

## Pressepräsentation Mercedes-Benz S 500 Plug-in-Hybrid: Ziel erfasst

Von Peter Schwerdtmann

**Früher eine lästige Pflichtübung, heute Unternehmensstrategie - so ändern sich die Zeiten. Einst meinten die deutschen Automobilhersteller, die geforderten Effizienzsteigerungen vor allem über den Diesel schaffen zu können. Doch in den USA und auch in Japan war der Markt dafür nicht bereit. So bekam der Hybridantrieb seine Chance, und alle mussten nachziehen. Die deutschen Hersteller mussten sich sogar den Vorwurf anhören, sie hätten die Entwicklung verschlafen.**

Solch ein Vorwurf klebt lange am Image, auch dann, wenn er längst nicht mehr berechtigt ist. Ein gutes Beispiel liefern die Daimlers, die längst erkannt haben, dass die Mischung von Verbrennungsmaschine und Elektromotor nicht nur eine Reaktion auf japanische Hybrid-Attacken, sondern eine Übergangstechnologie zur Elektromobilität ganz ohne fossile Energien ist.

Natürlich gab es außer dem aus den Märkten auch einen anderen Entscheidungsdruck. Die Politik in Europa will den Flottenverbrauch bis 2020 so weit gesenkt sehen, dass im Schnitt nur noch 95 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer emittiert werden. Zwar kann man stolz darauf verweisen, dass die CO<sub>2</sub>-Emission seit 1995 bei Mercedes-Benz von 230 g/km auf 134 g/km in 2013 zurückging. Doch es gibt noch viel zu tun in den kommenden sechs Jahren bis zum Grenzwert von 95 g/km. 2016 wollen die Stuttgarter bei 125 g/km liegen und 2020 das Ziel punktgenau treffen.

„Verzicht ist keine Lösung“, sagte jetzt Daimler-Entwicklungsvorstand Prof. Jürgen Weber der Online-Redaktion des „Spiegel“ in einem Interview. Verzicht bedeutet in seinem Sinne, entweder die Leistung der Fahrzeuge beschneiden oder nur kleinere Fahrzeuge anbieten, von der Art, wie sie Umweltaktivisten gern sehen, die aber das Ende der deutschen Premiumhersteller bedeuteten. Deren Ertrag kommt nicht aus Kleinwagenverkäufen, sondern von den Großen, die so gerne „Spritfesser“ genannt

werden und an deren Lenkrädern angeblich nur „Raser“ sitzen.

Nun ist die Zeit der Spritfresser längst vorbei. Der Achtzylinder im Mercedes-Benz S500 schluckt im Mittel nicht mehr als 8,5 Liter auf 100 Kilometer, rund 30 Prozent weniger als vor 20 Jahren. Dennoch emittiert er mit 199 g/km genau doppelt so viel wie später erlaubt. Auch dieser Wert wird mit der nächsten Motorengeneration weiter sinken. Aber er wird dennoch zu hoch liegen. Wenn Mercedes-Benz oder ein anderer Premiumhersteller also im Schnitt aller verkauften Autos nicht oberhalb des Grenzwerts landen will, müssen andere Modelle das ausgleichen.

Das wiederum kann nur dann funktionieren, wenn genug Fahrzeuge mit einem Umwelt-Bonus verkauft werden, damit das Malus-Mobil nicht den Schnitt versaut. Der Käufer hat also in den kommenden Jahren das Schicksal sowohl der Politik als auch der Hersteller in der Hand. Bundeskanzlerin Angela Merkel hat bis 2020 eine Million Elektroautos versprochen. Geschickterweise werden jetzt auch die Hybrid-Mobile dazugezählt. Doch das politische Ziel kann wie das einer Mischkalkulation von 95 g/km bei den Premium-Herstellern nur erreicht werden, wenn die Menschen auch bei den großen Autos den Hybridantrieb nicht nur als politisch korrekt oder als Feigenblatt, sondern als besonders attraktive Fortbewegungsart lieben lernen.

Mit dem Mercedes-Benz S 500 Plug-in-Hybrid in der Langversion fordern die Stuttgarter ihre S-Klasse-Kunden jetzt zum Flirt mit dem Kombi-Antrieb auf. Und führen dabei gleich zwei gewichtige Argumente ins Feld: zunächst gegen die Sorge vor der neuen Technik eine Acht-Jahres-Garantie (oder 100 000 km) für die Batterie und alle Hybridkomponenten. Verlockender dürfte allerdings das Preisargument sei, denn Mercedes-Benz lässt sich die Liebeswerbung Einiges kosten: Der Preis für den langen S 500 und den ebenso langen S 500 Plug-in-Hybrid ist gleich – wie bei Mercedes-Benz üblich bis auf den Cent: 108 944,50 Euro.

Nun wird auch die Hybrid-S-Klasse damit nicht zum Schnäppchen. Aber jeder weiß, dass ein Hybridantrieb wegen E-Motor, Regelelektronik und erst recht wegen der in diesem Fall 8,7 kWh großen Batterie mehr kostet als man mit dem kleineren Motor ausgleichen könnte. Es handelt sich also um einen politischen Preis. Eine verständliche Entscheidung, wenn man bedenkt, dass auch bei Daimler aus der lästigen Pflichtübung eine Strategie geworden ist. In den kommenden drei Jahren sollen insgesamt zehn Plug-ins den Stern tragen. Der nächste wird eine C-Klasse sein.

Um dem Verdacht vorzubeugen, der S 500 Plug-in-Hybrid könne doch eine S-Klasse des Verzichts sein, bringt es Dr. Uwe Ernstberger, Leiter Produktgruppe S-, E-, C-Klasse, auf

eine einfache Formel: Die Kraft eines Achtzylinders aus einem Sechszylinder mit Verbrauchswerten eines Vierzylinders und zumindest streckenweise ganz ohne Emissionen. Der erste Blick auf die Daten bestätigt das: 325 kW / 442 Hybrid-Systemleistung gegen klassische 335 kW / 455 PS, 650 Newtonmeter (Nm) maximales Hybrid-Drehmoment gegen 700 Nm des Achtzylinders. Bei den 5,2 Sekunden für den Sprint des Hybrid von 0 auf 100 km/h wirken sich die 200 Zusatz-Kilogramm aus. Der Benziner schafft das in 4,8 Sekunden.

Diese minimalen Unterschiede zu diskutieren, kann man getrost den Stammtischen überlassen. In der Praxis wirken sie sich nicht aus. Das gilt nicht für den Verbrauch. Ermittelt wird der bei einem Plug-in-Hybrid nach einer Formel aus Brüssel. Bei einem Plug-in-Hybrid ermittelt sich der Normverbrauch in Abhängigkeit der Strecke, die das Fahrzeug mit dem Strom aus der Batterie zurücklegen kann. Je mehr Kilometer aus der Batterie, desto mehr Rabatt. Beim S 500 Plug-in sind das 33 Kilometer. Dafür darf Mercedes-Benz den Normverbrauchswert des Sechszylinders um 56 Prozent kürzen. So kommen die offiziellen 2,8 Liter oder 65 g/km heraus. Bei unserer 110-Kilometer-Tour durch Kopenhagen und Malmö sowie über die Straßen dazwischen meldete der Bordcomputer 8,2 Liter auf 100 km. Das ist vermutlich deutlich weniger als ein konventioneller S 500 auf derselben Strecke verbraucht hätte. Wegen der vorgeschriebenen Rechenregel ergibt sich für die Plug-in-Hybriden ein größerer Abstand zwischen Normwert und der Praxis.

Fahrerfahrung: Mehr S-Klasse geht nicht

Über die S-Klasse an sich muss man nicht sprechen, wenn es um einen Fahrvergleich zwischen Verbrenner und Plug-in geht. Sicherheitsausstattung, Komfortelemente, die Internetanbindung und das Angebot von Dienstleistungen ist gleich – mit zwei Unterschieden: Man kann den Plug-in-Innenraum per Fernbedienung konditionieren lassen und findet auf dem riesigen Display auch spezielle Anzeigen für alles um Energiefluss, Ladezustand und so weiter.

Beim ersten Startversuch könnte der Eindruck entstehen, man könne mit der modernen Technik nicht umgehen. Alles leuchtet, doch nichts rührt sich, auch wenn man einen Gang eingelegt hat. Der Hybrid startet immer im Elektro-Modus, geräuschlos und ohne einen Ausschlag auf dem Drehzahlmesser auszulösen. Aufs Fahrpedal treten hilft, und es geht los – sanft und ruhig.

Es gibt vier Fahrmodi: „Hybrid“, „E-Mode“, „E-Safe“ und „Charge“ und drei Fahrprogramme. Was kompliziert klingt, wird ganz einfach, wenn man sich an die

folgende Regel hält: Der Wagen startet immer im „Hybridmodus“. Bei den Fahrprogrammen wählt man „E+“. Wenn man dann auch noch sein Fahrziel in die Navigation eingibt, kann man alles andere der Elektronik überlassen. Die kennt die Strecke, die Steigungen, das Gefälle und weiß, in welchen Ortschaften die S-Klasse besser emissionsfrei fahren sollte. So kommt man mit Segeln, Rekuperieren, Elektrovortrieb immer möglichst effizient ans Ziel.

Die anderen Fahrmodi braucht man nur in Spezialfällen. Wählt man die und eines der beiden übrigen Fahrprogramme, verweigert der intelligente Algorithmus allerdings die Zusammenarbeit, Dann muss man sich die besten Kombinationen selbst suchen, was ja auch unterhaltsam sein kann. Glaube aber niemand, er sei schlauer als sein Bordrechner.

Unser Fazit nach der Tour mit dem Mercedes-Benz S 500 Plug-in-Hybrid: Leise ist jede S-Klasse. Aber diese ist leiser – nicht nur in der Stadt, weil unterwegs oft der Sechszylinder nichts zu sagen hat, da man auch das Zuschalten des Verbrenners nicht spürt, bleibt der Gesamteindruck vom extrem leisen Fahrzeug in einem extrem komfortablen Fahrzeug. Mehr S-Klasse geht nicht – mit einer Ausnahme: die Batterie reduziert den Kofferraum auf Kompaktklassen-Niveau, trotz des langen Radstands. Dennoch: Dieses Auto fährt der Entwicklung nicht hinterher. Jetzt müssen sich wieder die anderen sputen. (ampnet/Sm)

Daten Mercedes-Benz S 500 Plug-in-Hybrid lang

Länge x Breite x Höhe (m): 5,25 x 1,90 x 1,50

Radstand (m): 3,17

Motor: V6-Benziner, 2996 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 245 kW / 333 PS von 5250 - 6000 U/min

Max. Drehmoment: 480 Nm von 1600 - 4000 U/min

E-Maschine Leistung: 85 kW / 116 PS bei 3500 U/min

E-Maschine-Drehmoment: 340 Nm von 0 bis 1800 U/min

Systemleistung: 325 kW / 442 bei 5000 U/min

Systemdrehmoment: 650 Nm

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (rein elektrisch 140 km/h)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,2 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 2,8 Liter

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 65 g/km (Euro 6)

Effizienzklasse: A+

Leergewicht / Zuladung: min. 2015 kg / max. 715 kg

Kofferraumvolumen: 390 Liter

Max. Anhängelast: 2215 kg / max. 610 kg

Reifen: 245/50 R 18

Preis: 108 944,50 Euro

Daten Mercedes-Benz S 500 lang

Länge x Breite x Höhe (m): 5,25 x 1,90 x 1,50

Radstand (m): 3,17

Motor: V8-Benziner, 4663 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 335 kW / 455 PS von 5250 - 5500 U/min

Max. Drehmoment: 700 Nm von 1800 - 3500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,8 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 9,1 - 8,6 Liter

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 213 - 199 g/km (Euro 6)

Effizienzklasse: D

Leergewicht / Zuladung: min. 2015 kg / max. 715 kg

Kofferraumvolumen: 510Liter

Max. Anhängelast: 2100 kg

Reifen: 245/50 R 18

Preis: 108 944,50 Euro

## Bilder zum Artikel

---



Mercedes-Benz S 500 Plug-in-Hybrid.

---



Mercedes-Benz S 500 Plug-in-Hybrid.

---



Mercedes-Benz S 500 Plug-in-Hybrid.

---



Mercedes-Benz S 500 Plug-in-Hybrid.

---



Mercedes-Benz S 500 Plug-in-Hybrid.

---



Mercedes-Benz S 500 Plug-in-Hybrid.

---



Mercedes-Benz S 500 Plug-in-Hybrid.

---



Mercedes-Benz S 500 Plug-in-Hybrid.

---



Mercedes-Benz S 500 Plug-in-Hybrid.

---



Mercedes-Benz S 500 Plug-in-Hybrid.

---



Mercedes-Benz S 500 Plug-in-Hybrid.

---



Mercedes-Benz S 500 Plug-in-Hybrid.



Mercedes-Benz S 500 Plug-in-Hybrid.



Mercedes-Benz S 500 Plug-in-Hybrid.

---



Mercedes-Benz S 500 Plug-in-Hybrid.

---



Mercedes-Benz S 500 Plug-in-Hybrid.

---



Mercedes-Benz S 500 Plug-in-Hybrid.

---