

Oberklasse

Beitrag von „Xapathan“ vom 13. August 2005 um 08:49

Neue Mercedes-Benz S-Klasse: neue Assistenzsysteme

Bremsassistent PLUS (BAS PLUS):

Das System erfasst vorausfahrende Autos mittels Radar und warnt bei geringem Abstand oder bei zu schneller Annäherung an das vorausfahrende Auto. Droht ein Zusammenstoß, berechnet der Bremsassistent PLUS blitzschnell die optimale Bremskraftunterstützung, die sofort zur Verfügung steht - selbst wenn der Autofahrer zu leicht auf das Bremspedal tritt. So lässt sich die Zahl der Auffahrunfälle deutlich verringern. Auch das serienmäßige adaptive Bremslicht, das nachfolgende Autofahrer bei einer Notbremsung durch Blinkzeichen warnt, leistet dazu einen wichtigen Beitrag.

Insassenschutzsystem PRE-SAFE®:

Übersteigt die Bremsverzögerung ein bestimmtes Niveau oder droht Schleudergefahr, strafft das System vorsorglich die vorderen Gurte und pumpt Luftpolster in den Multikontursitzen auf, die Fahrer, Beifahrer und Fondpassagiere umschließen und abstützen. Zudem integriert Mercedes-Benz erstmals auch die Seitenscheiben in das präventive Schutzkonzept; sie werden vor einem drohenden Unfall automatisch geschlossen.

DISTRONIC PLUS: Neuer Assistent für den Stop-and-go-Verkehr

Dieses radargestützte System arbeitet jetzt im Geschwindigkeitsbereich von null bis 200 km/h und ermöglicht ein noch komfortableres Autofahren. Im Stop-and-go-Verkehr hält DISTRONIC PLUS das Fzg. im gewünschten Abstand zum vorausfahrenden Auto, bremst die Limousine automatisch bis zum Stillstand ab und beschleunigt sie nach Eingabe des Fahrers wieder auf die programmierte Geschwindigkeit. So entlastet das Assistenzsystem den Autofahrer und bietet ein deutliches Plus an Konditionssicherheit.

Durch die Kombination des bisherigen DISTRONIC-Radars (77 GHz) mit dem neu entwickelten Nahbereichsradar (24 GHz), das auch für den Bremsassistenten PLUS genutzt wird, können die Mercedes-Ingenieure den Arbeitsbereich des Abstandsregel-Tempomaten nochmals erweitern. Er beträgt jetzt 0,2 bis 150 Meter. Das elektronische Steuergerät analysiert die Informationen beider Radarsysteme und berechnet die zur Abstandsregelung notwendigen Schaltbefehle für Motor, Automatikgetriebe und Bremse.

Parkassistent:

Das System nutzt die vier vorderen Nahbereichssensoren und zwei Radarantennen im Heckstoßfänger, die eine Reichweite von rund elf Metern haben. So kann der Autofahrer beim Rückwärtsfahren frühzeitig vor einem drohenden Zusammenstoß gewarnt werden.

Nachtsicht-Assistent:

Das System basiert auf dem Infrarotlicht, das für das menschliche Auge unsichtbar ist und deshalb entgegenkommende Autofahrer nicht blendet. Zwei Infrarot-Scheinwerfer beleuchten die Fahrbahn und vergrößern die Sichtweite des Autofahrers bei eingeschaltetem Abblendlicht deutlich. Eine Infrarotkamera an der Innenseite der Frontscheibe nimmt das reflektierte Bild der Straßenszene auf, die auf dem Display des Kombi-Instruments erscheint.

Der Nachtsicht-Assistent bietet die Sichtweite des Fernlichts - allerdings ohne den Gegenverkehr zu blenden. So macht das System Fußgänger, Radfahrer, parkende Autos oder andere Hindernisse weitaus früher sichtbar.

Sitze:

Elektrisch einstellbare Zwölf-Wege-Vordersitze mit Lordosenstützen gehören zur Serienausstattung. Darüber hinaus stehen auf Wunsch Komfortsitze mit Sitzheizung und aktiver Sitzbelüftung, Multikontursitze (vorn und hinten) und fahrdynamische Multikontursitze (vorn) zur Auswahl.

So sind die Vordersitze jetzt mit jeweils elf Luftpolstern ausgestattet, die eine individuelle Anpassung der Sitzkontur ermöglichen. Neuartige Piezo-Ventile an den Luftkammern arbeiten noch schneller als die bisherige Technik und verbessern dadurch auch die Fahrdynamik-Funktion des Multikontursitzes spürbar. Je nach Lenkwinkel, Querschleunigung und Fahrgeschwindigkeit variieren die Piezo-Ventile sekundenschnell Fülldruck und Volumen der seitlichen Luftkammern in den Rückenlehnen, um Fahrer und Beifahrer noch besseren Seitenhalt zu bieten.

Außerdem ist der fahrdynamische Multikontursitz mit sieben separaten Luftkammern im Lehnenbereich ausgestattet, die sich nach einem programmierten Ablauf füllen und leeren. So spüren die Passagiere der neuen S-Klasse über den gesamten Rücken eine angenehme rollierende Massagebewegung. Sie stimuliert die Muskulatur, fördert die Durchblutung und wirkt somit vorzeitiger Ermüdung entgegen. Das Massage-Programm dauert jeweils fünf Minuten und kann nach Ablauf des Zyklus jederzeit neu gestartet werden. Intensität und Geschwindigkeit der Massage-Funktion lassen sich mittels COMAND-System in vier Stufen einstellen. Multikontursitze mit Massage-Funktion sind auf Wunsch auch für den Fond lieferbar.

Dimensionen:

Zwei Karosserievarianten mit 5.076 oder 5.206 Millimetern Länge stehen zur Auswahl - das sind 33 bzw. 43 Millimeter mehr als bei der bisherigen S-Klasse. Der Radstand vergrößert sich um 70 bzw. 80 Millimeter auf 3.035 und 3.165 Millimeter. Zudem ist die Karosserie 16 Millimeter breiter und 29 Millimeter höher als bisher.

Das Ladevolumen des Kofferraums steigt um 60 auf 560 Liter (VDA-Messmethode).

Wertvolle Zierteile aus Edelhölzern und Chrom, formschöne Bedienelemente aus Aluminium und sorgfältig aufeinander abgestimmte Farben prägen das Ambiente des Innenraums, in dem man sich auf Anhieb wohl fühlt. Die Instrumententafel ist mit ihrer anspruchsvollen, geschwungenen Linienführung ein neues Meisterstück der Mercedes-Designer, für die Form und Funktion

gleichrangige Leitbegriffe sind. So vermittelt das Cockpit nicht nur ein Gefühl der Geborgenheit, sondern zeichnet sich auch durch ein Höchstmaß an Übersichtlichkeit und Funktionalität aus - Mensch und Auto gehen in der neuen S-Klasse vom ersten Augenblick an eine harmonische Beziehung ein.

Bedienkonzept:

COMAND-System mit Direktwahltasten und Controller. Es basiert auf umfangreichen Studien der Ergonomie und Wahrnehmungspsychologie und berücksichtigt die Ergebnisse von Akzeptanzuntersuchungen mit Mercedes-Kunden in allen Teilen der Erde.

Das wesentliche Merkmal des intelligenten Bedienkonzepts der S-Klasse ist der schnelle Zugriff auf besonders häufig genutzte Funktionen. Daher ist das System gezielt redundant gestaltet: Je nach seiner Gewohnheit steuert der Autofahrer zum Beispiel Autoradio, TV-Empfänger, CD-/DVD-Wechsler, Telefon und Navigation entweder über konventionelle Schalter, Tasten im Multifunktions-Lenkrad oder mithilfe des weiterentwickelten COMAND-Systems. Die Direktwahltasten in der Mittelkonsole sind ergonomisch so gut platziert, dass der Autofahrer sie bequem und ohne hinzuschauen bedienen kann. Auch die Steuerung der serienmäßigen Klima-Automatik ist auf zwei verschiedenen Wegen möglich: per COMAND oder mittels einer formschönen Schalterleiste unterhalb der Lüftungsdüsen.

Lenkrad und Kombi-Instrument bilden den Primär-Bereich des neuen Bedienkonzepts. Hier sind alle wichtigen Informationen und Funktionen integriert, die der Fahrer unterwegs benötigt. Im Mittelpunkt steht ein Farb-Bildschirm mit neuester Display-Technologie für brillante, gestochen scharfe Darstellungen. Am unteren Rand des Cockpit-Displays erscheint eine Textzeile zur Steuerung von bis zu sieben Hauptmenüs für individuelle Einstellungen, Anzeigen und Bedienfunktionen. Für die schnelle Wahl dieser Funktionen hat Mercedes-Benz die Bedienelemente des serienmäßigen Multifunktions-Lenkrads weiterentwickelt und setzt kreisrunde, beleuchtete Fünf-Wege-Taster ein, die der Autofahrer durch leichten Daumendruck betätigt.

Neben den bekannten Telematik- und Audiogeräten sind jetzt auch verschiedene Fahrzeugfunktionen, für die bisher Einzelschalter benötigt wurden, in das System integriert. Als zentrales Bedienelement dient der neue COMAND-Controller auf dem Mitteltunnel. Mit seiner Hilfe werden die Haupt- und Untermenüs ausgewählt und die gewünschten Funktionen aktiviert. Ist ab Werk ein Autotelefon an Bord, lässt sich die weiche Handauflage hinter dem Controller zur Seite klappen; unter ihrem Deckel verbirgt sich die Telefontastatur.

Das große, schwenkbare COMAND-Farbdisplay ist auf gleicher Höhe wie das Kombi-Instrument positioniert und liegt somit noch besser im Sichtbereich von Fahrer und Beifahrer.

Fahrwerk:

Das Fahrwerk mit der serienmäßigen, weiterentwickelten Luftfederung AIRMATIC leistet einen weiteren wichtigen Beitrag für den hohen Fahrkomfort. Per Tastendruck kann der Autofahrer

zwischen einer komfortorientierten oder einer sportlichen Einstellung wählen. Ab Tempo 120 und im Sport-Programm wird die Karosserie automatisch um bis zu 20 Millimeter abgesenkt, um Fahrdynamik, Aerodynamik und Kraftstoffverbrauch nochmals zu verbessern.

Bremsanlage ADAPTIVE BRAKE

Das Anfahren am Berg erleichtern und den Bremsweg bei Nässe verkürzen. Die Feststellbremse arbeitet erstmals mit elektrischer Unterstützung - ein Knopfdruck genügt, um die Bremse anzuziehen. Beim Anfahren löst sie sich automatisch.

Dynamik:

Drei der vier Motoren, hat Mercedes-Benz neu entwickelt. Sie bieten bis zu 26 Prozent mehr Leistung und bis zu 15 Prozent mehr Drehmoment. Bereits zur Marktpremiere im Herbst 2005 steht neben dem

- 3,5-Liter-V6-Motor mit 200 kW/ 272 PS
- Achtzylinder: 285 kW/ 388 PS ab 2800/min ein Drehmoment von 530 Newtonmetern In 5,4 Sekunden von null auf 100 km/h.

Diesel: neues V6-CDI-Triebwerk mit serienmäßigem Partikelfilter. Der Direkteinspritzer leistet 173 kW/ 235 PS und stellt ab 1.600/min ein maximales Drehmoment von 540 Newtonmetern bereit.

- Zwölfzylindermotors im Topmodell S 600 (lieferbar ab erstem Quartal 2006) steigt auf 380 kW/ 517 PS, das Drehmoment: 830 Newtonmeter ab 1.900/min.

Die V6- und V8-Motoren der neuen S-Klasse kombiniert Mercedes-Benz serienmäßig mit dem einzigartigen Siebengang-Automatikgetriebe 7G-TRONIC.

Und ab jetzt will ich im Zusammenhang mit dem T-reg nicht mehr "Oberklasse" lesen 😊

Beitrag von „Thomas TDI“ vom 13. August 2005 um 11:48

Zitat von Xapathan

... Und ab jetzt will ich im Zusammenhang mit dem T-reg nicht mehr "Oberklasse" lesen



Wie wär's mal mit 'nem Preisvergleich!!!

Thomas

Beitrag von „jamesbond“ vom 13. August 2005 um 13:06

Zitat von Xapathan

Und ab jetzt will ich im Zusammenhang mit dem T-reg nicht mehr "Oberklasse" lesen



Wenn ich deine Beiträge insgesamt im Zusammenhang bewerte, frage ich mich, warum du so inkonsequent bist, und weiterhin Touareg fährst

..... oder bist du ein heimlich eingeschleuster Mercedesverkäufer???

Grüße

james

Beitrag von „Xapathan“ vom 13. August 2005 um 14:09

Zitat von jamesbond

..... oder bist du ein heimlich eingeschleuster Mercedesverkäufer?

Nein, bestimmt nicht. Ich sehe das völlig emotionslos. Ich will nur möglichst schnell und komfortabel von A nach B. Wenn aber jemand ein Produkt als "Oberklasse" positioniert, dann bitte auch den Standard erfüllen. Oder gibt es dazu eine andere Meinung (jedem die seine!)?

Und ein benchmarking ist doch immer erfrischend. [illusion an] Ich hoffe, ja dass auch VW Entwickler manchmal Mitbewerbervergleiche machen... [/illusion]

:p

Beitrag von „Thomas TDI“ vom 13. August 2005 um 14:21

Zitat von Xapathan

... Und ein benchmarking ist doch immer erfrischend. ...

Benchmarking mit Äpfeln und Birnen hat aber noch niemanden weiter gebracht. Ich habe ja schon mal an anderer Stelle geschrieben, dass es für mich nicht nachvollziehbar ist, wenn man ein Fahrzeug derart schlecht findet (ich habe von dir bisher keine positive Äußerung zum Touareg registriert), es kauft und dann auch noch über einen längeren Zeitraum fährt. Da gibt es doch nun wirklich genug Alternativen (übrigens auch vergleichbare Alternativen).

Thomas

Beitrag von „T-RACK“ vom 13. August 2005 um 14:56

Zitat von Xapathan

Nein, bestimmt nicht. Ich sehe das völlig emotionslos. Ich will nur möglichst schnell und komfortabel von A nach B. Wenn aber jemand ein Produkt als "Oberklasse" positioniert, dann bitte auch den Standard erfüllen. Oder gibt es dazu eine andere Meinung (jedem die seine!)?

[/illusion]

:p

Und warum bist Du dann so inkonsequent und fährst dann Deiner Ansicht nach so unkomfortabel mit einem Touareg?

Verstehe ich nicht.

Chris

Beitrag von „agroetsch“ vom 13. August 2005 um 21:02

Hallo,

ein wenig ist es schon Äpfel mit Birnen verglichen. Immerhin handelt es sich um ein Modell was noch nicht auf dem Markt ist, den Dicken gibt es schon 3 Jahre zu kaufen.

Und gegen die aktuelle S-Klasse kann der Dicke sehr wohl mithalten, finde ich. Wir haben ja so ein Ding im Büro und es begeistert mich wenig. Einzig, es ist noch öfter liegengeblieben als alle anderen von denen ich je gehört habe (kürzlich vor 4 Wochen Turboladerschaden, davor Elektrik Totalausfall, die Türen gingen nicht auf und der arme Fahrer musste vom DC-Service befreit werden)...

Beitrag von „Thanandon“ vom 14. August 2005 um 08:41

Ich bin das Teil ja schon gefahren und kann nur sagen ein Traum. Ein komplett anders konzeptiertes Auto als der Touareg, daher schlecht vergleichbar. Die S-Klasse möchte ich in Bauschheim nicht das Gelände fahren sehen! 🤖

Das VW den Touareg in der Oberklasse platziert hat ist ja nicht ganz richtig; da steht ja immerhin der Phaeton, der bei VW intern einen komplett anderen Stand hat. Ob VW jemals das Image eines Herstellers der Oberklasse erreicht, ist nicht einfach zu sagen und wage ich zu bezweifeln (alleine Audi gegenüber) was man aber sagen kann, ist dass VW mit dem Touareg (und auch mit dem Phaeton) den Schritt in die richtige Richtung gemacht hat! Und das ist doch was zählt! Jeder muss mit seinem Auto glücklich sein, so wie er(sie) es für richtig hält.