
Vorstellung Mercedes-Benz S 560 e: Elektrische Enttäuschung

Von Jens Meiners

Die S-Klasse von Mercedes-Benz ist nach wie vor der Platzhirsch: Klassische Formen und unerreichter Komfort halten die Konkurrenz aus München und Ingolstadt auf komfortabler Distanz. Jetzt treiben die Stuttgarter die Elektrifizierung der Baureihe voran – mit einem Plug-in-Hybrid namens S 560 e. Denn die Politik will Elektroautos auf die Straße zwingen.

Der besondere Clou bei der neuen Variante ist der im Vergleich zu früheren Hybriden erheblich leistungsfähigere Lithiumionen-Akku, mit dem die mehr als 2,2 Tonnen schwere S-Klasse immerhin 50 Kilometer zurücklegen kann, ohne dass der Verbrennungsmotor angeworfen werden müsste. Das lautlose Schweben kann, einen enthaltsamen Gasfuß vorausgesetzt, bis über 130 km/h fortgesetzt werden. Erst danach tritt der bewährte 3,0-Liter-V6-Motor in Aktion, dessen Leistung jetzt auf 367 PS (270 kW) angehoben wurde. Er agiert übrigens nicht so seidig wie der in den günstigeren Mild-Hybriden S 450 und S 500 eingesetzte Sechs-Zylinder-Reihenmotor.

Zusammen mit dem 122 PS (90 kW) starken Elektromotor erreicht der S 560 e eine maximale Systemleistung von eindrucksvollen 476 PS (350 kW). Das genügt für den Spurt von null auf 100 km/h in glatten fünf Sekunden und eine Spitze, die – wie bei allen S-Klassen – bei 250 km/h abgeregelt ist. Der Beschleunigungswert liegt übrigens lediglich zwischen S 450 und S 500, obwohl beide Varianten über eine deutlich niedrigere Systemleistung verfügen. Das dürfte auch an dem hohen Gewicht des S 560 e liegen: Der Plug-in-Hybrid wiegt fast 200 Kilogramm mehr.

Dafür liefert er hervorragende Zyklusverbräuche: Ganze 2,5 Liter pro 100 Kilometer konsumiert der Wagen – auf dem Papier. Wer nun allerdings erwartet, dank 70-Liter-Tank am Stück 2800 Kilometer weit zu kommen, muss sich auf eine herbe Enttäuschung gefasst machen. Denn der Zyklusverbrauch von Plug-in-Hybriden wird nach fragwürdiger Methode ermittelt, von der Politik ersonnen, um diesem Antriebskonzept Rückenwind zu verleihen. Rasch ist der Stromvorrat aufgezehrt, und dann schlürft der S 560 e Benzin – mit gesundem Appetit.

Im übrigen dürfte auch das Kofferraumvolumen für eine derartige Reise kaum ausreichen. Wegen der voluminösen Batterien schrumpft es beim S 560 e von 530 auf nur noch 395 Liter.

Tatsächlich hängt der Spritkonsum in extremer Weise von Fahrgewohnheiten und Nutzungsprofil ab. Wer die schwere Luxuslimousine nur im Kurzstreckenverkehr nutzt und zwischendrin permanent Strom nachlädt, muss vielleicht monatelang nicht tanken; der Verbrauch liegt dann nicht bei 2,5, sondern sogar bei null Litern pro 100 Kilometer. Doch wer längere Strecken zurücklegt, darf sich auf Verbräuche einstellen, die oberhalb der Schwestermodelle liegen. Besonders negativ wirkt sich die Hybridisierung aus, wenn der Fahrer einmal keine Lust hat, das Ladekabel herauszufummeln, sondern per Tastendruck den Verbrenner dazu nutzt, die Batterie wiederaufzuladen. Ineffizienter geht es nicht.

Immerhin bietet auch der 560 e alle Vorzüge, mit denen die S-Klasse im Konkurrenzzumfeld glänzt. Fahrer und Passagiere reisen wie in Watte gepackt, in einem perfekt klimatisierten Raum und umgeben von opulentem Leder und Holz. Jedes Detail ist perfekt verarbeitet, lediglich das seit der Modellpflege eingebaute Drei-Speichen-Lenkrad setzt einen eher

unpassenden pseudosportlichen Akzent.

Je nachdem, wieviele Häkchen bei der Bestellung in der 110 Seiten starken Preisliste gesetzt wurden, kommt der Fahrer zudem in den Genuss einer Rundum-Überwachung durch zahlreiche Assistenzsysteme. Wenn die Aufmerksamkeit nachlässt, wird die S-Klasse mit sanftem Nachdruck in die Spur zurückgeholt, eigentlich muss man dem Auto beim Fahren nur noch zuschauen. Kein Wunder, dass die S-Klasse als die Luxuslimousine schlechthin gilt.

Es zeichnet die Baureihe übrigens aus, dass es so viele Motorvarianten gibt. Für extreme Reichweiten gibt es zwei Dieselmotore, die sich locker mit knapp über fünf Litern pro 100 Kilometer bewegen lassen; die 48-Volt-Hybride mit Reihen-Sechszylinder-Ottomotor verbrauchen kaum mehr und agieren seidenweich. Und wer tatsächlich knapp 115 000 Euro als Einstiegspreis hinlegen möchte, der sollte als Kontrastprogramm den klassischen S 560 mit 4,0-Liter-V8 ins Auge fassen, der ganz ohne Hybridisierung und mit unerreichtem Antriebskomfort ebenfalls unter zehn Litern pro 100 Kilometer bleibt.

Dem S 560 e mit seinem politisch erwünschten Antriebskonzept lässt sich unterdessen attestieren, der beste Plug-in-Hybrid im Segment zu sein. Die beste S-Klasse ist er nicht. (ampnet/jm)

Daten Mercedes-Benz S 560 e

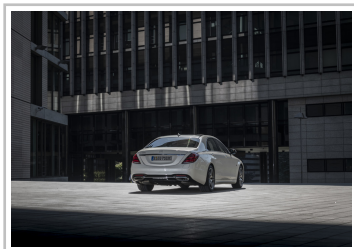
Länge x Breite x Höhe (m): 5,36 x 1,90 x 1,49
Radstand (m): 3,17
Motor: V6-Benziner, 2996 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 270 kW / 367 PS bei 5500-6000 U/min
Max. Drehmoment: 500 Nm bei 1800-4500 U/min
Elektromotor: 90 kW / 122 PS
Drehmoment E-Motor: 440 Nm
Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 13,5 kWh
Systemleistung: 350 kW / 476 PS
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,0 Sek.
Elektr. Reichweite: 50 km
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 2,5 Liter
CO₂-Emissionen: 57 g/km (Euro 6d-Temp)
Leergewicht / Zuladung: min. 2215 kg / max. 610 kg
Kofferraumvolumen: 395 Liter
Max. Anhängelast: kein Anhängetrieb
Wendekreis: 12,3 m
Bereifung: 245/50 R 18 vorn, 275/45 R 18 hinten
Basispreis: 114 317 Euro

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz S 560 e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz S 560 e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz S 560 e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz S 560 e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler
