



Mercedes-Benz

Communiqué de presse

19 novembre 2020

La nouvelle Mercedes-Maybach Classe S

Une nouvelle définition du luxe

Sommaire

Les principales nouveautés	3
Faits et chiffres intéressants	5
Version courte	
La nouvelle Mercedes-Maybach Classe S	
Une nouvelle définition du luxe.....	6
Version longue	
La nouvelle Mercedes-Maybach Classe S	
Le design extérieur	
Proportions équilibrées et nombreux détails exclusifs.....	11
Pleins feux sur la peinture bicolore	
Une semaine pour la deuxième semaine	12
Pleins feux sur DIGITAL LIGHT	
Projection lumineuse haute résolution avec fonctions d'assistance nouvelle génération.....	14
Le design intérieur	
L'alliance du luxe numérique et analogique	15
La partie arrière	
Qualités d'exception sur la deuxième rangée	17
Pleins feux sur les portes confort arrière	
Ouverture et fermeture en un clin d'œil	19



L'équipement confort à l'arrière	
Avec approche-ceinture automatique, éclairage adaptatif et massage relaxant des mollets	20
Le confort sonore	
Silence exceptionnel et absence de vibrations.....	22
Pleins feux sur la compensation active des bruits de roulement	
Plus de calme grâce aux ondes sonores.....	24
Le train de roulement	
Réglage confort et maniabilité exceptionnelle grâce aux roues arrière directrices.....	25
Le système d'infodivertissement MBUX (Mercedes-Benz User Experience)	
La personnalisation et l'interaction entrent dans une nouvelle dimension	27
Pleins feux sur l'assistant intérieur MBUX à l'arrière	
Les commandes souhaitées par les passagers arrière toujours en ligne de mire.....	29
Les systèmes de retenue et d'assistance à la conduite	
Protection accrue avant et pendant les accidents.....	30
Le DRIVE PILOT	
La conduite hautement automatisée devient une réalité.....	35
Historique	
La légende du luxe se réinvente en permanence depuis 100 ans	37

Les descriptions et caractéristiques fournies dans ce dossier de presse sont valables pour l'offre internationale de véhicules Mercedes-Benz. Des divergences sont possibles selon les pays.

Vous trouverez de plus amples informations sur les véhicules proposés, ainsi que les valeurs WLTP valables pour votre pays, sur www.mercedes-benz.com

Les points forts de la nouvelle Mercedes-Maybach Classe S

Les principales nouveautés

La Mercedes-Maybach Classe S est particulièrement adaptée au mode chauffeur. L'empattement accru de 18 cm par rapport à la Mercedes-Benz Classe S Limousine profite pleinement à la **partie arrière** du véhicule. La focalisation sur le compartiment arrière est soulignée par un équipement encore plus raffiné. Parmi les nouveautés figure la fonction massage du repose-mollets des sièges Executive. Les sièges arrière First-Class ont été résolument valorisés. Autre point fort de l'habitacle : le chauffage de nuque et d'épaules à l'arrière.

La Mercedes-Maybach Classe S affiche en option une **peinture bicolore** avec ligne de séparation pour une allure encore plus exclusive. Celle-ci est appliquée à la main selon les critères de qualité les plus stricts. La partie avant se distingue par un capot moteur spécifique à lamelle chromée et une calandre Mercedes-Maybach à fines rayures verticales chromées. De profil, la Mercedes-Maybach Classe S se démarque aussi de ses consœurs : Les portes arrière sont plus larges, une vitre triangulaire fixe est en outre implantée sur le montant C. Le logo de la marque Maybach appliqué sur le montant C met en valeur l'exclusivité du modèle.

La Mercedes-Maybach Classe S est dotée en option de **portes confort arrière** à commande électrique. Les portes arrière long format peuvent ainsi être ouvertes sans effort et fermées en tout confort, y compris dans les côtes. L'intégration dans le système d'infodivertissement et de commande MBUX et l'assistant d'angle mort offrent un confort d'utilisation élevé et une sécurité accrue. Les portes arrière peuvent aussi être actionnées depuis le siège conducteur – une fonction importante en mode chauffeur.

Cette technologie a fait sa première apparition internationale en petite série sur le modèle précédent. **DIGITAL LIGHT** est désormais proposé en grande série sur la Classe S Nouvelle génération. La technologie d'éclairage révolutionnaire (option) permet de toutes nouvelles fonctions telles que la projection de marquages ou de symboles de mise en garde sur la chaussée. DIGITAL LIGHT possède dans chaque phare un module d'éclairage avec trois LED extrêmement lumineuses dont la lumière est réfractée et redirigée par 1,3 million de micro-miroirs. La résolution par véhicule est donc supérieure à 2,6 millions de pixels.

L'équipement intérieur de la Mercedes-Maybach Classe S est basé sur l'**aménagement intérieur complètement inédit** de la nouvelle Mercedes-Benz Classe S. Autre nouveauté proposée sur la Mercedes-Maybach : les grands inserts décoratifs des sièges avant. Une coque en bois raffinée enveloppe les dossiers des sièges conducteur et passager avant et transforme ces derniers en spacieux fauteuils de lounge. Les modèles équipés de sièges arrière First-Class sont ornés d'un séduisant insert décoratif en bois entre les deux passagers arrière.

Avec la **compensation active des bruits de roulement**, il règne dans l'habitacle déjà très silencieux de la Mercedes-Maybach Classe S un calme absolu. A l'instar des casques avec réduction des parasites, le système réduit les nuisances sonores basse fréquence à l'aide d'ondes acoustiques en opposition de phase. La restitution est assurée par les haut-parleurs basses du système de sonorisation surround 4D haut de gamme Burmester®.

Les clients amateurs de coupés et cabriolets Mercedes-Benz apprécient l'**approche-ceinture** automatique depuis longtemps. A bord de la Mercedes-Maybach Classe S, les passagers arrière d'une limousine profitent eux aussi pour la première fois de cette fonction confort. L'approche-ceinture incite indirectement à boucler sa ceinture et en accroît le confort d'utilisation. Il n'est désormais plus nécessaire de quitter une position d'assise confortable déjà sélectionnée. L'approche-ceinture est intégré au dossier réglable du siège Executive et donc toujours en position idéale pour le passager.

L'**éclairage arrière adaptatif** fait son entrée en scène sur la Mercedes-Maybach. A bien des égards, il s'adapte aux souhaits des passagers : Outre l'intensité, il permet de régler la taille et la position du spot lumineux. Il offre en outre un large spectre de réglage, de l'éclairage de travail très précis à la lumière relaxante d'un salon VIP.

La nouvelle Classe S inaugure la deuxième génération du système d'infodivertissement et de commande évolutif **MBUX (Mercedes-Benz User Experience)** présenté en 2018. MBUX se distingue avant tout par sa connexion avec les différents systèmes et données des capteurs du véhicule. Sur cinq grands écrans maxi (avec technologie OLED pour certains), les affichages brillants facilitent la commande des fonctions du véhicule et de celles axées sur le confort. La Mercedes-Maybach Classe S est aussi dotée en option d'un **assistant intérieur MBUX** à l'arrière.

L'**airbag arrière** de série peut nettement réduire les contraintes exercées sur la tête et la nuque des occupants attachés aux places arrière extérieures en cas de collisions frontales graves. L'airbag frontal pour le siège arrière se déploie tout en douceur grâce à sa structure tubulaire inédite.

Grâce à la **direction de l'essieu arrière** (option), la Mercedes-Maybach Classe S s'avère très maniable, y compris dans le trafic dense des villes. L'angle de braquage sur l'essieu arrière peut atteindre 10°. Le diamètre de braquage de la Classe S est ainsi réduit de deux mètres maxi.

Offrant un confort routier et une agilité maximale, mais aussi des fonctions novatrices telles que le soulèvement de la carrosserie en cas de collision latérale, le train de roulement actif **E-ACTIVE BODY CONTROL** de conception nouvelle est combiné à la suspension pneumatique AIRMATIC de série. Il peut régler la suspension et l'amortissement individuellement sur chaque roue. En interaction avec ROAD SURFACE SCAN et la fonction d'inclinaison dans les virages CURVE, E-ACTIVE BODY CONTROL garantit un niveau de confort exceptionnel.

Au deuxième semestre 2021, la Mercedes-Maybach devrait pouvoir rouler de manière hautement automatisée avec le nouveau **DRIVE PILOT** (option) en cas de trafic dense ou d'embouteillages sur les tronçons d'autoroutes allemandes appropriés, dans un premier temps. Pour un soulagement du conducteur et la possibilité de vaquer à diverses occupations secondaires, comme surfer dans Internet ou gérer des e-mails dans In-Car Office, autrement dit, pour une utilisation plus efficace du temps.

La nouvelle Mercedes-Maybach Classe S Tout ce qu'il faut savoir en un coup d'œil

Faits et chiffres intéressants

Quelquefois les chiffres en disent plus qu'un long discours.

La Mercedes-Maybach Classe S affiche un empattement en hausse de **18 cm** par rapport à la Mercedes-Benz Classes S Limousine : 3 396 au lieu de 3 216 mm.

Au total, l'éclairage d'ambiance actif comporte **253 LED**.

En quelques **trois millisecondes**, les signaux audio en opposition de phase de la compensation active des bruits de roulement doivent parvenir à l'oreille humaine afin que les nuisances sonores générées par le roulement du véhicule soient neutralisées.

La température de la glacière en option dans l'accoudoir arrière peut être réglée entre **+1 et +7 °C**.

Le dossier du siège passager avant peut être incliné de **23°** au-delà de la position à 90° avec le Pack Chauffeur. Le réglage en approche et en hauteur du siège permet de dégager plus d'espace au niveau des pieds à l'arrière.

L'inclinaison maximale des sièges Executive atteint **43,5°**. La position la plus droite (dossier à **19°**) permet à l'inverse de travailler en toute décontraction à l'arrière.

Depuis son lancement commercial en février 2015, la limousine Mercedes-Maybach Classe S a été diffusée à près de **60 000** exemplaires de par le monde. Ces dernières années, près de **600 véhicules** ont été livrés chaque mois aux seuls clients chinois. En 2019, la livraison a même atteint en moyenne plus de **700 unités** par mois.

L'application minutieuse de la peinture bicolore en option peut prendre jusqu'à **une semaine** dans la cabine de peinture.

Tout équipé, l'habitacle de la Mercedes-Maybach compte, en incluant PRE-SAFE® impulse latéral et les airbags ceintures, un total de **18 airbags**.

Une nouvelle définition du luxe

Schlieren. Depuis son lancement commercial en 2015, la Mercedes-Maybach Classe S a été diffusée à plus de 60 000 exemplaires de par le monde. En 2019, il s'est vendu, avec près de 12 000 véhicules, plus de Mercedes-Maybach Classe S que jamais. La Chine a enregistré un taux de croissance à deux chiffres. Outre la Chine, les principaux marchés ont été ces dernières années la Russie, la Corée du Sud, les Etats-Unis et l'Allemagne. La nouvelle Mercedes-Maybach Classe S perpétue cette success-story. Elle allie la perfection et les solutions high-tech du fleuron de Mercedes-Benz présenté il y a seulement quelques mois à l'exclusivité et la tradition chères à Maybach. L'empattement accru de 18 cm par rapport à la Mercedes-Benz Classe S Limousine profite pleinement à la partie arrière du véhicule. Grâce aux sièges Executive de série et au Pack Chauffeur, le compartiment arrière se transforme en espace de travail et de repos confortable. Des détails exclusifs tels que les boiseries généreuses sur le dossier des sièges avant et entre les deux passagers arrière viennent ajouter une note de raffinement. La vente de la Mercedes-Maybach Classe S démarre en Suisse au printemps 2021.

« Avec la nouvelle Mercedes-Maybach Classe S, nous soulignons l'approche progressive et moderne du portefeuille exclusif de produits peu avant le 100e anniversaire des automobiles Mercedes-Maybach », confie Dirk Fetzer, responsable de la gestion des produits Mercedes-Maybach. « Comme jadis, nos clients ont des exigences élevées en termes d'exclusivité et de personnalisation, de design élégant et de finitions irréprochables et ce, sur la base des toutes dernières technologies. Dans les domaines du confort, de la sécurité et du design, la nouvelle Mercedes-Maybach Classe S offre des caractéristiques uniques lui conférant un statut d'exception sur le segment fortement concurrentiel du luxe. »

La Mercedes-Maybach Classe S (longueur/largeur/hauteur : 5 469/1 921/1 510 mm) est une limousine tricorps classique. La partie avant se distingue par un capot moteur spécifique à lamelle chromée et une calandre Mercedes-Maybach. Elle se démarque en particulier par ses baguettes décoratives verticales de conception tridimensionnelle. Le nom de marque MAYBACH est élégamment intégré dans le cadre chromé de la calandre. Les portes arrière sont plus larges que sur ses consœurs, une vitre triangulaire fixe est en outre implantée sur le montant C. Le logo de la marque Maybach appliqué sur le montant C met en valeur l'exclusivité du modèle. La Mercedes-Maybach Classe S est dotée en option de portes confort arrière à commande électrique.

La Mercedes-Maybach Classe S affiche une peinture bicolore avec ligne de séparation pour une allure encore plus exclusive. Celle-ci est appliquée à la main selon les critères de qualité les plus stricts. Et est proposée en option, au même titre que la technologie d'éclairage DIGITAL LIGHT. Celle-ci permet de nouvelles fonctions telles que la projection de marquages ou de symboles de mise en garde sur la chaussée. DIGITAL LIGHT possède dans chaque phare un module d'éclairage avec trois LED extrêmement lumineuses dont la lumière est réfractée et redirigée par 1,3 million de micro-miroirs.

L'habitacle : espace généreux et confort élevé à l'arrière

L'équipement intérieur de la Mercedes-Maybach Classe S est basé sur l'aménagement intérieur complètement inédit de la Mercedes-Benz Classe S. Planche de bord, console centrale et accoudoirs composent une unité sculpturale qui semble flotter au-dessus d'un vaste paysage.

Jusqu'à cinq écrans sont disponibles. Un grand écran central OLED de 12,8 pouces installé de série fait office de centrale de commande high-tech. Un écran conducteur 3D de 12,3 pouces en option permet de représenter les autres usagers de la route en trois dimensions avec des effets de profondeur et un jeu d'ombres et lumières des plus marquants.

L'esthétique spécifique de l'écran conducteur en mode d'affichage Exclusif souligne le statut d'exception de la Mercedes-Maybach. Le cerclage des cadrans ronds arbore également la teinte or rose typique de la marque.

Ce coloris est également repris par l'éclairage d'ambiance actif (option) avec allumage progressif à LED animé offrant des fonctions de confort et de sécurité intelligentes. Avec Rosegold white et Amethyst glow, l'éclairage d'ambiance actif s'enrichit de deux nouvelles teintes. La mise en scène « Welcome » à l'arrière accueille les passagers par un séduisant jeu de lumière. L'éclairage arrière adaptatif fait son entrée en scène sur la Mercedes-Maybach. A bien des égards, il s'adapte aux souhaits des passagers : Outre l'intensité, il permet de régler la taille et la position du spot lumineux. Il offre en outre un large spectre de réglage, de l'éclairage de travail très précis à la lumière relaxante d'un salon VIP.

Le luxe classique est également omniprésent à bord : parmi les nouveautés figurent les grands inserts décoratifs des sièges avant. Une coque en bois raffinée enveloppe les dossiers des sièges conducteur et passager avant. Les modèles équipés de sièges arrière First-Class sont mis en valeur par un séduisant insert décoratif en bois entre les deux passagers arrière.

L'empattement accru de 18 cm par rapport à la Mercedes-Benz Classe S Limousine profite pleinement à la partie arrière du véhicule. Voici un aperçu des principales cotes en comparaison directe :

		Mercedes-Maybach Classe S (Z 223)	Classe S Limousine (V 223)	Classe S Berline (W 223)
Longueur totale	mm	5 469	5 289	5 179
Largeur totale	mm	1 921	1 954/1 921 ¹	1 954/1 921 ¹
Hauteur totale	mm	1 510	1 503	1 503
Empattement	mm	3 396	3 216	3 106

La Mercedes-Maybach Classe S est le véhicule idéal pour le mode Chauffeur. Indice univoque : l'équipement de série avec sièges Executive à gauche et à droite et Pack Chauffeur. Avec les sièges Executive, le passager peut régler séparément assise et dossier. En utilisant le protège-talons sur le siège avant et le repose-jambes à commande électrique, il peut créer une surface de couchage continue particulièrement confortable pour une position de repos agréable. La plage de réglage du repose-jambes a été accrue d'environ 50 mm par rapport à la série précédente. Autres nouveautés : la fonction massage du repose-mollets incluse dans le Pack Sièges confort arrière. Autre point fort de l'habitacle : le chauffage de nuque et d'épaules à l'arrière.

Le système d'infodivertissement MBUX (Mercedes-Benz User Experience) : une commande encore plus personnalisée et plus intuitive

La nouvelle Classe S inaugure la deuxième génération du système évolutif MBUX (Mercedes-Benz User Experience) présenté en 2018. MBUX se distingue avant tout par sa connexion avec les différents systèmes et données des capteurs du véhicule. Sur cinq grands écrans maxi (avec technologie OLED pour certains), les affichages brillants facilitent la commande des fonctions du véhicule et de celles axées sur le confort. Les possibilités de personnalisation

¹ Avec poignée de porte en forme d'étrier/affleurante

et de commande intuitive se sont considérablement diversifiées. La Mercedes-Maybach Classe S est aussi dotée en option d'un assistant intérieur MBUX à l'arrière.

L'assistant intérieur MBUX reconnaît de nombreuses consignes. Il interprète ce faisant la direction du regard, les mouvements des mains et le langage corporel des occupants afin de les assister par des fonctions véhicule automatiques adaptées à la situation. La Mercedes-Maybach Classe S peut aussi enregistrer les mouvements et les gestes des passagers arrière grâce aux caméras laser 3D intégrées dans le ciel de pavillon. L'approche-ceinture se positionne ainsi automatiquement aux places extérieures dès que l'assistant intérieur MBUX reconnaît l'intention du passager de saisir la ceinture à son geste de la main. La fonction d'avertissement à la sortie du véhicule a également été élargie et peut détecter qu'un passager arrière souhaite quitter le véhicule.

Puissance raffinée pour des performances et une efficacité maximales

Les moteurs de la Mercedes-Maybach Classe S sont issus du portefeuille Mercedes-Benz et dotés en partie d'une assistance électrique. L'électrification est assurée par un alerno-démarrreur intégré (ISG) de deuxième génération. Celui-ci lui confère un gain de puissance (effet Boost) de 15 kW, contribue à une conduite en mode « croisière » efficace à vitesse constante, se traduit par un confort accru lors de l'expérience Start-Stop et maximise globalement l'efficacité de la propulsion. La transmission intégrale est toujours proposée de série sur ce modèle.

La boîte de vitesses 9G-TRONIC a été perfectionnée pour l'adaptation de l'alerno-démarrreur (ISG). Le moteur électrique, l'électronique de puissance et le radiateur de boîte de vitesses sont désormais positionnés dans ou sur la boîte de vitesses. En liaison avec l'ISG, l'ensemble de l'entraînement par courroie en deux parties a pu être supprimé car le modèle fait appel à un compresseur frigorifique électrique. L'habitacle peut ainsi être climatisé de manière efficace et confortable, même avec un moteur à l'arrêt (phases Stop/Start et croisière).

Un système d'échappement adapté à la motorisation avec filtre à particules essence (OPF) est utilisé pour la dépollution des gaz d'échappement. Divers capteurs de pression et de température, ainsi que les sondes lambda de conception nouvelle assurent une dépollution efficace des gaz d'échappement sur l'ensemble de la courbe caractéristique.

Le train de roulement : réglage confort et maniabilité exceptionnelle

La suspension pneumatique AIRMATIC est dotée de série de l'amortissement réglable en continu ADS+. Le conducteur peut, grâce à DYNAMIC SELECT, modifier de manière individuelle les caractéristiques de la motorisation, de l'ESP®, du train de roulement et de la direction. La sélection s'effectue via un élément de commande situé au bas de l'écran central. DYNAMIC SELECT offre un programme de conduite spécifique MAYBACH entièrement axé sur le confort de conduite.

La direction de l'essieu arrière en option accroît la maniabilité en ville. Le diamètre de braquage est ainsi réduit de deux mètres maxi. Les clients ont le choix entre deux variantes : direction de l'essieu arrière 4,5° et 10°. Au lieu de 13,4 m, le diamètre de braquage est alors de 12,4 m ou 11,4 m.

Le train de roulement entièrement actif en option E-ACTIVE BODY CONTROL sur la base de 48 V scanne avec une caméra stéréo la chaussée et aplanit les obstacles à ondes longues. Il offre par ailleurs une protection accrue en cas de collision latérale en relevant le niveau du véhicule. Les contraintes exercées sur les occupants peuvent être ainsi limitées dans la mesure où les forces générées par le choc sont redirigées sur les structures particulièrement résistantes situées dans la partie inférieure du véhicule.

Le confort sonore : silence exceptionnel et absence de vibrations

La nouvelle limousine de luxe a hérité des excellentes qualités NVH (bruit, vibrations et rudesse) de la Classe S Nouvelle Génération. Le confort sonore du modèle est maximisé par des mesures NVH complémentaires à l'arrière. Une couche de mousse isolante supplémentaire est insérée au niveau du passage de roue arrière. Les vitres triangulaires fixes supplémentaires implantées au niveau du montant C à proximité directe des têtes des passagers arrière ont été dotées d'un verre feuilleté plus épais. Des pneus optimisés en termes de bruit avec absorbeurs en mousse peuvent être montés en option.

La compensation active des bruits de roulement fait son entrée en scène dans l'entreprise. Le système réduit les nuisances sonores basse fréquence dans l'habitacle à l'aide d'ondes acoustiques en opposition de phase. La restitution est assurée par les haut-parleurs basses du système de sonorisation surround 4D haut de gamme Burmester®.

La sécurité : protection encore accrue avant et pendant les accidents

A bord de la Mercedes-Maybach Classe S, une attention particulière a été accordée à la sécurité des passagers arrière. L'airbag arrière novateur de série peut nettement réduire les contraintes exercées sur la tête et la nuque des occupants attachés aux places arrière extérieures en cas de collisions frontales graves. A bord de la Mercedes-Maybach Classe S, les passagers arrière d'une limousine profitent eux aussi pour la première fois d'un approche-ceinture automatique. Celui-ci incite indirectement à boucler sa ceinture et en accroît le confort d'utilisation. L'approche-ceinture est intégré au dossier réglable du siège Executive et donc toujours en position idéale pour le passager.

Les nouveaux systèmes d'assistance à la conduite perfectionnés soulagent le conducteur au quotidien grâce à un soutien adapté à la situation avec adaptation de la vitesse, régulation de la distance, braquage et changement de voie. Le conducteur peut ainsi rester plus longtemps au meilleur de sa forme et atteindre sa destination en toute sécurité et tout confort. En cas de danger, les systèmes d'assistance à la conduite peuvent réagir en fonction de la situation et éviter ainsi d'éventuelles collisions ou en minimiser la gravité.

Avec le DRIVE PILOT, la conduite hautement automatisée entrera en scène en grande série sur un modèle Mercedes-Benz à partir du deuxième semestre 2021. Sur les tronçons d'autoroute appropriés et en cas de forte densité du trafic, le DRIVE PILOT peut proposer au conducteur de prendre en charge la conduite jusqu'à la limite légale de 60 km/h.

La marque : la redéfinition constante du luxe du futur depuis 100 ans

Mercedes-Maybach est une légende du luxe qui se réinvente en permanence. Sur la base d'une compréhension fine de l'exclusivité et du haut de gamme au fil des décennies, Mercedes-Maybach redéfinit le luxe du futur en continu. Aujourd'hui, Mercedes-Maybach incarne plus que jamais le luxe sophistiqué. La marque allie technologie de pointe et niveau de perfection propre à Mercedes-Benz à l'exclusivité et au luxe élégant de MAYBACH.

La nouvelle Mercedes-Maybach Classe S perpétue la tradition unique des véhicules de représentation exclusifs des marques Mercedes-Benz et Maybach. La société Maybach Motorenbau GmbH présente son premier véhicule en 1921 à l'occasion du Salon de l'automobile de Berlin : la Maybach Type W3 avec une carrosserie d'Auer originaire de Cannstatt.

En 1930, la Mercedes-Benz 770 « Grande Mercedes » (W 07) est présentée. Elle sera remplacée en 1938 par le modèle du même nom de la série W 150. Dans les années 1950, la marque renoue avec ce segment de pointe avec la sortie de la Mercedes-Benz 300 (W 186 et W 189). Le véhicule de représentation suivant est la Mercedes-Benz 600 (W 100) présentée en 1963. Les limousines de luxe Pullman de la Classe S série 140 (présentées en septembre 1995), ainsi que la série 220 (à partir de 2000) perpétuent cette tradition tout en s'inscrivant délibérément dans le nouveau millénaire.

En 2002, l'ex-groupe DaimlerChrysler AG fait revivre avec les limousines de luxe Maybach de la série 240 l'une des plus exclusives marques automobiles allemandes. La Classe S de la marque actuelle Mercedes-Maybach fait son apparition en 2014 dans la série 222. Elle établit des références avec la Mercedes-Maybach S 600 Pullman (2015) et la S 600 Pullman Guard (2016).

Interlocuteur :

Roger Welti, Tel.: +41 44 755 88 42, roger.welti@daimler.com

De plus amples informations Mercedes-Benz sont disponibles [ici](#). Vous trouverez des informations de presse et des services numériques pour journalistes et multiplicateurs sur notre site [Media Site Suisse](#) et sur notre plateforme en ligne [Mercedes me media](#).

Présentation de Mercedes-Benz en Suisse

En Suisse et au Liechtenstein, Mercedes-Benz est représentée par Mercedes-Benz Suisse SA, Mercedes-Benz Trucks Suisse SA, Mercedes-Benz Financial Services AG et EvoBus (Suisse) SA, soit toutes les filiales de Daimler AG à Stuttgart. Les entreprises emploient plus de 600 collaborateurs et garantissent environ 5800 postes de travail au total avec un réseau de partenaires. Le portefeuille comprend les marques Mercedes-Benz, Mercedes-AMG, smart, FUSO et Setra.

Proportions équilibrées et nombreux détails exclusifs

La Mercedes-Maybach Classe S illustre l'expérience du luxe exigeant typique de la marque. Elle allie avec raffinement esthétique fascinante et technologie en prise avec le futur. L'empattement accru de 18 cm par rapport à la Mercedes-Benz Classe S Limousine allonge le véhicule. Des détails exclusifs viennent ajouter une note de raffinement.

La Mercedes-Maybach Classe S est une limousine tricorps classique aux proportions idéales. Celles-ci se distinguent par un porte-à-faux court à l'avant, le plus long empattement de la famille de modèles et un porte-à-faux équilibré à l'arrière, ainsi que des roues grand format.

La partie avant se distingue par un capot moteur spécifique à lamelle chromée et une calandre spécifique Mercedes-Maybach. Elle se démarque en particulier par ses baguettes décoratives verticales de conception tridimensionnelle. Le nom de marque MAYBACH est élégamment intégré dans le cadre chromé de la calandre. Le pare-chocs, lui aussi spécifique, accentue l'effet de largeur grâce à la finition particulière de ses prises d'air – dont les grilles noires sont disponibles en option en version chromée.

La Mercedes-Maybach Classe S se distingue également de ses consœurs vue de profil : les portes arrières et les montants C aux lignes fluides en position plus verticale soulignent son statut d'exception. La vitre fixe située au niveau du montant C est encadrée par un profilé en finition haut de gamme qui s'étire jusqu'à rejoindre sans transition l'insert décoratif latéral. Le logo de la marque Maybach appliqué sur le montant C met en valeur l'exclusivité du modèle. Dans certains pays, le symbole de la marque est éclairé. Poignées de porte affleurantes et roues réservées à ce modèle (format 19, 20 et 21 pouces) figurent parmi les caractéristiques de la vue de profil. L'éclairage de proximité de série dans les rétroviseurs extérieurs projette le logo de marque via des LED à côté des portes avant.

La limousine de luxe possède les feux arrière en deux parties aux contours dynamiques de la Classe S Nouvelle Génération. Les éléments d'éclairage supplémentaires à bord et les fonctions partiellement animées permettent de reconnaître inmanquablement la Mercedes-Maybach de nuit. Le pare-chocs arrière spécifique avec ses sorties d'échappement spéciales ajoute une touche exclusive à l'arrière.

Outre des peintures standard, métallisées et designo, le nuancier de la Mercedes-Maybach comprend des peintures bicolores avec liseré de séparation en filigrane (voir « Pleins feux »). Cette spécificité met en valeur le caractère artisanal exceptionnel du véhicule.

La nouvelle Mercedes-Maybach Classe S Pleins feux sur la peinture bicolore

Une semaine pour la deuxième semaine

Une peinture bicolore avec ligne de séparation est proposée en option pour souligner le caractère exclusif de la Mercedes-Maybach Classe S. Celle-ci est appliquée à la main selon les critères de qualité les plus stricts. Il peut s'écouler une semaine avant que le véhicule ne retourne de la cabine de peinture spéciale au processus de fabrication régulier.

Une Maybach commence elle aussi son périple de mise en peinture dans la fabrication de série. La carrosserie est entièrement recouverte d'une sous-couche de manière automatisée par procédé électrostatique - autrement dit de la peinture qui ornera à la fin la moitié inférieure de la carrosserie - ainsi que d'une couche de vernis. Lors de la mise en peinture électrostatique, des particules de peinture chargées en électricité statique sont pulvérisées et s'accumulent sur la carrosserie (reliée à la terre).

Puis la carrosserie est dirigée vers la cabine de peinture spéciale. Le véhicule y est tout d'abord poli à la main jusqu'à obtenir une surface mate. Après nettoyage, le premier processus opérationnel très délicat commence : l'encollage. Comme les designers n'ont pas choisi de marquer la délimitation des couches inférieure et supérieure par une moulure ou sous la baguette décorative, il convient de procéder à ce stade à un travail manuel extrêmement précis. Pour réaliser une fine ligne de séparation de seulement quatre millimètres entre les deux coloris, il est nécessaire d'utiliser un ruban adhésif spécial avec rainure correspondante.

Détail intéressant : les portes sont lestées avant l'application du trait de séparation. Ce dispositif permet de simuler leur aménagement intérieur ultérieur avec vitres, lève-vitres, haut-parleurs, habillages et autres éléments techniques. La cote de correction programmée permet de s'assurer que la hauteur de la ligne de séparation sur les flancs et les portes reste par la suite identique.

L'adhésif est pour finir posé sur toutes les surfaces concernées par l'application de la sous-couche. Cela comprend aussi la démarcation de l'espace intérieur, par ex. les portes ou les passages de roues - à l'endroit même où seront fixés plus tard les habillages. Il s'agit là aussi d'un exemple de notre exigence de qualité.

Les pièces libres sont ensuite entièrement mises en peinture à la main. La peinture pulvérisée par procédé pneumatique, autrement dit avec de l'air comprimé, est conçue de manière à offrir la même finition qu'après une mise en peinture électrostatique - un détail important car les pièces rapportées montées ultérieurement telles que les pare-chocs, doivent présenter exactement la même couleur. Avant que la couche de base n'ait complètement séché, le ruban adhésif est soigneusement décollé sans endommager les arêtes. Le véhicule complet est ensuite recouvert d'une nouvelle couche de vernis.

Cette étape doit se dérouler dans un laps de temps très court pour que les arêtes disparaissent entre les couches de peinture et qu'elles ne soient plus perceptibles au toucher par la suite - à la différence des modèles concurrents sur lesquels la ligne de démarcation est peinte. Si les peintres de la cabine de peinture ne sont pas satisfaits du résultat, le véhicule est entièrement repoli, la couche de peinture est réappliquée et recouverte à nouveau d'une couche de vernis. Au total, le processus avec ses temps de séchage correspondants peut prendre une semaine.

Les combinaisons de couleurs suivantes issues du nuancier Mercedes-Maybach sont disponibles, la sélection s'effectue selon que la peinture supérieure est en mesure de recouvrir la couleur inférieure :

Peinture inférieure	Peinture supérieure
Blanc diamant bright designo	Noir obsidienne
Argent hightec	Gris sélénite
Noir obsidienne	Gris sélénite
Bleu nautique	Argent hightec
Rouge rubellite	Kalahari gold designo
Noir onyx	Kalahari gold designo
Noir obsidienne	Argent hightec
Noir obsidienne	Rouge rubellite
Vert émeraude	Argent Mojave
Argent Mojave	Noir onyx

La nouvelle Mercedes-Maybach Classe S Pleins feux sur DIGITAL LIGHT

Projection lumineuse haute résolution avec fonctions d'assistance nouvelle génération

Cette technologie a fait sa première apparition internationale en petite série sur le modèle précédent. DIGITAL LIGHT est désormais proposé en grande série sur la Classe S Nouvelle génération. La technologie d'éclairage (option) permet de toutes nouvelles fonctions telles que la projection de marquages ou de symboles de mise en garde sur la chaussée. DIGITAL LIGHT possède dans chaque phare un module d'éclairage avec trois LED extrêmement lumineuses dont la lumière est réfractée et redirigée par 1,3 million de micro-miroirs. La résolution par véhicule est donc supérieure à 2,6 millions de pixels.

Les micro-miroirs sont logés sur une surface de la taille d'un ongle de pouce. Un calculateur avec calculatrice graphique performante génère via une connexion analogue à HDMI un streaming vidéo permanent vers les miroirs. DIGITAL LIGHT applique ainsi la technique du vidéoprojecteur. Le tout nouveau projecteur de la Mercedes-Maybach Classe S est reconnaissable à sa lentille concave, à l'inscription et à un bandeau bleu lumineux sur le sol.

L'éclairage subdivisé en 1,3 million de pixels permet une répartition ultra précise de la lumière. L'assistant de feux de route est ainsi 100 fois plus précis à l'occultation du trafic arrivant en sens inverse ou des panneaux de signalisation que la lumière à 84 pixels. Les limites clair/obscur et la répartition de la lumière de toutes les autres fonctions d'éclairage adaptatives sont elles aussi représentées avec une précision nettement accrue, ce qui optimise notamment l'éclairage antibrouillard, autoroute ou de ville.

Les fonctions d'assistance suivantes sont particulièrement utiles :

- Mise en garde contre des chantiers détectés par la projection d'un symbole de pelleteuse sur la chaussée
- Mise en garde et marquage via l'éclairage ponctuel de piétons détectés sur le bas-côté
- Signalement d'un feu de circulation, panneau de stop ou de sens interdit par projection d'un symbole d'alerte sur la chaussée
- Assistance sur chaussées rétrécies (chantier) grâce à la projection de marquages de guidage sur la chaussée.

L'éclairage topographique prend en compte, sur la base des données des cartes de navigation, les trajets en côte, en particulier au sommet d'une montée et en descente : lors du franchissement du sommet d'une côte, le projecteur n'éclaire pas le ciel, mais est abaissé pour rester parallèle à la chaussée. En descente, le faisceau de lumière est relevé afin de conserver la portée souhaitée.

DIGITAL LIGHT accueille et prend en outre congé du conducteur avec une mise en scène lumineuse spéciale.

¹ Selon la réglementation des homologations en vigueur, la disponibilité et la dotation de ces nouvelles fonctions d'assistance peuvent être limitées sur certains marchés.

La nouvelle Mercedes-Maybach Classe S Le design intérieur

L'alliance du luxe numérique et analogique

L'équipement intérieur de la Mercedes-Maybach Classe S est basé sur l'aménagement intérieur complètement inédit de la nouvelle Mercedes-Benz Classe S. Planche de bord, console centrale et accoudoirs composent une unité sculpturale qui semble flotter au-dessus d'un vaste paysage. Des différences, aussi légères que subtiles, accentuent le niveau de luxe du modèle.

L'habitacle de la Mercedes-Maybach Classe S allie luxe numérique et analogique. L'atmosphère high-tech est associée à des matériaux naturels raffinés et des finitions artisanales. Jusqu'à cinq écrans sont disponibles. Un grand écran central OLED de 12,8 pouces installé de série fait office de centrale de commande high-tech. Avec la technologie OLED, les différents pixels sont luminescents. Les pixels non utilisés restent tout simplement désactivés et prennent une couleur noir intense. Les pixels OLED actifs diffusent à l'inverse des couleurs plus vives que leurs pendants LCD. Autre avantage : des contrastes plus marqués – quels que soient l'angle de vue et la luminosité. Un écran conducteur 3D de 12,3 pouces en option permet de représenter les autres usagers de la route en trois dimensions avec des effets de profondeur et un jeu d'ombres et lumières des plus marquants.

Le cadran est doté d'une finition structurée décorative et d'une graduation classique en chiffres romains. Des animations de démarrage spécifiques à Mercedes-Maybach ont été conçues pour l'écran conducteur et l'écran central. L'esthétique spécifique de l'écran conducteur en mode d'affichage Exclusif souligne le statut d'exception de la Mercedes-Maybach. Le cerclage des cadrans ronds et les aiguilles arborent la teinte or rose typique de la marque.

Ce coloris est également repris par l'éclairage d'ambiance actif (option) avec allumage progressif à LED animé offrant des fonctions de confort et de sécurité intelligentes. Avec Rosegold white et Amethyst glow, l'éclairage d'ambiance actif s'enrichit de deux autres teintes par rapport à la Mercedes-Benz Classe S. Des fonctions supplémentaires sont en outre proposées à bord de la Mercedes-Maybach : la mise en scène « Welcome » accueille les passagers par un séduisant jeu de lumière. Un tapis lumineux parcourt le véhicule sur toute sa longueur, avec un focus particulier sur les portes arrière. Et la commande « Mettre le contact » s'accompagne d'une animation au démarrage du moteur au niveau de l'écran conducteur. Pour les deux fonctions, un blanc spécial est utilisé et non le tout dernier coloris sélectionné de manière individualisée.

Le luxe classique est également omniprésent à bord : parmi les nouveautés figurent les grands inserts décoratifs des sièges avant. Une coque en bois raffinée enveloppe les dossiers des sièges conducteur et passager avant et transforme ces derniers en spacieux fauteuils de lounge. Les modèles équipés de sièges arrière First-Class sont mis en valeur par un séduisant insert décoratif en bois entre les deux passagers arrière.

Les sièges reprennent le motif graphique des sièges de la Mercedes-Benz Classe S et arborent un design encore plus exclusif avec capitonnage en losanges dynamique et double surpiquûre. L'habitacle se distingue par une combinaison de couleurs blanc cristal designo et gris argent perle réservée à la Mercedes-Maybach en liaison avec une sellerie cuir Nappa Exclusif.

Le logo de la marque Maybach orne le pédalier en acier inoxydable, les coussins des appuie-tête, les dossiers des sièges conducteur et passagers avant et, en liaison avec les sièges arrière First-Class, est disposé entre les dossiers arrière. Le monogramme de la marque ajoute une note de raffinement sur le volant et les baguettes de seuil éclairées en acier inoxydable.

Le Pack Exclusif crée une atmosphère unique. Presque toutes les surfaces sont revêtues de cuir Nappa raffiné, le ciel de pavillon est quant à lui décliné en microfibre DINAMICA de grande qualité. Des inserts décoratifs supplémentaires viennent parfaire cette impression de valeur exceptionnelle.

Le Pack intérieur haut de gamme en option offre un luxe automobile qui confine à la perfection. Il comprend les sièges arrière First-Class, les portes confort arrière, le système d'infodivertissement arrière haut de gamme MBUX, le système de sonorisation surround 4D haut de gamme Burmester®, l'éclairage d'ambiance actif, l'éclairage arrière adaptatif, les tablettes rabattables à l'arrière, le Pack Confort sièges arrière avec climatisation de siège, l'approche-ceinture à l'arrière, l'affichage tête haute en réalité augmentée MBUX, l'habillage des dossiers en bois designo, le Pack Confort chaleur, l'airbag ceinture, le Pack USB Plus et le Pack AIR-BALANCE.

Parmi les autres options exclusives figure le Pack Cuir designo. Les passagers sont environnés de cuir Nappa à bord du véhicule – des coussins exclusifs pour les sièges Executive au ciel de pavillon avec surpiqûres bien visibles.

La nouvelle Mercedes-Maybach Classe S La partie arrière

Qualités d'exception sur la deuxième rangée

La Mercedes-Maybach Classe S affiche un empattement accru de 18 cm par rapport à la limousine Classe S. Le gain de place profite pleinement au compartiment arrière qui possède en outre un équipement encore plus raffiné. Parmi les nouveautés figurent la fonction massage du repose-mollets du siège Executive, ainsi qu'un coussin chauffant supplémentaire au niveau des appuie-tête. Les sièges arrière First-Class ont été résolument valorisés.

Voici un aperçu des principales cotes du compartiment arrière en comparaison directe :

		Mercedes-Maybach Classe S (Z 223)	Modèle précédent de la Mercedes-Maybach Classe S après restylage (X 222)	Mercedes-Benz Classe S Limousine (V 223)
Garde au toit réelle à l'arrière ¹	mm	970	963	974
Largeur aux coudes à l'arrière	mm	1 558	1 527	1 572
Espace aux genoux sur la 2e rangée de sièges	mm	318-326	317-325	197-218
Espace réel au niveau des jambes à l'arrière	mm	1.200	1.249	1 115

La Mercedes-Maybach Classe S est particulièrement adaptée au mode Chauffeur. Indice univoque : l'équipement de série avec **sièges Executive** à gauche et à droite et **Pack Chauffeur**. Conducteur et passager arrière peuvent placer le siège passager avant à commande électrique en position chauffeur. La plage et l'angle de réglage du siège passager avant et des sièges arrière ont bénéficié de nombreuses améliorations : le dossier du passager avant peut être entre autres plus fortement incliné vers l'avant (de 26°) grâce à un appuie-tête modifié et l'appuie-tête peut être rabattu vers l'avant pour améliorer la vue du passager arrière vers l'avant. Le protège-talons allongé offre une plage de réglage accrue de dix millimètres. Rabattu vers le bas, il peut aussi être utilisé comme repose-pieds.

Avec les sièges Executive, le passager peut régler séparément assise et dossier. Lorsque la position de couchage arrière est sélectionnée, le siège passager avant coulisse automatiquement vers l'avant si le détecteur d'occupation de siège signale que celui-ci est inoccupé. En utilisant le protège-talons sur le siège avant et le repose-jambes à commande électrique, il peut créer une surface de couchage continue particulièrement confortable pour une position de repos agréable. La plage de réglage du repose-jambes a été augmentée d'environ 50 mm par rapport à la série précédente. La longueur et la partie pivotante peuvent être librement réglées. Autre nouveauté : le repose-jambes propose désormais une fonction massage pour les mollets. Le bien-être des passagers peut être encore accru sur les sièges de relaxation arrière.

L'inclinaison maximale des sièges Executive atteint 43,5°. La position la plus droite (dossier à 19°) permet à l'inverse de travailler en toute décontraction à l'arrière.

¹ Avec toit ouvrant panoramique à commande électrique (de série sur la Mercedes-Maybach)

Le confort des passagers arrière peut encore être rehaussé en option Le Pack Confort sièges arrière comprend des sièges arrière multicontours, différents programmes de massage et un **chauffage de nuque et d'épaules à l'arrière**. Celui-ci garantit une chaleur agréable dans cette partie du corps grâce à une toile chauffante intégrée. La fonction chauffante est activée via le chauffage de siège. L'alimentation électrique s'effectue en tout confort et toute sécurité via les boutons-pression du coussin amovible. Grâce aux sièges multicontours actifs, les joues latérales du dossier, ainsi que les contours au niveau des lombaires peuvent être adaptés à la morphologie de chacun en liaison avec les sièges individuels. Une fonction massage est en outre proposée. Parmi les programmes de massage des sièges arrière figurent entre autres : le massage classique, l'entraînement du dos et le massage par vagues. Les massages sont également disponibles dans le cadre d'ENERGIZING Confort. L'association avec PRE-SAFE® offre une protection supplémentaire : Dès qu'une situation critique est détectée, le système PRE-SAFE® peut augmenter la pression dans les coussins pneumatiques localisés dans les joues des sièges multicontours. Les passagers arrière peuvent ainsi être mieux maintenus et les mouvements de ballotement transversal réduits.

Avec l'équipement « **Sièges arrière First-Class** » (console centrale continue), la console avant semble se prolonger sur le tunnel de transmission. Sous le couvercle à commande électrique de la console centrale avant sont dissimulés deux porte-gobelets isothermes. Ils réchauffent ou rafraîchissent les boissons sur demande. Autre nouveauté : une surface de rangement de série pour la tablette arrière MBUX, un bandeau noir (Black-Panel) devant l'accoudoir et quatre prises pour recharge rapide USB-C. Dans le bac de rangement sous l'accoudoir se trouvent un système de recharge sans fil pour téléphones portables et le combiné (optionnel) pour la téléphonie Auto/Business. A l'instar d'un siège d'avion, la console centrale comporte en option deux **tablettes rabattables à l'arrière** qui peuvent être déployées ou rabattues d'une seule main. Les surfaces de rangement peuvent accueillir un ordinateur portable ou des documents. En parfaite harmonie avec l'environnement raffiné, elles sont garnies de cuir haut de gamme dans le coloris de l'équipement.

Dans les situations de conduite critiques, la fonction de positionnement PRE-SAFE® place les sièges dans une position plus adaptée en cas de collision. Les sièges Executive arrière disposent d'un airbag assise qui empêche un glissement sous la ceinture abdominale lorsque la ceinture de sécurité est bouclée. Ils peuvent être équipés de l'airbag ceinture (option), une sangle gonflable, et d'airbags arrière disponibles de série pour les deux passagers arrière. Plus de détails dans le [chapitre Sécurité](#).

La nouvelle Mercedes-Maybach Classe S Pleins feux sur les portes confort arrière

Ouverture et fermeture en un clin d'œil

La Mercedes-Maybach Classe S est dotée en option de portes confort arrière à commande électrique. Les portes arrière long format peuvent ainsi être ouvertes sans effort et fermées en tout confort, y compris dans les côtes. L'intégration dans MBUX et l'assistant d'angle mort offrent un confort d'utilisation élevé et une sécurité accrue. Les portes arrière peuvent aussi être actionnées depuis le siège conducteur – une fonction importante en mode chauffeur.

Sept possibilités de commande sont proposées avec les portes confort : celles-ci peuvent être ouvertes et fermées ...

1. ... manuellement avec les poignées de portes intérieures et extérieures,
2. ... avec la clé du véhicule,
3. ... via l'écran central sur la première rangée de sièges ou
4. ... les écrans du système d'infodivertissement arrière, ainsi qu'avec
5. ... avec un contacteur situé sur le ciel de pavillon.
6. Elles peuvent être fermées avec un geste correspondant de la main grâce à l'assistant intérieur MBUX.
7. Les portes peuvent aussi être automatiquement refermées via la surface du capteur de la poignée de porte extérieure.

La fermeture peut être obtenue par simple pression sur un bouton. Une pression prolongée est nécessaire pour l'ouverture car celle-ci reste de la responsabilité de l'utilisateur. Les portes confort offrent une détection de blocage. L'ouverture est en outre contrôlée par l'assistant d'angle mort lorsque celui-ci est activé : si le système détecte la présence d'un autre usager de la route à l'approche en aval, le fonction des portes est automatiquement désactivée.

Si l'acheteur d'une Mercedes-Maybach Classe S opte pour les portes confort arrière, son véhicule est équipé d'un arrêt de porte sans crantage, mais avec coupleur commutable et calculateur de porte supplémentaire. Les portes confort ont dû subir des séries de tests très poussées spécifiques à Mercedes-Benz. Avant de pouvoir faire la preuve de leur confort d'utilisation et de leur fiabilité dans le cadre des essais sur l'ensemble du véhicule, elles ont été testées sur différents bancs d'essai, et notamment en cabine climatique. Le comportement acoustique et les fonctions de sécurité ont fait bien entendu l'objet d'essais approfondis.

La fermeture assistée des portes et du couvercle de coffre est proposée de série sur la Mercedes-Maybach. Les portes ne doivent être refermées à la main que jusqu'au premier cran. La fermeture s'effectue alors en douceur et quasiment sans bruit grâce à la fonction électrique correspondante du mécanisme de serrure.

La nouvelle Mercedes-Maybach Classe S L'équipement confort à l'arrière

Avec approche-ceinture automatique, éclairage adaptatif et massage relaxant des mollets

Encore plus d'équipements ? Les passagers du nouveau fleuron de Mercedes-Maybach profitent de tous les équipements de la Classe S, plus d'autres détails exclusifs axés sur le confort. L'approche globale « Fit & Healthy » de la commande confort ENERGIZING permet de savourer les différents systèmes de confort par simple pression sur une touche ou par commande vocale et les regroupe dans des programmes ouvrant l'accès à des univers très variés.

Les clients amateurs de coupés et cabriolets Mercedes-Benz apprécient l'**approche-ceinture** automatique depuis longtemps. A bord de la Mercedes-Maybach Classe S, les passagers arrière d'une limousine profitent eux aussi pour la première fois de cette fonction confort. L'approche-ceinture incite indirectement à boucler sa ceinture et en accroît le confort d'utilisation. Il n'est désormais plus nécessaire de quitter une position d'assise confortable déjà sélectionnée. L'approche-ceinture est intégré au dossier réglable des sièges individuels confort et donc toujours en position idéale pour le passager. Il se met en place automatiquement dès qu'un passager s'installe sur l'un des sièges arrière extérieurs ou en liaison avec l'assistant intérieur MBUX (voir chapitre séparé). Dès que la boucle de la ceinture est enclenchée, ou après un certain laps de temps, l'approche-ceinture retourne à sa position initiale. Pendant le trajet, il est désactivé.

Autre particularité de la Mercedes-Maybach : un **massage des mollets à l'arrière**. Celui-ci stimule la circulation et prévient la fatigue. Le massage des mollets est inclus dans le Pack Sièges confort arrière pour les sièges Executive de série. Ceux-ci sont en outre équipés d'un repose-mollets réglable en approche et dans sa partie pivotante.

L'**éclairage arrière adaptatif** fait son entrée en scène sur la Mercedes-Maybach. A bien des égards, il s'adapte aux souhaits des passagers : Outre l'intensité, il permet de régler la taille et la position du spot lumineux. Il offre en outre un large spectre de réglage, de l'éclairage de travail très précis à la lumière relaxante d'un salon VIP. Le réglage de la couleur de l'éclairage suit en outre automatiquement le rythme journalier des passagers. L'éclairage arrière adaptatif comprend un bandeau lumineux sur le ciel de pavillon et l'éclairage de lecture dans les poignées de maintien arrière droite et gauche. L'éclairage arrière adaptatif est particulièrement séduisant en liaison avec l'[assistant intérieur MBUX à l'arrière](#).

La **glacière** en option dans l'accoudoir arrière permet de conserver des boissons au frais et des plats à portée de main des passagers arrière. La température peut être réglée à l'aide du panneau de commande éclairé. La glacière d'une capacité de dix litres peut être déposée. L'option ultime de la Mercedes-Maybach est désignée par le code B65 – des **flûtes à champagne** argentées. Un insert sur mesure dans le compartiment de rangement et deux supports sur la console centrale permettent de fixer les flûtes pendant le trajet.

Sur la nouvelle Classe S, Mercedes-Benz a perfectionné en profondeur la **commande confort d'ENERGIZING**. Les passagers de la Mercedes-Maybach en profitent bien entendu aussi. Des innovations telles qu'un massage sur la base des moteurs à vibrations dans le coussin d'assise et la transmission des vibrations du système de sonorisation surround 4D haut de gamme Burmester® sont intégrés dans la commande confort d'ENERGIZING. Les sons graves sont ainsi clairement perceptibles.

La restitution directe des bruits d'impact dans les sièges complète l'expérience auditive tridimensionnelle avec un niveau supplémentaire – le son 4D, inspiré du massage sonore aux bols tibétains. L'intensité perceptible du son peut être réglée individuellement pour chaque siège. Ce composant sensible accentue encore davantage l'émotion procurée par la musique. Pour ce faire, deux transformateurs de sons corporels (Exciter) sont intégrés dans le dossier de chaque siège.

L'ENERGIZING COACH propose même un programme de revitalisation ou de bien-être adapté sur la base des informations du véhicule et du trajet. Si le conducteur porte un accessoire connecté portable compatible, les informations relatives à la qualité du sommeil et au niveau de stress sont également pris en compte dans son algorithme intelligent.

Deux packs ENERGIZING sont proposés pour la Mercedes-Maybach Classe S avec les équipements suivants :

- Le Pack ENERGIZING avant comprend ENERGIZING COMFORT, ENERGIZING COACH, Pack AIR-BALANCE, Pack Confort chaleur et Pack Siège multicontours actif.
- Le Pack ENERGIZING arrière élargit le pilotage confort ENERGIZING aux places arrière. Il comprend la climatisation des sièges à l'arrière et le Pack Confort sièges arrière. Ce Pack présuppose l'installation de l'option Système d'infodivertissement arrière haut de gamme MBUX.

La nouvelle Mercedes-Maybach Classe S

Le confort sonore

Silence exceptionnel et absence de vibrations

Le modèle précédent était la berline la plus silencieuse du monde à l'arrière à son lancement en 2015. La nouvelle Mercedes-Maybach offre désormais un confort sonore encore accru. Les qualités NVH (bruit, vibrations et rudesse) ont été entre autres testées dans le centre de technologie pour l'acoustique et les vibrations (TAS) de Sindelfingen, ainsi que dans le centre de tests et de technologie (PTZ) d'Immendingen.

La nouvelle limousine de luxe a hérité des excellentes qualités NVH (bruit, vibrations et rudesse) de la Classe S Nouvelle Génération. La rigidité de sa carrosserie est aussi la base de son confort sonore et vibratoire exceptionnel. D'autres détails ont été empruntés à la Classe S tels que la double étanchéification des passages des gaines de câbles sur le tablier, l'isolation du tablier sur une grande surface et les mousses acoustiques dans certains profilés de la caisse.

Le confort sonore de la Mercedes-Maybach Classe S est maximisé par des mesures NVH complémentaires à l'arrière. Une couche de mousse isolante supplémentaire est insérée au niveau du passage de roue arrière, à l'endroit où s'est créé un nouveau corps creux par rapport aux autres modèles de sa famille. Les vitres triangulaires fixes supplémentaires implantées au niveau du montant C ont été dotées d'un verre feuilleté plus épais car elles sont situées à proximité directe des têtes des passagers arrière.

Des pneus optimisés en termes de bruit avec absorbeurs en mousse peuvent être montés en option sur la Mercedes-Maybach. La mousse garnissant l'intérieur de la surface de roulement fait office de silencieux pour une insonorisation encore plus performante de l'habitacle. Le catalogue d'options comprend en outre un verre feuilleté athermique, insonorisant et réfléchissant les infrarouges à toutes les vitres. Les films supplémentaires insérés entre les couches du verre feuilleté réduisent entre autres les bruits de vent. Ils isolent également du bruit réfléchi par les glissières de sécurité ou des nuisances sonores générées par les véhicules arrivant en sens inverse.

La compensation active des bruits de roulement fait son entrée en scène dans l'ensemble de l'entreprise Daimler. Le système réduit les nuisances sonores basse fréquence dans l'habitacle à l'aide d'ondes acoustiques en opposition de phase (voir chapitre séparé).

Les ingénieurs Mercedes-Benz testent l'acoustique du véhicule dans le centre de technologie pour l'acoustique et les vibrations (TAS) de Sindelfingen. Pour la première fois, « Dascha » (= Source de bruit Daimler), un mannequin de développement qui crée lui-même les bruits à mesurer, est mis à contribution.

Dans le centre TAS, des bruits sont mesurés et analysés de manière correspondante sur différents bancs d'essai dans diverses situations à bord du véhicule comme à l'extérieur. En voici quelques exemples :

- Une mesure des vibrations sans contact et entièrement automatisée a lieu dans un laboratoire de tests. Les vibrations de surface y sont scannées à l'aide d'un laser, puis visualisées comme avec une caméra infrarouge. Pour ce faire, trois têtes d'exploration à laser sont montées sur le bras d'un robot se déplaçant sur des axes linéaires. La stimulation (substitutive) des différents composants du véhicule s'effectue via un vibreur. Le système peut effectuer des mesures aussi bien sur les différents composants que sur les véhicules complets. Pour ce faire, une grue est fixée au plafond du laboratoire.

- Sur les bancs d'essai de roulement dédiés aux bruits extérieurs, les ingénieurs utilisent des rangées de microphones montés en série (jusqu'à 800). Elles permettent de simuler le croisement d'un usager de la route même si le véhicule est à l'arrêt, quelles que soient la saison et les conditions climatiques. Les sources de bruit peuvent également être analysées. Des absorbants cunéiformes fixés aux murs garantissent un silence absolu, proche de celui obtenu dans un champ acoustique libre.
- Le passage sur banc d'essai acoustique et de confort vibratoire permet de simuler les stimuli routiers haute fréquence via les quatre roues du véhicule. Conçu comme un banc d'essai simulant une chaussée plane, celui-ci est plus proche de la réalité en termes de contact avec la chaussée qu'un banc d'essai de roulement. Via différentes stimulations des roues dans le sens vertical et horizontal, il reproduit les irrégularités de la route : les secousses liées au roulement sur des plaques sur autoroute comme sur l'asphalte brut.
- Sur le banc d'essai simulant le bruit de la pluie, les ingénieurs testent les nuisances sonores des précipitations d'intensité variable s'abattant sur le toit et les vitres. Très exactement 1 648 injecteurs d'eau sont logés sous le pavillon élevé.

Grâce aux simulations et aux mesures dans le centre TAS, les acousticiens automobiles peuvent déjà obtenir un degré de maturité élevé avant de diriger les véhicules de tests entre autres vers le centre de contrôle et de technologie (PTZ) d'Immendingen. L'enrobé de la couche d'asphalte de la piste d'essai acoustique de ce centre possède un coefficient de friction aux normes ISO 362 et ISO 10844. Cela permet d'y effectuer des mesures de bruit dans le cadre d'une démarche de certification en complément des essais acoustiques. Des cavités sont prévues sur les bas-côtés de la piste pour l'installation de microphones.

La nouvelle Mercedes-Maybach Classe S Pleins feux sur la compensation active des bruits de roulement

Plus de calme grâce aux ondes sonores

Avec la compensation active des bruits de roulement, il règne dans l'habitacle déjà très silencieux de la Mercedes-Maybach Classe S un calme absolu. A l'instar des casques avec réduction des parasites, le système réduit les nuisances sonores basse fréquence à l'aide d'ondes acoustiques en opposition de phase. La restitution est assurée par les haut-parleurs basses du système de sonorisation surround 4D haut de gamme Burmester®.

Les stimuli de la chaussée génèrent des bruits basse fréquence, sortes de bourdonnements ou de vrombissements parasites perceptibles jusque dans l'habitacle. Six capteurs d'accélération sont installés sur le train de roulement de la Mercedes-Maybach Classe S avec compensation active des bruits de roulement. Ils transmettent des signaux de référence au calculateur. A l'aide d'un algorithme spécial, ces informations permettent de calculer en amont quel type de contre-son produire. Les ondes sonores appropriées, autrement dit déphasées de 180°, sont restituées via les haut-parleurs basses du système de sonorisation surround 4D haut de gamme Burmester®.

Un système BUS correspondant assure à une vitesse quasi supersonique la transmission des signaux audio. Car ceux-ci doivent parvenir à l'oreille humaine à la même vitesse que le son généré par le roulement. Pour la restitution sonore, seules quelques trois millisecondes sont disponibles.

Comme le comportement sonore peut varier avec le passage sur un autre revêtement ou un changement d'allure, le système utilise par ailleurs quatre microphones dans l'habitacle pour effectuer un monitoring et une adaptation en continu. Ces microphones supplémentaires sont situés très près des passagers, juste à côté des microphones du dispositif mains libres.

Les ondes du contre-son de la compensation active des bruits de roulement ne peuvent être entendues des passagers. Elles sont cependant aussi générées lorsque le système sonore surround 4D haut de gamme Burmester® est apparemment éteint car les étages de sortie restent en service. La compensation active des bruits de roulement se désactive en revanche automatiquement à des vitesses inférieures à environ 20 km/h, ainsi qu'à plus de 180 km/h environ, lorsque les bruits de vent sont prédominants. Même si les vitres latérales ou le toit ouvrant est ouvert, aucun contre-son ne sera généré car le système de contrôle est alors différent à bord.

La compensation active des bruits de roulement a été développée en collaboration avec la filiale d'Harman HALOsonic.

La nouvelle Mercedes-Maybach Classe S

Le train de roulement

Réglage confort et maniabilité exceptionnelle grâce aux roues arrière directrices

La suspension pneumatique AIRMATIC est dotée de série d'un correcteur de niveau et de l'amortissement réglable en continu ADS+. La direction de l'essieu arrière en option avec angle de braquage de 10° maxi accroît la maniabilité et réduit le diamètre de braquage de deux mètres maxi. Le train de roulement entièrement actif en option E-ACTIVE BODY CONTROL sur la base de 48 V scanne avec une caméra stéréo la chaussée et aplanit les obstacles à ondes longues. Il offre par ailleurs une protection accrue en cas de collision latérale.

DYNAMIC SELECT offre par rapport à la Mercedes-Benz Classe S un programme de conduite supplémentaire baptisé MAYBACH. Ce réglage permet de délivrer la puissance dans un confort encore accrue et maximise ainsi la régularité de marche et la décontraction :

- Courbe caractéristique de la pédale d'accélérateur aplatie pour le mode chauffeur
- Réglage de la boîte de vitesses encore plus confortable avec passages de rapports réduits
- Démarrage en seconde pour un confort maximal

Le réglage de la suspension pneumatique AIRMATIC et du train de roulement E-ACTIVE BODY CONTROL est axé sur un confort de suspension exemplaire à toutes les places.

Le niveau du véhicule est constamment maintenu

La suspension pneumatique AIRMATIC de série réagit avec une extrême précision. Elle allie des soufflets pneumatiques avec des amortisseurs adaptatifs ADS+ dont la courbe caractéristique est réglée de manière entièrement automatique et modifiable à chaque roue, et ce, avec un réglage séparé du degré de débattement et de compression. Le correcteur d'assiette est une composante d'AIRMATIC. Il maintient la garde au sol à un niveau constant quel que soit le chargement de la voiture. Pour réduire la résistance à l'air et par là-même la consommation de carburant, le niveau est automatiquement abaissé à vive allure.

Offrant un confort routier et une agilité encore accrues, mais aussi des fonctions novatrices telles que le soulèvement de la carrosserie en cas de collision latérale, le train de roulement actif E-ACTIVE BODY CONTROL de conception nouvelle est combiné à la suspension pneumatique AIRMATIC de série. Il peut régler la suspension et l'amortissement individuellement sur chaque roue. ROAD SURFACE SCAN mesure la route avec une caméra stéréo et adapte la suspension avant que la roue ne franchisse une irrégularité de la chaussée. Grâce à cette régulation anticipatrice, la carrosserie « survole » littéralement les obstacles à ondes longues presque sans subir de mouvements verticaux. Avec la fonction d'inclinaison dans les virages CURVE, la carrosserie épouse la courbe au lieu de basculer vers l'extérieur. Les forces transversales s'exerçant sur les occupants sont ainsi réduites et l'impression de confort est une nouvelle fois accrue.

Les deux essieux peuvent être moteurs et réduisent ainsi le diamètre de braquage

L'habitabilité généreuse de la Mercedes-Maybach Classe S exige bien entendu aussi des dimensions extérieures correspondantes. Pour pouvoir être manœuvrée avec habileté et précision dans des espaces exigus, la voiture est équipée d'une direction de l'essieu arrière (option). Le diamètre de braquage est ainsi réduit de deux mètres maxi. Les

clients ont le choix entre deux variantes : direction de l'essieu arrière 4,5° et 10°. Au lieu de 13,4 m, le diamètre de braquage est alors de 12,4 m ou 11,4 m.

Sur les véhicules dotés de la direction de l'essieu arrière en option, l'essieu avant à quatre bras éprouvé est équipé d'une variante de direction avec démultiplication de la direction plus directe d'environ 15 %. Opérant en interaction avec la direction de l'essieu arrière, il réduit ainsi considérablement les efforts de braquage pour un confort de conduite encore accru. Agilité et manœuvrabilité sont objectivement relevées tandis que la tenue de route souveraine et la précision de la limousine de luxe sont encore renforcées à vive allure.

La nouvelle Mercedes-Maybach Classe S Le système d'infodivertissement MBUX (Mercedes-Benz User Experience)

La personnalisation et l'interaction entrent dans une nouvelle dimension

La nouvelle Classe S inaugure la deuxième génération du système évolutif MBUX (Mercedes-Benz User Experience) présenté en 2018. MBUX se distingue avant tout par sa connexion avec les différents systèmes et données des capteurs du véhicule. Sur cinq grands écrans maxi (avec technologie OLED pour certains), les affichages brillants facilitent la commande des fonctions du véhicule et de celles axées sur le confort. Les possibilités de personnalisation et de commande intuitive se sont considérablement diversifiées. La Mercedes-Maybach Classe S est aussi dotée en option d'un assistant intérieur MBUX à l'arrière.

L'assistant intérieur MBUX reconnaît de nombreuses consignes. Il interprète ce faisant la direction du regard, les mouvements des mains et le langage corporel des occupants afin de les assister par des fonctions véhicule automatiques adaptées à la situation. La Mercedes-Maybach Classe S peut aussi enregistrer les mouvements et les gestes des passagers arrière grâce aux caméras laser 3D intégrées dans le ciel de pavillon. L'approche-ceinture se positionne ainsi automatiquement aux places extérieures dès que l'assistant intérieur MBUX reconnaît l'intention du passager de saisir la ceinture à son geste de la main. La fonction d'avertissement à la sortie du véhicule a également été élargie et peut détecter qu'un passager arrière souhaite quitter le véhicule. Diverses autres fonctions de l'assistant intérieur MBUX à l'arrière sont décrites au prochain chapitre.

Jusqu'à cinq écrans à commande intuitive

Le grand **écran central** au format vertical constitue un vrai point de mire dans l'habitacle. Sa disposition est ergonomique car il est situé à portée de regard et de main du conducteur et du passager avant. Le format vertical permet en outre l'affichage de longues listes. L'écran central est doté de série de la technologie OLED. L'abréviation OLED signifie « Organic Light Emitting Diode ». Les avantages de la technologie résident, par rapport aux écrans LCD, en une valeur de noir améliorée, des contrastes plus marqués et une moindre consommation d'énergie.

L'**écran conducteur** est lui aussi disponible en option avec une innovation unique : il permet d'enclencher par simple pression sur une touche le mode 3D avec perception spatiale de la scène. Un véritable effet de profondeur est obtenu grâce à l'Eye-Tracking sans qu'il soit nécessaire de porter des lunettes 3D. Cette version optionnelle de l'écran conducteur possède deux caméras intégrées. Cette caméra stéréo prend en charge la détermination de la position précise des yeux de l'observateur. Mercedes-Benz a développé pour ce faire des méthodes d'adaptation de la distance et conçu un système quasiment sans latence, autrement dit presque sans délai. Le conducteur peut ainsi se mouvoir librement. L'affichage s'adapte en continu sur l'écran conducteur. Les caméras et la reconnaissance faciale sont en outre utilisées pour de multiples fonctions d'assistance et de confort. Parmi celles-ci figurent l'authentification biométrique, le système de détection de somnolence ATTENTION ASSIST, le prééclairement des rétroviseurs extérieurs et (tout d'abord en Allemagne, selon toute prévision, à partir du deuxième semestre 2021) et également l'observation du mouvement de la tête et des paupières en conduite autonome.

Offre d'infodivertissement très complète pour les passagers arrière

Les passagers arrière bénéficient des mêmes fonctions d'infodivertissement et de confort que le conducteur et le passager avant et peuvent par ailleurs visionner des films ou surfer sur Internet. Ils disposent de trois écrans tactiles maxi et de multiples possibilités de commande intuitives telles que l'assistant vocal « Hey Mercedes ».

Le contenu peut être partagé très facilement et rapidement avec les écrans des autres passagers. Sélection et modification de destinations de navigation possibles à partir des sièges arrière. Le divertissement arrière haut de gamme **MBUX** comprend deux écrans de 11,6 pouces à commande tactile sur le dossier du conducteur et du passager avant. La Mercedes-Maybach est équipée de série de la tablette arrière MBUX. Celle-ci peut aussi être utilisée hors du véhicule comme une tablette à part entière et des applis (Android) peuvent y être installées. Sur la Classe S, la tablette arrière MBUX est logée dans une docking station située selon l'équipement dans l'accoudoir central rabattable ou la console Business. Avec cette télécommande pratique, l'ensemble des fonctions du divertissement arrière peut être piloté en tout confort de chaque position d'assise choisie.

La personnalisation est encore plus simple et plus aisée

Un profil personnel peut être directement créé sur la Classe S et synchronisé avec les données de profil existantes du compte Mercedes me. Le scannage d'un code QR avec l'appli Mercedes me permet de connecter automatiquement le véhicule avec le compte Mercedes me.

Le profil Mercedes me permet d'accéder aux préférences personnelles à toutes les places, comme par ex. les stations de radio préférées et les préréglages. Jusqu'à sept profils avec près de 600 paramètres peuvent être réglés dans le véhicule. La configuration à distance, par exemple à partir de la maison, permet notamment de personnaliser l'éclairage d'ambiance. Etant donné que les profils sont enregistrés dans le cloud en tant qu'éléments de Mercedes me, ils peuvent être utilisés dans d'autres véhicules Mercedes-Benz dotés de la nouvelle génération MBUX.

En plus de la saisie classique d'un code PIN, une nouvelle procédure d'authentification garantit un haut niveau de sécurité. Le système combine empreinte digitale, reconnaissance faciale et vocale. Cela permet à la fois d'afficher des réglages personnels et de sécuriser les paiements numériques à partir du véhicule.

La nouvelle Mercedes-Maybach Classe S Pleins feux sur l'assistant intérieur MBUX à l'arrière

Les commandes souhaitées par les passagers arrière toujours en ligne de mire

La Mercedes-Maybach Classe S peut aussi enregistrer les souhaits de commande des passagers arrière grâce aux caméras intégrées au ciel de pavillon. Les fonctions supplémentaires de l'assistant intérieur MBUX en un coup d'œil.

L'assistant intérieur MBUX propose son aide aux passagers arrière dès leur montée à bord. Les **appuie-tête** rabattus sont relevés. Les **portes confort** en option peuvent être refermées par un simple mouvement de la main et stoppées en étendant le bras. Pour faciliter l'attachement des ceintures aux places arrière extérieures, l'**approche-ceinture** se met en place dès qu'un geste correspondant de la main est reconnu et par là-même l'intention de saisir la ceinture.

Au début du trajet ou lorsque le conducteur jette un œil sur la lunette arrière, les appuie-tête des sièges arrière non occupés sont placés dans la position la plus basse afin d'améliorer la visibilité arrière. Si personne n'est installé sur le siège passager avant et qu'aucun objet ne s'y trouve, celui-ci coulissera automatiquement en **position chauffeur**. Le passager arrière assis derrière lui dispose ainsi de plus d'espace. Un geste de la main en direction du siège passager avant stoppe ce mouvement.

Pour **allumer l'éclairage de lecture**, les passagers arrière effectuent un mouvement de la main sous les spots de lecture du haut vers le bas. Ceux-ci sont intégrés à la poignée de maintien. Si un passager arrière tend la main dans l'obscurité dans une zone définie de l'habitacle, par ex. vers le siège voisin ou la console centrale, un **éclairage multispot** est automatiquement allumé. Il pourra ainsi mieux se repérer. L'éclairage concerne alors le panneau de commande de la climatisation arrière, l'approche-ceinture et la poche concernée au dos des sièges avant. Dès qu'il retire sa main, la lumière s'éteint.

L'assistant intérieur MBUX permet aux passagers arrière d'ouvrir et de fermer le **store pare-soleil** par simple mouvement de la main sous le toit en verre.

A la fin du trajet aussi, l'assistant intérieur MBUX accroît le confort et la sécurité à l'arrière. La **fonction d'avertissement à la sortie du véhicule** des systèmes d'assistance à la conduite a été élargie : Si la main d'un passager arrière s'approche de la poignée de porte, l'assistant intérieur MBUX peut reconnaître l'intention de ce dernier d'ouvrir la porte. Si un véhicule situé en aval est à l'approche, la fonction peut prévenir les passagers. Après la sortie des passagers arrière, les **repose-mollets** sont automatiquement escamotés pour faciliter la remontée à bord. Si la porte du passager avant est ouverte, un siège passager avant très avancé se replacera dans sa position initiale pour permettre au passager avant de monter à bord en tout confort.

La nouvelle Mercedes-Maybach Classe S Les systèmes de retenue et d'assistance à la conduite

Protection accrue avant et pendant les accidents

A bord de la Mercedes-Maybach Classe S, une attention particulière a été accordée à la sécurité des passagers arrière. C'est ce qu'illustre aussi l'innovant airbag arrière : cet équipement de série peut nettement réduire les contraintes exercées sur la tête et la nuque des occupants attachés aux places arrière extérieures en cas de collisions frontales graves. Les nouveaux systèmes d'assistance à la conduite perfectionnés soulagent le conducteur au quotidien grâce à un soutien adapté à la situation avec adaptation de la vitesse, régulation de la distance, braquage et changement de voie. Le conducteur peut ainsi rester plus longtemps au meilleur de sa forme et atteindre sa destination en toute sécurité et tout confort. En cas de danger, les systèmes d'assistance à la conduite peuvent réagir en fonction de la situation et éviter ainsi d'éventuelles collisions ou en minimiser la gravité.

Les sièges Executive à l'arrière sont équipés de

- **Airbags assise.** Ils empêchent un glissement sous la ceinture abdominale lorsque la ceinture de sécurité est bouclée.
- **Airbag ceinture** (option). Cette sangle gonflable répartit les forces exercées sur une plus large surface.
- Les **approche-ceinture** (option) facilitent l'attachement de la ceinture.
- La **commande confort du port de ceinture** règle la force de rétractation de la ceinture de sécurité après son attachement sur un niveau particulièrement agréable. Rétracteurs de ceinture et limiteurs d'effort qui réduisent les contraintes exercées sur les occupants sont proposés de série.
- **Airbags frontaux.** Les airbags arrière pour les deux passagers arrière sont une nouveauté.
- Les **airbags latéraux** sont aussi disponibles à l'arrière pour une protection maximale en cas de collision latérale grave.
- **Airbags rideaux.** Logés au niveau du cadre de toit, ils recouvrent la vaste zone d'impact de la tête pour les passagers avant et arrière.

Dans les situations de conduite critiques, la fonction de positionnement PRE-SAFE® place les sièges dans une position plus adaptée en cas de collision. Les sièges multicontours actifs du Pack Confort sièges offrent une protection supplémentaire en liaison avec PRE-SAFE® : Dès qu'une situation critique est détectée, le système PRE-SAFE® peut augmenter la pression dans les coussins pneumatiques localisés dans les joues des sièges multicontours. Les passagers arrière peuvent ainsi être mieux maintenus et les mouvements de ballonnement transversal réduits.

Protection maximale sur les sièges avant également

Conducteur et passager avant sont équipés d'une ceinture de sécurité trois points avec rétractation pyrotechnique et limiteur d'effort, ainsi que comme élément du système PRE-SAFE® de série, d'un rétracteur de ceinture réversible à commande électrique avec adaptation automatique et désactivable de la ceinture. Lors du trajet, la ceinture attachée est appliquée avec souplesse sur le corps. En cas de collision frontale grave, PRE-SAFE® Impulse latéral peut réduire les forces exercées sur le conducteur et le passager avant. Le système tend les ceintures avant aux trois points de fixation et retient ainsi très tôt les occupants dans leur siège.

Conducteur et passager avant disposent en outre d'airbags frontaux, le conducteur possède en outre un airbag genoux. L'airbag rideau et l'airbag latéral se déclenchent du côté de l'impact dès lors que le calculateur électronique central identifie une collision latérale. Pour évaluer l'accélération transversale, le capteur de collision central est assisté par des capteurs satellites disposés à la base du montant B, côté extérieur. Le pronostic de gravité de l'accident est également établi sur la base des données enregistrées par les capteurs de pression intégrés aux quatre portes.

Le système de retenue latéral préventif et partiellement réversible PRE-SAFE® Impulse latéral est par ailleurs monté de série pour protéger les passagers avant. En complément des concepts de protection PRE-SAFE® habituels axés sur les collisions avant et arrière, PRE-SAFE® Impulse latéral met en place une zone de déformation virtuelle qui s'étend sur tout le pourtour du véhicule.

Dans la mesure où, en cas de collision latérale, seule une surface de déformation réduite est mise à disposition, PRE-SAFE® Impulse latéral peut éloigner autant que possible le conducteur ou le passager avant concerné de la zone de danger maximal avant le crash, et plus précisément, dès que le système détecte l'imminence d'une collision latérale. Pour ce faire, des coussins d'air sont remplis dans les joues du dossier des sièges avant en quelques fractions de seconde. En cas de risque imminent de choc latéral, la carrosserie peut être soulevée en quelques dixièmes de seconde par le train de roulement E-ACTIVE BODY CONTROL (option). L'énergie de l'impact est ainsi déviée vers les structures particulièrement résistantes dans la partie inférieure du véhicule. Le nouvel airbag médian (équipement variable en fonction des pays) se positionne entre le conducteur et le passager avant en cas de grave collision latérale et réduit ainsi le risque d'entrechoquement des têtes. Il est intégré au dossier conducteur au milieu du véhicule. L'airbag médian peut être déclenché selon la situation à la détection d'une collision latérale grave.

Pour la première fois des airbags frontaux pour les deux passagers arrière

L'airbag arrière est une nouveauté signée Mercedes-Benz. Il peut nettement réduire les contraintes exercées sur la tête et la nuque des occupants aux places arrière extérieures en cas de collisions frontales graves. L'airbag arrière utilise un concept de remplissage unique pour gonfler et positionner le coussin d'air. Sa structure tubulaire spéciale peut être rapidement gonflée avec le gaz comprimé issu du générateur de gaz froid. L'espace restant se remplit d'air ambiant. La structure tubulaire elle-même présente un volume d'à peu près 16 litres. Le volume utile peut atteindre 70 litres.

Un airbag dans la ceinture de sécurité : l'airbag ceinture

L'airbag ceinture est une sangle de ceinture gonflable qui réduit les contraintes sur le torse en cas de collision frontale et limite le risque de blessures des passagers arrière en cas de collision frontale. Si les capteurs de collision reconnaissent une collision frontale grave, le calculateur de l'airbag déclenche le déploiement et le remplissage de l'airbag ceinture. Grâce à l'action du générateur de gaz, la sangle en plusieurs épaisseurs, pourvue de coutures prévues pour se déchirer, se gonfle pour atteindre près de trois fois sa largeur normale. Cette surface plus importante permet de mieux répartir les forces s'exerçant sur les occupants. L'airbag ceinture s'utilise comme une ceinture de sécurité classique. La sangle se distingue toutefois d'une sangle standard et offre grâce à ses arêtes particulièrement douces un confort maximal.

Un airbag sous le siège : l'airbag assise

L'airbag assise est logé sous la garniture du coussin d'assise, mais sur la coque déplacée par le mécanisme du siège. L'airbag se trouve donc toujours à la bonne place par rapport à la personne qui occupe le siège. En cas d'accident, le bassin du passager allongé sur un siège placé à l'horizontale risque de glisser sous la sangle de la ceinture (sous-

marinage) si aucune mesure spécifique n'est prévue. L'airbag assise permet d'éviter ce phénomène en relevant l'extrémité avant de la garniture du siège.

Les systèmes d'aide à la conduite

Les fonctions de base des systèmes du Pack Assistance à la conduite de série sont décrites [ici](#). Les principales nouveautés des systèmes dans la Maybach Classe S :

Assistant de régulation de distance DISTRONIC actif

Ce système intelligent peut maintenir automatiquement la distance programmée avec le véhicule en amont sur tous types de routes – autoroute, route secondaire et en ville. Autres nouveautés :

- Adaptation anticipatrice de la vitesse aux limitations de vitesse
- Réaction jusqu'à 100 km/h (jusqu'ici : 60 km/h) à la présence d'usagers de la route immobiles sur la chaussée,
- Choix de la dynamique de DISTRONIC dans MBUX, indépendamment de DYNAMIC SELECT

Assistant directionnel actif

Il aide le conducteur à suivre sa trajectoire sur une plage de vitesse allant jusqu'à 210 km/h. Nouveautés

- Détection des voies avec caméras panoramiques
- Disponibilité nettement accrue et performances dans les virages sur les routes secondaires
- Centrage accru sur une voie d'autoroute
- Conduite décentrée spécifique à la situation (par ex. formation d'une voie d'urgence, mais aussi orientation sur les bas-côtés d'une route secondaire sans marquage central)

Assistant de signalisation routière

Outre les limitations de vitesse habituellement affichées, il reconnaît les panneaux suspendus au-dessus de la chaussée et les signalisations de travaux. Parmi les nouveautés figurent les avertissements de franchissement de stop et de feu rouge.

Assistant de franchissement de ligne actif

L'assistant de franchissement de ligne actif reconnaît sur la plage de vitesse de 60 à 250 km/h le franchissement de marquages au sol, ainsi que d'accotements via une caméra et aide le conducteur à éviter une sortie involontaire de la voie de circulation. En cas de risque de collision avec des usagers de la route détectés sur la file voisine, par exemple en cas de dépassement ou de croisement de véhicules, le système interviendra également. Nouveautés

- Réaction aux accotements, par ex. à un terre-plein
- Intervention particulièrement intuitive sur la direction
- Réglage de la sensibilité via un menu (précoce, moyen, tardif)
- Ajout de l'affichage du danger grâce à l'éclairage d'ambiance actif et de l'affichage tête haute à Réalité augmentée

Assistant de changement de voie actif

L'assistant de changement de voie actif assiste le conducteur de la nouvelle Classe S de manière coopérative lors des changements de voies (passages sur la file voisine). Le changement de voie vers la gauche ou vers la droite n'est assisté que si, selon les capteurs, la file voisine est séparée de la voie actuelle par une ligne discontinue et qu'aucun véhicule n'y est détecté sur la distance de sécurité concernée.

Assistant d'arrêt d'urgence actif

L'assistant d'arrêt d'urgence actif freine le véhicule sur sa propre voie jusqu'à son immobilisation complète lorsqu'il remarque que le conducteur n'intervient plus dans le processus de conduite depuis un certain temps. Cela fonctionne même si l'assistant de régulation de distance DISTRONIC actif avec assistant directionnel n'est pas activé. Autres nouveautés :

- Rétracteurs de ceinture et pression de freinage comme dernières informations avant l'intervention de freinage
- Changement de voie optionnel (passage d'une file) (à 80 km/h, pas d'obstacle sur la file voisine)

ATTENTION ASSIST

Le système de série peut reconnaître les signes caractéristiques de fatigue et de forte inattention du conducteur et l'incite par un message d'alerte à faire une pause dans les plus brefs délais. L'avertisseur de micro-sommeil est une autre nouveauté. Il analyse le clignement de la paupière du conducteur par une caméra sur l'écran conducteur (uniquement en liaison avec certaines options). L'avertisseur de micro-sommeil est activé dès 20 km/h.

Freinage d'urgence assisté actif avec fonction carrefour

Le freinage d'urgence assisté actif utilise les capteurs installés dans le véhicule pour détecter un risque de collision avec des véhicules en amont, traversant la chaussée ou arrivant en sens inverse. En cas de risque de collision, le système peut alerter le conducteur par un signal visuel et sonore. En cas de freinage trop hésitant du conducteur, il est en outre possible de le soutenir grâce à une augmentation du couple de freinage en fonction de la situation et d'enclencher un freinage d'urgence autonome si le conducteur ne montre aucune réaction. Parmi les nouveautés figurent la fonction de changement de direction (entre autres piétons traversant la chaussée au moment de bifurquer), l'extension de la fonction carrefour sur itinéraires interurbains (jusqu'à 120 km/h au lieu de 72 km/h) et l'avertissement et le freinage en cas de trafic arrivant en sens inverse.

Assistant d'angle mort actif et fonction d'avertissement à la sortie du véhicule

L'assistant d'angle mort actif peut mettre en garde contre une collision latérale par un signal visuel et, en cas d'actionnement du clignotant, par un signal sonore supplémentaire, sur la plage d'environ 10 à 200 km/h. Si le conducteur ignore les avertissements et enclenche malgré tout un changement de voie, le système peut intervenir au-delà de 30 km/h par un freinage unilatéral au dernier moment pour rectifier la trajectoire. La fonction d'avertissement à la sortie du véhicule peut en outre signaler avant la descente de la voiture à l'arrêt le passage d'un véhicule (aussi de vélos) dans la zone critique. Cette fonction est disponible à l'arrêt et jusqu'à 3 minutes après la coupure du moteur. Autre nouveauté : l'ajout de l'affichage du danger grâce à l'éclairage d'ambiance actif (y compris l'avertissement à la sortie du véhicule) Grâce aux caméras de l'assistant intérieur MBUX, un affichage du danger peut même s'effectuer dès que le conducteur ou le passager avant tend la main vers la poignée de la porte.

Assistant directionnel pour les manœuvres d'évitement

L'assistant directionnel pour les manœuvres d'évitement peut assister le conducteur lorsque celui-ci cherche à éviter un usager de la route détecté par le système dans une situation de danger. Dans une nouvelle Classe S, les piétons immobiles et traversant la chaussée, mais aussi désormais les piétons et véhicules circulant dans le sens longitudinal, ainsi que les cyclistes sont pris en compte. La plage de vitesse a été élargie à 108 km/h (contre 72 km/h). L'assistance est à présent aussi proposée sur les itinéraires interurbains.

La conduite hautement automatisée devient une réalité

Le télétravail va bientôt devenir mobile – y compris pour les personnes au volant. Du moins lorsqu'ils pilotent un véhicule à l'étoile : car Mercedes-Benz entend réaliser techniquement le fonctionnement sûr d'une Classe S hautement automatisée et répondre aux exigences légales élevées imposées aux systèmes de niveau 3¹. Au deuxième semestre 2021, la Maybach devrait pouvoir rouler de manière hautement automatisée avec le nouveau DRIVE PILOT en cas de trafic dense ou d'embouteillages sur les tronçons d'autoroutes allemandes appropriés. Pour un soulagement efficace du conducteur et la possibilité de vaquer à des occupations secondaires² comme surfer dans Internet ou gérer des e-mails dans In-Car Office, d'où un gain de temps pour le conducteur. Mercedes-Benz va encore plus loin en matière de stationnement : avec le prééquipement correspondant pour l'INTELLIGENT PARK PILOT, la Maybach est préparée pour le stationnement entièrement automatisé sans conducteur (Automated Valet Parking ; Niveau 4³).

Avec le DRIVE PILOT, la conduite hautement automatisée devrait entrer en scène en grande série à partir du deuxième semestre 2021. Sur les tronçons d'autoroute appropriés et en cas de forte densité du trafic, le DRIVE PILOT peut proposer au conducteur de prendre en charge la conduite jusqu'à la limite légale de 60 km/h. Les éléments de commande correspondants sont situés sur la couronne du volant au-dessus de l'encoche pour les pouces à gauche et à droite. Si le conducteur active le DRIVE PILOT, le système régule la vitesse et la distance et conduit le véhicule en toute sérénité sur sa voie. Le tracé, les événements relatifs au trajet et la signalisation routière sont évalués et pris en compte de manière correspondante. Le DRIVE PILOT peut aussi reconnaître les situations de circulation inattendue et les surmonter de manière autonome par des manœuvres d'évitement à l'intérieur de la voie ou par des interventions de freinage.

Avec capteur LiDAR et systèmes redondants

Le DRIVE PILOT est basé sur les capteurs de luminosité ambiante du Pack Assistance à la conduite et comprend des capteurs supplémentaires que Mercedes-Benz estime indispensable à une conduite hautement automatisée parfaitement sûre. Parmi ceux-ci figurent LiDAR, une autre caméra dans la lunette arrière et des microphones pour notamment reconnaître les gyrophares et les signaux spéciaux des véhicules d'intervention. En complément des données fournies par les capteurs, le DRIVE PILOT reçoit des informations sur la géométrie de la route, les caractéristiques du parcours, la signalisation routière et des événements particuliers concernant le trajet (par ex. accidents ou travaux) d'une carte numérique en haute définition (HD Map). Celle-ci est mise à disposition via la connexion à la plateforme Backend. La position du véhicule est calculée par un système de localisation ultra précis nettement plus performant que les systèmes GPS habituels. Par ailleurs, la Mercedes-Maybach Classe S dispose avec l'option DRIVE PILOT de systèmes de direction et de freinage, ainsi que d'un réseau de bord redondants afin de rester manœuvrable même en cas de défaillance de l'un de ces systèmes et de garantir une reprise en main sûre de la conduite par le conducteur.

¹ SAE Niveau 3 : la fonction de conduite automatisée prend en charge certaines tâches de conduite. Un conducteur est cependant toujours nécessaire. Le conducteur doit être à tout moment prêt à reprendre le contrôle de son véhicule lorsque celui-ci lui enjoint d'intervenir.

² Les activités secondaires autorisées par la loi dépendent du code de la route du pays concerné.

³ SAE Niveau 4 : La voiture peut prendre en charge par lui-même toutes les situations de conduite dans certaines conditions (par ex. rues sélectionnées, pas par tous les temps). La présence d'un conducteur à bord n'est pas nécessaire.

Un puissant calculateur central réalise les fonctions logicielles exigeantes nécessaires à la conduite hautement automatisée. Par exemple le traitement de l'image fait appel à l'intelligence artificielle. Dans le cadre de l'architecture de sécurité moderne, les algorithmes importants sont calculés deux fois.

Pendant l'utilisation du DRIVE PILOT, le conducteur peut détourner son attention du trafic et se consacrer à certaines activités secondaires, qu'il s'agisse de communiquer avec des collègues via In-Car Office, de surfer dans Internet ou de savourer un massage de siège en toute décontraction. Car avec le mode DRIVE PILOT, certaines fonctions jusque-là bloquées, peuvent être désormais autorisées pendant le trajet.

Conduite hautement automatisée sur tronçons d'autoroutes appropriées en cas de trafic dense

Si le véhicule se rapproche de l'extrémité de la portion de route adapté au DRIVE PILOT, par exemple un tunnel, ou que d'autres conditions changent, par exemple la météo ou la situation de conduite (par exemple si l'embouteillage se dissout), le conducteur sera enjoint en temps voulu de reprendre en main le pilotage du véhicule. De manière générale, le conducteur doit rester en permanence prêt à reprendre la main et poursuivre manuellement la conduite lorsque le système l'exige ou qu'il reconnaît que les conditions d'une utilisation conforme du DRIVE PILOT ne sont plus remplies. C'est pourquoi il n'est pas possible de dormir, regarder longuement vers l'arrière ou même quitter le siège conducteur. Afin de garantir la capacité du conducteur à reprendre la main, les caméras de l'écran conducteur observent les mouvements de la tête et des paupières.

Si le conducteur ne reprend pas le pilotage du véhicule après une demande de reprise de la part du système, par exemple en raison d'un problème de santé grave, le DRIVE PILOT freinera le véhicule de manière contrôlée et avec une décélération appropriée jusqu'à son immobilisation dans le cadre d'un stop de sécurité. Dans le même temps, les feux de détresse sont enclenchés et, une fois le véhicule à l'arrêt, le système d'appel d'urgence Mercedes-Benz est activé, ainsi que les portes et les vitres déverrouillées pour faciliter l'accès des secouristes à bord du véhicule.

Indépendamment d'une demande de prise en main par le système, le conducteur peut bien entendu désactiver à tout moment le DRIVE PILOT. Il lui suffit pour cela d'utiliser les touches au volant ou, par exemple, d'intervenir manuellement sur les éléments de pilotage du véhicule.

Le système se perfectionne de plus en plus

En Allemagne, la vitesse maximale d'un système hautement automatisé est limitée par la loi à 60 km/h. Mais le DRIVE PILOT est préparé à fonctionner à l'avenir avec des vitesses éventuellement plus élevées via des mises à jour over-the-air dès que le cadre technique et juridique l'autorisera. L'introduction générale du DRIVE PILOT dans d'autres pays d'Europe, aux Etats-Unis et en Chine devrait s'effectuer progressivement dès que la situation juridique nationale prévoira qu'un détournement des tâches de conduite y est également autorisé.

La nouvelle Mercedes-Maybach Classe S **Historique**

La légende du luxe se réinvente en permanence depuis 100 ans

La nouvelle Mercedes-Maybach Classe S de la série 223 sera livrée aux premiers clients en 2021 – soit tout juste 100 ans après la présentation de la première automobile Maybach en 1921. Ce modèle W 3 établit déjà des références en termes de confort et de luxe. Sur la base de cette compréhension fine de l'exclusivité et du haut de gamme au fil des décennies, Mercedes-Maybach redéfinit le luxe du futur en continu.

Maybach Type 22/70 ch (W 3, de 1921 à 1928)

Lorsque la société Maybach Motorenbau présente son premier modèle W3 en 1921 à Berlin, le nouveau constructeur automobile a déjà fière réputation. Concepteur en chef depuis 1907 à la Daimler-Motoren-Gesellschaft de Stuttgart-Untertürkheim et surnommé dans les milieux spécialisés le « roi des concepteurs », Wilhelm Maybach a fondé l'entreprise avec son fils Karl en 1909. Père et fils se concentrent d'abord sur le développement et la production de moteurs animant entre autres des dirigeables Zeppelin et réputés pour leur qualité et leur fiabilité. Peu après la Première Guerre mondiale, un premier moteur d'automobile voit le jour et Karl Maybach décide de construire ses propres automobiles. La Maybach W 3 de cinq mètres de long avec une vitesse de pointe de 110 km/h présentée en septembre 1921 est animée par un moteur six cylindres en ligne de 70 ch (52 kW). Les caractéristiques innovantes de la première automobile de série Maybach comprennent un système de freinage aux quatre roues avec compensation mécanique de la force de freinage et une boîte de vitesses à deux rapports sans commande de boîte. Vous pouvez passer d'une vitesse à l'autre en appuyant à fond sur la pédale du démarreur.

Comme beaucoup d'autres constructeurs automobiles de l'époque, Maybach ne voit la compétence principale de son entreprise que dans la technologie. Désireux d'offrir une qualité de conception et d'exécution irréprochable, Karl Maybach attache aussi dès le départ la plus haute importance au confort du conducteur et des passagers. Le constructeur de Friedrichshafen laisse le montage de la carrosserie sur le châssis à des sociétés spécialisées indépendantes telles qu'Auer (Cannstatt), Josef Neuss (Berlin), Franz Papler & Sohn (Cologne) et - très souvent - Spohn (Ravensburg). La Maybach Type 22/70 ch, comme la W 3 est officiellement appelée d'après la puissance imposable et la puissance réelle, a été construite à environ 300 exemplaires de 1921 à 1928. Ses acheteurs apprécient ses qualités de berline de tourisme, mais certains l'utilisent également avec succès dans le sport automobile. La W 3 est suivie d'autres modèles considérés comme des automobiles de luxe exceptionnelles - en particulier la Maybach Type 12 lancée en 1929. Le modèle de pointe commercialisé à partir de 1930 sous le nom Maybach Zeppelin est la première automobile de série animée par un moteur V12 issue d'une production allemande et fait connaître la marque Maybach à l'échelle mondiale en tant que représentante par excellence des automobiles de luxe.

Mercedes-Benz 770 « Grande Mercedes » (W 07 et W 150, 1930 à 1943)

Avec son moteur à huit cylindres en ligne de 7,7 litres doté d'une suralimentation par compresseur, la « Grande Mercedes » de la série W 07 produite de 1930 à 1938 est une automobile de tous les superlatifs. Doté d'un empattement de 3,75 m pour une longueur totale de 5,60 m et d'un équipement exclusif, le modèle perpétue la tradition des automobiles de luxe de la marque encore nettement plus ancienne. Il ne sera produit qu'à 117 exemplaires dans l'atelier de fabrication individuelle des usines automobiles Mercedes-Benz d'Untertürkheim et Sindelfingen. Seuls quelques clients commanderont la « Grande Mercedes » sans le compresseur prévu de série, parmi lesquels l'ancien empereur allemand Guillaume II et l'empereur japonais Hirohito dont la limousine Pullman sera en 1935 la première automobile avec protection spéciale blindée. La « Grande Mercedes » continue d'être commercialisée à partir de 1938

dans la série W 150 sous la même désignation de modèle. Cette Mercedes-Benz 770 de deuxième génération possède un train de roulement plus moderne, des dimensions encore accrues et un moteur plus puissant.

Mercedes-Benz 300 (W 186 et W 189, de 1951 à 1962)

Après les débuts modestes de la production de la directe après-guerre, Mercedes-Benz renoue en 1951 avec la construction d'automobiles très haut de gamme. La Mercedes-Benz 300 (W 186) comble les attentes d'une clientèle plutôt conservatrice tout en offrant un design moderne, des lignes fluides et une technologie de pointe. A sa présentation lors du Salon international de l'automobile de Francfort sur le Main (IAA) en avril 1951, la Mercedes-Benz 300 incarne plus que toute autre le retour de l'Allemagne sur le marché automobile mondial. La Mercedes-Benz 300 est également utilisée comme véhicule de fonction par le Président de la République fédérale d'Allemagne Theodor Heuss et le chancelier fédéral Konrad Adenauer. Aujourd'hui encore, tout le monde l'associe, sous l'appellation « Adenauer-Mercedes », au premier chancelier de la toute jeune République fédérale. Parmi ses points forts figure sa suspension à barre de torsion à l'essieu arrière enclenchable électriquement avec un chargement élevé. Mercedes-Benz perfectionne en permanence le modèle de pointe animé par un moteur six cylindres en ligne de 3 litres avec arbre à cames en tête. En 1954, la variante portant la désignation interne Mercedes-Benz 300 b avec moteur plus puissant et améliorations à la fois techniques et visuelles fait son entrée sur la scène internationale lors du Mondial de l'Automobile de Genève. En 1955, elle est suivie de la 300 c avec qualités routières encore accrues et boîte de vitesses automatique disponible en option. Le développement s'achève en 1957 avec la W 189 (en interne 300 d) à empattement plus long de série, surface vitrée en hausse de 30 % et injection d'essence à tubulure d'admission pour une puissance et une efficacité maximales.

Mercedes-Benz 600 (W 100, de 1963 à 1981)

Le nouveau modèle de pointe Mercedes-Benz 600 (W 100) fête ses débuts à l'occasion du Salon international automobile de Francfort sur le Main (IAA) en septembre 1963. Une limousine de tous les superlatifs : premier moteur V8 sur une voiture particulière Mercedes-Benz, qualités routières dignes d'une voiture de sport, de multiples éléments de confort à commande hydraulique tels que le réglage des sièges et l'ouverture et fermeture des portes, vitres et couvercle de coffre. S'y ajoutent la suspension pneumatique, la direction assistée, le verrouillage centralisé et un système de chauffage et de ventilation à régulation électronique. Le nec plus ultra est incarné par les versions Pullman (empattement de 3 900 mm) de la W 100, disponible en version limousine de représentation et Landaulet. Produite de 1963 à 1981, la Mercedes-Benz 600 compte parmi les véhicules de la marque avec la plus longue période de production.

Mercedes-Benz Classe S Limousine Pullman de la série 140 (V 140, de 1996 à 2000)

En 1995, Mercedes-Benz présente également lors du Salon IAA la S 600 Pullman de la Classe S série 140 en tant que nouvelle limousine d'Etat avec technologie de protection spéciale. La version spéciale de 6 213 mm de long avec un empattement de 4 140 mm fait exactement un mètre de plus que la S 600 à empattement long. A partir de 1996, les limousines Pullman de la série 140 sont proposées comme des véhicules de série ultra exclusifs. Alors que les anciens modèles avec protection spéciale des véhicules de représentation étaient basés sur leurs versions de série, cette règle s'inverse avec la série 140 : la S 500 Pullman et la S 600 Pullman sont dérivées par les ingénieurs de la version avec protection spéciale. Les deux modèles offrent aux passagers arrière plus d'espace et de confort sur des sièges confortables installés en vis-à-vis. Le compartiment arrière peut être séparé du poste de conduite par une vitre.

Mercedes-Benz Classe S Limousine Pullman des séries 220 (VV 220, de 2000 à 2004) et 221 (de 2008 à 2014)

En novembre 1999, Mercedes-Benz présente la limousine Pullman de la série 220 (VV 220) produite du printemps 2000 à l'automne 2002. Son empattement a été accru d'un mètre à 4 085 mm par rapport à la limousine Classe S. L'espace intérieur luxueux du véhicule de 6 158 mm de long profite pleinement aux passagers arrière qui peuvent s'installer sur des sièges en vis-à-vis. La limousine de luxe est proposée en version S 500 Pullman avec moteur huit cylindres de 5 litres et S 600 Pullman avec V12 de 5,8 litres. Le véhicule de représentation est basé sur une caisse nue renforcée de la Classe S et un train de roulement modifié. En 2004, la limousine d'Etat S 500 Pullman Guard à protection spéciale B6/B7 complète l'offre haut de gamme pour les clients souhaitant une protection particulière.

A l'occasion du Mondial de l'Auto de Paris d'octobre 2008, Mercedes-Benz présente son successeur : la S 600 Pullman Guard de la série 221. L'empattement encore accru de 115 cm à 4 315 mm par rapport à la version limousine de la Classe S se traduit par un espace intérieur généreux. La S 600 Pullman Guard atteint ainsi avec une longueur totale de 6 356 mm un format véritablement majestueux et arbore un design harmonieux.

Limousines Maybach de la série 240 (de 2002 à 2013)

En 2002, la marque Maybach effectue son comeback. Deux limousines haut de gamme sont proposées sous ce label de luxe : le modèle de pointe Maybach 62 de 6,17 m de long et la Maybach 57 de seulement 44 cm de moins (la désignation de modèle est dérivée de la longueur totale du véhicule) sont animés par le moteur V12 de 5,5 litres. Ces voitures de luxe redéfinissent les standards à la pointe du secteur automobile. Parmi les points forts de la Maybach 62 figurent le toit panoramique électrotransparent et les tout nouveaux sièges de repos avec position couchette confortable à l'arrière. Les modèles présentés en 2002 seront encore rejoints plus tard par les 57 S et 62 S (avec moteur V12 de 6 litres), les variantes particulièrement exclusives en édition limitée « Zeppelin » et la 62 Guard. En 2008, la marque Maybach enrichit sa gamme de la version Landaulet.

Mercedes-Maybach Classe S de la série 222 (de 2014 à 2020)

La Mercedes-Maybach Classe S de la série 222 fait son apparition sur la scène internationale en novembre 2014. Depuis, la marque incarne des véhicules ultra exclusifs au confort exceptionnel. La Mercedes-Maybach S 600 est la limousine de série la plus silencieuse du monde à l'arrière. La limousine de luxe de 5 453 mm de long avec empattement de 3 365 mm gagne encore 200 mm par rapport à la limousine Classe S. A son lancement, elle est proposée en versions Mercedes-Maybach S 600 avec moteur V12 biturbo de 6 litres et S 500 avec moteur V8 biturbo de 4,7 litres. Elles sont suivies à l'été 2015 par la S 500 4MATIC. Le programme est sans cesse perfectionné. Parmi les temps forts de la marque figurent les débuts de la Mercedes-Maybach S 600 Pullman (2015) et de la S 600 Pullman Guard à protection spéciale (2016). Mercedes-Maybach présente une génération restylée en 2018 – entre autres avec la calandre réinterprétée et la S 650 avec nouvelle motorisation de pointe.