



Martijn Verhoef
22 maart 2021

Klasse apart

Wanneer Mercedes-Benz een nieuwe S-Klasse onthult, zit de autowereld op het puntje van haar stoel. De auto geldt niet alleen als de benchmark in het segment, de limousine is ook een voorbode van technologie die we later in bereikbaarere modellen zullen aantreffen. De S-klasse in deze autotest is dan ook volgeladen met luxueuze opties, nieuwe technieken en ingenieuze multimedia.

Maar met de komst van de nog te onthullen elektrische EQS moet de zakensedan het licht van de schijnwerpers delen. Naast het steeds meer uitdijende aanbod aan volledig elektrische limousines zal de auto moeten concurreren met SUV's uit het hoogste segment. Om uit te vinden waarom je nog steeds voor de S-Klasse zou kiezen, namen we de auto mee voor een testperiode.



Toegankelijker

Een icoon als de S-Klasse, een auto die bovendien een trouw koperspubliek aanspreekt, wordt qua uiterlijk doorgaans niet radicaal veranderd. De testauto is daarom direct herkenbaar als S-Klasse, hoewel er toch genoeg wijzigingen in het ontwerp zijn te melden. Allereerst de uitstraling: met zijn zwarte lak, grote wielen en sportieve jasje uit de AMG Line is de auto een echte aandachtstrekker. Maar als je die uiterlijke opsmuk even wegdenkt, komt de auto vriendelijker en daarmee ook minder imposant over dan zijn voorganger. Toegegeven: helemaal in lijn met het segment is de grille een stuk breder geworden. Maar over de gehele linie lijkt Mercedes-Benz het model een toegankelijker uitstraling mee te hebben willen geven.

Door de ranke lijnen en gestroomlijnde voorkomen vergeet je bijna dat je met een auto van meer dan vijf meter van doen hebt. Zowel de versie met korte als lange wielbasis zijn nog eens gegroeid ten opzichte van het uitgaande model, wat de verlengde testauto bijna 5,3 meter lang maakt. Door slim ontwerpen weet Mercedes-Benz de afmetingen dus flink te verbloemen, maar het geeft de auto ook nog eens een zeer lage

Mercedes-Benz S-klasse 450 4Matic Lang

luchtweerstand van 0,22 mee. Die aerodynamica helpt natuurlijk mee om een goed verbruik te realiseren en bovendien is het eenvoudiger om windgeruis buiten het interieur te houden. Ondanks de lange koets is manoeuvreren met de S-Klasse een eitje, dankzij een nieuwe toevoeging aan de optielijst. Daarover later meer. Ook nieuw zijn de handgrepen die uitschuiven als je in de buurt van de auto komt en de autosleutel (of smartphone) bij je draagt. Ze verzinken mooi in de zijkant van de auto als je wegrijdt, wat de hightech uitstraling van de auto alleen maar onderstreept.



Toch wat aan te merken

Uiteraard word je binnenin de S-Klasse verwelkomt door luxueuze zetels en een batterij aan multimediaschermen. Toch kunnen we ons in de auto niet aan de indruk onttrekken dat Mercedes het allemaal iets minder protserig over wil laten komen dan voorheen. In de oude S-Klasse werden de tellers en infotainment nog onder een soort afdakje geplaatst, wat het dashboard hoog maakte en als inzittende werd je als het ware ingesloten. Nu is het geheel een stuk overzichtelijker en strakker vormgegeven, maar ook minder huiselijk. Blikvanger is natuurlijk het centraal geplaatste scherm, dat

licht gekanteld is verzonken in het dashboard. Door de plaatsing van het scherm was er geen plaats meer voor de luchtroosters, die erboven zijn gepositioneerd. Het ontbreken van het afdakje heeft wel als gevolg dat zowel de luchtroosters in hun aluminium behuizing als het gekantelde MBUX-scherm af en toe hinderlijk reflecteren in de voorruit.

Het aantal fysieke knoppen is tot een minimum beperkt in de nieuwe Sonderklasse, met als resultaat dat we veel instellingen via het MBUX-systeem, per stem of met aanraakknoppen dienen te regelen. Zelfs op het stuur kun je met heen en weer swipen veel functies bedienen. Waar dit bij andere merken nog wel eens tot ergernissen leidt, is de bediening in de Mercedes echt foutloos. Of het nu via het grote touchscreen, als gesproken instructie ("zet de stoelverwarming aan"), of via de softtouch schuifknoppen gaat. Alleen bij de stoelbediening duurde het even voordat we vrienden werden. De schakelaars in de deurpanelen geven geen weerstand, zodat je pas bij het bewegen van de stoel voelt dat je de goede kant op gaat.

Zoals we bij het binnenstappen al merkten gaat het er in de S-klasse een tikje minder gezellig aan toe dan voorheen. Het antraciete populierenhout, het koele aluminium en de grote hoeveelheid pianolak maken van de auto nu niet direct een feestnummer. Je kunt veel zaken op een andere manier configureren, maar van bijvoorbeeld de pianolak kom je nooit af. Dat is jammer, want het materiaal is vlek- en krasgevoelig. En ook bij andere materialen merk je dat de Duitsers ruimte laten boven de S-Klasse, voor bijvoorbeeld de Mercedes-Maybach en de EQS. Zo zijn opbergvakken in de deurpanelen niet bekleed en kijk je aan tegen zwarte speakers in de voordeurstijlen, tenzij je 6.400 euro neertelt voor het Burmester 4D sound system. Het audiosysteem in onze S-Klasse klinkt al ontzettend goed, maar de wetenschap dat we het met slechts 3D surround sound moesten doen, deed toch een beetje pijn.



Wellness op de weg

Op de aankleding mag dan nog wat aan te merken zijn, qua comfort doet de auto precies wat Mercedes belooft. En nog meer dan dat.

Allereerst blijft het stil aan boord van de S-Klasse, hoe hard je ook rijdt. Zelfs met het schuifdak op de kantelstand wordt je niet gestoord door hinderlijk windgeruis of bandengerol.

De voorstoelen zijn natuurlijk uitgebreid te verstellen en door het automatisch oppompen van de zijwangen word je uitstekend op je plaats gehouden. In het MBUX-systeem heb je optioneel keuze uit een heel scala aan massageprogramma's, of je selecteert een Energizing Comfortprogramma dat de stoelventilatie, ingebouwde parfum en airconditioning laat samenwerken om je weer op te frissen. Zo wordt autorijden echt even tijd voor jezelf.

Achterin is het mogelijk nog comfortabeler, zeker als je op de rechter zitplaats ploft. Met het optionele Rear Executivepakket heb je de mogelijkheid om die stoel te kantelen en een voetensteuntje uit te klappen. Met een druk op de knop wordt de zonwering

omhoog geschoven, zodat je in alle rust een powernap kunt doen.



Opvallend wendbaar

De S-klasse verwent zijn inzittenden dus met comfort en luxe en dat doet de auto mede door het fijne onderstel. Standaard is de Benz voorzien van Airmatic luchtvering, waardoor de auto geen kik geeft bij grote en kleine oneffenheden. De auto scant zelf het wegdek, om zich alvast voor te bereiden op komende richels en andere onzuiverheden. De S-Klasse is bij uitstek een auto waarin mensen vaak gereden worden, maar de chauffeur mag het evengoed aan niets ontbreken. Een hele batterij aan veiligheidssystemen is standaard aanwezig, zoals de adaptieve cruise control en dodehoekhulp. Waar je in oudere Mercedesen een lichte hartverzakking krijgt bij het ingrijpen van de rijbaanhulp, wordt je bij de S-Klasse door het knipperen van de sfeerverlichting vriendelijker verzocht binnen de lijnen te kleuren.

Optioneel neemt de Mercedes het sturen helemaal over en desgewenst haalt de auto dan ook zelf in. In het vooronder van de testauto is een zes-in-lijn benzinemotor

Mercedes-Benz S-klasse 450 4Matic Lang

geplaatst, die bij wordt gestaan door een elektromotor. De mild-hybrideaandrijving is goed voor 367 pk en krijgt nog eens 22 pk extra wanneer de EQ-kracht wordt ingeroepen door stevig te accelereren. De S 450 Lang sprint in 5,1 seconden naar de 100 km/h en houdt het pas bij een begrensde 250 km/h voor gezien. Natuurlijk past een smeuwge achtcilinder het beste bij het comfortabele karakter van de S-Klasse, maar we begrijpen heel goed dat die krachtbron onbereikbaar is dan ooit.

De zescilinder is wellicht onstuimiger en weet zijn kracht over een minder groot bereik af te geven, maar door de elektrokracht en de negentrap automaat heeft Mercedes toch goud in handen. Na een lichte vertraging spuit de limousine er vandoor, waardoor je direct bent vergeten dat een krachtigere S 500 en de S 560 met V8 te kiezen zijn. De auto trekt in een mum van tijd door naar illegale snelheden, terwijl de inzittenden genieten van een hotstone massage. En om nog terug te komen op het gemakkelijke manoeuvreren: de S-Klasse kan worden voorzien van een meesturende achteras, zodat de achterwielen in een hoek van 4,5 of 10 graden worden geplaatst. Onze testauto heeft achterasbesturing met een tien graden verstelbare stuurhoek, zodat de draaicirkel van de S-Klasse net groot is als die van een A-Klasse. Hoewel het sturen op bijvoorbeeld rotondes even wennen is, zijn we bijna direct fan van deze optie. Het maakt de auto heel wendbaar en in- en uitparkeren kinderlijk eenvoudig, ondanks de enorme afmetingen. Die afmetingen zorgen ook voor het niet malse gewicht van 1.915 kg. Maar door de efficiënte drieliter benzinemotor en de mild-hybrideaandrijving realiseren we een heel acceptabel testverbruik van 8,6 liter op 100 km.



Tot rust komen

De S-Klasse is leverbaar vanaf 133.593 euro en voor dat geld rijd je de S 350 d met een korte wielbasis. De geteste uitvoering kost minstens 143.236 euro en dan heb je gelijk de lange wielbasis en vierwielaandrijving. Je zou bij een auto als de S-Klasse ellenlange optielijsten verwachten, maar eigenlijk zijn de extra keuzes vrij overzichtelijk. Bovendien zit de auto standaard al goed in de spullen, met lederen bekleding en een panoramisch schuifdak. De AMG Line zorgt voor uiterlijk vertoon en is met 9.559 euro de duurste optie op de testauto. Het Premium Pluspakket voorziet onder andere in het head-up display en uitgebreidere assistentiesystemen. Daarnaast doen de achterasbesturing en het Rear Executive pakket met de uitschuifbare achterstoelen de aanschafprijs oplopen tot 172.632 euro. Natuurlijk is er altijd nog iets te wensen over, maar we kunnen nog even niet bedenken wat we missen aan boord van de test-Benz.

Door zijn wendbaarheid en het geboden comfort weet de S-Klasse zijn naam hoog te houden en de BMW 7 Serie en Audi A8 het nakijken te geven. Het materiaalgebruik zou op sommige vlakken nog beter kunnen (maar hÃ©, er moet ook nog markt zijn voor

Mercedes-Benz S-klasse 450 4Matic Lang

Bentley, Maybach en Rolls-Royce), maar de manier waarop deze auto het autorijden verandert in tot rust komen is verbluffend.

Plus

- + Comfortabel met hoofdletter C
- + Zeer wendbaar door achterasbesturing
- + Behoorlijk zuinig

Min

- Materiaalgebruik kan nog beter
- Weerspiegelingen in voorruit