Harold Rolloos
21 november 2009

Andere tijden

Vandaag de dag is het bijna een doodzonde als een topbestuurder of andere hoogwaardigheidsbekleder met een benzineslurpende limousine komt voorrijden. Nee, het moet allemaal groen zijn tegenwoordig. Lexus was de eerste met de LS hybrid, maar nu ontkomen de Duitse topmerken er ook niet meer aan. BMW komt binnenkort met de nieuwe 7 ActiveHybrid en Mercedes-Benz heeft sinds een aantal maanden de S 400 Hybrid aan haar gamma toegevoegd. Wij gingen met de nieuwste troef uit de Sonderklasse van Das Haus op pad.

Verfijnd

De W 221 â€“ zoals de S-Klasse ook wel door de Stuttgarters wordt genoemd â€“ onderging na vier jaar een lichte facelift en werd verfijnd. Vooral de voorkant van het vlaggenschip uit Das Haus werd aangepakt met een nieuwe koelergrille. De plastic kap voor de Distronic (adaptieve cruise control) op de grille oogt niet heel fraai, maar het blijft lastig om zoiets echt mooi weg te werken. Ook Mercedes-Benz gaat mee met de LED-trend. Eerder dit jaar werd de E-Klasse al voorzien van deze trendy lampjes in de dagrijverlichting, nu moet ook de Sonderklasse eraan geloven. Vanaf de zijkant gezien valt pas op hoe het 5,2 meter lange elegante slagschip wordt gevormd door de scherpe lijnen. Wij rijden namelijk de Lang-versie, die nog eens dertien centimeter ruimer is dan de gewone S-Klasse. Aan de buitenkant merk je daar trouwens weinig van, die extra ruimte komt vooral de achterpassagiers ten goede.

Aan de achterzijde werden ook lichte wijzigingen doorgevoerd. Zo zijn de uitlaatpijpen voortaan onderin de achterbumper geÃ¯ntegreerd. Verder werd de Benz op het gebied van aerodynamica verbeterd, zodat er minder last is van windgeruis. Onze testauto is door de importeur besteld in de zakelijke, maar chique kleur Flintgrijs. Mensen die in een S rijden kiezen voor kwaliteit en klasse. Dat daar een fiks prijskaartje aan hangt is dan ook geen verrassing. De door ons gereden S 400 Hybrid Lang is er vanaf zo'n 119 duizend euro. Per 1 januari 2010 gaat de prijs omlaag naar iets minder dan 116 duizend euro voor de Lang en 106 duizend voor de normale versie. Echter, bij het bestellen van dit testexemplaar waren ze bij Mercedes-Benz Nederland niet gierig en werd voor bijna veertig mille in de optielijst aangevinkt. Alle zaken die het leven makkelijk maken zijn aanwezig. De briljante geluidsinstallatie van Harman/Kardon, het Prestige Plus-pakket, een nachtzicht assistent, adaptieve grootlicht assistent, massagestoelen, een entertainmentsysteem achterin en ga zo maar door. Voor het luttele bedrag van ruim 158.000 euro mag je dan ook een dijk van een auto verwachten. En dat is gelukkig ook zo, want daarvoor krijg je wel topkwaliteit.

Huiselijke kringen

Comfort is het toverwoord in de S-Klasse. De zware portieren vallen dof dicht en worden automatisch aangetrokken. Dat de auto perfect geÃ¯soleerd is hoeven we niet uit te leggen. Mercedes-Benz heeft de beste materialen van stal gehaald en de afwerking is op alle fronten top. Enige minpuntje wat we konden ontdekken was de Hybrid-aanduiding onderaan het middenconsole, dat had wat ons betreft niet gehoeven. Nou weet iedereen dat het in deze topklasse draait om â€˜de man achterinâ€™. Dat klopt, maar de chauffeur hoeft zich absoluut niet benadeeld te voelen. Immers, hij kan zichzelf tijdens een lange rit ook laten masseren door de heerlijk zittende zetel. Snel en zacht of langzaam en stevig? Het kan allemaal. De zetels zijn bovendien te verwarmen of te koelen en elektrisch dusdanig instelbaar dat je altijd de juiste positie vindt. De digitaal geprojecteerde klokken zijn prima afleesbaar. De boordcomputer biedt legio mogelijkheden, waaronder het bekijken van de status van

de lithium-ion-accu. Bovenin het middenconsole bevindt zich het scherm je onder meer navigatie, audio en video kunt regelen. Dit alles gaat via de bekende draaiknop vÃ³Ã³r de middenarmsteun. Deze uitvoering van de S-Klasse heeft zoveel mogelijkheden, dat je in het begin door de bomen het bos niet meer ziet. Het vergt dus even wat gewenning, maar laat zich vervolgens zeer makkelijk en prettig bedienen.

Achterin deze Duitse kanjer is het mogelijk nog fraaier en vooral ruim opgezet. Het lijkt wel een huiskamer. Sluit jezelf helemaal van de buitenwereld af door de gordijnen elektrisch omhoog te laten rollen. In beide hoofdsteunen van de voorstoelen zijn TFT-schermen geplaatst voor het bekijken van een DVD of het â€“ op afstand â€“ bedienen van de andere opties. Zet de massagefunctie aan, verstel de stoel elektrisch tot in een voor jou prettige stand en doe je ogen dicht. Dit is genieten met een grote G. Hoewel dit dus een Hybrid is, lever je qua ruimte in de kofferbak niet in, zoals dat bij concurrent Lexus LS600h L wel het geval is. Bij de Japanner wordt een deel van de bagageruimte opgeslokt door de accuâ€™s. De Duitsers wilden dit niet en plaatsten de accu links onder de motorkap. Daardoor heeft de Benz een bagagecapaciteit van 560 liter, terwijl de Lexus daar met 330 liter behoorlijk onder zit.

Das erste

Deze S 400 Hybrid is het eerste hybridemodel van Mercedes-Benz. Onder de kap ligt een 3,5-liter V6 benzinemotor die 279 pk levert en â€“ indien nodig â€“ hulp krijgt van een elektromotor met een vermogen van twintig pk. Deze elektronische hulp kan de auto echter niet helemaal hybride laten wegrijden, zoals dat bij Lexus wel het geval is. Verder is deze auto voorzien van een start/stop-systeem en een recuperatie-functie, dat ervoor zorgt dat de energie die vrijkomt bij uitrollen en afremmen weer wordt omgezet in elektrische energie. Dit wordt opgeslagen in de lithium-ion-batterij en kan dus opnieuw gebruikt worden.

Beide krachtbronnen werken vlekkeloos samen en zorgen voor een heel behoorlijk brandstofverbruik. Deze verlengde versie verdient er zelfs een ultragroen A-label door en dat is uniek in deze klasse. Dit is bovendien fiscaal aantrekkelijker. De

fabrieksopgave van deze verlengde Benz ligt op 8,2 liter per honderd kilometer. Tijdens een rit van 220 kilometer kwamen wij zelfs tot een gemiddeld verbruik van 8 liter op honderd kilometer. Het totale verbruik tijdens onze test ligt op 8,5 liter, wat natuurlijk uitstekend is voor een auto met deze afmetingen en een gewicht van bijna twee ton.

Komfort

Zo comfortabel als je in de S-Klasse zit, zo comfortabel rijdt de auto ook. Waar de twee andere Duitse topmerken hun limousines meer als rijdersautoâ€™s profileren, draait het bij Mercedes-Benz allemaal om luxe en comfort. Echt alles gaat geruisloos. Je zweeft over de weg als een vliegend tapijt door de lucht en alle oneffenheden worden feilloos weggewerkt. Dat deze 1.920 kg wegende Benz geen bochtenridder is en behoorlijk overhelt verbaast ons niet. Sterker nog, daar is deze auto ook helemaal niet voor gemaakt. Deze auto wil kilometers verslinden en maakt het rijden heel erg

makkelijk. Werkelijk alles wordt in de gaten gehouden, wat natuurlijk weer bijdraagt aan een zeer hoog veiligheidsniveau. De Grootlicht Assistent past de lichtbundel automatisch aan als dat nodig is en de nachtzicht assistent beschikt over een detectiefunctie voor voetgangers en geeft dat door in het speciale display.

De zescilinder vormt een prima combinatie met de elektromotor. Het is geweldig om te zien en te beleven hoe deze zware Benz moeiteloos richting hoge snelheden wordt gesleurd. Dit gaat gepaard met een beschaafde maar lekker klinkende grom van de zespitter. Zo sprint dit kolos in 7,2 seconden naar de honderd en is de top begrensd op 250 kilometer per uur. Aan deze zescilinder is de bekende 7G-Tronic gekoppeld. Deze schakelt vloeiend naar een volgend verzet en werkt voortreffelijk. Bij accelereren op de snelweg schakelt hij echter Ã©Ã©n trap te veel terug, wat in principe niet nodig is met zoveel koppel. Immers, de auto pakt van onderin vol op, waardoor je vanaf 2.400 toeren per minuut al de maximale trekkracht tot je beschikking hebt. Eigenlijk merk je niet dat je hybride aan het rijden bent. Hoewel, dat is niet helemaal waar. Het remmen gebeurt in eerste instantie elektrisch om dus die energie op te slaan in de accu. Pas als je meer abrupt op de rem trapt komt het mechanische deel in actie. Dit voelt in het begin iets anders, maar na een tijdje raak je hier helemaal aan gewend.

Absolute klasbak

Deze Mercedes-Benz S 400 Hybrid Lang is van een uitzonderlijk hoog niveau. Het is in de eerste plaats natuurlijk een machtige maar bovenal elegante verschijning. Comfort staat bij Das Haus hoog in het vaandel. In deze limousine wordt het leven erg aangenaam gemaakt en het rijden verloopt bijzonder soepel. Je hebt altijd meer dan voldoende koppel tot je beschikking, dat natuurlijk ook komt omdat de V6 is gekoppeld aan de 20 pk sterke elektromotor. Het verbruik van 1 op 12 is voor dit vlaggenschip dan ook heel keurig. Alle technologische hoogstandjes en andere geavanceerde veiligheidssnufjes dragen bij aan perfect weggedrag. Eigenlijk is dit gewoon de perfecte auto voor op de lange afstanden. In de stad is de lengte natuurlijk belemmerend, maar dat weet je op voorhand met zoâ€™n wagen. Echt grote minpunten konden we niet ontdekken, maar voor een bedrag van bijna 160 mille mag je toch ook wel iets verwachten?

Fotografie: Martijn Koevoets

Plus

+ Luxe en weelde
+ Comfortabel
+ Relatief zuinig

Min

- Plastic kap voor Distronic op grille
- Automaat schakelt soms te snel terug