichter als "G" ausgeprägt, hier jedoch nach außen laufend.

Die relativ seriennah wirkende Außenhaut sollte jedoch nicht über den visionären Charakter der Studie hinwegtäuschen - denn sie hat es in sich. So ist die von Mercedes-Benz als "spacig" bezeichnete Frontpartie geprägt von einer Kühlerattrappe, die per Lichtinszenierung Auskunft über die gewählte Antriebsart erteilt. Das Stilelement soll laut Hersteller an den "Warp-Hauptantrieb" des Raumschiffs Enterprise erinnern.

Während unter dessen Außenhaut jedoch ein Materie-Antimaterie-Reaktor steckt, mit dessen Hilfe sich die Raumzeit krümmen lässt, verfügt der G-Code über einen etwas autogemäßerem Antrieb: Unter der Fronthaube arbeitet ein Wasserstoff-Verbrennungsmotor, die Hinterachse wird von einem Elektromotor angetrieben. Im Stand leuchtet die der Pseudo-Kühlergrill blau, bei elektrischem Betrieb laufen blaue Licht-Sterne von außen nach innen; im Hybrid-Betrieb, bei dem der Verbrenner mitagiert, wird rot zugemischt und die Farbe wechselt auf violett. Im Hybrid-Sport-Modus schließlich drängen die feuerroten Sterne nach außen.

Besonders realistisch ist übrigens auch dieser Antrieb nicht. Daimler beeilt sich festzustellen, dass man keineswegs vor der Serieneinführung eines Wasserstoff-Verbrennungsmotors stehe - was auch verwundern würde, denn die Stuttgarter haben bislang konsequent auf die Brennstoffzelle gesetzt.

Bemerkenswert sind die Formen der Energiegewinnung. Die Lackierung, so Daimler, könne nicht nur Sonnenenergie aufnehmen, sondern sie lädt sich auch über den Wind auf - sowohl bei fahrendem als auch bei stehendem Auto, wenn nicht gerade Flaute herrscht. Auch die Hubbewegungen des hydraulischen Fahrwerks sollen energetisch genutzt und in Strom umgewandelt werden.

Auf die Spitze getrieben wird die futuristische Inszenierung im Interieur, das über gegenläufige Türen bestiegen wird. Sobald der G-Code per Smartphone aktiviert wird, rückt die Armaturentafel in Position, das Lenkrad entfaltet sich, und die Lüftungsdüsen fahren aus. Die Spiegel werden in der Armaturentafel eingeblendet. Und da sich die Lebenswelten der Zielgruppe im Smartphone bündeln dürften, können verschiedene Funktionen eingeblendet werden.

Mit seiner Wellness-Inszenierung streift der G-Code gar die Bezirke der Parawissenschaft: Mittels "photosynthetischer Emissionswäsche" wird die Luft "auf natürliche Weise gereinigt und anschließend ionisiert".

Kein Wunder, dass Daimler von den "phantastischen Zügen" des G-Code spricht; er beschreibe "Wege, die von unseren Enkeln dereinst als Stand der Technik angesehen werden könnten." Reizvoll ist die Studie allemal - und es bleibt zu hoffen, dass ihr wohlthuend unaggressiver Auftritt früher Eintritt in die Serie findet als ihre technischen Visionen. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz-Studie G-Code.



Mercedes-Benz-Studie G-Code.



Mercedes-Benz-Studie G-Code.



Mercedes-Benz-Studie G-Code.



Mercedes-Benz-Studie G-Code.



Mercedes-Benz-Studie G-Code.
