



Mercedes-Benz S-Klasse (2005 - 2013)

Achterin op de eerste rij

Autotest | Raad eens waar ik nu ben. Nee, ik zit niet aan mijn bureau op kantoor. En dit stuk is ook niet geschreven op de zoveelste hotelkamer, alhoewel ik daar meer nachten doorbreng dan in mijn eigen huis. Ik zit achterin de Mercedes-Benz S-Klasse! Dit is de plaats waar directeurs en grootaandeelhouders hun stukken bestuderen voor belangrijke presentaties. Hier overpeinen staatslieden zaken van landsbelang. Dus dit moet ook een prima plek zijn om een testverslag over de S-Klasse te schrijven.

De dag begon echter niet rechts achterin, maar links voorin: achter het stuur. De S-Klasse is sinds jaar en dag de geëigende keuze van hoogwaardigheidsbekleders die zich graag laten rijden. Maar juist de S-Klasse is ook de auto waarin Mercedes nieuwe techniek voor het eerst introduceert. Dus eens kans om zelf te sturen met de "S" laat ik niet lopen.

Iedere Mercedes-Benz rijdt prima en dit topmodel uit de lijn rijdt niet significant beter, maar wel anders. Bij de S-Klasse ligt de nadruk nog meer op rust en comfort. De "S" is voorzien van dubbelglas en andere geluidsreducerende voorzieningen waardoor de auto nog stiller wordt. Dit is het type auto waarin de bestuurder als vanzelf een enorme afstand ervaart van het "gewone" volk en als vanzelf een zelfvoldane grijns op het gezicht krijgt.



V12 TwinTurbo

Dat is ook te danken aan de oppermachtige krachtbron van de testauto. De hier gereden S600 is het topmodel, afgezien van een tweetal sportuitvoeringen. De cijfers zijn imposant: de V12 twinturbo is goed voor 518 pk en 830 Nm trekkracht. Ter vergelijking: een Ferrari F430 moet het doen met "slechts" 490 pk / 465 Nm.

Maar het karakter van deze krachtpatser is compleet anders. Uiteraard is een S-Klasse veel zwaarder dan een sportwagen. Het motorvermogen wordt bovendien zeer geleidelijk opgebouwd. Daarnaast is de overdadige kracht vooral bedoeld om een enorme reserve te bieden. In het dagelijks verkeer komt de naald van de toerenteller zelden boven de 2.000 tpm en dat geeft heel veel rust. Dan zijn alleen de rolgeluiden van de banden iets hoorbaar en is het verder stil in de S-Klasse. Helaas wordt de rust soms wel verstoord door een overijverig klimaatcontrolesysteem. Pas rond de 200 km/u is ook de rijwind goed te horen.



Wanneer nodig is de S600 verpletterend snel. Een luttele 4,6 seconden na vertrek staat de 100 km/u op de teller. Ook dan blijft een zekere rust bewaard, alhoewel de krachtsexplosie zo enorm is dat de inzittenden niet in, maar bijna door de stoelen worden gedrukt.

Wegligging

De wegligging heeft eenzelfde superieur, maar kalm karakter. Als het moet kan de S-Klasse vierkant een hoek om, alhoewel de banden het dan wel uitgillen. De remmen zijn bijterig als van een sportwagen en brengen deze 2.200 kg wegende verlengde limousine desnoods als een blok tot stilstand (waarop alle organen die na de acceleratie werden weggedrukt nu weer netjes op hun plaats terugkeren).

Van nature is de S-Klasse toch vooral heel rustig. Dat is op de eerste plaats te danken aan de lengte en

breedte van de auto. Met name de "rechtuitstabiliteit" is subliem en de S-Klasse is merkbaar gemaakt om kaarsrecht en pijlsnel enorme afstanden te overbruggen op de Deutsche Autobahn.

Innovatie

De S-Klasse staat bekend als de "kweektuin" voor nieuwe vindingen van Mercedes. De testauto is dan ook voorzien van alle denkbare luxe van dit moment. In de buitenspiegels zijn waarschuwingslampjes te vinden die oplichten wanneer zich een voertuig in de dode hoek bevindt. De cruise-control wordt ondersteund door radar, zodat de auto zelf afstand houdt.



De snelheidsmeter is vervangen door een groot display, zodat extra informatie op/door de klokken kan worden getoond. Daaronder ook de "nachtzicht-assistent" die in het donker een helder beeld van de omgeving toont en zo een zinvolle bijdrage aan de veiligheid levert.



Achterin

Natuurlijk gaat het bij de S-Klasse allemaal om de rust en ruimte achterin. De testauto is een verlengde versie, maar desondanks is de ruimte op de achterbank niet zo overweldigend als bij de concurrentie. Natuurlijk zit het hier nog steeds riant, maar in deze prijsklasse is alleen het allerbeste goed genoeg en dan gebiedt de eerlijkheid te zeggen dat andere merken nog meer ruimte bieden.

De achterpassagiers hebben ieder een eigen, onafhankelijk regelbare, airconditioning. De beide achterstoelen zijn individueel elektrisch instelbaar en voorzien van verwarming. De achterbank is omringd door beeldschermen, bakjes, vakjes, haakjes, tafeltjes en andere praktische zaken. Daarbij moet worden opgemerkt: alles kan, als er maar betaald wordt. Want ondanks de stevige aanschafprijs van de S-Klasse is de optielijst nog steeds enorm.

Net als voorin zijn alle knoppen smetteloos afgewerkt en uitgevoerd in de mooist denkbare materialen (de testauto is uitgevoerd in "flintgrijs" met een "Savannebeige / kasjmierbeige" interieur). Zelfs kleine dingen als een elektrisch bedienbare zijruit of uitklapbare asbak bewegen met een zekere grandeur. Zelfs de graphics van de boordcomputer zijn een lust voor het oog.



Bedankt, chauffeur

Toch is het opnieuw het mechaniek dat voor sublieme rust achterin zorgt. Zo trekt de S600 met de automaat in "Comfort"-stand haast aarzelend op, waardoor het lijkt alsof de koppeling hopeloos slipt. Dit is echter doelbewust gedaan om de auto zo soepel mogelijk weg te laten rijden. Ook bij het remmen zorgt het mechaniek ervoor dat de auto na het stoppen niet naar achteren rolt en het comfort nog hoger is. Op die manier maakt de S-Klasse het makkelijker voor de bestuurder om de hard werkende gasten achterin maximaal comfort te bieden.

De eindbestemming van deze rit is daarom bijna ongemerkt bereikt. De S-Klasse heeft zich overtuigend bewezen als comfortabele werkplek. De chauffeur wordt vriendelijk bedankt voor de bewezen diensten. Het testverslag is klaar, dus op de terugweg rijd ik weer!



Conclusie

Is de achterbank van de Mercedes-Benz S-Klasse een geschikte werkplek? Deze praktijktest wijst uit: ja, zeker. De ruimte achterin is riant, zij het iets minder overweldigend dan bij enkele concurrenten. Het comfort laat niets te wensen over en mede daarom kan hier in alle rust veel werk verzet worden.

De S600 levert sublieme prestaties terwijl het comfort altijd gewaarborgd blijft. Ook de innovatieve techniek draagt bij aan de luxe en veiligheid. Nog meer dan bij andere limousines is alle techniek erop gericht om het makkelijker te maken voor de bestuurder om de passagiers optimaal comfort te bieden. Het resultaat is er naar. ■



Specificaties

Mercedes-Benz S-Klasse (2005 - 2013) S600 lang

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	521 x 187 x 147 cm
Wielbasis	317 cm
Gewicht	2.080 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.100 kg
Tankinhoud	90 l
Bagageruimte	560 l
Bandenmaat	255/45R18

Motor en prestaties



Motorinhoud	5513 cc
Cilinders / kleppen	12/3
Vermogen	517 pk @ 5000 tpm
Koppel	830 Nm @ 1800 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	4,6 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	14,3 l / 100 km
Verbruik stad	21,7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	11,5 l / 100 km
CO2 uitstoot	329 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 231.500,-
Prijs instapmodel	€ 89.900,-