
Fahrbericht Mercedes-Maybach GLS 600: Langstrecken-Homeoffice

Von Peter Schwerdtmann, cen

Beim vorigen Maybach war das Vergnügen nur kurz. Wir konnten auf der Rückbank nach dem Checken unserer E-Mails die Augen nur noch kurz offenhalten. Das Dickschiff hatte uns in den Schlaf gewiegt. Der Maybach-GLS 600 4Matic sei noch leiser und noch besser gefedert, selbst im Vergleich zur aktuellen Limousine Mercedes-Maybach. Dies sei schließlich ein SUV, sagt uns der Kollege aus der Presseabteilung. Und die seien schwieriger zu beruhigen wegen des größeren Volumens. Und trotzdem höre man nicht vom Motor, der immerhin von AMG stamme und dort nicht gerade als Flüsterer arbeite.

Ruhige Zeiten im Fond

Dann berichtet er noch, die Federung sei so ausgelegt, dass die Hinterachse die geringsten Bewegungen mitmache – alles für die Hinterbänkler mit dem Sinn fürs Besondere. Man gut, dass wir dieses Mal im Maybach die nächsten Stunden vorn sitzen werden und so nicht in die Gefahr geraten, das Beste zu verschlafen. Wäre doch schade, wo wir doch auch schon von außen zur Kenntnis nehmen konnten, wie man aus einem bereits opulenten SUV Mercedes-Benz GLS einen verehrungswürdigen automobilen Schrein schafft, der unter den Irdischen starke Gefühle auslöst, so oder so – je nach kultureller Herkunft.

Der Glanz, der einen bei jedem Kontakt blendet, stammt vom vielen Chrom, der das Besondere von allen Seiten unterstreicht. Der Kühlergrill sperrt den eindrucksvoll großen Lufteinlass aus blank polierten senkrechten Stäbe ab wie einen Käfig, ob wohl der V8 dahinter bestimmt nicht ausbrechen will. Die dicken 22-Zoll-Speichenräder – auch 23 Zoll sind möglich – geben der äußeren Erscheinung nicht nur im Wortsinn etwas Erhabenes. Das amerikanischen Format mit 5,12 Meter Länge und 1,84 Meter Höhe ist bemerkenswert, wo doch hierzulande beim Auto auch Größe schon zu religiösem Eifer führt.

Eigentlich fehlt nur die Dachterrasse

Um nicht in die Gefahr zu geraten, im Fond hängenzubleiben, begannen wir unsere Besichtigung ganz hinten vor dem Gepäckabteil mit der nicht ganz ernst gemeinten Frage, ob der hineinragende Kühlschranks nicht zu viel Raum verbräuche. Beim Blick vor die Kulissen, in das Homeoffice hinter den großen hinteren Türen war klar, dass der Vorrat an Lebensmitteln und Getränken gar nicht groß genug sein kann. Hier nur für den Nachschub wieder auszusteigen, ist ein Sakrileg. Mechanisch lassen sich die Sitze mit denen in der ersten Klasse einer erstklassigen Luftlinie vergleichen – ebenso multifunktional und variabel, aber viel schöner in dem fast weißen Leder. Nappa-Leder überall. Ein elektrisch öffnendes Panorama-Schiebe-Hebedach mit blickdichter Jalousie gehört ebenso zum Wohnkomfort wie die Klimatisierung der Massagesitze. Und zu all der Wohnlichkeit kommt der Nutzen oben drauf: Von hier aus lassen sich ein Weltkonzern steuern – wenn man einen hat – oder lange Wagner-Opern genießen.

Hätte ich einen, würde ich bei diesem Auto allerdings öfter auch mal vorn sitzen wollen und den Konzern meinen Leuten überlassen. An den Vordertüren erwartet einen zunächst ein automatisch ausfahrendes Trittbrett und dann ein Bereich, der sich den alten Begriff Fahrerhaus verdient. Das ist mehr als Armaturentafel oder Cockpit. Hier ist der Zentral der Haustechnik des rollenden Homeoffice: übersichtlich, groß, selbsterklärend zumindest für Mercedes-Benz-Fahrer und überwältigend bei Materialwahl, Design und Möglichkeiten für Kommunikation und Individualisierung der Fahrzeugtechnik, bis hin zu den GLS-

typischen Extras fürs Gelände.

Insider-Witz: Fährt ein Maybach ins Gelände

Auch wenn er auf jedes Gelände vorbereitet werden kann und ein Gewässer im Modelnamen führt, wird wohl kein Maybach eine Furt durchwaten oder eine Geröllhalde erklimmen. Das ist in seinen Kreisen nicht schicklich. Aber er könnte. Doch daran denkt keiner, wenn er an diesem Volant sitzt und den Anlasser-Button drückt. Der Klang ist gar nicht so weit weg vom Surren eines Elektromotors. Der AMG schnurrt. Da liegt es näher, mit das Maybach-Fahrmodus nach den Grenzen des Komforts zu suchen.

Dazu programmieren wir ein Ziel ein, entscheiden uns für den Spurhalteassistenten, die Adaptive Geschwindigkeitsanpassung und stellen uns das Maximum an autonomem Fahren ein, das nach deutschen Recht möglich ist. Jetzt hält er die Mitte der Spur, fährt Kurven selbsttätig und fast seitenkraftfrei, weil er sich in die hineinlehnt, bremst vor jedem Kreiselselbst auf die bequeme Geschwindigkeit fürs Umrunden ein, nimmt vor der Autobahnabfahrt Gas heraus und bewegt sich mit der höchsten zulässigen Geschwindigkeit, solange ihm die Navigation nicht mitteilt, dass dieses Tempo für die nächste Kurve zu hoch wäre. Erstaunlich, wie schnell wir uns in einem engmaschigen, dichtbefahrenen Raum wie Stuttgart daran nicht nur gewöhnt, sondern es angenommen haben.

Er kennt den Pfad der Tugend

Natürlich kann der Fahrer die Systeme ausschalten oder übersteuern. Aber im Maybach-Umfeld scheint einem die Fahrweise schon bald angemessen. Das Fahren wird zum Gleiten, es sei denn, der Fahrer versucht eine Linie zu überfahren, ohne zu blinken. Dann kann der Maybach auch einmal ungehalten reagieren und holt einem mit deutlichem Ruck zurück auf den Pfad der Tugend in der Mitte der Spur.

Hinter so viel Komfort, Sicherheit und Luxus steckt natürlich eine Unmenge Technik, die in Kürze aufgezählt werden soll: Ein vollaktives Fahrwerk mit E-Active-Body-Control sorgt hinten für Schreib- und Schlafkomfort.

Der V8-Motor mit vier Litern Hubraum und 558 PS (410 kW) und 730 Newtonmetern Drehmoment wurde für Maybach angepasst. Kombiniert ist der Motor mit dem 48-Volt-System EQ Boost.

Die 22 oder 23 Zoll großen Räder wurden exklusiv für dieses Modell entworfen, die 23-Zoll-Ausführung zitiert das Nadelstreifen-Motiv. Eine Zweifarblackierung ist in acht Farbkombinationen erhältlich.

Mit dem MBUX Fond-Tablet in der Mittelkonsole oder der Mittelarmlehne zwischen den Fondsitzen lassen sich die Komfort- und Entertainmentfunktionen auch von den Fondsitzen aus bedienen. Die Einbindung digitaler Endgeräte der Passagiere im Fahrzeug umfasst alle gängigen Standards.

Ist das nun das perfekte Auto? Jedenfalls trägt es als einziges Modell des Konzerns seinen Stern wieder auf der Kühlerhaube, stolz wie Rolls Royce seine Emily. Wie das Urteil über diesen Mercedes-Maybach ausfällt, werden uns die Amerikaner und die Chinesen schon sagen. Dort werden die Hauptabsatzmärkte liegen. Vielleicht lassen sich die Chinesen noch mehr vom Maybach begeistern, wenn das Mercedes-Design den schnöden Chrom durchs schon einmal erfolgreiche Rosegold ersetzt. (ampnet/Sm)

Daten Mercedes-Maybach GLS 600 4Matic

Länge x Breite x Höhe (m): 5,12 x 2,03 x 1,84

Radstand (m): 3,14

Motor: V8-Benziner, 3982 ccm, Hochdruckeinspritzung

Leistung: 410 kW/558 PS bei 3000 - 6500 U/min

Max. Drehmoment: 730 Nm bei 2500 - 5000 U/min
EQ-Boost/Mild Hybrid: 16 kW / 22 PS und 250 Nm
Getriebe: 9-Gang-Automatik 9G-Tronic
Antriebsart: Allradantrieb
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,9 Sek.
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 11,7 - 12,0 Liter
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen: 273 - 266 g/km
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,1 Liter
CO₂-Emissionen: 135 g/km (EU 6d-TEMP)
Testverbrauch: 6,2 Liter
Leergewicht / Zuladung: min 2785 kg (fahrfertig) / max 575 kg
Kofferraumvolumen: 520 Liter
Max. Anhängelast: 2000 kg
Tankvolumen: 66 l
Wendekreis: 12,5 m
Räder/Reifen: vorn 9,5Jx22H2 mit 285/45 R 22,
hinten 11,5Jx22H2 mit 325/40 R 22
Luftwiderstandsbeiwert: 0,32
Basispreis: 162.495 Euro

Bilder zum Artikel



Mercedes-Maybach GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Maybach GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Maybach GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Maybach GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Maybach GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Maybach GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Maybach GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Maybach GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Maybach GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Maybach GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Maybach GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



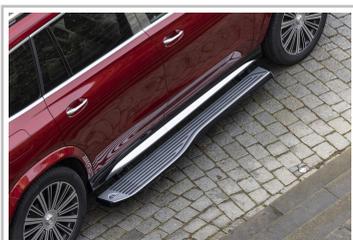
Mercedes-Maybach GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Maybach GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Maybach GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Maybach GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Maybach GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler
