



Helmut Luckner

Eine Masse Klasse

Keine Frage: Die neue S-Klasse von Mercedes-Benz stößt in eine neue Auto-Dimension vor. Höchst fragwürdig: Paßt sie in unsere Zeit?

Mit Entscheidungen für neue Dimensionen haben Daimler-Benz und Tochter Mercedes den Glauben an ihre unternehmerische Unfehlbarkeit erschüttert. Nur ein paar 100 Millionen Mark mehr als geplant hatte es gekostet, das Familienunternehmen Dornier zu befrieden und damit die Eintrittskarte ins Luftfahrtgeschäft zu lösen. Der Clan vom Bodensee war cleverer als das Akquisitions-Gespann Edzard Reuter/Werner Niefer. Milliarden wird das Airbus-Geschäft dauerhaft kosten, wenn der Dollar-Kurs unter 1,60 Mark bleibt. Das war zum Zeitpunkt des Deals zu befürchten. Der Einstieg in die Waffenschmiede MBB* war Strategie. Wer konnte Ende 1989 eine weltweite Waffen-Vernichtungswelle voraussehen? Bei der deutschen Industrie-Leistungsschau TechnoGerma in Seoul/Korea verweigerte Bundespräsident Richard von Weizsäcker die Eröffnung, solange DB vor dem Hintergrund des Golf-

Kriegs mit der von MBB gebauten Kampfmaschine Tornado renommierten wollte. DB-Chef Edzard Reuter beklagte die Heuchelei der Politiker. Er sagte nichts über das Feingefühl seines Unternehmens.

Nun ist es soweit. Die neue S-Klasse debütiert mit einem 2,2 Tonnen schweren Spitzenmodell 600 SEL, Preis 198 000 Mark, dessen Zwölfzylinder nach DIN-Norm über 20 Liter verbraucht. Das Mißgeschick, daß dies im Fackelschein von über 500 brennenden kuwaitischen Öl-Förderanlagen geschieht, war nicht vorhersehbar. Daß die neue S-Klasse gesellschaftlich wie ökologisch in einen überkritischen Bereich hineingebaut würde, mußte aber erkennbar gewesen sein, als Ende 1985 das Lastenheft festgeschrieben wurde.

Damals gab es sogar Reaktionen im Haus. Statt nur die 5,21 Meter lange SEL-Ausführung anzubieten, rollt die S-Klasse nun auch zehn Zentimeter kürzer und deutlich über 100 Kilogramm leichter auf die Straßen. Das wirkt sich nach der Faustregel 100 Kilogramm gleich ein Liter auch auf den Verbrauch aus.

Die Techniker haben so Beispielhaftes geleistet, daß BMW-Chef Eberhard v. Kuenheim nach einer vom Kollegen Werner Niefer gewährten Kostprobe lobte: „Die neue S-Klasse zeigt, daß die Japaner noch einiges zu lernen haben.“ Die Gestalter haben es geschafft, den Riesen behender und ranker aussehen zu lassen, als er ist. Und Mercedes-Benz wird ein Auto anbieten, das Richtung Rolls-Royce/Bentley tendiert.

Die Engländer genießen mit 6000 Autos pro Jahr Minderheiten-Schutz. Aber Mercedes plant, pro Jahr 80 000 der massigen Klasseautos in eine Welt hineinzubauen, die immer sensibler auf bedenkenlosen Umgang mit Ressourcen reagiert. War MB da wirklich gut beraten, ausgerechnet jetzt die Dimensionen zu sprengen? □

* Messerschmitt-Bölkow-Blohm

Die neue S-Klasse im Generationsvergleich

Mercedes 500 SEL	alt	neu	plus
Radstand	3075 mm	3140 mm	65 mm
Länge	5160 mm	5213 mm	53 mm
Breite	1820 mm	1886 mm	66 mm
Höhe	1440 mm	1497 mm	57 mm
Leergewicht	1690 kg	2010 kg	320 kg



Die Hauptrolle

Mit der neuen S-Klasse will Mercedes wieder die technische Leitfunktion im Automobilbau übernehmen. auto motor und sport hat die Entwicklung begleitet.



Dieses war die glücklichste Entscheidung des Jahres 1990“, entfährt es Bruno Sacco, der persönliche Triumph steht ihm im Gesicht geschrieben. Und halblaut fügt er hinzu, intern werde deshalb bereits vermutet, ihn habe die Mafia geschickt. Kein Wunder, Sacco, gebürtiger Italiener aus Udine und seit 1975 Chefdesigner von

Mercedes, hat geschafft, was die meisten Mitarbeiter des Hauses nicht einmal zu denken wagten. Der klassische Mercedes-Grill, seit Jahrzehnten fester Bestandteil der stilistischen Erbmasse, ist passé. Aus der „monumentalen Kühlermaske“ (Sacco) wurde ein glattflächiges Gesicht, wenn auch noch mit unverwechselbaren Mercedes-Zügen. Die

Entscheidung fiel im Juni vergangenen Jahres, sehr spät, aber gottlob nicht zu spät, wie Grill-Erneuerer Sacco erleichtert anmerkt. Zuvor sollte das neue Gesicht ausschließlich dem zwölfzylindrigen Topmodell der S-Klasse, dem 600 SEL, zur besseren Unterscheidung vorbehalten bleiben. Jetzt zielt es konsequenterweise die

gesamte S-Klasse, was der Chefdesigner denn auch als wegweisend in die stilistische Zukunft wertet. Man müsse eben seiner Zeit voraus sein, selbst wenn man dabei zunächst Befremden auslöst. Die Tatsache, daß erste Stylingmodelle der neuen S-Klasse im Maßstab 1:1 bereits 1984 modelliert wurden, das endgültige Produkt

Pflicht für
die S-Klasse: Rolle
seitwärts . . .





aber bis 1999 bestehen soll, ohne ins formale Abseits zu geraten, zeigt die Reichweite solcher Voraussicht. Insgesamt zehn 1:1-Modelle waren nötig, bis Ende 1986 die endgültige Version den Segen des Vorstands erhielt.

Dieser hatte ein Jahr zuvor bereits das sogenannte Lastenheft mit dem Code W 140 ver-

abschiedet, ein umfangreiches Papier, das die S-Klasse in ihren Grundzügen definierte und den Startschuß für die gezielte Serienentwicklung gab. Da war von Meilensteinen in der Abgasreinigung die Rede, von Fortschritten in Funktionalität und Sicherheit, und, folgeschwer, von neuen Komfortmaßstäben, verknüpft mit einer

erheblichen Vergrößerung der Innenmaße. Vier 1,90 Meter große Passagiere sollten in der neuen S-Kasse Platz finden, ohne sich beengt zu fühlen, was laut Entwicklungschef Wolfgang Peter mehr ist, als man von den Vorgängermodellen behaupten konnte. Mit Verschwendung jedenfalls habe dies nichts zu tun, vielmehr sei

es die Reaktion auf eine natürliche Entwicklung. „Statistisch gesehen sind die Menschen des Jahres 1995 genau 46 Millimeter größer als noch 20 Jahre zuvor“, argumentiert Peter, was ein angemessenes Wachstum der S-Klasse unvermeidlich mache. Im übrigen sei ja „die stattliche Größe das eigentlich Typische einer S-Klasse“. ▷



... mit anschließendem Stand und intakter Fahrgastzelle

Test & Technik

auto
motor
sport

35

Kälteschock im
sogenannten Wärmekanal

„Konsequente Flüssigkeit“,
auch im Detail war Styling Vorgabe



Chefdesigner Sacco freilich hatte mit der Stattlichkeit der neuen Größe seine liebe Mühe. Wie alle Stilisten eher der flachen Linie zugetan, bereitete ihm vor allem das Höhenwachstum, 30 Millimeter mehr als beim Vorgänger, erhebliches Kopfzerbrechen. Um die Proportionen zu wahren, mußte die S-Klasse auch in der Breite gehörig zunehmen (plus 60 Millimeter). Daß daraus ein harmonisch wirkendes Ganzes wurde, bezeichnet Sacco im nachhinein als „verdammt schweres“ Stück Arbeit.

Gleichzeitig mit der abschließenden Formfreigabe nahm die S-Klasse auch in den Versuchsabteilungen Gestalt an. Bereits Mitte 1987 rollten erste Vorprototypen auf die Straßen und in die Erprobungslabors. Zusammen mit den später folgenden, seriennäheren Prototypen schwoll die Armada dieser millionenteuren, handgefertigten Versuchsautos auf 70 Exemplare an, wovon 13, im Verein mit zehn weiteren aus der im Sommer 1990 angelaufenen Pilotserie, an den Barrieren der Crash-Anlage verendeten.

Andere führte das Schicksal auf entlegene Marterpfade, wo die geballte Technik der S-Klasse geballter Zerstörungskraft ausgesetzt wurde. So machte die innovative Doppelverglasung eine Reise in die Anden notwendig. Versuchsträger parkten dort in 5200 Meter Höhe, um anschließend vom frostigen Paß in das feuchte Tropenklima des Dschungels hinabzutauchen, wahlweise auch in die Trockenheit der Wüste, stets jedoch ohne beschlagene Scheiben, wie man versichert. Weitere Glastests in den Folterkam-

mern des Sindelfinger Karosserieversuchs verschafften zusätzlich Klarheit: 5000 Zyklen im Wechselbad zwischen 25 und 80 Grad, 105 Grad im Lackeinbrennofen, dann wieder minus 40 Grad mit anschließender Erwärmung, 20 000 mal Rauf- und Runterkurbeln plus 100 000 mal Türzuschlagen, alles in allem 15 harte Autojahre im Zeitraffer.

Was für den Entwicklungsgegenstand Doppelglas gilt, muß auch fürs ganze Auto gelten. Rund fünf Millionen Strapazier-Kilometer legten die

Strömungslehre:
Die Aerodynamiker
verlangten ein
hohes Heck





Fortschritt im
Windkanal: c_w 0,30,
Stirnfäche 2,371 m²

Hitzetest im Tal des Todes:
S-Klasse als Wüstenschiff



Frühe Styling-
Idee mit kompakteren
Abmessungen
und verkleideten
Hinterrädern



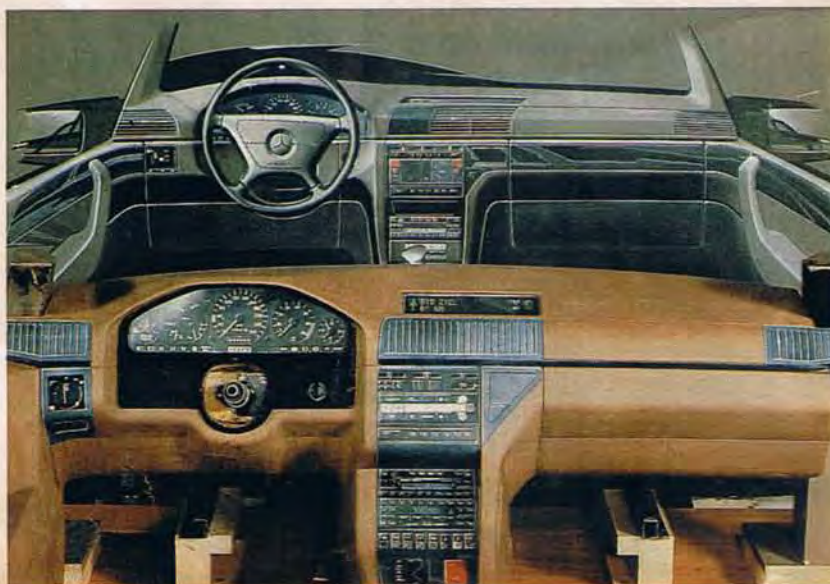
Prototypen des W 140 bis zur Premiere auf dem Genfer Salon zurück. Mal ging es zur Wintererprobung aufs Sella-Joch, nach Nordschweden oder nach Kanada, mal zum Hitzetest ins Death Valley in den USA. Doch nirgendwo alterte die entstehende S-Klasse schneller als in Kenia. Ausgewaschene Schlaglochpisten, unzählige Sprungkuppen und sengende Hitze entlarven die Schwächen von Fahrwerk, Karosserie und Kühlsystem in der einem Mercedes angemessenen Gnadenlosigkeit.

Für grundlegende Erkenntnisse freilich taugt heimischer Boden noch immer am besten, wie sich schon früh in der Entstehungsgeschichte der S-Klasse anlässlich einer Testrunde im Hohenloher Land zeigte. Elementare Entscheidungen standen an, galt es doch zwischen drei verschiedenen Fahrwerkskonzepten zu wählen. Unter die Testfahrer mischte sich, dem Anlaß entsprechend, die versammelte Chefetage. Konventionelle Lösung, Hilfsrahmen für Vorder- und Hinterachse oder gar ein Vollrahmen

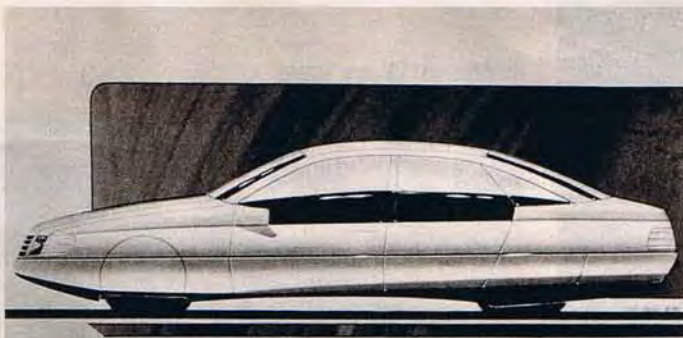
nach alter Väter Sitte war die Frage, die anschließend im Gasthaus „Krone“ nahe Öhringen ausdiskutiert wurde – ein hochkarätiges Brainstorming, an das sich der Kronen-Wirt mit gemischten Gefühlen erinnert: „Nur Brezeln, Wurstsalat und Sprudel. Mit den Männern von Mercedes macht man schlechten Umsatz.“

Die Gäste indessen sahen zu fortgeschrittener Stunde um so klarer: Sieger war, wie inzwischen bekannt, die Fahrschmel-Variante. Dagegen wurde die konventionelle Lösung als

zu laut empfunden, das leisere Fahrgestell, unter der Bezeichnung Perimeter-Rahmen laufend, als „zittrig und über 100 Kilogramm zu schwer“, so entsinnt sich Jury-Mitglied Wolfgang Peter. Als wahrer Augenöffner erwies sich Jahre später eine Reise zum Nürburgring, nach 20jähriger Abstinenz, wie der Entwicklungschef freimütig zugibt. „Erhebliche Effekte“, nennt er das, was die Testmannschaft dort erlebte, denn auf der Nordschleife bewegte sich die S-Klasse wie Schlachtschiffe auf hoher See. Das



Keine Experimente:
Die Cockpit-Entwicklung hält sich an bewährte Muster



Design-Alternative: mal futuristisch . . .

. . . mal flach und gestreckt im Italo-Look...



. . . mal unkonventionell mit Kamm-Heck

. . . dann seriennah, aber mit bündiger Verglasung



Ergebnis war eine völlig andere Fahrwerksabstimmung und sogar eine Verschiebung der momentanen Drehachse, Fach-Chinesisch für jene Längsachse, um die sich das Auto bei Kurvenfahrt neigt. Je dichter sie an den Schwerpunkt rückt, desto geringer ist die Seitenneigung, ein Effekt, der im vorliegenden Fall eine modifizierte Achsgeometrie erforderte.

Aber noch eine andere Schwachstelle entlarvte der Nürburgring. Reifen und Bremsen zeigten sich von den

auf tretenden Strapazen deutlicher beeindruckt, als es den Versuchsfahrern recht war. Die Folge: Bremsen mußten verstärkt, Räder vergrößert (von 215/65 ZR 15 auf 235/60 ZR 16), Radhäuser erweitert werden. Der Ausflug zum Ring sollte sich als kostspieliges Vergnügen erweisen, denn man schrieb das Jahr 1988, und so tiefgreifende Änderungen waren in diesem Entwicklungsstadium bereits mit Gold aufzuwiegen.

Das Resultat war es wert, wie der Entwicklungschef

versichert. „Fassungslos“, so Peter, hätte die Mercedes-Mannschaft einer dynamisch völlig veränderten S-Klasse gegenübergestanden. Das Handling war nicht wiederzuerkennen, doch das Schönste daran: Die Schokoladenseite der S-Klasse, ihr Abrollkomfort, hatte kaum gelitten.

Mit Handlingsproblemen anderer Art befaßten sich unterdessen die Kollegen zu Hause in Stuttgart. „Wir ließen Truppen in sämtliche Parkhäuser der Umgebung ausschwärmen“, beschreibt Peter diesen

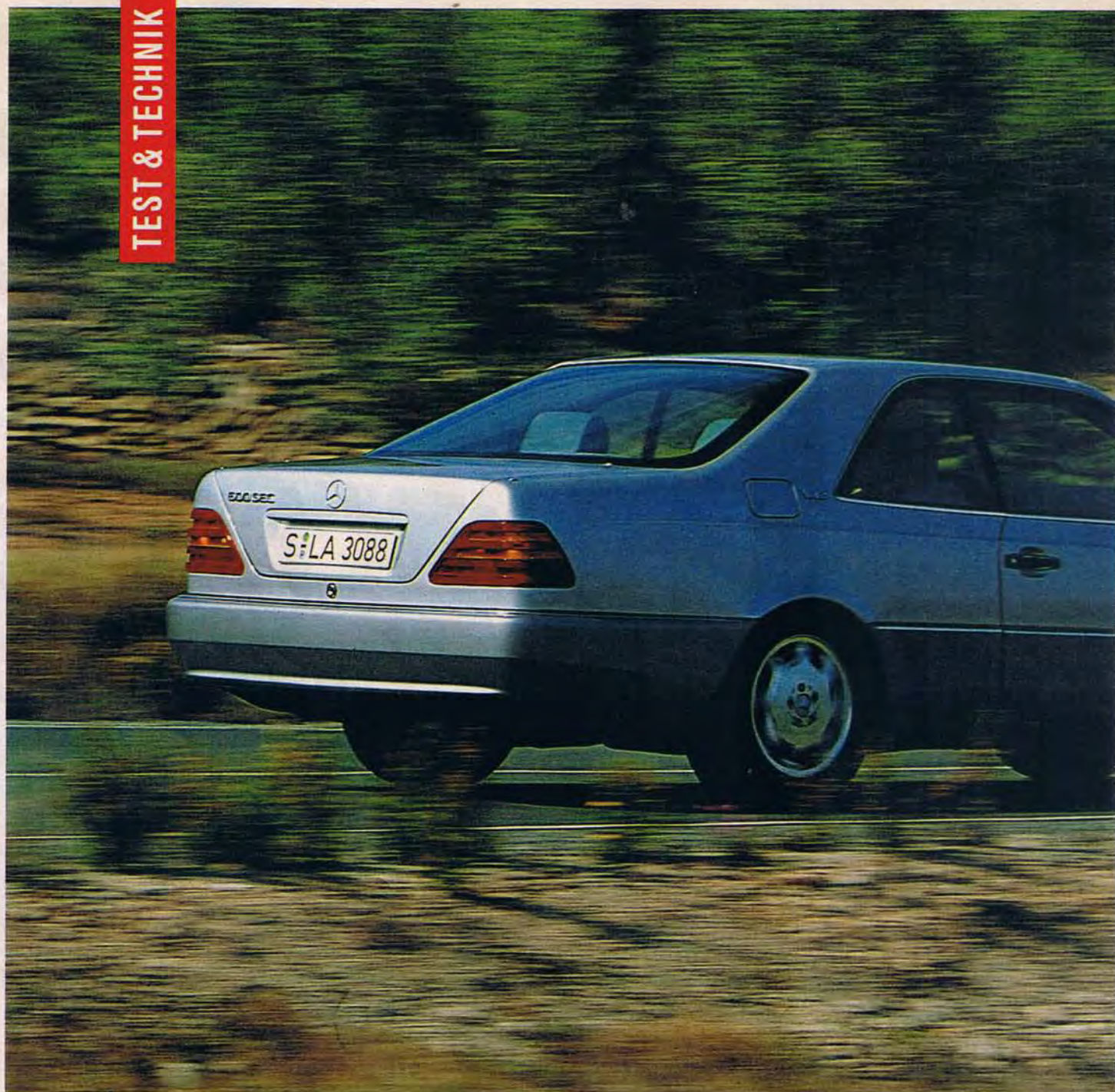
Spezialauftrag, der das Verhältnis von Parkplatz zu S-Klasse klären sollte. Als wichtiges Detail entpuppten sich in diesem Zusammenhang die weit heruntergezogenen Seitenscheiben, da sie die seitliche Peilung offenbar erleichtern. „Die meisten kamen mit dem großen Auto besser zurecht als mit dem Vorgänger.“

Das läßt hoffen. Denn im Gegensatz zum Wachstum bei Mensch und Mercedes bleiben Parkplätze, was sie immer waren: kurz und knapp.

Wolfgang König

Sechs Jahre danach:
die endgültige S-Klasse in
stattlicher Größe





VORSTELLUNG
Mercedes SEC

Der Nobel-Preis

Das neue Mercedes-Coupé geht erst Ende 1992 in Produktion. Seine Technik entspricht weitgehend den Limousinen der S-Klasse



Für Mercedes-Benz ist die Vorstellung des neuen S-Klasse-Coupés eine Premiere besonderer Art. Zum ersten Mal in der Geschichte der Firma wird ein neues Modell nicht auf einem der traditionellen Autosalons in Europa vorgeführt. Der Vorhang hebt sich auf der Detroit Motor Show, die vom 11. bis 19. Januar in der Motor City im US-Staat Michigan stattfindet.

„Eine Referenz“, so Mercedes, „an den amerikanischen Kunden.“ Er muß hofiert werden, kein Zweifel. Denn die deutsche Nobelmarke hat auf dem wichtigen US-Markt gewaltig Federn gelassen.

Mercedes muß in diesem Jahr einen rund 20prozentigen Rückgang des Verkaufs gegenüber dem Vorjahr hinnehmen. Da ist es gut, gerade mit einem solchen Auto die technische Spitzenstellung zu demonstrieren. Schließlich hat die allgemeine Rezession in den USA zusammen mit einer zehnprozentigen Luxussteuer das Marktsegment von Mercedes besonders hart getroffen.

Der neue SEC hat wie die Limousinen der S-Klasse das Ziel, sich klar nach oben von allen anderen Nobel-Produkten abzusetzen. Das bedeutet, einer Mercedes-Logik folgend, die schon bei den Viertürern auf kritische Stimmen stieß: Auch die SEC-Coupés werden

beträchtlich größer als ihre Vorgänger, deren Produktion unlängst nach zehnjähriger Laufzeit eingestellt wurde.

Der C 140, so der interne Entwicklungscode für das Top-Coupé, erhält einen gegenüber den Limousinen um 9,5 Zentimeter verkürzten Radstand. Das bedeutet aber immer noch fast zehn Zentimeter mehr Abstand zwischen den Achsen als beim bisherigen Modell.

Die Gesamtlänge wächst sogar um 12,5 Zentimeter – damit überschreitet das Coupé glatt die Fünf-Meter-Grenze. 5,06 Meter heißt die neue Dimension, das sind gerade fünf Zentimeter weniger als bei den kürzeren SE-Varianten der Limousinen-Baureihe. Die Breite entspricht ebenfalls den Viertürern.

Ein mächtiger Brocken Auto also, der aber dafür den Vorzug eines für Coupé-Maßstäbe ungewöhnlich großen Innenraums bietet. Auch im Fond werden zwei Personen reichlich Knie- und Kopfraum vorfinden. Riesig mit 530 Litern auch der Kofferraum, „angemessen“, so die halboffizielle Mercedes-Aussage, diesmal auf Anheb die erlaubte Zuladung.

Ein Fünfsitzer ist das neue Coupé nicht, denn wie bisher schon gibt es hinten keine durchgehende Sitzbank, sondern zwei schalenförmige Sitzgelegenheiten, die durch eine geräumige

Mercedes-Benz beginnt das neue Jahr mit einer Premiere. Die SEC-Modelle, luxuriöse Coupés auf S-Klasse-Basis, geben ihr Debüt auf der Motor Show in Detroit. Die neuen Zweitürer, mit Acht- und Zwölfzylindermotor, sind in jeder Hinsicht die Krönung des Mercedes-Programms.

Ablage mit edlem Holzfurnier voneinander getrennt sind.

Vorn hat der SEC ähnlich vielfach verstellbare Sessel wie die Limousine, allerdings mit stärker konturierter Sitzfläche und Lehne zur besseren Seitenführung.

Das Problem eines optimalen Gurtumlenkpunkts beim Coupé, das ohne B-Säule auskommen muß, löste Mercedes wie bisher mit Höckern im Bereich der hinteren Seitenscheiben. Beim Einschalten der Zündung fahren dort die sogenannten Gurtbringer hervor und sorgen damit für eine praktischere Handhabung des Gurtes.

Klar, daß die Ausstattung des Coupés vom Feinsten ist. So zieren üppige Holzeinlagen Armaturenbrett, Mittelkonsole und Türverkleidungen. Grundsätzlich wird dafür das besonders fein gemaserte Holz der Walnußwurzel verwendet – genau wie beim 600 SE.

Stilistisch folgt der SEC der von der Limousine vorgegebenen Linie, doch waren die Designer um Bruno Sacco bemüht, den etwas schwerfälligen Look dieser Modelle zu vermeiden. Erkennbar wird dies an einer ausgeprägten Sicke, die sich unterhalb der Gürtellinie fast über die gesamte Wagenlänge zieht.

Die optische Unterbrechung der großen seitlichen Blechflächen bringt einen spürbar grazileren Auftritt. Er wird durch die rahmenlosen, voll versenkbaren Seitenscheiben – selbstverständlich aus Doppelglas – noch unterstrichen.

Deutlich sportlicher wirkt das Coupé auch durch die starke Neigung von Front- und Heckscheibe, die hier 60 beziehungsweise 68 Grad beträgt (Limousine: 58 und 63 Grad), sowie durch die flache Frontpartie mit einem Kühlergrill im



Der Fünfliter-V8 des 500 SEC. Er leistet 326 PS (240 kW) bei 5700/min und erreicht bei 3900/min ein maximales Drehmoment von 480 Nm. Damit beschleunigt das Coupé in weniger als acht Sekunden von null auf 100 km/h



Der sechs Liter große Zwölfzylinder des 600 SEC. Maximalleistung wie in der Limousine 408 PS (300 kW) bei 5200/min, maximales Drehmoment 580 Nm bei 3800/min. Der V12 bringt das Topmodell in knapp über sechs Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h

*In den Abmessungen unterscheidet sich
das Coupé nur geringfügig von der Limousine*



SL-Stil. Nicht zuletzt diese bringt einen gegenüber dem alten Coupé erheblich verbesserten c_w -Wert (0,31 statt 0,34) – ein Fortschritt freilich, der durch die größer gewordene Stirnfläche zumindest teilweise wieder aufgehoben wird.

Auffallendes Stilmerkmal des Coupés sind außerdem die sehr großen, weit nach oben gezogenen Scheinwerfergläser, hinter denen sich konventionelle Scheinwerfer-Konstruktionen verbergen. DE-Leuchten, sonst allenthalben auf dem Vormarsch, mögen die Mercedes-Techniker nicht.

Sie argumentieren durchaus zutreffend, daß deren winzige Leuchtpunkte vor allem bei Nebel schlechter zu erkennen sind und bei normalen Sichtverhältnissen blenden.

Technisch bietet das neue Coupé keine Überraschungen. Unter dem neuen Blech findet sich, bis auf eine etwas straffere Abstimmung von Federung und Dämpfung, die unverändert übernommene Technik der Limousine. Allerdings kommt der SEC nur in zwei Versionen auf den Markt, ein direkter Nachfolger für den 420 SEC ist nicht vorgesehen.

Der 500 SEC ist mithin die einzige Achtzylinder-Version, mit dem bekannten Vierventil-V8, der es auf 326 PS (240 kW) bringt. Dazu gibt es den 600 SEC mit 408 PS (300 kW) starkem Zwölfzylinder.

Diese Beschränkung auf die Topmotoren im Mercedes-Programm wird auch im Preis für neue Dimensionen sorgen: Rund 180 000 Mark für den Achtzylinder, 220 000 Mark für das V12-Modell. Bestellen darf man jetzt schon – die Auslieferung an die Kunden beginnt allerdings erst Ende 1992.

Götz Leyrer