

# Carl's

by Mercedes-Benz Club Luxembourg



## CLASSIC CARS

50 Jahre Mercedes-Benz  
« Strich 8 »

Techno Classica 2018

## NEW CARS

Classe G : une icône se  
réinvente

Mercedes-AMG GT  
4-Türer Coupé

## DISCOVERY

Le Château de Beaufort

Clubnews MBCL

# Nouvelle résidence

79, rue de la Vallée  
Luxembourg-Ville



## À vendre :

- 2 appartements 1 chambre
- 2 appartements 2 chambres
- 2 appartements 3 chambres

## Résidence de 11 unités

Disponibilité : début 2020

Classe énergétique : AAA

Architecte : michel**petit**architecte

**La Résidence François Ditsch est située au cœur de la Vallée de la Pétrusse, dans une rue calme, à proximité immédiate du Parc de la Pétrusse.**

Accès facile au réseau autoroutier, à 10 minutes de marche du Centre-Ville, de la Gare Centrale et du Campus Geesseknäppchen (Ecole Internationale, Athénée, Conservatoire, Lycées Aline Mayrisch et Michel Rodange).



Vente exclusive :



**spaceplus**  
immobilier

275, rue de Luxembourg L-8077 Bertrange  
+352 26 48 37 01 - +352 661 33 44 22  
[www.spaceplus.lu](http://www.spaceplus.lu) - [info@spaceplus.lu](mailto:info@spaceplus.lu)



**661 33 44 22**



# Carl's

by Mercedes-Benz Club Luxembourg

[www.carls.lu](http://www.carls.lu)

**Rédacteur en chef**  
Jean-François Zimmer

**Rédacteurs de ce numéro**  
Paulo Lobo, Guy Muller, Jean-François Zimmer

**Publicité**  
Natacha Thiel — Tél. (+352) 661 899 998  
[pub@carls.lu](mailto:pub@carls.lu)

**Directeur artistique**  
Philippe de Gruiter

**Mise en page**  
Almathea Consulting sàrl, Luxembourg  
[www.almatheal.lu](http://www.almatheal.lu)

**Print management**  
Luxedit Sàrl, Luxembourg  
[www.luxedit.lu](http://www.luxedit.lu)

**Tirage**  
4.000 exemplaires

**Éditeur**

**Mercedes-Benz Club  
Luxembourg asbl**  
16, rue d'Eschweiler  
L-6187 Gonderange  
Tél : (+352) 621 375 056  
Fax : (+352) 78 98 53  
[info@mercedesbenzclub.lu](mailto:info@mercedesbenzclub.lu)  
[www.mercedesbenzclub.lu](http://www.mercedesbenzclub.lu)

**Luxedit sàrl**  
275, rue de Luxembourg  
L-8077 Bertrange  
Tél : (+352) 26 38 93 12  
Fax : (+352) 26 38 93 13  
[info@luxedit.lu](mailto:info@luxedit.lu)  
[www.luxedit.lu](http://www.luxedit.lu)

Mercedes-Benz Club Luxembourg asbl, est l'éditeur du magazine Carl's et est établi au Luxembourg. La gestion est assurée par son comité en fonction.

© Mercedes-Benz Club Luxembourg asbl 2018, tous droits de reproduction réservés

© Luxedit sàrl 2018, tous droits de reproduction réservés

## Editorial

### Chers membres, chers lecteurs et lectrices,

Le Mercedes-Benz Club Luxembourg asbl est le seul club de voitures anciennes au Luxembourg à éditer régulièrement une publication à destination de ses membres, et ceci depuis sa création en 2000.

Notre bulletin « Classic Infos » est paru 4, puis 3 fois par an et a subi au cours des années quelques évolutions : le layout, le nombre de pages, le contenu et le tirage ont été

régulièrement adaptés. Nous étions fiers de réaliser pour vous cette publication tirée à 500 exemplaires.

Il était temps de soumettre notre « Classic Infos » à une analyse approfondie pour assurer son avenir. Un nouveau concept a été élaboré au fil des mois passés et le comité a donné en mars 2018 son feu vert à la réalisation du nouveau magazine du Mercedes-Benz Club Luxembourg, qui porte le nom de « Carl's ».

Carl's est né de la passion de nous tous – membres du MBCL – pour la marque à l'étoile. Il met en avant les ancêtres et les nouveaux modèles de Mercedes-Benz, fait le focus sur les activités de notre club, met l'accent sur les actualités de Daimler-Benz et parle du Luxembourg dans des rubriques « discovery » (culture, gastronomie, agenda, patrimoine...). Notre nouveau magazine s'adresse aux passionnés de belles automobiles, un public raffiné qui souhaite s'immerger dans un univers haut-de-gamme.

Le nom du magazine est un hommage à Carl Benz, le fondateur de Benz & Cie en 1883. Publié deux fois par an (juin, décembre) et tiré à 4.000 exemplaires, Carl's est envoyé aux membres du MBCL et distribué dans un réseau sélectif de partenaires. Il est également disponible dans les concessions Merbag au Luxembourg.

Pour la réalisation de Carl's, le club s'est associé à Luxedit sàrl, société d'édition qui s'occupe de la rédaction, de la mise en page, de la commercialisation des espaces publicitaires et de la distribution du magazine.

Nous sommes fiers de vous présenter le premier numéro de Carl's. Si vous souhaitez communiquer dans Carl's, n'hésitez pas à contacter Luxedit sàrl ([pub@luxedit.lu](mailto:pub@luxedit.lu)). Vos critiques et suggestions sont les bienvenues à l'adresse suivante : [president@mercedesbenzclub.lu](mailto:president@mercedesbenzclub.lu)

Nous vous souhaitons bonne lecture et vous donnons rendez-vous pour le deuxième numéro de Carl's début décembre !



Jean-François Zimmer, président du Mercedes-Benz Club Luxembourg asbl



**Quand  
j'ai prêté  
ma voiture...**

**...j'étais  
rassuré.**

AXA Assurances Luxembourg S.A. RCS Luxembourg : B84514

**AXA, votre compagnon  
de route au Luxembourg.**

**Avec AXA, ma voiture est assurée  
même si c'est une autre personne  
qui conduit.**

**[www.axa.lu](http://www.axa.lu)**

# Sommaire

## NEWS

---

- 08** „Stronger Than Time“: G-Klasse in Bernstein
- 10** Actualités / Aktuelles in Kürze
- 16** Original-Teile mit Stern gewinnen bei Motor Klassik Award 2018
- 18** 30<sup>e</sup> Techno Classica à Essen : la Mecque de la voiture classique
- 24** Q&A mit Lewis Hamilton

## MAGAZINE

---

- 26** Die Merbag Gruppe : Qualität und Tradition seit über einem Jahrhundert
- 30** Une pagode au temple de la musique
- 36** Une voiture, une balade, une rencontre : tout est dans le style !

## CLASSIC CARS

---

- 44** „Strich-Acht“: die 68er Revolution der Mittelklasse
- 50** Vor 60 Jahren: Daimler übernimmt die Mehrheit der Auto Union
- 54** Caracciolas Rekord: fast für die Ewigkeit
- 58** Hans Herrmann: 90 Jahre und kein bisschen leise

## NEW CARS

---

- 62** Mercedes-Benz Classe G : une icône se réinvente
- 70** Mercedes-AMG GT 4-Türer Coupé: Performance trifft Design
- 76** Les nouveaux modèles Mercedes-AMG 53
- 78** Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury: exklusives Reisen auf höchstem Niveau

## DISCOVERY

---

- 82** Gastronomie : gambas et melon d'eau de l'Hostellerie Stafelter
- 84** Art : sélection d'Adrien Denoyelle
- 86** Escapade : le Château de Beaufort

## CLUBNEWS

---

- 90** Calendrier 2018
- 91** Tréppeltour: mit Tram, Bus und Standseilbahn
- 94** Fréijorstour: Historische Motorräder im Automuseum
- 96** Autojumble 2018: Jubiläumsfahrzeuge auf dem Messestand
- 98** Une voiture, une passion, une grande famille

# LE PROFESSIONNEL DU VITRAGE AUTOMOBILE



*Un problème avec votre pare-brise ???*



**Appel gratuit**  
**8002 97 97**



**Siège social**  
43, rue de Luxembourg  
L-8077 Bertrange  
Tél.: 29 01 50-1  
Fax: 29 01 40  
E-mail: autoglas@pt.lu



Äre lëtzebuenger Handwerksbetrib  
zënter 1992



**Succursale**  
6, route de Luxembourg  
L-7759 Roost/Colmar-Berg  
Tél: 81 11 48 Fax: 81 11 59  
E-mail: anorden@pt.lu

**www.autoglas.lu**

## „Stronger Than Time“: 1979er G-Klasse in Bernstein gegossen

Mit der weltweit größten Installation aus Kunstharz rückte Mercedes-Benz die Weltpremiere der neuen G-Klasse am 14. Januar 2018 in den Fokus der North American International Auto Show (NAIAS) in Detroit. Unübersehbar schmückte ein riesiger bernsteinfarbener Kubus aus 44,4 Tonnen Kunstharz den Eingang zur Cobo Hall, der Ausstellungshalle der NAIAS. Darin eingeschlossen ist eine G-Klasse aus dem ersten Produktionsjahr 1979. Die Inszenierung ist Sinnbild für die Zeitlosigkeit der Offroad-Legende und eine bewusste Anlehnung an das Naturphänomen von in Bernstein konservierten Insekten. So wie deren Erbgut ist auch die DNA der ersten G-Klasse dauerhaft bewahrt und wird von Generation zu Generation weitergegeben.

### 44,4 Tonnen Kunstharz in 90 Tagen gegossen

Der 280 GE von 1979 ist in einer dynamischen Position im Kubus eingeschlossen. Es entsteht der Eindruck, als wäre er im harten Geländeeinsatz, seinem natürlichen Habitat, mitten in der Bewegung von Kunstharz umflossen und festgehalten worden – so wie Insekten vor Millionen Jahren von Bernstein. Der Kubus ist 5,50 Meter lang, 2,55 Meter breit und 3,10 Meter hoch. Die Fertigung aus 44,4 Tonnen Kunstharz dauerte 90 Tage. Pro Tag wuchs der Würfel um rund drei Zentimeter in die Höhe. Im Anschluss an die Automobilmesse in Detroit wird der Cube mit der neuen G-Klasse Markteinführung auch in weiteren Märkten zu sehen sein. Das Video über die G-Klasse im Kubus ist auf Mercedes-Benz YouTube zu sehen: <https://www.youtube.com/watch?v=QtkhrTeh1Sg>.







## Shopping Night bei Merbag in Hollerich

Am Freitag, dem 20. April 2018, lud Merbag Luxembourg zur Shopping Night am Standort in Hollerich zu einem besonderen Abend ein. Die zahlreich erschienenen Kunden entdeckten nicht nur die neuesten Produkthighlights der Mercedes-Benz Fahrzeugfamilie, sondern auch exklusive Produkte aus Mode, Fashion, Design sowie hochwertige Gaumenfreuden mehrerer Partner (Chaussures Goedert, Version Originale, Yleste, Caves Krier-Welbes, Domaine L&R Cox, BoConcept, Bio Roude Léiw

Bounekaffi, Ron de Jeremy, Bonpland Rum, Jael Curiel, Léa Linster, Anne-Marie Herckes, Bijouterie Goedert, Private Travel Service by Emile Weber und Spynah).

Als besonderes Highlight erhielten Kunden an diesem Abend auf allen sofort verfügbaren Fahrzeugen sowie auf Neubestellungen einen Shopping Night Bonus sowie viele Aktionsangebote.

## Retro Classics 2018

Das Thema Vielfalt steht ganz besonders für Nutzfahrzeuge, denn ohne einsatzgerechten Aufbau ist der Nutzwert eines Lkw-Chassis eher begrenzt. Auf der Oldtimer-Messe „Retro Classics 2018“, die vom 22. bis 25. März 2018 auf dem Stuttgarter Messegelände stattfand, zeigten 12 Mercedes-Benz Lkw-Exponate aus den Baujahren 1955 bis 1988 die Nutzfahrzeugvielfalt durch maßgeschneiderte Aufbau Lösungen in eindrucksvoller Weise auf. Ergänzt wurde die historische Fahrzeugsammlung in Halle 8 des Ausstellungsareals durch zwei Neufahrzeuge aus dem aktuellen Lkw-Programm von Mercedes-Benz sowie einen – inzwischen ebenfalls historischen – Race-Truck mit dem Stern am Kühler.





## Treffen im Rahmen der Techno Classica in Essen

Im Rahmen der Techno Classica trafen sich die 36 europäischen Chefredakteure der Mercedes-Benz-Club-Zeitschriften auf Einladung von Daimler-Benz in Essen. Die dreitägige Arbeitstagung erlaubte einen regen Austausch mit den Verantwortlichen aus dem Classic Bereich von Mercedes-Benz sowie mit den Clubkollegen.

## Mercedes-Benz produit un véhicule électrique à l'usine smart de Hambach

Mercedes-Benz Cars augmente ses capacités de production de véhicules électriques en Europe. En plus de la production de la smart fortwo, l'usine de Hambach va fabriquer un véhicule électrique compact de la nouvelle marque de production et de technologie EQ. « Avec l'inauguration du site de Hambach, nous avons démarré il y a 20 ans un projet franco-allemand exemplaire. Aujourd'hui, nous allons un pas plus loin avec, pour la première de notre histoire centenaire, la production d'une Mercedes-Benz en France. Avec notre modèle électrique EQ compact à Hambach, nous intensifions notre offensive électrique », déclarait Dieter Zetsche, Président du Conseil d'Administration Daimler AG et Responsable Mercedes-Benz Cars, à l'issue de sa rencontre à l'Elysée avec Emmanuel Macron, Président de la République française.

Mercedes-Benz Cars prévoit de commercialiser plus de 10 modèles à propulsion électrique d'ici 2022, dans tous les segments, de la smart au SUV. Le groupe estime que la part de ses modèles électriques représentera entre 15



et 25% de son volume de ventes globales à l'horizon 2025.

A partir de l'année 2020, smart sera exclusivement électrique en Europe et aux Etats-Unis. Ainsi, smart sera la première marque automobile dans le monde à passer d'une motorisation thermique à une motorisation 100% électrique. Les travaux préparatoires pour le nouveau modèle débiteront très

prochainement à Hambach. Les investissements d'un montant de 500 millions d'euros seront consacrés au produit et à de nouveaux bâtiments dotés des dernières technologies pour le ferrage et la peinture. Les investissements engloberont également l'extension du montage final et l'adaptation des infrastructures du site.



## Weltpremiere der A-Klasse L Limousine

Kurz bevor die ersten A-Klasse Schrägheckmodelle zu den Kunden in Westeuropa kommen, feierte mit der A-Klasse L Limousine bereits eine neue Variante der Kompaktklasse-Familie ihre Premiere auf der Auto China in Peking. Das dort präsentierte Stufenheckmodell mit sechs Zentimeter längerem Radstand ist eine exklusiv für den chinesischen Markt entwickelte Variante. Produziert wird diese A-Klasse ausschließlich bei Beijing Benz Automotive Co., Ltd (BBAC), einem Joint Venture zwischen Daimler und seinem chinesischen Partner BAIC Motor. Die Markteinführung in China ist für die zweite Jahreshälfte 2018 geplant. Eine auf die Bedürfnisse der Kunden außerhalb Chinas zugeschnittene Version der Limousine startet ebenfalls im zweiten Halbjahr.

Mit der aktuellen, von klaren Formen und sinnlichen Flächen geprägten Designsprache, dem hohen Sicherheitsniveau dank neuester Fahrassistenz-Systeme mit S Klasse Funktionen und dem Infotainment-System MBUX – Mercedes-Benz User Experience besitzt die chinesische A Klasse L Limousine alle Tugenden der neuen Kompaktklasse-Familie von Mercedes-Benz. Ein Highlight ist die intelligente Sprachsteuerung von MBUX

mit natürlichem Sprachverständnis: Sie beherrscht verschiedene chinesische Dialekte, darunter Sichuan und Kantonesisch. China war 2017 erneut größter Absatzmarkt für Mercedes-Benz und smart. Über 610.000 Fahrzeuge sind im vergangenen Jahr an Kunden ausgeliefert worden, mehr als je zuvor in einem Jahr (+25,9%). Insgesamt wurden 2017 rund 430.000 Einheiten lokal gefertigt, was mehr als zwei Drittel des Gesamtabsatzvolumens in China entspricht.

Mehr als sechs Millionen Kompaktmodelle sind bereits an Kunden in rund 170 Märkten ausgeliefert worden. Nach dem großen Erfolg der letzten Kompaktklasse-Generation – allein 2017 hat Mercedes-Benz weltweit über 620.000 Kompaktfahrzeuge verkauft – erweitert das Unternehmen derzeit sukzessive die neue Kompaktwagen-Familie auf acht Mitglieder. Das A Klasse Schrägheckmodell und die chinesische Variante der A Klasse Limousine sind die beiden ersten Vertreter der neuen Generation.

TEXT UND FOTO Daimler Communications



## LOF Oldtimer Breakfast 2018

La « Lëtzebuurger Oldtimer Federation » (LOF) organise aux dates suivantes ses traditionnels rendez-vous d'Oldtimer Breakfast :

- 07/06/2018 à Differdange chez CWL
- 15/07/2018 à Leudelange chez Six
- 19/08/2018 à Steinfurt
- 16/09/2019 chez Axa Luxembourg
- 21/10/2018 à Esch-Alzette chez Coiffeur by Tun

⇒ Renseignements : [www.lof.lu](http://www.lof.lu)



PHOTOS LOF Oldtimer Breakfast du 20 mai 2018 au Garage Weber à Remerschen



## Contrôle technique pour voitures anciennes

Suite au succès rencontré l'année dernière, l'ACL, en collaboration avec la SNCT, renouvelle le service « contrôle technique » pour véhicules anciens en 2018. Pour les jours prévus, une piste du Diagnostic Center sera réservée aux contrôleurs de la SNCT. Les propriétaires de voiture ou moto ancienne pourront prendre leur rendez-vous à l'ACL. Le contrôle est fait en profondeur et dure environ une demi-heure. Comme l'année dernière, les motos anciennes seront acceptées aussi. Ici, il faudra prévoir un quart d'heure.

Le service du contrôle technique s'adresse à tous les membres de l'ACL, de la LOF (Lëtzebuurger Oldtimer Federatioun) et de l'AMAL (Anciennes Motos au Luxembourg). Les véhicules doivent avoir au moins 20 ans. Le prix s'élève à 85€ pour les voitures, et 45€ pour les motos.

Adresse : L'ACL-Diagnostic Center se trouve derrière le bâtiment principal, au 54, route de Longwy, L-8080 Bertrange. Rendez-vous par tél. : 450045-6007 ou par mail à [dc1@acl.lu](mailto:dc1@acl.lu). Rendez-vous seulement disponible les vendredis jusqu'au vendredi 19 octobre 2018.



## Das stärkste Official FIA F1 Safety Car aller Zeiten

In der Formel 1-Saison 2018 setzt Mercedes-AMG das stärkste Official FIA F1 Safety Car aller Zeiten ein: Der 430 kW (585 PS) leistende AMG GT R feierte beim Grand Prix im australischen Melbourne vom 22. bis 25. März 2018 sein Debüt als Official FIA F1 Safety Car der FIA Formel 1-Weltmeisterschaft. Mercedes-AMG stellt seit 1996 das Führungsfahrzeug in der Königsklasse des internationalen Motorsports.

„Ich freue mich sehr auf meinen neuen Dienstwagen. Er ist fahrdynamisch ein absolutes Highlight und noch eine Stufe höher angesiedelt als der AMG GT S der vergangenen Jahre. Natürlich soll das Safety Car möglichst wenig zum Einsatz kommen – aber wenn wir das Formel 1-Feld sicher zusammenführen und um den Kurs leiten müssen, dann sind wir mit dem AMG GT R bestens ausgerüstet“, so Bernd Mayländer, der auch in der neuen Saison wieder der offizielle FIA F1 Safety Car-Pilot ist.

Das Anforderungsprofil der FIA für das Official FIA F1 Safety Car ist hoch. Es

muss ein Mindest-Geschwindigkeitslevel halten können, damit die Reifen und Bremsen der Formel 1-Fahrzeuge nicht zu stark abkühlen und die Motoren nicht überhitzen. Mit 318 km/h Höchstgeschwindigkeit und 3,6 Sekunden für den Sprint von null auf 100 km/h besteht beim AMG GT R dafür keine Gefahr.

### **Official FIA F1 Safety Car überwindend serienmäßig ausgestattet**

Die Rennstecken-Performance liegt in der DNA des Mercedes-AMG GT R, denn für die Verwandlung zum Official FIA F1 Safety Car der FIA Formel 1-Weltmeisterschaft waren nur wenige Modifikationen nötig. Als optionale Ausstattung sind das AMG Track Package mit Überrollschutzsystem und die Keramik Hochleistungs-Verbundbremsanlage an Bord. Die Vorzüge der Keramikbremse sind geringeres Gewicht, höhere Lebensdauer und noch bessere Standfestigkeit.

Während sich Official FIA F1 Safety Car-Fahrer Bernd Mayländer auf die Strecke konzentriert und gleichzeitig



das Feld im Rückspiegel beobachtet, hält Beifahrer Richard Darker den Funkkontakt mit der Rennleitung. Zur Beobachtung der Formel 1-Fahrzeuge dienen Richard Darker zwei iPads. Auf dem Display des linken ist das internationale TV-Signal zu sehen. Auf dem rechten Monitor kann wahlweise eine animierte Darstellung mit der aktuellen Position der Fahrzeuge oder aktuelle Rundenzeiten angezeigt werden. Das Datenmanagement der visuellen Kommunikationslösungen übernimmt ein InCar Hotspot mit WLAN-Funknetz.

## Mercedes EQ Formel E Team nimmt Formen an

Mit dem Beginn der sechsten Saison in der ABB FIA Formel E Meisterschaft schlägt Mercedes ein neues Kapitel in seiner langen und erfolgreichen Rennsportgeschichte auf. Beim Saisonstart 2019/20 werden zum ersten Mal zwei vollelektrische Rennwagen des neuen Mercedes EQ Formel E Teams ins Rennen gehen.

Die Formel E ist mit ihrer ebenso innovativen wie komplexen Technik eine neue Rennsport-Welt, weshalb es für Neueinsteiger sehr viel zu lernen gibt und sie viele Herausforderungen zu meistern haben. Das Mercedes EQ Formel E Team greift dabei auf die gebündelte Erfahrung und das technische Know-how seiner Motorsport-Familie und deren erfolgreiche Motorsport-Tradition zurück.

Das Herzstück des neuen Boliden entsteht bei Mercedes-AMG High Performance Powertrains (HPP) in Großbritannien. Das Technologiezentrum in Brixworth ist das globale Kompetenzzentrum des Daimler Konzerns für High-Performance Hybridtechnik. HPP legt seit Jahren die Messlatte für Hybrid-Expertise in der Formel 1. Jetzt nutzt die Mannschaft ihre Erfahrung mit High-Performance-Elektromotoren auch bei der Entwicklung des Antriebsstrangs für das Mercedes EQ Formel E Team.

Die Ingenieure arbeiten bereits seit über einem Jahrzehnt an fordernden Performanceprojekten. Dazu gehören auch das erste KERS Hybrid-System in der Formel 1 und der Elektro-Supersportwagen „SLS AMG Coupé Electric Drive“, der gemeinsam mit Mercedes-AMG entwickelt wurde. Den technischen Grundstein des Formel E-Projekts bildet jedoch das Know-how, das während der Entwicklung der aktuellen Formel 1-Hybrid-Power-Units erworben wurde. Vor der Einführung der Hybrid-Power-Units wurde die strategische Entscheidung getroffen, das Energie-Rückgewinnungs-System (ERS) als integralen Bestandteil der gesamten Power Unit zu entwickeln. Dies führte zu einem raschen internen Lernprozess sowohl bei den Komponenten, einschließlich des Hochleistungs-Elektromotors, als auch den damit verbundenen Einsatzsystemen. Diese optimieren die Leistungsbereitstellung von Hybrid-Energie im Renneinsatz.

Das Endresultat dieser Entwicklung beschränkt sich nicht alleine auf Erfolge in der Weltmeisterschaft. Es hat zu übertragbarem Know-how geführt, das sich erstmals im „Project One“ niedergeschlagen hat, das Formel 1-Technologie auf die Straße bringt und auch zukünftig die Entwicklung von Hochleistungssportwagen bereichern wird. Darüber hinaus entstand dadurch ein Weltklasse-Kompetenzzentrum, das nun sein Augenmerk auch auf die einzigartigen Herausforderungen der Formel E ausweiten wird.



Den Renneinsatz seiner Fahrzeuge plant das Mercedes EQ Formel E Team, durch die HWA AG aus Affalterbach durchzuführen. Das Team ist traditionell für den erfolgreichen Einsatz, den Aufbau und die Entwicklung der Mercedes-AMG Motorsport DTM-Fahrzeuge verantwortlich. Ein Blick in die Statistikbücher zeigt: HWA ist mit zehn Fahrer-, 13 Team- und sechs Marken-Titeln das erfolgreichste Team in der Geschichte der DTM.

Mit Mercedes-AMG Petronas Motorsport übernimmt außerdem der amtierende Formel 1-Weltmeister eine unterstützende Rolle. Die Mannschaft aus Brackley gewann in den vergangenen vier Jahren je vier Fahrer- und Konstrukteurs-Weltmeisterschaften (alle mit Hybrid-Power-Units).

TEXT Daimler Communications



Mercedes-Benz 300 SL „Gullwing“ (W 198, 1954 bis 1957).

Mercedes-Benz gewinnt bei Motor Klassik Award 2018

# Original-Teile mit Stern bekommen absolute Mehrheit

**D**reifachsieg für Mercedes-Benz beim Motor Klassik Award 2018: Die Leser der Fachzeitschrift „Motor Klassik“ wählen den Mercedes-Benz 300 SL „Gullwing“ (W 198) erneut zum begehrtesten Klassiker in der Kategorie der 1940er- und 1950er-Jahre. Die G-Klasse der Baureihe 463 ist unter den aktuellen SUV und Geländewagen des Jahres 2018 der vielversprechendste Klassiker der Zukunft. Mercedes-Benz Classic schließlich siegt überragend bei der „Best Brand“-Wertung in der Kategorie der Original-Ersatzteile.

Stuttgart. Exakt 51,2 Prozent der Stimmen von Lesern des Fachmagazins „Motor Klassik“ sind beim Motor Klassik Award 2018 in der Kategorie Original-Ersatzteile („Best Brand“-Wertung) auf Mercedes-Benz Classic entfallen. Das ist eine absolute Mehrheit für Original-Teile der Marke mit dem Stern. Dieses Traumergebnis bedeutet den fünften Sieg

in Folge in dieser Kategorie – mit der besten Bewertung seit 2012. „Wir sind stolz darauf, dass unsere Kunden das große Engagement von Mercedes-Benz Classic bei Original-Ersatzteilen für Klassiker mit diesem hervorragenden Ergebnis würdigen“, freut sich Christian Boucke, Leiter Mercedes-Benz Classic.



**1** Mercedes-Benz 300 SL „Gullwing“ (W 198, 1954 bis 1957), Vorstellung auf der International Motor Sports Show in New York, 6. bis 14. Februar 1954.



**2** Mercedes-Benz G 350 d Professional (W 463) Limited Edition aus dem Jahr 2017.

**3** Vorbildliche Teileversorgung: Mercedes-Benz Classic siegt beim Motor Klassik Award 2018 unter anderem bei der „Best Brand“-Wertung in der Kategorie der Original-Ersatzteile.



Gleich zweifach wird 2018 der Mercedes-Benz 300 SL „Gullwing“ (W 198) ausgezeichnet: Das 1954 auf Basis des 300 SL Rennsportwagens (W 194) aus dem Jahr 1952 entwickelte Traum-Coupé mit den charakteristischen Flügeltüren gewinnt die Wertung „Klassiker der 1940er- und 1950er-Jahre“. Der Motor Klassik Award wird in dieser Form seit 2012 vergeben, seither stand der 300 SL fünf Mal ganz oben in der Lesergunst. Mehr als ein Drittel der Teilnehmer (genau sind es 37,6 Prozent) stimmen damit der Charakterisierung des bis 1957 in insgesamt 1.400 Exemplaren gebauten Supersportwagens in der „Motor Klassik“ zu: Dort heißt es mit Verweis auf den Gewinner: „Er ist atemberaubend schön, wild, laut und schnell. Der zivile SL zeigt sich kaum gezähmt.“ Einen weiteren Preis erhält der 300 SL „Gullwing“ in der Kategorie „Auktionsauto 2017“. Hier siegt ein unrestaurierter Flügeltürer aus dem Jahr 1955: Das Fahrzeug mit lediglich 16.300 Meilen auf dem Tacho wird 2017 für umgerechnet 1.428.570 Euro in Pebble Beach versteigert.

Eine starke Lektion in Marken- und Automobilgeschichte erteilen die „Motor Klassik“-Leser der automobilen Klassikszene auch bei der Wahl des Klassikers der Zukunft im Bereich SUV und Geländewagen. Sieger in dieser Kategorie ist die Mercedes-Benz G-Klasse der

Baureihe 463. Sie steht für den einzigartigen Erfolg des 1979 vorgestellten G-Modells. Diese Geländewagen-Ikone wird dank kontinuierlicher Weiterentwicklung seit fast 40 Jahren gebaut. Die neue G-Klasse feierte im Januar 2018 auf der North American International Auto Show (NAIAS) in Detroit ihre viel beachtete Weltpremiere.

### Frage nach den begehrten Klassikern von heute und morgen

Bis zum 7. Februar 2018 haben insgesamt 17.638 Leser der Fachzeitschrift „Motor Klassik“ an der Abstimmung zum Motor Klassik Award 2018 teilgenommen. Gefragt wurde insbesondere nach den begehrtesten Klassikern von heute und morgen: Die Leser haben die „Klassiker des Jahres 2018“ in sechs verschiedenen Epochen von den 1920er- bis in die 1990er-Jahre gewählt. Dazu kommen unter dem Titel „Autos 2018“ die Klassiker der Zukunft in neun Bereichen sowie drei Sonderwertungen (Technik, Design, Auktionen). Zudem haben die Leser „Best Brand“-Sieger in 15 Kategorien gekürt – die Auswahl reichte von Original-Ersatzteilen bis zur Oldtimerversicherung.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications

30<sup>e</sup> Techno Classica à Essen

# La Mecque de la voiture classique





« Otto » en voyage : la 290G de Gunther Holtorf a parcouru en 26 ans 215 pays du monde et a fait près de 900.000 km. Elle se trouve aujourd'hui au Musée Mercedes-Benz à Stuttgart.

Depuis 1989, le Salon mondial de l'automobile classique à Essen écrit une histoire truffée de succès. Nous avons pu visiter pendant trois jours la 30<sup>e</sup> édition qui s'est déroulée dans les halls de la Messe Essen du 21 au 25 mars 2018.

Visiter la Techno Classica à Essen ou la Retromobile à Stuttgart : le dilemme s'est posé une nouvelle fois cette année aux amateurs de voitures anciennes. Les deux grandes foires de voitures anciennes et de prestige se sont à nouveau livrées la compétition en organisant

leur manifestation exactement aux mêmes dates. Notre choix s'est porté sur la Techno Classica – après avoir visité trois années consécutives le très beau salon de Stuttgart. En outre, la réunion des rédacteurs en chef des magazines des clubs Mercedes-Benz s'est

tenue cette année à Essen pendant les jours du salon.

#### Par où commencer ?

Plus de 1.250 exposants venant de plus de 30 pays, répartis sur 12 halls : heureusement, le programme organisé par l'équipe du Classic Club Management de Stuttgart nous a laissé la première après-midi libre pour tenter de visiter l'exposition.

La première visite nous amène - obligatoirement - au stand de Mercedes-Benz, qui occupe à lui seul la moitié du hall 1. Divisé en 4 parties, le stand a permis aux visiteurs



Nous avons pu dénicher un roadster 300 SL de belle apparence pour la (modique) somme de 890.000 €, du jamais vu depuis des années.

## PLUS D'UNE VINGTAINÉ DE 300 SL AUX PORTES PAPILLON OU ROADSTER SE SONT RETROUVÉES DANS CE SEUL HALL !

de découvrir l'histoire de la classe G (avec la présentation aussi de la nouvelle G de l'année 2018), l'évolution de l'engagement de la marque dans le sport automobile sous le thème « Rekordjäger und Meisterfahrer », le volet « All Time Stars » de la vente de voitures classiques par Mercedes-Benz Classic, ainsi que les stands tenus par les clubs allemands affiliés au Mercedes-Benz Club Management. La rétrospective de la classe G, qui approche la quarantaine, a montré cinq exemplaires de l'éternel off-roader qui ont illustré à merveille la constance dont témoigne ce modèle.

Pour la grande marque allemande, l'aventure du sport automobile débute en 1938 avec la victoire de la Mercedes-Benz W 154 pilotée par Rudolf Caracciola au Championnat européen de Formule 1, c'est-à-dire l'ancêtre de l'actuel Championnat du monde de F1. Le public a pu admirer à Essen l'une de ces W 154 Silberpfeile. Cette voiture avait pour voisines la McLaren-Mercedes MP4-13, au volant de laquelle Mika Häkkinen a remporté son premier titre de champion du monde en 1998, ainsi que la MERCEDES AMG PETRONAS F1 W05 Hybrid du champion du monde en



Courage, ce n'est qu'une légère bosse...



Des W126 côtoyant des W108 chez les marchands.

titre Lewis Hamilton. Dernier volet du programme présenté : des modèles de voitures ayant enregistré des records en hommage à Caracciola qui a battu le record de vitesse en 1938 avec son bolide lancé à 432,7 km/h. Dans le même hall se trouvaient aussi les grands ateliers de restauration et les importants négociants allemands de voitures classiques. Plus d'une vingtaine de 300 SL aux portes papillon ou roadster se sont retrouvées dans ce seul hall !

### Un marché au ralenti ou en mutation ?

En passant par les allées, en discutant avec les exposants ou les spécialistes de voitures anciennes, une impression s'est formée. L'évolution des prix des voitures de collection d'avant-guerre, des années 50 et 60 est au ralenti, voire en baisse. Les prix de certains modèles, qui dans les années passées ont atteint des sommets inimaginables, sont en chute en ce début d'année. Ainsi, nous avons pu dénicher un roadster 300 SL de belle apparence pour la (modique) somme de 890.000 €, du

jamais vu depuis des années ! On nous a aussi rapporté un coupé 300 SL aux portes papillon en très bon état pour 950.000 €. A l'opposé, les amateurs semblent se ruier sur les modèles des années 70, 80 et 90. Ainsi le prix des Pagode, des séries 107 et – depuis peu – celui de la série 129 continuent à grimper. Trouver à Essen une belle Pagode pour moins de 100.000 € ou une belle SL 107 d'après 1986 pour moins de 45.000 € était difficile. Les affiches apposées sur les Pagode restaurées montraient souvent des prix au-dessus de 250.000 €.



De g. à d. Christian Boucke, directeur Mercedes-Benz Classic, Jutta Benz, Ellen Lohr, Klaus Ludwig.



Jutta Benz, arrière-petite-fille de Carl Benz et Jean-François Zimmer devant une reproduction du Benz Patent Motorwagen. Mme Benz s'est réjouie que le nouveau magazine du MBCL porte le nom de son arrière-grand-père.



### « IRON SCHÖCKL » : DES SUEURS FROIDES DANS LA CLASSE G

Mercedes-Benz Classic avait mis en place une attraction spéciale en extérieur, avec plusieurs Mercedes-Benz Classe G prêts à affronter l'«Iron Schöckl». Les visiteurs avides de sensations fortes pouvaient vérifier eux-mêmes les qualités de ce tout-terrain de légende, et surtout sa bonne tenue de route en situation extrême. «Iron Schöckl» est le nom donné à une structure métallique de test que Mercedes-Benz a dressée en répliquant le mont « Schöckl » près de Graz (Autriche) où sont réalisés les essais de la classe G. L'expérience débute par une côte de 80 % à grimper, puis la pente passe à 100 %. Ensuite, la plate-forme bascule et à 8 mètres de haut, le véhicule doit descendre une pente très abrupte. Frissons garantis pour stopper à cette hauteur et 100 % d'inclinaison !

L'évolution des prix à la hausse pour les SL de la série 129 nous a fortement étonnés. A plusieurs reprises, nous avons aperçu des 500 SL des années 1990-1991 avec un kilométrage inférieur à 80.000 km pour des prix atteignant les 50.000 €. Les séries « Mittelklasse » 123, 124 et la première série SLK 170 ont également affiché des prix en hausse, surtout pour les exemplaires avec un kilométrage en-dessous de 50.000 km.

Le marché semble être en mutation : une nouvelle génération d'amateurs se tourne vers des véhicules plus « modernes » et surtout encore abordables, ce qui fera grimper à l'avenir le prix de ces voitures.

### Les 95 ans des 24 Heures du Mans

La Techno Classica a aussi été l'occasion d'offrir aux amoureux de belles anciennes une exposition spéciale de très haute qualité : à l'occasion des 95 ans des 24 Heures du Mans, une exhibition spéciale de voitures de course a été présentée au cœur du salon mondial des voitures anciennes. Cet événement, intitulé « Les voitures mythiques du Mans », a permis d'admirer de magnifiques modèles iconiques ayant écrit des chapitres de cette compétition classique d'endurance à partir des années 1960.

Les quatre aires d'exposition extérieures avec les ventes de voitures par des particuliers ont laissé l'impression que le temps des « bonnes

affaires » dans cette partie du salon est aussi révolu.

Malheureusement, nous n'avons pas pu assister à la vente aux enchères annuelle de la maison Coys, avec plus de 100 lots prestigieux, en raison des réunions obligatoires réunissant les rédacteurs en chef des magazines des clubs. Cependant, nous avons saisi l'occasion pour tester sous la pluie l'installation du « Iron Schöckl » à l'extérieur des halls.

Notre visite s'est achevée par un « sprint » par les halls des fournisseurs, des vendeurs de littérature automobile, de maisons d'édition, des marchands de pièces détachées, d'accessoires et d'autos miniatures.

TEXTE ET PHOTOS Jean-François Zimmer

## Entreprise de **LOCATION**

- ▶ Location de grues mobiles
- ▶ Transport avec camions-grues
- ▶ Transports exceptionnels

SERVICE  
DÉPANNAGE



## Entreprise de **MONTAGE**

- ▶ Constructions métalliques
- ▶ Tuyauterie industrielle
- ▶ Maintenance industrielle
- ▶ Usinage mécanique générale
- ▶ Montage industriel



Pour tout renseignement

**(+352) 22 41 08-1**

[www.jacques-streff.lu](http://www.jacques-streff.lu)



# Q&A mit Lewis Hamilton

**Lewis, heute fährst Du zum ersten Mal mit dem neuen F1 W09 EQ Power+ auf die Strecke; in der vergangenen Woche warst Du auch schon in Brackley. Wie hat es sich angefühlt, wieder zurück zu sein?**

Lewis Hamilton: Es war ein großartiges Gefühl. Das Arbeitsumfeld in der Fabrik ist klasse. Der erste Tag des Jahres ist immer aufregend, weil alle dem Zusammenbau des neuen Autos entgegenfiebern. Man wird richtiggehend demütigt, wenn man sieht, wie alle Teile zusammenkommen, wie hart alle daran gearbeitet haben, wieviel Einsatz alle gezeigt haben. Ich bin heiß darauf, mit dem Auto rauszufahren und seine Grenzen auszutesten. Ich bin einer von nur zwei Menschen, die damit fahren dürfen. Das macht mich stolz, weil ich weiß, wieviel Arbeit investiert wurde, um dieses Auto fertigzustellen.

**Das neue Auto ist mehr als nur eine Maschine – es ist das fortschrittlichste Formel 1-Auto, das Mercedes je gebaut hat. Gleichzeitig stecken darin aber auch mehr als eintausend Jahre an Arbeitsstunden sowie die Hoffnungen und Träume des gesamten Teams. Setzt Dich das zusätzlich unter Druck?**

Lewis Hamilton: Ehrlich gesagt, setze ich mich immer schon selbst am meisten unter Druck. Aber es gibt zusätzlichen Druck. Du bist nervös, weil Du das Auto nicht beschädigen möchtest, für das so viele

Menschen so hart gearbeitet haben. Aber ich weiß, dass das Team daran keinen Gedanken verschwendet – sie wissen, dass ich alles geben werde und das wollen sie sehen. Mir ist bewusst, welches Potential in mir steckt und ich möchte einfach nur sicherstellen, dass ich es voll ausschöpfe, um das ganze Leistungsvermögen dieses großartigen Boliden zu entfalten.

**2018 wird deine sechste Saison mit Mercedes-AMG Petronas Motorsport und Du kannst eine beeindruckende Bilanz mit dem Team vorweisen. Wie fühlst Du Dich, wenn Du auf deine bisherige Zeit mit dem Team zurückblickst?**

Lewis Hamilton: Es ist kaum zu glauben, dass dies bereits unser sechstes gemeinsames Jahr ist. Die Zeit scheint wie im Fluge vergangen zu sein. Ich kann mich noch daran erinnern, wie ich zum ersten Mal in die Fabrik in Brackley gekommen bin, um meine Sitzanpassung durchzuführen. Es ist schon komisch, jetzt darüber nachzudenken, wie weit wir seitdem gekommen sind. Es war einfach eine traumhafte Erfahrung. Ich arbeite mit einem großartigen Team zusammen und baue meine Beziehung zu Mercedes weiter aus, mit denen ich seit meinem 13. Lebensjahr zusammenarbeite. Es war eine emotionale Achterbahnfahrt.

**Wie hat sich das Team in Deinen Augen in den vergangenen fünf Jahren verändert?**

Lewis Hamilton: Schon als ich hier angefangen habe, fühlte es sich wie ein echtes Rennteam an – so wie die Fabrik und die Abläufe sein müssen. Aber das Team hat sich seitdem sehr stark weiterentwickelt. An der Spitze steht Toto, der seine Vision in die Tat umsetzt. Es ist wirklich beeindruckend, wie sich die Factory und die Atmosphäre verändert haben. Die Arbeitsumgebung ist einfach phänomenal. Sie hat sich so stark verbessert und es ist richtig beeindruckend und inspirierend, zu sehen, wie sich das in der Arbeit der Leute widerspiegelt. Es ist fantastisch.

**Wagen wir einen Blick in die Zukunft: In welchen Bereich muss sich das Team noch steigern?**

Lewis Hamilton: Mercedes ist bereits das beste Team und es wächst trotzdem immer weiter und wird immer stärker. Die Grundlage ist sehr stark und jetzt bauen sie darauf auf. Ich bin überzeugt, dass das Team weiterwachsen wird und ich hoffe, dass ich so lange wie möglich ein Teil dessen bleiben kann.

**Was glaubst Du, wer wird dieses Jahr unser größter Konkurrent sein?**

Lewis Hamilton: Das ist derzeit noch schwer zu sagen, aber natürlich kann man davon ausgehen, dass es gegen Ferrari und Red Bull eng zugehen wird. Sie waren schon Ende letzten Jahres sehr konkurrenzfähig. Aber vielleicht gelingt auch einem anderen Team noch eine Überraschung.

**In dieser Saison gibt es einige Veränderungen: weniger Power Unit-Komponenten, den Halo, neue Reifenmischungen... wie denkst Du darüber?**

Lewis Hamilton: Es wird immer schwieriger für die Leute in Brixworth und Brackley, aber sie wachsen stetig mit der Herausforderung. Das ist großartig. Ich denke, mit diesen Regeländerungen wird es in diesem Jahr für alle hart. Dadurch kommt es mehr auf mich an. Ich muss sicherstellen, dass ich sehr sorgfältig mit dem Motor umgehe. Wir müssen dafür sorgen, dass wir das absolute Maximum herausholen. Wie in den vergangenen Jahren wird die Zuverlässigkeit auch weiterhin ein entscheidender Faktor in unserem Sport sein. Aber ich weiß, dass das beste Team so hart wie möglich daran arbeitet, dass wir auch in diesem Bereich an der Spitze stehen.

**Durch die Einführung vom Halo steigt das Mindestgewicht des Autos um fünf Kilogramm auf insgesamt 733 Kilogramm. Welchen Einfluss hat das aus Fahrersicht?**

Lewis Hamilton: Das Auto wird Jahr für Jahr schwerer und das hat natürlich einen Einfluss, wenn man damit fährt. Mehr Gewicht macht das Auto langsamer, aber durch die Weiterentwicklung wird es wieder schneller. Im Moment sieht der Halo für uns noch sehr gewöhnungsbedürftig aus, aber ich bin sicher, dass wir uns daran gewöhnen werden. Dann wird er schneller als man denkt zur Normalität.

**2018 fahren wir wieder beim Deutschland Grand Prix in Hockenheim sowie beim Frankreich Grand Prix in Paul Ricard. Was hältst Du davon?**

Lewis Hamilton: Ich erinnere mich noch daran, als ich das erste Mal in Hockenheim war. Ich glaube, damals war ich 13 und ich war gemeinsam mit Nico dort. Ich saß mit Ron zusammen und er fragte uns, ob wir als Kids im gleichen Team klarkommen würden. Das war auf dem alten Hockenheimring, der damals eine meiner Lieblingsstrecken war. Aber die Strecke ist auch heute noch großartig. Sie ist recht klein, besitzt aber diese lange Gegengerade, die für tolles Racing sorgt. Ich bin gespannt, wieder dorthin zu kommen. Deutschland hat eine große Motorsport-Fangemeinde. Es ist wichtig, dass wir in Ländern fahren, in denen die Fans mit Herzblut dabei sind. Denn ohne sie wäre die Formel 1 nichts wert. Wir gehen in neue Länder und Regionen, die möglicherweise noch keine solche



**„ICH FREUE MICH  
EINFACH DARAUF, WIEDER  
RENNEN ZU FAHREN!“**

Lewis Hamilton

Fangemeinde haben und unser Ziel ist es immer, neue Menschen zu Formel 1-Fans zu machen. Aber wir dürfen die ursprünglichen Fans nicht ignorieren, sie sind das Herz und die Seele dieses Sports. Deshalb freue ich mich wirklich sehr, dass wir wieder in Deutschland und Frankreich fahren.

**Worauf freust Du Dich 2018 am meisten?**

Lewis Hamilton: Ich bin einfach nur heiß darauf, wieder Rennen zu fahren. Es ist verrückt. Ich fahre gefühlt schon seit Ewigkeiten Autorennen, aber es ist immer noch ein wahnsinnig schönes Gefühl. Die Begeisterung ist immer noch da. Deshalb freue ich mich darauf, dass es endlich wieder losgeht. Wenn es nach mir ginge, könnte ich so gut wie jeden Tag ein Rennen fahren.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications



Die Niederlassung  
in Bern 1940.

## Die Merbag Gruppe

# Qualität und Tradition seit über einem Jahrhundert

2017 war für Mercedes-Benz in Luxemburg ein historisch gesehen wichtiges Jahr. Nachdem Anfang des Jahres bekannt wurde, dass Daimler-Benz seine Werksniederlassungen in Luxemburg veräußern würde, fand Anfang Dezember der eigentliche Wechsel statt. Die Schweizer Merbag-Gruppe übernahm das Geschäft der Mercedes-Benz Luxembourg S.A. Gelegenheit für uns, einen Blick auf dieses traditionsreiche Familienunternehmen zu werfen.



- ◀ Genfer Automobilsalon 1926.
- Carbitantrieb 1947.



- ▲ Herbert C. Stüber.
- ◀ Die Niederlassung in Basel 1935.

Die Wurzeln der Merbag-Gruppe reichen bis ins Jahr 1912 zurück, als in Zürich die Unternehmen Benz und Daimler mit jeweils einer eigenen Filiale getrennt ihren Geschäften nachgingen. Nachdem sich die beiden Automobilunternehmen 1926 zusammengeschlossen hatten, entstand in der Schweiz aus den beiden Verkaufsfilialen die Mercedes-Benz Automobil AG. Diese ging 1947 in Schweizer Familienbesitz über und wurde von Herrn Herbert C. Stüber geführt, welcher ab 1948 das Präsidium im Verwaltungsrat innehatte. Das Unternehmen verkaufte, wartete und reparierte Personenwagen und

Nutzfahrzeuge der Marke Mercedes-Benz in Zürich und Bern. Bis 1972 war die Mercedes-Benz Automobil AG zudem einziger Importeur der Marke Mercedes-Benz auf dem Schweizer Markt und wurde erst ab dem Jahr 1980 als reiner Retailbetrieb geführt, nachdem sämtliche Importaktivitäten auf Daimler-Benz übertragen worden waren. Aus Platzgründen wurde im Jahr 1967 der Hauptsitz von der Innenstadt Zürichs in die Agglomeration nach Schlieren verlegt. In den 1970er Jahren eröffnete das Unternehmen schweizweit Filialen und entwickelte sich zu einer landesweit tätigen Gruppe.

Unter dem Dach der 1955 gegründeten Merbag Holding AG, welche bis heute sämtliche Aktien der Mercedes-Benz Automobil AG hält, entstanden in den 1970er Jahren u.a. eine eigene Leasing- und Finanzierungsgesellschaft zur Unterstützung des Personenwagen- und Nutzfahrzeugverkaufs sowie eine eigene Gesellschaft für den Nutzfahrzeugimport. 1968 ins Unternehmen eingetreten, übernahm Herbert C. Stübers Sohn, Peter Stüber, 1969 in der zweiten Generation die Unternehmensleitung als Delegierter des Verwaltungsrates. Während er sich im Oktober 2004 vom operativen Tagesgeschäft



Die Niederlassung in  
Genf 1940.



zurückzog, übt er seit nunmehr fast dreißig Jahren das Präsidium im Verwaltungsrat der Merbag Holding AG weiterhin aus. Mit der Wahl seiner beiden Töchter in die Verwaltungsratsgremien der Merbag-Gruppe trat

im Jahr 2005 bereits die dritte Generation der Familie in den Verwaltungsrat ein. Während vieler Jahre innerhalb der Schweiz gewachsen, beschäftigt die Mercedes-Benz Automobil AG heute rund 1.500

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an 33 Standorten. Somit ist sie nicht nur der bedeutendste Partner der Marke Mercedes-Benz in der Schweiz, das Unternehmen gehört

zugleich zu den drei größten Arbeitgebern der Schweizer Automobilbranche.

Seit 2017 ist die Merbag-Gruppe unter dem Dach der Merbag Europe S.A., Luxemburg, auch international tätig. Seit der Übernahme von sechs Mercedes-Benz Niederlassungen im Gebiet Mailand/Italien im Frühjahr 2017 und der fünf Standorte der Mercedes-Benz Luxembourg S.A. im Dezember 2017 unterstützen elf zusätzliche Standorte sowie über 750 weitere Mitarbeiter das Unternehmen auf seinem Weg in die Zukunft.

Gemeinsam vereint alle ein Leitbild: "Qualität, Kompetenz und Ehrlichkeit" auf allen Ebenen der unternehmerischen Tätigkeit, um das Vertrauen sowohl der Kunden, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als auch der Öffentlichkeit zu gewinnen und zu bewahren. Oberstes Ziel des Unternehmens ist es, jedem Kunden sowohl eine erstklassige Beratung beim Fahrzeugkauf als auch einen einwandfreien und vorbildlichen Service ganz nach dem Leitspruch Gottlieb Daimlers "Das Beste oder nichts" zu bieten.

FOTOS Merbag Luxembourg S.A.



33

Verkaufsstelle und Vertretung der Daimler Motorengesellschaft in Zürich 1913.





# Une pagode au temple de la musique

Pour Carl's, Inês s'est prêtée au jeu de la « femme fatale » au volant d'une Mercedes-Benz 280 SL de 1970, série R113 Pagode. Comme toile de fond pour cette mise en scène glamour, la Philharmonie resplendit de toute sa blancheur éclatante. Le mystère est lancé. Comme dans « La mort aux trousses » d'Alfred Hitchcock, on peut se demander, tout comme Cary Grant dans le désert, d'où viendra le danger, d'où viendra l'ennemi.











Une voiture, une balade, une rencontre

Tout est dans le style !







Nous découvrons la sublime Mercedes-Benz W186 modèle 300 en compagnie de Guy Muller, son heureux propriétaire. Sous un soleil de printemps radieux, nous parcourons la Vallée des Sept Châteaux, le long de l'Eisch. A bord de cette voiture de 65 ans, le voyage est des plus agréables, et nous avons tout loisir d'admirer les magnifiques paysages verdoyants que nous traversons. Le point de départ est la station SES à Koerich. De là nous rejoignons Septfontaines, et ensuite Ansembourg. Le point d'orgue de la balade est une halte au domaine de l'Hôtel Temps d'Or/ Vieux Château d'Ansembourg, où nous sommes reçus par le propriétaire, le Comte Gaston d'Ansembourg. Juché sur une colline, ce château offre un panorama extraordinaire sur la vallée.



### **Pouvez-vous nous présenter cette voiture ?**

Il s'agit d'une Mercedes-Benz 300 cabriolet, une voiture de représentation qui a été produite en quatre générations légèrement différentes, de 1951 à 1962, en 11.430 exemplaires, dont 707 cabriolets.

### **En quelle année a-t-elle été fabriquée ?**

Cette voiture fait partie de la première série et a quitté la chaîne de production le 7 août 1953. Il s'agit du 120<sup>e</sup> cabriolet produit, comme le prouvent les inscriptions au revers des panneaux des portes et le numéro frappé dans diverses pièces métalliques.

### **A quel type d'usagers se destinait-elle ? Quels sont les faits marquants de son histoire ?**

Ces voitures de prestige étaient destinées à redorer l'image de marque et à faire preuve du savoir-faire des constructeurs automobiles allemands. Leur prix dépassait largement les moyens financiers de la population moyenne et elles s'adressaient donc à une clientèle

fortunée du monde politique, industriel et artistique. Dans sa première vie, cette voiture faisait fonction de carrosse officiel du gouvernement d'un pays de l'Est.

### **Quelle est la base mécanique du véhicule ?**

La voiture est équipée d'un moteur à 6 cylindres en ligne, logé sous un long capot très représentatif de la marque étoilée. Il développe une puissance de 115 ch, transmis par boîte manuelle sur les roues arrière. La vitesse maximale s'élève à 160 km/h. L'accélération de 18 secondes et la consommation de 16,5 litres par 100 km sont des valeurs respectables de l'époque.

### **Quand en avez-vous fait l'acquisition, et dans quelles circonstances ?**

J'ai acquis cette voiture en juin 2010 pour remplacer son prédécesseur, une Mercedes 220 Cabriolet A, dont ni l'allure, ni la puissance, ni le confort, n'étaient comparables aux performances de la 300.

### **Qu'est-ce que ce modèle évoque pour vous ?**

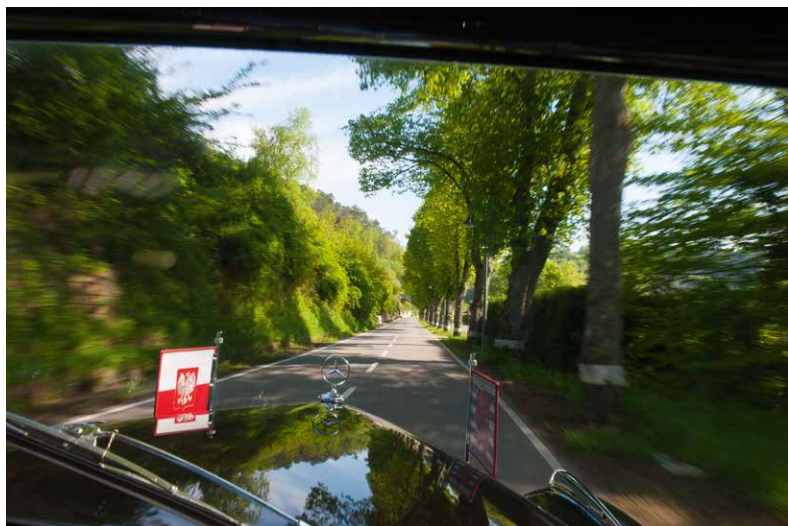
Ayant grandi dans une famille sans voiture, j'étais toujours fasciné par les rondeurs généreuses, les calandres impressionnantes et les chromes étincelantes de ces vieilles voitures que j'ai connues neuves quand j'étais petit. Cette voiture a été un véritable coup de cœur : je l'ai trouvée par hasard sans l'avoir cherchée.

### **Dans quel état était-elle ?**

Quand je l'ai vue pour la première fois, la voiture était en cours de restauration et les travaux de carrosserie étaient achevés. Je ne connais son état délabré et pitoyable que par des photos anciennes. Je peux m'imaginer la persévérance et les connaissances approfondies dont les restaurateurs ont dû faire preuve pour la restaurer dans son état d'origine, telle qu'elle a quitté la fabrique.

### **Quel soin devez-vous apporter à l'entretien du véhicule ?**

Ce modèle ne demande pas plus de soins que les autres voitures de cette époque, mais



il faut toujours veiller au bon niveau des liquides de fonctionnement, au graissage et aux différents réglages. Des omissions éventuelles auraient toujours des conséquences fâcheuses (et coûteuses).

#### **Pour quelles occasions utilisez-vous la voiture ?**

J'utilise la voiture pour les sorties avec le Mercedes-Benz Club Luxembourg et pour des balades, rallyes ou concours d'élégance à l'étranger. De temps en temps, j'ai le plaisir de conduire un jeune couple à la cérémonie de mariage.

#### **Quel est le palmarès de la voiture ?**

N'ayant pas d'ambitions sportives, les rallyes sont des événements plutôt exceptionnels et nos performances sont moins que modestes ! Ayant plus souvent participé à des concours

d'élégance, par exemple à Mondorf et à Baden-Baden en Allemagne, une petite collection de coupes garnit une étagère au garage.

#### **L'habit et les accessoires adéquats font partie de l'expérience automobile ?**

La voiture et son chauffeur doivent faire un ensemble cohérent, correspondant à l'environnement et aux circonstances. Vous ne me verrez jamais (sauf sur demande expresse) conduire des mariés en jeans et pull tricoté, avec les cheveux en l'air...

#### **Que ressentez-vous quand vous conduisez cette voiture ?**

Cette voiture procure une sensation du grand monde illustre qui rayonne une petite partie de son glamour d'une époque à jamais révolue sur un bonhomme aux origines modestes. C'est un moment privilégié et décontracté

où je peux jouer un rôle de théâtre dans une scène éphémère tellement contrastante avec notre époque actuelle stressante, centrée sur l'efficacité et la rapidité.

#### **Quelles sont les différences avec une voiture moderne ?**

A part les différences affectives ou sentimentales, les différences sont essentiellement mécaniques. Bien qu'ayant une boîte synchronisée qui facilite largement la conduite, cette voiture exige de son chauffeur une attention particulière. Accélération, freins, tenue de route et bruits de fonctionnement demandent une concentration accrue et rendent le conducteur attentif au fait que dans les années 50 on était encore très loin de la conduite autonome !



### **Quel est le rapport à la route et aux paysages ?**

Avant de rouler en voiture ancienne, et surtout dans un spécimen de cette taille et de cette puissance, il faut se rendre compte que les distances de freinage et rayon de braquage sont différents de ceux des voitures modernes. Comme ces voitures étaient conçues pour accueillir des passagers coiffés de leur chapeau, elles ont une importante hauteur intérieure, ayant comme conséquence des pare-brise et fenêtres généreusement dimensionnés, ce qui garantit de grandes ouvertures sur le paysage.

### **Qu'est-ce qui change quand vous roulez en décapotable ?**

Le grand avantage des voitures décapotables est évidemment la vue panoramique sur les paysages. Cependant, le grand toit pliable qui se pose sur le coffre, derrière les sièges, empêche toute vue vers l'arrière.

### **La mise en place de la capote fait certainement partie du jeu ?**

Le montage prend son temps et est de ce fait une partie du rituel. En cas de météo menaçante, il est prudent d'anticiper et de couvrir

la voiture avant que les premières gouttes ne tombent du ciel.

### **Quelles sont les réactions des autres automobilistes et des piétons que vous croisez ?**

Les réactions sont toujours positives. Ceci est vrai pour les plus âgés qui se rappellent certainement les vieux temps, mais aussi pour les enfants qui remarquent avec plaisir l'exclusivité des voitures anciennes. Chaque conducteur de voiture ancienne a déjà vécu des situations critiques quand d'autres chauffeurs interprètent mal les performances des



anciennes ou dirigent leur voiture sans s'en rendre compte dans la direction où ils regardent.

#### **Quel est votre meilleur souvenir en relation avec la voiture ?**

Le meilleur souvenir était le 25<sup>e</sup> anniversaire des traités de Schengen en juillet 2010, quand ma voiture était en tête d'un cortège de voitures anciennes, et où les trois ministres allemand, français et luxembourgeois occupaient la banquette arrière. Ainsi, dans sa deuxième vie, la voiture pouvait faire ce qu'elle a toujours fait dans sa première vie : conduire les grands de ce monde.

#### **Et votre pire souvenir ?**

Le pire souvenir s'est passé au printemps 2016 quand tout à coup je traînais un nuage blanc derrière moi. Le joint de culasse était rompu,

laissant entrer de l'eau de refroidissement dans un des cylindres. Les dégâts et les frais qui s'en suivirent sont toujours un mauvais souvenir.

#### **Quelle est le plus beau parcours que vous avez fait avec elle ?**

Le plus beau parcours était « Mercedes-Benz – Mon Amour » organisé en 2011 par le Mercedes-Benz Club Management du constructeur de Stuttgart. Ce voyage nous emmenait à la Côte d'Azur et nous faisait découvrir un paysage splendide dans les montagnes de l'arrière-pays.

#### **Et le plus long ?**

Les plus longs voyages ex-aequo étaient les participations à la Silvretta Classic dans les paysages alpins autrichiens et à la Trentino Classic au nord du Lac de Garde.

#### **En tant que propriétaire de voiture de collection, quels conseils donneriez-vous à quelqu'un qui voudrait se lancer ?**

En premier lieu, la voiture doit plaire, sinon l'intérêt risque de s'émousser au fil du temps. Il ne faut pas perdre de vue l'approvisionnement en pièces détachées, dont tout le monde aura besoin et qui est plus ou moins facile en fonction de la marque et du modèle choisi. Si l'on n'est pas trop doué en mécanique, il faut savoir à l'avance à qui confier la voiture pour les travaux d'entretien ou de réparation. Finalement, l'acquisition et les frais courants ainsi que les surprises éventuelles ont évidemment leurs répercussions sur le budget familial, mais ceux-ci ne devraient en aucun moment mettre celui-ci en péril.

TEXTE ET PHOTOS Paulo Lobo

Guy Muller et sa voiture  
sont reçus par le Comte  
Gaston d'Ansembourg à  
l'Hôtel Temps d'Or.



50 Jahre Mercedes-Benz „Strich-Acht“-Limousinen

# Die 68er-Revolution der oberen Mittelklasse



Die neue  
Mercedes-Benz  
Generation  
Generation

Präsentation der „Neuen Mercedes-Benz Generation“ am 9. und 10. Januar 1968 in Sindelfingen. Cheffingenieur Hans Scherenberg (links) stellt die neuen Typen (auf der Bühne, von links nach rechts) 220 D (W 115), 280 S (W 108) und 250 (W 114) vor.



// Präsentation der „Neuen Mercedes-Benz Generation“ am 9. und 10. Januar 1968 in Sindelfingen.

Vor genau 50 Jahren, am 9. und 10. Januar 1968, stellt Mercedes-Benz in Sindelfingen die völlig neu entwickelten Limousinen der oberen Mittelklasse vor. Sie sind aufgeteilt auf die Baureihen W 115 (Vier- und Fünfzylindermotoren) und W 114 (Sechszylindermotoren).

Die Modellreihe aus der Ahnenreihe der E-Klasse überzeugt mit klarer Formensprache sowie einem gegenüber der Oberklasse eigenständigen Design. Der Erfolg des „Strich-Acht“, wie Fans diese Fahrzeuggeneration nach dem Zusatz „/8“ in der Typenbezeichnung später nennen, ist überwältigend: Erstmals werden mehr als eine Million Exemplare einer Mercedes-Benz Fahrzeugfamilie verkauft. Zu ihr gehören neben den Limousinen auch Coupés, Limousinen mit langem Radstand und Fahrgestelle für Sonderaufbauten. Heute ist der „Strich-Acht“ eine begehrte klassische Baureihenfamilie der

Stuttgarter Marke. Besonders attraktive Exemplare finden sich regelmäßig im Angebot von ALL TIME STARS, dem Fahrzeughandel von Mercedes-Benz Classic.

Vor 50 Jahren hat „Die neue Mercedes-Benz Generation“ Premiere. Im Mittelpunkt der Fahrzeugvorstellung mit diesem Motto stehen am 9. und 10. Januar 1968 die völlig neu entwickelten Limousinen der oberen Mittelklasse. Sie lösen die 1961 eingeführten „Heckflossen“-Limousinen mit Vierzylindermotoren (W 110) ab.

Die neue Fahrzeugfamilie ist den Baureihen W 115 (Vier- und Fünfzylindermotoren) und

W 114 (Sechszylindermotoren) zugeordnet. Äußerlich gleichen sich die jeweiligen Typen in den Abmessungen völlig. Sie sind nur durch Ausstattungsdetails sowie Kühlergrill- und Stoßstangenvarianten zu unterscheiden. Zur Markteinführung sind die Dieselmotor-Typen 200 D und 220 D sowie die Modelle 200, 220, 230 und 250 mit Ottomotor erhältlich. In der Folge wird das Programm weiter ausgebaut.

Die stilistisch und technisch sehr modernen Fahrzeuge stellen eine kleine Revolution dar. Allerdings hat die neue obere Mittelklasse gar nichts mit den wilden Studentenprotesten des Jahres 1968 gemein. Stattdessen schärft Mercedes-Benz mit dem „Strich-Acht“ erfolgreich das Profil dieses Marktsegments – der künftigen E-Klasse. Diese Entwicklung bekommt ein besonderes Gewicht, weil die Stuttgarter Marke die Baureihenfamilie noch im selben Jahr um Coupés (Markteinführung im November 1968) und Limousinen mit langem Radstand (Markteinführung im



Mercedes-Benz 280 E Limousine der Baureihe W 114. Das neue „Strich-Acht“-Topmodell mit zwei obenliegenden Nockenwellen und Benzineinspritzung debütiert 1972 und definiert in der oberen Mittelklasse von Mercedes-Benz ein neues Leistungsniveau.

Dezember 1968) ergänzt. Damit bietet Mercedes-Benz nun ein umfassendes Portfolio verschiedener Karosserieformen und Motorisierungen in der eigenständigen oberen Mittelklasse an.

#### „Wohlkalkulierte Perfektion“

Schon auf den ersten Blick überzeugt der „Strich-Acht“ durch sein klares und harmonisches Design, das Paul Bracq in der von Friedrich Geiger geleiteten Stilik-Abteilung erstellt. Dazu kommen technische Neukonstruktionen wie die hintere Diagonal-Pendelachse. Mit ihr erreichen die Ingenieure das Ziel, den markentypischen Fahrkomfort mit

weiter verbesserten Fahreigenschaften zu verbinden. So schreibt die Fachzeitschrift „auto motor und sport“ im Heft 4/1968 über die Typen 200 (W 115) und 250 (W 114): „Der nasse und vereiste Hockenheimring bestätigte die auf der Targa-Florio-Strecke gemachten Erfahrungen: Die Fahrstabilität ist mit der neuen Achse wesentlich verbessert worden“. Den Gesamteindruck des „Strich-Acht“ bringt die Überschrift des Beitrags auf den Punkt: „Die wohlkalkulierte Perfektion“ heißt es dort über die neue obere Mittelklasse von Mercedes-Benz.

Die Entwicklung der neuen Fahrzeuggeneration beginnt 1961. Prof. Dr. Fritz Nallinger,

Entwicklungsvorstand der damaligen Daimler-Benz AG, setzt sich von Anfang an dafür ein, den neuen Typ deutlicher als bisher von den Oberklassefahrzeugen zu unterscheiden. Das bedeutet das endgültige Ende der Einheitskarosserie, wie bei den „Ponton“- und „Heckflosse“-Limousinen umgesetzt. Das Lastenheft sieht ein gegenüber dem W 110 kompakteres Fahrzeug vor, das jedoch innen den gleichen Raum bietet. Zudem sollen neue Fahrwerkskonstruktionen die Fahreigenschaften weiter verbessern. Früh wird entschieden, die Antriebspalette bis zu Sechszylindermotoren zu erweitern.



Präsentation der „Neuen Mercedes-Benz Generation“ am 9. und 10. Januar 1968 in Sindelfingen.

Es entsteht eine Limousine mit harmonischen Proportionen, deren Radstand gegenüber dem Vorgänger um 50 Millimeter auf 2.750 Millimeter wächst, während sich die Gesamtlänge um 55 Millimeter auf 4.680 Millimeter reduziert. Zudem sind die Limousinen 25 Millimeter schmaler und 55 Millimeter niedriger als die kleinen „Heckflossen“. Die Entwicklungen in der passiven Sicherheit überprüft Mercedes-Benz unter anderem mit 26 Unfallversuchen. Die Crashtests zeigen, dass der „Strich-Acht“ die damaligen US-Normen für eine Kollision bei 30 Meilen pro Stunde mit 100-prozentiger Überdeckung nicht nur erfüllt, sondern weit übertrifft.

Das Fahrwerk ist ebenfalls erheblich gegenüber dem W 110 weiterentwickelt. Die beiden Fahrschemel sind über weiche Gummilager mit der Karosserie verbunden. An der Vorderachse reduzieren Doppelquerlenker mit gegeneinander verschränkten Drehachsen das Eintauchen des Vorderwagens bei scharfem Bremsen. Hinten kommt die neu konstruierte „Diagonal-Pendelachse“ zum Einsatz, eine Schräglenkerhinterachse. Sie reduziert Spur- und Sturzveränderungen in Kurven sowie beim Ein- und Ausfedern. Erstmals in der oberen Mittelklasse von Mercedes-Benz sind alle vier Räder mit Scheibenbremsen ausgestattet. Servolenkung und

eine hydraulische Niveauregulierung gibt es optional.

### Erfolgsmodell der E-Klasse Historie

In der Szene der automobilen Klassik sind die von 1968 bis 1976 gebauten Fahrzeuge der oberen Mittelklasse von Mercedes-Benz als „Strich-Acht“ bekannt. Diese Bezeichnung für die Modellreihe stammt aber nicht von der Marke selbst. Vielmehr ist sie erst mit einigem Abstand zur Premiere im Januar 1968 aus dem Sprachgebrauch der Fans entstanden – abgeleitet aus dem Kürzel „/8“, das die 1968er-Typen im Modellprogramm kennzeichnet.



Der zweimillionste Mercedes-Benz Personenwagen seit 1946 ist ein Typ 220 D der „Strich-Acht“-Baureihe W 115. Er läuft am 9. Mai 1968 im Werk Sindelfingen vom Band. Die Mittelklasse-Fahrzeuge der Baureihen W 114 und W 115 werden von 1968 bis 1976 gebaut.

So wird das Kürzel „Strich-Acht“ in der Folgezeit zur griffigen Bezeichnung für alle Varianten dieser oberen Mittelklasse. Dazu gehören auch die Spitzenmotorisierungen 280 und 280 E (1972) sowie der 240 D 3.0, der erste Fünfszylinder-Personenwagen der Welt, der nach der Modellpflege des Jahres 1973 erscheint.

Nach der Premiere der viertürigen Limousinen im Januar 1968 lässt die Markteinführung nicht lange auf sich warten. Die viertürige Limousine mit sechs Fenstern und um 650 Millimeter vergrößertem Radstand wird ab März 1968 gebaut. Im Unterschied zu den Standard-Limousinen statet Mercedes-Benz diese Langversion wegen des veränderten Böschungswinkels grundsätzlich mit den

größeren 15-Zoll-Rädern und entsprechend angepasster kürzerer Hinterachsübersetzung aus. Ab Oktober 1968 folgt schließlich der Bau des zweitürigen Coupés. Der sportlich-elegante Zweitürer hat den gleichen Radstand wie die Limousinen, ist allerdings 45 Millimeter niedriger. Die durch Unterdruck verriegelten Rückenlehnen der Vordersitze werden bei geöffneten Türen automatisch entriegelt und gewähren so einen guten Zugang zur Sitzbank im Fond. Im Unterschied zur Limousine ist die hintere Stoßstange seitlich bis an die hinteren Radausschnitte vorgezogen.

Der „Strich-Acht“ erweist sich als absolutes Erfolgsmodell: Erstmals baut Mercedes-Benz mehr als eine Million Limousinen einer

Baureihenfamilie – in Summe 1,8 Millionen. Und von allen Karosserievarianten zusammen werden sogar mehr als 1,9 Millionen Exemplare verkauft. Dazu passt, dass der zweimillionste seit 1946 produzierte Mercedes-Benz Personenwagen ebenfalls ein „Strich-Acht“ ist. Die Limousine des Typs 220 D läuft am 9. Mai 1968 im Werk Sindelfingen vom Band. Die letzten „Strich-Acht“-Fahrzeuge werden 1976 gebaut – zu einem Zeitpunkt, als die Produktion der Nachfolgebaureihe W 123 bereits angelaufen ist. Heute sind die „Strich-Acht“-Limousinen und -Coupés begehrte Klassiker.

TEXT UND FOTOS Daimler Communication



# Une voiture de prestige mérite des traitements d'excellence

## **Un atelier moderne et spacieux**

L'exigence de la qualité et le travail exécuté dans les règles de l'art ont rapidement contribué à faire de notre entreprise une référence en matière de réparations automobiles.

Une équipe dynamique et sérieuse vous propose un service de premier choix.

Débosselage et peinture de toutes marques de voitures, motos, camionnettes et divers supports. DSP (débosselage sans peinture), Spot Repair, DIP, etc. Un soin maximal et l'amour du détail sont ensuite appliqués à toutes les réparations effectuées.

## **Des restaurations haut de gamme**

Notre équipe s'engage à faire une restauration d'old-timer ou youngtimer de très grande qualité avec le système STEP by STEP.

## **Un service de choix**

Les services proposés commencent avec un devis sur place, le service Pick-Up avec véhicule de remplacement, la gestion complète des dossiers (assurance ou privé), ainsi que le polissage et le nettoyage.

Toutes les pièces de remplacement sont d'origine et tous les travaux effectués sont garantis pour une durée de 5 ans.

Carrosserie De Cock s.à.r.l  
Z.A 3, Klengbousbiérg  
L-7795 BISSEN/ ROOST  
Tél:32.08.94 / Fax: 32.08.95  
secretariat@decock.lu  
www.decock.lu



Außenaufnahme des damaligen Werks Düsseldorf der Auto Union aus dem Jahr 1951. 1962 wird Düsseldorf zum Produktionsstandort für Mercedes-Benz Transporter.



Vor 60 Jahren übernimmt Daimler-Benz die Mehrheit der Auto Union

# Der Stern und die vier Ringe

Im April 1958 übernimmt die damalige Daimler-Benz AG die Mehrheit an der Auto Union GmbH. Am 31. Dezember 1959 folgen alle weiteren Anteile. Damit wird zum Jahr 1960 die Auto Union eine hundertprozentige Tochter von Daimler-Benz. In der Zeit bis zum 1. Januar 1965, als Volkswagen die Mehrheit an der Auto Union von Daimler-Benz übernimmt, werden wichtige Weichen gestellt: In Düsseldorf entsteht ab 1961 das bedeutende Mercedes-Benz Werk aus einem bisherigen Standort der Auto Union. Zudem leistet Mercedes-Benz wichtige Beiträge zur Entwicklung der Audi-Modelle der 1960er-Jahre.

- Das Mercedes-Benz Werk Düsseldorf ist das größte Transporterwerk der Daimler AG. Rund 6.600 Mitarbeiter produzieren dort heute den Mercedes-Benz Sprinter. Historisches Foto der Montage des Transporters T1 aus den 1980er-Jahren.



Wie kam es zu dieser Übernahme die heutzutage kaum mehr bekannt ist?

Vier Sitzungen lang beriet der Vorstand der Daimler-Benz AG vor 60 Jahren über eine Initiative des Großaktionärs Friedrich Flick: Dieser setzte sich Anfang 1958 für eine Fusion der Daimler-Benz AG und der Auto Union GmbH ein. Die Modellprogramme der beiden Unternehmen würden sich ergänzen, schätzte der Industrielle. So könne man bei künftigen Entwicklungen Synergien nutzen. Flick besaß zu diesem Zeitpunkt jeweils rund 40 Prozent der Anteile an den beiden Unternehmen. Am 6. März 1958 beschloß die Stuttgarter Konzernführung schließlich, die Mehrheit an dem Ingolstädter Unternehmen mit

den vier Ringen als Markenzeichen zu übernehmen.

Am 1. April 1958 genehmigte der Aufsichtsrat der Daimler-Benz AG die Übernahme von knapp 88 Prozent des Stammkapitals der Auto Union GmbH. Die Transaktion galt rückwirkend zum Jahresbeginn 1958. Vor dem Zweiten Weltkrieg war die 1932 gegründete Auto Union AG in Chemnitz mit den Marken Audi, DKW, Horch und Wanderer einer der wichtigen Mitbewerber von Mercedes-Benz. Die Rivalität zeigte sich unter anderem im Motorsport, wo die Stuttgarter Silberpfeile gegen die Rennwagen der Auto Union antraten. Nach der Neugründung der Auto Union GmbH in Ingolstadt im Jahr 1949 wurden lediglich die

DKW gebaut sowie wenige Jahre lang der ebenfalls mit Zweitaktmotor ausgerüstete Auto Union 1000 (1958 bis August 1963).

Am 14. April 1958 fand in Stuttgart-Untertürkheim die erste gemeinsame Sitzung der Vorstände der Daimler-Benz AG und der Auto Union GmbH statt. Auf der Tagesordnung standen wichtige Fragen der technischen Ausrichtung für die Zukunft. Beispielsweise zweifelten die Vertreter der Daimler-Benz AG daran, dass der Dreizylinder-Zweitaktmotor von DKW auch nur wenige Jahre lang eine weitere Chance im Markt für Personenwagen haben würde. Die Sache erschien ohnehin klar, hatte sich die Auto Union doch bereits im Vorfeld dazu bereit erklärt, den Nachfolger des Personenwagens DKW 3=6 mit einem

Vierzylinder-Viertaktmotor auszurüsten. Doch sofort wollte man in Ingolstadt nicht auf den Zweitakter verzichten.

Ende April 1958 reisten die Daimler-Benz Vorstände Professor Dr. Fritz Nallinger und Wilhelm Künkele nach Düsseldorf, um mit der Koordination der Zusammenarbeit zu beginnen. Im August 1958 übernahm dann Hanns-Martin Schleyer und Obergeringenieur Arthur Mischke die Leitung der Verbindungsstelle zwischen Daimler-Benz und Auto Union. Und am 21. Dezember 1959 vereinbarte der Stuttgarter Konzern, die restlichen Anteile des Unternehmens aus Ingolstadt zum 31. Dezember 1959 zu übernehmen. Damit war die Auto Union ab 1960 eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Daimler-Benz AG.



Mille Miglia 1955: Mercedes-Benz Oberingenieur Ludwig Kraus (ganz links) mit Rudolf Uhlenhaut, Denis Jenkinson, Stirling Moss und Dr. Hans Scherenberg (von links).

### Geburt des Mercedes-Benz Werks Düsseldorf

Im Juli 1958 wurde der Grundstein für ein komplett neues Werk der Auto Union in Ingolstadt gelegt. Es nahm 1959 den Betrieb auf. Bereits damit wurden Kapazitäten in dem 1950 gegründeten Standort Düsseldorf der Auto Union frei, die für Mercedes-Benz hochinteressant waren. Als dann der Aufsichtsrat der Auto Union am 31. Mai 1961 beschloss, die Produktion ganz aus Düsseldorf nach Ingolstadt zu verlegen, wurde eine umfassende Änderung möglich.

Die Daimler-Benz AG pachtete 1961 den Standort, der nach dem Zweiten Weltkrieg auf einem ehemaligen Rheinmetall-Borsig-Werksgelände entstanden war. Das Stuttgarter Unternehmen verlagerte die Produktion des Transporters L 319 und des Dieselmotors OM 636 sowie den Bau von Lenkgetrieben und Schaltgestängen dorthin. 1962 verkaufte die Auto Union das Werk Düsseldorf an die Industriemotoren GmbH, ein Tochterunternehmen der Daimler-Benz AG. Damit war das Werk Düsseldorf fest im Fertigungsverbund des

Unternehmens verankert. Über die Jahre wurde es kontinuierlich bis zur heutigen herausragenden Position ausgebaut. Allein in den vergangenen Jahren investierte Daimler rund 300 Millionen Euro an dem Standort. Heute arbeiten im weltweit größten Transporterwerk der Daimler AG in Düsseldorf rund 6.600 Menschen. Es ist das Leitwerk für die weltweite Produktion des Mercedes-Benz Sprinters. Anfang März 2018 fand in Düsseldorf der Bandanlauf für den Bau des Sprinters der neuesten Generation statt.

### Audi-Modelle mit Mercedes-Benz Genen

Während Düsseldorf als Leitwerk für die Mercedes-Benz Transportersparte aufgebaut wurde, sollte die jetzt in Ingolstadt konzentrierte Produktion der Auto Union modernisiert werden. Der Finanzbedarf dafür war erheblich: Zwischen 1959 und 1964 wurden bei der Auto Union mehr als 340 Millionen Mark investiert, dazu kam der Erlös aus dem Verkauf des Werks Düsseldorf an die Daimler-Benz AG. Doch die Entwicklung des Unternehmens kam nur langsam

voran. Deshalb entsendete der Stuttgarter Konzern am 8. Oktober 1963 einen seiner fähigsten Ingenieure nach Ingolstadt: Ludwig Kraus, den Leiter der Konstruktion der Mercedes-Benz Vorentwicklung. Kraus hatte seit Ende der 1930er-Jahre Schiffsdieselmotoren entworfen, nach 1945 war er an der Konstruktion des 1,7-Liter-Dieselmotors OM 636 maßgeblich beteiligt, und Anfang der 1950er-Jahre leitete er die Konstruktion des erfolgreichen Mercedes-Benz Formel-1-Rennwagens W 196 R und des Rennsportwagens 300 SLR (W 196 S). Nun sollte er die Veränderung der Auto Union forcieren. Kraus genoss dabei quasi einen Heimvorteil, schließlich war er in Ingolstadt zur Schule gegangen und hatte dort sein Abitur gemacht.

Die Personalie sollte weitreichende Folgen haben. Denn Ludwig Kraus brachte von Daimler-Benz nicht nur eine Mannschaft hochengagierter junger Techniker mit nach Ingolstadt, sondern auch einen neuen und fast fertig entwickelten Vierzylindermotor mit der internen Bezeichnung M 118 und dem ursprünglichen Codenamen „Mexico“. Dessen hohe Verdichtung (1:11,2) und die intensive Verwirbelung des Ansauggemischs durch schneckenförmige Ansaugkanäle führten zu einem niedrigen Treibstoffverbrauch. Hinzu kam ein vibrationsarmer Lauf, der von allen damaligen Tests auch bestätigt wurde.

Als sogenannter Mitteldruckmotor hatte dieser Mercedes-Benz Vierzylindermotor 1965 im neuen Auto Union Typ Audi Premiere. Das Fahrzeug war der erste Personenwagen der Auto Union mit Viertaktmotor

nach dem Zweiten Weltkrieg und zugleich das erste Modell der Marke Audi, das seit Kriegsende erschien.

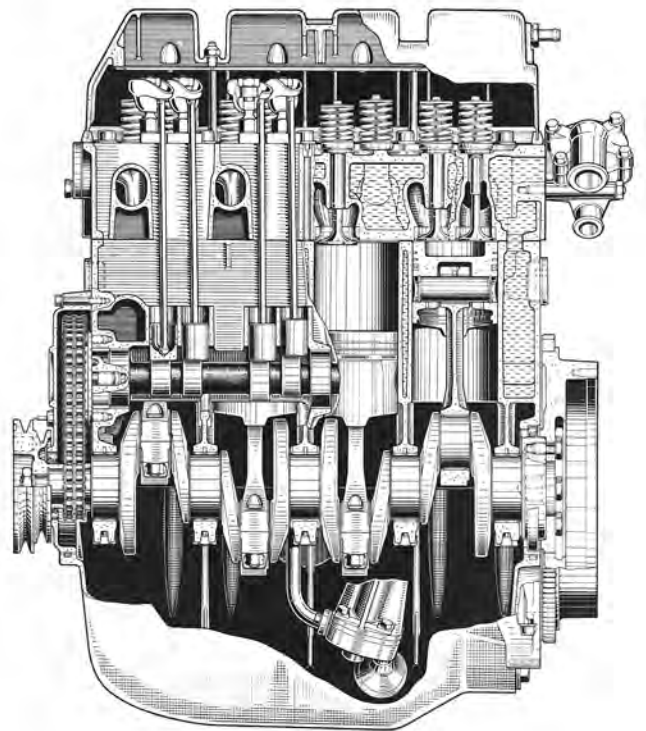
Auch die weitere Fahrzeugentwicklung der Auto Union und ihrer Marke Audi trugen zunächst die deutliche Handschrift von Mercedes-Benz. Denn Ludwig Kraus blieb als Technischer Direktor in Ingolstadt, als die Daimler-Benz AG zum 1. Januar 1965 die Aktienmehrheit der Auto Union an den Volkswagenkonzern verkaufte. Ab 1966 war das Unternehmen dann eine hundertprozentige Tochter von Volkswagen.

Kraus und die anderen früheren Ingenieure von Mercedes-Benz waren mit der dort ab 1953 erfolgten Entwicklung der Prototypen für die möglichen Stuttgarter Mittelklasse-Baureihen W 122 und W 119 vertraut. Diese hatten ein an die SL-Sportwagen der Baureihe W 113 erinnerndes Gesicht, eine modern gezeichnete Karosserie mit niedriger Gürtellinie und eine dynamische Heckgestaltung. So ist es nicht verwunderlich, dass die Karosserie des bei der Auto Union entwickelten ersten Audi 100 Züge des W 119 erkennen lässt. Das Fahrzeug hat ebenfalls den Vierzylinder-Mitteldruckmotor. Kraus arbeitete zunächst im Geheimen an dem Mittelklassefahrzeug, das 1968 Premiere hatte – und dem Unternehmen schließlich den großen Sprung in die Zukunft brachte. Auch die Typen Audi 80 (1972) und Audi 50 (1974) entstanden unter der Leitung von Kraus.

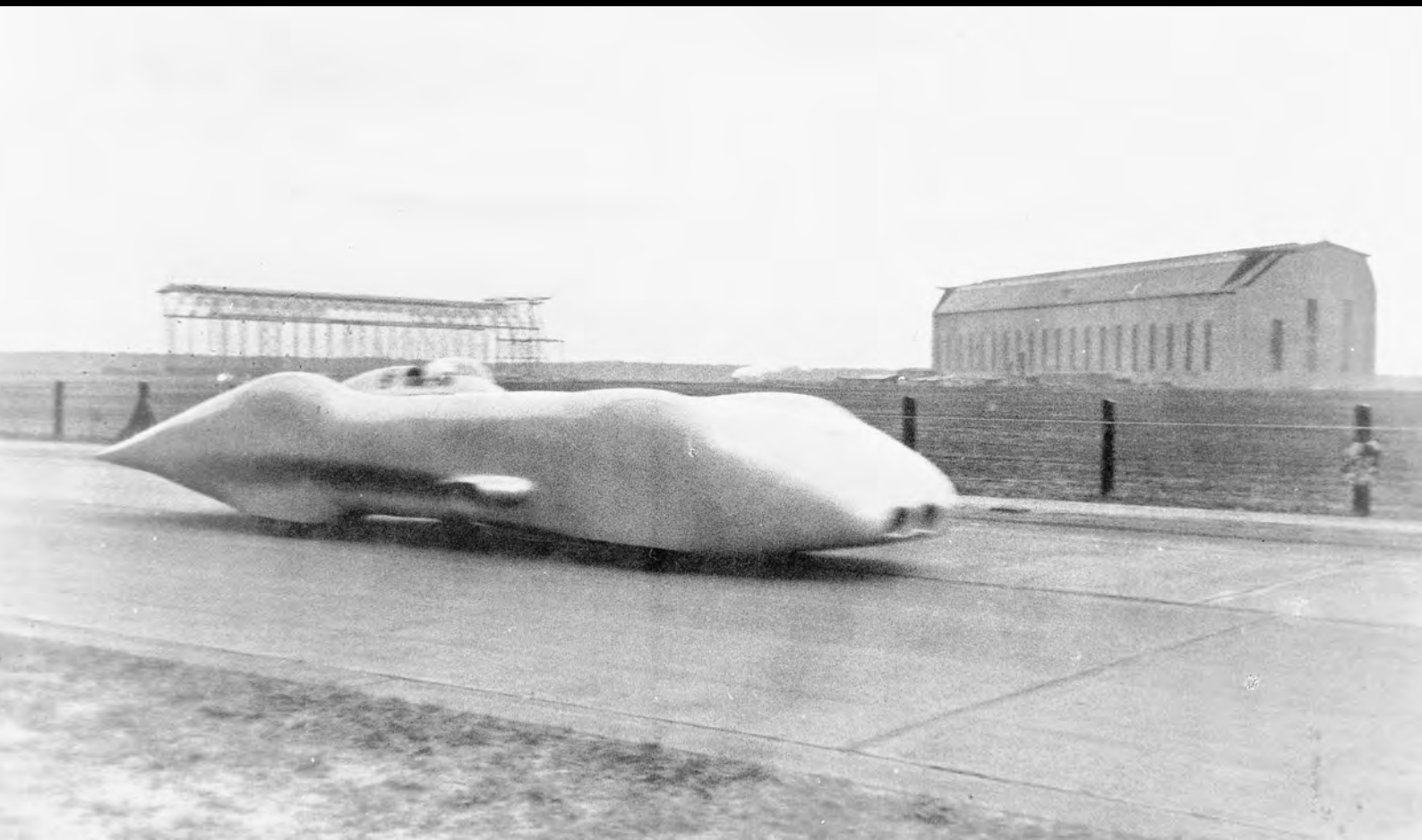
TEXT UND FOTOS Daimler  
Communications



Prototyp eines kompakten Mercedes-Benz Personenwagens (W 119), 1962. Exterieur, Sicht von rechts vorne. Zu einer Serienfertigung kommt es nicht.



„Mitteldruckmotor“ des ersten Audi, 1965. Die Vierzylinder-Konstruktion geht auf die Mercedes-Benz Entwicklung M 118 zurück.



**Caracciolas 432,7 km/h auf öffentlicher Straße am 28. Januar 1938**

# Ein Mercedes-Benz Rekord fast für die Ewigkeit

**M**it dem Mercedes-Benz W 125 Zwölfzylinder-Rekordwagen stellt Rennfahrer Rudolf Caracciola am 28. Januar 1938 den weltweit gültigen Geschwindigkeitsrekord auf einer öffentlichen Straße auf: 432,7 km/h erreicht er auf der Autobahn zwischen Frankfurt am Main und Darmstadt über einen Kilometer mit fliegendem Start. Überschattet wird der Erfolg vom tödlichen Unfall des Konkurrenten und Auto-Union-Rennfahrers Bernd Rosemeyer am gleichen Tag.

**RUDOLF CARACCIOLA**  
**FÄHRT AUF MERCEDES - BENZ**  
**neue REKORDE!**

Bei den am 28. Januar 1938 auf der Reichsautobahn Frankfurt-Darmstadt veranstalteten Rekord-Versuchsfahrten gelang es Rudolf Caracciola, Deutscher Meister und Europa-Meister 1935 und 1937, die bisherigen Rekorde in der Klasse B über den fliegenden Kilometer und die fliegende Meile weit zu überbieten und auf Mercedes-Benz folgende neue Rekorde aufzustellen:

**Fliegender Kilometer 432,692 km / Std.**  
**Fliegende Meile 432,360 km / Std.**

(Vorbehaltlich der Anerkennung durch die AIACR)

Dabei erreichte der Wagen, der mit EC-Kolben, Bosch-Zündung und Continental Reifen ausgerüstet war, in einer Fahrtrichtung die unerhörte Spitzengeschwindigkeit von 436,893 km/Std., die größte Fahrgeschwindigkeit, die je auf einer Verkehrsstraße erreicht wurde. Ein neuer Beweis für die Beherrschung des Kraftfahrzeugbaues durch

**MERCEDES - BENZ**



Das Motorsportjahr 1937 läuft zunächst absolut vorzüglich für Mercedes-Benz: Die Marke gewinnt überragend die Grand-Prix-Europameisterschaft. Das will sie mit einem ebenso fulminanten Geschwindigkeitsrekord ergänzen. Doch dieses Vorhaben misslingt. In der Rekordwoche von Frankfurt am Main im Oktober 1937 kann der Rekordwagen W 125 mit 5,6-Liter-V12-Motor die konkurrierenden Fahrzeuge der Auto Union nicht übertrumpfen. Die Stuttgarter Marke zieht das Fahrzeug aus dem Wettbewerb zurück und beschließt, den Rekordwagen für einen nächsten Versuch umfassend weiterzuentwickeln. Innerhalb von nur acht Wochen bringen Rudolf Uhlenhaut, der technische Leiter der Rennabteilung, und Entwicklungsvorstand Max Sailer die notwendigen Arbeiten auf den Weg. Stattfinden wird die nächste Rekordfahrt am 28. Januar 1938.

Die Vorgaben an die Ingenieure lauten: Fahrgestell und Motor modifizieren und eine völlig neue Karosserie entwickeln. Der Grund

dafür ist vor allem ein zu großer Vorderachsauftrieb der Version von 1937, der zeitweise sogar zum Verlust der Lenkfähigkeit geführt hat.

#### **Aerodynamik: Anregungen aus dem Flugzeugbau**

Für die neue Karosserie erhält Mercedes-Benz wichtige Impulse aus der Flugzeugindustrie: Unter anderem aus den Entwicklungsabteilungen der Flugzeugwerke von Ernst Heinkel und von Willy Messerschmitt kommt die Empfehlung, den vorderen Überhang zu verkürzen und die Front runder zu gestalten. Zudem wird die Front weiter nach unten gezogen und läuft an der Spitze steiler aus. Das senkt wie erwünscht den Vorderachsauftrieb. Ein längeres und stärker angehobenes Heck reduziert den Auftrieb an der Hinterachse. Außerdem wird der Querschnitt des Wagens stärker abgerundet, was die Seitenwindempfindlichkeit reduziert. Schließlich entsteht eine runde, dem Grundriss und Querschnitt

**RUDOLF  
 CARACCIOLA  
 (1901 BIS 1959),  
 EINER DER  
 ERFOLGREICHEN  
 MERCEDES-  
 BENZ  
 SILBERPFEIL-  
 FAHRER DER  
 1930ER-JAHRE.**



47641

Mercedes-Benz Rekordwagen W 125, am Steuer Rudolf Caracciola. Rekordfahrt am 28. Januar 1938 auf der Autobahn zwischen Frankfurt am Main und Darmstadt.

eines Tropfens nachempfundene Cockpitverglasung. Bisher hatte Rennfahrer Rudolf Caracciola, Europameister der Jahre 1935 und 1937, eine solche Scheibe wegen des Risikos der Sichtverzerrung ablehnt. Nun findet Mercedes-Benz gemeinsam mit einem Zulieferer eine optisch wie aerodynamisch befriedigende Lösung. Die konsequente Stromlinienform des Fahrzeugs wird zudem durch die verkleideten Radausschnitte betont.

#### **Motorkühlung: Eiswasser statt Fahrtwind**

Auffällig ist der geringe Durchmesser der Lufteinlassöffnungen in der Front der Stromlinienkarosserie. Dies wird durch die

innovative Eiskühlung des Rekordwagens möglich. Dabei befindet sich der Kühler in einem Behälter mit 48 Liter Wasser und fünf Kilogramm Eis. Zusätzliche Kühlwirkung kann bei Bedarf durch Trockeneis erzeugt werden. So entfällt die Kühlerdurchströmung mit Luft, die sich in einem deutlich höheren Luftwiderstand des Fahrzeugs bemerkbar machen würde.

Der bei den abgebrochenen Rekordversuchen im Oktober 1937 eingesetzte V12-Motor mit 5.577 Kubikzentimeter Hubraum wird komplett zerlegt und optimiert. Unter anderem soll durch eine Anreicherung des Verbrennungsgemischs und verstärkte Kolbenbolzen seine Zuverlässigkeit erhöht werden. Zu den

weiteren Maßnahmen gehören auch vernickelte Kolbenböden, um das Risiko von Verschmorungen zu senken. Außerdem wird das Kolbenspiel erhöht. Schließlich sorgt Georg Scheerer in der Motorenwerkstatt der Rennabteilung für eine gleichmäßige Gemischversorgung der einzelnen Zylinder.

Prüfstandsläufe bestätigen den Erfolg sämtlicher Arbeiten. Eine Leistungsmessung vor dem Einbau des Motors ins Fahrzeug ergibt am 29. Dezember 1937 eine Leistung von 525 kW (714 PS) ohne Zusatzschiebervergaser. Zusammen mit diesen zusätzlichen Vergasern würde die Leistung rund 563 kW (765 PS) betragen, teilt Scheerer am 6. Januar 1938 mit. Das sind 21 kW (29 PS) mehr, als der



Im Mercedes-Benz Museum ist das Originalfahrzeug als Teil der Rekordwagen-Präsentation beim Mythosraum 7 „Silberpfeile – Rennen und Rekorde“ eindrucksvoll in Szene gesetzt..

Motor bei den Rekordversuchen acht Wochen zuvor erreicht hat.

### „Der Wagen liegt herrlich auf der Straße“

Es ist eine Rekordfahrt, wie sie bislang noch niemand gewagt hat. Es lohnt sich: Auf der im Mai 1935 eröffneten Autobahn zwischen Frankfurt am Main und Darmstadt, der späteren Bundesautobahn A 5, erreicht Rudolf Caracciola am Morgen des 28. Januar 1938 kurz nach 8 Uhr die bis dahin schnellste auf einer öffentlichen Straße erzielte Geschwindigkeit: Er kommt über den Kilometer mit fliegendem Start auf 432,7 km/h und bricht auch den Rekord für die Meile mit fliegendem

Start auf 432,4 km/h. Ermittelt werden die Geschwindigkeiten jeweils als Mittelwert von Fahrten in beide Richtungen. Caracciola lobt in seiner späteren Biografie das Fahrzeug: „Der Wagen liegt herrlich auf der Straße. Ich merke es schon auf der Anlaufstrecke. Es ist ein ganz anderes Fahren als mit der Konstruktion im vorigen Jahr.“ Dies demonstriert eindrucksvoll den Erfolg der Aerodynamikoptimierung mit der grundlegend neu entwickelten Stromlinienkarosserie.

Die Auto Union versucht noch am gleichen Tag, diesen neuen Mercedes-Benz Rekord zu brechen. Doch Bernd Rosemeyer, der erfolgreichste Rennfahrer des Konkurrenzunternehmens, verunglückt dabei tödlich.

Sein Fahrzeug wird in voller Fahrt von einer Windböe erfasst und von der Fahrbahn gedrängt.

Fast acht Jahrzehnte lang bleibt der von Caracciola erzielte Geschwindigkeitsrekord auf einer öffentlichen Straße bestehen. Erst am 4. November 2017 wird er übertroffen und auf 445,54 km/h verschoben. Das Fahrzeug hat fast die doppelte Motorleistung. Damit ist der Mercedes-Benz W 125 Rekordwagen bis heute ein Musterbeispiel für Effizienz. Das Originalfahrzeug von 1938 hat heute im Mercedes-Benz Museum einen Ehrenplatz: in der Rekordwagen-Präsentation beim Mythosraum 7 „Silberpfeile – Rennen und Rekorde“.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications

Mercedes-Benz Rennfahrer Hans Herrmann im August 1955 bei Versuchsfahrten auf dem Autodrom in Monza, neben dem Formel-1-Rennwagen W 196 R mit Stromlinienkarosserie.



Hans Herrmann wurde 90

# „Hans im Glück“

**A**m 23. Februar 2018 wurde Rennfahrerlegende Hans Herrmann 90 Jahre alt. Mercedes-Benz und Porsche ehrten ihn mit einer Geburtstagsfeier im Mercedes-Benz Classic Center in Fellbach. Internationale Bekanntheit erreichte Herrmann als Werksfahrer von Mercedes-Benz in den Jahren 1954 und 1955. Als junger Nachwuchsrennfahrer startete er für die Marke auf den erfolgreichen Silberpfeilen, dem Formel-1-Rennwagen W 196 R und dem Rennsportwagen 300 SLR (W 196 S).

Kurzer Rückblick in den Sommer 1953. Das Telefon klingelt bei Hans Herrmann. „Hier Neubauer, Daimler-Benz. Hören's, haben Sie Lust einmal bei uns zu probieren?“, dröhnt ihm ein markantes Organ entgegen. Der gerade einmal 25 Jahre alte Herrmann ist baff und still. „Na, was ist?“, ruft der legendäre Rennleiter Alfred Neubauer. Der junge Rennfahrer bringt ein „Ha, ja!“ zustande. „Gut, kommen Sie morgen zum Nürburgring.“ Ein Klicken im Hörer, Ende des Gesprächs – und Anfang des Einstiegs von Hans Herrmann bei Mercedes-Benz.

Hans Herrmann galt damals als Geheimtipp unter den Nachwuchssportlern. Eine erfolgreiche Motorsportsaison lag hinter ihm, mit vorderen Plätzen beispielsweise bei der Mille Miglia und den 24 Stunden von Le Mans. Nun durfte er an Testfahrten teilnehmen: Mercedes-Benz bereitete für das Jahr 1954 den Wiedereinstieg in die Königsklasse des Motorsports vor, die Formel 1. Bei den Testfahrten auf dem Nürburgring mit dem 300 SL Rennsportwagen (W 194) war Herrmann schon am ersten Tag Zweitschnellster – in einem Feld deutlich erfahrenerer Motorsportler. Am zweiten Tag fuhr er die schnellste Runde. Weitere Versuchsfahrten in Monza folgten, und danach stand fest: Der junge Stuttgarter wird neben Juan Manuel Fangio und Karl Kling in die Werksmannschaft aufgenommen. Neubauers Einschätzung damals klang so: „Herrmann ist unbedingt ein Naturtalent und ein sehr ausdauernder Fahrer.“ Beim Großen Preis von Frankreich am 4. Juli 1954 in Reims hatten die neuen Silberpfeile Premiere. Fangio und Kling holten einen souveränen Doppelsieg. Herrmann krönte sein gelungenes Renndebüt mit der schnellsten Rundenzeit: 2:32,9 Minuten entsprachen einem Durchschnittstempo von 195,463 km/h.

In der laufenden Saison errung Hans Herrmann zwei Podiumsplatzierungen bei Grand-Prix-Rennen: Im Großen Preis der Schweiz 1954 und im Avusrennen 1954 kam er jeweils auf den 3. Platz. Mercedes-Benz setzte das Engagement des jungen Rennfahrers in der Saison 1955 fort, nun zusätzlich zur Formel 1



Mercedes-Benz Classic Markenbotschafter Hans Herrmann, Mercedes-Benz & Friends 2011, Berlin-Tempelhof.



Mille Miglia (Brescia/Italien), 1. Mai 1955. Startvorbereitungen in Brescia, Hans Herrmann am Steuer und Beifahrer Hermann Eger (Startnummer 704) auf Mercedes-Benz Rennsportwagen Typ 300 SLR. Alfred Neubauer (rechts im Bild).

**1** Renntransporter mit Kofferaufbau auf Basis des Mercedes-Benz O 3500 beim Großen Preis von Frankreich im Juli 1954. Hans Herrmann posiert neben dem neuen Mercedes-Benz Formel-1-Rennwagen W 196 R mit Stromlinienkarosserie im Renntransporter.



**2** Hans Herrmann während den Startvorbereitungen zum Großen Preis von Berlin auf der Avus, 1954.



**3** Großer Preis von Frankreich in Reims, 4. Juli 1954. Das Mercedes-Benz Rennfahrer-Team von links: Hans Herrmann, Juan Manuel Fangio und Karl Kling. Fangio und Kling erzielten für die Marke einen Doppelsieg. Herrmann fährt die schnellste Runde.



auch bei internationalen Sportwagenrennen mit dem 300 SLR (W 196 S). Zur Saison 1955 kam Stirling Moss, nur wenig jünger als Hans Herrmann, ganz neu in die Rennmannschaft. Doch bei einem Trainingsunfall in Monaco im Mai 1955 ereilte Herrmann das Pech: Er wurde schwer verletzt und konnte in dieser Saison nicht mehr starten.

Nach dem Ende seines Mercedes-Benz Engagements Formel-1- und Sportwagen-Rennen blieb „Hans im Glück“, wie er von Freunden genannt wird, der Marke eng verbunden. Unter anderem nahm er 1961 mit einem

Mercedes-Benz 220 SE (W 111) am Großen Straßenpreis von Argentinien teil, wo er auf dem 2. Platz ins Ziel kam und damit zusammen mit dem Sieger Walter Schock, ebenfalls auf 220 SE, den Doppelsieg komplett machte.

#### Ein vielseitiges Motorsport-Talent

Der am 23. Februar 1928 in Stuttgart geborene Hans Herrmann begann seine Rennsportkarriere im Jahr 1952 bei der Hessischen Winterfahrt mit einem privaten Porsche 356. Noch im gleichen Jahr errung der gelernte Konditor bei der Deutschlandfahrt einen

Klassensieg. 1953 und 1954 holte Herrmann dann auf Porsche jeweils einen Klassensieg beim legendären 1.000-Meilen-Rennen „Mille Miglia“ in Italien.

Der Stuttgarter erwies sich mit Teilnahmen an Grand-Prix-Rennen der Formel 1 und Formel 2, bei Sportwagenrennen und bei Rallyes als ausgesprochen vielseitiger Motorsportler. Außer auf den Wagen von Mercedes-Benz startete er insbesondere mit Renn- und Sportwagen von Porsche. Dazu kamen Einsätze in den Cockpits von B.R.M., Cooper-, Maserati- und Veritas-Rennwagen.



Großer Straßenpreis für Tourenwagen von Argentinien, 26.10. - 5.11.1961. Am Start - das Fahrerteam Hans Herrmann / Rainer Günzler (Startnummer 527) mit einem Mercedes-Benz Typ 220 SE. In der Gesamtwertung belegten Herrmann / Günzler den zweiten Platz.

Seine größten Erfolge erzielte Herrmann bei Sportwagen-Langstreckenrennen. Dazu gehörten insbesondere seine Gesamtsiege bei der Targa Florio (1960), den 24 Stunden von Daytona (1968) und den 24 Stunden von Le Mans (1970). Für die achtmalige Teilnahme an der Targa Florio wurde Hans Herrmann im Oktober 2012 von der Stadt Collesano geehrt: Zum Festakt fuhr der ehemalige Werkspilot in einem Mercedes-Benz 300 SLR Rennsportwagen vor.

Nachdem Herrmann seine Rennsportkarriere 1970 mit dem Le-Mans-Sieg krönte,

zog er sich auf dem Höhepunkt seiner Rennsportkarriere noch im selben Jahr vom aktiven Motorsport zurück. Er widmete sich ab dann vor allem seinem Handelsunternehmen für Autozubehör. Dem Motorsport blieb der Jubilar aber bis heute eng verbunden – auch als Markenbotschafter von Mercedes-Benz Classic.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications



Hans Herrmann und Jean-François Zimmer bei Gelegenheit des 80. Geburtstags des Rennfahrers an der Techno Classica in Essen im Jahr 2008.

Mercedes-Benz Classe G

# UNE ICÔNE SE RÉINVENTE

**L**a nouvelle Classe G de Mercedes-Benz s'affiche dans une forme resplendissante. Dans toutes les conditions d'utilisation, le modèle tout-terrain se distingue par ses performances, ses systèmes d'assistance à la conduite à la pointe du progrès, ses qualités routières exceptionnelles et son niveau de sécurité élevé. De plus, le nouveau train de roulement, les programmes de conduite DYNAMIC SELECT, le « mode G » et les trois blocages de différentiel à 100 % améliorent à la fois le confort routier et l'agilité, quel que soit le terrain.





« La nouvelle Classe G place la barre encore plus haut dans tous les domaines, sur le plan des performances sur route et hors chemin, du confort et de la connectivité. La série la plus ancienne de notre marque est donc parfaitement armée pour prolonger une histoire couronnée de succès. Bref, le nouveau 'G' reste un 'G', mais en mieux », souligne Ola Källenius, membre du directoire de Daimler AG responsable de la recherche du groupe et du développement de Mercedes-Benz Cars. Pour l'équipe chargée du développement de la nouvelle Classe G, le challenge était de taille. « Faire évoluer technologiquement une icône comme la Classe G, c'est à la fois un défi et une chance. Nous avons examiné chaque pièce à la loupe, jusqu'à la moindre vis », explique Gunnar Güthenke, responsable du département-produit Véhicules tout-terrain de Mercedes-Benz. « Pour ce qui est de la carrosserie, nous avons concentré nos efforts sur le

renforcement de la rigidité de la structure et sur les liaisons entre le train de roulement et la chaîne cinématique avec le cadre-échelle. »

#### **La Classe G remise au goût du jour**

Véhicule tout-terrain de luxe, la Classe G est considérée depuis longtemps comme une icône du design. Sa silhouette n'a pas fondamentalement changé depuis 1979. Hier comme aujourd'hui, divers détails emblématiques conçus pour remplir des fonctions bien précises confèrent à la Classe G sa personnalité unique. La nouvelle Classe G reprend donc les poignées de porte si particulières, le bruit de fermeture caractéristique, la robuste baguette de protection extérieure, la roue de secours fixée sur la porte arrière et les clignotants ostensibles. Associés à la silhouette anguleuse, ces détails hors norme confèrent à la voiture son aspect unique.

Le design de la Classe G a évolué pour s'inscrire dans la philosophie de la pureté sensorielle des lignes tout en restant fidèle au caractère du modèle originel. On retrouve donc sur la nouvelle génération les charnières de porte visibles et le capot-moteur rapporté. Techniquement sans cesse améliorée au fil des décennies, mais quasiment inchangée sur le plan visuel, cette icône du tout-terrain accomplit aujourd'hui un bond en avant sur le plan technique comme dans le domaine stylistique.

Plus que jamais, la Classe G semble coulée d'une seule pièce. Toutes les surfaces sont dessinées avec davantage de tension et d'intensité, la qualité perçue a été encore améliorée. Résultat : des joints plus fins, plus précis, et des transitions plus harmonieuses. Par ailleurs, les passages de roue et les pare-chocs ont été mieux intégrés à la carrosserie pour paraître moins rapportés.



### L'habitacle : une authentique icône

Tandis que l'aspect classique mythique de l'extérieur a été préservé, la Classe G bénéficie d'un aménagement intérieur moderne entièrement revu qui se veut, comme à l'extérieur, une réinterprétation d'un grand classique. Avec son caractère de baroudeur et son intérieur grand luxe, la Classe G s'est toujours voulu la symbiose harmonieuse des deux extrêmes. Au premier regard, au premier contact du doigt, on sait que tous les matériaux utilisés sont de très haute qualité. Chaque détail est traité avec la plus grande minutie artisanale.

En s'installant à bord de la Classe G, on retrouve de nombreux éléments stylistiques extérieurs. La forme des buses de ventilation latérales, par exemple, rappelle celle des phares ronds. De même, les haut-parleurs évoquent le design des clignotants emblématiques. Autres éléments typiques de la Classe

G : la poignée de maintien située devant le passager avant ou les boutons de commande chromés des trois blocages de différentiel. Bien qu'encore améliorés, ces derniers éléments demeurent des détails caractéristiques du modèle.

Entièrement redessinée et d'une grande clarté, la planche de bord intègre des instruments ronds analogiques intemporels logés dans des tubes. Les amateurs des classiques cadrans ronds retrouveront ainsi rapidement leurs marques dans la nouvelle Classe G. Comme dans les nouvelles Classe E et Classe S, l'instrumentation peut, en option, prendre la forme d'un grand écran à cadrans virtuels placé directement dans le champ de vision du conducteur ainsi que d'un écran central disposé au-dessus de la console centrale. Protégés par un vitrage commun, les deux écrans de 12,3 pouces se fondent pour constituer un poste de conduite Widescreen.

**AVEC SON  
CARACTÈRE DE  
BAROUDEUR ET  
SON INTÉRIEUR  
GRAND LUXE,  
LA CLASSE G  
SE VEUT LA  
SYMBIOSE  
HARMONIEUSE  
DES DEUX  
EXTRÊMES.**



Le conducteur a le choix entre trois styles (« Classique », « Sportif » et « Progressiste ») qui lui permettent de personnaliser la présentation des informations et des écrans.

Grâce au pavé tactile avec sélecteur situé sur la console centrale, avec retour sensoriel et sonore via les haut-parleurs, le conducteur peut commander des fonctions avec les doigts sans quitter la route des yeux. Les commandes sont complétées par les touches d'accès direct placées devant le sélecteur, pour les fonctions les plus courantes, ainsi que par un bandeau optionnel situé au-dessus du commutateur d'éclairage et servant à piloter les systèmes d'assistance à la conduite. Au volant, le conducteur est proche du pare-brise et profite d'une excellente visibilité panoramique.

#### Davantage de place pour tous

Les dimensions de la nouvelle Classe G agrandie profitent au conducteur et au passager avant, mais aussi aux occupants de la seconde rangée.

Les sièges arrière sont rabattables selon un rapport de 60/40 ou intégralement. Les sièges de série de la Classe G sont dotés de nombreuses fonctions confort auxquelles s'ajoute leur forme plus ergonomique pour offrir ainsi un gain de confort et un meilleur maintien latéral, sans parler d'autres plus tels que la

fonction Mémoire du siège conducteur, le chauffage des sièges avant et arrière ainsi que les appuie-tête confort à l'avant. Le confort peut être renforcé en option grâce au Pack Sièges multicontours actifs. Cette option inclut diverses fonctions de massage, la clima-

## LA NOUVELLE CLASSE G A ÉTÉ DÉVELOPPÉE AVEC UN OBJECTIF PRINCIPAL : REDÉFINIR LA NOTION DE QUALITÉS ROUTIÈRES, SUR ROUTE ET HORS CHEMIN.

tisation et le chauffage rapide des sièges. Le pack comprend de plus un soutien lombaire à réglage électrique pour le conducteur et le passager avant. Les parties latérales des assises et des dossiers des sièges multicontours actifs intègrent des coussins d'air qui se remplissent ou se vident selon les conditions

dynamiques choisies, afin de mieux soutenir le conducteur et son passager sur leur siège, par exemple en leur assurant un meilleur maintien en virage.

#### Tout-terrain : quand la réalité dépasse la légende

La nouvelle Classe G a été développée avec un objectif principal : redéfinir la notion de qualités routières, sur route et hors chemin. Mission accomplie ! La nouvelle Classe G est encore plus performante en tout-terrain et nettement plus vive sur route, plus dynamique et plus confortable que la version précédente. Le G reste donc un vrai G, en particulier grâce à son cadre-échelle de série, aux trois blocages de différentiel à 100 % et à la démultiplication tout-terrain LOW RANGE. Le nouveau train de roulement a été conçu conjointement par Mercedes-Benz G GmbH et Mercedes-AMG GmbH. Résultat : une suspension avant à roues indépendantes et doubles bras transversaux combinée à un essieu arrière rigide. Pour les ingénieurs, le challenge a consisté à lutter pour chaque millimètre, car les capacités tout-terrain dépendent principalement de la garde au sol. Le relèvement des essieux joue donc un rôle déterminant ; pour atteindre les objectifs de



robustesse, une barre anti-rapprochement a été installée dans le compartiment moteur.

Les composants du train avant à doubles bras transversaux sont fixés directement au cadre-échelle, sans berceau. Les points de liaison au châssis du bras transversal inférieur sur l'axe Z sont placés aussi haut que possible. Cette configuration garantit une conduite aisée hors des sentiers battus. Conçu spécialement pour la Classe G, le nouveau train avant est tellement robuste que les performances et capacités tout-terrain du modèle antérieur ont non seulement été préservées, mais même en partie dépassées.

Les performances mesurées sont éloquentes :

- aptitude en côte jusqu'à 100 % sur une surface adéquate
- garde au sol entre les essieux augmentée de 6 millimètres, soit 24,1 cm
- capacité de passage à gué maximale, avec 70 cm dans l'eau et la boue, soit 10 centimètres de plus
- stabilité de roulage dans les dévers de 35°, soit 7° de mieux
- angle de fuite : 30°, angle d'attaque : 31°, soit 1° de mieux
- angle de rampe : 26°, soit 1° de mieux

Grâce à la suspension à roues indépendantes, la rigidité de la partie avant de la carrosserie a

été améliorée. Une barre anti-rapprochement relie maintenant les dômes des jambes de suspension avant afin de renforcer la résistance à la torsion du cadre-échelle.

À l'arrière, et contrairement au modèle précédent, le nouvel essieu rigide est guidé par quatre bras longitudinaux de chaque côté et une barre Panhard, ce qui rend la voiture encore plus confortable sur route normale. En tout-terrain, le débattement de la suspension arrière (82 millimètres en compression et 142 millimètres en extension) et la garde au sol de 241 millimètres au niveau du pont arrière garantissent la sécurité, y compris dans les situations extrêmes.

#### **A la carte : programme « Comfort », « Sport », « Individual » ou « Eco »**

Sur la Classe G, DYNAMIC SELECT est désormais disponible avec plusieurs programmes de conduite. Cela permet de moduler presque instantanément les caractéristiques du véhicule par simple pression sur une touche : le système adapte alors le paramétrage du moteur, de la boîte de vitesses, du châssis, de la direction et des systèmes d'assistance à la conduite selon les souhaits du conducteur. Les quatre programmes « Comfort », « Sport », « Eco » et

« Individual » peuvent être sélectionnés aisément au moyen du commutateur DYNAMIC SELECT. Le mode « ECO », par exemple, autorise un style de conduite axé sur l'optimisation de la consommation. En revanche, en mode « Sport », les points de passage des rapports de la boîte automatique, la réponse du moteur aux mouvements de la pédale d'accélérateur, les paramètres de la direction électrique et ceux du volet sur échappement changent. Le programme « Individual » permet au conducteur de configurer lui-même ses réglages préférés.

#### **Le nouveau « mode G », pour passer là où les autres ne vont pas**

Le nouveau « mode G » est l'un des éléments qui a permis d'améliorer le comportement routier en tout-terrain. Quel que soit le programme choisi, la Classe G passe en « mode G » dès que l'un des trois blocages de différentiel est activé ou que la démultiplication tout-terrain LOW RANGE est engagée. Ce mode tout-terrain adapte le réglage de l'amortissement du train de roulement et la direction ainsi que la courbe caractéristique de la pédale d'accélérateur. Il évite les changements de rapports inutiles, assurant ainsi une excellente maîtrise et une capacité de



franchissement exceptionnelle. L'activation du mode est signalée par l'allumage d'un petit symbole « G » très discret sur le combiné d'instruments. Le « G » absorbe ainsi avec aisance les fortes irrégularités du terrain, le conducteur peut manœuvrer au centimètre près même en terrain très pentu et les retours de la direction sur les qualités d'adhérence de la surface sont clairs.

#### **Sur route : agilité, confort, maîtrise totale**

Le cahier des charges de la Classe G exigeait non seulement une solidité extrême et une supériorité absolue en tout-terrain, mais aussi plus de dynamisme et de confort sur route. Les ingénieurs ont eu recours à un prototype numérique pour simuler la durée de vie de chacune des pièces et des sous-ensembles afin de savoir où il était possible d'employer des matériaux plus légers. La cure d'amaigrissement a fait son effet puisque la Classe G a perdu près de 170 kilos. La recette : un nouveau

## **LE « G » ABSORBE AVEC AISANCE LES FORTES IRRÉGULARITÉS DU TERRAIN, LE CONDUCTEUR PEUT MANŒUVRER AU CENTIMÈTRE PRÈS...**

mélange de matériaux, avec des aciers à haute, très haute et ultra-haute résistance et de l'aluminium, ainsi que des processus de production encore améliorés dans l'usine autrichienne Magna Steyr. La carrosserie rigide est constituée désormais de plusieurs types

d'acier, tandis que les ailes, le capot moteur et les portes sont en aluminium.

#### **Puissance et efficacité**

Le nouveau G 500 (consommation de carburant en cycle mixte : 12,1-11,5 l/100 km ; émissions de CO<sub>2</sub> en cycle mixte : 276-263 g/km)<sup>1</sup> est propulsé par un puissant moteur V8 de 4 litres. Le nouveau moteur bi-turbo délivre 310 kW (422 ch) et un couple maxi de 610 Nm entre 2 000 et 4 750 tr/min. Pour la transmission, la boîte automatique à convertisseur de couple 9G TRONIC a été adaptée spécialement aux besoins de l'icône du tout-terrain. Les ingénieurs ont eu recours à une application logicielle qui leur a permis de réduire les temps de réaction et de passage des 9 rapports de la boîte de vitesses. La grande ouverture de la boîte rend la conduite plus confortable et plus silencieuse à bas régimes, mais contribue aussi à réduire la consommation.

# La classe G : plus forte que le temps

La Classe G est le top-modèle des tout-terrains de luxe. Non seulement, elle est, et de loin, la série ayant la plus grande longévité de toute l'histoire de Mercedes-Benz, mais elle est aussi l'ancêtre de tous les SUV à l'étoile, comme en témoigne le « G » que portent encore tous ces modèles dans leur nom.

Issue du contrat de coopération conclu en 1972 entre Daimler-Benz AG et la société autrichienne Steyr-Daimler-Puch installée à Graz, la Classe G a connu une histoire jalonnée de succès et d'évolutions qui ont marqué les esprits. Dès la genèse du projet, tout est différent. L'équipe conçoit alors un véhicule qui affiche sa supériorité en tout-terrain, tout en restant une voiture de loisirs à part entière offrant à ses acheteurs sécurité et plaisir de conduire. Depuis, la transmission intégrale et ses blocages de différentiel à 100 %, de même que le robuste cadre-échelle, sont autant de constantes du G.

Lors du lancement commercial en février 1979, quatre motorisations sont proposées, développant de 53 kW/72 ch à 115 kW/156 ch. Les clients ont alors le choix entre des versions cabriolet à empattement court et des versions break à empattement court ou long. En 1989, la série 463 inaugure une évolution qui ne va pas se limiter à l'adaptation continue du 4x4 aux progrès techniques. Elle étend aussi le cercle de ses amateurs et souligne sa vocation de véhicule exclusif conçu pour toutes les situations. Et puis, en 1993, l'enfant reçoit son nom de baptême officiel : la Classe G.

La Classe G est connue dans le monde entier pour être la voiture des papes, la « papamobile ». Peinte dans un coloris nacre, la Mercedes-Benz 230 G rehaussée d'une cloche vitrée accompagne le pape Jean-Paul II dans ses nombreux voyages à partir de 1980.

Pour le 25<sup>e</sup> anniversaire de la Classe G, Mercedes-AMG conçoit une version particulièrement raffinée : la G 55 AMG Kompressor. Son moteur huit cylindres (350 kW/476 ch, 700 Nm de couple), particulièrement musclé, confère au robuste 4x4 des performances inédites à ce jour et démontre l'énorme potentiel qui se cache dans la Classe G.



En 2015, la G 500 4x4<sup>2</sup> se présente non seulement avec un intérieur luxueux, mais offre aussi des performances sur route impressionnantes, avec une garde au sol de 45 centimètres. Depuis 2015, la designo manufaktur offre aux clients la possibilité de personnaliser leur « G » grâce à des équipements exclusifs parfaitement assortis.

En 2017, l'icône qu'est devenue le « G » se réinvente une nouvelle fois avec la Mercedes-Maybach G 650 Landaulet. Avec son puissant V12, ses essieux portiques, sa capote en tissu à commande électrique et un équipement exclusif à l'arrière, cette édition limitée à seulement 99 exemplaires répond aux souhaits des clients qui attendent le maximum de leur voiture. Ce modèle est sans doute la manière la plus exclusive et la plus jubilatoire de rouler cheveux au vent.

Durant l'été 2017, le 300 000<sup>e</sup> exemplaire de la Classe G sort des chaînes à Graz. Il s'agit d'une Mercedes-Benz G 500 de couleur bleu Ile Maurice métallisé designo dotée de sièges en cuir noir rehaussé de surpiqûres blanches. Equipé de différents équipements tout-terrain, dont des jantes noires de 16 pouces

**LA CLASSE G EST, ET DE LOIN, LA SÉRIE AYANT LA PLUS GRANDE LONGÉVITÉ DE TOUTE L'HISTOIRE DE MERCEDES-BENZ.**

chaussées de pneus All-Terrain et une robuste galerie de toit, le véhicule anniversaire s'élance cet été-là vers de nouvelles aventures. Le modèle a été configuré par des amateurs du monde entier qui ont choisi leurs équipements préférés sur la page Facebook officielle de la Classe G. Ils pourront également suivre sur les réseaux sociaux les futurs périples de ce 300 000<sup>e</sup> exemplaire.

TEXTE ET PHOTOS Daimler Communications

Mercedes-AMG GT 4-Türer Coupé

# PERFORMANCE TRIFFT DESIGN

**M**ehr Raum, mehr Power, mehr Gänsehaut – der neue Mercedes-AMG GT 4-Türer liefert Fahrerlebnisse in neuen Dimensionen und erweitert die AMG Modellfamilie. Dabei knüpft das neue Coupé als erster viertüriger Sportwagen aus Affalterbach direkt an die legendären Erfolgsmodelle SLS und AMG GT an.





Die Frontansicht mit langer Motorhaube und zwei Powerdomes lässt keinen Zweifel an der Zugehörigkeit des jüngsten Mitglieds der AMG GT Familie aufkommen. Das 4-türige Coupé folgt der Design-Tradition der erfolgreichen AMG GT Modelle: Der kraftvolle Körper vermittelt Dynamik und Leistungsbereitschaft. Sinnliche Formen mit konvexen Flächen verleihen dem viertürigen AMG GT zeitlose Eleganz, während die fließende Silhouette mit dem geduckten Greenhouse auf die sportliche Ausrichtung verweist. Wie im AMG GT R verbessert eine Kühlerjalousie, das sogenannte AIR-PANEL, vor dem mittleren Kühllufteinlass die aerodynamische Effizienz des Fahrzeugs. Schmale MULTIBEAM LED-Scheinwerfer, die AMG-spezifische Kühlerverkleidung, die

Shark-Nose sowie die Frontschürze mit weiterentwickeltem Jet-Wing (mit fließendem A-Wing beim Sechszylindermodell) verleihen auch dem jüngsten Modell aus Affalterbach die typische Präsenz der AMG GT Familie.

Mit rahmenlosen Seitenscheiben und einer flachen, weit nach hinten geneigten Windschutzscheibe werden Elemente der klassischen Coupé-Architektur zitiert. Auch mit der zusätzlichen Sitzreihe im Fond wird die charakteristische Linienführung der AMG GT Modelle nicht beeinträchtigt. Die taillierte Seitenfallung und die breiten Schultern verweisen auf die athletisch-sportliche Orientierung des Fahrzeugs, die durch stark ausgeprägte Heckradhäuser zusätzlich betont wird.

Auch die Rückansicht des neuen 4-Türer Coupés greift bekannte Designelemente der AMG GT Formensprache auf: Extrem schmale LED-Heckleuchten definieren die typische Ladekantenlinie, der mehrstufig ausfahrbare Heckflügel unterstreicht nicht nur die Familienzugehörigkeit, sondern ist ein wichtiger Baustein der aktiven Aerodynamik.

#### **Gran Turismo mit hochmoderner Bedienung: das neue AMG Interieur**

Der Innenraum präsentiert eine Symbiose aus Performance und Exklusivität und integriert in die Atmosphäre eines Gran Turismo ein hochmodernes, neuartiges Bedienkonzept. Beleuchtete Luftdüsen in Turbinenoptik verfeinern die hochwertige Anmutung und unterstreichen den

sportiven Look. Das hervorsteckende Merkmal aller AMG GT Innenräume ist die Mittelkonsole im stilisierten V8-Design, die nicht nur den Performance-Anspruch der Marke ins Zentrum rückt, sondern auch funktionale Aspekte erfüllt.

Zwei hochauflösende, je 12,3 Zoll große Displays dominieren das Widescreen-Cockpit, das im V8 serienmäßig, im R6 optional angeboten wird. Drei unterschiedliche Stile stehen für diese voll digitalen Anzeigen zu Auswahl: „Classic“, „Sport“ und ganz neu „Supersport“. Über den linken Touch Control Button am Lenkrad können bevorzugte Informationen in die linke oder rechte Seite des Kombi-Instruments eingespielt werden – etwa die klassische Tachometer- und Drehzahlanzeige, Informationen zu Navigation



## DAS HERVORSTECHENDE MERKMAL ALLER AMG GT INNENRÄUME IST DIE MITTELKONSOLE IM STILISIERTEN V8-DESIGN.



oder Assistenzsystemen bis hin zu ausführlichen Motordaten. Besonders sportliche Fahrer können außerdem eine G-Force-Anzeige oder aktuelle Leistungs- und Drehmomentwerte einblenden.

In der „Supersport“ Ansicht gibt es darüber hinaus umfangreiche AMG-spezifische Zusatzinformationen, wie beispielsweise eine dem Motorsport entlehnte, markante Aufforderung zum Hochschalten im manuellen Getriebemodus.

Das Zentralsdisplay stellt die Schnittstelle zu allen weiteren Inhalten und Informationen dar, etwa Navigation, Radio, Media, Telefon und Fahrzeug. Die große Fullscreen-Kartenansicht sorgt für perfekte Lesbarkeit in allen Fahrsituationen. Zudem gibt es Performance-orientierte Zusatzfunktionen, wie zum Beispiel eine Visualisierung des Allradantriebs.

### Displaytasten und kapazitive Schalter: die innovative Mittelkonsole

Inspiziert vom zweitürigen Mercedes-AMG GT stellt die Mittelkonsole des neuen 4-Türers eine weitere Besonderheit dar. Neu und einzigartig sind die in den markanten und maßgeschneiderten Zierrahmen integrierten, farbigen Displaytasten für die integrierte Anzeige und Steuerung von Getriebelogik, Fahrwerk, ESP®, Abgasanlage, Start-Stopp-Funktion und Heckflügel. Die in TFT-Technologie ausgeführten Displaytasten zeigen über farbige, intuitiv verständliche Symbole deren Funktion an und lassen sich mit einem kleinen Fingertipp entsprechend einfach bedienen. Ergänzt werden die Displaytaster von den beiden Wippenschaltern für Fahrprogramme und Lautstärkenregelung.

Eine weitere Neuheit bei AMG sind die kapazitiven Schalter direkt vor dem stilisierten V der Mittelkonsole. Über diese Näherungsschalter lassen sich Rückfahrkamera, Navigation, Radio, Media, Telefon und Fahrzeugeinstellungen bedienen. Näherst sich der Finger der Schaltfläche mit minimalem Abstand, leuchtet das entsprechende Symbol direkt in der Headunit auf und wählt den Menüpunkt vor. Durch Drücken wird die entsprechende Funktion letztendlich aktiviert. Der Fahrer muss den Blick nicht abwenden, denn der entsprechende Menüpunkt wird gleichzeitig im Multifunktionsdisplay des Widescreen-Cockpits angezeigt, was für ein Plus an Fahrsicherheit sorgt.

### Platz je nach Bedarf: wahlweise vier oder fünf Sitzplätze

Auch bei den Sitzen beweist Mercedes-AMG, dass Komfort und Exklusivität keinen Widerspruch zu einer performance-orientierten Fahrzeugauslegung bilden müssen. Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich in unterschiedlichen Szenarien konfigurieren. Die Auswahl reicht vom sportlich-komfortablen Sitz über einen Sportsitz mit eleganter Rautensteppung bis hin zum extrem konturierten Performance Sitz mit integrierter Kopfstütze. Auch für den Fond bietet der viertürige AMG GT unterschiedliche Sitz-Konfigurationen für jeden Anspruch. Diese reichen von einer asymmetrisch umklappbaren Rückbank für die Familie bis hin zu zwei Varianten mit zwei Einzelsitzen. Die High-Class-Variante wird dabei allen Ansprüchen an eine Business-Limousine gerecht. Über einen in der Konsole zwischen den Sitzen integrierten Touchpad-Bildschirm können



die Fond-Passagiere unterschiedlichste Features anwählen. Diese reichen vom Abrufen der Dynamik-Daten über das AMG Menü bis hin zur Steuerung der Ambiente-Beleuchtung oder der Klimaregelung und Sitzheizung.

#### **Sportliche Höchstleistung: V8-Biturbomotoren mit bis zu 470 kW (639 PS)**

Der AMG 4,0-Liter-V8-Biturbomotor kommt bereits in einer Vielzahl von AMG Modellen zum Einsatz. Seine Leistung konnte für den neuen Mercedes-AMG GT 63 S 4MATIC+ noch weiter gesteigert werden und sorgt für überlegene Performance auf Sportwagen-Niveau. Er liefert 470 kW (639 PS) Leistung und ein maximales Drehmoment von 900 Nm, das über

ein breites Drehzahlband von 2500 bis 4500 U/min zur Verfügung steht. Damit vermittelt die Topmotorisierung des neuen AMG GT Viertürers in jedem Drehzahlbereich absolute Souveränität. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 3,2 Sekunden verdeutlicht dies ebenso wie die maximale Höchstgeschwindigkeit von 315 km/h.

Im Mercedes-AMG GT 63 4MATIC+ stellt das V8-Aggregat 430 kW (585 PS) und 800 Nm maximales Drehmoment bereit. Der Spurt aus dem Stand auf Tempo 100 km/h dauert nur 3,4 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 310 km/h.

Der AMG 4,0-Liter-V8-Motor arbeitet mit der bewährten Biturboaufladung, bei der die beiden Lader nicht außen, sondern

zwischen den Zylinderbänken angeordnet sind. Die Vorteile des „heißen Innen-V“ liegen in der kompakten Motorbauweise und dem spontanen Ansprechverhalten der Turbolader.

In der AMG GT 63 S Variante verfügt der Achtzylinder über aktive Motorlager. Diese lösen den Zielkonflikt zwischen einer möglichst weichen Anbindung des Triebstrangs für hohen Komfort und einer möglichst steifen Anbindung für optimale Fahrdynamik, indem sie ihre Steifigkeit stufenlos und schnell an die jeweiligen Fahrbedingungen anpassen. Der AMG GT 63 kann optional im Rahmen des Dynamic Plus Pakets mit aktiven Motorlagern ausgestattet werden.

#### **Direktes Ansprechverhalten: die zwei Twin-Scroll-Turbolader**

Für mehr Leistung und noch besseres Ansprechverhalten sorgen zwei Twin-Scroll-Turbolader, die mit einer weiteren innovativen Technik kombiniert werden. Erstmals vereint Mercedes-AMG die Vorzüge der Twin-Scroll-Technologie im V8-Motor mit wälzgelagerten Turbinenrädern. Durch die Wälzlagerung wird die Reibung im Inneren des Turboladers auf ein absolutes Minimum reduziert. Zudem sorgt die Twin-Scroll-Technologie dafür, den Abgasstrom optimal zu nutzen. Beides zusammen hat zur Folge, dass das äußerst spontane Ansprechverhalten des bereits als Benchmark geltenden



Vierliter-Achtzylinders von AMG nochmal verbessert wurde. Zudem wurden durch die optimierte Zylinderfüllung die Leistung sowie das maximale Drehmoment weiter gesteigert. Für höchste Effizienz hat Mercedes-AMG die V8-Motoren zudem mit der Zylinderabschaltung AMG Cylinder Management ausgestattet. Im Teillastbereich werden die Zylinder zwei, drei, fünf und acht deaktiviert, was den Kraftstoffverbrauch entscheidend verringert. Eine spezielle Anzeige im Kombi-Instrument informiert darüber, ob die Zylinderabschaltung aktiv ist und der Motor aktuell im Vier- oder Achtzylinderbetrieb läuft. Der Übergang zwischen diesen beiden Betriebszuständen erfolgt spontan, schnell und momentenneutral, so dass die Insassen keinerlei Komforteinbußen hinnehmen müssen.

### **Stark und vielseitig: Sechszylindermotor mit innovativer Hybridfunktion**

Neben den beiden V8-Motoren ist der neue viertürige Sportwagen als Mercedes-AMG GT 53 4MATIC+ auch mit dem innovativen AMG Reihensechszylinder erhältlich. Das 320 kW (435 PS) starke 3,0-Liter-Aggregat zeichnet sich durch hohe Performance aus, unterstützt durch eine Boost-Funktion mit bis zu 16 kW (22 PS) Leistung und 250 Newtonmeter Drehmoment. Der EQ Boost Startergenerator vereint Anlasser und Lichtmaschine in einem leistungsfähigen Elektromotor, der zwischen Motor und Getriebe verbaut wurde. Diese intelligente Kombination trägt gemeinsam mit der effizienten Aufladung mit elektrischem Zusatzverdichter (eZV) und Abgasturbolader dazu bei, die AMG-typische Performance und Fahrdynamik zu

gewährleisten, gleichzeitig aber auch Verbrauch und Emissionen zu senken. Der viertürige AMG GT 53 beschleunigt in nur 4,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht 285 km/h Höchstgeschwindigkeit.

### **Mehr Energie für noch mehr Innovationen: das neue 48-Volt-Bordnetz**

Der EQ Boost Startergenerator des neuen AMG GT 53 erzeugt auch den Strom für das 48-Volt-Bordnetz. Dieses versorgt wiederum mittels DC/DC-Wandler das konventionelle 12-Volt-Netz für Beleuchtung, Cockpit, Infotainment-Anzeigen und Steuergeräte. Durch die 48-Volt-Batterie erhöht sich die Batteriekapazität des gesamten Fahrzeugs, wodurch mehr elektrische Energie für neue Funktionen bereitgestellt werden kann. Das 48-Volt-Bordnetz ist damit Wegbereiter beim voranschreitenden Ausbau von Infotainment- und Assistenzsystemen. Das AMG SPEEDSHIFT MCT 9G Getriebe ist speziell auf die Anforderungen der Achtzylinder-Varianten des neuen viertürigen AMG GT abgestimmt. Hierbei kommt eine nasse Anfahrkupplung zum Einsatz. Dies spart Gewicht und Massenträgheit und optimiert das Ansprechverhalten. Der Reihensechszylinder ist hingegen mit dem AMG SPEEDSHIFT TCT 9G Getriebe gekoppelt. In Verbindung mit dem Drehmomentwandler ist das Getriebe auf die speziellen Bedürfnisse dieses Motors abgestimmt.

### **Dynamik made in Affalterbach: die AMG Fahrwerks-technologie**

Die herausragende Agilität und rennstreckengerechte Fahrdynamik des viertürigen AMG GT sind auch ein Verdienst des speziellen AMG Fahrwerks. Beim



Sechszylinder-Modell kommt serienmäßig ein Fahrwerk mit Stahlfedern und Verstelldämpfung zum Einsatz. Das Fahrwerk der Achtzylinder-Varianten basiert auf der volltragenden Mehrkammer-Luftfederung AMG RIDE CONTROL+. Ein steifer Integralträger nimmt Vorderachse, Motor, Getriebe und Lenkgetriebe auf.

Das Hinterachsgetriebe hat zudem eine spezielle, zusätzlich versteifte Aufhängung, um das NVH-Verhalten (Noise, Vibration, Harshness) zu verbessern. Ein Querstabilisator aus Rohrmaterial senkt wie beim AMG GT R das Gesamtgewicht der Hinterachse.

Alle AMG GT 4-Türer Coupé Modelle sind mit dem Allradantrieb AMG Performance 4MATIC+ ausgestattet. Eine elektromechanisch geregelte Kupplung verbindet die ständig angetriebene Hinterachse variabel mit der Vorderachse. Die bestmögliche Drehmomentverteilung wird – je nach Fahrsituation und Fahrerwunsch – laufend berechnet.

Zur Verbesserung von Traktion und Dynamik besitzt der AMG GT 63 S serienmäßig ein elektronisch gesteuertes Sperrdifferenzial an der Hinterachse. Dadurch wird der Schlupf am kurveninneren Rad unterbunden, was für optimalen Grip sorgt. So kann der Fahrer dank verbesserter

Traktion früher und kraftvoller aus Kurven herausbeschleunigen. Bei Bremsmanövern aus hohem Tempo bleibt das Fahrzeug stabiler, zudem verbessert das Sperrdifferenzial die Traktion bei der Beschleunigung aus dem Stand. Das elektronische Sperrdifferenzial ist Inhalt des Dynamik Plus Pakets und in dieser Kombination optional auch für alle weiteren Varianten des viertürigen AMG GT zu haben.

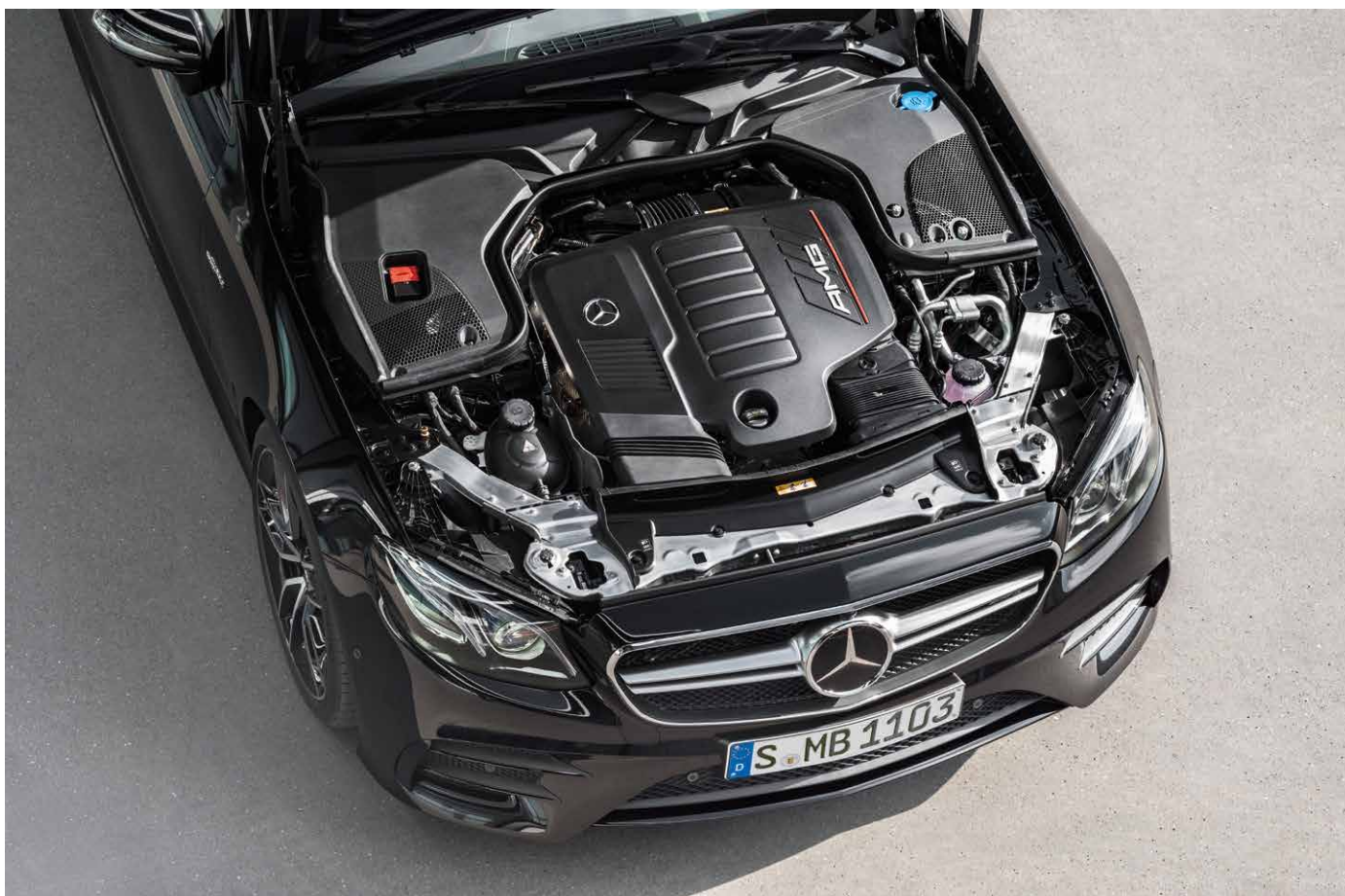
#### **Mehr Agilität und Präzision: die aktive Hinterachslenkung**

Noch feinfühlig auf Lenkbefehle reagiert das AMG GT 4-Türer Coupé dank der aktiven Hinterachslenkung, die

serienmäßig in den V8-Modellen und optional in der Sechszylinder-Version angeboten wird. Das System ermöglicht eine noch bessere Kombination aus Agilität und Stabilität und verstärkt somit die Dynamik sowie die Fahrsicherheit des neuen AMG GT Viertürers.

Bis zu einem Tempo von 100 km/h werden die Hinterräder über zwei elektrische Stellmotoren in entgegengesetzter Richtung zu den Vorderrädern eingeschlagen. Der Wagen lenkt dadurch deutlich agiler in Kurven ein. Im Alltag profitiert der Fahrer darüber hinaus vom reduzierten Wendekreis.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications



Les nouveaux modèles Mercedes-AMG 53

# L'ALLIANCE IDÉALE DE LA PERFORMANCE ET DU DESIGN

**M**ercedes-AMG enrichit son portefeuille produits de trois nouveaux modèles et introduit dans le même temps une nouvelle désignation de type : les modèles 53 en version CLS, Classe E Coupé et Classe E Cabriolet.

Parmi les éléments distinctifs des trois nouveaux modèles 53 figurent la grille de calandre à double lamelle, la jupe avant avec bordure centrale inférieure,

les habillages de bas de caisse spécifiques AMG, la jupe arrière avec insert diffuseur et les doubles sorties d'échappement rondes chromées brillantes.

## Six cylindres en ligne avec alterno-démarrateur EQ Boost

Le six cylindres en ligne se distingue par des performances de

pointe et une électrification intelligente. Implanté entre le moteur et la boîte de vitesses, l'alterno-démarrateur EQ Boost réunit un démarreur et un alternateur

Parmi les éléments distinctifs des trois nouveaux modèles 53 figurent la grille de calandre à double lamelle, la jupe avant avec bordure centrale inférieure.



dans un moteur électrique performant. Cette innovation, de même que la suralimentation intelligente avec compresseur additionnel électrique (eZV) et turbocompresseur sur échappement poursuivent le même objectif : accroître les performances caractéristiques d'AMG et la dynamique de marche tout en abaissant la consommation et les émissions. Et cela a payé : le CLS 53 4MATIC+ passe de 0 à 100 km/h en seulement 4,5 secondes et atteint une vitesse de pointe de 270 km/h avec le Pack Conducteur. La consommation de carburant en cycle mixte est de 8,7 l/100 km, les émissions de CO<sub>2</sub> en cycle mixte sont de 200 g/km. Epaulé par l'alternateur-démarrateur EQ Boost au démarrage, le compresseur additionnel électrique garantit sans délai une montée en pression impressionnante pour une augmentation plus rapide du couple en reprise, jusqu'à ce que le turbocompresseur sur

échappement grand format s'enclenche. Le moteur de 3,0 litres réagit ainsi de façon extrêmement spontanée et offre une réponse ultra dynamique sans « trou du turbo ». Autre bonus : le confort de marche élevé du six cylindres en ligne.

#### **A l'origine des fonctions hybrides : le réseau de bord de 48 V**

L'alternateur-démarrateur EQ Boost alimente le réseau de bord 48 V. Le réseau 12 V conventionnel est également alimenté par le nouveau réseau, au moyen d'un convertisseur DC/DC. La batterie 48 V permet d'augmenter la capacité totale de la batterie du véhicule, mettant ainsi davantage d'énergie électrique à disposition, pour des fonctions innovantes par exemple. Le réseau de bord 48 V est donc à l'origine d'une hybridation encore plus poussée. Autre avantage : pour la même puissance, vous ne

produisez plus que le quart des courants. Ainsi, il est donc possible d'utiliser des câbles plus fins et plus légers, ce qui contribue indirectement aux économies de carburant. Le réseau 12 V, toujours disponible, alimente les consommateurs tels que l'éclairage, le poste de conduite, les affichages de l'infodivertissement et les calculateurs.

#### **Des fonctions hybrides assurées par l'alternateur-démarrateur EQ Boost**

L'alternateur-démarrateur EQ Boost est un élément central du réseau 48 V. Outre son rôle de générateur électrique, il assure également des fonctions hybrides. Il est donc possible de réaliser des économies de consommation, auparavant permises avec la seule technologie hybride à haute tension. La régulation du ralenti intervient, elle aussi, pour la première fois au niveau de l'alternateur-démarrateur EQ Boost.

Parmi les fonctions hybrides figurent l'assistance à l'accélération avec un surcroît de puissance de 16 kW et de couple de 250 Nm, la récupération de l'énergie, le décalage du point de charge, le mode croisière et le redémarrage quasi imperceptible du moteur lié à la fonction Start/Stop.

L'entraînement par courroie des organes auxiliaires ayant été supprimé à l'avant du moteur, la longueur du nouveau six cylindres est aussi nettement réduite par rapport aux six cylindres en ligne conventionnels, créant ainsi davantage de place pour un post-traitement particulièrement efficace des gaz d'échappement. Seul le filtre à particules de série fait encore partie du système d'échappement dans le soubassement.

TEXTE ET PHOTOS Daimler Communications

Weltpremiere Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury

# Exklusives Reisen auf höchstem Niveau

Auf der „Auto China 2018“ in Peking präsentierte Mercedes-Benz den Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury. Das Design des Crossovers aus einer exklusiven High-end-Limousine und einem SUV folgt der Philosophie der Sinnlichen Klarheit. Das Showcar kombiniert den Komfort und die typischen Stärken beider Karosserievarianten. Der Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury ist als Elektrofahrzeug mit vier kompakten Permanentmagnet-Synchron-Elektromotoren und vollvariablem Allrad-Antrieb konzipiert.





Die Studie verkörpert nicht nur die Designsprache von Mercedes-Maybach, sie knüpft auch an die traditionellen Werte der Marke an und setzt die erfolgreiche Mercedes-Maybach Geschichte fort. Getreu der Maxime „aus dem Allerbesten das Allerbeste“ zu erschaffen, steht Mercedes-Maybach für ultimativen Luxus und verbindet die Perfektion der Mercedes-Benz Modelle mit der Exklusivität von Maybach.

Das Showcar verschmilzt zudem Einflüsse der westlichen und fernöstlichen Hemisphäre zu einem reizvollen automobilen, kulturellen Dialog. So wird etwa das „Magic Wood“, das Ebenholz, traditionell im chinesischen Möbel-Design verwendet. Auch die Kombination aus SUV und Stufenhecklimousine unterstreicht dieses Motiv, sind dies doch nicht nur auf dem internationalen, sondern

vor allem auf dem chinesischen Markt die erfolgreichsten Karosserievarianten.

Im Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury sorgen der große Raumkomfort in Verbindung mit der erhabenen Sitzposition, das elegante Design und feinste Materialien besonders im Fond für ein Luxuserlebnis auf höchstem Niveau. Das Fahrzeug steht beispielhaft für die typischen Mercedes-Maybach Werte: traditionelle Handwerkskunst, Einzigartigkeit und Individualisierung.

#### **Exterieur-Design: Harmonie von Sinnlichkeit und Klarheit**

Glatte, überspannte Flächen ohne Sicken und scharfe Kanten erzeugen ein Bild von sportlicher Eleganz: Der Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury sorgt für einen souveränen Auftritt. Der markante verchromte

Kühlergrill mit seinen feinen senkrechten Streben im Stil eines Nadelstreifen-Anzugs akzentuiert die Front.

Der Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury bietet im Gegensatz zu einer konventionellen Limousine eine deutlich höhere, SUV-typische Sitzposition und damit ein erhabenes Fahrerlebnis. Für die Designer eine Herausforderung. Schließlich galt es, das bekannte Drei-Box-Design – also der „Dreisprung“ Motorhaube, Fahrgastraum und Kofferraum – harmonisch auf eine SUV-ähnliche Architektur zu übertragen. Daraus ergibt sich eine interessante Spannung zwischen den Polen Sportlichkeit und Mercedes-Maybach Luxus.

Ange deutete Trittbretter in geschliffenem Aluminium sind im unteren Türbereich integriert. Sie sind weiß beleuchtet und mit



dem Maybach Logo versehen. Ein dezentes Chrom-Zierelement oberhalb der Trittbretter sowie im unteren Bereich von Front und Heck akzentuiert das gesamte Fahrzeug. Die flach in die Flanke integrierten Türgriffe fahren elektrisch aus.

### **Erhabenheit trifft Leichtigkeit: Das Interieur-Design**

Ziel der Designer war es, im Interieur Anklänge an die Serienfahrzeuge abzubilden, sie jedoch in eine bisher unerschlossene Luxuswelt zu überführen. Sie kreierte eine Symbiose aus Sportlichkeit, Moderne und Eleganz und zeigen ein Abbild kommender Generationen von Mercedes-Maybach Modellen. Exklusive Materialien mit hochwertigen Qualitätsakzenten zeigen höchste Wertigkeit im Innenraum und unterstreichen damit den ultimativen Luxus des Fahrzeugs. Das großzügige Raumgefühl und die kontrastreichen Farbkompositionen erzeugen ein bislang unerreichtes Luxuserlebnis. Markentypisch

werden Farben verwendet wie Roségold, Kristallweiß und Pearlgrey. Da der Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury primär für den Chauffeurbetrieb konzipiert ist, ist sein Design stark auf die Passagiere im Fond und deren Wohlbefinden ausgerichtet. Dort ist das wohnliche Raumgefühl besonders intensiv erlebbar.

Fahrerplatz und Cockpit sind auf das Wesentliche reduziert. Lüftungsdüsen, die das Kühlergrill-Motiv wieder aufnehmen, umrahmen das frei stehende Widescreen-Cockpit mit Doppel-Displays à 12,3 Zoll. Das Raumgefühl wird durch ein helles, kontrastierendes Unterteil der Instrumententafel und die reduzierte Höhe des Dashboards noch verstärkt. Insgesamt schafft das Interieur eine Atmosphäre von luxuriöser Behaglichkeit, die die Insassen angenehm entspannen lässt. Um die optische Leichtigkeit zu betonen, ist der Roségold-Rahmen der Vordersitze offen, sodass das weiße Leder sichtbar wird. Die Farb- und Materialwelt inszeniert den

ultimativen Luxus für den Vision Mercedes-Maybach durch edelste Materialien und atemberaubende Oberflächen.

Die luxuriöse Helligkeit des Interieurs wird durch die Farben Kristallweiß, feinstes Nappaleder und den sinnlichen Branton betont, welcher auf der Instrumententafel durch ein leichtes metallisches Finish veredelt wird. Glänzende Oberflächen in poliertem Aluminium erzeugen spannende Reflexe und spiegeln das Highlight: die in Roségold beschichteten Sitzschalen. Der Anspruch auf den ultimativen Luxus bringt höchste technische Herausforderungen mit sich. So wird das intensive Mercedes-Maybach Signature Rotmetall in mehreren Lackschichten von Meisterhand aufgetragen.

### **Vorbild S-Klasse**

Wie in der Mercedes-Maybach S-Klasse beeindruckend die besonders komfortablen Sitze durch ihre Verstellkinematik. Anders als in konventionellen Limousinen üblich, wird die

Lehne separat verstellbar, wodurch Fußraum und Sitzreferenzpunkt unverändert bleiben. In der kombinierten Neigungs- und Horizontalverstellung kann das Sitzkissen separat verstellt werden. Extra weiche Kniepolster bieten Schutz und Komfort. Die Liegesitze verfügen über eine Wadenauflage, die in der Länge und im Schwenkbereich frei eingestellt werden kann. Die kristallweißen Nappaledersitze verschönert eine Rautensteppung in Roségold.

Die breite Mittelkonsole setzt sich bis in den Fond fort. Sie ist mit einem integrierten, beheizbaren Tablett mit Teekanne und Tassen ausgestattet, was exquisiten Tee genuss während der Fahrt ermöglicht. Die Philosophie des Tees spielt eine tragende Rolle, um Körper und Geist in Balance zu bringen und den Weg zur inneren Ruhe und Kräftigung zu finden.

Das Teeservice ist in ein skulpturales Holztablett integriert, das aus Ebenholz, genannt „Magic Wood“, hergestellt ist. Das handgefertigte Service aus feinstem Porzellan kann in der Konsole mit einem schwarzhochglanz lackierten Schiebedeckel auf Knopfdruck elektrisch abgedeckt werden.

### Modernste Antriebs- und Fahrwerkstechnologie

Der Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury ist als Elektroauto konzipiert. Dank seiner vier kompakten Permanentmagnet-Synchron-Elektromotoren besitzt er vollvariablen Allradantrieb. Die Leistung des Antriebs beträgt 550 kW (750 PS). Der flache Akku im Unterboden hat eine nutzbare Kapazität von ca. 80 kWh und ermöglicht eine Reichweite nach NEFZ von über 500 Kilometern (nach EPA: über 200 Meilen). Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 250 km/h elektronisch abgeregelt.

Komfortabel ist auch die Schnellladefunktion: Durch Gleichstromladen auf Basis des CCS-Standards ermöglicht das System Ladeleistungen bis zu 350 kW. In nur fünf Minuten lässt sich so genügend Strom tanken, um rund 100 Kilometer zusätzliche Reichweite zu erzielen. Aufladen lässt sich die Batterie kabelgebunden an öffentlichen Ladestationen, üblichen Haushaltssteckdosen oder noch bequemer induktiv. Der Ladestrom wird berührungsfrei durch ein elektromagnetisches Feld unter dem Auto übertragen.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications



# Gastronomie

Gambas et melon d'eau, condiment d'aubergine et émulsion de pamplemousse



**T**om Brosius, de l'Hostellerie Stafelter, a choisi de nous présenter la recette « Gambas et melon d'eau, condiment d'aubergine et émulsion de pamplemousse », préparée par son chef de cuisine Jérôme Fidrich.

## Ingrédients pour 4 personnes :

- ½ pastèque
- 100 gr de pousses d'épinards
- Caramel balsamique
- Aubergine (1 pièce)
- 2 gousses d'ail
- 10cl d'huile d'olive
- Sel/poivre
- Citrons verts (2 pièces)
- Jus de pamplemousse (1 btl. 1L)
- Sucre 100gr
- Sirop de grenadine 4cl
- 4 gambas grosses

Pour la pastèque : Coupez la pastèque de 7cm de longueur, 4cm de largeur, et environ 2 cm d'épaisseur.

Râpez du citron vert.

Salade de pousses d'épinards : assaisonnez avec une vinaigrette à l'huile d'olive, jus de citron, sel et poivre.

Pour le caviar d'aubergine : mettez l'aubergine dans de l'aluminium avec de l'huile d'olive, les gousses d'ail et du sel. Mettez-la au four pendant 25 minutes à 180°C. Ensuite récupérez la chair et hachez-la.

L'émulsion de pamplemousse : mélangez le jus de pamplemousse avec le sirop de grenadine. Montez la sauce au beurre avec le mixeur.



Une entrée savoureuse que nous vous invitons à découvrir dans le cadre design de l'Hostellerie Stafelter, où vous serez reçu par Stéphanie Trauden et Tom Brosius.

⇒ Hostellerie Stafelter  
1, rue de Dommeldange  
L-9222 Walferdange  
[www.hostellerie-stafelter.lu](http://www.hostellerie-stafelter.lu)



1, rue de Dommeldange L-9222 Walferdange

+352 20 33 97 | [info@hostellerie-stafelter.lu](mailto:info@hostellerie-stafelter.lu) | [www.hostellerie-stafelter.lu](http://www.hostellerie-stafelter.lu)

## DÉGUSTEZ ET SÉJOURNEZ



L'Hostellerie Stafelter est le lieu idéal pour combiner le plaisir gastronomique et le bonheur d'une nuit confortable.



# Art

Dans ce numéro, Adrien Denoyelle, expert qualifié de Lux Auction, a sélectionné différents objets d'art, remarquables par leur originalité et leur rareté.



## Jeune fille en vis-à-vis

**Attasit Pokpong** — Huile sur toile représentant deux jeunes filles qui se font face.

L'une nous tourne le dos, tandis que la seconde, qui nous fait face, semble la regarder du coin de l'œil.

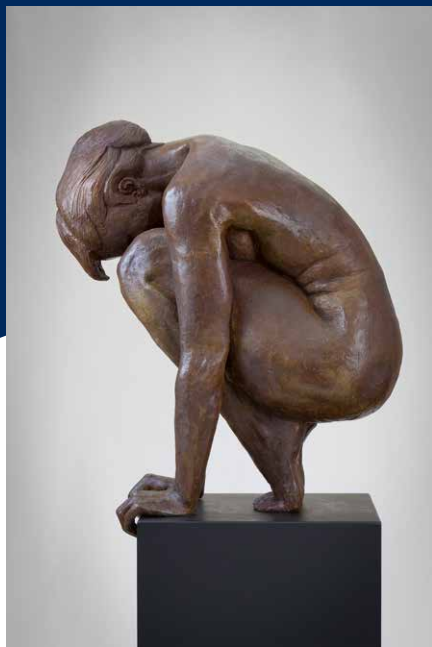
Attasit Pokpong est un artiste peintre thaïlandais, né en 1977, spécialisé dans l'aquarelle et la peinture à l'huile. Adeptes de la technique du Sfumato, ses portraits de fille et femme asiatiques aux contours flous, aux regards énigmatiques et aux lèvres pulpeuses fondent sa signature artistique.

Signé en bas à gauche :

Attasit Pokpong, 2009

Epoque XXI<sup>e</sup> siècle.

Dimensions : 140 x 180 cm



## Sérénité

**Christian Charvet** — Sculpture en bronze à patine brune représentant une femme en position fœtale.

Christian Charvet est né en 1951 à Saint-Etienne. Son grand-père peintre lui a communiqué son goût pour le dessin et la peinture, plus généralement pour les Arts. Entré à l'Ecole Polytechnique en 1971, l'enseignement scientifique lui permet d'approfondir son esprit de géométrie ; de plus, il a suivi pendant deux ans les cours de dessin et de peinture avec Lucien Fontanarosa et Hervé Loillier. Il pratique la sculpture depuis son arrivée à Bruxelles en 2003 et a perfectionné son art des techniques dans plusieurs ateliers. Epreuve d'artiste II/IV.

Epoque contemporaine.

Dimensions : 69 x 40 x 56 cm



## Crazytime

**Jazzu** — Technique mixte sur toile, représentant trois individus dont deux adultes et un enfant, tous bras en l'air

Jazzu est un artiste peintre contemporain de Toulouse. C'est grâce à la découverte du travail de J-M Basquiat, qu'il admire, que Jazzu plonge et ouvre son esprit à l'Art. Peignant « par nécessité », comme il le dit, ses œuvres reflètent ses émotions et les différentes difficultés qu'il peut rencontrer ; comme si ces toiles lui servaient d'exutoire. En plus d'être artistiques, les œuvres de Jazzu se veulent irrémédiablement intellectuelles, dans le sens où elles nous poussent à réfléchir sur notre monde et ses absurdités. De nombreux messages impactants sont véhiculés à ceux qui savent observer ses œuvres. Jazzu est un artiste multiple, utilisant aussi bien le bois, la toile, le plexi ou le papier comme support, et l'acrylique, la bombe aérosol ou bien encore les célèbres stylos Posca pour réaliser ses œuvres.

Epoque contemporaine – 2018

Dimensions : 116 x 89 cm

# L'HOTEL DES VENTES DU LUXEMBOURG

**SAMEDI 16 JUIN à 15 h** Présence d'experts qualifiés

BIJOUX - OR - MONTRES - ART D'ASIE - SUCCESSION DE MME B ET A DIVERS

**DROUOT**  
DIGITAL  
Live



Re : B216065



**120- PIAGET, MONTRE, OR JAUNE** 18k, 36 diamants +/- 0,36 ct, mouvement à quartz Pb: 55,40g

**55-BAGUE OR BLANC RUBIS OVALE NON CHAUFFE** pour 3,81 c, diamants 4,20c env. Qualité G/VS. Or 11,18 g. Le certif de gemmologie Dim pierre 11,67 x 9,72 x 2,92 mm.

**68- PENDENTIF OR BLANC, ÉMERAUDE** goutte Colombie au vert intense, entourage 26 diamants ronds G/VS. Or 4,48g.

**122- BAGUE EN OR JAUNE ET SAPHIR** or 18k 16 diamants taille brillant et navette et saphir bleu +/- 4,62 ct. Dim : 12,90 x 9,70 x 4,62 mm. pb : 7,2 g

**EXPOSITION :** Jeudi et Vendredi : 10h- 12h / 14h- 18h, Samedi 10h- 12 h et **VENTE** à 15 h- Dimanche : 10h- 12h et **VENTE** à 15 h

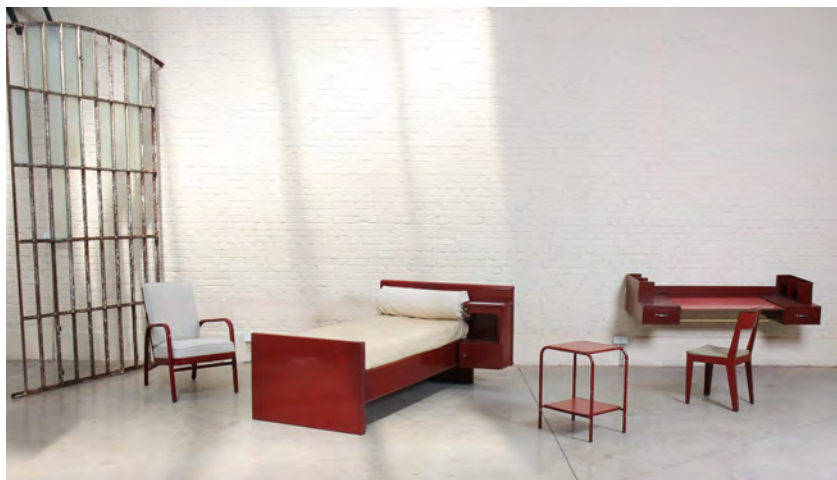
**Expertise gratuite et confidentielle pendant l'exposition**

**Lieu de vente :**

**CONCILIUM (retrouvailles)**  
6, rue Pierre Risch L 5450  
Stadtbredimus LUXEMBOURG

**DIMANCHE 17 JUIN à 15 h** Présence d'experts qualifiés

ARTS DECORATIFS XXe - SCULPTURES- DESIGN - COLLECTION DE MR B ET A DIVERS



## Le modernisme par Jean Prouvé !

**84- Jean Prouvé (1901- 1984) et Jules Leuleu (1883- 1961), Première mise aux enchères d'une exceptionnelle chambre à coucher** de Jean Prouvé. Un ensemble de cet ameublement est conservé au musée des Années 30 à Boulogne Billancourt. Mobilier réalisé en 1934-35 pour le sanatorium de Guébriant et commandité par l'armée Française aux architectes Abraham et Jacques Henri le Même



**12- ATTASIT** «Jeune fille en vis-à-vis»  
Ponkpong. Huile sur toile, signée et datée 2009  
H : 140 x L : 180 cm

**145- TABLE BASSSE NAGA** En teck. Prov: Nord Est de Inde. Ep: XIXe H: 30 L: 130 P: 47



## L'incroyable Le Corbusier et Pierre Jeanneret !

**83- Charles- Edouard Jeanneret dit le Corbusier. (1887-1965)**  
**Exceptionnel escalier** dit «Cité Radieuse» 1959, Prov : Unité d'Habitation Briey en Forêt. **Lot 58 à 82 , Rare Ensemble de mobilier Pierre Jeanneret** (1896- 1967) Provenance : Chandigarh- Inde

**EXPERTISE ET ESTIMATION GRATUITE DE VOTRE AUTOMOBILE DE COLLECTION.**

NOUS NOUS DÉPLAÇONS À DOMICILE POUR TOUTE EXPERTISE OU ESTIMATION GRATUITE DE VOS BIENS

Catalogue et Ordres d'Achat en ligne : **WWW.LUX-AUCTION.COM**



**ETUDE Carlos CALVO**  
HUISSIERS DE JUSTICE ASSOCIÉS  
Luxembourg

**info@lux-auction.com- tél 00 352 621 278 152**





# Le Château de Beaufort

Le château de Beaufort est situé dans la vallée romantique du « Haupeschbaach », au cœur de la « Petite Suisse luxembourgeoise ». Adossé à une colline, surplombant un grand lac, le château distille une atmosphère envoûtante qui en fait une attraction touristique de premier plan, ceci même si la bâtisse médiévale se trouve dans un état de ruines.

La partie la plus ancienne du château date de 1150. Il s'agissait d'une forteresse de forme carrée, dressée sur un roc massif et flanquée de plusieurs tours. La structure était divisée en deux parties : le château central et la cour. Du côté de la vallée, elle était protégée par un large fossé et un deuxième mur d'enceinte. Un pont-levis permettait de pénétrer à l'intérieur

du château. Une épaisse muraille percée de meurtrières défendait l'accès du côté de la colline.

Suivant des documents datant de 1192, le premier seigneur de Beaufort fut probablement Wauthier (Walter) de Wiltz.

Deux fenêtres romanes situées côté nord dans le château central sont caractéristiques de la

première phase de construction (12<sup>e</sup> siècle). Dans le même noyau central, on peut identifier des fenêtres de style gothique issues de la deuxième période de construction (14<sup>e</sup> siècle).

En 1348, le château devint la propriété de la maison d'Orley par mariage. Les seigneurs d'Orley agrandirent le château considérablement du côté de la vallée. Ils firent ainsi construire l'entrée près du puits castral, la tour d'eau ainsi que la partie inférieure de la tour maîtresse.

En 1477, Jean d'Orley fut accusé de trahison par l'empereur Maximilien ; son domaine fut confisqué et offert à Jean Bayer de Boppard. Suite à un mariage, le château devint propriété de la maison de Velbrück. Vers 1530,



## CONVAINCU DU POTENTIEL TOURISTIQUE DE LA RÉGION, EDMOND LINKELS A FAIT PREUVE DE BEAUCOUP D'IMAGINATION POUR RENFORCER L'ATTRAIT DU CHÂTEAU.

Bernard de Velbrück, seigneur de Beaufort, fit construire l'aile avec les grandes fenêtres dans le style Renaissance et la tour d'artillerie au nord-est.

La guerre de Trente Ans ruina les seigneurs de Beaufort qui furent obligés de revendre le château.

En 1639, la propriété fut acquise par Jean Baron de Beck, gouverneur de la Province de Luxembourg pour le roi d'Espagne. Les constructions médiévales ne convenaient plus comme cadre représentatif pour cet homme d'Etat ; par conséquent, il fit ériger, sur le plateau situé à l'ouest de l'ancien château-fort, un nouveau château de style Renaissance. En parallèle, il décréta différents travaux de rénovation de l'ancien château.

Par la suite, le château-fort ne fut plus utilisé comme résidence seigneuriale permanente que pendant quelques décennies. Vers le

début du 18<sup>e</sup> siècle, les seigneurs de Beaufort changèrent de résidence et n'y séjournèrent plus que de façon occasionnelle. A partir de 1750, le vieux château des chevaliers entama une période de lente dégradation. Au début du 19<sup>e</sup> siècle, il fut même utilisé comme carrière.

Henri Even acquit le domaine seigneurial de Beaufort en 1892. Son gendre Joseph Linkels et lui entreprirent ensuite de restaurer le nouveau château et de transformer la bergerie en une grande ferme. En 1928, Edmond Linkels, petit-fils de Henri Even, envisagea de mettre le château féodal à la disposition du public. Dans cette optique, il entreprit d'amples travaux afin de consolider les ruines du château. Il fit déblayer le puits castral et il prit soin de rénover les escaliers. En 1932, le complexe historique fut ouvert au public.

Dans l'intention de renforcer le pouvoir évocateur du château, Edmond Linkels fit également aménager dans une salle souterraine une véritable chambre des tortures. Convaincu du potentiel touristique de la région, il fit élargir les sentiers pédestres des environs de Beaufort et ajouta quelques nouvelles pistes, tressant ainsi un réseau de promenades qui est toujours en place aujourd'hui. Enfin, il lança également la production artisanale de liqueurs du château, encore appréciée de nos jours (Cassero, Framboise des bois, Vieille prune...).

En 1981, le château de Beaufort devint propriété de l'Etat.

Depuis 1988, le château-fort et le nouveau château sont classés patrimoine national, et de nombreux travaux de maintenance et de restauration ont été réalisés.

Aujourd'hui, ce fleuron historique brille de nouveau dans toute sa splendeur.

TEXTE Paulo Lobo PHOTOS Paulo Lobo

SOURCE article publié dans le magazine Wunnen n°25 avec l'aimable autorisation de l'éditeur.

⇒ [www.beaufortcastles.com](http://www.beaufortcastles.com)



# POUR TOUS VOS VOYAGES EN AUTOCAR ET AUTOBUS

**Voyages Wagener S.A.**

4A, Kiirchepad  
L-9170 Mertzig

Tel. : (+352) 83 82 17-1

Mail : [info@voyageswagener.lu](mailto:info@voyageswagener.lu)

[www.voyageswagener.lu](http://www.voyageswagener.lu)



# Clubnews



## Calendrier 2018

19/01/2018

Generalversammlung MBCL

04/02/2018

Trëppeltour

10 > 11/03/2018

Autojumble Luxexpo Kirchberg

21 > 25/03/2018

Techno Classica Essen \*

22 > 25/03/2018

Retro Classics Stuttgart \*

06/05/2018

Tour de printemps / Fréijorstour

16 > 20/05/2018

Mille Miglia Brescia \*

24/06/2018

Rotary Castle Tour \*

29/06 > 01/07/2018

Tour MBCL en France

01/07/2018

Cortège + Expo MBCL Esch/  
Alzette

29/07/2018

Summertour

01/09/2018

BIL Classic \*

16/09/2018

Rentrées'tour / LOF Oldtimerdag

29/09/2018

Zesummen Ennerwee Rotary  
Clubs Luxembourg \*

07/10/2018

Tour d'automne / Hierschttour

08/12/2018

Dîner de Noël / Chrëschtfeier

Informations auprès du secrétariat du club.

\* Manifestations organisées par des tiers.

Informationen im Clubsekretariat.

Mit \* gekennzeichnete Veranstaltungen werden von Drittveranstaltern organisiert.



## Tréppeltour

# Mit Tram, Bus und Standseilbahn

Winterzeit ist Ruhezeit. Dieser Spruch mag wohl für unsere Klassiker mit Stern gelten, wovon die meisten gut eingemottet auf die neue Saison warten – so aber nicht für die Mitglieder des Mercedes-Benz-Club Luxembourg! Die Jahresabschlussfeier im Dezember und die „Tréppeltour“ Anfang Februar sind stets eine gute Gelegenheit, sich wieder zu treffen und den gesellschaftlichen Aspekt des Vereinslebens zu pflegen.

So geschehen auch am Sonntag, 4. Februar 2018, als sich 47 Interessierte in Hollerich im Straßenbahn- und Busmuseum der Stadt Luxemburg trafen. Der Ausgangspunkt der diesjährigen Tour, welche von Vorstandsmitglied Guy Rolling organisiert wurde, war mit Vorbedacht ausgesucht worden, denn nicht

der sportliche, sondern der kulturelle Aspekt stand dieses Mal im Vordergrund. Unter fachkundiger Führung durch Mitarbeiter des Museums tauchten wir in die Welt von über 140 Jahren des öffentlichen Verkehrs der Stadt Luxemburg ein. Für manchen war es neu zu hören, dass schon 1875 eine Tram in Luxemburg verkehrte, wohl gemerkt nicht mit Motor, sondern mit lebendigem PS-Antrieb, und von der wir einen getreuen Nachbau bestaunen konnten. Nach der Elektrifizierung der Stadt wurden die Pferde in Rente beurlaubt, und eine elektrische Tram übernahm ab 1908 die Beförderung der Fahrgäste. Der letzte Wagen, eine TVL-Maschine von 1931, mit 50 KW Leistung durch zwei 550 V-Motoren, bediente die Linie 10 von Beggen

nach Luxemburg-Stadt. Dieser Wagen, der am 5.9.1964 die allerletzte Fahrt der städtischen Trambahn tätigte, steht in tadellosem Originalzustand im Museum und wurde speziell für unsere Gruppe unter Strom gesetzt, sodass wir eine kleine Rundfahrt über das Gelände des Museums erleben durften. Für die Älteren unter uns war dies der Grund für nostalgische Erinnerungen an Zeiten wo es per Pedes nicht viel langsamer voran ging als mit der Tram. Für die Jüngeren und die Kinder war es eine Fahrt der Sonderklasse durch die sie eine kurze Zeitreise voller Staunen erleben konnten.

Die nächste Etappe unserer Tour war ebenfalls ein Retro-Erlebnis, mit dem wir allerdings einen Zeitsprung von über 50 Jahren



vornahmen: Der „ale Stater Bus“ Nummer 167, ein Mercedes-Benz, Modell O 405 N2 Jahrgang 1995 brachte uns zu gleich 3 Zukunftsprojekten der Mobilität, die am vergangenen 10. Dezember ihren Dienst aufnahmen.

In der rue St Mathieu hieß es umsteigen, um mit dem Panoramalift des Bahnhofs Pfaffenthal auf die Ebene der Standseilbahn zu gelangen. Diese 12 Meter langen gegenläufigen Kabinen befördern je bis zu 168 Personen über eine Strecke von 200 Metern in 1 Minute, bis zum 38 Meter höher gelegenen Plateau Kirchberg. So schaffen sie es, innerhalb von 10 Minuten in Spitzenstunden bis zu 1.200 Personen zu transportieren.

Oben angekommen stiegen wir in die Tram um, die einer alten Tradition der Schmalspurbahnen folgend, auf den Namen Sigg

getauft wurde. Dieses 45 Meter lange und bis zu 420 Personen fassende Gefährt, mit einer Kapazität von bis zu 10.000 Fahrgästen pro Stunde in beide Richtungen, brachte uns über den ersten fertiggestellten Teil der Strecke von der „roten Brücke“ bis zur momentanen Endstation an den Ausstellungshallen. Die letzte Etappe unserer Expedition in die Zukunft erlebten wir im „neuen Tramsschapp“. Nach einer Videoprojektion, begleitet von den nötigen Erklärungen, konnten wir die riesige Abstellhalle und die Instandhaltungswerkstätten für die 32 in Zukunft zirkulierenden Tramfahrzeuge besuchen.

Alle Teilnehmer der diesjährigen Tréppeltour waren sehr von der Anlage angetan, welche man nur im Gesamtkonzept erfassen kann, und die uns nicht nur in architektonischer und technischer Hinsicht erstaunte. Den

vielleicht wichtigsten Aspekt davon, nämlich den wirtschaftliche Nutzen, haben wir am eigenen Leib erlebt, verschafft er doch den Passagieren der Nordstrecke eine Zeitersparnis von einer halben Stunde zwischen Hauptbahnhof und Kirchberg und trägt somit seinen Teil dazu bei, den Verkehrskollaps der Stadt Luxemburg zu vermeiden.

Einen Überblick ist in folgender Computeranimation zu sehen: <https://www.youtube.com/watch?v=PkUbh1m3hPU>

Den Abschluss dieser sehr aufschlussreichen Tour begingen wir im Restaurant „Lentze Parc“ in Bartringen, wo wir beim gemeinsamen Mittagessen die Eindrücke noch einmal Revue passieren lassen konnten.

TEXT UND FOTOS Guy Muller



**CLASSIC WORKSHOP**

*Luxembourg*



- ✿ **REPARATION ET RESTAURATION DE VOITURES CLASSIQUES**
- ✿ **ENTRETIEN, MAINTENANCE ET EVALUATIONS**
- ✿ **CONSEILS TECHNIQUES**
- ✿ **TRANSPORTS NATIONAUX ET INTERNATIONAUX EN REMORQUE FERMEE**
- ✿ **COMMERCE DE VOITURES DE COLLECTION**
- ✿ **ACCOMPAGNEMENT LORS DE « TRACK DAYS »**
- ✿ **ENTREMISE DE VOITURES CLASSIQUES**
- ✿ **ORGANISATION DE WORKSHOPS**
- ✿ **RECHERCHE ET FOURNITURE DE PIECES DETACHEES**
- ✿ **RECONDITIONNEMENT ET REMISE EN ETAT DE VOS PIECES D'ORIGINE**

Infos par téléphone:

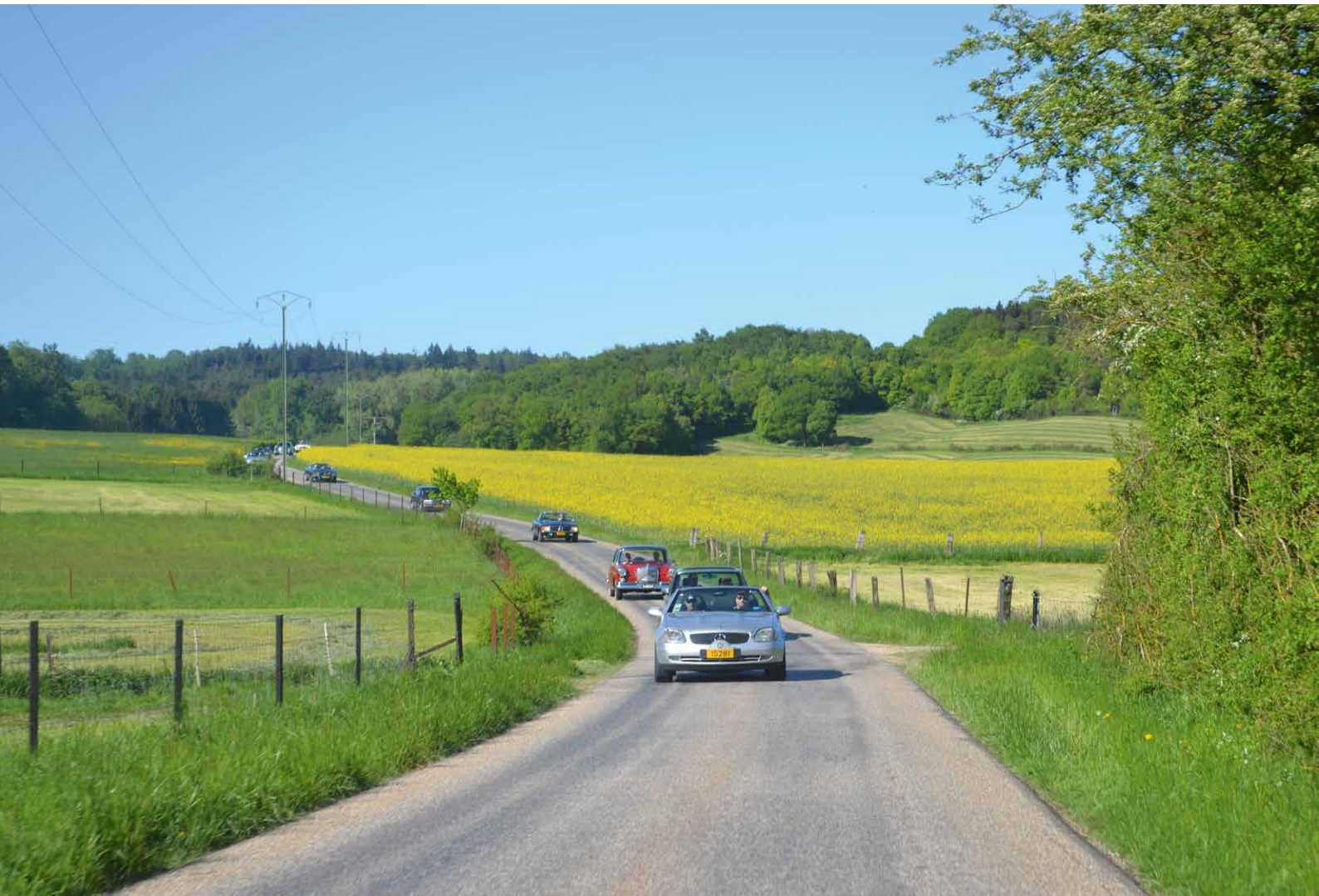
**+352 621 142 481** ou **+352 621 227 494**

ou par e-mail: **classicworkshoplux@gmail.com**

Partenaire officiel de



*The Spirit of Mercedes-Benz*



Fréijorstour

# Historische Motorräder im Automuseum

Als sich am Sonntag den 6. Mai die an der Frühjahrsausfahrt teilnehmenden 41 Freunde des Sterns am Sitz des Automobilclubs in Bartringen trafen, freuten sich alle über 6 richtige Treffer im Wetterlotto: Über unseren Köpfen nur blau, keine Spur von Dunst oder Wolken, und mitten drin eine große glühende Sonne, die nicht müde wurde, uns und die Natur mit ihren wärmenden Strahlen zu

verwöhnen. Unter diesen Voraussetzungen war der Tag schon gerettet bevor er richtig begonnen hatte.

Unsere Tour ist wie üblicherweise mit Kaffee/Croissants an den Start gegangen, bevor sich die Kolonne von 22 Fahrzeugen in Bewegung setzte. Das vielfältige Modellmix reichte von 190SL als ältestes Fahrzeug über Pagoden, 107er und 129 SLs bis zu SLK der ersten

Baureihe als jüngsten Klassiker, um nur einige zu erwähnen.

Die vom Clubvorsitzenden Jean-François Zimmer geplante Tour führte uns mittels Roadbook durch den westlichen Teil des Landes nach Roost. Unterwegs genossen wir nicht nur die erste gemeinsame entspannte Ausfahrt, sondern auch immer wieder die Landschaft und Panoramen die sich, besonders im

Eischtal, in einer in frischem Grün erstrahlenden Natur darboten.

Nach dem überreichen und köstlichen Buffet im Restaurant Vitarium in der Großmolkelei Luxlait gingen wir gestärkt in die zweite Runde.

Nach kurzer Fahrt und nach etwas umständlicher Parkplatzsuche wegen Straßensperren, trafen sich alle im Conservatoire National des Voitures Historiques in Diekirch wieder. Dieses in Anwesenheit von Jutta Benz, Urenkelin von Carl Benz, im April 2004 eingeweihte Automuseum sticht aus dem gewohnten Einerlei der zahlreichen Automobilmuseen des Auslandes in mehreren Hinsichten hervor: Es befindet sich an historischer Stätte in einem original erhaltenen und denkmalgeschützten Jugendstilbau des Kutschenbauers Jean Wagner, der sich durch Zusammenarbeit mit Carl Benz persönlich hervortat, und dessen Nachfahren während Jahrzehnten die Marke mit dem Stern an dieser Stelle in Luxemburg vertraten, bevor die Räumlichkeiten zu klein wurden. Andererseits unterscheidet es sich konzeptuell dadurch, dass die ausgestellten Fahrzeuge, die eine Zeitspanne von den Anfängen bis 1970 umfassen, als Leihgaben seitens der Oldtimerbesitzer in wechselnder Reihenfolge zur Verfügung gestellt werden. Es versteht sich von selbst, dass die Ausstellungen markenübergreifend sind, und dass auch schon verschiedene Fahrzeuge unserer Clubmitglieder gezeigt wurden und, dass dies in Zukunft auch noch der Fall sein wird. Außerdem bereichern in regelmäßiger Folge Ausstellungen zu speziellen Themen das Angebot und stellen somit ein lebendiges Museum dar, wo Bewegung drin ist. So ist zurzeit ein Raum den historischen Motorrädern gewidmet, darunter Exemplare der Marke Whizzer, welche zur großen Verwunderung der meisten Besucher, in US-Lizenz in Luxemburg-Cessingen zwischen 1947 und 1955 zusammengebaut wurden!

Die letzte Etappe der diesjährigen Fréijors-tour führte uns durch den östlichen Teil des Landes, wo die bewaldeten Hänge entlang der Felsformationen im Müllerthal willkommenen Schatten spendeten, bevor wir wieder in Bartringen eintrafen. Die Terrasse des Restaurant New Inn bot den gemütlichen Rahmen für das Abendessen und Benzingespräche oder persönlichen Austausch.

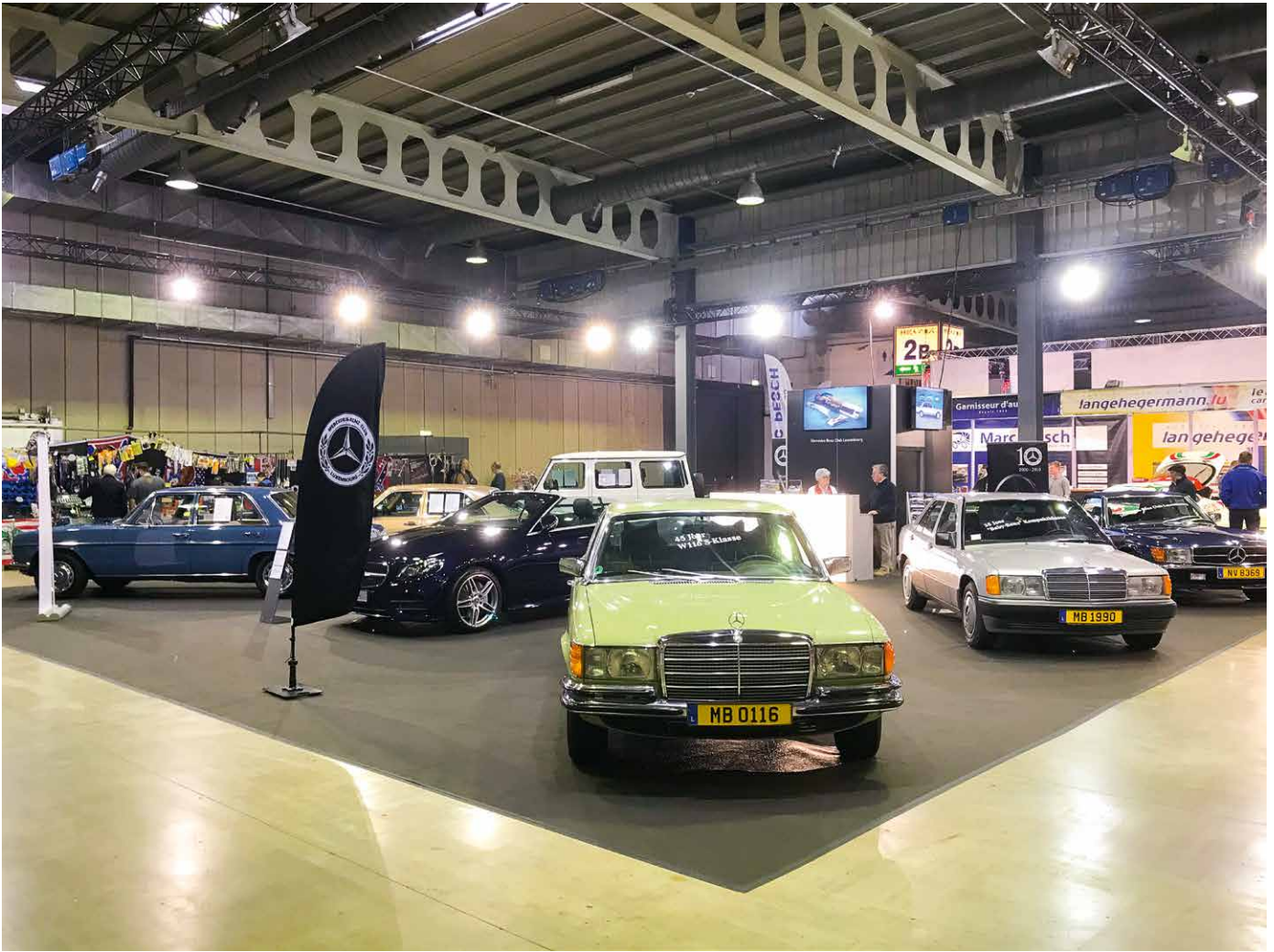
TEXT Guy Muller

FOTOS Guy Muller und Jean-François Zimmer



Die erste in Luxemburg eingetragene Norton, 1925 auf Prinz Félix angemeldet.





## Autojumble

# Viele Jubiläumsfahrzeuge auf dem Messestand des MBCL

Am 10. und 11. März 2018 fand der von der "Letzeburger Oldtimer Federation" organisierte "Autojumble" in den Messehallen auf Kirchberg statt. Am Samstag und am Sonntag waren die Hallen auf Kirchberg gut gefüllt: zahlreiche Enthusiasten der Luxemburger Oldtimerszene hatten den Weg zur Luxexpo gefunden. Der Mercedes-Benz Club Luxembourg stellte in diesem Jahr seinen Clubstand

unter das Thema der verschiedenen Jubiläen die 2018 gefeiert werden.

Deshalb waren ein blauer „Strich 8“ 230 E für die 50 Jahre dieser Baureihe, ein 280 SE in Kaledoniengrün für die 45 Jahre der Baureihe 116, ein 280 SE der Baureihe 126 in der Farbe Champagnermetall für die 40 Jahre des ABS-Systems, ein astralsilberner 190 E der Baureihe W201 für die 35 Jahre des

„Baby-Benz“, sowie ein 290 GD in Polarweiß für 40 Jahre G-Klasse ausgestellt. Abgerundet wurden die Exponate durch einen blauen 300 SL der Baureihe R107 sowie ein neues E-Klasse-Cabriolet, das von Merbag Luxembourg zur Verfügung gestellt wurde.

Die ausgestellten Fahrzeuge waren genauestens beschrieben mit ihren jeweiligen interessanten Lebensgeschichten. Viele Besucher des



Clubstandes bewunderten den ausnahmslos ausgezeichneten Zustand der Fahrzeuge. An den beiden Ausstellungstagen betreuten Vorstandsmitglieder des Mercedes-Benz Clubs die Anfragen der Besucher.

An den Bildschirmen, die auf der Wand des Clubstandes befestigt waren, wurden Filme aus der Entwicklung der ausgestellten Baureihen gezeigt. Wie jedes Jahr stattete auch Wirtschaftsminister und bekennender Mercedes-Benz Oldtimer-Fan Etienne Schneider unserem Messestand einen längeren Besuch ab. Im Laufe der Ausstellung erhielt der Club eine Reihe von Original-Prospekten und Postern der ausgestellten Fahrzeuge, aus der Hand eines Sammlers und fachkundigen Kenners der Mercedes-Benz Baureihen. Wir bedanken uns herzlich für diese Spende, die das Archiv des Clubs bereichert und bei kommenden Ausstellungen sehr hilfreich sein wird.





# Une voiture, une passion, une grande famille

Créé en 2000, le Mercedes-Benz Club Luxembourg asbl regroupait à l'origine les propriétaires de voitures de la série 107 de Mercedes-Benz, construites entre 1971 et 1989 en cabriolet (SL) et coupé (SLC). Depuis 2006, il accueille aussi les propriétaires de tout type de voitures anciennes construites par Mercedes-Benz.

Le but du club est, entre autres, la promotion de l'entretien, de la conservation et de la reconstruction des modèles classiques de Mercedes-Benz, par la mise à disposition de conseils techniques, l'organisation de rencontres régulières et la participation à des excursions et rallyes sur des routes historiques et touristiques, au Luxembourg et à l'étranger. Le Mercedes-Benz Club Luxembourg est le seul club de Mercedes-Benz au Grand-Duché

officiellement reconnu par Daimler-Benz et le Mercedes-Benz Club-Management de Stuttgart, comme partenaire du cercle très sélectif des clubs Mercedes-Benz existant dans le monde. De ce fait, il bénéficie du soutien de la marque et peut offrir une gamme de services et d'avantages à ses membres.

## Les avantages d'une affiliation

L'adhésion au club comporte une série d'avantages. Outre le droit de participer aux randonnées, manifestations et visites organisées, le titulaire d'une carte de membre du club bénéficie de réductions substantielles offertes par Mercedes-Benz au Luxembourg sur les réparations et entretiens effectués sur sa voiture de collection. En outre, la Mercedes-Benz ClubCard offre à son détenteur

des réductions importantes dans des musées et des hôtels en Europe et partout dans le monde, un accès protégé à la ClubLounge avec des informations sur les voitures anciennes de Mercedes-Benz, des tarifs réduits sur les entrées à des foires, des réductions sur les articles de la Classic Collection, etc.

Les membres du Mercedes-Benz Club Luxembourg reçoivent gratuitement le magazine « Carl's », ainsi que la publication « Mercedes Classic ».

Pour demander l'affiliation, il suffit de contacter le Mercedes-Benz Club Luxembourg ASBL.

⇒ Tél : (+352) 621 375 056  
Fax : (+352) 78 98 53  
Mail : [info@mercedesbenzclub.lu](mailto:info@mercedesbenzclub.lu)

**“ STOPPING  
ADVERTISING  
TO SAVE  
MONEY IS LIKE  
STOPPING YOUR  
WATCH TO  
SAVE TIME.”**

— Henry Ford

Demandez le MediaKit de Carl's

[pub@carls.lu](mailto:pub@carls.lu)

Carl's

by Mercedes-Benz Club Luxembourg

The new A-Class.

Original  
like you.



[www.merbag.lu](http://www.merbag.lu)

