



Mercedes-Benz Classic

Presse-Information

September 2020

## Inbegriff des Automobils: Die Mercedes-Benz S-Klasse

Inhalt .....	Seite
Die Mercedes-Benz S-Klasse: Highlights .....	2
Die Tradition der Mercedes-Benz S-Klasse .....	4
Mercedes-Benz S-Klasse und Vorgängerbaureihen seit 1951 .....	6
Innovationen und Fakten: S-Klasse und Vorgängerbaureihen .....	10
Die S-Klasse und Vorgängerbaureihen in der internationalen Presse .....	17
Bildunterschriften .....	27

Mercedes-Benz Museum GmbH | Headquarters and Registry Court: Stuttgart, HRB No. 23165 |  
Board of Management: Christian Boucke (Chairperson), Monja Büdke, Patrizia Radegast

\* Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch“ neuer Personenkraftwagen entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der Deutschen Automobil Treuhand GmbH unter [www.dat.de](http://www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

 und Mercedes-Benz sind eingetragene Marken der Daimler AG, Stuttgart, Deutschland.

## Die Mercedes-Benz S-Klasse: Highlights

**Tradition:** Die Bezeichnung „S-Klasse“ wird 1972 offiziell eingeführt, doch die Ahnenreihe geht lückenlos bis 1951 zurück. Vor dem Zweiten Weltkrieg sind Modelle der Oberklasse und Luxusklasse seit Beginn des 20. Jahrhunderts stets ein wichtiger Bestandteil der Modellpalette von Mercedes-Benz und den Ursprungsmarken.

**Das „S“:** Bei der Erweiterung des Modellprogramms um den Typ 170 S aus der Ahnenreihe der E-Klasse prägt der damalige Vorstandsvorsitzende Wilhelm Haspel Anfang 1949 die neue Modellbezeichnung mit dem S und gibt auch gleich die Erklärung, dass der Buchstabe für „Super“ oder „Spezial“ steht. Seit dem 1956 eingeführten 220 S wird er in der Mercedes-Benz Oberklasse kontinuierlich verwendet.

**Perfektion in allen Details:** Mercedes-Benz gibt mit jeder Generation seiner Spitzenautomobile überzeugende Antworten auf die Wünsche und Anforderungen der jeweiligen Zeit. Jede Generation der S-Klasse und ihrer Vorgängermodelle prägt mit individuellen Stärken die Automobilentwicklung ihrer Epoche.

**Luxus und Komfort:** Angenehmer als in einer S-Klasse kann man selbst auf langen Fahrten kaum unterwegs sein. Das Auto umschmeichelt – als Gesamtentwurf und mit jedem seiner herausragenden Ausstattungsmerkmale.

**Design:** Souveränität, Innovation, Sportlichkeit, Progressivität – diese Kernmerkmale setzen die Designer in der S-Klasse ausdrucksstark um. Im Exterieur wie im Interieur.

**Technologie-Trendsetter:** Die S-Klasse inklusive ihrer Vorgängerbaureihen führt immer wieder bahnbrechende Innovationen wie beispielsweise die Sicherheitskarosserie (1959), das Anti-Blockier-System ABS (1978), den Airbag (1981) und das Elektronische Stabilitäts-Programm ESP® (1995) in den Automobilbau ein – Technologien, die heute in (fast) jedem neuen Auto zum Einsatz kommen.

**Spektakuläre Motorsporterfolge:** Die Modelle 220 SE und 300 SE aus der „Heckflosse“-Baureihe W 111/W 112 erringen zahlreiche Siege bei Rallyes und Straßenrennen, beispielsweise bei der Rallye Monte Carlo 1960 und der Rallye Akropolis 1960, der Rallye Algier-Zentralafrika 1961, der Tour d'Europe und der Rallye Lüttich–Sofia–Lüttich 1962 sowie – vier Mal in Folge von 1961 bis 1964 – beim Großen Straßenpreis von Argentinien.

**Starker Luxus:** Der 300 SEL 6.3 aus der Oberklasse-Baureihe W 109 gilt mit seinen Fahrleistungen auf Sportwagenniveau als Urtyp der luxuriösen und komfortablen Hochleistungslimousine und begründete damit eine bis heute fortgesetzte sehr erfolgreiche Tradition.

**Erfolgsgeschichte AMG:** Der spektakuläre Klassensieg beim 24-Stunden-Rennen in Spa-Francorchamps mit dem 300 SEL 6.8 AMG macht die damals junge Marke aus Affalterbach auf einen Schlag weltbekannt und bildet den Auftakt zu einer einzigartigen Entwicklung.

**Leistung satt:** Die Performance-Limousinen der S-Klasse kommen aus Affalterbach. Mercedes-AMG ist vor keinem Gipfel bange. Das dokumentiert erstmals in der Geschichte der S-Klasse im Jahr 1999 die Baureihe 220 mit dem S 55 AMG (5,5-Liter-V8-Motor und **265 kW**/360 PS Leistung) und natürlich 2003 mit dem S 65 AMG (Zwölfzylindermotor, **450 kW**/612 PS und satte 1.000 Newtonmeter Drehmoment).

**Verkaufserfolg:** Angefangen mit dem Typ 220 (W 187) von 1951 bis hin zur Baureihe 222 sind insgesamt rund 4 Millionen Limousinen der S-Klasse produziert worden. Zählt man die Coupés und Cabriolets ebenfalls dazu, sind es sogar 4,29 Millionen Fahrzeuge. Aus dem Zeitraum vor 1945 kommen noch gut 25.000 Fahrzeuge hinzu.

**Stückzahlrekord:** Von der 1979 eingeführten Baureihe 126 werden innerhalb von fast zwölf Jahren insgesamt gut 818.000 Limousinen produziert. Die aus der Limousine abgeleiteten SEC-Coupés, ebenfalls der Baureihe 126 zugeordnet, entstehen in gut 74.000 Exemplaren.

**Meistgebautes Modell:** Insgesamt 150.593 Exemplare des Mercedes-Benz 280 SE (Baureihe 116) werden von 1972 bis 1980 gebaut. Er hat gute Chancen, dass nie mehr ein einzelnes S-Klasse Modell eine höhere Stückzahl erreicht – vor allem, weil die Modellpalette sich stetig vergrößert und die Lebenszyklen einzelner Modelle sich verkürzen, etwa durch neue Motoren.

**China, derzeit der größte Einzelmarkt der Welt:** Für zehn Prozent der dortigen Käufer einer S-Klasse ist es das erste eigene Auto überhaupt – bei einem Durchschnittsalter von 40 Jahren. Kein schlechter Start ins Autofahrerleben.

## Die Tradition der Mercedes-Benz S-Klasse

**Was macht ein Fahrzeug in seiner Zeit zum Automobil schlechthin? Die Mercedes-Benz S-Klasse und ihre Vorgänger geben seit den Anfängen der Markengeschichte die Antwort auf diese Frage. Nahtlos beginnt die Tradition der Luxusfahrzeuge von Mercedes-Benz im Jahr 1951, doch schon lange vor dem Zweiten Weltkrieg sind Oberklasse- und Luxusklasse-Limousinen fester Bestandteil des Modellprogramms. Die jüngste Generation dieser einzigartigen Tradition ist die neue Mercedes-Benz S-Klasse der Baureihe 223. Sie kommt im Herbst 2020 auf dem Markt.**

Die S-Klasse von Mercedes-Benz steht in einer langen und reichhaltigen Tradition, die zurückreicht bis zu den Anfängen der Marke Mercedes zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Luxus, Komfort und Sicherheit: Fahrzeuge der Ober- und Luxusklasse bilden schon lange vor der 1972 eingeführten offiziellen Bezeichnung S-Klasse den Schwerpunkt des Lieferprogramms der Stuttgarter Marke.

Mercedes-Benz gibt mit jeder Generation seiner Spitzenautomobile stets überzeugende Antworten auf die Wünsche und Anforderungen der jeweiligen Zeit. Jedes einzelne Modell in der Historie der S-Klasse prägt mit individuellen Stärken die Automobilentwicklung seiner Epoche und ist somit immer auch ein Spiegel seiner Ära. Eine Mercedes-Benz S-Klasse, so lässt sich die Bedeutung der Entwicklungslinie zusammenfassen, ist stets der Inbegriff des Automobils – das gilt genauso für die Vorgängerbaureihen.

### **Überragend in der Summe aller Qualitäten**

Das Topmodell von Mercedes-Benz gilt dank innovativer Technik, höchstem Komfort und wegweisender Sicherheitssysteme in jeder Generation als Vorreiter für die Automobilentwicklung – und das branchenweit. Denn viele Technikmerkmale, die Mercedes-Benz in der S-Klasse erstmals in einem Serienautomobil anbietet, kommen in der Folge nicht nur in anderen Mercedes-Benz Modellreihen zum Einsatz, sondern werden schließlich auch von anderen Automobilherstellern aufgegriffen.

Diese Vorbildrolle ist die Konstante in der Geschichte, aber auch in der Gegenwart von Mercedes-Benz. Es gibt wohl kein Fahrzeug, mit dem die Stuttgarter Marke stärker identifiziert wird als mit der S-Klasse. Durch die Summe ihrer Eigenschaften ist sie der Orientierungspunkt für die Marke Mercedes-Benz und für die gesamte Welt des Automobils.

### **Weltweit das meistverkaufte Fahrzeug der Luxusklasse**

Die S-Klasse verkörpert das Bild der Luxusklassefahrzeuge von Mercedes-Benz: Sie ist die automobilgewordene Essenz eines Lebensstils, der von höchsten Ansprüchen an Mobilität und Individualität geprägt ist, der für Erfolg steht und für guten Geschmack. Nicht von ungefähr wird die S-Klasse inklusive der Mercedes-AMG Performance-Modelle, immer wieder als das beste Automobil der Welt wahrgenommen.

Allein seit 1951, als die Produktion von Oberklasse-Limousinen zum ersten Mal seit Ende des Zweiten Weltkriegs erneut beginnt, hat Mercedes-Benz weltweit knapp 4 Millionen Limousinen der Luxusklasse verkauft. Die S-Klasse und ihre Vorgänger sind damit die erfolgreichste Modellreihe in diesem Segment. Die Baureihe 223 schreibt diese Erfolgsgeschichte ab September 2020 fort.

## Die Wurzeln der S-Klasse

Die einzigartige Tradition der Mercedes-Benz S-Klasse beginnt nicht erst mit dem Typ 220 (W 187) im Jahr 1951, sondern reicht in ihren Wurzeln sehr viel weiter zurück – bis auf die Ursprünge der Marke Mercedes zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Ein frühes und sehr prägnantes Beispiel ist der Mercedes-Simplex 60 PS, vorgestellt im Jahr 1903. Das damalige Topmodell der Marke ist in der Sammlung von Mercedes-Benz Classic als besonders spektakuläres Exponat vorhanden: in der Form des eleganten und luxuriösen Reisewagens aus dem Besitz von Emil Jellinek, der die Frühzeit der Marke Mercedes nicht nur als Namensgeber geprägt und entscheidend beeinflusst hat.

In den Folgejahren umfasst das Verkaufsprogramm der Marken Mercedes und Benz stets mehrere Modelle der Oberklasse und Luxusklasse. Auch wenn offene Tourenwagen die bei weitem häufigste Karosserieform dieser Zeit bilden, werden gerade die leistungsstärkeren Modelle auch als luxuriöse Limousinen angeboten, die höchsten Reisekomfort gewährleisten.

Mitte der 1920er-Jahre wandelt sich das Bild. Im Zeichen zunehmender Motorisierung und steigenden Verkehrs, dem die Entwicklung des Straßennetzes nicht im gleichen Tempo folgen kann, werden sichere Fahreigenschaften, ein komfortables Interieur sowie bestmöglicher Schutz vor Wind, Regen und Staub immer wichtiger. Limousinen und Pullman-Limousinen setzen sich allmählich gegenüber den offenen Tourenwagen durch. Wichtige Modelle der Oberklasse und Luxusklasse dieser Epoche sind die Mercedes Sechszylinder-Kompressorwagen 15/70/100 PS und 24/100/140 PS, die Ende 1924 erscheinen.

1926 entsteht durch Fusion der beiden von Carl Benz und Gottlieb Daimler gegründeten und bis dahin eigenständigen Unternehmen die Daimler-Benz AG, deren Modellpalette 1928 der Typ Nürburg 460 (W 08) als erster Mercedes-Benz Serienwagen mit Achtzylindermotor ergänzt. Er bleibt – bei kontinuierlicher Weiterentwicklung – bis 1939 im Verkaufsprogramm, zuletzt als Typ 500. Das Einstiegssegment in die Mercedes-Benz Oberklasse bildet ab 1926 der Sechszylindertyp 12/55 PS, der bis zum 1931 eingeführten Mercedes-Benz Mannheim 370 (W 10) weiterentwickelt wird. 1933 folgt als grundlegende Neukonstruktion der Mercedes-Benz 290 (W 18), den 1937 der Typ 320 (W 142) ablöst.

## Mercedes-Benz S-Klasse und Vorgängerbaureihen seit 1951

Die Mercedes-Benz S-Klasse hat eine einzigartige Tradition. Denn Fahrzeuge der Luxusklasse bilden seit den Ursprüngen der Marke Mercedes zu Beginn des 20. Jahrhunderts den Schwerpunkt der Modellpalette. Das Segment der Oberklasse und Luxusklasse hat Mercedes-Benz von Beginn an dominiert und damit die Automobilentwicklung jeder einzelnen Epoche wie kaum eine andere Marke geprägt. Eine kontinuierliche Historie gibt es seit dem Jahr 1951.

Für Kunden, die über den repräsentativen Charakter der S-Klasse hinaus ein ausgesprochenes Repräsentationsfahrzeug benötigen, hält die Marke ebenfalls in allen Epochen ein entsprechendes Angebot bereit. In der Nachkriegszeit dominieren beispielsweise zunächst der Mercedes-Benz 300 (W 186, W 189) und der 600 (W 100) die Spitzenklasse in ganz besonderem Maß. Diese hochkarätigen Automobile zeigen zu ihrer Zeit das technisch Machbare und sind im Produktportfolio oberhalb der S-Klasse positioniert. Seit 2014 führt dieses Erbe die Mercedes-Maybach S-Klasse erfolgreich weiter und legt die Messlatte in Sachen Komfort, Luxus und Prestige noch ein Stück höher.

### **Vom W 187 zum „Ponton-Mercedes“ (1951 bis 1959)**

In der Nachkriegszeit beginnt die direkte Ahnenreihe der S-Klasse mit dem Typ 220 (W 187), mit dem Mercedes-Benz 1951 – sechs Jahre nach Ende des Zweiten Weltkriegs und nachdem die erste Phase des Wiederaufbaus abgeschlossen ist – das Segment der Oberklasse wieder besetzt. 1954 folgt ein grundlegend neues Modell mit der gleichen Typenbezeichnung. Dieser neue Typ 220, intern auch 220 a (W 180) genannt, ist das erste Mercedes-Benz Sechszylindermodell in selbsttragender Bauweise. Seine moderne und geräumige Ponton-Karosserie bietet einen bislang nicht gekannten Raumkomfort. Mit dem überarbeiteten, leistungsstärkeren Typ 220 S hält 1956 der Buchstabe „S“ dauerhaft Einzug in die Nomenklatur der Mercedes-Benz Oberklasse und unterstreicht den Sonderklasse-Status des Ponton-Sechszylinders. 1958 debütiert der 220 SE (W 128) und damit eine weitere, dank Benzineinspritzung noch leistungsstärkere Variante des Oberklassemodells. Wie bei der ein Jahr zuvor eingeführten neuen Variante der Repräsentationslimousine Mercedes-Benz 300 (intern 300 d, W 189) ist die leistungs- und effizienzsteigernde Technologie als Saugrohreinspritzung ausgeführt.

### **Von der „Heckflosse“ zur Hochleistungslimousine (1959 bis 1972)**

Die 1959 eingeführten „Heckflosse“-Modelle 220, 220 S und 220 SE (W 111) erhalten ihren Beinamen nach den dezenten Heckflossen, welche die hinteren Kotflügel zieren und die wegen ihrer Funktion als Einparkhilfe offiziell „Peilstege“ genannt werden. Die neue Oberklasse-Generation ist ein ganz besonderer Meilenstein der Automobilgeschichte, weil hier die von Béla Barényi erdachte Sicherheitskarosserie mit Knautschzonen und stabiler Fahrgastzelle erstmals in einem Serienautomobil umgesetzt wird. Das 1961 präsentierte Topmodell der Modellreihe 300 SE (W 112) ist serienmäßig mit Luftfederung und dem neu entwickelten Automatikgetriebe von Mercedes-Benz ausgerüstet. Dieser Typ begründet 1963 in seiner Längsausführung eine neue Tradition in den Oberklasse-Limousinen von Mercedes-Benz: Der 100 Millimeter längere Radstand bietet den Fondpassagieren ein deutliches Plus an Beinfreiheit und Reisekomfort. Die Limousinen der Baureihe 108 und 109, welche die „Heckflossen-Modelle“ 1965 ablösen, zeichnen sich durch ein zeitlos-elegantes Design und großzügig dimensionierte Fensterflächen aus. Neben

den Modellen mit konventioneller Stahlfederung – intern der Baureihe 108 zugeordnet – gibt es luftgefederte Varianten (Baureihe 109), die von Beginn an auch mit 100 Millimeter längerem Radstand erhältlich sind. Ein besonderes Highlight ist der 1968 präsentierte 300 SEL 6.3. Das Topmodell der Baureihe verfügt über den leistungsstarken V8-Motor der Highend-Limousine Mercedes-Benz 600 und bietet neben höchstem Komfort und luxuriöser Ausstattung Fahrleistungen auf Sportwagenniveau.

### **Automobile Trendsetter: die Baureihen 116 und 126 (1972 bis 1991)**

Die 1972 präsentierte Nachfolge-Baureihe 116 wird erstmals offiziell unter dem Begriff „S-Klasse“ geführt. Damit bringt Mercedes-Benz zum Ausdruck, was seit Jahrzehnten bei den Oberklasse-Limousinen mit dem „S“ in der Typenbezeichnung Programm ist. Die neue Bezeichnung geht einher mit einem ganzen Bündel an Innovationen, die hinsichtlich Sicherheit und Komfort neue Maßstäbe setzen. Zum umfassenden Sicherheitskonzept gehören zum Beispiel ein kollisionsgeschützter Tank, ein Vierspeichen-Sicherheitslenkrad, verschmutzungsarme Seitenscheiben, großflächige Scheinwerfer, auffällige Blinkleuchten und Schmutz abweisende, gerippte Heckleuchten. 1977 beginnt mit dem 300 SD das Dieselzeitalter in der Luxusklasse, zunächst jedoch nur auf den nordamerikanischen Märkten. Der Luxus-Diesel ist zugleich der erste Serien-Pkw mit Turbodieselmotor. Ab 1978 ist die S-Klasse als weltweit erstes Serienfahrzeug mit Anti-Blockier-System (ABS) erhältlich, das die Lenkfähigkeit auch bei einer Vollbremsung sicherstellt. Damals eine Weltsensation, zählt diese richtungweisende Innovation heute zum automobilen Standard aller Fahrzeugklassen. Die S-Klasse unterstreicht ihren Status als Maßstab des Automobilbaus und macht ihre Modellbezeichnung zum Gattungsbegriff für Fahrzeuge der Spitzenklasse.

Der Technologietransfer aus der S-Klasse in die anderen Mercedes-Benz Modellreihen und über die Fahrzeuge des Wettbewerbs bis hin zum allgemeinen Stand der Technik setzt sich auch in der Folgezeit konsequent fort und macht die S-Klasse zu einem wahren Trendsetter. In der 1979 vorgestellten Baureihe 126 hält der Airbag, heute ein zentrales Element der Automobilsicherheit, 1981 Einzug in den Automobilbau. Weitere Merkmale dieser S-Klasse Generation sind die aerodynamisch optimierte Form und die konsequente Gewichtsreduzierung für geringere Schadstoffemissionen, unter anderem durch neue Leichtmetall-V8-Motoren. Akzente setzt die Baureihe 126 auch im Design: Als erster Mercedes-Benz Personenwagen verzichtet sie auf die traditionellen Chrom-Stoßstangen und hat stattdessen verformbare Kunststoff-Stoßfänger, die auch einen Parkrempler unbeschadet überstehen können. Bei ihrem Erscheinen zunächst von manchem Betrachter als nüchtern und schmucklos empfunden, gilt das Design der Baureihe 126 schon bald als zeitlos-elegant.

### **Luxus in Bestform: die Baureihen 140 und 220 (1991 bis 2005)**

Die S-Klasse der Baureihe 140 ist 1991 der neue Mercedes-Benz der Superlative. Seine Entwickler setzen auf maximalen Komfort – unter anderem durch großzügige Abmessungen und Doppelverglasung für eine optimierte akustische Dämmung. Mit den Topmodellen 600 SE und 600 SEL bietet zum ersten Mal ein Mercedes-Benz Serien-Personenwagen einen V12-Motor. Den Start des Leistungsspektrums markiert der 300 SD Turbodiesel, der den Luxusklasse-Diesel nun auch auf Märkten außerhalb Nordamerikas verfügbar macht. Auch diese Generation der S-Klasse führt eine bahnbrechende Sicherheits-Innovation in den Automobilbau ein: das Elektronische Stabilitäts-Programm ESP®, das seit 1995 in den V12-Versionen zum Serienumfang gehört und für die V8-Modelle optional erhältlich ist. Im Folgejahr kommt der Brems-

Assistent BAS hinzu.

Ab 1998 setzt die neue S-Klasse der Baureihe 220 äußerlich eher auf Understatement. Gewichtseinsparung bei weiterer Steigerung von Sicherheit und Komfort gehört zu den wichtigsten Entwicklungszielen. Trotz Verzicht auf die gewichtsintensive Doppelverglasung bietet die neue Modellgeneration einen nochmals gesteigerten Komfort, unter anderem durch die neue elektronisch geregelte Luftfederung AIRMATIC, das Bedien- und Anzeigesystem COMAND und den innovativen Abstandsregeltempomaten DISTRONIC. Das aktive Fahrwerk Active Body Control ABC, das ab 1999 erhältlich ist, reduziert die Wankneigung der Karosserie und ermöglicht damit ein bislang unerreichtes Maß an Fahrkultur. Die Innenraumgestaltung, die erstmals in enger Abstimmung mit dem Exterieur-Design entwickelt wird, sorgt in der S-Klasse für ein hochklassiges Ambiente. Sportlich ambitionierte Kunden spricht der S 55 AMG an: Zum ersten Mal hält ein AMG-Modell offiziell Einzug in die Preisliste der S-Klasse. Auch das reguläre Topmodell ohne AMG-Sportabzeichen, der S 600, erhält im Herbst 2002 einen Leistungsschub und erreicht zum ersten Mal die magische Leistungsgrenze von **368 kW** (500 PS). Zur gleichen Zeit startet in der Baureihe 220 eine weitere bahnbrechende Innovation: das vorbeugende Insassenschutzsystem PRE-SAFE®. Mittels dieses Systems leitet das Fahrzeug selbsttätig Maßnahmen ein, um die Passagiere bei einem drohenden Zusammenstoß bestmöglich zu schützen. Im Rahmen der Modellpflege bietet Mercedes-Benz die S-Klasse darüber hinaus zum ersten Mal mit dem intelligenten Allradantrieb 4MATIC an.

### **Richtungweisende Innovationen: die Baureihe 221 (2005 bis 2013)**

Die 2005 präsentierte Modellgeneration 221 verbindet ein expressives Äußeres mit luxuriösem Interieur. Der Controller des weiterentwickelten COMAND-Systems ermöglicht eine schnelle und intuitive Bedienbarkeit der zunehmend komplexen Funktionen und Menüs. Zu den richtungweisenden technischen Innovationen gehören der aktive Nachtsicht-Assistent sowie das weiterentwickelte Abstandsregelsystem DISTRONIC PLUS und der Brems-Assistent Plus, die 2006 zur PRE-SAFE® Bremse mit autonomer Teilbremsung erweitert werden. Weitere Assistenzsysteme wie der Totwinkel-Assistent, der Spurhalte-Assistent und der Geschwindigkeitslimit-Assistent entlasten den Fahrer zusätzlich und bringen die Mercedes-Benz S-Klasse der Vision vom sicheren, unfallfreien Fahren einen weiteren Schritt näher. Zudem setzt diese Generation der S-Klasse erneut Maßstäbe für die Konditionssicherheit.

2009 erscheint die aufgewertete Generation der Baureihe 221. Der S 400 HYBRID ist das erste Fahrzeug der Luxusklasse mit Hybridantrieb und der erste Serien-Personenwagen mit Lithium-Ionen-Batterie. Ein Musterbeispiel für Effizienz sind die 2010 eingeführten Versionen S 350 BlueTEC als Dieselvariante sowie S 350 und S 500 BlueEFFICIENCY mit sparsamen und leistungsstarken Direkteinspritzungs-Ottomotoren. Im S 250 CDI bringt Mercedes-Benz Anfang 2011 erstmals einen hocheffizienten Vierzylindermotor in die S-Klasse. Sein Diesel-Triebwerk ermöglicht Verbrauchswerte auf dem Niveau eines Kleinwagens, bei angemessenen Fahrleistungen und Antriebskomfort. Der Erfolg auch dieser Generation der S-Klasse ist groß: Insgesamt rollen im Werk Sindelfingen bis Mai 2013 fast 550.000 Limousinen der Baureihe 221 vom Band.

### **Mit der S-Klasse in die Zukunft: die Baureihe 222 (2013 bis 2020)**



Ab 2013 führt Mercedes-Benz seine über viele Generationen entwickelte Kontinuität in der Luxusklasse und Spitzenklasse mit der S-Klasse der Baureihe 222 in die Zukunft. Sie setzt technische Maßstäbe unter anderem als erstes Auto der Welt, das vollständig auf Glühlampen verzichtet und sowohl im Exterieur als auch im Interieur ausschließlich LED-Licht bietet. Für besondere Effizienz sorgen moderne Antriebe, unter anderem mit Hybrid-Technologie.

Die Entwicklungsschwerpunkte der Baureihe 222 heißen „Intelligent Drive“, „Efficient Technology“ und „Essence of Luxury“. Zum modernen Leitstern der Automobilentwicklung wird die S-Klasse insbesondere durch das System Intelligent Drive. Unter diesem Namen bündelt die Stuttgarter Marke sämtliche vernetzten Sicherheits- und Fahrerassistenzsysteme. Intelligent Drive macht Autofahren noch sicherer und komfortabler als zuvor. Dazu gehören auch Assistenzsysteme, die den Fahrer entlasten und ein teilautonomes Fahren ermöglichen können. Das Forschungsfahrzeug S 500 INTELLIGENT DRIVE zeigt bereits im August 2013 auf der historischen Bertha-Benz-Route von Mannheim nach Pforzheim, wie die Zukunft des autonomen Fahrens durch solche vernetzten Technologien aussehen kann: Seine Systeme bewältigen die hoch komplexen Anforderungen einer autonomen Fahrt über Landstraßen und durch den Stadtverkehr. Zu den S-Klasse Limousinen kommen 2014 ein Coupé und 2015 ein Cabriolet. Die Mercedes-Maybach S-Klasse hat 2014 Premiere, und der Mercedes-Maybach S 600 Pullman wird 2015 präsentiert.

Einen weiteren großen Schritt hin zum autonomen Fahren macht die nächste Entwicklungsstufe von Intelligent Drive in der modellgepflegten Variante der Baureihe 222, die im Sommer 2017 vorgestellt wird: So unterstützen der Aktive Abstands-Assistent DISTRONIC und der Aktive Lenk-Assistent den Fahrer beim Abstandhalten und Lenken nun noch komfortabler. Die S-Klasse passt ihre Geschwindigkeit beispielsweise in Kurven und vor Kreuzungen oder Kreisverkehren automatisch an. Möglich wird das, weil weiter verbesserte Kamera- und Radarsysteme die Umgebung beobachten und erstmals auch Karten- und Navigationsdaten in die Berechnung des Fahrverhaltens mit einbezogen sind. Der Fahrer ist über den Bildschirm des Kombiinstrumentes und im Head-up-Display jederzeit darüber informiert, welche Assistenzfunktionen gerade aktiv sind. Das innovative Intelligent Drive System von Mercedes-Benz ist modular aufgebaut. Zur Serienausstattung der S-Klasse der Baureihe 222 ab Modelljahr 2017 zählen der Aktive Brems-Assistent, der Seitenwind-Assistent, ATTENTION ASSIST, der Verkehrszeichen-Assistent, das Insassenschutzsystem PRE-SAFE® und das neue PRE-SAFE® Sound.

# Innovationen und Fakten: Mercedes-Benz S-Klasse und Vorgängerbaureihen

Die Mercedes-Benz S-Klasse und ihre Vorgängermodelle stehen seit jeher für innovative Automobiltechnik. Immer wieder bringen sie Neuerungen in den Markt, die anschließend weite Verbreitung finden und die gesamte Fahrzeugentwicklung maßgeblich prägen. Diese Übersicht präsentiert Besonderheiten der einzelnen Baureihen.

## **Mercedes-Simplex 60 PS (1903 bis 1905)**

- Moderner Hochleistungsmotor: großvolumiger Vierzylinder mit hängenden Einlassventilen
- Hocheffizienter Bienenwabenkühler
- Langer Radstand und niedriger Schwerpunkt

## **Mercedes-Benz Nürburg (W 08, 1928 bis 1933)**

- Erster Mercedes-Benz Serien-Pkw mit Achtzylindermotor
- Luxuriöse und geräumige Pullman-Karosserie
- Schnellgang-Getriebe als Sonderausstattung (ab 1931, in Verbindung mit vergrößertem Hubraum)

## **Mercedes-Benz 320 (W 142, 1937 bis 1942)**

- Laufruhiger Sechszylindermotor
- Vollsynchronisiertes Viergang-Schaltgetriebe, ab 1939 mit Fernganggetriebe
- Sehr große Karosserieauswahl: Limousine, Pullman-Limousine (ab 1939 mit Außenkoffer), Stromlinien-Limousine, verschiedene Cabriolet-Ausführungen

## **Mercedes-Benz 220 (W 187, 1951 bis 1954)**

- Moderner Sechszylindermotor mit oben liegender Nockenwelle
- Sicherheitszapfenschloss gegen das Aufspringen der Türen
- Heizung mit Gebläse als Sonderausstattung
- Produzierte Stückzahl (Limousinen): 16.066

## **Mercedes-Benz 219/220/220 S/220 SE (W 105/W 180/W 128, 1954 bis 1959)**

- Selbsttragende Karosserie
- Gesteigerter Raumkomfort durch moderne Pontonform
- Fahrschemel-Vorderradaufhängung
- Eingelenkpendelachse mit tief gelegtem Drehpunkt
- Bremsstrommeln mit „Turbokühlung“
- Heizung mit Gebläse serienmäßig, für Fahrer und Beifahrer getrennt regelbar
- Hydraulisch-automatische Kupplung „Hydrak“ als Sonderausstattung (ab 1957)

- Mechanisch gesteuerte Saugrohr-Benzineinspritzung (220 SE, ab 1958)
- Produzierte Stückzahl (Limousinen): 111.021
- Meistgebautes Modell: 220 S (55.268 Fahrzeuge)

#### **Mercedes-Benz 220 bis 300 SE/300 SE lang (W 111/W 112, 1959 bis 1965)**

- Sicherheitsfahrgastzelle mit Knautschzonen (vorne und hinten)
- Gepolstertes Lenkrad und „entschärfter Innenraum“
- Keilzapfen-Türschlösser mit zwei Sicherheitsrasten
- Scheibenbremsen (300 SE, ab 1961)
- Zweikreis-Bremsanlage (ab 1963)
- Viergang-Automatikgetriebe als Serienausstattung (300 SE) bzw. Sonderausstattung (ab 1961)
- Luftfederung (300 SE, ab 1961)
- Langversion lieferbar (300 SE, ab 1963)
- Zentralverriegelung als Sonderausstattung (300 SE lang)
- Produzierte Stückzahl (Limousinen): 344.417
- Meistgebautes Modell: 220 S (161.119 Fahrzeuge)

#### **Mercedes-Benz 250 S bis 300 SEL 6.3 (W 108/W 109, 1965 bis 1972)**

- Sicherheitslenkung (ab 1967)
- Hydropneumatische Ausgleichsfeder an der Hinterachse
- Luftfederung (300 SEL, 300 SEL 6.3, 300 SEL 3.5)
- Topmodell 300 SEL 6.3 mit **184 kW** (250 PS) starkem V8-Motor und Fahrleistungen auf Sportwagenniveau (ab 1968)
- Produzierte Stückzahl: 383.341
- Meistgebautes Modell: 280 S (93.666 Fahrzeuge)

#### **Mercedes-Benz S-Klasse Baureihe 116 (1972 bis 1980)**

- Erstmals offiziell „S-Klasse“ genannt
- Integrales Sicherheitskonzept
- Vierspeichen-Sicherheitslenkrad
- kollisionsgeschützt angeordneter Tank über der Hinterachse
- Sicherheits-Türgriffe
- großflächige Scheinwerfer und Blinkleuchten
- verschmutzungsarme Rückleuchten
- verschmutzungsarme Seitenscheiben
- Anti-Blockier-System ABS als Sonderausstattung (ab 1978)
- Tempomat als Sonderausstattung (ab 1975)
- Doppelquerlenker-Vorderachse
- Koppelachse mit Anfahrmomentausgleich (450 SE, 450 SEL, 450 SEL 6.9)

- Automatikgetriebe mit Drehmomentwandler als Sonderausstattung (Serie bei 450 SE, 450 SEL, 450 SEL 6.9)
- Hydropneumatische Federung mit Niveauregulierung (450 SEL 6.9, ab 1975)
- Erste Oberklasse-Limousine mit Dieselmotor, erster Serien-Pkw mit Turbodieselmotor (300 SD, ab 1978)
- Produzierte Stückzahl: 473.035
- Meistgebautes Modell: 280 SE (150.593 Fahrzeuge)

### **Mercedes-Benz S-Klasse Baureihe 126 (1979 bis 1991)**

- Rohbaustruktur mit Gabelträger, erfüllt weltweit als erstes Serienfahrzeug das Kriterium des asymmetrischen Frontaufpralls (offset crash)
- Niedriger Luftwiderstandsbeiwert von  $c_w = 0,36$
- Neue V8-Motoren mit Leichtmetallblock
- Geregelter Katalysator als Sonderausstattung (ab 1985), ab 1986 Serienausstattung
- Elektrisch verstellbare Lenksäule als Sonderausstattung (ab 1985)
- Fahrer-Airbag und Gurtstraffer für Beifahrer als Sonderausstattung (ab 1981)
- Beifahrer-Airbag als Sonderausstattung (ab 1988)
- Automatisches Sperrdifferenzial als Sonderausstattung für die Sechszylindermodelle (ab 1985)
- Antriebs-Schlupf-Regelung ASR als Sonderausstattung für die V8-Modelle (ab 1985)
- Die bis heute erfolgreichste Mercedes-Benz Limousine der Ober- und Luxusklasse
- Produzierte Stückzahl (Limousinen): 818.036
- Meistgebautes Modell: 280 SE (133.955 Fahrzeuge)

### **Mercedes-Benz S-Klasse Baureihe 140 (1991 bis 1998)**

- Niedriger Luftwiderstandsbeiwert von  $c_w = 0,31$
- Konsequenz auf Recyclingfähigkeit ausgelegt
- Völliger Verzicht auf Fluor-Chlor-Kohlenwasserstoffe (FCKW)
- Benzinmotoren mit Vierventiltechnik und verstellbaren Einlassnockenwellen
- Erster Mercedes-Benz Serienpersonenwagen mit Zwölfzylindermotor, der bis dahin stärkste Personenwagenmotor der Marke (600 SE, 600 SEL)
- Luxusklasse-Diesel 300 SD erstmals auf den Weltmärkten verfügbar
- Fünfgang-Automatikgetriebe mit elektronischer Steuerung (Serienausstattung für V8- und V12-Modelle, ab 1995)
- Parameterlenkung mit geschwindigkeitsabhängigem Lenkmoment
- Doppel-Isolierverglasung der Seitenscheiben für höchsten Geräuschkomfort
- Klimatisierungsautomatik mit Aktivkohlefilter und CO/NOX-sensiblen Sensoren als Serienausstattung (S 600, sonst Sonderausstattung)
- Elektrisch anklappbare Außenspiegel
- Servoschließung für Türen und Kofferraumdeckel als Sonderausstattung
- Scheinwerfer mit Freiformreflektoren
- Elektronikvernetzung über CAN-Bus

- Gurtsystem mit automatischer Höhenverstellung
- Sidebags für Fahrer und Beifahrer (ab 1996)
- Adaptives Dämpfungs-System ADS als Sonderausstattung
- Elektronisches Stabilitäts-Programm ESP<sup>®</sup> als Serienausstattung (S 600, ab 1995), beziehungsweise Sonderausstattung (S 420, S 500, ab 1995)
- Brems-Assistent BAS (ab 1996)
- Elektronische Einparkhilfe PARKTRONIC als Serienausstattung (S 600, ab 1995), beziehungsweise Sonderausstattung (ab 1995)
- Navigationssystem Auto-Pilot-System APS als Sonderausstattung (ab 1995)
- Sprach-Bediensystem LINGUATRONIC als Sonderausstattung (ab 1996)
- Notrufsystem TELE-AID als Sonderausstattung (ab 1997)
- Xenon-Scheinwerfer mit dynamischer Leuchtweitenregulierung als Sonderausstattung (ab 1996)
- Produzierte Stückzahl (Limousinen): 406.717
- Meistgebautes Modell: 300 SE/S 320 (98.095 Fahrzeuge)

### **Mercedes-Benz S-Klasse Baureihe 220 (1998 bis 2005)**

- Leichtbaukarosserie mit gewichtsreduzierendem Werkstoffmix (hochfester Stahl, Leichtmetall, Kunststoff)
- Crash-Boxen aus Aluminium in der Vorbau- und Heckstruktur
- Luftwiderstandsbeiwert  $c_w = 0,27$
- Automatische Zylinderabschaltung als Serienausstattung (S 600), beziehungsweise Sonderausstattung (S 500)
- Siebengang-Automatikgetriebe 7G-TRONIC mit elektronischer Steuerung (S 430, S 500, ab 2004)
- Luftfederung AIRMATIC mit elektronisch geregelter Adaptivem Dämpfungs-System ADS
- Aktive Fahrwerkregelung Active Body Control ABC als Sonderausstattung (Serienausstattung im S 600)
- Zusatzblinkleuchten in die Außenspiegel integriert
- Automatische Fahrlichtschaltung
- Bedien- und Anzeigesystem COMAND mit dynamischem Navigationssystem als Sonderausstattung
- Window-Bags
- Sidebags im Fond
- Beifahrer-Airbag mit zweistufigem Gasgenerator
- Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer im Fond
- Verbundglas-Seitenscheiben
- Mehrzonen-Klimatisierungsautomatik mit sonnenstandsabhängiger, sitzplatzindividueller Regelung
- Komfortsitze mit Belüftung und dynamischer Multikonturlehne als Sonderausstattung
- Abstandsregel-Tempomat DISTRONIC als Sonderausstattung
- Schlüsselloser Zugangs- und Fahrberechtigungssystem KEYLESS GO als Sonderausstattung
- Bi-Xenon-Scheinwerfer mit dynamischer Leuchtweitenregulierung als Sonderausstattung (ab 2002, Serienausstattung im S 600)
- Vorbeugendes Insassenschutzsystem PRE-SAFE<sup>®</sup> (ab 2002)

- Erstes AMG Modell der S-Klasse im offiziellen Typenprogramm (S 55 AMG, **265 kW**/360 PS, ab 1999; ab 2002 mit Kompressor, **368 kW**/500 PS und 700 Newtonmeter Drehmoment)
- S 65 AMG mit **450 kW** (612 PS) und 1.000 Newtonmeter Drehmoment (ab 2003)
- V8-Dieselmotor mit Leichtmetallblock (S 400 CDI, ab 2000)
- Allradantrieb 4MATIC als Sonderausstattung (S 350, S 430, S 500, ab 2002)
- Produzierte Stückzahl: 484.697
- Meistgebautes Modell: S 500 lang (108.823 Fahrzeuge)

### **Mercedes-Benz S-Klasse Baureihe 221 (2005 bis 2013)**

- Luftwiderstandsbeiwert  $c_w = 0,26$
- Erstes Auto mit Umwelt-Zertifikat
- Siebengang-Automatikgetriebe 7G-TRONIC mit elektronischer Steuerung und Lenkradschaltung DIRECT SELECT
- Aktive Fahrwerkregelung Active Body Control ABC mit Seitenwindstabilisierung als Sonderausstattung (Serienausstattung im S 600)
- Bremssystem ADAPTIVE BRAKE
- Adaptives Bremslicht
- Brems-Assistent Plus als Sonderausstattung
- Weiterentwickelter Abstandsregel-Tempomat DISTRONIC PLUS (mit Abbremsung bis zum Stillstand) als Sonderausstattung
- PRE-SAFE® Bremse mit autonomer Teilbremsung (ab 2006) bzw. autonomer Vollbremsung (ab 2009) als Sonderausstattung
- Weiterentwickeltes COMAND-System mit Controller auf dem Mitteltunnel
- SPLITVIEW-Anzeige als Sonderausstattung (ab 2009)
- Park-Assistent als Sonderausstattung
- Panorama-Schiebe-Hebe-Dach als Sonderausstattung
- Aktiver Nachtsicht-Assistent als Sonderausstattung
- Totwinkel-Assistent als Sonderausstattung (ab 2007, ab 2010 als Aktiver Totwinkel-Assistent)
- Spurhalte-Assistent als Sonderausstattung (ab 2009, ab 2010 als Aktiver Spurhalte-Assistent)
- Adaptiver Fernlicht-Assistent als Sonderausstattung (ab 2009)
- Geschwindigkeitslimit-Assistent als Sonderausstattung (ab 2009)
- Erstes Fahrzeug der Luxusklasse mit Hybridantrieb und Lithium-Ionen-Batterie (S 400 HYBRID, ab 2009)
- Erste S-Klasse mit Vierzylindermotor (S 250 CDI, ab 2010)
- Neue Xenon-Scheinwerfer mit um 20 Prozent erhöhter Farbtemperatur (5.000 Kelvin) für tageslichtnahe Lichtfarbe (2010)
- Produzierte Stückzahl: 547.698
- Meistgebautes Modell: S 500 lang (96.032 Fahrzeuge).

### **Mercedes-Benz S-Klasse Baureihe 222 (2013 bis 2020)**

- „Intelligent Drive“ mit neuen Assistenzsystemen und wesentlich erweiterten Funktionen:
  - DISTRONIC PLUS mit Lenk-Assistent und Stop&Go Pilot entlastet bei der Spurführung und beherrscht teilautonomes Staufolgefahren.
  - Bremsassistent BAS PLUS mit Kreuzungs-Assistent kann Auffahrunfälle und Kollisionen mit dem Querverkehr vermeiden helfen. Aktiver Spurhalte-Assistent kann das unbeabsichtigte Überfahren einer unterbrochenen Linie verhindern.
  - Daten aus Stereokamera und Radarsystem helfen, belegte Nachbarspuren zu erkennen.
  - Adaptiver Fernlicht-Assistent Plus ermöglicht blendfreies Dauerfernlicht durch Ausblenden anderer Fahrzeuge im Fernlichtkegel.
  - Weiterentwickelter Nachtsicht-Assistent Plus mit Wärmebildkamera kann bei Gefahr durch Fußgänger oder Tiere in unbeleuchteter Umgebung automatisch von der Tachoanzeige auf ein brillantes Nachtsichtbild mit Markierung der Gefahrenquellen umschalten und erkannte Fußgänger mit Spotlight Funktion anblinken.
  - ATTENTION ASSIST kann in einem erweiterten Geschwindigkeitsbereich vor Unaufmerksamkeit und Müdigkeit warnen.
  - Ab 2017 unterstützen Fahrassistenz-Systeme wie der Aktive Abstands-Assistent DISTRONIC und der Aktive Lenk-Assistent den Fahrer beim Abstandhalten und Lenken noch komfortabler. Die Geschwindigkeit wird in Kurven oder vor Kreuzungen automatisch angepasst. Die modellgepflegte Mercedes-Benz S-Klasse macht einen weiteren Schritt hin zum autonomen Fahren.
- Das Forschungsfahrzeug S 500 INTELLIGENT DRIVE auf Basis der Baureihe 222 mit seriennaher Technik fährt im Herbst 2013 autonom die historische Bertha-Benz-Route von Mannheim nach Pforzheim. Die intern „Bertha“ genannte S-Klasse gehört seit 2016 zur Fahrzeugsammlung von Mercedes-Benz Classic.
- Erweitertes PRE-SAFE® mit neuen Funktionen (PRE-SAFE® Bremse mit Fußgängererkennung, PRE-SAFE® PLUS und PRE-SAFE® IMPULS) kann dazu beitragen, Unfälle im Stadtverkehr zu vermeiden, Gefahrensituationen durch Folgeverkehr zu entschärfen und die Schutzfunktion des Sicherheitsgurts erweitern. Ab 2017 ist das neue PRE-SAFE® Sound serienmäßig in der modellgepflegten S-Klasse enthalten.
- Erweitertes Sicherheitssystem für Fondpassagiere mit Gurtschlossbringer, Beltbag (beides auf Wunsch im „PRE-SAFE® Paket Fond) sowie Cushionbag (im optionalen Executive Sitz).
- Karosserie mit Aluminium-Hybrid-Rohbau der dritten Generation hat eine um 50 Prozent höhere Leichtbaugüte (Torsionssteifigkeit im Verhältnis zu Gewicht und Fahrzeuggröße) als die Vorgängerbaureihe.
- Erstes Auto weltweit ganz ohne Glühlampen, sondern mit fast 500 Leuchtdioden (LED) in Interieur und Exterieur. Die Mehrpegelfunktionalität für die Bremslichtregelung ist Weltpremiere. Ab 2017 ermöglichen MULTIBEAM LED Scheinwerfer die extrem schnelle und präzise Anpassung des Fahrlichts an die aktuelle Verkehrssituation. ULTRA RANGE Fernlicht erzeugt die gesetzlich maximal zulässige Lichtstärke.
- Die S-Klasse kann als erstes Auto der Welt Bodenwellen mit ROAD SURFACE SCAN im Voraus erkennen. MAGIC BODY CONTROL regelt das Fahrwerk entsprechend ein (auf Wunsch für Achtzylindermodelle). Serienmäßig sind das kontinuierlich arbeitende Adaptive Dämpfungssystem ADS PLUS und die weiterentwickelte, volltragende Luftfederung AIRMATIC.

- Erstmals in der Historie der S-Klasse steht die Limousine mit langem Radstand im Zentrum der Entwicklung. Die Version mit kurzem Radstand wird davon abgeleitet. Entsprechend viele Neuerungen gibt es für den Komfort und die Sicherheit der Passagiere im Fond.
- Anzeige- und Bedienkonzept unter anderem mit zwei hochauflösenden TFT-Farbdisplays im Formatverhältnis 8:3, berührungssensitiver Telefontastatur und Sprachsteuerung LINGUATRONIC mit Speech Dialog System. Ab 2017 verschmelzen die hochauflösenden Displays zu einem Widescreen-Cockpit unter einem gemeinsamen Deckglas. Das Lenkrad erhält berührungssensitive Touch Control Buttons.
- Klimatisierung mit AIR-BALANCE Paket auf Wunsch: Beduftung (Weltneuheit), Ionisierung und noch leistungsfähigere Filtration. Klimatisierungsautomatik THERMOTRONIC im Fond bietet zwei zusätzliche Zonen zur Erhöhung des Komforts. Neu ist die elektrische Armlehnenheizung als Teil des Wärme-Komfort-Paket.
- Systeme wie die ENERGIZING Massagefunktion nach dem Hot-Stone-Prinzip (Weltneuheit) und aktive Sitzbelüftung mit reversierenden Lüftern steigern den Sitzkomfort. Im Fond stehen fünf verschiedene Sitzvarianten zur Wahl. Ab September 2017 vernetzt die ENERGIZING Komfortsteuerung verschiedene Systeme im Fahrzeug für ein individuelles Wellness-Set-up.
- Neue Multimedia-Generation mit intuitiver Bedienung und besonderer Erlebbarkeit der Funktionen durch Visualisierung und Animationen sowie Individual-Entertainment im Fond. Auf Wunsch in Zusammenarbeit mit Burmester entwickelte Audiosysteme. Ab 2017 erweiterte Messaging-Möglichkeiten für Front- und Fondpassagiere.
- Der S 500 Plug-In HYBRID (**325 kW** Systemleistung) ist 2014 der erste serienmäßige Plug-in-Hybrid von Mercedes-Benz. Er kann bis zu 33 Kilometer lokal emissionsfrei fahren. 2017 wird der S 560 e (Kraftstoffverbrauch kombiniert gewichtet: 2,6-2,5 l/100 km, CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert gewichtet: 59-57 g/km, Stromverbrauch gewichtet: 20,3-20,0 kWh/100 km) mit dem speziell für das 9G-TRONIC Plug-in-Hybridgetriebe zusammen mit Bosch entwickelten Elektromotor präsentiert.
- Die Chauffeurlimousine Mercedes-Maybach S-Klasse ist ab 2014 das Spitzenmodell der Baureihe 222 mit einem um 200 Millimeter verlängertem Radstand (3.365 Millimeter). Der Mercedes-Maybach S 600 Pullman mit 4.418 Millimetern Radstand wird 2015 auf dem Genfer Automobilsalon präsentiert.
- Premiere neuer und hocheffizienter Motoren 2017 in der modellgepflegten S-Klasse: Reihensechszylinder als Diesel und Benziner sowie Bi-Turbo-V8 mit Zylinderabschaltung. Gleichzeitig Weltpremiere richtungsweisender Technologien wie Integrierter Starter-Generator auf 48-Volt-Basis und elektrischer Zusatzverdichter.
- Produktionsjubiläum: Im November 2019 läuft die 500.000ste S-Klasse der Baureihe 222 im Mercedes-Benz Werk Sindelfingen vom Band.
- Sieg bei „Best Cars“: Die Mercedes-Benz S-Klasse der Baureihe 222 gewinnt im letzten Produktionsjahr die Leserwahl „Best Cars 2020“ der Fachzeitschrift „auto motor und sport“ in der Luxusklasse.



## Die S-Klasse und Vorgängerbaureihen in der internationalen Presse

Die Mercedes-Benz S-Klasse ruft in den Medien in aller Welt stets ein außergewöhnliches Echo hervor. Zugleich geben Zitate aus zeitgenössischen Artikeln zu allen Fahrzeugen der Ahnenreihe ein Zeitkolorit wieder, das sie in ihre jeweilige Epoche einordnet.

### Der Mercedes-Simplex in der Presse

„Allgemeine Automobil-Zeitung“, Heft 51-52/1902, über die Mercedes-Simplex auf dem Pariser Automobilsalon:

„Wir hatten schon einmal eine französische Stimme citirt, die den diesjährigen Salon einen ‚Mercedes-Salon‘ nannte. In der That bildet die Mercedes-Type das Hauptthema in der großen Symphonie der zahllosen Automobilconstructions, die es in mehr oder minder geistreicher Weise variiren. Die Engländer haben bereits ihren Wortschatz um einen Ausdruck bereichert, der diese Umwerthung aller automobilistischen Werthe im Daimler’schen Sinne bezeichnet: sie sprechen sehr treffend von einer ‚Daimlerfication‘. Der Bienenkorbkühler, der zum Theile auch die Linienführung des Wagens beeinflusst, ist, nachdem er im letzten ‚Salon‘ noch so gut wie unbekannt war, für die meisten französischen Constructeurs vorbildlich geworden. Am 12. December war der König der Belgier einer der vielen Besucher der Pariser Automobil-Ausstellung, und man muß wohl hinzufügen, ein sachverständiger Besucher. Er ließ sich jeden Stand zeigen und gelangte bei seinem Rundgang auch zu der Exposition der Mercedes-Wagen. Sein Interesse für diese Marke ist ein begreifliches, denn der König hat einen 40 HP Mercedes in Gebrauch und hat erst vor Kurzem einen 60 HP Mercedes der allerletzten Type in Cannstatt bestellt. Während der Besichtigung wurde der gerade anwesende Ingenieur Maybach dem Könige vorgestellt, und es entwickelte sich zwischen den Beiden eine äußerst lebhaftere Unterhaltung über rein technische Fragen. Es war ein hübsches Bild: die hohe Gestalt des Königs und kleine Maybach’s. Aber eigentlich standen sich zwei Könige gegenüber: Leopold, König der Belgier, und Maybach, König der Constructeurs. Bildet doch Maybach geradezu einen ‚Clou‘ der Ausstellung.“

„Allgemeine Automobil-Zeitung“, Heft 3/1903, über die Mercedes-Modelle 1903:

„Der Mercedes-Wagen steht heute im internationalen Automobilismus an der Spitze, was selbst von der französischen Concurrnz nicht bestritten wird. [...] Wir haben schon in unserem ersten ‚Salon‘-Berichte gezeigt, wie weit die Nachahmungssucht gediehen ist. Gibt es doch Firmen, die zwar nicht den Mercedes in seinem maschinellen Wesen, aber doch in seiner Form copiren. [...] Eine große Veränderung ist mit dem Mercedes-Vergaser vorgegangen. [...] Jedenfalls ist der neue Vergaser kleiner als der vorjährige, und er soll es ermöglichen, die Tourenzahl des Motors noch weiter zu reduciren, so daß man, wenn der Motor leerlaufend seine geringste Tourenzahl hat, thatsächlich nahe beim Wagen stehen kann, ohne irgend ein Geräusch zu hören. [...]“

„Allgemeine Automobil-Zeitung“ (AAZ), Heft 28/1903, über den Sieg des Mercedes-Simplex 60 PS beim Gordon-Bennett-Rennen 1903:

„Obwohl von den 60 HP Mercedes bekannt war, daß sie ein ganz formidables Tempo zu leisten vermögen, wußte man doch auch andererseits, daß sie in Bezug auf absolute Schnelligkeit hinter den französischen Wagen rangiren. Die Schnelligkeit allein war aber nicht ausschlaggebend auf dieser Strecke mit den unzähligen Curven und den spitzen Winkeln, viel wichtiger für ein rasches Weiterkommen war

die Elasticität des Motors, die, wie man weiß, den Mercedes in so hohem Maße eigen ist. Der Lenker hat bei diesen 60 HP Wagen sich nicht viel um den Hebel zum Wechsel der Schnelligkeiten zu kümmern, er vermag die zartesten Variationen des Tempos zu erzielen, wenn er die vierte Schnelligkeit im Eingriff läßt und nur die Hebel für Gasansaugung und Vorzündung verschiebt, vom Tempo eines trottsenden Pferdes bis zu 120 Km. die Stunde kann man mit diesen Mitteln die Schnelligkeit der 60 HP Maschinen steigern.“ In der gleichen Ausgabe zitiert die AAZ das ebenfalls damals erschienene „Neue Wiener Tagblatt“: „Die Engländer und Amerikaner waren Wochen vorher auf der Strecke, kannten jeden Meilenstein, jede Biegung der Straße und jeden Baum. [...] Die Vertreter Deutschlands dagegen trafen kurz vor dem Rennen ein und kannten die Strecke gar nicht; sie vertrauten auf die Qualität ihrer Wagen, sie waren auch die Einzigen, die ihre Rennvehikel nicht in Watte gepackt zum Start brachten, sondern sie fuhren mit den für das Rennen bestimmten Wagen von Cannstatt nach Paris, von Paris nach Havre, übersetzten den Canal, fuhren – stets per Achse – dann durch Wales, bis zur irischen See. Und mit diesen Fahrzeugen, die eine recht strapaziöse Tour hinter sich hatten, schlugen sie in Irland all’ das, was man als die Quintessenz der internationalen Automobilbaukunst bezeichnen muß ... Der geniale Maybach ist der Constructeur der Mercedes-Wagen; ihm Preis und Ehr!“

### **Der Mercedes-Benz Nürburg 460 und 500 (W 08) in der Presse**

„Allgemeine Automobil-Zeitung“, Wiener Ausgabe, Heft 23/1928, über den Mercedes-Benz Nürburg 460: „Es ist – bei dem traditionellen Grundsatz von Mercedes-Benz, nur Qualitätswagen in höchster Vollendung zu bauen – selbstverständlich, daß dieses Fahrzeug erst herausgebracht wurde, nachdem seine Konstruktion den schwersten Prüfungen unterworfen worden war. Als letzte Feuerprobe hat der neue Typ auf der schwierigsten Prüfungsstrecke der Welt, dem Nürburg-Ring, eine ununterbrochene Tag- und-Nacht-Dauerfahrt mit Fahrerwechsel absolviert. Die allgemeine Annahme, daß ein Serienwagen mehr als 10.000 km ununterbrochener Fahrt auf dem Nürburg-Ring nicht auszuhalten vermöge, ist von dem neuen Achtzylindermodell gleich bei der ersten Probefahrt schlagend widerlegt worden. Es hat 20.000 km in zwölf Fahrtagen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von über 64 St./km, wobei Höchstgeschwindigkeiten bis zu 110 km erreicht wurden, in glänzender Verfassung zurückgelegt und damit einen Rekord der Zuverlässigkeit aufgestellt. Aufgrund dieses außerordentlichen Leistungsbeweises hat das neue Achtzylindermodell den Namen ‚Typ Nürburg‘ (4,6 Liter, 18/80 PS, Modell 460) erhalten.“

„Auto Revue“, Heft 10/1929, über den Mercedes-Benz Nürburg 460:

„Das Gefühl der Freude und Fahrsicherheit in diesem Wagen wird durch die sorgfältige Gewichtsverteilung, die fast nie eine Schleuderneigung aufkommen läßt, unterstützt. Eine Ermüdung des Führers infolge der Schwere des Fahrzeugs konnte ich nicht feststellen. Die breite Spurweite, die gute Federung und leichte und bequeme Lenkung, sowie das absolut sichere Gefühl, den Wagen auch bei stärkstem Tempo nicht aus der Hand zu verlieren, werden auch bei größeren Touren kaum zu Ermüdungserscheinungen führen.“

„Motor und Sport“, Deutschland, Heft 37/1933, über den Mercedes-Benz Nürburg 500:

„Er ist nun tatsächlich einer der geräumigsten Siebensitzer (Radstand 3,67 m), von außergewöhnlicher Bequemlichkeit und selten gediegener Ausstattung. Er ist sehr weich gefedert, die Maschine und alle Antriebsorgane arbeiten völlig erschütterungsfrei und geräuschlos. Die hohe Kultur, die die Sindelfinger Aufbauten auszeichnet, passt sich bestens der technischen Hochwertigkeit dieses Wagens an. [...] Der

„Nürburg‘ ist jedenfalls ein Wagen, mit dem man große Reisetrecken mit außergewöhnlicher körperlicher Bequemlichkeit zurücklegen kann, und der durch die ausgeglichene Leistung der Maschine und durch das gute Getriebesystem hohe Fahrdurchschnitte bei großem Sicherheitsfaktor zulässt.“

#### **Der Mercedes-Benz 320 (W 142) in der Presse:**

„Allgemeine Automobil-Zeitung“ (AAZ), Deutschland, Ausgabe 33/1937, über den Mercedes-Benz 320:  
„Man ist bei diesem Wagen versucht, weniger von seinen technischen Eigenschaften als von den unmittelbaren Annehmlichkeiten zu sprechen, die er seine Insassen empfinden lässt. Das liegt im Wesentlichen daran, dass die technische Seite dieses Wagens in einer so unauffälligen Selbstverständlichkeit arbeitet, dass man vergessen könnte, welches Maß von hochwertiger Arbeit in Konstruktion und technischer Hinsicht für einen solchen Erfolg erforderlich ist. [...] Der Motor ist ein Vorbild an Geräuschlosigkeit, Elastizität und Weichheit; er bleibt von unbeirrbarer Sauberkeit des Laufes auch dann, wenn der Fahrer seine Nervosität durch den rechten Fuß entlädt. [...] Die allgemeine Ausstattung des Wagens genügt höchsten Ansprüchen. Die Sitze lassen an Zweckmäßigkeit und Bequemlichkeit nichts zu wünschen übrig.“

„Automobil Revue“, Deutschland, Ausgabe 2/1938, über den Mercedes-Benz 320:  
„Die Sindelfinger Karosserie der Daimler-Benz A. G. gehören zu den Spitzenleistungen des internationalen Karosseriebaues und repräsentieren die edelste deutsche Werkmannsarbeit in Verbindung mit erlesenem, gediegenem Geschmack. Schönheit und Eleganz des äußeren Bildes gehen Hand in Hand mit der höchsterreichbaren Bequemlichkeit im Innern, mit einem hohen Maß von Reisekomfort und mit dem unverrückbaren Qualitätsprinzip in allen großen und kleinen Dingen, die zum Gesamtbild dieses vorbildlichen Fahrzeugs beitragen.“

„The Autocar“, England, in ihrer Ausgabe vom 18. Februar 1938 über den Mercedes-Benz 320:  
„Das Fahrverhalten ist kultiviert, was Sanftheit und Laufruhe des Motors angeht, und insgesamt komfortabel. Es verhält sich vorzüglich innerhalb der zwei gegengesetzten Betrachtungswinkel dahingehend, dass es sich in der Stadt und beim gemütlichen Fahren so ruhig, elastisch und sanft wie Seide anfühlt und sich dennoch bei gehaltener Höchstgeschwindigkeit frei von jeglicher Anstrengung zeigt. [...] Das Interieur ist vorzüglich ausgeführt, mit Lederpolsterung, während das äußere Erscheinungsbild dieses Fahrzeugs unbestreitbar markant und hübsch ist.“ (“The road behaviour is refined as regards smoothness and quietness of the engine, and very comfortable riding is given. Also this car shows up well from two opposed viewpoints in that it is quiet, flexible and smooth to the degree of silkiness for town and leisurely driving, yet notably free from effort at maintained high speed. [...] The interior is very well finished, and leather upholstery is used, whilst in external appearance this car is undeniably distinctive and handsome.”)

#### **Der Mercedes-Benz 220 (W 187) in der Presse**

„Das Auto, Motor und Sport, Deutschland“, Heft 23/1951, über den Mercedes-Benz 220:  
„Es ist beim Typ 220 zum ersten Male gelungen, eine überdurchschnittliche Fahrsicherheit, ein sportwagenmäßiges Temperament sowie den Komfort und die solide Gediegenheit eines Luxuswagens in einem trotz allem verhältnismäßig wirtschaftlichen Gebrauchsfahrzeug zu vereinen.“

„Motor-Rundschau“, Deutschland, Heft 22/1951, über den Mercedes-Benz 220:

„Der Mercedes Benz Typ 220 ist – dem Wunsch vieler Mercedesfreunde folgend – im wesentlichen der 170 S, aber mit einem 2,2-Liter-Sechszylinder-80-PS-Hochleistungsmotor, der bei der hohen Fahrsicherheit dieses Wagens entsprechend sicher erreichbare hohe Durchschnitte bei jeder Belastung, auch im Gebirge, ermöglicht. So entstand ein Reisewagen mit dem Temperament eines Sportwagens. Auf der Autobahn werden Geschwindigkeiten weit über 100 km/h nicht als besonders schnell empfunden, so sicher ist die Straßenlage und so ruhig der Antrieb.“

„ADAC-Motorwelt“, Deutschland, November 1951, über den Mercedes-Benz 220:

„Die Fahreigenschaften des 220 in Summa betrachtet liegen nicht allein weit über dem gebräuchlichen Durchschnitt, sondern wir wagen sogar zu behaupten, daß es wohl auf der ganzen Welt nur vereinzelt Fahrzeugtypen gibt, die über so vollkommene Fahreigenschaften verfügen wie dieser Wagen.“

„Automobil Revue“, Schweiz, Heft 5/1952, über den Mercedes-Benz 220:

„Zweifellos ist er mehr, als er scheint. Seine Besitzer verfügen über ein schnelles, sicheres, komfortables und sparsames Fahrzeug, dessen Summe von Qualitäten nur von wenigen Tourenwagen seiner Klasse erreicht und allein von teureren übertroffen wird.“

#### **Die „Ponton“-Sechszylindermodelle (W 180/W 128) in der Presse**

„Das Auto, Motor und Sport“, Deutschland, Heft 19/1954, über den Mercedes-Benz 220:

„Die absolute Fahrsicherheit auch bei größter Geschwindigkeit gehört denn auch zu den markantesten Merkmalen dieses Wagens. Selbst auf schlechtesten Straßen denkt er gar nicht daran, nur im geringsten aus seiner Spur zu gehen, und exakt durchläuft er die ekelhaftesten Kurven, ohne daß sonderliche Lenkkorrekturen notwendig wären und ohne daß eine Seitenneigung des Wagens bemerkt werden könnte. [...] Neben seiner Elastizität kennzeichnet den Motor des 220 eine vorbildliche Ausgeglichenheit und Laufruhe, nur im Leerlauf ist ein leichtes Schütteln zu spüren.“

„Motor Rundschau“, Deutschland, Heft 21/1954, über den Mercedes-Benz 220:

„Der Mercedes-Benz ‚Typ 220‘ ist ein Spitzenerzeugnis im europäischen Autobau. Obwohl wir mit Superlativen sehr vorsichtig umgehen, lassen sie sich hier nicht vermeiden, und zwar besonders zur Kennzeichnung des jetzt so reifen Hochleistungsmotors mit geschmeidigem Temperament [...].“

„Automobil Revue“, Schweiz, Heft 9/1955, über den Mercedes-Benz 220:

„Der Typ 220 a ist ein europäischer Klassewagen von ausgesprochenem Charakter geworden und verkörpert allgemeine und technische Fortschritte. Aber auch für den nüchternen Betrachter bildet er bei Innehaltung eines heute nicht mehr alltäglichen Qualitätsstandards eine seltene Kombination von reichlichem Innenraum, nicht übertriebenen Außenabmessungen, hervorragender Fahrsicherheit und komfortabler Federung, ansprechendem Äußeren, reichlicher Ausrüstung und sparsamem Betriebe. Die Bekanntschaft mit dem 220 a hat unseren Respekt vor dem Können seiner weltbekannten Schöpfer besonders angesichts seines sehr vernünftigen Preises noch erhöht.“

„Das Auto, Motor und Sport“, Deutschland, Heft 4/1959, über den Mercedes-Benz 220 SE:

„Der immerhin 1400 Kilogramm schwere Wagen (vollgetankt, mit Radio) hängt so direkt am Gaspedal,

daß man, zumindest für ein seriöses Normalauto, von neuen Maßstäben sprechen muß. Zusammen mit der Laufruhe, wie sie eben nur ab 6 Zylindern zu haben ist, erleben wir eine Fahrkultur, die sonst nur das Privileg wirklich großvolumiger Wagen darstellte.“

### **Die „Heckflossen“-Sechszylindermodelle (W 111/W 112) in der Presse**

„Autocar“, England, 6. November 1959, über den Mercedes-Benz 220 SE:

„Zusammengefaßt, hat der 220 SE herausragende Straßeneigenschaften, unzweifelhaft ein Verdienst der langen Rennsporterfahrung des Unternehmens. Zusätzlich erlaubt er hohe und kontrollierte Reisegeschwindigkeiten bei sehr guter Treibstoffausnutzung. Das Interieur wurde dazu konstruiert, fünf Passagiere und ihr Gepäck über lange Strecken zu transportieren, auf eine Weise, die nur von wenigen anderen Autos erreicht wird, unabhängig von ihrem Herkunftsland.“ (“In summary the 220 SE has outstanding road manners, undoubtedly allied to the firm’s long experience in racing. In addition, it permits the achievement of high and sustained cruising speeds with very good economy. The interior is planned to carry five people and their luggage over long distances, in a manner matched by few other cars, irrespective of their country of origin.”)

„Sports Cars“, England, Dezember 1959, über die Mercedes-Benz 220 S und 220 SE:

„‘Fabelhaft‘ ist das deutsche Wort für herausragend, und das beschreibt den neuen Mercedes 220 recht gut. Er setzt einen neuen Industriestandard, ein Standard, den nur wenige Hersteller erreichen können.“ (“‘Fabelhaft‘ is the German word for fabulous and this about sums up the new 220 Mercedes. It sets a new standard for the industry, a standard that few manufacturers will be able to equal.”)

„auto, motor und sport“, Deutschland, Heft 19/1963, über den Mercedes-Benz 300 SE:

„Im Programm von Daimler-Benz ist der 300 SE außerdem so eine Art Aushängeschild, in dem alles vereinigt wurde, was man an technischen Raffinessen zu bieten hat: Luftfederung, automatisches Getriebe, Servolenkung. [...] Es gibt nicht viele Autos auf der Welt, mit denen man so bequem und so sicher reisen kann wie mit dem 300 SE.“

### **Die Baureihen W 108/W 109 in der Presse**

„auto, motor und sport“, Deutschland, Heft 2/1966, über den Mercedes-Benz 250 SE:

„Die Leichtigkeit, Leisheit und Sanftheit des Fahrens, die Fahrsicherheit bei hohen Geschwindigkeiten und in Kurven, die hervorragende Ausstattung des Innenraums, die Qualität und überlegte Gestaltung auch nebensächlicher Einzelheiten sprechen für sich und stufen den 250 SE unter den Autos der Welt weit oben ein.“

„auto, motor und sport“, Deutschland, Heft 6/1968, über den Mercedes-Benz 300 SEL 6.3:

„Wir übernahmen eines der sorgfältig gehüteten ersten Exemplare, das noch nicht mit der Bezeichnung ‚6.3‘ verziert war. Das Fehlen dieser Bezeichnung hat zweifelsohne einige Porsche 911- und 911 S-Fahrer in Verwirrung gebracht, die – sonst Könige der Autobahn – von dem harmlos-distinguiert aussehenden Mercedes abgehängt wurden. Falls einer von ihnen zufällig diese Zeilen lesen sollte: er braucht sein Fahrzeug nicht wegen mangelhafter Leistung beim Werk zu reklamieren.“

## Die S-Klasse Baureihe 116 in der Presse

„auto, motor und sport“, Deutschland, Heft 2/1973, über den Mercedes-Benz 350 SE:

„Das Vergnügen, einen Mercedes 350 SE zu fahren, ist leider ein teures Vergnügen und kann deshalb nur von einer Minderheit genossen werden. Das ist zu bedauern, denn für das viele Geld bekommt man nicht nur Repräsentation und Status-Symbolik, sondern vor allem eine Fülle von Vorzügen, wie man sie eigentlich jedem Auto wünscht: hohe Fahr- und Unfallsicherheit, perfektionierte Karosserietechnik, überragenden Komfort, hohe Kraftreserven, müheloses Fahren und mustergültige Verarbeitung. Und all diese schätzenswerten Dinge setzen sich in überzeugender Weise zu einem Gesamtbild zusammen, auf dem eines klar zu erkennen ist: eines der perfektesten Autos der Welt.“

„Car“, England, Juni 1975, über den Mercedes-Benz 450 SEL 6.9:

„Ein Auto mit dieser Geschwindigkeit und diesem Gewicht sollte eine vorzügliche Straßenlage und Handling haben, und dieses hier enttäuscht weder in der Haarnadelkurve noch in einer lang gezogenen Kehre: Die Federung bügelt Bodenwellen glatt, die Kraftübertragung findet wunderbar weich statt und ist bewundernswert leicht zu beherrschen (entweder mit einem sensiblen Gasfuß oder einer raschen Hand am Hebel), und die Lenkung ist in einer Weise servo-unterstützt, die das nahezu neutrale Fahrverhalten des Autos unterstreicht.“ (“A car of such speed and weight must have demonstrably good roadholding and handling, and this one is no disappointment in anything from a hairpin to a three-figure-bend: the suspension soaks up the bumps, the transmission is wonderfully smooth and admirably easy to control (either by a sensitive accelerator foot or a hasty hand at the lever), and the steering is servo-assisted in a way that highlights the nearly neutral responses of the vehicle.”)

„Automobil Revue“, Schweiz, 15. Mai 1975, über den Mercedes-Benz 450 SEL 6.9:

„Es ist höchst erfreulich, dass gerade in der heutigen Zeit ein Auto erscheint, das allerhöchsten Fahrgenuss für den Kenner – und zwar bei jedem Tempo – bietet. Der 6.9 zeugt nicht nur vom Zukunftsoptimismus, zu dem sich seine Verantwortlichen bekennen, sondern auch von der Zivilcourage.“

## Die S-Klasse Baureihe 126 in der Presse

„auto, motor und sport“, Deutschland, Heft 22/1979, über die S-Klasse der Baureihe 126:

„Beim Fahren zeigt sich denn auch schnell, daß Ruhe bei Daimler-Benz zur ersten Bürgerpflicht gehört. Der von der Mechanik verursachte Lärm hält sich, auch bei den Sechszylindern, dezent im Hintergrund – daneben ist es geradezu frappant, wie gründlich die Mercedes-Entwickler jeglichen Windgeräuschen den Garaus gemacht haben.“

„Road & Track“, USA, Februar 1980, über die S-Klasse der Baureihe 126:

„Über ziemlich holprige Straßen durch den Wald zurückeilend wurde mir in Erinnerung gerufen, wie gut sich ein Mercedes fährt und beherrschen läßt. Auch ein Fahrzeug mit Starrachse könnte Letzteres vollbringen, aber nicht ohne das Gehirn zu schütteln. Der W 126 erledigt beides in fabelhafter Manier und verzögert zudem schnell.“ (“Hurrying back through the woods over a rather bumpy stretch of road, I was reminded of how well a Mercedes rides and handles. A live-axle car could be made to do the latter, but not without scrambling your brains. The W 126 does a marvelous job at both tasks and stops quickly too.”)

„Frankfurter Allgemeine Zeitung“, Deutschland, 24. Mai 1986, über den Mercedes-Benz 300 SE:  
„Einem auf Kurs gesetzten Schiff ähnlich zieht der 300 SE seine Bahn. Bodenunebenheiten schlucken Federn und Dämpfer mit größter Souveränität. Kein anderes Auto macht aus Stahl und Gummi mehr Komfort. Mit dem großen Lenkrad kann man das Auto ganz behutsam in die Kurven setzen, man kann es aber auch vergnügt in Biegungen hineinwerfen. Es macht alles mit. Das Fahrwerk weist ungewöhnlich hohe Sicherheitsreserven auf.“

### **Die S-Klasse Baureihe 140 in der Presse**

„auto, motor und sport“, Deutschland, Heft 7/1991, über den Mercedes-Benz 600 SEL:  
„Über das Platzangebot im Innenraum braucht man bei den gegebenen Dimensionen nicht viele Worte zu verlieren: Es ist schlicht verschwenderisch, im Fond noch mehr als vorn, weil hinten die üppige Höhe besonders geeignet ist, das Gefühl vom fahrenden Wohnzimmer hervorzurufen. [...] Es ist nicht falsch, vom besten Auto der Welt zu sprechen – weniger wäre gerade im Falle Mercedes auch zu wenig gewesen.“

„auto, motor und sport“, Deutschland, Heft 12/1991, über den Mercedes-Benz 300 SE:  
„Die Größe und das Gewicht der neuen S-Klasse ist fast schon zum Politikum geworden. Aber um der Wahrheit Ehre zu geben: Beim Fahren ist davon weniger als erwartet zu spüren. Es überrascht vielmehr, wie leicht und mühelos sich dieses mächtige Automobil selbst auf engen und kurvenreichen Landstraßen bewegen läßt.“

„Road & Track“, USA, Dezember 1991, über den Mercedes-Benz 500 SEL:  
„Bei einer Reisegeschwindigkeit von 110 km/h hat der 500 SEL die Ehre, das leiseste Fahrzeug zu sein, das wir je getestet haben – gerade mal 64 dBA [sind es]. Der Gemütsruhe dienlich sind Seitenfenster aus Doppelglas, mit zwischen den Scheiben eingeschlossener entfeuchteter Luft. Es heißt, daß das sowohl das Beschlagen verhindert wie auch Geräusche absorbiert und, nein, wie Mercedes uns versichert, kugelsicher ist [das Glas] nicht, wie wir manchmal angesichts der Dicke gefragt werden.“ (“At a 70-mph cruise, the 500 SEL has the honor of being the quietest car we have ever tested – a mere 64 dBA. Helping in the serenity department is double-pane side glass, with dehumidified air sealed between the panes. It’s said to prevent fogging as well as absorb noise, and no, Mercedes assures us, it isn’t bulletproof, a question some ask when they see its thickness.”)

„mot“, Deutschland, Heft 13/1991, über den Mercedes-Benz 400 SEL:  
„Mit der neuen S-Klasse demonstriert Mercedes erneut den Anspruch, das Auto erfunden zu haben und das beste Auto der Welt zu bauen. Angesichts eines 400 SEL kommt man nicht umhin zu sagen: Der Anspruch ist wohl berechtigt.“

### **Die S-Klasse Baureihe 220 in der Presse**

„Frankfurter Allgemeine Zeitung“, Deutschland, 13. Oktober 1998, über die S-Klasse der Baureihe 220:  
„Die trotz geringeren Gewichts und knapperen Dimensionen noch immer recht ausgewachsen agierenden Limousinen tragen eine Handlichkeit und Agilität vor, die wir bisher in dieser Wagenklasse noch nicht angetroffen haben. Gleichzeitig hält das Fahrwerk eine Präzision an Radführung und der Umsetzung von

Lenkbefehlen bereit, die man sonst nur mit gravierenden Komfortnachteilen erhalten hatte. Die für alle Varianten serienmäßige Luftfederung macht aus der Mercedes-Limousine beinahe einen fliegenden Teppich, der Turbulenzen erkennt, bevor sie auftreten. Es müsste für jede S-Klasse die einst sehr beliebten Schilder im Heckfenster geben: Hier fährt der Chef selbst.“

„auto, motor und sport“, Deutschland, Heft 25/1998, über den Mercedes-Benz S 320:

„Airmatic und ADS sind es auch, die der großen Limousine ein äußerst handliches und agiles Fahrverhalten ohne schwankende Aufbaubewegungen bescheren. Es wird unterstützt durch die präzise, im Kraftaufwand geschwindigkeitsabhängig gesteuerte Parameterlenkung, mit der sich die fast zwei Tonnen schwere Limousine wie ein Kompaktwagen dirigieren lässt.“

„Road & Track“, USA, Januar 1999, über den Mercedes-Benz S 500:

„In der Zwischenzeit [bis der S 600 auf den Markt kommt] ist der S 500 ein durchaus würdiges Flaggschiff: schnell, leise, solide und sogar lobenswert leichtfüßig. Während die vorherige S-Klasse immer mehr schrumpfte, je schneller sie gefahren wurde, ist die neue in einem gewissen Sinn bereits vorgeschrunpft; die exzellente Fahrdynamik ist bei jeder Geschwindigkeit offensichtlich, und der Komfort ist unvermindert im Vergleich zu der Baureihe, die sie ersetzt.“ (“In the meantime [until the S 600 arrives], the S 500 is quite a worthy flagship: quick, quiet, stable and yet commendably nimble. Whereas the previous S Class miraculously shrank the faster it was driven, in a sense this new one is already preshrunk; its excellent chassis dynamics evident at any speed, its comfort undiminished from that of the car it replaces.”)

„Auto Zeitung“, Deutschland, Heft 4/2003, in einem Vergleichstest zwischen Mercedes-Benz S 600 und BMW 760 Li:

„Kaum zu glauben, dass ein solcher Motor seinen Meister findet. Aber der aufgeladene Mercedes-V12 stellt das BMW-Aggregat in den Schatten. Die schiere Gewalt von 800 Newtonmetern und 500 PS ermöglicht noch bessere Fahrleistungen bei niedrigen Drehzahlen und gleich guter Laufkultur. Zwei Turbolader erzeugen gleichmäßig solch gigantischen Schub, dass die Fünfgang-Automatik selbst bei sehr schneller Fahrweise nur selten die Übersetzung wechseln muss. Dieser V12 ist schlicht eine Sensation.“

### **Die S-Klasse Baureihe 221 in der Presse**

„Autorevue“, Österreich, November 2005, über den Mercedes-Benz S 500:

„Leichtbau, vier statt drei Ventile pro Zylinder und stufenlos verstellbare Shifting-Nockenwellen verdichten sich [im V8-Motor] zu 530 Newtonmeter Drehmomentmax, nach knapp sechs Sekunden und punktgenau von der 7-Gang-Automatik begleitet wischt die Tachonadel an der 130 vorbei, die 100 sind gar in 5,4 Sekunden perdu – ein 911 Carrera ist nur um vier Zehntel schneller –, dennoch bleibt alles ruhig, geordnet, unaufgeregt: Gravitätisch ploppt die Luftfederung alle Unbill weg, lässt die Zentrifugalkräfte abperlen, mal gnädig (Stufe Comfort), mal mit Nachdruck (Sport, minus 20 Millimeter Federweg).“

„auto, motor und sport“, Heft 3/2009, über den Mercedes-Benz S 600:

„Das [ausgewogene Fahrverhalten] passt zur Beiläufigkeit, mit der ein S 600 seine 830 Newtonmeter Drehmoment freisetzt. Ein fernes Fauchen begleitet ihn auf der linken Spur, leise genug, um Windgeräusche und das Atmen der Fahrdynamiksitze als störend wahrzunehmen: Währenddessen drückt er in 4,5 Sekunden aus dem Stand auf 100 und braucht ganze 15,1 Sekunden bis zur 200er-Marke.“



„Road & Track“, USA, März 2009, über den Mercedes-Benz S 400 Hybrid:

„Hier in Großbritannien und Europa ist der Dieselantrieb die erste Wahl für sparsamste Autos. Aber Hybridfahrzeuge wie dieses hier kommen ins Spiel, wenn Dieselmotoren nicht verfügbar oder unbeliebt ist. Zudem ist dieses Auto das erste einer Serie von Hybridfahrzeugen, die wir von dem Unternehmen sehen werden, das bereits im 19. Jahrhundert die persönliche Mobilität revolutioniert hat.“ (“Here in the U.K. and Europe, diesels are our favored means of extracting the maximum economy from cars, but hybrids such as this one are valid where diesel isn’t available or liked. Furthermore, this is just the first of a series of hybrids that we’ll see coming from the company that revolutionized personal transport way back in the 19th century.”)

„Car“, USA, September 2010, über den Mercedes-Benz S 63 AMG:

„Mit sieben Gängen und der Drehmomentspitze bereits ab 2.000/min ist der S 63 so mühelos schnell wie große Luxusfahrzeuge sein sollten. Nimm ihn heran, und er geht wie der Teufel, begleitet von einem reichhaltigen und kultivierten Soundtrack. Die von AMG straff abgestimmte Active Body Control bringt Agilität in Verbindung mit echtem Komfort, wobei die Größe des S 63 und die distanzierte Lenkung letztendlich den Enthusiasmus dämpfen.“ (“With seven gears and peak torque available from 2.000 rpm, the S 63 is effortlessly fast in the manner big luxury cars should be. Wring it out and it’s a maniac, with a rich, cultured soundtrack in accompaniment. AMG’s tweaking of Active Body Control brings added agility combined with real comfort, though the S 63’s size and lifeless steering eventually curb your enthusiasm.”)

„auto, motor und sport“, Deutschland, Heft 12/2011, über den Mercedes-Benz S 250 CDI:

„Der neue S 250 CDI stellt die Luxuswagen-Welt tatsächlich auf den Kopf. Kein anderes Auto bietet ein derartiges Maß an komfortabler Fortbewegung bei einem so geringem Energieverbrauch wie dieser Mercedes. Dabei muss der Käufer keineswegs schwer akzeptable Zugeständnisse bei der Fahrkultur machen, weil der doppelt aufgeladene Vierzylinder mehr als ausreichende Fahrleistungen zur Verfügung stellt und sein Lauf nahezu perfekt gedämmt ist.“

## Die S-Klasse Baureihe 222 in der Presse

Die „Auto Zeitung“, Deutschland, Heft 26/2013, über den Mercedes-Benz S 500 4MATIC in einem Vergleichstest:

„Den Maßstab in diesem Punkt [der Sicherheitsausstattung] markiert die S-Klasse. Die Stuttgarter halten das umfangreichste Angebot an Technologien zur Unfallvermeidung und zum Insassenschutz bereit. So verfügt der Mercedes als einziger bereits serienmäßig unter anderem über einen Notbremsassistenten und eine Verkehrsschildererkenntnis.“

„Autorevue“, Österreich, Heft 10/2013, über den Mercedes-Benz S 500:

„Die Türen schwingen jetzt schwerer, die Nähte im Leder wirken handgenähter, das Silberne rund um die Luftdüsen scheint aluminierter.“

„Auto Bild“, Deutschland, Heft 49/2013, über den Mercedes-Benz S 500:

„Schön, dass es noch Konstanten gibt in unserer rasanten Zeit. Zum Beispiel diese: Erscheint eine neue S-Klasse, kommt automatisch die Frage ‚Ist dies das perfekte Auto?‘ Sie zu stellen ist im Motorjournalismus quasi Gesetz“.

„Autorevue Premium“, Österreich, 2015, über den Mercedes-Maybach S 500:

„Akustisch macht es keinen Unterschied, wie schnell wir unterwegs sind. Die Geräuschkulisse im Innenraum ist bei 130 nicht anders als bei 160 oder 190 und darüber eigentlich auch nicht. Das gilt natürlich und vor allem auch für die Fondsitze. Mercedes sagt, trotz der großen Scheiben sei das die leiseste Serienlimousine der Welt. Besser kann's nicht sein.“

„Auto Zeitung“, Deutschland, Heft 12/2013, über den Mercedes-Benz S 500 mit langem Radstand:

„Dass der S 500 in der Langversion antritt, wird auf den ersten Blick nicht sichtbar. Die zusätzlichen 132 Millimeter Länge verteilen sich harmonisch auf die insgesamt 5.246 Millimeter lange Karosserie.“

„auto, motor und sport“, Deutschland, Heft 12/2014, über die Mercedes-Benz S-Klasse der Baureihe 222:

„Mit sicherheitsoptimierenden Assistenzsystemen, sparsamen Hybridantrieben und überragendem Komfort setzt die neue S-Klasse Maßstäbe.“

„Autorevue“, Österreich, Heft 11/2013, über den Mercedes-Benz S 63 AMG:

„Das Kernstück der nochmaligen Verdichtung des gehobenen automobilistischen Daseins ist in diesem Fall der Biturbomotor, dem man gegenüber dem Vorgänger 30 kW mehr herausgekitzelt hat, das sind 41 PS.“

„Car“, Großbritannien, 18. April 2017, über die modellgepflegte Mercedes-Benz S-Klasse der Baureihe 222:

„Die S-Klasse war immer ein Pionier in der Welt der Technik. Oft hatten hier Lösungen Premiere, die später zu Standards wurden. Du glaubst uns nicht? Du hast Mercedes zu danken für die Serieneinführung von Antiblockiersystem, Gurtstraffern, elektronischer Stabilitätskontrolle und mehr... Diese [S-Klasse] steht kurz davor, eine ganze Flut von Technologie einzuführen – und die neue Generation der Reihensechszylinder der Marke“ („The S-class has always been a pioneer in the tech world, often premiering tech that goes on to become mainstream elsewhere. Don't believe us? You have Mercedes to

thank for introducing the production car to anti-lock braking, seatbelt pretensioners, electronic stability control and more... This one is about to usher in a whole raft of tech - and the brand's new generation of straight six engines.”)

„Motor Authority“, USA, 20. April 2017, anlässlich der Modellpflege der S-Klasse der Baureihe 222:  
„Die aktuelle S-Klasse ist ein großer Erfolg für Mercedes-Benz. Mehr als 300.000 Exemplare sind verkauft worden, seit das Fahrzeug im Jahr 2013 in den Verkauf gekommen ist – und das ist die Zahl nur für die Limousinen“. (“The current S-Class has been a huge hit for Mercedes-Benz. Over 300.000 examples have been sold since the car went on sale in 2013, and that’s the figure for sedans only.”)

„auto, motor und sport“, Deutschland, Heft 16/2017, über den Mercedes-Benz S 560 4MATIC (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,1-9,8 l/100 km, CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 231-225 g/km):  
„Serienmäßig ist das Comand-System dabei, und das Airmatic-Fahrwerk ebenso. Dieses sorgt für geschmeidiges Abrollen und sanften Federungskomfort, das kann die modellgepflegte S-Klasse scheinbar noch eine Spur besser als die bisherige Version. Und leise ist es im Auto, so leise, dass bei geringer Lautstärke die feinsten Schwingungen von David Lindleys Geigenbogen zu hören sind.“

„Autocar“, Großbritannien, 19. September 2017, über den Mercedes-Benz S 350 d mit langem Radstand (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 6,0-5,9 l/100 km, CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 160-156 g/km):  
„Die beste Serien-Luxuslimousine der Welt ist gerade eben noch besser geworden.“ (“The best mass-produced luxury saloon in the world just got better.”)

„Autorevue“, Österreich, Heft 11/2017, über den Mercedes-Benz S 400 d 4MATIC mit langem Radstand (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 6,3-6,2 l/100 km, CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 166-162 g/km):  
„Das Fahrerlebnis ist s-klassig, also glatt gebügelt erste Ware.“

Ansprechpartner:

Frank Mühling, +49 176 3095 1412, [frank.muehling@daimler.com](mailto:frank.muehling@daimler.com)

Ralph Wagenknecht, +49 160 865 8077, [ralph.wagenknecht@daimler.com](mailto:ralph.wagenknecht@daimler.com)

Julia Höfel, +49 151 5861 0215, [julia.hoefel@daimler.com](mailto:julia.hoefel@daimler.com)

Anfragen per E-Mail an [classic@daimler.com](mailto:classic@daimler.com) oder online unter [www.mercedes-benz.com/classic](http://www.mercedes-benz.com/classic)

Hochauflösendes Bildmaterial und weitere Presse-Informationen: <https://media.daimler.com/go/classic>

Aktuelles Film- und Fotomaterial: <https://mercedes-benz-archive.com/marsMuseum>

Kennen Sie auch schon unser Multimedia-Archiv- und Recherchesystem?

<https://mercedes-benz-publicarchive.com>

Weitere Informationen von Mercedes-Benz sind im Internet verfügbar: [www.media.daimler.com](http://www.media.daimler.com) und [www.mercedes-benz.com](http://www.mercedes-benz.com)



@MercedesBenzMuseum



## Bildunterschriften

### **Mercedes-Simplex 60 PS**

17C752\_001

Mercedes-Simplex 60 PS, Baujahr 1904. Studioaufnahme (Seitenansicht rechts) des eleganten und luxuriösen Reisewagens aus dem persönlichen Besitz von Emil Jellinek. Das Fahrzeug gehört seit 1952 zur unternehmenseigenen Fahrzeugsammlung und ist seit vielen Jahren im Mercedes-Benz Museum ausgestellt.

17C752\_002

Mercedes-Simplex 60 PS, Baujahr 1904. Studioaufnahme (Frontansicht) des eleganten und luxuriösen Reisewagens aus dem persönlichen Besitz von Emil Jellinek. Das Fahrzeug gehört seit 1952 zur unternehmenseigenen Fahrzeugsammlung und ist seit vielen Jahren im Mercedes-Benz Museum ausgestellt.

17C752\_003

Mercedes-Simplex 60 PS, Baujahr 1904. Studioaufnahme (Ansicht von rechts vorne) des eleganten und luxuriösen Reisewagens aus dem persönlichen Besitz von Emil Jellinek. Das Fahrzeug gehört seit 1952 zur unternehmenseigenen Fahrzeugsammlung und ist seit vielen Jahren im Mercedes-Benz Museum ausgestellt.

17C752\_004

Mercedes-Simplex 60 PS, Baujahr 1904. Studioaufnahme (Ansicht von links hinten) des eleganten und luxuriösen Reisewagens aus dem persönlichen Besitz von Emil Jellinek. Das Fahrzeug gehört seit 1952 zur unternehmenseigenen Fahrzeugsammlung und ist seit vielen Jahren im Mercedes-Benz Museum ausgestellt.

1972M635

Familie von Emil Jellinek am Hafen „Port Lympia“ in Nizza an der Dampfyacht „Mercédès II“. Das unmittelbar an der Yacht stehende Fahrzeug ist der Mercedes-Simplex 60 PS Reisewagen der Jellineks, Baujahr 1904. Aufnahme aus dem Jahr 1914.

1972M612A

Familie von Emil Jellinek am Hafen „Port Lympia“ in Nizza. Am Kai steht der Mercedes-Simplex 60 PS Reisewagen der Jellineks, Baujahr 1904, aufgenommen im Jahr 1914 von Bord der Dampfyacht „Mercédès II“. Das Foto ist eine Auskoppelung aus dem originalen Stereobild mit der Nummer 1972M612.

### **Mercedes-Benz Nürburg (W 08)**

17C752\_005

Mercedes-Benz Nürburg 460 (W 08, 1928 bis 1933). Studioaufnahme (Seitenansicht rechts) einer Pullman-Limousine, Baujahr 1929.

17C752\_006

Mercedes-Benz Nürburg 460 (W 08, 1928 bis 1933). Studioaufnahme (Frontansicht) einer Pullman-Limousine, Baujahr 1929.

17C752\_007

Mercedes-Benz Nürburg 460 (W 08, 1928 bis 1933). Studioaufnahme (Ansicht von rechts vorne) einer Pullman-Limousine, Baujahr 1929.

17C752\_008

Mercedes-Benz Nürburg 460 (W 08, 1928 bis 1933). Studioaufnahme (Ansicht von links hinten) einer Pullman-Limousine, Baujahr 1929.

1988M3554

Werbeanzeige der Daimler-Benz AG von 1929 mit dem Mercedes-Benz Nürburg 460 (W 08), gestaltet vom Grafiker Cucuel Offelsmeyer.

7082

Mercedes-Benz Nürburg 460 (W 08) in der Ausführung als Pullman-Limousine von 1928.

7078

Mercedes-Benz Nürburg 460 (W 08) mit kurzem Fahrgestell in der Ausführung als Cabriolet mit 4 bis 5 Sitzen von 1928.

85F141

Achtzylinder-Reihenmotor des Typs Nürburg 460 (W 08) von 1928, des ersten Mercedes-Benz Serien-Personenwagens mit Achtzylindermotor.

H1538

Chassis-Montageband im Werk Mannheim, um 1929. Produziert wird der Mercedes-Benz Nürburg (W 08).

### **Mercedes-Benz 320 (W 142)**

17C752\_009

Mercedes-Benz 320 (W 142, 1937 bis 1942). Studioaufnahme (Seitenansicht rechts) einer Pullman-Limousine, Baujahr 1939.

17C752\_010

Mercedes-Benz 320 (W 142, 1937 bis 1942). Studioaufnahme (Frontansicht) einer Pullman-Limousine, Baujahr 1939.

17C752\_011

Mercedes-Benz 320 (W 142, 1937 bis 1942). Studioaufnahme (Ansicht von rechts vorne) einer Pullman-Limousine, Baujahr 1939.

17C752\_012

Mercedes-Benz 320 (W 142, 1937 bis 1942). Studioaufnahme (Ansicht von links hinten) einer Pullman-Limousine, Baujahr 1939.

1988M663

Werbeanzeige Mercedes-Benz: „Ein Spitzenerzeugnis seiner Klasse! Mercedes-Benz Typ 320“, erschienen in „AAZ“, Nr. 35, Jahrgang 39, 27. August 1938.

28938

Mercedes-Benz 320 Pullman-Limousine (W 142), 1938.

30632

Mercedes-Benz 320 Cabriolet D (W 142), 1938.

87F457

Mercedes-Benz 320 (W 142) Stromlinien-Limousine, 1938.

26860

Mercedes-Benz 320 Pullman-Cabriolet F (W 142), 1937.

### **Mercedes-Benz 220 (W 187)**

17C752\_013

Mercedes-Benz 220 (W 187, 1951 bis 1954). Studioaufnahme (Seitenansicht rechts) eines Fahrzeugs aus dem Baujahr 1951.

17C752\_014

Mercedes-Benz 220 (W 187, 1951 bis 1954). Studioaufnahme (Frontansicht) eines Fahrzeugs aus dem Baujahr 1951.

17C752\_015

Mercedes-Benz 220 (W 187, 1951 bis 1954). Studioaufnahme (Ansicht von vorne rechts) eines Fahrzeugs aus dem Baujahr 1951.

17C752\_016

Mercedes-Benz 220 (W 187, 1951 bis 1954). Studioaufnahme (Ansicht von links hinten) eines Fahrzeugs aus dem Baujahr 1951.

51826

Mercedes-Benz 220 (W 187), aufgenommen 1951 vor der Kulisse des Barockschlosses Ludwigsburg.

54113

Mercedes-Benz 220 (W 187), fotografiert im Jahr 1952 am Hafen von Nizza.

1989M4542

Mercedes-Benz 220 (W 187), aufgenommen in Baden-Baden.

2005DIG1137

„Character and Comfort“: Der Mercedes-Benz 220 (W 187) als Zeichnung von Walter Gotschke auf dem Titelblatt des englischsprachigen Prospekts von 1951.

54114

Mercedes-Benz 220 (W 187), aufgenommen im Jahr 1952 an der Côte d'Azur.

51036

Erste Motoren-Neuentwicklung bei Mercedes-Benz nach dem Zweiten Weltkrieg: Sechszylindermotor M 180 des Typs 220 (W 187).

51118

Mercedes-Benz 220 Cabriolet B (W 187, 1951 bis 1954).

62704

Wahlweise auch mit Schiebedach: Das höchst exklusive Mercedes-Benz 220 Coupé (W 187, 1953 bis 1955), von dem nur 85 Stück gebaut wurden.

### **Mercedes-Benz „Ponton“-Limousinen mit Sechszylindermotor (W 180, W 105, W 128)**

17C752\_017

Mercedes-Benz 220 „Ponton“ (W 180, 1954 bis 1956). Studioaufnahme (Seitenansicht) eines Fahrzeugs aus dem Baujahr 1955.

17C752\_018

Mercedes-Benz 220 „Ponton“ (W 180, 1954 bis 1956). Studioaufnahme (Frontansicht) eines Fahrzeugs aus dem Baujahr 1955.

17C752\_019

Mercedes-Benz 220 „Ponton“ (W 180, 1954 bis 1956). Studioaufnahme (Ansicht von vorne rechts) eines Fahrzeugs aus dem Baujahr 1955.



17C752\_020

Mercedes-Benz 220 „Ponton“ (W 180, 1954 bis 1956). Studioaufnahme (Ansicht von hinten links) eines Fahrzeugs aus dem Baujahr 1955.

05C2263\_230

Mercedes-Benz „Ponton-Limousine“ der Baureihen W 180/W 128 (1954 bis 1959), Bedienkonzept. Foto einer 220 S Limousine, Baujahr 1957, aufgenommen im Jahr 2005.

05C2263\_238

Mercedes-Benz „Ponton-Limousine“ der Baureihen W 180/W 128 (1954 bis 1959), Bedienkonzept. Foto einer 220 S Limousine, Baujahr 1957, aufgenommen im Jahr 2005.

05C2263\_239

Mercedes-Benz „Ponton-Limousine“ der Baureihen W 180/W 128 (1954 bis 1959), Anzeigekonzept. Foto einer 220 S Limousine, Baujahr 1957, aufgenommen im Jahr 2005.

05C2263\_249

Mercedes-Benz „Ponton-Limousine“ der Baureihen W 180/W 128 (1954 bis 1959), Exterieur. Foto einer 220 S Limousine, Baujahr 1957, aufgenommen im Jahr 2005.

05C2263\_250

Mercedes-Benz „Ponton-Limousine“ der Baureihen W 180/W 128 (1954 bis 1959), Interieur mit Instrumententafel. Foto einer 220 S Limousine, Baujahr 1957, aufgenommen im Jahr 2005.

91484

Basis komfortablen Fahrens: Die Eingelenk-Pendelachse hat 1954 im Mercedes-Benz 220 „Ponton“ (W 180) ihren ersten Serieneinsatz.

1998DIG61a

Mercedes-Benz 220 S „Ponton“ (W 180), 1956 bis 1959.

55232\_10

Picknick mit „Ponton-Mercedes“: Mercedes-Benz 220 (W 180) im Jahr 1955.

71927

Mercedes-Benz 220 S „Ponton“ (W 180, 1956 bis 1959)

1998DIG62

Mercedes-Benz 220 S „Ponton“ (W 180, 1956 bis 1959). Titelseite eines Prospekts von 1957.

R15039

Mercedes-Benz 220 „Ponton“ (W 180), Helmut Retter und Wolfgang Larcher am Start der Mille Miglia 1956 in Brescia.

72368

Im Werk Sindelfingen stehen die ersten 563 Fahrzeuge der neuen „Ponton-Modelle“ 190 (W 121), 219 (W 105) und 220 S (W 180) bereit. Am 4. Mai 1956 starten sie zu einer Sternfahrt zu den Mercedes-Benz Niederlassungen und Vertretungen, wo sie einen Tag später der Öffentlichkeit präsentiert werden.

81749

Motor des Mercedes-Benz 220 SE „Ponton“ (W 180) aus dem Jahr 1958: Die Benzineinspritzung hält Einzug in die Großserie.

1992m4434

Trendsetter: Der neue Mercedes-Benz 220 „Ponton“ (W 180) bei seiner Premiere auf dem Automobilsalon Genf 1954.

68840

Mercedes-Benz 220 „Ponton“ (W 180) aus dem Jahr 1954.

### **Mercedes-Benz „Heckflossen“-Limousinen mit Sechszylindermotor (W 111, W 112)**

17C752\_021

Mercedes-Benz 220 SE „Heckflosse“ (W 111, 1959 bis 1965). Studioaufnahme (Seitenansicht rechts) eines Fahrzeugs aus dem Baujahr 1964.

17C752\_022

Mercedes-Benz 220 SE „Heckflosse“ (W 111, 1959 bis 1965). Studioaufnahme (Frontansicht) eines Fahrzeugs aus dem Baujahr 1964.

17C752\_023

Mercedes-Benz 220 SE „Heckflosse“ (W 111, 1959 bis 1965). Studioaufnahme (Ansicht von rechts vorne) eines Fahrzeugs aus dem Baujahr 1964.

17C752\_024

Mercedes-Benz 220 SE „Heckflosse“ (W 111, 1959 bis 1965). Studioaufnahme (Ansicht von links hinten) eines Fahrzeugs aus dem Baujahr 1964.

05C2263\_139

Mercedes-Benz „Heckflossen-Limousine“ der Baureihen W 111/W 112 (1959 bis 1965), Anzeigekonzept. Foto eines 300 SE lang, Baujahr 1964, aufgenommen im Jahr 2005.

05C2263\_143

Mercedes-Benz „Heckflossen-Limousine“ der Baureihen W 111/W 112 (1959 bis 1965), Bedienkonzept. Foto eines 300 SE lang, Baujahr 1964, aufgenommen im Jahr 2005.

05C2263\_155

Mercedes-Benz 300 SE lang „Heckflosse“ (W 112, 1963 bis 1965), Exterieur. Foto eines Fahrzeugs aus dem Baujahr 1964, aufgenommen im Jahr 2005.

05C2263\_157

Mercedes-Benz „Heckflossen-Limousine der Baureihen W 111/W 112 (1959 bis 1965), Interieur mit Instrumententafel. Foto eines 300 SE lang, Baujahr 1964, aufgenommen im Jahr 2005.

1998DIG77

Mercedes-Benz 300 SE „Heckflosse“ (W 112, 1961 bis 1965).

1998DIG76

Mercedes-Benz 300 SE „Heckflosse“ (W 112, 1961 bis 1965).

A48971

Mercedes-Benz 300 SE (W 112, 1961 bis 1965), Szene beim Camping.

Si58802

Das Keilzapfentürschloss mit zwei Sicherheitsrasten, serienmäßig erstmals 1959 im Mercedes-Benz 220/220 S/220 SE (W 111) umgesetzt, den weltweit ersten Personenwagen mit Sicherheitskarosserie mit Knautschzonen und stabiler Fahrgastzelle.

U1534

Mercedes-Benz 300 SE „Heckflosse“ (W 112) aus dem Jahr 1961, Frontansicht.

U1528

Mercedes-Benz 300 SE „Heckflosse“ (W 112) aus dem Jahr 1961.

1998DIG72

Mercedes-Benz 220 SE „Heckflosse“ (W 111) aus dem Jahr 1959, der weltweit erste Serien-Pkw mit Sicherheitskarosserie mit Knautschzonen und stabiler Fahrgastzelle.

F886

Im Designstudio: Mercedes-Benz 220 SE „Heckflosse“ (W 111, 1959 bis 1965).

89406

Motorraum des Mercedes-Benz 220 SE „Heckflosse“ (W 111, 1959 bis 1965).

88575

Heckansicht des Mercedes-Benz 220 S (W 111) mit den charakteristischen Heckflossen, die offiziell Peilstege genannt wurden, aufgenommen im Jahr 1959.

VS621148

Sicherheitsentwicklung bei Mercedes-Benz mit Hilfe systematischer Crashtests. Aufprallversuch im Werk

Sindelfingen mit einem Typ 220 S (W 111) mit einer Geschwindigkeit von 86 km/h auf einen Omnibus im Jahr 1962. Die Oberklasse-Baureihe W 111 (1959 bis 1965) ist das weltweit erste Fahrzeug mit Sicherheitskarosserie mit Knautschzonen und stabiler Fahrgastzelle.

### **Mercedes-Benz Oberklasse-Limousinen der Baureihen W 108 und W 109**

17C752\_031

Mercedes-Benz Oberklasse-Limousinen der Baureihen W 108/W 109 (1965 bis 1972). Studioaufnahme (Seitenansicht rechts) eines Mercedes-Benz 280 SEL 3.5, Baujahr 1972.

17C752\_032

Mercedes-Benz Oberklasse-Limousinen der Baureihen W 108/W 109 (1965 bis 1972). Studioaufnahme (Frontansicht) eines Mercedes-Benz 280 SEL 3.5, Baujahr 1972.

17C752\_033

Mercedes-Benz Oberklasse-Limousinen der Baureihen W 108/W 109 (1965 bis 1972). Studioaufnahme (Ansicht von rechts vorne) eines Mercedes-Benz 280 SEL 3.5, Baujahr 1972.

17C752\_034

Mercedes-Benz Oberklasse-Limousinen der Baureihen W 108/W 109 (1965 bis 1972). Studioaufnahme (Ansicht von links hinten) eines Mercedes-Benz 280 SEL 3.5, Baujahr 1972.

05C2263\_121

Mercedes-Benz Oberklasse-Limousinen der Baureihen W 108/W 109 (1965 bis 1972), Bedienkonzept und Radio. Foto eines 300 SEL 6.3, Baujahr 1970, aufgenommen im Jahr 2005.

05C2263\_122

Mercedes-Benz Oberklasse-Limousinen der Baureihen W 108/W 109 (1965 bis 1972), Anzeigekonzept. Foto eines 300 SEL 6.3, Baujahr 1970, aufgenommen im Jahr 2005.

05C2263\_132

Mercedes-Benz Oberklasse-Limousinen der Baureihen W 108/W 109 (1965 bis 1972), Exterieur. Foto eines 300 SEL 6.3 aus dem Baujahr 1970, aufgenommen im Jahr 2005.

05C2263\_134

Mercedes-Benz Oberklasse-Limousinen der Baureihen W 108/W 109 (1965 bis 1972), Interieur mit Instrumententafel. Foto eines 300 SEL 6.3, Baujahr 1970, aufgenommen im Jahr 2005.

70248-45

Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 (W 109, 1968 bis 1972). Insgesamt 6.526 Exemplare werden gebaut.

68077-7

Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 (W 109, 1968 bis 1972), Motorraum mit dem **184 kW** (250 PS) starken 6,3-Liter-V8-Motor. Insgesamt 6.526 Exemplare der Hochleistungslimousine werden gebaut.

69225-30A

Der 300 SEL 6.3 (W 109, 1968 bis 1972) trägt Charakterzüge eines wettbewerbstauglichen Rennsport-Tourenwagens. Deshalb werden umfangreich modifizierte Fahrzeuge dieses Typs bei Testfahrten auf dem Hockenheimring eingesetzt. Ein geplanter Einsatz von drei Werksteams bei den 24 Stunden von Spa-Francorchamps im Sommer 1969 wird jedoch wegen Reifenproblemen im Training nicht verwirklicht.

U30909

Mercedes-Benz 250 SE (W 108, 1965 bis 1968), Armaturen.

U30827

Mercedes-Benz 250 S / 250 SE (W 108, 1965 bis 1968), Röntgenzeichnung aus dem Jahr 1965.

A3604

Mercedes-Benz 280 SE 3.5 (W 108, 1971 bis 1972) als Zugwagen mit Wohnwagen-Tandemachser Eriba 700 auf der Versuchsstrecke der Daimler-Benz AG in Stuttgart-Untertürkheim, 1970.

1988M3253

Mercedes-Benz Werbeanzeige für den 300 SEL 6.3 (W 109) aus dem Jahr 1968.

69037-18

Mercedes-Benz 280 S / 280 SE (W 108, 1968 bis 1972), Winteraufnahme aus dem Jahr 1969.

U40206

Mercedes-Benz 250 SE (W 108, 1965 bis 1968), aufgenommen im Jahr 1966.

U40085

Mercedes-Benz 250 SE (W 108, 1965 bis 1968), aufgenommen im Jahr 1966.

1999DIG1188

Mercedes-Benz 300 SE (W 108, 1965 bis 1967), aufgenommen im Jahr 1965.

1999DIG1269

Mercedes-Benz 300 SEL (W 109, 1966 bis 1967).

## **Mercedes-Benz S-Klasse der Baureihe 116**

17C752\_035

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 116 (1972 bis 1980). Studioaufnahme (Seitenansicht rechts) eines Mercedes-Benz 450 SEL 6.9, Baujahr 1980.

17C752\_036

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 116 (1972 bis 1980). Studioaufnahme (Frontansicht) eines Mercedes-Benz 450 SEL 6.9, Baujahr 1980.

17C752\_037

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 116 (1972 bis 1980). Studioaufnahme (Ansicht von rechts vorne) eines Mercedes-Benz 450 SEL 6.9, Baujahr 1980.

17C752\_038

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 116 (1972 bis 1980). Studioaufnahme (Ansicht von links hinten) eines Mercedes-Benz 450 SEL 6.9, Baujahr 1980.

05c2263\_161

S-Klasse Limousine der Baureihe 116 (1972 bis 1980), Interieur. Der Zuwachs an Fahrzeugsystemen für mehr Sicherheit und Komfort erfordert auch neue ergonomische Lösungen: Erstmals befindet sich unterhalb der Instrumententafel eine Konsole mit den Schiebeschaltern und Reglern für Heizung und Belüftung sowie für das Autoradio. Foto eines 450 SEL 6.9, Baujahr 1980, aufgenommen im Jahr 2005.

05c2263\_178

S-Klasse Limousine der Baureihe 116 (1972 bis 1980), Exterieur. Foto eines 450 SEL 6.9, Baujahr 1980, aufgenommen im Jahr 2005.

05C2263\_180

S-Klasse Limousine der Baureihe 116 (1972 bis 1980), Interieur mit Instrumententafel. Der Zuwachs an Fahrzeugsystemen für mehr Sicherheit und Komfort erfordert auch neue ergonomische Lösungen: Erstmals befindet sich unterhalb der Instrumententafel eine Konsole mit den Schiebeschaltern und Reglern für Heizung und Belüftung sowie für das Autoradio. Foto eines 450 SEL 6.9, Baujahr 1980, aufgenommen im Jahr 2005.

1999DIG294

Mercedes-Benz 350 SE (S-Klasse Baureihe 116, 1972 bis 1980).

C8359

Motor M 116 des Mercedes-Benz 350 SE (S-Klasse Baureihe 116, 1972 bis 1980).

72202-25

Mercedes-Benz 350 SE (S-Klasse Baureihe 116, 1972 bis 1980).

72120-23

Mercedes-Benz 350 SE (S-Klasse Baureihe 116, 1972 bis 1980).

A8105

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 116 (1972 bis 1980), Entwicklung. Beim Abtasten eines Modells im Maßstab 1:5 werden automatisch Längs-, Quer- und Höhenschnitte angelegt.

1988M3449

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 116 (1972 bis 1980), Werbeanzeige. Die Kernaussage: Eine Limousine der Luxusklasse braucht mehr als nur einen starken Motor. Die richtige Mischung besteht vielmehr aus Sicherheit, Leistung und Komfort.

1998M22

Der Mercedes-Benz 300 SD (S-Klasse Baureihe 116) ist im Mai 1978 der weltweit erste Serien-Pkw mit Turbodieselmotor und zugleich der erste Oberklasse-Personenwagen mit Dieselmotor. Er leistet **85 kW** (115 PS) und kommt nur in den Vereinigten Staaten von Amerika sowie in Kanada auf den Markt. Der Verbrauch von 10,6 Litern pro 100 Kilometer liegt rund 30 Prozent unter den alternativ verfügbaren Benzinern. Außerdem entwickelt der Turbo- gegenüber dem Saugmotor rund 40 Prozent mehr Leistung bei gleichem Kraftstoffverbrauch.

1999DIG292

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 116 (1972 bis 1980). Diese Baureihe zeichnet sich unter anderem durch die Doppelquerlenker-Vorderradaufhängung mit Lenkrollradius null und Bremsnick-Abstützung sowie zahlreiche Innovationen im Bereich der Passiven Sicherheit aus.

2007M966

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 116, in der das Anti-Blockier-System (ABS) 1978 seine Weltpremiere feierte. Vergleich des Bremsverhaltens bei Kurvenfahrt mit und ohne ABS auf der Untertürkheimer Einfahrbahn, 1978. Während der rechte mit Anti-Blockier-System ausgerüstete Wagen trotz Vollbremsung auf feuchter Fahrbahn lenkfähig bleibt und dem Hindernis ausweichen kann, schiebt der linke Wagen mit blockierten Rädern geradeaus auf das Hindernis zu.

D125783

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 116, in der das Anti-Blockier-System (ABS) 1978 seine Weltpremiere feierte. Foto aus dem Jahr 2013 auf der Einfahrbahn in Stuttgart-Untertürkheim.

74236-24

Mercedes-Benz 450 SEL (S-Klasse Baureihe 116, 1973 bis 1980).

C8414

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 116 (1972 bis 1980), Foto aus dem Jahr 1972.

C8085

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 116 (1972 bis 1980), Armaturen.

1999DIG333

Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 (S-Klasse Baureihe 116, 1975 bis 1980), Foto aus dem Jahr 1975.

73344-8

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 116 (1972 bis 1980), Frontscheinwerfer mit der optional erhältlichen Scheinwerferwischanlage.

D115938

D113146

D119126

D131437

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 116 (1972 bis 1980) im Windkanal in Untertürkheim. Foto aus dem Jahr 2013.

D102806

Mercedes-Benz S-Klasse Limousinen im Windkanal in Untertürkheim. Von vorn nach hinten: Baureihe 116 (1972 bis 1980), Baureihe 126 (1979 bis 1982) und Baureihe 140 (1991 bis 1998). Foto aus dem Jahr 2013.

2007M968

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 116 (1972 bis 1980), in der das Anti-Blockier-System (ABS) 1978 seine Weltpremiere feierte. Vergleich des Bremsverhaltens bei Kurvenfahrt mit und ohne ABS auf der Untertürkheimer Einfahrbahn, 1978. Während der linke mit Anti-Blockier-System ausgerüstete Wagen trotz Vollbremsung auf feuchter Fahrbahnlenkfähig bleibt und dem Hindernis ausweichen kann, schiebt der rechte Wagen ohne ABS mit blockierten Rädern geradeaus.

C27479

Komponenten des Anti-Blockier-Systems (ABS), das 1978 in der Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 116 (1972 bis 1980) seine Weltpremiere feierte: Drehzahlsensoren der Vorderräder (1), Steuergerät (2), Hydraulikeinheit (3) und Drehzahlsensor am Antriebskegelrad der Hinterachse (4).

2005DIG1069

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 116 (1972 bis 1980), Technische Grafik: Konstruktionen der Vorder- und Hinterachse.

### **Mercedes-Benz S-Klasse der Baureihe 126**

17C752\_039

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 126 (1979 bis 1992). Studioaufnahme (Seitenansicht rechts) eines Mercedes-Benz 500 SEL, Baujahr 1982.

17C752\_040

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 126 (1979 bis 1992). Studioaufnahme (Frontansicht) eines Mercedes-Benz 500 SEL, Baujahr 1982.



17C752\_041

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 126 (1979 bis 1992). Studioaufnahme (Ansicht von rechts vorne) eines Mercedes-Benz 500 SEL, Baujahr 1982.

17C752\_042

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 126 (1979 bis 1992). Studioaufnahme (Ansicht von links hinten) eines Mercedes-Benz 500 SEL, Baujahr 1982.

05C2263\_184

S-Klasse Limousine der Baureihe 126 (1979 bis 1991), Bedienkonzept. Foto eines 560 SEL, Baujahr 1991, aufgenommen im Jahr 2005.

05C2263\_185

S-Klasse Limousine der Baureihe 126 (1979 bis 1991), Anzeigekonzept. Foto eines 560 SEL, Baujahr 1991, aufgenommen im Jahr 2005.

05C2263\_188

S-Klasse Limousine der Baureihe 126 (1979 bis 1991), Bedienkonzept, Sitzverstellung. Foto eines 560 SEL, Baujahr 1991, aufgenommen im Jahr 2005.

05C2263\_199

S-Klasse Limousine der Baureihe 126 (1979 bis 1991), Exterieur. Foto eines 560 SEL, Baujahr 1991, aufgenommen im Jahr 2005.

05C2263\_201

S-Klasse Limousine der Baureihe 126 (1979 bis 1991), Interieur mit Instrumententafel. Foto eines 560 SEL, Baujahr 1991, aufgenommen im Jahr 2005.

85F241

Mercedes-Benz 300 SE (S-Klasse Baureihe 126, 1985 bis 1991).

85F237

Mercedes-Benz 300 SE (S-Klasse Baureihe 126, 1985 bis 1991).

85F242

Mercedes-Benz 300 SE (S-Klasse Baureihe 126, 1985 bis 1991).

80F96

Mercedes-Benz 380 SE (S-Klasse Baureihe 126, 1979 bis 1985), Röntgenzeichnung.

85F203

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 126 (1979 bis 1991), Mittelkonsole mit Armaturen.

1998DIG150

Mercedes-Benz 300 SD Turbodiesel (S-Klasse Baureihe 126), USA-Ausführung, Modelljahr 1984.

80F114

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 126 (1979 bis 1991). Foto auf dem Schlossplatz in Stuttgart.

C35399

Auf dem internationalen Automobil-Salon in Genf vom 5. bis 15. März 1981 präsentiert Mercedes-Benz den Airbag und den Gurtstrammer. Ab 20. Juli 1981 sind die kombinierten Rückhaltesysteme für Fahrer und Beifahrer zunächst in den S-Klasse Limousinen der Baureihe 126 erhältlich. Damit führt Daimler-Benz diese wichtigen Bausteine der passiven Sicherheit als weltweit erster Hersteller in den Serienautomobilbau ein. Die Mercedes-Benz Grafik aus dem Jahr 1980 erklärte die Funktion von Airbag und Gurtstraffer auf Basis eines gemeinsamen Sensorsignals.

83F131

In den Mercedes-Benz S-Klasse Limousinen und Coupés der Baureihe 126 (1979 bis 1991) führt Mercedes-Benz den Fahrer-Airbag in Kombination mit dem Gurtstraffer für den Beifahrer in den Serienautomobilbau ein. Ab 1981 ist das wegweisende Sicherheitssystem als Sonderausstattung lieferbar. Ab 1988 gibt es auch den Beifahrer-Airbag.

87F322

Beifahrer-Airbag in einer S-Klasse Limousine der Baureihe 126. Mercedes-Benz stellt das Rückhaltesystem im September 1987 vor. Es ist nach dem im März 1981 präsentierten Fahrer-Airbag eine weitere wichtige Innovation der passiven Sicherheit. Der Beifahrer-Airbag ist ab Februar 1988 zunächst in den S-Klasse Limousinen und Coupés der Baureihe 126 erhältlich.

88F208

Zwei S-Klasse Limousinen der Baureihe 126 auf der Einfahrbahn in Stuttgart-Untertürkheim. Mit den beiden Versuchsträgern wird das aktive Federungssystem ABC (Active Body Control) erprobt, das als Weltinnovation 1999 in Serie geht.

2004DIG245

Produktion der S-Klasse der Baureihe 126 (1979 bis 1991) im Mercedes-Benz Werk Sindelfingen, Foto vom Dezember 1979. In der Fahrzeugmontage kommen erstmals sogenannte Hängedrehförderer zum Einsatz, die die Mitarbeiter von der anstrengenden Über-Kopf-Arbeit entlasten.

85F328

Mercedes-Benz 420 SEL, S-Klasse Limousine der Baureihe 126 (1985 bis 1991).

85F252

Mercedes-Benz 560 SEL, S-Klasse Limousine der Baureihe 126 (1985 bis 1991).

84500-18

Nach jahrelanger Entwicklungs- und Überzeugungsarbeit führt Mercedes-Benz den geregelten Drei-Wege-Katalysator zur Abgasreinigung Mitte der 1980er-Jahre ins Serienfahrzeug ein. In allen Mercedes-Benz Pkw-Modellen mit Benzinmotor, darunter auch die S-Klasse Baureihe 126, ist er ab 1985 als Sonderausstattung erhältlich. Ab 1986 gehört er zur Serienausstattung.

80F135

80F140

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 126 (1979 bis 1991) im Windkanal in Untertürkheim. Foto aus dem Jahr 1980.

D106319

Mercedes-Benz S-Klasse Limousinen im Windkanal in Untertürkheim. Von links nach rechts: Baureihe 116 (1972 bis 1980), Baureihe 126 (1979 bis 1982) und Baureihe 140 (1991 bis 1998). Foto aus dem Jahr 2013.

A92F1469

Crashtest eines 500 SEL (S-Klasse Baureihe 126) im Mercedes-Benz Unfallversuch in Sindelfingen anlässlich der Auslieferung des einmillionsten Mercedes-Benz Fahrzeugs mit Airbag im Juli 1992. Das aus Kundenhand zurückgekaufte Fahrzeug aus dem Baujahr 1981 gehört zu den ersten zehn mit Airbag und Gurtstraffer ausgestatteten Fahrzeugen. Der Crashtest demonstriert, dass der Airbag auch nach 11 Jahren einwandfrei seine Funktion erfüllt.

### **Mercedes-Benz S-Klasse der Baureihe 140**

17C752\_043

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 140 (1991 bis 1998), Studioaufnahme (Seitenansicht rechts) eines Mercedes-Benz 600 SEL, Baujahr 1991.

17C752\_044

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 140 (1991 bis 1998), Studioaufnahme (Frontansicht) eines Mercedes-Benz 600 SEL, Baujahr 1991.

17C752\_045

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 140 (1991 bis 1998), Studioaufnahme (Ansicht von vorne rechts) eines Mercedes-Benz 600 SEL, Baujahr 1991.

17C752\_046

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 140 (1991 bis 1998), Studioaufnahme (Ansicht von hinten links) eines Mercedes-Benz 600 SEL, Baujahr 1991.

05C2263\_209

S-Klasse Limousine der Baureihe 140 (1991 bis 1998), Bedien- und Anzeigekonzept, Klimatisierungsautomatik. Foto eines S 320 lang, Baujahr 1998, aufgenommen im Jahr 2005.

05C2263\_211

S-Klasse Limousine der Baureihe 140 (1991 bis 1998), Bedienkonzept, Lichtschalter. Foto eines S 320 lang, Baujahr 1998, aufgenommen im Jahr 2005.

05C2263\_222

S-Klasse Limousine der Baureihe 140 (1991 bis 1998), Exterieur. Foto eines S 320 lang, Baujahr 1998, aufgenommen im Jahr 2005.

05C2263\_224

S-Klasse Limousine der Baureihe 140 (1991 bis 1998), Interieur mit Instrumententafel. Foto eines S 320 lang, Baujahr 1998, aufgenommen im Jahr 2005.

A91F159

Mercedes-Benz 600 SEL (S-Klasse Baureihe 140, 1991 bis 1998). Der 600 SEL war der erste Mercedes-Benz Serien-Personenwagen mit V12-Motor.

A91F84

A91F51

A90F2053

Mercedes-Benz 600 SEL (S-Klasse Baureihe 140, 1991 bis 1998). Der 600 SEL war der erste Mercedes-Benz Serien-Personenwagen mit V12-Motor.

A90F2033

Mercedes-Benz 600 SEL (S-Klasse Baureihe 140, 1991 bis 1998). Blick auf das luxuriöse Interieur.

A91F247

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 140 (1991 bis 1998).

A90F198

Bürokommunikationssysteme (Bildschirm, Computer, Telefon) einer Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 140 (1991 bis 1998).

A94F77

Mercedes-Benz S 280, das Einsteigermodell der S-Klasse Baureihe 140, hier in der modellgepflegten Ausführung (1994 bis 1998).

A95F2152

Mercedes-Benz S 600 Pullman-Limousine (S-Klasse Baureihe 140, 1995 bis 2000), links daneben ein Mercedes-Benz 600 (W 100).

A92F1705

Mercedes-Benz S-Klasse Limousinen der Baureihe 140 (1991 bis 1998): Die 1992 präsentierten Einsteigermodelle 300 SE 2.8 und 300 SD. Mit dem 300 SD wurde die S-Klasse mit Dieselmotor erstmals auch auf den europäischen Märkten angeboten.

A91F506

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 140 (1991 bis 1998).

A94F23

Mercedes-Benz S 280, das Einsteigermodell der S-Klasse Baureihe 140, hier in der modellgepflegten Ausführung (1994 bis 1998).

A94F16

Mercedes-Benz S 600, das Topmodell der S-Klasse Baureihe 140, hier in der modellgepflegten Ausführung (1994 bis 1998).

A93F1743

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 140 (1991 bis 1998).

A90F1968

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 140 (1991 bis 1998), neu gestaltete Kühlermaske. Zum ersten Mal kommt der sogenannte Plakettenkühler zum Einsatz, bei dem der Kühlergrill direkt in die Motorhaube integriert ist und der Mercedes-Stern nicht mehr auf der Kühlermaske sondern auf der Motorhaube montiert ist.

A90F1697

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 140 (1991 bis 1998) beim Crashtest mit einem versetzten Frontalaufprall.

A90F1653

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 140 (1991 bis 1998): Designmodell im Windkanal im Werk Untertürkheim, 1990. Die Baureihe 140 markiert mit Luftwiderstandsbeiwert  $c_w = 0,31$  im internationalen Vergleich einen neuen Spitzenwert – und zeigt damit zugleich, dass Fahrzeuggröße und vorzügliche Aerodynamik sich nicht widersprechen.

D128070

D121255

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 140 (1991 bis 1998) im Windkanal in Untertürkheim. Foto aus dem Jahr 2013.

MBMSJDO108

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 140 (1991 bis 1998), Werbeanzeige aus dem Jahr 1994: „Die S-Klasse ist manchen zu lang. Die Kurzversion überzeugt jeden.“

A96F5498

Im Jahr 1996 führt Mercedes-Benz den Brems-Assistenten BAS im Serienfahrzeug ein. Zu den ersten damit ausgestatteten Modellen gehören die S-Klasse Limousinen und Coupés der Baureihe 140 (1991 bis 1998). Das Foto zeigt einen Ausschnitt der Instrumente mit der BAS-Kontrollleuchte unten links.

A96F5879

Im Jahr 1996 führt Mercedes-Benz den Brems-Assistenten BAS im Serienfahrzeug ein. Zu den ersten damit ausgestatteten Modellen gehören die S-Klasse Limousinen und Coupés der Baureihe 140 (1991 bis 1998). Schemazeichnung der Funktionsweise.

A94F324

D95S50

Komponenten des Elektronischen Stabilitäts-Programms ESP®. In den Mercedes-Benz S-Klasse Limousinen und Coupés der Baureihe 140 (1991 bis 1998) und im SL der Baureihe 129 erlebt das innovative Fahrsicherheitssystem im Jahr 1995 seine Weltpremiere, zunächst als Serienausstattung der V12-Modelle und als Sonderausstattung der V8-Modelle.

A94F1112

A95F1888

Ab 1995 ist in den Mercedes-Benz S-Klasse Limousinen und Coupés der Baureihe 140 (1991 bis 1998) das Navigationssystem Auto-Pilot-System APS als Sonderausstattung erhältlich.

### **Mercedes-Benz S-Klasse der Baureihe 220**

17C752\_047

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 220 (1998 bis 2005). Studioaufnahme (Seitenansicht rechts) eines Mercedes-Benz S 400 CDI, Baujahr 2000.

17C752\_048

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 220 (1998 bis 2005). Studioaufnahme (Frontansicht) eines Mercedes-Benz S 400 CDI, Baujahr 2000.

17C752\_049

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 220 (1998 bis 2005). Studioaufnahme (Ansicht von rechts vorne) eines Mercedes-Benz S 400 CDI, Baujahr 2000.

17C752\_050

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 220 (1998 bis 2005). Studioaufnahme (Ansicht von links hinten) eines Mercedes-Benz S 400 CDI, Baujahr 2000.

05C2263\_256

S-Klasse Limousine der Baureihe 220 (1998 bis 2005), Bedien- und Anzeigesystem COMAND. Foto aus dem Jahr 2005.

05C2263\_260

S-Klasse Limousine der Baureihe 220 (1998 bis 2005), Anzeigeconcept. Foto aus dem Jahr 2005.

05C2263\_273

S-Klasse Limousine der Baureihe 220 (1998 bis 2005), Exterieur. Foto aus dem Jahr 2005.

05C2263\_275

S-Klasse Limousine der Baureihe 220 (1998 bis 2005), Interieur, Instrumententafel. Foto aus dem Jahr 2005.

B98F4853

Mercedes-Benz S 500 (S-Klasse Baureihe 220, 1998 bis 2005).

A99F6131

Mercedes-Benz S-Klasse Pullman-Limousine der Baureihe 220 (2000 bis 2005), Interieur.

A99F6130

Mercedes-Benz S-Klasse Pullman-Limousine der Baureihe 220 (2000 bis 2005).

A99F4498

Mercedes-Benz S 600 lang (S-Klasse Baureihe 220, 1998 bis 2005), Ansicht des Motorraums.

A99F1704

Hochleistungslimousine Mercedes-Benz S 55 AMG (S-Klasse Baureihe 220, 1999 bis 2005).

A99F1700

Hochleistungslimousine Mercedes-Benz S 55 AMG (S-Klasse Baureihe 220, 1999 bis 2005).

A99F761

Mercedes-Benz S-Guard (S-Klasse Baureihe 220, 1999 bis 2005), Limousine mit integriertem Sonderschutz ab Werk.

B98F2053

Mercedes-Benz S 500 (S-Klasse Baureihe 220, 1998 bis 2005).

A2002F2033

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 220 (1998 bis 2005). S 500 4MATIC der modellgepflegten Generation von 2002, die als erste S-Klasse mit dem innovativen Allradantrieb 4MATIC erhältlich war.

F98F3761-4

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 220 (1998 bis 2005), Entwicklung: Prüfung der elektromagnetischen Verträglichkeit (EMV) der einzelnen Systeme.

A98F2952

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 220 (1998 bis 2005), Detail der Heckleuchten.

F98F4950-16A

Produktion der Mercedes-Benz S-Klasse Limousinen der Baureihe 220 (1998 bis 2005) im Werk Sindelfingen: Schweißroboter im Karosserierohbau, aufgenommen im Jahr 1998.

A98F4854

Mercedes-Benz S 500 (S-Klasse Baureihe 220, 1998 bis 2005).

A98F4350

A98F4382

Mercedes-Benz S 320 (S-Klasse Baureihe 220, 1998 bis 2005).

A98F3004

In den S-Klasse Limousinen der Baureihe 220 (1998 bis 2005) führt Mercedes-Benz das Bedien- und Anzeigesystem COMAND mit dynamischem Navigationssystem ein. Es ist zunächst als Sonderausstattung erhältlich.

A2002F5949

Ab 2002 erhalten die Mercedes-Benz S-Klasse Limousinen der Baureihe 220 (1998 bis 2005) das vorbeugende Insassenschutzsystem PRE-SAFE®. Infografik, Darstellung der Funktionsweise.

A98F3634

In den S-Klasse Limousinen der Baureihe 220 (1998 bis 2005) bietet Mercedes-Benz den Abstandsregel-Tempomat DISTRONIC als Sonderausstattung an. Foto der Systemkomponenten mit Radarsensor (rechts) und Steuergerät (links).

A98F3153

In den S-Klasse Limousinen der Baureihe 220 (1998 bis 2005) bietet Mercedes-Benz den Abstandsregel-Tempomat DISTRONIC als Sonderausstattung an. Radarsensor am Einbauort vor dem Kühler.

A98F3875

In den S-Klasse Limousinen der Baureihe 220 (1998 bis 2005) bietet Mercedes-Benz den Abstandsregel-Tempomat DISTRONIC als Sonderausstattung an. Darstellung der Funktionsweise aus Fahrersicht.

A98F2995

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 220 (1998 bis 2005), Interieur. Ausstattung unter anderem mit Mobiltelefon in der Mittelkonsole.



A98F3605

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 220 (1998 bis 2005), Windowbag auf der Fahrerseite im entfalteten Zustand. Der von Mercedes-Benz entwickelte Seitenaufprallschutz gehört in der S-Klasse Baureihe 220 von Beginn an zur Serienausstattung.

A98F3984

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 220 (1998 bis 2005), Röntgenzeichnung.

A98F4956

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 220 (1998 bis 2005), Crashtest mit Seitenaufprall und entfalteten Airbags.

### **Mercedes-Benz S-Klasse der Baureihe 221**

17C752\_051

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 221 (2005 bis 2013). Studioaufnahme (Seitenansicht rechts) eines Mercedes-Benz S 500, Baujahr 2007.

17C752\_052

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 221 (2005 bis 2013). Studioaufnahme (Frontansicht) eines Mercedes-Benz S 500, Baujahr 2007.

17C752\_053

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 221 (2005 bis 2013). Studioaufnahme (Ansicht von rechts vorne) eines Mercedes-Benz S 500, Baujahr 2007.

17C752\_054

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 221 (2005 bis 2013). Studioaufnahme (Ansicht von links hinten) eines Mercedes-Benz S 500, Baujahr 2007.

06a3779

06c3831\_03

06c3831\_32

06c3831\_37

Mercedes-Benz S 500 4MATIC (S-Klasse Baureihe 221, 2006 bis 2013), Foto aus dem Jahr 2006.

09C209\_013

09C209\_126

Mercedes-Benz S 500 4MATIC mit Sport-Paket AMG (S-Klasse Baureihe 221, 2006 bis 2013), Foto der modellgepflegten Variante aus dem Jahr 2009.

09C208\_076

09C208\_204

Erste Luxuslimousine mit Hybridantrieb und Lithium-Ionen-Batterie: Mercedes-Benz S 400 HYBRID (S-Klasse Baureihe 221, 2009 bis 2013), Foto aus dem Jahr 2009.

10C992\_13

Mercedes-Benz S 250 CDI BlueEFFICIENCY (S-Klasse Baureihe 221, 2011 bis 2013) aus dem Jahr 2011, die erste S-Klasse mit Vierzylindermotor.

10C761\_059

10C761\_119

Mercedes-Benz S 63 AMG (S-Klasse Baureihe 221, 2006 bis 2013), Foto der modellgepflegten Variante aus dem Jahr 2010.

08C724\_37

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 221 (2005 bis 2013), Foto der Limousine mit den Sprechern des Navigations- und Sprachbedienungssystems.

09C335\_051

09C335\_093

Mercedes-Benz S 600 (S-Klasse Baureihe 221, 2005 bis 2013), Foto der modellgepflegten Variante aus dem Jahr 2009.

09C232\_05

Mercedes-Benz S 600 (S-Klasse Baureihe 221, 2005 bis 2013), Foto der modellgepflegten Variante aus dem Jahr 2009.

05c2000\_347\_

Fahrer- und Beifahrer-Airbag in einer S-Klasse Limousine der Baureihe 221 (2005 bis 2013), Foto aus dem Jahr 2005.

06c3506\_32

S-Klasse Limousine der Baureihe 221, Ausführung mit dem innovativen Allradantrieb 4MATIC (2006 bis 2013), Foto aus dem Jahr 2006.

07C2142\_03\_

Mercedes-Benz S 600 Pullman Guard (S-Klasse Baureihe 221, 2008 bis 2013).

05A2674

S-Klasse Limousine der Baureihe 221 (2005 bis 2013), Foto aus dem Jahr 2005.

05C2263\_281

S-Klasse Limousine der Baureihe 221 (2005 bis 2013), Bedienkonzept, Lichtschalter inklusive Betätigung des Nachtsicht-Assistenten (ganz links). Foto aus dem Jahr 2005.

05C2263\_284

S-Klasse Limousine der Baureihe 221 (2005 bis 2013), Anzeigeconcept mit frei programmierbarem Display. Foto aus dem Jahr 2005.

05C2263\_288

S-Klasse Limousine der Baureihe 221 (2005 bis 2013), Bedienconcept, zentraler Dreh-Drück-Steller in der Mittelkonsole. Foto aus dem Jahr 2005.

05C2263\_298

S-Klasse Limousine der Baureihe 221 (2005 bis 2013), Exterieur. Foto aus dem Jahr 2005.

05C2263\_302

S-Klasse Limousine der Baureihe 221 (2005 bis 2013), Interieur mit Instrumententafel. Foto aus dem Jahr 2005.

05C2262\_04

In den Mercedes-Benz S-Klasse Limousinen der Baureihe 221 (2005 bis 2013) ist der Aktive Nachtsicht-Assistent als Sonderausstattung erhältlich. Darstellung der Funktion aus Fahrersicht.

05A2309

In den Mercedes-Benz S-Klasse Limousinen der Baureihe 221 (2005 bis 2013) ist der Aktive Nachtsicht-Assistent als Sonderausstattung erhältlich. Infografik, Darstellung der Funktionsweise.

05C3409\_03

Mercedes-Benz Infografik: Fortschritte auf dem Gebiet der Konditionssicherheit, gemessen über die durchschnittliche Herzfrequenz des Fahrers in verschiedenen Generationen der S-Klasse.

07A804

Mercedes-Benz Infografik. Seit dem serienmäßigen ESP®-Einsatz bei allen Mercedes-Benz Pkw-Modellen im Jahr 1999 hat sich der Anteil der Fahrurfälle neuer Mercedes-Benz Modelle um rund 42 Prozent verringert. Das ergibt die Auswertung der amtlichen deutschen Unfallstatistik. Fahrurfälle sind Unfälle, bei denen Autofahrer ohne Einfluss anderer Verkehrsteilnehmer die Kontrolle über ihr Fahrzeug verlieren. Die Antischleudertechnik gilt als eines der wichtigsten Unfallverhütungssysteme im Pkw, nach dem Sicherheitsgurt, aber noch vor dem Airbag.

05A3711

Die Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 221 (2005 bis 2013) ist weltweit das erste Fahrzeug mit Umweltzertifikat.

05a2833

05A3699

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 221 (2005 bis 2013), Sicherheitssysteme. Zu den richtungweisenden technischen Innovationen gehören das weiterentwickelte Abstandsregelsystem

DISTRONIC PLUS und der Brems-Assistent PLUS, die 2006 zur PRE-SAFE® Bremse mit autonomer Teilbremsung erweitert werden.

09C344\_06

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 221 (2005 bis 2013). Der Bremsassistent PLUS und der Abstandsregel-Tempomat DISTRONIC PLUS unterstützen den Fahrer bei Notbremsungen. Ist der Fahrer abgelenkt und registriert deshalb nicht die unmittelbare Gefahr eines Auffahrunfalls, kann die PRE-SAFE®-Bremse eingreifen und das Auto selbsttätig abbremsen. Sie wirkt wie eine „elektronische Knautschzone“.

09C344\_12

Mercedes-Benz S-Klasse Limousine der Baureihe 221 (2005 bis 2013). Infografik, Darstellung der Funktionsweise von PRE-SAFE® mit erweitertem Funktionsumfang.

### **Mercedes-Benz S-Klasse der Baureihe 222**

17C188\_04

Mercedes-Benz S-Klasse Baureihe 222 (2013 bis 2020), Studioaufnahme (Frontansicht) eines Mercedes-Benz S 560 e aus dem Modelljahr 2017 (Kraftstoffverbrauch kombiniert gewichtet: 2,6-2,5 l/100 km, Stromverbrauch gewichtet: 20,3-20,0 kWh/100 km, CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert gewichtet: 59-57 g/km) in modellgepflegter Ausführung, Lackierung diamantsilber, Interieur in Leder schwarz.

17C188\_03

Mercedes-Benz S-Klasse Baureihe 222 (2013 bis 2020), Studioaufnahme (Ansicht von links hinten) eines Mercedes-Benz S 560 e aus dem Modelljahr 2017 (Kraftstoffverbrauch kombiniert gewichtet: 2,6-2,5 l/100 km, Stromverbrauch gewichtet: 20,3-20,0 kWh/100 km, CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert gewichtet: 59-57 g/km) in modellgepflegter Ausführung, Lackierung diamantsilber, Interieur in Leder schwarz.

17C188\_02

Mercedes-Benz S-Klasse Baureihe 222 (2013 bis 2020), Studioaufnahme (Ansicht von links vorne) eines Mercedes-Benz S 560 e aus dem Modelljahr 2017 (Kraftstoffverbrauch kombiniert gewichtet: 2,6-2,5 l/100 km, Stromverbrauch gewichtet: 20,3-20,0 kWh/100 km, CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert gewichtet: 59-57 g/km) in modellgepflegter Ausführung, Lackierung diamantsilber, Interieur in Leder schwarz.

17C188\_01

Mercedes-Benz S-Klasse Baureihe 222 (2013 bis 2020), Studioaufnahme (Seitenansicht rechts) eines Mercedes-Benz S 560 e aus dem Modelljahr 2017 (Kraftstoffverbrauch kombiniert gewichtet: 2,6-2,5 l/100 km, Stromverbrauch gewichtet: 20,3-20,0 kWh/100 km, CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert gewichtet: 59-57 g/km) in modellgepflegter Ausführung, Lackierung diamantsilber, Interieur in Leder schwarz.

13C302\_01

Mercedes-Benz S-Klasse der Baureihe 222 (2013 bis 2020), Interieur. Zum perfekt abgestimmten Material-

und Farbkonzept des exklusiven Innenraums passt das Burmester High-End 3D Surround-Soundsystem. Foto aus dem Jahr 2013.

13C149\_38

Mercedes-Benz S-Klasse der Baureihe 222 (2013 bis 2020), Interieur. Weltneuheit ist die „aktive Beduftung“ im Rahmen des AIR-BALANCE Pakets. Foto aus dem Jahr 2013.

13C74\_11

Mercedes-Benz S-Klasse der Baureihe 222 (2013 bis 2020), Grafik der Sitzstruktur. Eine Vielzahl von Innovationen steigert den Sitz- und Klimakomfort. Weltneuheit ist die ENERGIZING Massagefunktion nach dem Hot-Stone-Prinzip.

13C255\_04

13C255\_06

Mercedes-Benz S-Klasse der Baureihe 222 (2013 bis 2020), Cockpit. Foto aus dem Jahr 2013.

13C315\_05

Mercedes-Benz S-Klasse der Baureihe 222 (2013 bis 2020), Darstellung der Systeme von Mercedes-Benz Intelligent Drive. Grafik aus dem Jahr 2013.

13C440\_022

13C440\_048

Mercedes-Benz S-Klasse der Baureihe 222 (2013 bis 2020), S 400 HYBRID, Exterieur. Foto aus dem Jahr 2013.

12C1202\_082

13C385\_070

Mercedes-Benz S-Klasse der Baureihe 222 (2013 bis 2020), S 350 BlueTEC, Exterieur. Foto aus dem Jahr 2013.

13C1105\_04

Mercedes-Benz S-Klasse der Baureihe 222 (2013 bis 2020), S 600 (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 14,0 l/100 km, CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 320 g/km), Exterieur. Foto aus dem Jahr 2014.

14C685\_005

14C1102\_006

Mercedes-Benz S-Klasse der Baureihe 222 (2013 bis 2020), S 500 PLUG-IN HYBRID, Exterieur. Der erste serienmäßige Plug-in-Hybrid von Mercedes-Benz. Foto aus dem Jahr 2014.

14C685\_055

14C1102\_018

Mercedes-Benz S-Klasse der Baureihe 222 (2013 bis 2020), S 500 PLUG-IN HYBRID, Interieur, Kombiinstrument. Foto aus dem Jahr 2014.

14C1171\_056

14C1171\_082

Mercedes-Benz S-Klasse der Baureihe 222 (2013 bis 2020), Mercedes-Maybach S 600, Exterieur. Foto aus dem Jahr 2014.

14C1381\_02

Mercedes-Benz S-Klasse der Baureihe 222 (2013 bis 2020), Mercedes-Maybach S 600, Interieur, Executive Sitze im Fond, Holz und Leder mit Rautensteppung unterstreichen den luxuriösen Manufaktur-Charakter. Foto aus dem Jahr 2014.

17C175\_072

17C175\_163

Mercedes-Benz S-Klasse der Baureihe 222 (2013 bis 2020), Mercedes-Maybach S 650 (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 14,0 l/100 km, CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 320 g/km) der modellgepflegten Generation, Exterieur. Foto aus dem Jahr 2017.

13C504\_02

Mercedes-Benz S-Klasse der Baureihe 222 (2013 bis 2020), Röntgengrafik der technischen Systeme. Abbildung aus dem Jahr 2013.

12C900\_01

12C900\_02

Mercedes-Benz S-Klasse der Baureihe 222 (2013 bis 2020), Aerodynamik-Test im Windkanal. Foto aus dem Jahr 2013.

13A548

Mercedes-Benz S-Klasse der Baureihe 222 (2013 bis 2020), Seitencrashversuch in der Sicherheitsentwicklung. Foto aus dem Jahr 2013.

14A703

Mercedes-Benz S-Klasse der Baureihe 222 (2013 bis 2020), S 500 PLUG-IN HYBRID, grafische Darstellung der Komponenten der Hybrid-Technik.

14C683\_062

Mercedes-Benz S-Klasse der Baureihe 222 (2013 bis 2020), S 600 Guard mit integriertem Sonderschutz. Unter der Abdeckung im Kofferraum sind zum Beispiel eine Frischluftflasche und eine Notstartbatterie untergebracht.