



Mercedes-Benz

Tradycja Mercedesa Klasy S

Informacja prasowa

Stuttgart. Co sprawia, że samochód staje się motoryzacyjnym wzorcem swoich czasów? Mercedes-Benz Klasy S i jego poprzednicy odpowiedzi na to pytanie udzielają od wielu dziesięcioleci. Tradycja luksusowych Mercedesów trwa nieprzerwanie od 1951 roku, choć producent ze Stuttgartu oferował ekskluzywne salonki na długo przed drugą wojną światową. Najnowszy rozdział tej unikalnej tradycji reprezentuje Klasa S serii 222 (średnie zużycie paliwa: 2,1-12,7 l/100 km, średnie emisje CO₂: 49-289 g/km*), która latem 2017 r. trafiła do sprzedaży w zmodernizowanej, wzbogaconej o liczne innowacje odmianie.

30 października 2017 r.

Mercedes-Benz Klasy S kontynuuje długą, bogatą tradycję, sięgającą początków marki Mercedes u progu XX stulecia. Luksus, komfort i bezpieczeństwo: na długo przed oficjalnym wprowadzeniem oznaczenia „Klasa S” w 1972 roku topowe modele z gwiazdą stanowiły główną oś portfolio producenta ze Stuttgartu.

Z każdą generacją swoich flagowych modeli Mercedes-Benz udzielał przekonujących odpowiedzi na ówczesne życzenia i wymagania. Każda generacja Klasy S pozostawiła swój ślad w historii rozwoju motoryzacji – i stanowiła odzwierciedlenie swoich czasów. Znaczenie tej roli można wyrazić jednym zdaniem: wszystkie serie Klasy S oraz ich poprzednicy były po prostu wzorem samochodu.

Nieźródlna jako suma wszystkich zalet

Innowacyjne rozwiązania, wysmienity komfort i przełomowe systemy bezpieczeństwa sprawiały – i wciąż sprawiają – że każda generacja flagowego Mercedesa ustanawia wzorce w rozwoju samochodów dla całej branży motoryzacyjnej. Liczne elementy, które znalazły seryjne zastosowanie po raz pierwszy właśnie w Klasie S, dziś są stosowane nie tylko w pozostałych modelach Mercedes-Benz, ale również w autach wielu innych producentów.

Rola lidera jest wspólnym mianownikiem wszystkich generacji „eski” – najpewniej żaden inny model nie jest tak silnie kojarzony z producentem ze Stuttgartu. W sumie swoich atrybutów to gwiazda przewodnia, zarówno marki Mercedes-Benz, jak i całego motoryzacyjnego świata.

Najlepiej sprzedający się luksusowy samochód świata

Klasa S ucieleśnia luksus podróży Mercedesem: to motoryzacyjna esencja stylu życia, spełniająca najwyższe oczekiwania w zakresie mobilności i indywidualności, symbol osiągnięć i dobrego smaku. Nie bez powodu wszystkie wcielenia Klasy S, czy to limuzyna, czy Mercedesy-AMG, Coupé czy Cabriolety, są raz po raz uznawane za najlepsze samochody świata. I rzeczywiście, od roku 1951, gdy po zakończeniu drugiej wojny światowej przywrócono produkcję modeli klasy wyższej, Mercedes-Benz sprzedał blisko 4 mln egzemplarzy swoich luksusowych limuzyn. Czyni to Klasę S i jej poprzedników najbardziej cenionymi pojazdami w segmencie.

Aktualna seria 222 kontynuuje historię tego sukcesu od chwili debiutu w 2013 roku. W roku 2016 po raz kolejny była najchętniej wybieraną luksusową

limuzyną na świecie – a od początku produkcji znalazła ponad 350 000 nabywców. Latem 2017 roku zadebiutowała zmodernizowana odsłona modelu (średnie zużycie paliwa: 2,1-12,7 l/100 km, średnie emisje CO₂: 49-289 g/km*).

Nieźrównana tradycja – od wczesnych dni marki Mercedes

Za Klasą S stoi niedościgniona tradycja – luksusowe modele stanowią trzon oferty Mercedesa od samych początków marki u progu XX stulecia. Mercedes-Benz już na samym początku zdominował klasę luksusowych samochodów i jak żaden inny producent zapisał się w historii każdej epoki rozwoju motoryzacji.

Od W 187 do „Pontona” (1951-1959)

W prostej linii historia Klasy S rozpoczęła się po wojnie, od modelu 220 (W 187), z którym Mercedes-Benz powrócił w 1951 roku do klasy aut luksusowych. Trzy lata później pojawił się zupełnie nowy model o tym samym oznaczeniu, znany również jako 220a (typoszereg W 180). Był to pierwszy 6-cylindrowy samochód Mercedesa o samonośnej konstrukcji. Jego nowoczesne, przestronne nadwozie typu „Ponton” zapewniało nieznanym wcześniej poziom komfortu. Wraz z wprowadzeniem odnowionej, mocniejszej odmiany 220 S w roku 1956 litera „S” stała się obowiązkowym elementem nomenklatury luksusowych Mercedesów – a w tym konkretnym przypadku podkreślała szczególny status 6-cylindrowego „Pontona”. Rok 1958 przyniósł debiut modelu 220 SE (W 128), jeszcze mocniejszego dzięki zastosowaniu pośredniego wtrysku benzyny. Pozwoliło to zwiększyć moc i efektywność silnika, podobnie jak w przypadku wprowadzonej rok wcześniej, prestiżowej limuzyny 300 (wewnętrznie znanej jako 300d, W 189).

Od „Skrzydłaka” do limuzyny o wysokich osiąгах (1959-1972)

W 1959 roku zadebiutowały modele 220, 220 S oraz 220 SE (W 111), znane jako „Skrzydłaki”. Swój pseudonim zawdzięczają subtelnym płetwom zdobiącym zakończenia ich tylnych błotników, które w zamyśle miały wyznaczać koniec nadwozia i wspomagać parkowanie. Nowa generacja luksusowych Mercedesów była szczególnym kamieniem milowym w dziejach motoryzacji – to pierwszy seryjny samochód z bezpiecznym nadwoziem ze strefami kontrolowanego zgniotu i sztywną kabiną pasażerską, opracowanymi przez Bélé Barényiego. Zaprezentowany w roku 1961 topowy model tej serii – 300 SE (W 112) – jako standardowe wyposażenie otrzymał zawieszenie pneumatyczne oraz skonstruowaną przez Mercedesa automatyczną przekładnię. Dwa lata później pojawiła się odmiana z wydłużonym rozstawem osi, dająca początek nowej tradycji w portfolio luksusowych limuzyn z gwiazdą: dodatkowe 100 mm pomiędzy osiami zapewniało podróżującym z tyłu znacznie więcej miejsca na nogi i wyższy komfort podróży. W 1965 roku „Skrzydłaka” zastąpiły limuzyny serii 108 i 109, imponujące swoim ponadczasowym, eleganckim designem i rozległym przeszkleniem karoserii. Obok wariantów z konwencjonalnym, stalowym zawieszeniem – zarezerwowanym dla serii 108 – dostępne były odmiany z zawieszeniem pneumatycznym (seria 109), od samego początku oferowane także z przedłużonym o 100 mm rozstawem osi. Rok 1968 przyniósł debiut topowego modelu 300 SEL 6.3, zasilanego mocarnym silnikiem V8 z ekskluzywnej limuzyny 600. W efekcie wyśmienity komfort i luksusowe wykończenie łączyły się tu z osiągami na miarę aut sportowych.

Motoryzacyjni trendsetterzy: serie 116 oraz 126 (1972-1991)

Oznaczenie zaprezentowanej w 1972 roku serii 116 wyrażało to, co było w Mercedesie normą już od kilku dekad: luksusowe limuzyny z „S” w nazwie modelu były od tamtej pory oficjalnie określane jako „Klasa S”. Nowe oznaczenie szło w parze z licznymi innowacjami, ustanawiającymi nowe standardy w dziedzinie bezpieczeństwa i komfortu. Kompleksowa koncepcja bezpieczeństwa obejmowała m.in. chroniony przed skutkami kolizji zbiornik paliwa, czteroramienną, bezpieczną kierownicę, boczne okna z odprowadzaniem wody, duże reflektory i kierunkowskazy oraz tylne lampy z żebrowaniem chroniącym przed osadzaniem brudu. W 1977 roku wśród luksusowych limuzyn rozpoczęła się epoka jednostek wysokoprężnych – na północnoamerykańskim rynku zadebiutował model 300 SD, pierwszy produkowany seryjnie samochód zasilany silnikiem Diesla z turbodoładowaniem. Od 1978 roku Klasa S była pierwszym wytwarzanym seryjnie autem dostępnym z układem zapobiegającym blokowaniu się kół podczas hamowania (ABS), zapewniającym sterowność nawet w sytuacjach awaryjnego hamowania. To, co wtedy było prawdziwą sensacją, dziś jest standardem w pojazdach wszystkich klas.

Transfer najnowszych technologii z Klasy S do innych serii modelowych Mercedes-Benz i produktów konkurencji ciągle trwał – i uczynił z „eski” prawdziwego trendsettera. Debiutująca w 1979 roku seria 126 jako pierwsza, dwa lata po premierze, otrzymała poduszkę powietrzną – obecnie główny element samochodowego bezpieczeństwa. Nowy model wyróżniał się też aerodynamicznie zoptymalizowanymi konturami i systematyczną redukcją masy na rzecz niższej emisji spalin, np. wykorzystaniem nowych jednostek V8

z lekkich stopów. Seria 126 stanowiła przełom także w dziedzinie designu: to pierwszy seryjny Mercedes, w którym tradycyjne, chromowane zderzaki zastąpiono deformowalnymi zderzakami z tworzyw sztucznych. Bez uszczerbku potrafiły one znosić parkingowe szkody przy niewielkich prędkościach. Początkowo postrzegana jako nazbyt zwyczajna i pozbawiona uroku, wkrótce stylizacja serii 126 zyskała szerokie uznanie jako wyjątkowo elegancka i ponadczasowa.

Luksus w najlepszej formie: serie modelowe 140 oraz 220 (1991-2005)

W 1991 roku na rynek trafiła Klasa S serii 140. Jej projektanci skoncentrowali się na uzyskaniu maksymalnego komfortu – po części to zasługa hojnych wymiarów i podwójnych szyb, zapewniających optymalną izolację akustyczną. To pierwszy seryjny Mercedes z jednostką V12, montowaną we flagowych odmianach 600 SE oraz 600 SEL. Gamę silnikową otwierał wysokoprężny wariant 300 SD Turbodiesel, dostępny także na rynkach poza Ameryką Północną. W typoszeregu 140 wprowadzono też przełomowe rozwiązania z dziedziny bezpieczeństwa: elektroniczną kontrolę stabilności (ESP®), która w 1995 roku trafia do seryjnego wyposażenia wersji V12 i na listę opcji odmian V8. Rok później specyfikację modelu wzbogacono o układ wspomagania hamowania Brake Assist (BAS).

Rok 1998 przyniósł kolejną zmianę generacji. Nowa Klasa S, typoszereg 220, otrzymała subtelnie stylizowane nadwozie i w dalszym stopniu koncentrowała się na zwiększeniu poziom komfortu i bezpieczeństwa. Mimo rezygnacji z podwójnych szyb model oferował jeszcze większą wygodę, m.in. za sprawą nowego, elektronicznie sterowanego zawieszenia pneumatycznego

AIRMATIC, systemu informacyjno-rozrywkowego COMAND oraz innowacyjnego tempomatu z kontrolą odległości DISTRONIC. Rok po debiucie na liście wyposażenia pojawiło się zawieszenie Active Body Control (ABC), ograniczające tendencje do przechyłów i zapewniające tym samym bezprecedensowe połączenie komfortu ze stabilnością prowadzenia. Design szlachetnie wykończonego kokpitu po raz pierwszy ściśle dopasowano do wyglądu zewnętrznego. Kolejną nowością była adresowana do nabywców o sportowych ambicjach Klasa S sygnowana przez AMG – model S 55 AMG. Jesienią 2002 roku topowa „cywilna” odmiana S 600 została wzmocniona i jako pierwsza przekroczyła magiczną barierę 368 kW (**500 KM**). Równocześnie w serii 220 wprowadzono następną innowację – prewencyjny system ochrony podróżujących PRE-SAFE®, który autonomicznie inicjuje środki chroniące pasażerów w obliczu zagrożenia zderzeniem. W ramach modernizacji Mercedes-Benz zaoferował też pierwszą Klasę S z inteligentnym napędem na obie osie 4MATIC.

Ciągłość innowacji: seria modelowa 221 (2005-2013)

Zaprezentowana w 2005 roku generacja 221 łączyła ekspresyjny design nadwozia z luksusową aurą w kabinie. Centralny kontroler udoskonalonego systemu COMAND pozwalał błyskawicznie i intuicyjnie sterować coraz bardziej rozległymi funkcjami oraz menu. Lista pionierskich innowacji obejmowała system noktowizyjny Active Night View Assist oraz usprawniony aktywny tempomat DISTRONIC PLUS z układem Brake Assist Plus, który rok po premierze rozszerzono do systemu PRE-SAFE® Brake z częściowo autonomicznym hamowaniem. Kolejne systemy wspomagające, takie jak Blind Spot Assist, Lane Keeping Assist oraz Speed Limit Assist, w dalszym stopniu

odciążały kierowcę i zbliżały Klasę S do realizacji wizji bezpiecznej, wolnej od wypadków jazdy.

W roku 2009 pojawiła się odnowiona seria 221. W gamie silnikowej zadebiutowała pierwsza na rynku luksusowa limuzyna z napędem hybrydowym, a zarazem pierwszy produkowany seryjnie samochód z akumulatorem litowo-jonowym – model S 400 HYBRID. W 2010 roku Mercedes-Benz zaprezentował prawdziwych mistrzów wydajności: wysokoprężny wariant S 350 BlueTEC oraz benzynowe odmiany S 350 i S 500 z oznaczeniem BlueEFFICIENCY, wyposażone w ekonomiczne, a jednocześnie mocne jednostki z bezpośrednim wtryskiem paliwa. Na początku 2011 roku po raz pierwszy w gamie Klasy S wprowadzono szczególnie efektywną odmianę 4-cylindrową – S 250 CDI. Jej wysokoprężny silnik notował zużycie paliwa na poziomie auta kompaktowego, i to bez żadnych wyrzeczeń w zakresie osiągnięć czy komfortu jazdy. Ta generacja Klasy S okazała się też wyjątkowo ceniona: do maja 2013 roku zakłady w Sindelfingen opuściło blisko 550 000 limuzyn serii 221.

Spojrzenie w przyszłość: seria modelowa 222 (od 2013 roku)

W 2013 roku Mercedes-Benz zapoczątkował kolejny rozdział ewolucyjnej ciągłości w klasie luksusowych limuzyn – i po raz kolejny zwrócił się w stronę przyszłości, prezentując Klasę S serii 222. Model ustanowił nowe standardy techniczne, był m.in. pierwszym samochodem pozbawionym choćby jednej żarówki. Zarówno na zewnątrz, jak i w środku używał wyłącznie energooszczędnego oświetlenia LED-owego. Szczególnie wysoką

efektywność zapewniały nowoczesne układy napędowe, w tym napędy hybrydowe.

Za sprawą systemów z rodziny Intelligent Drive nowa Klasa S po raz kolejny stała się przewodnią gwiazdą w rozwoju motoryzacji. Pod nazwą „Intelligent Drive” producent ze Stuttgartu zgrupował wszystkie systemy wspomagające komfort i bezpieczeństwo, w tym układy pozwalające na częściowe autonomiczne prowadzenie. W sierpniu 2013 roku, na historycznej trasie z Mannheim do Pforzheim śladami automobilowej wyprawy Berthy Benz z 1888 roku, pojazd badawczy S 500 INTELLIGENT DRIVE zademonstrował, jak może wyglądać przyszłość autonomicznej jazdy. Dzięki połączeniu poszczególnych systemów samodzielnie poradził sobie z wysokimi wymogami, jakie stawiają przed autem drogi lokalne oraz ruch miejski.

Kolejnym znaczącym krokiem w kierunku autonomicznej jazdy był debiut następnego etapu rozwoju rozwiązań z rodziny Intelligent Drive w odnowionej Klasie S serii 222 (średnie zużycie paliwa: 2,1-12,7 l/100 km, średnie emisje CO₂: 49-289 g/km*), zaprezentowanej latem 2017 roku. Aktywna kontrola odległości DISTRONIC oraz aktywne wspomaganie kierowania Active Steering Assist jeszcze skuteczniej wspierają kierowcę w zachowaniu bezpiecznego dystansu i wybieraniu toru jazdy. Przykładowo, Klasa S automatycznie dobiera swoją prędkość w zakrętach czy podczas zbliżania się do skrzyżowań i rond. To zasługa udoskonalonych systemów kamery oraz radarów, które monitorują otoczenie samochodu i po raz pierwszy przy obliczaniu zachowania na drodze uwzględniają dane z nawigacji. Ekran wskaźników oraz wyświetlacz head-up na bieżąco informują kierowcę, które

funkcje wspomagające są w danej chwili aktywne. Rodzina innowacyjnych systemów Intelligent Drive ma modułową strukturę. Standardowe wyposażenie nowej Klasy obejmuje m.in. układy: Active Brake Assist, Cross-Wind Assist, ATTENTION ASSIST, Traffic Sign Assist, PRE-SAFE® oraz nowość – PRE-SAFE® Sound, chroniący narząd słuchu w trakcie wypadku.

Korzenie Klasy S

Unikalna tradycja Mercedesa Klasy S nie rozpoczęła się w 1951 roku, od modelu 220 (W 187), ale sięga znacznie wcześniej – do samych początków marki Mercedes u progu poprzedniego stulecia. Jednym z wczesnych, a zarazem znakomitych przykładów jest Mercedes-Simplex 60 HP zaprezentowany w roku 1903. Topowy wówczas model stanowi wyjątkowo cenny okaz kolekcji Mercedes-Benz Classic: to elegancki i luksusowy pojazd turystyczny, będący niegdyś w posiadaniu Emila Jelinka. Postać ta zdecydowanie wpłynęła na wczesne losy Mercedesa.

W kolejnych latach gamy produktowe marek Mercedes i Benz zawsze obejmowały kilka modeli klasy wyższej oraz luksusowej. I chociaż najpopularniejsze były wówczas turystyczne automobile z otwartymi nadwoziami, w szczególności mocniejsze modele oferowano także jako luksusowe limuzyny, zapewniające najwyższy komfort podróży.

Zmiany w krajobrazie nastąpiły w połowie lat 20. Przepustowość połączeń drogowych nie nadążała za postępującą mechanizacją i coraz większym ruchem, dlatego coraz ważniejsze stawały się bezpieczne prowadzenie, wygodne wnętrze oraz najlepsza możliwa ochrona przed wiatrem, deszczem i

kurzem. Salonki i wersje Pullman stopniowo zastępowały pojazdy otwarte. Do grona istotnych modeli oferowanych w klasie wyższej i luksusowej zaliczały się wyposażone w doładowane, 6-cylindrowe silniki Mercedesy 15/17/100 HP oraz 24/100/140 HP, zaprezentowane pod koniec 1924 roku. Dwa lata później powołano do życia koncern Daimler-Benz AG, powstały z połączenia firm założonych przez Carla Benza i Gottlieba Daimlera, a w 1928 roku pojawił się Nürburg 460 (W 08) – pierwszy Mercedes-Benz z jednostką 8-cylindrową. Dzięki systematycznym modyfikacjom utrzymywał się w ofercie do 1939 roku, pod koniec oferowany jako model 500. W 1926 roku wprowadzono bazowego Mercedesa klasy wyższej – 6-cylindrowy model 12/55 HP, pięć lat później zastąpiony modelem Mannheim 370 (W 10). Rok 1933 przyniósł debiut Mercedesa 290 (W 18), wyróżniającego się zupełnie nową konstrukcją. Tę linię modelową od 1937 roku kontynuował model 320 (W 142).

Flagowe limuzyny

Obok samochodów klasy wyższej i luksusowej Mercedes-Benz niemal od zawsze oferował automobile, które idą o krok dalej. Takie, które nie tylko spełniają najwyższe wymagania w zakresie bezpieczeństwa, komfortu i stylu, ale – zgodnie ze swoim statusem modelu absolutnie topowego – zapewniają wysmakowaną atmosferę na pokładzie, oferują wyjątkowo przestronną kabinę, a przede wszystkim odpowiadają na potrzeby osób, które przy wyborze swojego pojazdu pod uwagę biorą także prestiż. Właśnie do tej kategorii zaliczał się pokazany w 1930 roku model 770 (W 07), tzw. „Grand Mercedes”. Zasilany dużym, doładowanym mechanicznie silnikiem o 8 cylindrach, był wybierany przez koronowane i niekoronowane głowy państw oraz wybitne osobowości świata finansów i przemysłu.

„Mercedes Adenauer” (1951-1962)

Po drugiej wojnie światowej Mercedes-Benz ponownie zadebiutował w klasie pojazdów superluksusowych z modelem 300 (W 186), razem z nową limuzyną 220 prezentowanym podczas pierwszego międzynarodowego salonu samochodowego we Frankfurcie nad Menem. W chwili debiutu nowy okręg flagowy z gwiazdą był najszybszym seryjnym autem niemieckiego producenta – rozwijał prędkość maksymalną 160 km/h. Równocześnie „trzysetka”, jak żaden inny model, symbolizowała powrót Niemiec na arenę międzynarodową. W grudniu 1951 roku jeden z pierwszych jej egzemplarzy odebrał kanclerz Konrad Adenauer, a model szybko zyskał pseudonim „Mercedes Adenauer”. W 1957 roku przeprowadzono jego wszechstronną modernizację, zmieniając oznaczenie na 300d (W 189). Litera „d” oznaczała czwartą wersję po 300, 300b oraz 300c. Zastosowanie wtrysku paliwa pozwoliło podnieść moc silnika i po raz pierwszy nie był to wtrysk bezpośredni, ale pośredni. Dłuższy rozstaw osi zapewniał wysoki komfort, podobnie jak opcjonalne wspomaganie kierownicy oraz klimatyzacja – a oba te elementy nie były w tamtych czasach powszechne. Klimatyzację, nazywaną „systemem chłodzenia”, wyceniono na dodatkowe 3500 DM, czyli niewiele mniej od ceny nowego Volkswagena „Garbusa”.

Legendarny model 600 (1963-1981)

Niespełna dwa lata później, w marcu 1963 roku, zakłady w Sindelfingen opuściła ostatnia „300”, a w tym samym roku, podczas targów we Frankfurcie, zadebiutował nowy flagowy model Mercedes-Benz – limuzyna 600 (W 100). Jej 6,3-litrowy silnik V8 zapewniał bardzo dobre osiągi i pozwalał rozwijać

prędkość przekraczającą 200 km/h. Najwyższy komfort gwarantowały pneumatyczne zawieszenie, własnej konstrukcji automatyczna przekładnia oraz wspomaganie kierownicy. Wygodę podróżowania podnosiła hydraulika służąca do regulacji foteli oraz do otwierania i zamykania drzwi, pokrywy bagażnika i opcjonalnego odsuwanego szyberdachu, a także do sterowania bocznymi szybami. Wymagający prywatni nabywcy preferowali głównie wersje z 5 lub 6 miejscami, o standardowym rozstawie osi 3200 mm. Mercedes-Benz oferował też odmianę o 7 lub 8 miejscach, z rozstawem osi wydłużonym o 700 mm – najczęściej służącą jako reprezentacyjna limuzyna. Ta ostatnia była dostępna również z otwartym nadwoziem Landaulet. W czerwcu 1981 roku z Sindelfingen wyjechał ostatni z 2677 egzemplarzy tego legendarnego, luksusowego modelu. Przejechał prosto do Untertürkheim, gdzie zajął honorowe miejsce w firmowej kolekcji.

Wyrafinowanie i luksus: Mercedes-Maybach

Dobre 20 lat później koncern Daimler po raz kolejny zaoferował swój wóz w segmencie aut superluksusowych. Od 2002 do 2012 roku produkowano limuzyny Maybach 57 i 62, budowane zgodnie z indywidualnymi życzeniami nabywców w specjalnym zakładzie w Sindelfingen. Od 2014 roku tradycje flagowych modeli kontynuuje Mercedes-Maybach Klasy S (seria X 222), łączący najnowsze rozwiązania z Klasy S z wyrafinowaniem klasycznej, luksusowej limuzyny przeznaczonej do jazdy z szoferem. Mercedes-Maybach Klasy S jest o 20 cm dłuższy od przedłużanej Klasy S (V 222), z czego przede wszystkim korzystają podróżujący z tyłu. Siedząc w dwóch osobnych fotelach Executive, mogą oni cieszyć się komfortem najcichszej produkowanej seryjnie limuzyny na świecie. W 2015 roku Mercedes-Maybach zaprezentował kolejny

model – 6,5-metrową Klasę S Pullman z zamontowanymi przeciwstawnie siedzeniami, umieszczonymi za szklaną przegrodą, o ponad 100 mm wyższym nadwoziem i rozstawem osi wydłużonym do 4418 mm. Następne nowości marki – prototypy Mercedes-Maybach 6 (2016) oraz Mercedes-Maybach 6 Cabriolet (2017), a także G 650 Landulet (2017) – kontynuują koncepcję marki jako producenta pojazdów, które poziomem luksusu przewyższają nawet Klasę S.