

Mercedes-Benz S-Klasse: Nach oben absetzen

Wenn eine neue Mercedes-Benz S-Klasse ins Haus steht, hat dieses Ereignis nicht nur für die Stuttgarter und ihre Kunden eine besondere Bedeutung. Die gesamte Automobilwelt will wissen, was die nächste Generation der erfolgreichsten Premium-Limousine der Luxusklasse an technischem Niveau bieten kann. So war es auch 2005, als die aktuelle S-Klasse auf den Markt kam. In diesem Frühjahr wird es noch mehr der Fall sein. Denn mit der Elektronik hat die Automobiltechnik seitdem eine größere Dimension gewonnen. Was das fürs Auto bedeutet, wird die S-Klasse zeigen.

Die Zahl der neuen Elemente, Technologien und Techniken ist offensichtlich so groß, dass man in Stuttgart meint, es der sehr interessierten Öffentlichkeit in mehreren Lektionen beibringen zu sollen. So erfuhren wir bereits vor einigen Wochen in der Theorie und im Simulator, was uns an neuen Fahrerassistenzsystemen erwartet. Das Spektrum reicht von der automatischen Vollbremsung bei drohender Kollision mit Fußgängern und bei Querverkehr bis zu teilautonomen Fahren zum Beispiel in der Kolonne auf der Autobahn. Mercedes-Benz zeigte uns, was zum Thema Sicherheit heute so alles möglich ist.

In der neuen E-Klasse kann man Vieles davon auch schon bestellen, was dieses Jahr auch die S-Klasse ausmachen wird. Überhaupt konnte man bei der E-Klasse den Eindruck gewinnen, sie sei zu einer kleinen S-Klasse geworden. Deswegen liegt viel Spannung in der Fragestellung, was Mercedes-Benz noch in petto hat, um seinen Luxusliner von der gehobenen Mittelklasse des Hauses abzusetzen. Nach dem Ende des bisherigen Topmodells Maybach stellt sich die Frage sogar verschärft.

Die Antwort fällt so aus, wie man es von Mercedes-Benz erwartet: mehr Komfort und mehr Luxus. Dabei wird – in Deutschland und Europa weniger als in Asien – die Größe eine Rolle spielen. Erstmals wird der lange Radstand zum Basismodell. Der für uns eher normale kurze Radstand wurde als kleinere Variante entwickelt. So fällt es leichter, auch eine XL-Version für die Märkte mit scheinbar grenzenlosen Möglichkeiten zu entwickeln, die bisher die ganz Großen dieser Autowelt kauften.

Jetzt lüftete Mercedes-Benz den Schleier des Geheimnisses, um die innere Größe des Neuen darzustellen. Der Innenraum, die Bedienung, der Sitzkomfort, die Klimatisierung, das Fahrgeräusch, das Soundsystem und die Beleuchtung standen auf dem Programm eines „Tecdays“ für Medienvertreter. Doch wie wenig die gewohnten Begriffe der Wirklichkeit der neuen S-Klasse gerecht werden, zeigt ein Beispiel, das bei anderen Herstellern schon einmal zum Naserümpfen geführt hat: Für die S-Klasse bietet Mercedes-Benz jetzt auch ein „Air Ballance System“ mit einer „aktiven Beduftung“ an. Die spinnen, die Stuttgarter, mögen viele denken. Doch auch die Beduftung bekommt Sinn, wenn man das gesamte Air Ballance System anschaut. Sie zeigt auch, mit welcher Detailverliebtheit die Mannschaft zu Werke ging.

An diesem Beispiel wird das ganze Maß an Perfektion und Luxus sichtbar, das Mercedes-Benz der S-Klasse mit auf dem Weg geben wird. Es beginnt mit einer verbesserten Filterung der Luft, geht weiter über die Ionisierung der zugeführten Luft – beides zusammen kann Viren, Bakterien und Sporen fernhalten – und endet bei der Beduftung. Vier Duftrichtungen stehen zur Wahl, wenn man nicht sein eigenes Parfüm einbringen will. So wird das Umfeld des Autos für die eigene Nase und die der Mitfahrer individualisiert. Ziel der Luft-Ausballanzierung ist, das Wohlfühl der Passagiere zu stärken und sie nach Möglichkeit sogar zu erfrischen. Wenn sie das nicht wollen: Man kann auch abschalten und die Erholung auf der Fahrt den überragend guten Sitzen überlassen, die denen im Maybach nicht nachstehen.

Wer die entspannte Fahrt bei Musik sucht, der kommt ebenfalls auf seinen Kosten mit einem Soundsystem, das Mercedes-Benz erstmals mit Burmester entwickelt hat. Wer will, kann den 3D-Klang auf jeden der vier Sitze ausrichten. Der räumliche Klang entsteht über drei zusätzliche Lautsprecher im Dach. Noch beeindruckender fallen die klaren und gewaltigen Bässe aus. Wie erstmals beim SL sitzen nun auch in der S-Klasse Tieftöner im Fußraum, in einer Öffnung der Rohkarosse. Sie sitzen dort starr auf rund 40 Kubikzentimetern Luftvolumen.

Dem Hörgenuss im Auto steht das Fahrgeräusch der S-Klasse nun noch weniger entgegen als bisher. Eine steifere Karosserie, niedrigere Windgeräusche, weniger Fahrgeräusche durch Dämmung und Dämpfung, wo immer es sinnvoll möglich war, sollen sowohl das Geräuschniveau senken, als auch die Sprachverständlichkeit im Innenraum verbessern.

Alle Arten von Radioempfang, alle möglichen Speichermedien, alle möglichen Geräte wie iPad oder Smartphone können eingebunden werden. Gesteuert wird es über das Command-System, dessen Anzeige im rechten der beiden flachen Bildschirme mit 12,3-

Zoll-Diagonale unter einer durchgängigen Hutze stecken. Hier lassen sich auch die meisten Fahrzeugsysteme steuern, wieder mit dem Kontrollrad auf der Mittelkonsole. Mercedes-Benz nutzt die hoch auflösende Grafik der Bildschirme, um die Funktionen zu illustrieren, zum Teil sogar zu animieren. Auch damit wird die Bedienung intuitiver. Lobenswert: Das Menü enthält auch eine Bedienanleitung, die nur die Elemente beschreibt, die tatsächlich im Auto stecken.

Der linke Bildschirm enthält zwei Rundinstrumente im klassischen Look. Dabei handelt es sich um Projektionen, die auch schon einmal die Mitte freimachen, wenn etwa andere Anzeigen wie die die DISTRONIC mehr Platz beanspruchen. Auch bei diesen Grafiken in der Mitte erlaubt der Bildschirm erstklassige Darstellungen. Die Anzeigen sind ebenso frei programmierbar wie viele Fahrzeugeigenschaften. Betrachtet man das Gesamtpaket an Infotainment und Steuerungsmöglichkeiten, dann scheint der Eindruck gerechtfertigt, dass Mercedes-Benz in dieser Disziplin und auch bei der Vernetzung und dem Internet-Einsatz die Führungsrolle übernehmen wird. Bisher hatte sie Audi inne.

Beim Innendesign setzt sich Mercedes-Benz von der eher sachlich-kühlen Linie der Ingolstädter ab. In sanften S-Kurven laufen die Seitenverkleidungen nahtlos über die Armaturentafel mit einem großen, die Breite betonenden Zierteil wieder in die gegenüberliegende Tür. Das hat Schwung, der noch unterstrichen wird von der nach oben abschließenden, ebenfalls umlaufenden Kante (Wrap-Up-Line). Erstmals kommen auch in der S-Klasse runde Luftdüsen zum Einsatz - wie viele andere Einzelheiten verziert mit polierten Alu-Elementen. Die Analoguhr in der Mitte darf natürlich nicht fehlen.

Unverkennbar zeigt sich innen das Bemühen, bei der S-Klasse bis ins kleinste Detail etwas Besonderes zu bieten. Das gilt auch für die sogenannte Ambiente-Beleuchtung überall im Innenraum. Sieben Farben lassen sich einstellen, gedimmt werden kann das Licht auch. So entsteht besonders im Dunkeln der Eindruck, dass der Begriff Beleuchtung zu kurz greift. Illumination trifft es viel besser.

Jetzt kennen wir die Fahrerassistenz-Systeme und die komplette Innenraumgestaltung. Nun fehlt nur noch das Fahren. Aber eigentlich besteht jetzt schon kein Zweifel mehr daran, dass Mercedes-Benz sein Ziel erreicht und die neue S-Klasse wieder die Messlatte für Luxusmobile wird. (ampnet/Sm)