Daimler gibt Einblick in französische Handelsgeschichte

Mercedes-Benz und Frankreich haben bis heute eine besondere Beziehung: Der Stuttgarter Hersteller hält beispielsweise dem „Salon Mondial de l'Automobile“ in Paris von Beginn an im Jahr 1898 die Treue und hat dort immer wieder große Premieren – gerade auch mit seinen Ober- und Luxusklasse-Modellen – gefeiert. In dieser Konstante spiegelt sich auch die Tatsache wider, dass Fahrzeuge der Ober- und Luxusklasse schon lange vor der offiziellen Bezeichnung S-Klasse den Schwerpunkt des Lieferprogramms der Stuttgarter Marke ausmachten.

Mercedes-Benz und die Vorgängermarken stehen seit jeher in besonderem Maße für Luxus, Komfort und Sicherheit. 1972 war Paris dann auch Schauplatz der offiziellen Taufe der weltbekannten Oberklasse aus Stuttgart: Nachdem die Spitzenmodelle von Mercedes-Benz bereits seit vielen Jahren das „S“ in der Typenbezeichnung getragen hatten, präsentierte der deutsche Automobilhersteller auf dem Auto-Salon das werksintern Baureihe 116 genannte Automobil erstmals offiziell der Öffentlichkeit als „S-Klasse“.

Frankreich spielte für Mercedes-Benz von Anfang an eine entscheidende Rolle. Das Automobil wurde 1886 zwar nahezu zeitgleich von Carl Benz und Gottlieb Daimler in Deutschland erfunden. Doch erste Erfolge und den endgültigen Durchbruch verdankte das damals neuartige Gefährt den französischen Nachbarn: Während die Deutschen das Automobil zunächst misstrauisch beäugten, war es der mondänen, technikbegeisterten Gesellschaft in Paris höchst willkommen.

So wird Frankreich nicht ohne Grund in einem internen Papier der Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) aus dem Jahr 1902 als „Hauptland des Automobilismus“ bezeichnet, da das Automobil „in keinem anderen Land auch nur annähernd so festen Fuß gefasst hat, wie dort“.
Bereits 1898 richtete der im November 1895 gegründete „Automobile Club de France“ die erste internationale Automobilausstellung in Paris auf der Terrasse des Jardin des Tuileries aus, und zwar vom 15. Juni bis zum 3. Juli. Rund 140 000 Besucher bewunderten damals die ausgestellten 232 Fahrzeuge. Um die Zuschauer von der Leistungsfähigkeit des neuen Fortbewegungsmittels zu überzeugen, präsentierten die

Automobilbauer die neuen Wagen auf Probefahrten in das rund 20 Kilometer entfernte Versailles.
Die beiden deutschen Ingenieure können in der Tat auch als Begründer der französischen Automobilindustrie gelten: Beide stellten ihre Fahrzeuge mithilfe französischer Geschäftspartner bereits auf der Weltausstellung 1889 in Paris vor. Während der Vertreter Emil Roger vor der Jahrhundertwende zur Verbreitung der Benz-Automobile maßgeblich beitrug, nutzten die französischen Firmen Panhard & Levassor sowie Peugeot die bei Panhard & Levassor in Lizenz gebauten Daimler-Motoren, um sie in eigene Fahrzeuge einzubauen – damit gelten beide Unternehmen als erste Motorwagen-Fabrikanten in Frankreich.

„Die Daimler-Motorengesellschaft brachte zwei Victoria-Wagen und einen schweren Lastwagen für fünf Tonnen Ladung zur Ausstellung“, schreibt „Der Motorwagen“ in seiner Ausgabe von Februar 1899 über den ersten Auto-Salon 1898 in Paris. „Die Objekte dürften hinsichtlich ruhigen Gangs und Leistung die französischen Produkte ziemlich überragen.“ Auch Benz-Automobile sind demnach auf dem ersten Pariser Salon vertreten: „Die Firma Maison Parisienne in Paris hat eine Anzahl recht hübscher Wagen von zwei bis zwölf Sitzplätzen ausgestellt. Diese Firma vermittelt hauptsächlich den Vertrieb und Einbau von Motoren der Rheinischen Gasmotorenfabrik Benz & Co. (Mannheim) in Frankreich und dieselbe hat recht namhafte Erfolge für das Mutteretablissement erzielt.“

Um die Jahrhundertwende war wiederum Frankreich der Ort, an dem das die individuelle Mobilität revolutionierende Gefährt eine gehörige Portion Glamour bekam. Dazu trug vor allem der österreichische Geschäftsmann Emil Jellinek bei, der den Franzosen die deutschen Oberklasse-Wagen nahebrachte und ihnen zudem den Markennamen „Mercedes“ gab. Als ein in Nizza bekannter Geschäftsmann warb er von 1898 an für die Daimler-Automobile in den höchsten Kreisen der Gesellschaft.

Das Marketing- und Verkaufstalent Jellinek schaffte es schließlich, die DMG zu überzeugen, dass die Zukunft des Automobils in der Geschwindigkeit und Eleganz liegt. „Als ich erschien, waren die Daimlerwagen solid, gebrauchsfähig und betriebssicher, aber bloß theoretische Wagen“, zitiert ihn sein Sohn Guy. In der Geschwindigkeit sah er allerdings nicht den Anreiz, unvorsichtig zu sein, sondern den eigentlichen Sinn eines Motorfahrzeugs: „Wenn ich aus einem Automobil nicht mehr heraushole als aus einem Gespann, kann ich ebenso gut wieder mit Pferden fahren.“
Im April 1900 trafen Jellinek und die DMG eine Vereinbarung über den Vertrieb von Wagen und die Entwicklung eines neuen Motors unter der Produktbezeichnung

„Mercedes“ – benannt nach dem Namen von Jellineks 1889 geborener Tochter. Kurz darauf bestellte Jellinek binnen weniger Wochen insgesamt 72 Wagen verschiedener Leistungsstufen bei der DMG – das war im Jahr 1900 ein regelrechter Großauftrag. Das erste mit dem neuen Motor ausgerüstete Fahrzeug, einen Mercedes 35 PS, lieferten die Stuttgarter am 22. Dezember 1900 an Jellinek.

Dieser von Wilhelm Maybach entwickelte neue „Mercedes“ sorgte zu Beginn des 20. Jahrhunderts für Furore: Es war damals der modernste Wagen der Welt und gilt auch heute noch als erstes modernes Automobil. Schon am 4. Januar 1901 veröffentlicht die „L’Automobile-Revue du Littoral“ einen Beitrag, in dem es heißt: „Neues zu sehen gibt es derzeit nicht in Paris, sondern in Nizza. Der erste in den Werkstätten von Cannstatt gebaute Mercedes-Wagen ist nämlich in Nizza angekommen und dank dem Entgegenkommen seines Besitzers, Herrn Jellinek, konnten ihn alle Fahrer begutachten. Wir halten mit unserer Meinung nicht zurück: Der Mercedes-Wagen ist sehr, sehr interessant. Dieses bemerkenswerte Fahrzeug wird bei den Rennen im Jahre 1901 ein gefürchteter Konkurrent sein.“
Der Journalist sollte recht behalten: Tatsächlich zeigten die deutschen Wagen mit zahlreichen Erfolgen bei der Rennwoche in Nizza Ende März 1901, was in ihnen steckte. Jellinek selbst trat bei dem Wettbewerb unter seinem Pseudonym „Monsieur Mercédès“ auf. Die Erfolge des neuen Wagens beeindruckten Publikum und Fachleute gleichermaßen. Auch Paul Meyan, der Generalsekretär des französischen Automobil-Clubs, erkannte die neue Vormacht der deutschen Automobilmarke Mercedes auf den lange Zeit von französischen Fabrikaten dominierten Rennstrecken: „Nous sommes entrés dans l’ère Mercédès“ („Wir sind in die Ära Mercedes eingetreten“), schrieb er nach der Woche von Nizza des Jahres 1901.
Wilhelm Maybach, von dem Jellinek überzeugt war, er könne „auf Kommando erfinden“, und der von den Franzosen als „König der Konstrukteure“ gefeiert wurde, entwickelte die neue Automobil-Bauweise weiter: So wie Motorleistung und Geschwindigkeiten stiegen, wuchsen auch Produktion und Absatz. Von den verbesserten Modellen, ab 1902 Mercedes-Simplex genannt, wurden 1903 bereits 232, im Jahr darauf 698 und 1905 sogar 863 Autos gefertigt. Von dem damaligen Topmodell der Marke, der als prägnantes Beispiel für die lange Tradition der heutigen S-Klasse steht, ist in der Sammlung von Mercedes-Benz Classic ein besonders spektakuläres Exponat vorhanden: Die elegante und luxuriöse Reiselimousine von 1904 stammt aus dem persönlichen Besitz von Emil Jellinek.

Das Automobil löste um die Jahrhundertwende in Frankreich eine so große Begeisterung aus, dass der Platz am bisherigen Ausstellungsstandort schon bald zu knapp wurde. Daher zog der Pariser Auto-Salon Ende 1901 um und nahm die Ausstellungsfläche des

Grand Palais an der Champs-Élysées ein. Der heute größte erhaltene Glaspalast der Welt entstand im Jahr 1900 zur Pariser Weltausstellung und bot der aufstrebenden Automobilindustrie einen durchaus glamourösen Auftritt: Die Jugendstil-Halle ist 240 Meter lang und 40 Meter hoch und wird von einem 15.000 Quadratmeter großen Glasdach überspannt.

Der Auto-Salon im Jahr 1902 strahlte buchstäblich: Er war der Salon der elektrischen Beleuchtung. 230.000 Besucher bestaunten gleichermaßen die Lichtkonzepte und die Vorführungen des Kinematografen. Bei den Automobilen waren es vor allem die ausländischen Fabrikate wie Mercedes, die auffielen und das Interesse der Zuschauer weckten. „Zum ersten Male, seitdem die Franzosen ihre Automobil-Ausstellung alljährlich organisieren, haben Sie eine scharfe ausländische Konkurrenz zu bestehen gehabt“, berichtet die „Allgemeine Automobil Zeitung“ über den Pariser Automobilsalon 1902. „Da waren vor allen Dingen die Mercedes, die der französischen Industrie wie ein Pfeil im Fleische stecken, dann Benz mit der neuen modernen Type.“ Die Zeitschrift „Der Motorwagen“ bescheinigt dem Pariser Salon im gleichen Jahr gar einen „in Frankreich jetzt ganz unbedingt herrschenden Mercedes-Geschmack“.

Die „Automobil-Rundschau“ erinnert im Jahr 1933 in einem Rückblick abermals an die Sonderstellung der Spitzenklasse-Automobile aus Deutschland in Paris. „Für die deutsche Motorfahrzeug-Industrie hat die Ausstellung jedenfalls eines schlagend bewiesen. Nämlich dass auf dem Automobilweltmarkt ein deutsches Erzeugnis an der Spitze steht“, heißt es über den Pariser Salon im Jahr1903. „Man kopiert Mercedes. Fast kein Wagen ohne Mercedes-Capote [Verdeck], kein Motor ohne gesteuerte Auslassventile, ohne Magnetzündung, ohne Mercedes-Kühlung. Alles in allem: Ein ‚Salon de Mercedes‘, wie ein französisches Fachblatt sehr richtig bemerkte.“ Mit reichlich Überschwang geht es im Artikel weiter: „Mercedes-Wagen von der Cannstätter Fabrik sind überhaupt das Bedeutendste, was die Ausstellung bietet, und deren Einfluss auf die ganze französische Industrie ist unverkennbar. Dann folgt Benz, Mannheim, mit einigen gelungenen Wagen, welche den besten französischen nicht nachstehen.“

Auch in der Folgezeit war der Mercedes-Benz Stand auf dem Pariser Auto-Salon immer wieder der Schauplatz für wichtige Premieren: 1928 debütierte mit dem Mercedes-Benz Nürburg 460 das erste Achtzylindermodell der Traditionsmarke, und 1930 feierte der Typ 770 „Großer Mercedes“ Weltpremiere. Das neue Mercedes-Benz Topmodell wurde schnell zum bevorzugten Repräsentationsfahrzeug für gekrönte und ungekrönte Staatsoberhäupter sowie für die Repräsentanten von Industrie und Hochfinanz.

Während die Ahnen der heutigen S-Klasse das Publikum auf dem Pariser Auto-Salon

immer wieder begeisterten, tat dies die erste Modellreihe, die offiziell den Namen S-Klasse trug, vor 40 Jahren ebenso. Im Oktober 1972 feierte Mercedes-Benz mit der Baureihe 116 auf dem 59. Salon de l'Automobile in Paris eine Doppelpremiere: Zusammen mit der neuen Modellreihe etablierte die Stuttgarter Marke einen neuen Namen. Die Limousinen der Oberklasse und Luxusklasse heißen seitdem offiziell „Mercedes-Benz S-Klasse".

Das Kürzel „S" in der Typenbezeichnung von Mercedes-Benz Oberklasse-Modellen gab es zwar schon seit 1949, nun aber wurde „S-Klasse" zum prägnanten Begriff für eine ganze Modellfamilie.
„Die neue S-Klasse ist das Ergebnis jahrelanger theoretischer und praktischer Entwicklungsarbeit, die aufbauend auf den bewährten Erkenntnissen der vorausgegangenen Baureihen zusammen mit den neuesten und modernsten technologischen Errungenschaften neue Dimensionen auf dem Automobilsektor erschlossen hat", heißt es dementsprechend in der Pressemappe zum Pariser Auto-Salon 1972, auf deren Deckblatt schlicht „Mercedes Benz präsentiert: Die neue S-Klasse" steht.

„In diese Fahrzeuge, die neben überlegener Leistung, ausgewogenem Fahrverhalten und komfortablem Luxus ein Höchstmaß an aktiver und passiver Sicherheit bieten, wurden viele Elemente der aufwendigen Projektstudien C 111 und ESF 5 sowie ESF 13 (Experimental-Sicherheits-Fahrzeug) übernommen. Damit sind in einer neuen Klasse Maßstäbe gesetzt, die über Jahre hinaus Gültigkeit haben werden", bekräftigte Mercedes-Benz bei dieser Gelegenheit seine Tradition als unangefochtener Hersteller von Automobilen der Oberklasse.

Mercedes-Benz blieb mit seiner S-Klasse dem Pariser Auto-Salon auch in den kommenden Jahrzehnten eng verbunden. Zum Beispiel stellte der Stuttgarter Hersteller dort im Oktober 1992 unter anderem die Typen 300 SE 2.8 und 300 SD Turbodiesel vor, die das Programm der S-Klasse um zwei preisgünstigere und besonders sparsame Varianten bereicherten. Für Aufsehen sorgte auch der Typ 300 SD, der zwar bereits seit Oktober 1991 in die USA exportiert wurde, nun aber als erstes Dieselmodell der S-Klasse auch in Europa erhältlich war. Außer den beiden neuen Modellen wurden in Paris die Acht- und Zwölfzylindertypen mit überarbeiteten Motoren präsentiert. Bei allen drei Aggregaten verzichtete man auf die Gemischanreicherung bei Volllast, was die Leistung geringfügig verringerte, dafür aber dem Schadstoffverhalten zugute kam.

Zum 100. Geburtstag der traditionsreichen französischen Ausstellung ließ es sich die Stuttgarter Marke nicht nehmen, dort abermals eine S-Klasse Premiere zu feiern: Auf

dem Pariser Automobilsalon 1998 stellte Mercedes-Benz der Weltöffentlichkeit die neue S-Klasse der Baureihe 220 vor, die nach siebeneinhalb Jahren die Nachfolge der Baureihe 140 antrat.
„Insgesamt schöpft die neue S-Klasse ihre Begehrlichkeit aus den klassischen Tugenden eines Mercedes-Benz – aus der Verbindung von Vernunft und Emotion. Sie garantiert Gelassenheit durch die vertraute Stärke bei Komfort und Sicherheit, und sie verkörpert Genuss mit ihrem eleganten Design und ihren ausgewogenen Fahreigenschaften“, beschrieb Dr. Dieter Zetsche, damals für den Vertrieb zuständiges Vorstandsmitglied der Daimler-Benz AG, die neue automobile Oberklasse bei ihrer Vorstellung in Paris.

„Mit ihrem eleganten Erscheinungsbild und ihren vielen technischen Innovationen wird die neue Limousine die weltweiten Erfolge des Vorgängermodells fortsetzen, das insgesamt über 407.000 Mal produziert wurde und in den vergangenen Jahren einen durchschnittlichen Weltmarktanteil von 42 Prozent im Vergleichssegment erreichte“, heißt es in der Presse-Information zum Pariser Auto-Salon. „Ebenso wie das Vorgängermodell wird auch die neue S-Klasse ein Trendsetter für die gesamte Pkw-Technik sein. In der neuen Mercedes-Limousine wurden über 30 technische Neuentwicklungen realisiert, für die Daimler-Ingenieure insgesamt 340 Patente angemeldet haben. Ein großer Teil der Innovationen, die Daimler-Benz als weltweit erster Autohersteller anbietet, gehört zur Serienausstattung der S-Klasse.“

Zu den Neuerungen zählten beispielsweise das Bedienungs- und Anzeigesystem COMAND und der innovative Abstandsregeltempomat DISTRONIC. Aber auch das schlüssellose Zugriffs- und Fahrberechtigungssystem KEYLESS-GO sowie AIRMATC, eine Luftfederung, die an allen vier Rädern mit aktiver Dämpfung und Niveauregelung vorne und hinten die Wirkung der Stoßdämpfer automatisch dem jeweiligen Straßen- und Belastungszustand sowie der Fahrweise anpasst, zählt zu den innovativen Highlights dieser neuen Baureihe.
Bei diesem Pariser Jubiläumssalon stand zudem der Leitspruch der neuen S-Klasse „Sinn und Sinnlichkeit“ gleichermaßen für die architektonische und technische Präsentation der Marke Mercedes-Benz: An dem Messestand präsentierten die Stuttgarter neben den Fahrzeugen faszinierende Life-Inszenierungen und Kunstwerke der elf renommiertesten Kunsthochschulen, die sich mit der neuen S-Klasse beschäftigt hatten.

Auch auf dem Automobilsalon des Jahres 2002 in Paris stellte Mercedes-Benz die technischen Innovationen der nunmehr „modellgepflegten“ S-Klasse in den Mittelpunkt. „Die weltweite Nummer eins unter den Limousinen der Oberklasse bleibt auch im Modelljahr 2003 technisch und stilistisch auf der Überholspur: Auf dem Pariser

Automobilsalon präsentiert Mercedes-Benz eine in vielen Details modifizierte und damit noch attraktivere und innovativere S-Klasse“, formuliert der Hersteller in der Pressemappe.

„An der Spitze der neuen zukunftsweisenden Hightech-Innovationen steht das vorbeugende Insassenschutz Pre-Safe, mit dem Mercedes-Benz in eine neue Ära der Automobilsicherheit startet.“ Das System kann einen drohenden Unfall schon im Voraus erkennen und Insassen und Fahrzeug präventiv in sekundenschnelle darauf vorbereiten – etwa, indem automatisch die Sitzposition korrigiert und der Gurt gestrafft werden, damit der Airbag bestmöglich wirken kann.

Die ganz besondere Beziehung zwischen Mercedes-Benz und dem „Salon Mondial de l’Automobile“ in Paris ist auch heute ungebrochen. 115 Jahre nach der Premierenveranstaltung und 40 Jahre nach der Vorstellung der S-Klasse Baureihe 116 in Paris präsentierte Mercedes-Benz auf dem 2012er-Salon die Skulptur ‚Aesthetics S‘: Mit modernster Lichttechnik zum Leben erweckt, gibt sie den Betrachtern einen Vorgeschmack auf die Neuauflage des Mercedes-Benz Topmodells.

Die in Paris vorgestellte Formensprache verdeutlicht bereits, was auch das Design der neuen S-Klasse auszeichnen wird: „Dass sie immer zeitlos ist und immer modern bleibt“, wie es Mercedes-Benz Chef-Designer Gorden Wagener in Paris ausdrückte. (ampnet/deg)