

Auto & Motor
TECHNIEK

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Nieuw meesterwerk van Mercedes

Superieure Klasse

Perfectie schijnt toch nog steeds te kunnen worden geperfectioneerd. Met de nieuwe S-klasse heeft Mercedes de lat opnieuw hoger gelegd. Wie dacht dat daar menselijkerwijs toch ooit eens een eind aan zou moeten komen heeft de excellente technici in Stuttgart onderschat. De concurrentie is gewaarschuwd!

Mercedes zag kans opnieuw de beste auto in de topklasse te ontwikkelen. Audi, BMW en Jaguar krijgen het weer moeilijk! Mercedes kan in deze zware tijden best wel wat goed nieuws gebruiken. Gelukkig voor het merk is de S-klasse door de wereldpers bijzonder goed ontvangen. En terecht, want meer dan zijn voorganger die al bijna perfect was, biedt de nieuwe S naast een opmerkelijke portie nieuwe techniek ook een kwaliteitsniveau waarvoor Mercedes weliswaar al decennia lang bekend stond maar dat de laatste jaren niet in alle opzichten werd gehaald. Het model is een dikke revolutie van de vorige S-klasse, die in al zijn elegantie zodanig succesvol was dat hij het opvallend lang uithield. De scherpe neus met bijpassende koplampen, de uitstulpingen in de wielkasten en de hoge achterkant met Maybach-uitstraling zorgen voor een dik, enigszins poenig uiterlijk. Een erg mooie auto is de nieuwe Mercedes S eigenlijk niet. Maar daar gaat het ook niet om. Wat hier in de eerste plaats telt is de hoge kwaliteit van deze auto, die zich onder meer openbaart in een schitterend afgewerkt en ingericht interieur dat op geen enkele fout kan worden betrappt. Daarnaast een bijna totale rijrust en een nagenoeg ongekende wegligging met daarbij een optimaal wegcontact voor de bestuurder van een kwaliteit die alleen door de Audi A8 (met quattro) en de BMW 7-serie wordt benaderd. En niet in de laatste plaats een totaalconcept op het gebied van actieve en passieve veiligheid die door geen van de concurrenten is geëvenaard. Laat staan verbeterd. Deze S-klasse verdient zijn exclusieve naam meer dan ooit tevoren. Daarnaast heeft Mercedes nieuwe zaken uitge-

dacht en bestaande verbeterd, die het rijden onder moeilijke omstandigheden weer eenvoudiger en veiliger maken. Zoals de 'Nachtzicht Assistent' die op donkere weggetjes via radar onzichtbare objecten zoals mensen en dieren, maar ook onverlicht geparkeerde auto's, helder zichtbaar maakt. Of 'Distronic Plus', de actieve cruise control voor de luie chauffeur. De prijslijst van de nieuwe S-klasse begint bij € 95.300,- voor de S 320 CDI en eindigt bij de S 600 Lang die € 202.000,- moet kosten. Daar tussen bevinden zich de S 350 en de S 500, beide in korte en lange uitvoering. Dit segment wordt verder nog gedeeld door de Audi A8 (vanaf € 86.890,-), de BMW 7-serie (vanaf € 89.000,-), de Jaguar XJ 3.0 (vanaf € 89.700,- en de Lexus LS 430 Executive (€ 107.300,-).

Veel mans

Anders dan de typeaanduiding op het bolle kofferdeksel doet vermoeden, heeft de S 320 CDI een cilinderinhoud van 2987 cm³ en dus niet van 3.2 liter. De geheel uit lichtmetaal opgebouwde V6 motor is een common rail turbodiesel met interkoeler. Deze V6 turbodiesel heeft tweemaal twee bovenliggende nokkenassen en vier kleppen per cilinder. Het vermogen bedraagt 173 kW bij 3800 t/min en hij levert een krachtig maximum koppel van 540 Nm bij 1600 t/min. Hoewel dit de kleinste motor is die in de S-klasse wordt geleverd, krijg je niet de indruk dat hij er erg hard aan moet trekken. Dankzij veelvuldige toepassing van lichtmetaal in koetswerk en onderstel, is het leeggewicht van de S-klasse mastodont tot iets onder de twee ton beperkt gebleven. Alleen bij vanuit stilstand weggrijden moet de bestuurder stevig



Meest opvallende instrumenten op de middenconsole zijn de Comand-draaiknop voor een onvoorstelbare hoeveelheid elektrische afstel mogelijkheden en vlak daarboven het elegante 'doosje' met daarin de telefoonbediening.

gas geven om een zekere massa-traagheid te overwinnen, maar verder gedraagt de S 320 CDI zich bijna als het spreekwoordelijke veertje in de wind. Watervlug door druk verkeer laveren, snel even een voorligger inhalen, het kan allemaal met deze motor zonder dat je een gevoel van stress bespeurt. Natuurlijk zijn er diesels die het nog veel sneller kunnen, en met zo'n nóg krachtiger diesel zal Mercedes binnen afzienbare tijd ook komen. De concurrentie uitgezonderd Jaguar en Lexus, heeft die namelijk al! Je moet heel goed luisteren om de gedragingen van de motor te bespeuren en alleen iemand met het alerte gehoor van een haas zal kunnen horen dat het een diesel is die op de commando's van zijn rechtervoet reageert. Je moet ook minstens zo alert zijn om de schakelbewegingen van de 7-traps Mercedes-automaat te voelen. De bak die middels een kleine hendel rechts onder het dikke stuurwiel wordt bediend, schakelt voor het grootste deel snel en onmerkbaar omhoog en omlaag en heeft voor elke situatie steeds de juiste overbrenging klaar liggen. Heel af en toe reageerde de bak iets te laat en ging er bij gas geven een voelbare dreun door de auto. Bovendien denken we dat een 6-traps automaat in combinatie met deze diesel al ruim voldoende zou zijn geweest.

Fascinerende snuffjes

Klop eens tegen de flank of tegen een portier. Je hoort een dof geluid als bij een gepantserde auto! Mercedes heeft bij de nieuwe S-klasse het hoofdstuk kwaliteit serieuzer genomen dan ooit



De nieuwe S-klasse is een zeer markante auto en aan de voorzijde snel herkenbaar aan de nieuwe koplampen en de uitgebolde schermen.

In de achtersteven is alles nieuw. Vooral het Maybach-kofferdeksel en de ook van dat merk afgekeken achterlichten vallen enorm op.



De dashboardinstrumenten zijn digitaal maar worden analoog geprojecteerd. Ze lichten op zodra je instapt. Het stuurwiel heeft extra functies zoals voor de telefoon, de spraakbediening en de boordcomputer.

De achterbank van de testauto is als optie in twee delen elektrisch verstelbaar.

De S-klasse heeft een zeer uitnodigend interieur, dat niet alleen uit mooie materialen gemaakt is, maar ook uiterst smaakvol is ingericht.



tevooren. De interieurruimte is voor de meeste gelegenheden ruim voldoende, maar voor de S-klasseur die de meeste tijd op de achterbank doorbrengt is de Lang-versie de betere keuze. Want bij een lange bestuurder blijft er achterin tamelijk weinig beenruimte over. Voorin heb je het onder alle omstandigheden uitstekend. De zit achter het stuur is voortreffelijk, stuurkolom en beide voorstoelen zijn in allerlei richtingen verstelbaar en alles gaat natuurlijk elektrisch. In principe is de S 320 CDI een auto waarmee je zo weg zou moeten kunnen rijden, maar voor enkele handelingen zoals de bediening van de selecteurhendel aan de stuurkolom heb je even het instructieboek nodig. Dat is 542 (!) pagina's dik, maar gelukkig legt Mercedes ook een verkorte uitgave in de auto zodat je al binnen enkele minuten door hebt hoe de belangrijkste zaken werken. Heeft de auto 'Comand met navi-

gatiesysteem', 'Nachtzicht Assistent' en 'Distronic Plus' aan boord, dan ben je iets langer bezig om de werking van een en ander te doorgronden, maar Mercedes heeft het ondanks de draaiknop op de middenconsole niet ingewikkelder gemaakt dan nodig. De heldere dashboard instrumenten schakelen in zodra je instapt en weer uit als je de auto verlaat. Ze zijn qua techniek digitaal maar ze worden analoog weergegeven. Schakel je de stand 'Nachtzicht' in dan verandert op slag het hele aanzien van de instrumenten. Echt fascinerend wat er dan allemaal gebeurt! Ook de 'Distronic Plus' met de snelheidsafhankelijke afstandregeling, werkt echt te gek. De gewenste afstand tot de voorligger instellen is een eenvoudig werkje en daarna kun je de auto behoorlijk ver z'n gang laten gaan. Kom je te dicht bij een voorligger en is de linkerbaan vrij, dan stuur je er gewoon langs, de auto doet de

rest zonder dat je één van de pedalen zelfs ook maar hoeft te beroeren. Eén van de vele andere extra's waarmee onze testauto was vol gehangen, was de 'dynamische multi contourstoelen met massagefunctie'. Dat laatste is soms wel lekker maar het fanatisme waarmee je door de multicontour-zijkussens al bij de geringste koerswijziging opzij wordt geduwd, ging ons regelmatig te ver en bleek eerder irritant dan prettig. En de optionele linguatronic-spraakbediening zorgde voor een ludiek voorval: na een krachtige niesbui stond de radio opeens op een andere zender. Hoe gek kan het worden? Het schitterend ingerichte interieur is een complete revanche van het vorige model. De afwerking is spectaculair mooi, de materialen zijn prachtig (zoals een werkelijk schitterend analoog klokje!) en van topkwaliteit. Er is aan erg veel gedacht, zoals de 'surround-verlichting' in het dashboard en in de portieren, en uiteraard

Assyst bewaakt de techniek

Aan boord van de nieuwe S-klasse waakt het Assyst-systeem over de techniek. Zodra er noodzaak is tot onderhoud, krijgt de bestuurder een seintje. Het Assyst-systeem zorgt voor een variabele, gebruiksfhankelijke service-interval. Toch leert de praktijk dat de S doorgaans elke 25.000 km toe is aan een oliebeurt. Voor

de benzinemotoren wordt een 229.3 of 229.5 oliekwaliteit voorgeschreven, en voor de diesel een 229.31 of 229.51. Klepspelingscontrole is niet nodig, evenmin vraagt de distributie aandacht omdat alle motoren zijn uitgerust met een distributieketting. Elke 40.000 km of twee jaar is het interieurfilter aan de beurt, het luchtfilter



Voorlopig is de S met één dieselmotor leverbaar. Zwaardere varianten zijn op komst. De CDI-diesel is standaard uitgerust met een roetfilter.

van de diesel wordt elke 60.000 km of vier jaar vervangen en het luchtfilter van de benzinemodellen elke 80.000 km of vier jaar. De longlife

bougies houden het 100.000 km vol. Bij 60.000 km wordt eenmalig de transmissievloeistof ververst (236.12 kwaliteit).



Met het optionele bandendrukcontrolesysteem is per wiel de bandenspanning af te lezen.



Het Assyst-systeem is een praktische serviceplanner. Het laat de bestuurder zien wanneer er welke beurt uitgevoerd moet worden.

Modelserie en prijzen

Mercedes-Benz S 320 CDI:	€ 95.300,-
Mercedes-Benz S 320 CDI Lang:	€ 106.200,-
Mercedes-Benz S 350:	€ 99.300,-
Mercedes-Benz S 350 Lang:	€ 110.200,-
Mercedes-Benz S 500:	€ 130.200,-
Mercedes-Benz S 500 Lang:	€ 138.100,-
Mercedes-Benz S 600 Lang:	€ 202.000,-

ABS/ASR:	standaard
Stabiliteitsregeling:	standaard
Brake Assist en Adaptive Brake:	standaard
Windowbags:	standaard
Pre-Safe:	standaard
Actieve Bi-Xenon verlichting:	optie € 2.250,- (S600 standaard)
Nachtzicht-assistent:	optie v.a. € 2.463,-
Regensensor:	standaard
Climate Control:	standaard
Cruise Control:	standaard
DISTRONIC Plus:	optie v.a. € 2.676,-
Park Tronic:	optie € 1.100,- (standaard op S500/S600)
Keyless-Go:	optie € 1.675,- (standaard op S600)
Active Body Control:	standaard op S600
Luchtvering:	standaard
Bandenspanningwaarschuwing:	standaard
Bandenspanningcontrolesysteem:	optie € 476,-
Navigatie:	optie € 2.972,- (S500/600 Lang standaard)
Automaat:	standaard
Roetfilter:	standaard op CDI
Lederen bekleding:	optie € 3.489,- (S500 en alle Lang-versies standaard)

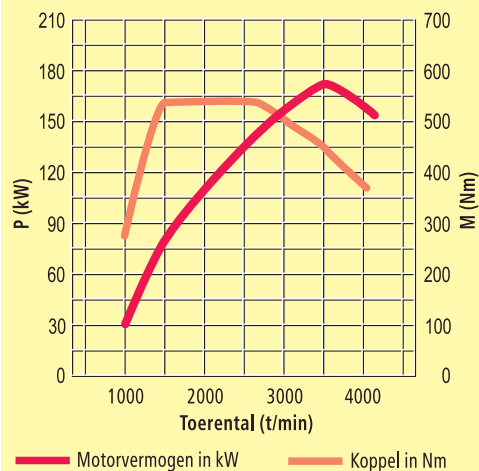
DaimlerChrysler Nederland
 ☎ (030) 247 19 11
 www.mercedes-benz.nl

is deze auto bijzonder compleet. Er blijft zelfs bij de standaard uitvoering erg weinig te wensen over en dat geldt evenzeer voor de actieve en passieve veiligheid, onder meer met standaard Pre-Safe!

Geen zwaargewicht

Mercedes levert opnieuw een auto met een geweldig onderstel. Active body control met actieve vering en demping (ABC) is alleen standaard op de S 600 Lang en een extra op de S 500 en S 500 Lang. Op de S 320 CDI en S 350 is het systeem (à € 4.737,-) niet verkrijgbaar maar we hebben het ook niet erg gemist. De S 320 CDI is een zeer comfortabele auto die zijn passagiers afgeschermd houdt voor de meeste onefenheden die je maar kunt bedenken, uitgezonderd wanneer je op lage snelheid door de stad rijdt. Dan kun je nog wel eens een opdonder krijgen. Maar verder is de S 320 een geweldig lekkere auto die goed, scherp en veilig stuurt en die ook een stevig robbertje bochten gloeien op lekkere bergweggetjes bepaald niet schuwt. Knap voor een auto met een gewicht van dicht tegen de 2 ton! Daarbij is het ook fijn om te weten dat de auto over krachtige remmen beschikt die ook na stevig aanspreken, geen enkele vorm van fading vertonen. Ook dát hoort allemaal bij het totaalconcept van de fantastische nieuwe S.

Dick Schornagel



Testmetingen

**Auto & Motor
TECHNIEK**

Max. vermogen (fabrieksopgave)	173 kW bij 3800 t/min
Max. koppel (fabrieksopgave)	540 Nm bij 1600 t/min
Acceleratie:	
0-80 km/h: 5,6 s	0-100 km/h: 7,7 s
80-120 km/h: 5,9 s	
Geluidsmetingen:	
80 km/h: 53 dB(A)	100 km/h: 61 dB(A)
120 km/h: 63 dB(A)	
Brandstofverbruik EC 93/116:	
Combinatierit:	8,3 l/100 km
Gemiddeld testverbruik:	9,6 l/100 km
Topsnelheid (fabrieksopgave):	250 km/h



Dit is een heerlijke, comfortabele en moeiteloos rijdende auto die om je heen lijkt te krimpen als je ermee rijdt. Hij is zodanig comfortabel, dat reisafstanden bijna lijken te halveren. En de bouwkwiliteit is top. Voorts zit de S vol met geavanceerde technische snufjes.



De nieuwe S-klasse is minder elegant en stijlvol-bescheiden dan zijn voorganger, maar dat is verder vooral een kwestie van smaak! De nogal ingewikkelde bediening van sommige zaken is ons veel eerder een doorn in het oog. Maar, ook dat went op den duur.

www.AMT.nl

Dé internetsite voor de Automotive Professional

Op www.AMT.nl treft u een animatie aan van de werking van DISTRONIC Plus. U vindt de video in Techniek in beeld, in de rubriek Veiligheidssystemen.

Al eerder besteedde AMT aandacht aan de bijzondere geluidsisolatie van de S-Klasse. Het artikel over de fluisterstille S leest u in het Autotechnisch archief, rubriek Carrosserie, subrubriek Constructie.