

Ein Traum: Leere Straßen in London für den Shooting Brake

Von Peter Schwerdtmann

Jetzt sind die Straßen von London leer. Wir sind früh unterwegs in einem Mercedes-Benz CLS Shooting Brake des nächsten Modelljahrgangs mit Prof. Thomas Weber am Steuer, Daimler-Vorstand und verantwortlich für Konzernforschung und die Entwicklung von Mercedes-Benz. Gestern am Nachmittag herrschte noch das übliche Londoner Verkehrschaos. Für den Weg vom Flughafen Heathrow bis zum Hotel in der Innenstadt vertändelten wir zweieinhalb Stunden im Shuttlebus. Angesichts der scheinbar endlosen Staus in Megacitys wie Moskau, New York, Peking und eben London stellte sich einmal mehr die Frage, ob der Verkehr an sich selbst erstickt.

Wir sitzen bequem in einem luxuriösen Shooting Brake von fünf Metern Länge auf dem Weg nach Goodwood zum Festival of Speed, mit dem Automobilindustrie und Motorsport einmal im Jahr ihre Geschichte und die Zukunft bei einem riesigen Familienfest mit Picknick, Paraden, Powerslides und Burnouts feiert. Der Anlass als Freudenfest des Autos und der CLS als ein Glanzstück des Autodesigns sind ein problematisches Umfeld für solche Fragen.

Weber räumt erst einmal die Wasserflaschen aus den beiden Cupholdern auf dem Mitteltunnel. Das gelungene Interieur mit hochwertigen Materialien will er nicht durch schnödes Plastik verschandelt sehen. Dann spricht er über den intermodularen Verkehr, über die Verbindung aller Fortbewegungsmittel, die heute zur Verfügung stehen und deren intelligente Verknüpfung. Alle öffentlichen Verkehrsmittel sollten ausgebaut werden. „Wir brauchen Hochleistungssysteme“, fordert er. U-Bahnen, S-Bahnen und Straßenbahnen müssten leistungsfähiger werden. Dazu kommen Miet- und Carsharing-Systeme, Taxis und Zweiräder und geschickt angelegte Fußwege.

Beginnend in Stuttgart hat Mercedes-Benz sein Moovel-System als Test eingerichtet. Das eigene Smartphones plant die Reise, je nach den persönlichen Vorgaben. Dem Fußgänger bietet es passende Navigation an. Bei längeren Strecken kombiniert es die

Verkehrsmittel vom Weg zu dem Öffentlichen über die Fahrkarte für die S-Bahn, das Ticket für Bahn oder Flug und das Car2go-Fahrzeug am Ziel. Dabei soll die Intermodalität dafür sorgen, dass immer das richtige Verkehrsmittel zum Zuge kommt.

Für den CLS verweist Weber schon einmal auf das Internetangebot der Unternehmen. Unter Mercedes.me werden ab September eine Reihe von Apps zur Verfügung stehen, die auch dazu beitragen können, Staustress zu umgehen. Auch beim CLS läuft das über www.connect.mercedes.de und wird gesteuert über das Command-System samt dem großen, fest in der Mitte der Armaturentafel stehenden Bildschirm im Stil eines iPad Mini mit 20,3 Zentimeter Bildschirmdiagonale. Hier lassen sich – wie bei der S-Klasse – auch viele Fahrzeugeigenschaften und Assistenzsysteme einstellen.

Weber favorisiert den festen Bildschirm. Der sitzt in exakt derselben Höhe wie die Rundinstrumente. Und ein Einfahren bei ausgeschalteter Zündung hält er nicht mehr für sinnvoll. Früher hätten nicht alle die Navigation nutzen wollen. Heute aber sei der aktive Bildschirm fester Bestandteil des Fahrens.

Nicht nur der Dreh-Drücksteller, das kleine Touchpad auf der Handauflage und die Spracheingabe kennt man schon aus der S-Klasse. Auch das Angebot an Sicherheits- und Komfortsystemen steckt nun auch im CLS, bis hin zum teilautonomen Fahren. Weber scheint das schon in Fleisch und Blut übergegangen zu sein. Beim Gespräch überlässt er es der Stereokamera und den anderen Sensoren, das Auto auf Abstand in der Spur zu halten. Er lässt das Lenkrad zwischendurch frei arbeiten, wenn er seine Zufriedenheit über die Zusammenarbeit von Politik und Behörden auf dem Weg zum automatischen und pilotierten Fahren zum Ausdruck bringt. Mit einer großzügigen Auslegung des Wiener Abkommens sei es nun möglich, die Hände fürs teilautonome Fahren auch schon einmal ungestraft vom Lenkrad zu lassen. Dennoch werden auch künftige Systeme den Fahrer noch lange nicht aus der Verantwortung entlassen.

Auch das Licht soll es dem Fahrer in Zukunft erleichtern, weiter zu sehen und damit früher zu entscheiden, was seine Verantwortung ihm nahelegt. Auf das Stichwort Laserlicht angesprochen, hatte Weber schon am Vorabend unserer Tour nach Goodwood bereits einen Seitenhieb aufs Laserlicht losgelassen. Mercedes wolle „die neuen Technologien dazu nutzen, völlig neue Licht-Funktionalitäten zu ermöglichen und so einen echten Mehrwert für unsere Kunden zu schaffen. Der Laser könne nur weit leuchten. Die neuen Multibeam-Scheinwerfer mit LED schaffen auch 485 Meter Sicht nach vorn.

Aus seinem Umfeld hörte man das, was er in seiner Rolle als Vorstand nicht sagen kann.

Die Stuttgarter halten das Laserlicht eher für Marketing als für eine tragfähige Technologie. Die weltweit einzigartige Multibeam-LED-Technologie dagegen kombiniere die besten Lichttechnologien, um die Fahrbahn automatisch und bei der Lichtverteilung immer besonders hell auszuleuchten, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden.

Die heute übliche Roadmap für den Antrieb der Zukunft arbeitet auch Mercedes-Benz ab: Optimierung der Otto- und Dieselmotoren sowie der zum Antrieb gehörenden Komponenten, Hybridisierung, Plug-in-Antriebe und Elektromobilität. Zur Optimierung hat der CLS nun Einiges beigetragen. Neu ist der CLS 220 Blue Tec, ein Vier-Zylinder-Diesel mit 125 kW / 170 PS und einem maximalen Drehmoment von 400 Newtonmeter (Nm). Ebenfalls neu ist der V6-Benziner Biturbo im CLS 400 mit 3,5 Litern Hubraum und 245 kW / 333 PS und 480 Nm. Mit der erstmals eingesetzten Neun-Gang-Automatik (9G-Tronic) sollen alle Motoren im CLS noch einmal zwischen 0,2 und 0,3 Liter weniger verbrauchen. Weitere Modelle im Angebot: der CLS 500 mit 300 kW / 408 PS und als Spitzenleistung der CLS 63 AMG mit 410 kW / 557 PS. Mit Hinterradantrieb schafft der einen Normverbrauch von 9,9 Litern auf 100 km. Mit dem Allradantrieb 4Matic schaffen der AMG und dessen Performance-Variante mit 430 kW / 585 PS Normverbrauchswerte zwischen 10,4 und 10,6 Litern.

Bei den Hybridantrieben sieht Weber mittelfristig Fortschritte bei der Batterietechnik. Es werde möglich sein, in halb so große Batteriegehäuse zwei Mal soviel Energie zu packen, Das werde auch bei Mercedes-Benz rein elektrische Reichweiten von 50 Kilometern ermöglichen, ohne den Kofferraum für die Batterie verkleinern zu müssen. Auch große Mercedes-Benz-Modelle werden in Zukunft mit Hybridantrieb zu haben sein.

Auf die Frage nach dem Wasserstoffauto reagiert Thomas Weber gelassener als die aktuellen Nachrichten über einen bald marktgängigen Wasserstoff-Toyota erwarten ließen: „Wir sind froh, dass sie das machen.“ Jeder sei willkommen, der jetzt bereit ist, für diese Technologie die Rolle des „Schneepflugs“ zu übernehmen. Er zählt Honda, Nissan und Ford auf, die ebenfalls schnell mit Wasserstoff in die Serie gehen wollen oder – wie Hyundai – bereits Kleinserien im Markt haben. „Dann stoßen wir 2017 auf eine anwachsende Infrastruktur. Wir geben auf diesem Feld jedenfalls massiv Gas“.

Ziel erreicht. Prof. Weber lässt sein CLS Shooting Brake ausrollen, dessen leichte optische Korrekturen er als „optisch nachgewürzt“ beschreibt. In der Tat fallen mir nach der Verabschiedung nur die neu gestalteten Scheinwerfer und ein insgesamt dezent modifiziertes Gesicht auf. Der CLS geht mit dieser sehr zurückhaltenden Überarbeitung in die zweite Hälfte des Lebenszyklus dieser Generation. Und auch er wird gerade in Großbritannien wieder viele Freunde finden, die das Straßenbild von London ein bisschen

auffrischen, auch im Stand. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Prof. Dr. Thomas Weber.



Prof. Dr. Thomas Weber.



Prof. Dr. Thomas Weber.



Prof. Dr. Thomas Weber.



Mercedes-Benz CLS 500 Shooting Brake.



Mercedes-Benz CLS 500.



Mercedes-Benz CLS 500.



Mercedes-Benz CLS 500 Shooting Brake.



Mercedes-Benz CLS 500 Shooting Brake.



Mercedes-Benz CLS 500 Shooting Brake.



Mercedes-Benz CLS 500 Shooting Brake.



Mercedes-Benz CLS 350 Blue Tec.



Mercedes-Benz CLS 350 Blue Tec.



Mercedes-Benz CLS 350 Blue Tec.



Mercedes-Benz CLS 350 Blue Tec.



Mercedes-Benz CLS 350 Blue Tec.



Mercedes-Benz CLS 350 Blue Tec.



Mercedes-Benz CLS 350 Blue Tec.



Mercedes-Benz CLS 350 Blue Tec.



Mercedes-Benz CLS 350 Blue Tec.



Mercedes-Benz CLS 350 Blue Tec.



Mercedes-Benz CLS 63 AMG Shooting Brake: Laderaumboden aus amerikanischer Kirsche.



Mercedes-Benz CLS 63 AMG.



Mercedes-Benz CLS 63 AMG.



Mercedes-Benz CLS 63 AMG.



Mercedes-Benz CLS 63 AMG Shooting Brake.



Mercedes-Benz CLS 63 AMG Shooting Brake.



Mercedes-Benz CLS 63 AMG Shooting Brake.



Mercedes-Benz CLS 63 AMG Shooting Brake.



Mercedes-Benz CLS 63 AMG Shooting Brake.



Mercedes-Benz CLS 63 AMG Shooting Brake.



Mercedes-Benz CLS 63 AMG Shooting Brake.



Mercedes-Benz CLS 63 AMG Shooting Brake.
