

# Carl's

by Mercedes-Benz Club Luxembourg



## CLASSIC CARS

25 Jahre AMG C 36

Mercedes-Benz Classic  
Center feiert Jubiläum

## NEW CARS

EQC: Electric now has a  
Mercedes

Den neue GLE

## DISCOVERY

Conservatoire national de  
véhicules historiques

Clubnews MBCL

19

*Liberté*

PRIVATE  
BANKING

ACCURACY  
**KNOW-HOW**  
EXCELLENCE  
AND **STABILITY**



BANQUE ET CAISSE D'ÉPARGNE DE L'ÉTAT  
LUXEMBOURG



# Carl's

by Mercedes-Benz Club Luxembourg

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

**Carl's #02 Winter 2018**

**Rédacteur en chef**

Jean-François Zimmer

**Rédacteurs de ce numéro**

Paulo Lobo, Guy Muller, Paul Origer,  
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.almathea.lu](http://www.almathea.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 succès du premier numéro de notre nouveau magazine Carl's était fulgurant : nos lecteurs et annonceurs ont été ravis par le contenu, la présentation et la qualité de la publication. L'écho nous encourage à poursuivre sur ce chemin pour vous offrir des reportages intéressants, des articles de fond, des illustrations de haut niveau.

Une voiture, une histoire :

rares sont devenus les conducteurs de voitures qui gardent leur véhicule plus que 5 ou 6 ans. Le rythme auxquels les modèles sortent nous amène à changer régulièrement de véhicule. Dans ce numéro, nous vous présentons un heureux propriétaire qui roule depuis 48 ans avec sa Mercedes.

L'hiver approchant, la question de la mise à l'abri des voitures de collection se pose. Nous avons demandé à un spécialiste comment bien assurer ce genre de véhicule pour couvrir les risques éventuels.

Pour la partie historique, nous nous sommes rendus au Conservatoire national de véhicules historiques à Diekirch et nous vous présentons le Classic Center à Fellbach, qui vient de fêter ses 25 ans.

Côté nouveautés, nous vous présentons la Mercedes EQC, le premier véhicule entièrement électrique de la marque à l'étoile. De même, la nouvelle GLE vous séduira par ses innombrables innovations.

Le portfolio mettant en scène un modèle de la série 124 a été réalisé sur les friches industrielles au sud du Luxembourg, dans une usine désaffectée et bientôt rasée. Témoin de l'histoire industrielle du pays, le site met en valeur un témoin automobile d'une époque où Mercedes-Benz a pris un essor considérable en termes de volumes de production.

La saison 2018 des voitures anciennes s'achève : elle a été riche en événements, rallyes et expositions. Ce numéro relate les sorties du club et jette un regard sur les événements auxquels nos membres ont participé ces derniers mois.

A l'approche des fêtes de fin d'année, nous vous souhaitons une bonne lecture avec tous nos vœux de bonheur et de santé pour l'année 2019. Meilleurs vœux, et que la bonne étoile vous guide sur tous vos chemins !



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

# Sommaire

## NEWS

- 6** News
- 10** Daimler eröffnet Prüf- und Technologiezentrum Immendingen
- 12** Chemin faisant
- 14** Fünfter WM-Titel für Lewis Hamilton

## MAGAZINE

- 16** Tout est dans le steel
- 24** La 230 : la puissance tranquille

## CLASSIC CARS

- 30** Jutta Benz feiert 75. Geburtstag
- 32** Start-up-Spirit im Jahr 1888
- 36** 40 Jahre Anti-Blockier-System
- 40** Ein Vierteljahrhundert C 36 AMG
- 44** 25 Jahre Mercedes-Benz Classic Center

## NEW CARS

- 50** Mercedes-Benz startet in die Ära der Elektromobilität
- 56** Werk Rastatt startet Produktion der neuen B-Klasse
- 58** Verkaufsstart für den neuen Mercedes-Benz GLE

## DISCOVERY

- 62** Gastronomie : filet de biche
- 64** Idées cadeaux à l'approche de Noël
- 65** Exposition Jeff Wall Appearance
- 66** Escapade : Conservatoire national de véhicules historiques, Diekirch
- 70** Assurances : bien protéger sa voiture de collection

## CLUBNEWS

- 72** Calendrier 2018/2019
- 74** Sommer-Ausfahrt 2018
- 78** Rentrées'tour 2018 im Rahmen des Oldtimerday
- 80** Un weekend à Provins
- 84** Herbstausfahrt 2018
- 86** ADAC Deutschland Klassik 2018
- 88** ADAC Europa Classic
- 90** Classic Days in Schloss Dyck
- 94** Paul Pietsch Classic 2018
- 97** Clubshop : des accessoires originaux
- 98** Une voiture, une passion, une grande famille

## 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)



## Quand une Mercedes W123T devient œuvre d'art

En octobre, dans le cadre de l'exposition FUEL BOX 3, 50 artistes ont investi pendant trois semaines l'ancien Garage Grun à Strassen. Parmi eux, Rafael Springer qui pour l'occasion a effectué une totale métamorphose de sa Mercedes-Benz W123 T. L'artiste explique son crime. « J'ai vécu de très beaux moments avec ce modèle W123, j'en ai eu plusieurs. C'est la meilleure voiture que j'ai eu le plaisir de conduire. Celle-ci aurait dû aller à la casse, mais j'ai décidé de m'en faire une œuvre d'art, en souvenir de mes souvenirs, un cadeau pour mes 60 ans que j'ai fêtés le jour du vernissage ! »

PHOTO Bohumil KOSTOHRZY boshua



Die Flaggen der sieben Länder, deren Einwohner seit Februar 2017 erstmals das Mercedes-Benz Museum besucht haben: Benin, Botswana, Guyana, Papua-Neuguinea, Samoa, St. Kitts und Nevis sowie Suriname.

## „Best Global Brands 2018“ – der Stern strahlt: Mercedes-Benz wertvollste Premium-Automobilmarke der Welt

Mercedes-Benz konnte seinen Markenwert weiter steigern und ist erneut die wertvollste Premium-Automobilmarke der Welt. Im aktuellen Ranking „Best Global Brands 2018“ des renommierten US-Markenberatungsunternehmens Interbrand stieg Mercedes-Benz unter den zehn wertvollsten Marken der Welt weiter auf und belegt nun Platz 8. Nach wie vor ist Mercedes-Benz damit die einzige europäische Marke in den Top Ten. Gegenüber 2017 stieg der Markenwert um zwei Prozent auf 48,6 Milliarden Dollar. Mercedes-Benz hat seit 2009 seinen Wert kontinuierlich gesteigert.

Die Stärken der Marke Mercedes-Benz liegen in der langen Tradition, der hohen Innovationskraft, dem Willen, sich ständig neu zu erfinden und dem Anspruch ihrer Gründerväter, stets nur mit dem Besten zufrieden zu sein.

Die jährliche Studie „Best Global Brands“ wurde in diesem Jahr bereits zum 19. Mal von Interbrand erstellt. Nach Ansicht von führenden CEOs weltweit steht die Studie als Wettbewerbsbenchmark für den Wert internationaler Marken. Der Ansatz ermittelt die 100 wertvollsten Marken der Welt. Die Markenbewertung von Interbrand erfolgt entlang der drei Aspekte „finanzielle Performance der Produkte oder Dienstleistungen der Marke“, „Rolle der Marke im Kaufentscheidungsprozess“ und „Stärke der Marke im Hinblick auf die Sicherung zukünftiger Erträge des Unternehmens“.

Das vollständige Ranking der Best Global Brands findet man unter

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

## Mercedes-Benz Museum mit Besuchern aus 193 Ländern : Mission geglückt – die ganze Welt war im Museum

Jetzt ist wirklich die ganze Welt zu Gast gewesen: Am 22. August 2018, begrüßte das Team des Mercedes-Benz Museums Besucher aus Guyana und von St. Kitts und Nevis. Zu ihrer Ankunft hatte das Museum die beiden Landesflaggen gehisst. Damit kamen nun Menschen aus allen 193 Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen in das Stuttgarter Museum.

Seit Februar 2017 hatte das Mercedes-Benz Museum mit einer Kampagne gezielt Besucher aus jenen sieben Ländern angesprochen, aus denen bisher noch keine Gäste in der offiziellen Statistik verzeichnet waren: Benin, Botswana, Guyana, Papua-Neuguinea, Samoa, St. Kitts und Nevis sowie Suriname. Mit Erfolg: 2017 erkundeten Besucher aus fünf der gesuchten Länder das Museum.

Die Herkunft seiner Gäste erhebt das Mercedes-Benz Museum mit regelmäßigen Besucherabfragen. Seit der Neueröffnung im Jahr 2006 steigt der Anteil der internationalen Besucher kontinuierlich. Der vorläufige Spitzenwert von 60 Prozent wurde vergangenes Jahr erreicht. An der Spitze der Herkunftsländer liegt nach Deutschland erneut China mit mehr als zehn Prozent, gefolgt von den USA, Frankreich und der Schweiz.



## Carl's également sur Internet

Pour ses six mois, Carl's s'offre un tout nouveau site Internet. Au menu : des galeries d'images avec des photos inédites ; les sommaires de tous les magazines pour retrouver les articles qui vous intéressent ; la possibilité de commander les anciens numéros afin de compléter votre collection ainsi que les informations sur les prochaines sorties.

⇒ [www.carls.lu](http://www.carls.lu)



## Offizielle Vorstellung der neuen Clubzeitschrift Carl's

Am 6. Juni 2018 fand in den Räumlichkeiten von Mercedes-Benz in Diekirch die Vorstellung von Carl's, der neuen Zeitschrift des Mercedes-Benz Club Luxembourg, statt. Auf Einladung des MBCL und der Merbag-Gruppe, fanden sich der Vorstand des Clubs, zahlreiche Mitglieder, sowie die Verantwortlichen von Merbag und mehrere Anzeigenkunden zu einem Umtrunk ein.

Nach der Begrüßung durch Guy Haeck, Verkaufsleiter der Niederlassung, stellte der Vorsitzende des Clubs, Jean-François Zimmer, das Konzept der neuen Zeitschrift vor und erklärte deren Entwicklung. Gemeinsam enthüllten die beiden Sprecher den Tisch, auf dem die erste Ausgabe ausgelegt war und verteilten die Exemplare an die Anwesenden. Als Kulisse waren im Showroom die beiden Hauptprotagonisten der ersten Nummer von Carl's ausgestellt: ein schwarzes 300 Adenauer Cabriolet von 1953 sowie eine tünisbeige Pagode von 1970. In den darauffolgenden Tagen wurde die erste Nummer von Carl's dann in den Niederlassungen, bei den Anzeigenkunden und in ausgewählten Verteilerpunkten für die Öffentlichkeit ausgelegt. Carl's erscheint zweimal jährlich in einer Auflage von 4.000 Exemplaren. Mittlerweile ist die erste Ausgabe vergriffen: sie wurde in Luxemburg sowie im Ausland mit großer Begeisterung aufgenommen.



vlr : Guy Haeck, Jean-François Zimmer



**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)**



Dieter Zetsche, Vorstandsvorsitzender der Daimler AG und Leiter Mercedes-Benz Cars, Bundeskanzlerin Angela Merkel und Thomas Strobl, stellvertretender Ministerpräsident von Baden-Württemberg bei der Eröffnung des Daimler Prüf- und Technologiezentrums Immendingen.

Mobilität der Zukunft

# Daimler eröffnet Prüf- und Technologiezentrum Immendingen

Bundeskanzlerin Angela Merkel sowie zahlreiche Gäste aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung haben sich am 19. September in Immendingen bei einem Eröffnungsfestakt ein Bild von der Mobilität der Zukunft bei Daimler gemacht. Das Unternehmen hat mehr als 200 Millionen Euro in das neue

Prüf- und Technologiezentrum in der Gemeinde nordwestlich des Bodensees investiert. Auf einer Fläche von 520 Hektar ist hier seit dem Spatenstich im Frühjahr 2015 ein neuer Daimler Forschungsstandort entstanden. „Immendingen nimmt bei der Entwicklung der Mobilität der Zukunft eine

Schlüsselrolle ein: Wir bündeln hier die weltweite Fahrzeugerprobung und werden unter anderem alternative Antriebe wie Hybride und Elektrofahrzeuge der Produkt- und Technologiemarke EQ weiterentwickeln sowie künftige Assistenzsysteme und autonome Fahrfunktionen erproben“, sagte Dieter

Zetsche, Vorstandsvorsitzender der Daimler AG und Leiter Mercedes-Benz Cars.

### CASE – Weiterentwicklung der vier Zukunftsfelder

In Immendingen werden bei Daimler rund 300 Arbeitsplätze entstehen. Bereits jetzt entwickeln und prüfen 170 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf mehr als 30 verschiedenen Test- und Prüfstrecken, auf denen unterschiedliche Fahrbedingungen simuliert werden können. Besonders im Fokus stehen dabei die vier strategischen Zukunftsfelder Vernetzung (Connected), autonomes Fahren (Autonomous), flexible Nutzung (Shared) und elektrische Antriebe (Electric). Daimler hat diese unter dem Begriff „CASE“ zusammengefasst.

Mit der sogenannten Bertha-Fläche (Bereich zum Erproben und Testen von und mit hochautomatisierten Fahrzeugen) steht den Ingenieuren ein 100.000 Quadratmeter Testmodul zur Verfügung, das speziell auf alle Themen rund um das automatisierte Fahren ausgelegt ist. Die dort gefahrenen Manöver thematisieren insbesondere automatisierte Fahr- und Sicherheitsfunktionen heutiger und künftiger Fahrerassistenzsysteme auf dem Weg zum autonomen Fahren. Dabei können herausfordernde und komplexe Verkehrssituationen hochgenau und beliebig oft reproduziert werden.

Im Modul Stadtquartier werden auf insgesamt 1,5 Kilometern Stadtstraßen über verschiedene Kreuzungssituationen Fahrerassistenzsysteme, Car-to-X Kommunikation und autonomes Fahren unter realen Bedingungen erprobt. Beispielsweise lässt sich hier unter realistischen Bedingungen simulieren, wie hochautomatisierte und fahrerlose Fahrzeuge miteinander kommunizieren, um so zum sicheren Verkehr in einer Großstadt beizutragen.

### Musterprojekt Immendingen: Garnisonsstadt wird High-Tech Standort

Das neue Daimler Prüf- und Technologiezentrum Immendingen entstand auf dem Gelände einer ehemaligen Kaserne und ist damit ein Musterbeispiel für die gelungene Konversion ehemals militärisch genutzter Flächen. Wegen der



59 Clubpräsidenten aus aller Welt besuchten Ende September das neue Prüf- und Technologiezentrum.

schnellen Genehmigungsphase, der kurzen Bauzeit und des offenen und transparenten Gesamtprozesses gilt das Prüf- und Technologiezentrum als Vorbildprojekt für große Bauvorhaben in Deutschland.

Bei Gelegenheit des 19. Internationalen Mercedes-Benz-Clubpräsidententreffens in Stuttgart Ende September hatten die Teilnehmer die Gelegenheit zur Besichtigung des Prüf- und Technologiezentrums. Leider durften wir aus Sicherheits- und Vertraulichkeitsgründen keine Aufnahmen von diesem aussergewöhnlichen Testgelände machen. Im Hintergrund des Bildes mit Kanzlerin Merkel erkennt man aber eine Luftaufnahme des Geländes, das streng von der Aussenwelt abgeschirmt ist.

### Offenheit und Transparenz

Nach einem umfangreichen Auswahlverfahren bei dem rund 120 Flächen in Baden-Württemberg analysiert wurden, hatte die Daimler AG 2011 beschlossen, ihre Planungen für ein neues Prüf- und Technologiezentrum auf den Standort Immendingen zu fokussieren. Die Bauarbeiten begannen Anfang 2015 auf

dem ehemaligen Standortübungsplatz der Bundeswehr. Das erste Modul, die sogenannte „Schlechtwegverschmutzungsstrecke“, wurde im September 2016 eröffnet. Hier wird die Fahrzeugtauglichkeit unter besonders schlechten Straßenbedingungen getestet.

Daimler setzt in Immendingen auf Offenheit und Transparenz. Bei den umfangreichen Naturschutzmaßnahmen arbeitet das Unternehmen mit Natur- und Umweltschutzverbänden zusammen und führt einen konstruktiv-kritischen Dialog. Ziel ist es, den technologischen Fortschritt in Einklang mit der Natur zu ermöglichen. So wurden auf dem Immendinger Gelände Lebensräume für Pflanzen und Tiere geschaffen und Flächen aufgeforstet und begrünt. Zudem wird das gesamte Gelände von einer Wildtierpassage durchquert. Bei unserer Besichtigung konnten wir Rehe und Füchse entdecken, die sich ungestört innerhalb der Grünzonen bewegten. Insgesamt werden von Daimler naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf 625 Hektar Fläche durchgeführt.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications und Jean-François Zimmer

# Chemin faisant

Toutes ces étoiles qui ont accroché notre regard au fil de nos balades sur les routes en été...



Reflet de calandre sur béton- Bertrange



560 SEC AMG - Cannes La Croisette



Brabus 550 4x4² - Cannes La Croisette



220 S - Mariage à Fingig



Une Pagode la nuit - Colmar-Berg



SL 60 AMG - embouteillage Kirchberg

**“ 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



#HiFive

# Fünfter WM-Titel für Lewis Hamilton

**A**ls Lewis Hamilton am 28.10.2018 über die Ziellinie gefahren ist, um zum fünften Mal in seiner Karriere zum FIA Formel 1-Weltmeister gekrönt zu werden, hat nicht nur das Team an der Rennstrecke in Mexiko-Stadt gefeiert. Viele Angestellte von Daimler in Deutschland und rund um die Welt verfolgten das Rennen im Fernsehen und drückten den Kollegen an der Strecke die Daumen. Einer von ihnen war Dieter Zetsche, Vorsitzender des Vorstands der Daimler AG und Leiter Mercedes-Benz Cars.

**„MAN BEKOMMT JA NUR SEHR SELTEN DIE GELEGENHEIT, AUS NÄCHSTER NÄHE ZU BEOBACHTEN, WENN MENSCHEN ZU LEGENDEN UND TEAMS ZU VERSCHWORENEN EINHEITEN WERDEN, DIE GANZ OBEN AN DER WELTSPITZE STEHEN.“**

Dieter Zetsche



„Das war eines der phantastischsten Rennwochenenden überhaupt“, sagte Dieter Zetsche. „Man bekommt ja nur sehr selten die Gelegenheit, aus nächster Nähe zu beobachten, wenn Menschen zu Legenden und Teams zu verschworenen Einheiten werden, die ganz oben an der Weltspitze stehen. Genau das ist jetzt passiert.“

Seit seinem jüngsten Titelgewinn zählt Lewis zur kleinen Gruppe von nur drei Fahrern, die fünf oder mehr WM-Titel in der Formel 1 erringen konnten – gemeinsam mit Juan Manuel Fangio und Michael Schumacher. Alle drei haben in der Rennsport-Geschichte von Mercedes-Benz eine besondere Stellung inne. Fangios Name ist heutzutage nahezu synonym mit der historischen Erfolgsgeschichte der Silberpfeile in den 1950er Jahren. Im Jahr 2010 kehrte der siebenfache Weltmeister Michael Schumacher für Mercedes zur Formel 1 zurück, um wieder Rennen zu fahren und seine unschätzbare Erfahrung mit dem Team zu teilen. Als er sich drei Jahre später aus der Formel 1 zurückzog, übernahm Lewis Hamilton das Cockpit bei Mercedes-AMG Petronas Motorsport; der Engländer hat seitdem vier

Fahrtitel und vier Konstrukteurstitel mit dem Team gewonnen.

„Spätestens mit dieser letzten Runde hat Lewis sein hochverdientes Ticket für diesen exklusiven Club der drei weltbesten Rennfahrer gelöst, die 5 oder sogar mehr Weltmeistertitel in der Formel 1 gewonnen haben. Und ich bin sehr glücklich, dass ich bei Mercedes jeden einzelnen dieser drei kennenlernen und mit jedem einzelnen zusammenarbeiten durfte. Jeder hat für sich eine Ära geprägt. Jeder ist eine ganz besondere Persönlichkeit und natürlich ein absoluter Ausnahmesportler.“

Lewis zählt schon seit Langem zu den erfolgreichsten Fahrern in der Formel 1. Er hat mehr Pole Positions geholt als jeder andere Formel 1-Fahrer und belegt in der ewigen Tabelle der Rennsieg Platz 2 hinter Michael Schumacher. Er ist jedes einzelne seiner 226 Formel 1-Rennen mit einem Motor von Mercedes-Benz gefahren und ist damit Rekordhalter für die meisten Rennen mit einem einzigen Motorenhersteller.

„Als Lewis zum Team gestoßen ist, begann die jüngste Phase der Motorsport-Dominanz von Mercedes-Benz, gekrönt mit dem fünften

WM-Titel in Folge in der Fahrerwertung. Allein vier dieser fünf Titel hat das Team mit Lewis als Fahrer geholt. Lewis hat sich bei allem Erfolg nie zufrieden gegeben. Er wollte immer noch besser werden. Genau wie die gesamte Mannschaft. Es ist unfassbar, was diese Truppe in den vergangenen Jahren gemeinsam erreicht hat – durch riesige Leidenschaft, harte Arbeit und großen Sachverstand.“

Zwei Wochen später, sicherte sich das Team zum fünften Mal in Folge auch den Titel in der Konstrukteurs-Wertung. Hamilton erzielte in diesem Zuge seinen 72. Formel 1-Sieg, seinen zweiten in Interlagos und seinen zehnten in dieser Saison. Gleichzeitig war es der 50. Sieg des fünfmaligen Weltmeisters in der Hybrid-Ära der Formel 1. Damit hat Lewis mehr als die Hälfte der bislang 99 Rennen seit 2014 als Sieger beendet. Schon am Samstag erzielte er seine 82. Pole Position in der Königsklasse, seine zehnte in dieser Saison und seine dritte auf dem Autodromo Jose Carlos Pace. Zudem war es die 100. Pole Position des Teams in der Formel 1 und die zehnte für Mercedes-Power beim Großen Preis von Brasilien.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications

# Tout est dans le steel

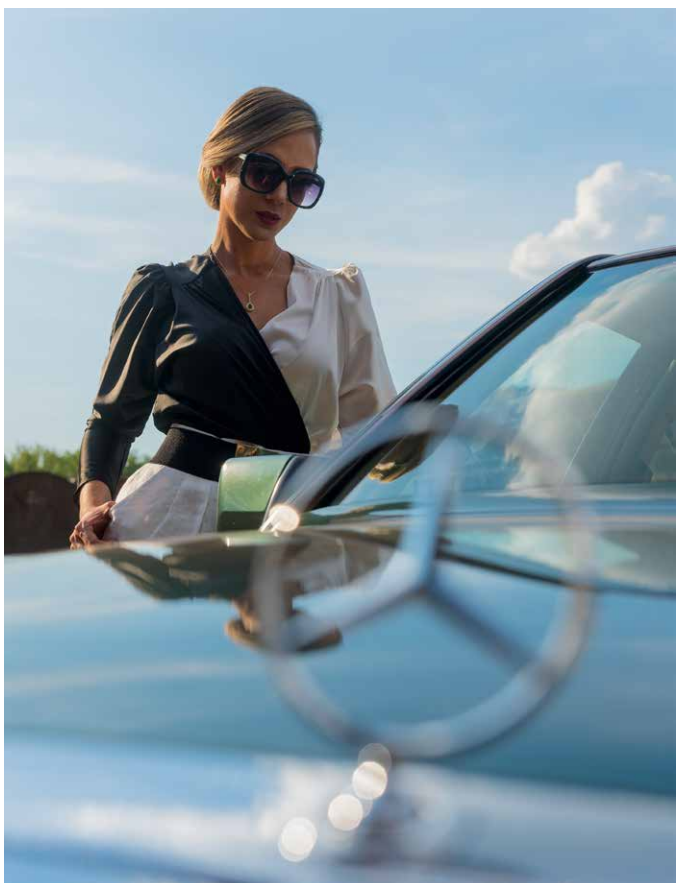
MODÈLE Isabela Grais PHOTOGRAPHE Paulo Lobo HAIR & MAKE-UP Alexandre Lopes  
VÊTEMENTS Zara BIJOUX Van Pinheiro Semijoias DÉCOR Site ArcelorMittal Esch-Schifflange



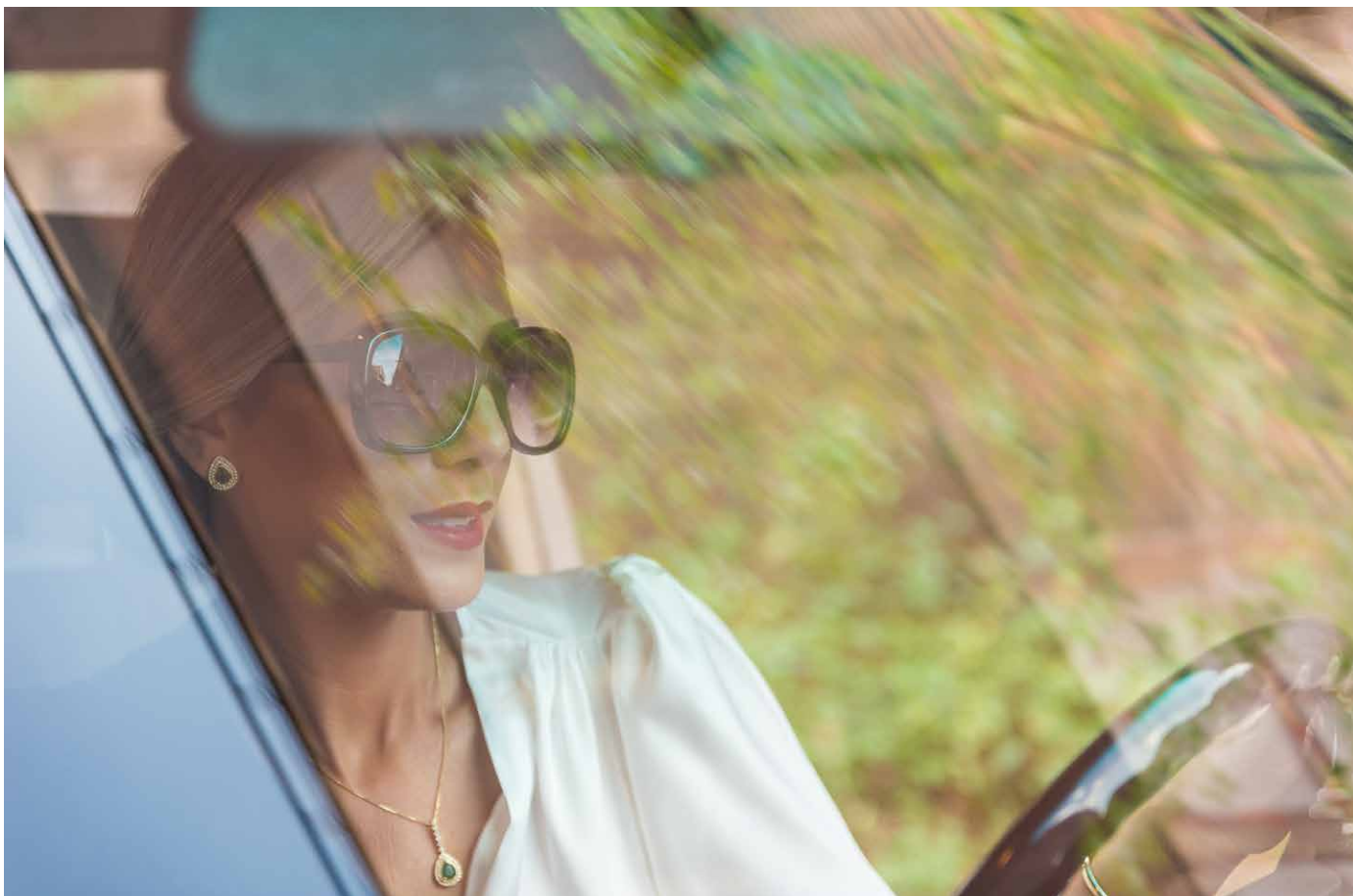


















## Une voiture, une balade, une rencontre

# La 230 : la puissance tranquille

**A**u cœur d'un été flamboyant et lumineux, nous nous baladons dans une Mercedes 230 à travers les paysages enchanteurs du Luxembourg profond.

Nous retrouvons le propriétaire, Jean-Pierre Elcheroth, devant le centre Blannenheem à Berschbach. Le ciel est au beau fixe, nous pouvons envisager une promenade tranquille et sans stress, ce qui convient parfaitement à la placidité naturelle de cette automobile au design sobre et robuste. Le circuit va nous amener jusqu'à Larochette à travers des petites routes boisées, ponctuées de localités pittoresques à la lisière de la région du Mullerthal : Berschbach – Angelsberg – Meysembourg – Schoos – Fischbach – Ernzen. En chemin, quelques arrêts obligatoires : la chapelle du site Meysembourg, l'église de Fischbach et un peu plus bas à la sortie du village, le château.

Arrivés à Larochette, nous faisons une halte rafraîchissante dans l'un des cafés typiques de la place centrale, et nous en profitons pour poser quelques questions au sujet de cette automobile dont la force tranquille est légendaire.

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

C'est une Mercedes 230 datant de 1970. Je l'ai commandée en janvier et je l'ai reçue en juin. Elle était faite « sur mesure » pour moi, ce qui veut dire que j'avais choisi la couleur de la carrosserie (Arabergrau), la couleur rouge de l'intérieur cuir, les pneus à flancs blancs, le toit ouvrant,



le levier de vitesses au volant, etc. A l'origine, la voiture était livrée sans rétroviseurs extérieurs latéraux et sans ceinture de sécurité...

**Êtes-vous bien le premier propriétaire ?**

En effet, je suis le premier et l'unique propriétaire de cette automobile.

**A quel type d'usagers se destinait-elle ?**

En 1970, c'était considéré comme une voiture de luxe, destinée à un public exigeant et amateur de belles mécaniques.

**En 48 ans, vous avez dû faire beaucoup de kilomètres ?**

Pas tant que ça, en fait. La voiture compte 260.000 km au compteur. Elle n'a jamais fait de grands voyages. Au début, c'était la voiture que j'utilisais au quotidien, mais je ne l'emmenais jamais très loin, surtout pour des petits parcours dans le pays. Il faut dire qu'elle consommait de 15 à 17l/100km. Mais c'était quelque chose de normal dans les années

1970... Depuis quelques années, elle voyage un peu plus, dans le cadre des activités du MBCL, jusqu'en Allemagne, Belgique ...

**Qu'est-ce que ce modèle évoque pour vous - souvenirs d'enfance, images de cinéma, coup de cœur ... ?**

C'était la voiture de mes rêves. Une voiture haut de gamme, faite pour durer très longtemps... ce qui s'est révélé parfaitement véridique !

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

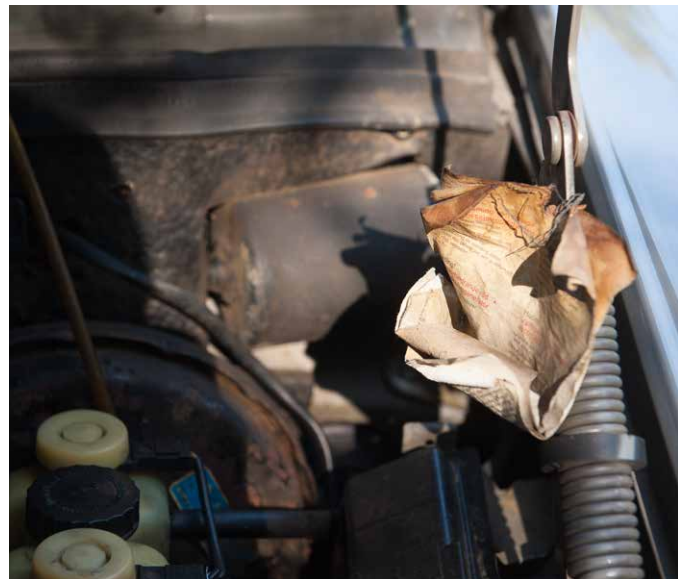
Depuis quelques années, je la sors essentiellement dans le cadre des activités du MBCL.

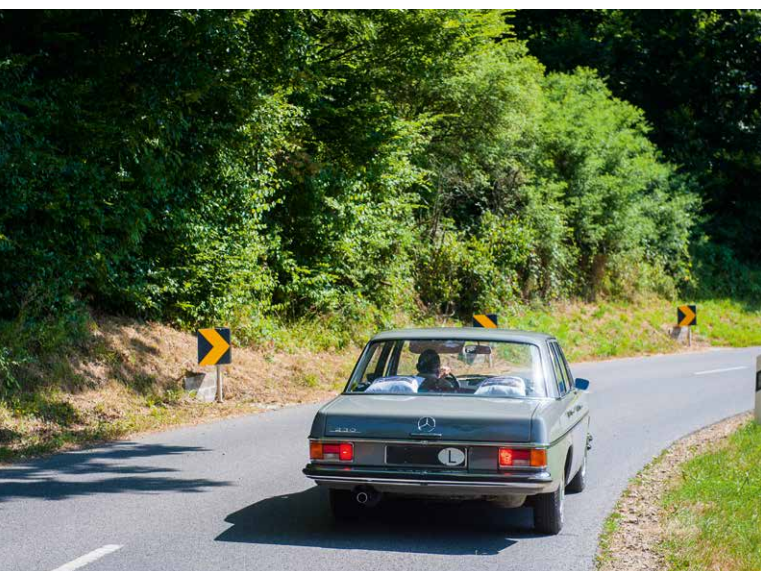
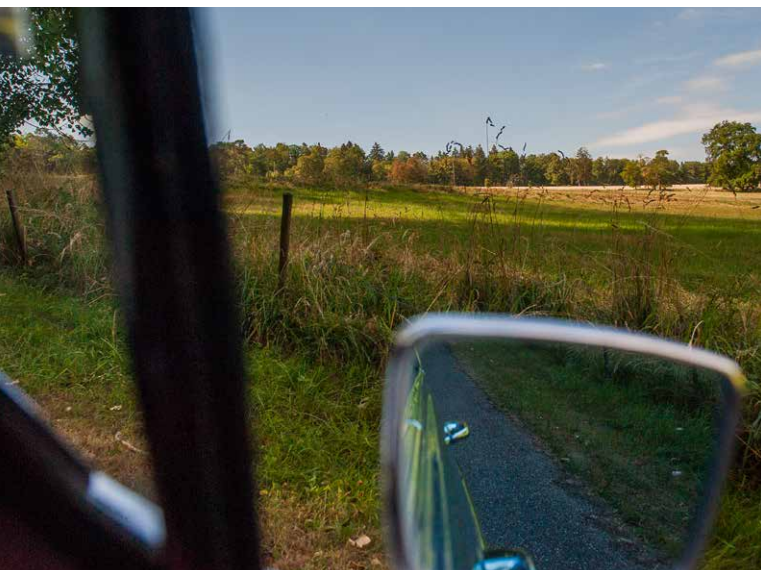
**Que ressentez-vous quand vous conduisez cette voiture ?**

Je me sens très à l'aise dans cette voiture. La conduite est agréable, la visibilité est extraordinaire, on a une bonne sensation de la route et des paysages.



**COMME EN TÉMOIGNE  
LA NOTICE EXPLICATIVE  
D'ORIGINE PRÉSENTE  
SOUS LE CAPOT, CETTE  
230 EST TOUJOURS  
RESTÉE DANS LES  
MAINS DE SON PREMIER  
PROPRIÉTAIRE.**





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

Ah, tout est différent ! La conduite, le confort, la visibilité, la relation avec les paysages. En plus, comme elle n'a pas de ceintures de sécurité, on a vraiment le sentiment d'être dans une autre époque.

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

Le 1<sup>er</sup> mai 1974, ma mère et moi, nous avons décidé de nous rendre à Trèves pour les festivités de réouverture de la cathédrale de Trèves. Partout c'était défendu de stationner, les accès étaient bloqués, il y avait des barrières, avec des soldats pour la sécurité. Et bien quand nous nous sommes approchés de l'une des barrières au centre-ville, les agents ont ouvert pour nous laisser passer, voyant la belle voiture et pensant qu'on était une sorte de corps diplomatique. Il y avait lieu de dire non pas l'habit fait le moine, mais bien la carrosserie fait la distinction !

### Et votre pire souvenir ?

Une panne sur le pont de Grevenmacher, lors d'une sortie avec le club au jardin des papillons. Il y a eu un problème d'embrayage et la voiture est restée immobilisée sur le pont. Mais le problème s'est vite réglé, grâce à l'intervention des assistants mécaniciens qui accompagnaient le groupe.

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

Tous les parcours sont beaux au volant de cette voiture !

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

Achetez la voiture quand vous êtes jeune, gardez-la pendant 30 ans, et puis ce sera une voiture de collection !

TEXTE ET PHOTOS Paulo Lobo





## Urenkelin von Bertha und Carl Benz

# Jutta Benz feiert 75. Geburtstag

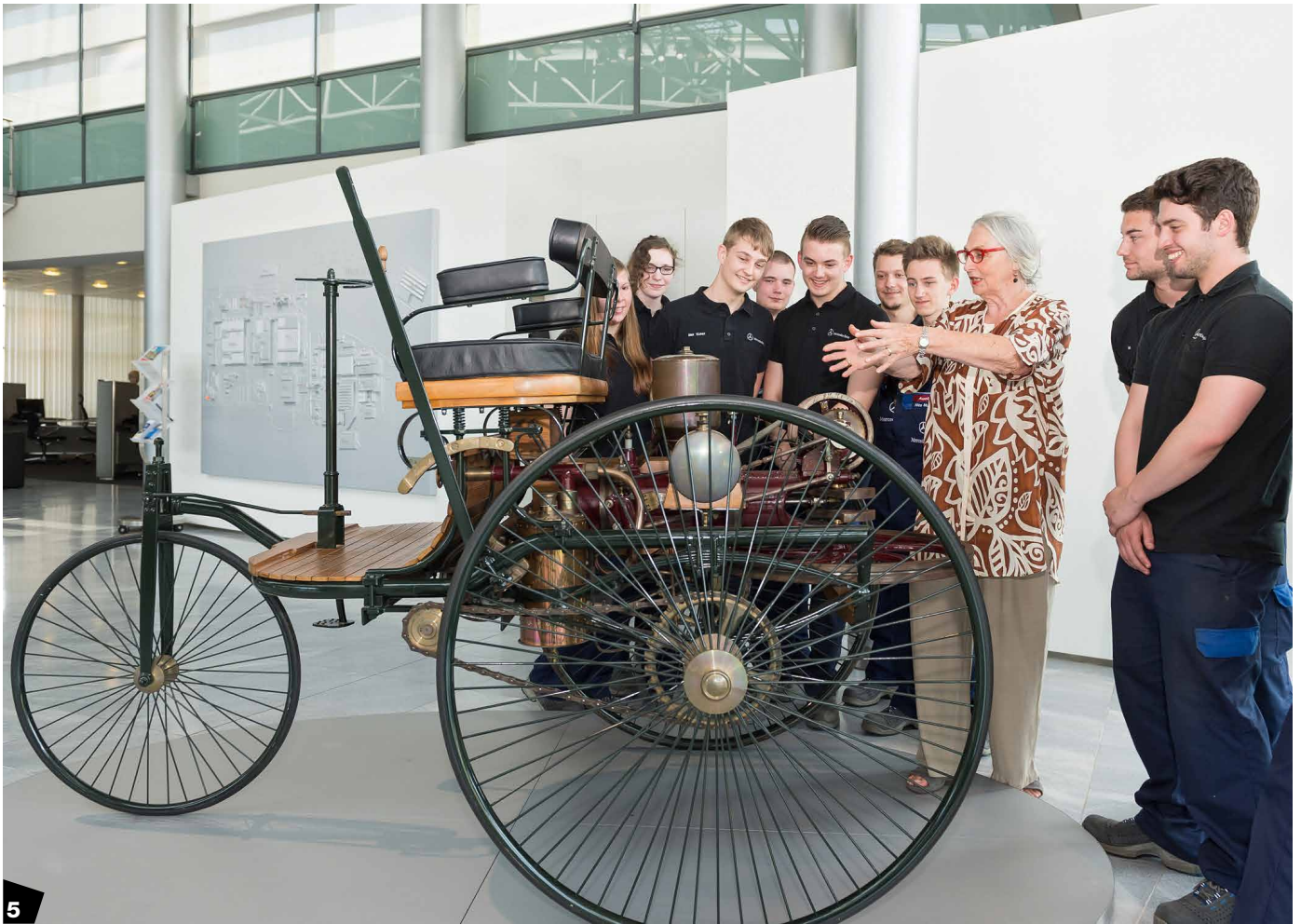
Sie trägt einen großen Namen: Jutta Benz. Am 1. Oktober 2018 wurde die Urenkelin von Bertha und Carl Benz 75 Jahre alt. Als Markenbotschafterin von Mercedes-Benz tritt sie regelmäßig bei Veranstaltungen der automobilen Klassik auf. Oft fährt Jutta Benz dabei den Benz Patent-Motorwagen – ebenso souverän wie einst ihre Urgroßmutter Bertha. Die Frau des Automobilfinders Carl Benz schrieb 1888 mit der ersten Automobilfernfahrt von Mannheim nach Pforzheim Mobilitätsgeschichte.

Carl Benz, der Urgroßvater von Jutta Benz, meldet am 29. Januar 1886 seinen „Motorwagen für Gasmotorenbetrieb“ zum Patent an. Der revolutionäre, ganzheitlich neuartige Entwurf ist das erste Automobil der Welt und schreibt als Benz

Patent-Motorwagen Geschichte. Carls Ehefrau Bertha prägt und fördert die Entwicklung maßgeblich. Sie unterstützt den Gatten in jeglicher Hinsicht und setzt immer wieder eigene starke Impulse auf dem Weg des Automobils von seiner Erfindung über die Markteinführung bis zur kontinuierlichen Weiterentwicklung.

Berühmt ist die Fernfahrt von Bertha Benz mit dem Benz Patent-Motorwagen von Mannheim nach Pforzheim, die sie mit ihren beiden Söhnen vor 130 Jahren im August 1888 absolviert. Diese Fahrt ist ein Härtetest und der Funktionsbeweis dieser großartigen Erfindung zugleich.

Obwohl das Automobil in ihrer Familie naturgemäß immer eine große Rolle gespielt hat: Für Jutta Benz, die ihre



5

Urgroßeltern nie kennengelernt hat, steht es nicht unbedingt im Mittelpunkt. Jutta Benz studiert Französisch und Geschichte, wird danach Lehrerin. Eine große Neugier auf die Welt treibt sie immer wieder auf weite Reisen, beispielsweise nach Asien und Südamerika.

Jutta Benz ist die letzte Trägerin des in direkter Linie auf Carl und Bertha Benz zurückzuführenden Familiennamens. Das Traditionsbewusstsein der Familie und deren bedeutende Rolle in der Geschichte der Mobilität hat ihr der Vater mit auf den Weg gegeben. Sie erfüllt diese Tradition mit Leben: Wenn sie gebeten wird, erzählt Jutta Benz immer gern die Geschichte von der Erfindung des Automobils, von den Schwierigkeiten zu Beginn und auch von den Verdiensten ihrer Urgroßmutter. Kein Wunder, dass sie für ihre Urgroßeltern und insbesondere für die Urgroßmutter als eine in ihrer Zeit herausragende Frau große Bewunderung hegt: Öffentlich gelebte Kreativität und Gleichberechtigung sind zu deren Lebzeiten alles andere als normal. So steht Bertha Benz genauso wie ihr Ehemann Carl für die einzigartige Geschichte, die mit der Erfindung des Automobils beginnt und zum Erfolg der Marke Mercedes-Benz führt.

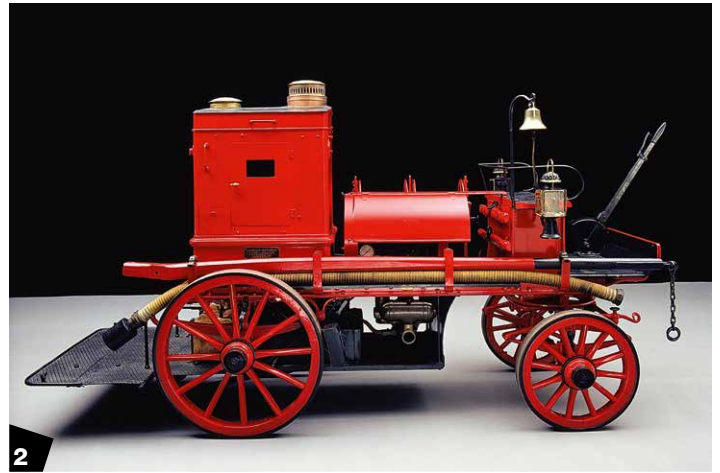
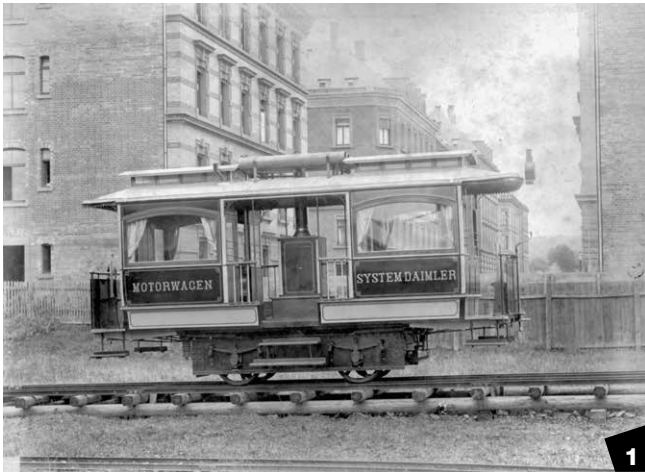
- 1** Mercedes-Benz Markenbotschafterin Jutta Benz bei den Classic Days Schloss Dyck 2017.
- 2** Jutta Benz bei einer Vorlesung vor Studierenden der Carl Benz Academy an der Guanghua School of Management der Peking University. Foto aus dem Jahr 2013.
- 3** Jutta Benz und Britta Seeger, Mitglied des Vorstands der Daimler AG, anlässlich der Neueröffnung der Mercedes-Benz Niederlassung Mannheim. Foto aus dem Jahr 2017.
- 4** Feier zum 125. Geburtstag des Automobils am 29. Januar 2011. Dr. Dieter Zetsche, Vorsitzender des Vorstands der Daimler AG und Leiter von Mercedes-Benz Cars mit Jutta Benz, Urenkelin von Carl Benz (Mitte) und Désirée Nosbusch.
- 5** Jutta Benz bei einem Vortrag vor angehenden Auszubildenden im Mercedes-Benz Werk Bremen. Foto aus dem Jahr 2015.

# Start-up-Spirit im Jahr 1888

## Gottlieb Daimler und Carl Benz bringen die Mobilität voran



Originaler Benz Patent-Motorwagen in seiner Serienausführung (Modell 3) aus dem Jahr 1888. Das Fahrzeug ist im Besitz des Science Museum, London, das es als Leihgabe dem Automuseum Dr. Carl Benz in Ladenburg und dem Mercedes-Benz Museum zur Verfügung gestellt hat.



**D**ie Parallelen sind frappierend: Start-up-Spirit ist heute so aktuell wie in der Frühzeit des Automobils. Beispiel 1888: Nach der Erfindung des Automobils zwei Jahre zuvor treten Carl Benz und Gottlieb Daimler mit weiteren Pionierleistungen auf. Ihre innovativen Ideen bahnen einer neuen Mobilitätswelt den Weg. Visionäre Kraft und agiles Handeln – diese Merkmale zeichnen die damals jungen Unternehmen aus.

Ein frischer Wind weht durch die Wirtschaftswelt: Junge Unternehmen treten mit revolutionären Ideen an, um die Zukunft zu verändern. Es sind typische Start-ups mit kleinen Teams, hoher Agilität und hoher Innovationskraft. Ihr besonderer Schwerpunkt liegt auf neuen Technologien. Was hochaktuell klingt, ist tatsächlich ein Blick zurück ans Ende des 19. Jahrhunderts. Denn in der zweiten Phase der damaligen Gründerzeit herrscht ein ähnlicher Start-up-Geist wie heute in den Hightech-Branchen. Die Automobilpioniere Gottlieb Daimler und Carl Benz befinden sich mitten in dieser quicklebendigen Technologieszene vor 130 Jahren.

Bereits 1883 haben die beiden unabhängig voneinander Pionierleistungen erbracht: Carl Benz gründet mit Geldgebern die Firma Benz & Cie. in Mannheim und beginnt dort mit der Produktion des von ihm konstruierten Zweitaktmotors, der als stationäre Antriebsquelle vielfältige Einsatzmöglichkeiten bietet. Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach entwickeln zur gleichen Zeit in Cannstatt den schnelllaufenden Viertaktmotor. Damit schaffen die Pioniere die Grundlage für die ersten Automobile: Die Gewinne aus dem Verkauf seiner Zweitaktmotoren ermöglichen Benz die Entwicklung des Automobils, und Daimler und Maybach haben mit ihrem innovativen Motor auch gleich die Antriebsquelle für ihre Motorkutsche. 1886 präsentiert Benz das

erste Automobil der Welt, den Patent-Motorwagen. Daimler erhält zeitgleich die Fahrgenehmigung für eine motorisierte Kutsche und baut seinen Einzylinder in den vierrädrigen Wagen ein.

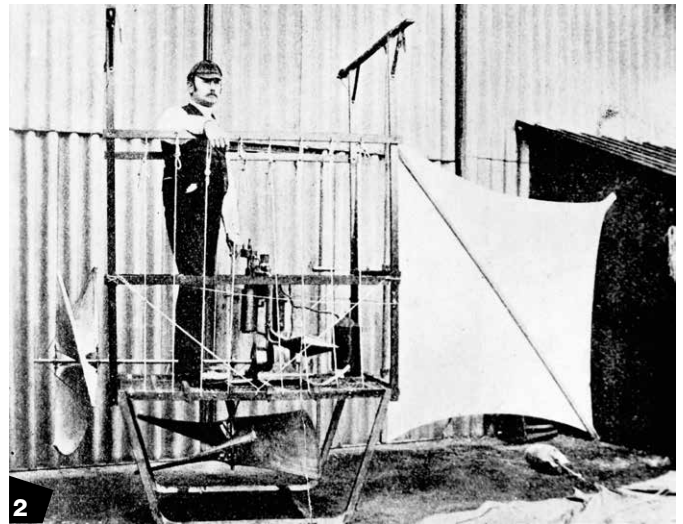
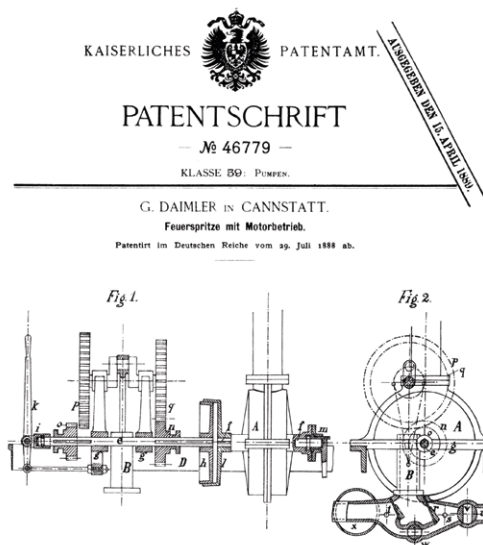
Nun, zwei Jahre später, bringen sie 1888 mit zahlreichen innovativen Ideen rund um den schnelllaufenden Verbrennungsmotor die Mobilität weiter voran. Zwei Anliegen haben Daimler und Benz: Einerseits geht es um neue Anwendungen für den Motor. Andererseits soll die Zuverlässigkeit der Arbeitsmaschine als Antrieb des neuartigen Automobils öffentlichkeitswirksam demonstriert werden.

Gottlieb Daimler erkundet mit Nachdruck den Einsatz des mit Wilhelm Maybach entwickelten Verbrennungsmotors in neuen Anwendungen. Nach dem ersten Motorrad der Welt, dem „Reitwagen“ aus dem Jahr 1885, und der Motorkutsche von 1886 gibt es 1888 gleich mehrere innovative Konzepte.

Am Anfang steht eine motorbetriebene Feuerspritze: In dem von Pferden gezogenen Löschfahrzeug übernimmt der Daimler-Motor den Antrieb der Feuerlöschpumpe. Das Konzept überzeugt. Denn der neue Motor ist – im Gegensatz zur aufwendig zu startenden Dampfmaschine – sofort einsatzbereit. Zudem arbeitet er viel ausdauernder als die damals üblichen mit Muskelkraft betriebenen Feuerspritzen oder die sogenannten Gasspritzen, die

**1** Motorisierte Stuttgarter Pferde-Eisenbahn mit Daimler-Motor aus dem Jahr 1888

**2** Daimler-Feuerspritze, 1890. Die Idee Gottlieb Daimlers, seinen schnelllaufenden Benzinmotor möglichst universell einzusetzen, brachte auch den Feuerwehren einen enormen Fortschritt. Am 29. Juli 1888 meldet er seine Feuerspritze mit Motorbetrieb zum Patent an. Die abgebildete Feuerspritze aus der Sammlung von Mercedes-Benz Classic bewährt sich erstmals im Jahr 1892: Bei einem Großbrand in einer Cannstatter Bettfedernfabrik ist sie fünf Stunden lang ununterbrochen im Einsatz.



- 1 Auszug aus der Patentschrift Nr. 46779 vom 15. Juli 1889 für Gottlieb Daimler über eine „Feuerspritze mit Motorbetrieb“. Dieses am 29. Juli 1888 angemeldete Patent eröffnet eine neue Entwicklung im Feuerlöschwesen.
- 2 Am 10. August 1888 startet vom daimlerschen Fabrikhof auf dem Cannstatter Seelberg das Luftschiff des Leipziger Buchhändlers Dr. Friedrich Hermann Wölfert zum Flug nach Kornwestheim. Als Antrieb dient ein Daimler-Einzylindermotor, der zwei Luftschrauben antreibt: eine vertikal und eine horizontal angeordnet.

das Löschwasser für kurze Zeit mit Kohlendioxidgas fördern.

Am 29. Juli 1888 meldet Daimler seine Feuerspritze mit Motorbetrieb zum Patent an. Er erhält am 15. April 1889 die Patentschrift No. 46779, Klasse 59. Für den Einsatz im Brandschutz stimmt Daimler den 0,74 kW (1 PS) starken Motor durch ein kleines Zusatzgetriebe so ab, dass die Feuerlöschpumpe im besonders effizienten Drehzahlbereich von 180 U/min arbeitet. Noch im selben Jahr wird die Feuerspritze weiterentwickelt: Auf dem XIII. deutschen Feuerwehrtag vom 28. bis 31. Juli 1888 in Hannover stellt Daimler eine in der Leistung gesteigerte Variante mit Zweizylindermotor vor, die nun bereits 2,9 kW (4 PS) leistet.

Während Daimler in Cannstatt neue Anwendungsgebiete für seinen Verbrennungsmotor erschließt, steht in Mannheim die umwälzende Erfindung des ersten Automobils der Welt vor ihrer großen Praxisprobe: Bertha Benz, die Ehefrau von Carl Benz, unternimmt im August 1888 mit der auch als Modell 3 bezeichneten Serienausführung des Benz Patent-Motorwagens die erste Fernfahrt der Automobilgeschichte. Sie führt über 106 Kilometer von Mannheim nach Pforzheim.

Das 1,8 kW (2,5 PS) starke, dreirädrige Fahrzeug wird von Bertha Benz gefahren, ihre Söhne Eugen und Richard begleiten die Mutter auf der Tour. Die erfolgreiche Weltpremiere ist zugleich eine Erprobung unter realistischen Bedingungen. Sie zeigt die Alltagstauglichkeit der Erfindung und gibt Carl Benz Hinweise zur weiteren Verbesserung des

Patent-Motorwagens auf dem Weg zur gerade anlaufenden Serienfertigung.

Der nächste Erfolg tritt kurze Zeit später ein: Automobilpionier Benz präsentiert den Patent-Motorwagen zusammen mit mehreren Stationärmotoren auf der ersten Kraft- und Arbeitsmaschinen-Ausstellung für das Deutsche Reich, die vom 1. August bis zum 15. Oktober 1888 in München auf dem Isartorplatz stattfindet. Er führt sein Automobil dort auch öffentlich vor. Am 12. September 1888 erhält er für das weltweit erste in Serie gebaute Automobil mit Verbrennungsmotor eine „Goldene Medaille“.

Während Bertha Benz die Eignung des Automobils für den Reiseverkehr auf der Straße über längere Strecken demonstriert und Carl Benz den Patent-Motorwagen erfolgreich der Öffentlichkeit vorstellt, erschließt Gottlieb Daimler vor 130 Jahren seinem Motor weitere neue Einsatzgebiete.

Besonders spektakulär ist dabei der erste Motorflug der Geschichte am 10. August 1888: An diesem Tag startet um 9 Uhr morgens auf dem daimlerschen Fabrikhof das Luftschiff von Dr. Friedrich Hermann Wölfert zu einer über vier Kilometer weiten Fahrt, die auf dem Aldinger Exerzierplatz bei Kornwestheim endet.

Während der mit Wasserstoffgas gefüllte Auftriebskörper des Luftschiffs hauptsächlich die Schwerkraft überwindet, treibt der 1,8 kW (2,5 PS) starke, schnelllaufende Daimler-Einzylindermotor die beiden Luftschrauben (horizontal und vertikal) an und ist damit für Vortrieb und Trimmen verantwortlich. An diesem Morgen wird deutlich, dass der



Viertaktmotor ein großes Potenzial als Flugmotor hat.

1888 liegen die Anfänge von Daimlers Unternehmen als hochinnovative „Garagenfirma“ im Gartenhaus der Cannstatter Daimler-Villa erst wenige Jahre zurück. Der damalige Start-up-Spirit ist im heutigen Weltunternehmen aber so lebendig wie vor 130 Jahren. Dafür steht unter anderem die aktuelle Beteiligung der Daimler AG an Volocopter. Das Luftfahrt-Start-up aus Bruchsal will in wenigen Jahren autonome elektrische Lufttaxis (eVTOL) auf den Markt bringen.

Aber Gottlieb Daimlers Motor geht 1888 nicht nur in die Luft, sondern treibt auch ein neues Schienenfahrzeug an: Nachdem Daimler bereits 1887 anlässlich des Cannstatter Volksfestes eine Miniatur-Straßenbahn mit Benzinmotor vorstellt, folgt 1888 ein vollwertiger Straßenbahnwagen. Die in Stuttgart

erscheinende Tageszeitung „Schwäbische Kronik“ berichtet am 7. Oktober 1888 über die am Vortag erfolgte Probefahrt des „Daimler’schen Motorwagens der Neuen Straßenbahn“. Der von einem 2,9 kW (4 PS) starken Einzylindermotor angetriebene Wagen der Stuttgarter Pferdeeisenbahn-Gesellschaft kann bis zu 20 Personen befördern.

Im Kern der Innovationen und Aktionen des Jahres 1888 steckt ein leidenschaftliches Streben danach, die Möglichkeiten der Mobilität weiterzudenken. Heute trägt diese Leidenschaft den Namen CASE. Es ist die Strategie der Daimler AG für die intuitive Mobilität der Zukunft: vernetzt, autonom, geteilt und elektrisch. Heute auf den Weg gebracht und schon morgen auf den Straßen der Welt unterwegs.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications

↑ Illustration aus einem zeitgenössischen Bildbericht über eine Fahrt mit dem Benz Patent-Motorwagen in seiner Serienausführung (Modell 3) in der Leipziger „Illustrierten Zeitung“ aus dem Dezember 1888. Im September 1888 hat Carl Benz auf der Kraft- und Arbeitsmaschinen-Ausstellung für das Deutsche Reich in München eine Goldmedaille für seine Erfindung erhalten.



ABS-Versuche im Werk Stuttgart-Untertürkheim der Daimler-Benz AG. Vergleich des Bremsverhaltens von S-Klasse Limousinen der Baureihe 116 mit (rechts) und ohne Anti-Blockier-System auf nasser Fahrbahn.

Weltpremiere 1978 in der Mercedes-Benz S-Klasse

# 40 Jahre Anti-Blockier-System

**I**m August 1978 stellten Mercedes-Benz und Bosch das Anti-Blockier-System in Untertürkheim vor. Dieses digitale Fahrassistenzsystem war eine Weltinnovation und definierte die Partnerschaft von Fahrer und Automobil neu. In der S-Klasse der Baureihe 116 war ABS ab Ende 1978 erhältlich.

Selbst bei einer Vollbremsung die totale Lenkkontrolle über das Auto zu behalten, weil die Räder nicht blockieren: Genau das ermöglichte das Anti-Blockier-System (ABS). ABS war damals auch deshalb eine Sensation, weil mit diesem System die Digitaltechnik Einzug ins Automobil hält. Das definierte die Rolle des Fahrzeugs neu – es nahm künftig

die Aufgabe eines Partners auf vier Rädern ein, der den Menschen am Steuer zunehmend aktiv unterstützt.

Die Funktion des Anti-Blockier-Systems wurde vor 40 Jahren in einer Broschüre so definiert: „Das Anti-Blockier-System überwacht durch einen Computer die Drehzahländerung des einzelnen Rades beim

Bremsvorgang. Fällt die Drehzahl zu schnell ab (zum Beispiel beim Bremsen auf glattem Untergrund) und das Rad droht zu blockieren, vermindert der Computer automatisch den Bremsdruck. Das Rad beschleunigt wieder, der Bremsdruck wird wieder erhöht und damit das Rad abgebremst. Dieser Vorgang wiederholt sich in Sekunden mehrmals.“

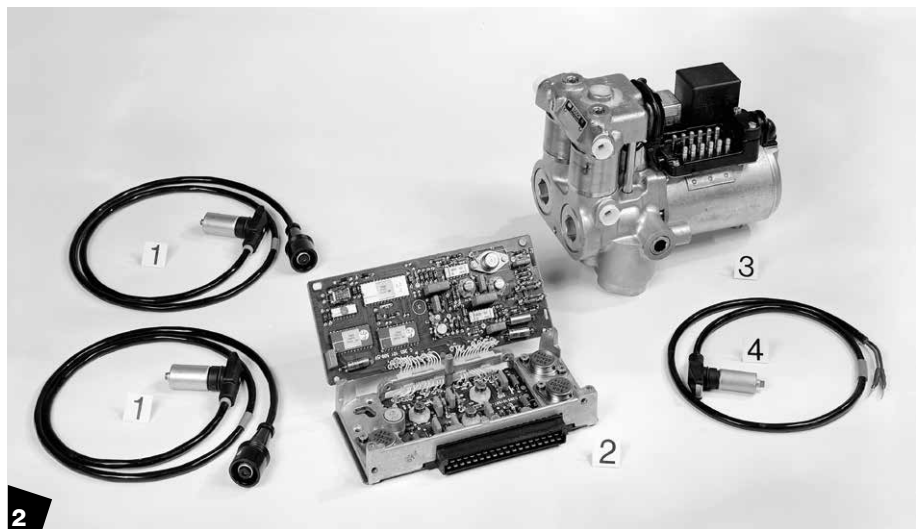
Was in einer Epoche der analogen Elektrik und Elektronik kompliziert klingen mag, ist in der Praxis einfach überzeugend: Das Automobil bringt dank ABS selbst bei Nässe, Eisglätte, Schnee oder schwierigem Terrain die größte physikalisch mögliche Bremskraft auf den Untergrund, während die Räder nicht blockieren und das Fahrzeug sogar bei Vollbremsungen lenkfähig bleibt.

Nach der Vorstellung vor 40 Jahren war es nur noch ein kleiner Schritt zur Einführung des Anti-Blockier-Systems in die Serie: ABS hatte Ende 1978 in der Mercedes-Benz S-Klasse der Baureihe 116 als Sonderausstattung Premiere. Der Mehrpreis betrug 2.217,60 DM. Zwei Jahre später war es in sämtlichen Personenwagen der Stuttgarter Marke auf Wunsch erhältlich. 1981 stellte Mercedes-Benz das Anti-Blockier-System für Nutzfahrzeuge vor. Und ab Oktober 1992 war ABS in allen Personenwagenmodellen der Marke mit dem Stern Serienausstattung. Heute ist das Assistenzsystem in Autos so gut wie aller Hersteller weltweit eine Selbstverständlichkeit – dank der Innovationskultur von Mercedes-Benz.

### Sternstunde in einer einzigartigen Innovationsgeschichte

Die Premiere des Anti-Blockier-Systems vor 40 Jahren ist die frühe Sternstunde in der einzigartigen Innovationsgeschichte digitaler Assistenzsysteme von Mercedes-Benz. Die Vorgeschichte von ABS reicht bei Mercedes-Benz jedoch zurück bis in die 1950er-Jahre. 1953 meldet Hans Scherenberg, damals Konstruktionschef von Mercedes-Benz, ein Patent zum Verhindern des Blockierens von Fahrzeugrädern beim Bremsen an. Ähnliche Lösungen gibt es zwar schon in der Luftfahrt (Anti-Skid) und bei der Eisenbahn (Knorr-Gleitschutz). Doch das Automobil ist ein sehr komplexes System, das besonders hohe Herausforderungen an die Sensorik, Signalverarbeitung und Steuerung stellt. Beispielsweise müssen die Komponenten die Drehverzögerungen und die Beschleunigung der Räder auch bei Kurvenfahrt, Bodenunebenheiten und starker Verschmutzung fehlerfrei registrieren.

Ein intensiver, kontinuierlicher Wissensaustausch von konzerneigener Forschung und Entwicklung mit Industriepartnern führt schließlich zum Erfolg: 1963 beginnt in der Vorentwicklung



**1** Mercedes-Benz S-Klasse Limousinen der Baureihe 116 auf der Einfahrbahn in Stuttgart-Untertürkheim, 1978. Das obere Fahrzeug mit Anti-Blockier-System (ABS) bleibt lenkbar, das untere ohne ABS rutscht unkontrolliert weiter, trotz voll eingeschlagener Vorderräder.

**2** Das gemeinsam von Mercedes-Benz und Bosch entwickelte und 1978 vorgestellte Anti-Blockier-System (ABS) stellt eine Ergänzung der herkömmlichen Bremsanlage dar und besteht insbesondere aus Drehzahlfühlern an beiden Vorderrädern (1) und am Antriebskegelrad der Hinterachse (4), einer elektronischen Steuereinheit (2) sowie einer Hydraulikeinheit (3).



Beim Bremsen in Kurven erhält das Anti-Blockier-System die Fahrstabilität und Lenkbarkeit, sofern die physikalisch mögliche Kurvengeschwindigkeit nicht bereits überschritten wird.

der damaligen Daimler-Benz AG die konkrete Arbeit an einem elektronisch-hydraulischen Bremsregelsystem. Ab 1966 kooperiert das Unternehmen dazu mit dem Heidelberger Elektronikspezialisten Teldix, der später von Bosch übernommen wird. Das Ergebnis hat 1970 Premiere: Hans Scherenberg, mittlerweile Entwicklungschef von Daimler-Benz, stellt das analog-elektronische „Mercedes-Benz/Teldix Anti-Bloc-System“ auf der Einfahrbahn in Untertürkheim vor. Die Präsentation 1970 beweist, dass das Prinzip funktioniert. Doch die Entwickler haben erkannt, dass eine digitale Steuerung der richtige Weg für ein großserienfähiges ABS ist – zuverlässiger, weniger komplex und zugleich viel leistungsfähiger als die analoge Elektronik. So wird gemeinsam mit Bosch, wo das digitale Steuergerät entsteht, das ABS der zweiten Generation als

digitale Lösung entwickelt. Der Ingenieur Jürgen Paul, Leiter des ABS-Projekts bei Mercedes-Benz, bezeichnet die Entscheidung für die digitale Mikroelektronik später als den Durchbruchmoment in der ABS-Entwicklung.

#### **Die Geburt von Intelligent Drive aus dem Geist von 1978**

Mit dem Anti-Blockier-System beginnt der umfassende Siegeszug digitaler Assistenzsysteme in Mercedes-Benz Automobilen. Neue Systeme wie beispielsweise die Antriebs-Schlupf-Regelung ASR (1985), das Elektronische Stabilitäts-Programm ESP® (1995), der Bremsassistent BAS (1996) und der Abstandsregeltempomat DISTRONIC (1998) greifen unter anderem auch auf die Sensoren des ABS zu. Dazu kommen immer mehr und immer

leistungsfähigere Sensoren, beispielsweise der Gierratensensor des ESP®, das Radar der DISTRONIC sowie später Kamerasysteme, Ultraschall und GPS.

Immer wieder setzt die Marke mit dem Stern seit 1978 mit einzelnen digitalen Fahrassistenzsystemen Maßstäbe für die gesamte Branche. Das gilt auch für die intelligente Verknüpfung der Lösungen zu übergeordneten Systemen. Was mit dem integralen Sicherheitsansatz um die Jahrtausendwende beginnt, führt über das präventive Sicherheitssystem PRE-SAFE® bis zum heutigen Intelligent Drive Next Level. Nie war das Automobil so intelligent wie heute – dank einer Innovationsgeschichte von Mercedes-Benz, die vor 40 Jahren mit dem digitalen Anti-Blockier-Systemen begonnen hat.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications



**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*

Familienbande:  
Hochleistungsautomobile  
aus der Geschichte von  
AMG. Hinten in der Mitte  
der C 36 AMG der Baureihe  
202, links daneben der SL  
55 AMG (R 230), rechts  
daneben der SL 73 AMG  
(R 129). Vordere Reihe,  
von links: 300 E 6.0 AMG  
(W 124), 300 SEL 6.8 AMG  
(W 109) und E 50 AMG  
(W 210).



Erstes Gemeinschaftsprojekt von Mercedes-Benz und AMG

## Premiere für den starken C von AMG vor 25 Jahren

**D**er Mercedes-Benz C 36 AMG hat auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt am Main (IAA) im September 1993 Premiere. Das Debüt vor 25 Jahren ist der erste Höhepunkt in einer einzigartigen Erfolgsgeschichte. Denn diese Hochleistungslimousine der Baureihe 202 entsteht als erstes gemeinsames Projekt von Mercedes-Benz mit dem 1967 gegründeten Ingenieurbüro AMG.



Mercedes-Benz C 36 AMG der Baureihe 202, Produktionszeit 1993 bis 1997.

Der Mercedes-Benz C 36 AMG begeistert 1993 Fachwelt und Fans gleichermaßen. Das ist auch einer Vorgeschichte der Leidenschaft für Leistung im Zeichen des Mercedes-Sterns zu verdanken, die bis in die 1960er-Jahre zurückreicht: 1967 gründen Hans Werner Aufrecht und Erhard Melcher ihr Ingenieurbüro für Konstruktion und Versuch zur Entwicklung von Rennmotoren. Schon zuvor haben die beiden Mercedes-Benz Mitarbeiter privat Rennsportwagen auf der Basis von Serienautomobilen mit dem Stern aufgebaut. Nun wird die sportliche Optimierung von Kundenfahrzeugen für die Straße zum zweiten Standbein.

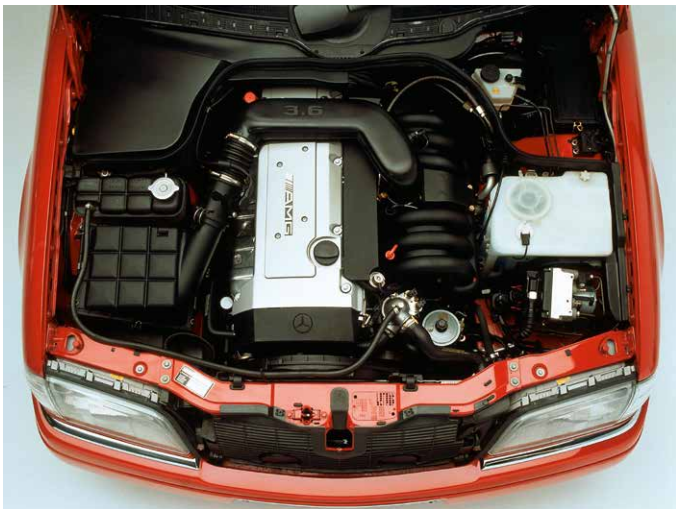
Die Buchstaben AMG im Unternehmensnamen stehen für Aufrecht, Melcher sowie für Aufrechts Wohnort Großaspach. Über den Tourenwagen-Rennsport, wo Mercedes-Benz und AMG insbesondere in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) sehr erfolgreich zusammenarbeiten, kommen sich die beiden Unternehmen immer näher. Ab 1990 kooperieren sie schließlich auch bei der Entwicklung von sportlichen Hochleistungstypen für die Serienproduktion von Mercedes-Benz. Der C 36 AMG ist vor 25 Jahren das erste Ergebnis dieser fruchtbaren Zusammenarbeit. Noch im selben Jahr folgen leistungsgesteigerte Varianten der E-Klasse Limousine (W 124) und des SL (R 129), die mit einem 280 kW (381 PS) starken 6,0-l-V8-Motor als E 60 AMG und SL 60 AMG angeboten werden.

Die Basis für den C 36 AMG bildet der Mercedes-Benz C 280, der jedoch hinsichtlich des Motors und des Fahrwerks umfassend überarbeitet wird. So kommt statt der im C 280 verwendeten 2,8-Liter-Variante des Reihensechszylindermotors M 104 dessen 3,2-Liter-Version zum

Einsatz, die zu diesem Zeitpunkt beispielsweise im E 320 (Baureihe 124) verwendet wird. Um den Hubraum auf 3.606 Kubikzentimeter zu erhöhen, erweitern die AMG-Ingenieure die Bohrung von 89,9 auf 91 Millimeter und den Hub von 84 auf 92,4 Millimeter.

Für den ausgeprägt langen Hub sorgt die Kurbelwelle des Mercedes-Benz 3,5-Liter-Dieselmotors OM 605 D 35 A, deren Gegengewichte abgedreht werden und deren Welle neu gewuchtet wird. Bei der Optimierung greifen die Entwickler konsequent auf Komponenten aus dem Mercedes-Benz Personenwagenprogramm zurück: Die Bremsen an der Vorderachse des C 36 AMG stammen vom Mercedes-Benz SL 600 der Baureihe R 129, jene an der Hinterachse vom E 420 der Baureihe 124.

Viele weitere Verfeinerungen tragen zum gelungenen Gesamtkonzept des C 36 AMG bei. Dazu gehören beim Motor neben den Spezialkolben als Sonderanfertigung unter anderem die neue Abstimmung des Drehschwingungsdämpfers der Kurbelwelle, eine Absenkung des Ölabweisblechs um zwei Millimeter, die Nacharbeitung der Ölspritzdüsen, ein größerer Hub und geänderte Steuerzeiten der Einlass-Nockenwellen sowie erweiterte Auslasskanäle und ein Querrohr mit deutlich größerem Querschnitt zwischen Luftfilterkasten und Ansaugkrümmer. Auch die Motorsteuerung wird den geänderten Parametern angepasst. Durch die Summe aller Modifikationen steigt die Leistung des 3,6-Liter-Motors im C 36 AMG gegenüber dem 2,8-Liter-Serienmotor um 64 kW (87 PS) auf 206 kW (280 PS) bei 5.750 U/min. Das Drehmoment erreicht 385 Nm bei 4.000 bis 4.750 U/min.



Im Juni 1996 geht der C 36 AMG erstmals als Safety-Car an den Start. Die Performancemarke aus Affalterbach stellt bis heute alle offiziellen Safety-Cars der Formel 1.

Insgesamt überzeugt der C 36 AMG mit einem Eindruck überlegener Gelassenheit. Dazu trägt auch die Fahrwerksabstimmung bei, die einen gelungenen Kompromiss zwischen harter Sportwagenfederung und komfortabler Dämpferauslegung einer kultivierten Limousine findet. Aber auch die Viergangautomatik überzeugt. Die Ausstattung der Hochleistungs-Limousine mit Antriebsschlupfregelung (ASR) macht das Ausnutzen der Motorleistung ebenfalls zum verträglichen Genuss ohne Reue.

Der C 36 AMG steht vor 25 Jahren am Beginn der direkten Zusammenarbeit zwischen Mercedes-Benz und AMG – einer herausragenden Erfolgsgeschichte. Im Jahr 1999 übernimmt der Stuttgarter Konzern die Mehrheit an AMG, seit 2005 ist die Mercedes-AMG GmbH eine hundertprozentige Tochter der Daimler AG. Heute prägt die Leidenschaft für Leistung mit sportlichen Top-Modellen nahezu alle Segmente des Mercedes-Benz Personenwagen-Programms mit mehr als 50 verschiedenen Modellen.

Der starke C von AMG der Baureihe 202 aus dem Jahr 1993 setzt das Startsignal für diese Entwicklung. Das Topmodell der C-Klasse hat auf Anhieb Erfolg und wird zum ersten Großserienmodell in der Geschichte von Mercedes-AMG: Bereits im März 1997 wird das 5.000ste Exemplar ausgeliefert. Ein halbes Jahr später, nach 5.221 produzierten Fahrzeugen, wird der C 36 AMG im Herbst 1997 vom Mercedes-Benz C 43 AMG abgelöst, der ersten C-Klasse mit V8-Motor. Im Juni 1996 begründet der C 36 AMG eine bis heute andauernde Tradition, als die Marke aus Affalterbach zum ersten Mal das offizielle Safety-Car der Formel 1 stellt.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications

# 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



1992 2017

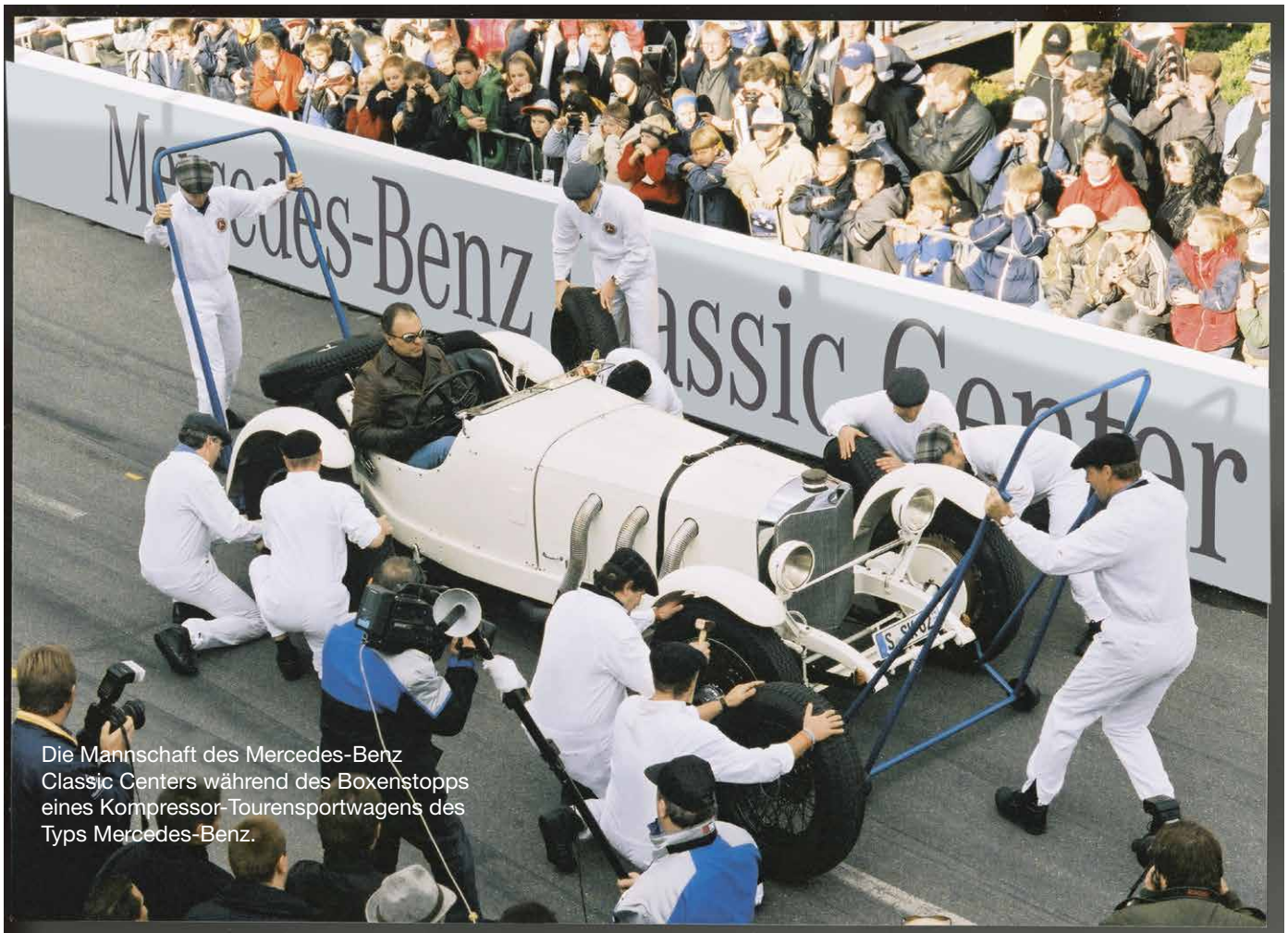


**Succursale**  
6, route de Luxembourg  
L-7759 Roost/Colmar-Berg  
Tél: 81 11 48 Fax: 81 11 59  
E-mail: anorden@pt.lu

**www.autoglas.lu**



Klassik-Kompetenz von Weltrang: Das Mercedes-Benz Classic Center wird 1993 in Fellbach bei Stuttgart eröffnet, damals noch unter dem Namen Oldtimer-Center. Foto aus dem Jahr 2005.



Die Mannschaft des Mercedes-Benz Classic Centers während des Boxenstopps eines Kompressor-Tourensportwagens des Typs Mercedes-Benz.

## 25 Jahre Mercedes-Benz Classic Center

# Klassik-Kompetenz hat einen Namen

Das Mercedes-Benz Classic Center feiert Jubiläum: Vor 25 Jahren wird es im Mai 1993 in Fellbach eröffnet. Seitdem setzt es Maßstäbe als einzigartiges Kompetenzzentrum für höchste Originalität und Authentizität rund um klassische Fahrzeuge der Marke. Zu den Leistungen gehören unter anderem Werksrestaurierungen, die Versorgung mit Original-Ersatzteilen, die Betreuung von Sammlungsfahrzeugen sowie die Unterstützung der ClassicPartner.

„Originaler geht es nicht!“ – mit diesem Slogan wird vor 25 Jahren das Mercedes-Benz Classic Center in Fellbach bei Stuttgart eröffnet, damals noch unter dem Namen „Mercedes-Benz Oldtimer-Center“. Das

Motto ist zum 25-jährigen Bestehen der weltweit renommierten Einrichtung von Mercedes-Benz Classic so lebendig wie am ersten Tag. Denn das Classic Center setzt mit seiner breiten Palette von Dienstleistungen

Maßstäbe in der lebendigen Bewahrung klassischer Automobile der Marke mit dem Stern. Seit Juni 2006 gibt es in Irvine, Kalifornien, ein weiteres Classic Center.



In das 1993 gegründete Mercedes-Benz Classic Center in Fellbach fließt auch die Kompetenz der bisherigen Mercedes-Benz Museumswerkstatt ein. Foto aus dem Jahr 1989.

Zu den Schwerpunkten gehört ein umfassendes Angebot von Original-Ersatzteilen ebenso wie höchst authentische Werksrestaurierungen klassischer Fahrzeuge. Solche Restaurierungen führt das Center sowohl im Auftrag privater Kunden als auch für den Fahrzeughandel ALL TIME STARS von Mercedes-Benz Classic aus.

Zudem betreuen die Experten des Classic Centers die rund 1.000 Fahrzeuge der

unternehmenseigenen Sammlung, von denen 160 im Mercedes-Benz Museum ausgestellt sind. Und sie begleiten jedes Jahr Presseveranstaltungen mit den Sammlungsfahrzeugen sowie rund 20 herausragende Events des internationalen Klassikkalenders: Bei Highlights wie beispielsweise der „1000 Miglia“ oder dem Goodwood Festival of Speed betreuen die Experten die historischen Fahrzeuge, ob

Serienauto oder Rennwagen, mit einer mobilen Werkstatt.

Fachwissen wirkt am nachhaltigsten, wenn man es mit seinen vertrauensvollen Partnern teilt. Seit 2015 steht den Besitzern klassischer Fahrzeuge mit dem Stern deshalb das vom Classic Center mit Rat und Tat unterstützte Spezialistennetzwerk „ClassicPartner“ zur Seite, das von Fellbach aus mit Know-how versorgt wird: 25 Autohäuser und



- 1 Mille Miglia 2017. Etappe von Brescia nach Padua am 18. Mai 2017. Betreuung eines 300 SL „Gullwing“ durch das Mercedes-Benz Classic Center.
- 2 Das Spezialistennetzwerk der Mercedes-Benz ClassicPartner bietet über Generationen gewachsenes Know-how. Unterstützt werden die ClassicPartner auch durch das Classic Center mit seiner einzigartigen Kompetenz.
- 3 Werksrestauration des Mercedes-Benz 300 SL Rennsportwagens (W 194) mit der Chassisnummer 2 aus dem Jahr 1952. Dieser älteste existierende Mercedes-Benz SL wird 2011 im Mercedes-Benz Classic Center einer Komplettrestauration unterzogen. Dabei werden zahlreiche Originalteile wiederaufbereitet, beispielsweise die Sitzgestelle und Sitzbezugsstoffe.



Niederlassungen in Deutschland stellen vor Ort mit Vertrieb, Werkstatt und Service ihre umfassende Kompetenz für die Youngtimer und Oldtimer der Marke den Kunden zur Verfügung.

Für eine gute Partnerschaft steht auch die enge Zusammenarbeit des Classic Centers mit den offiziellen Markenclubs. Derzeit gibt es weltweit 80 anerkannte Mercedes-Benz Clubs. Ihre mehr als 100.000 Mitglieder

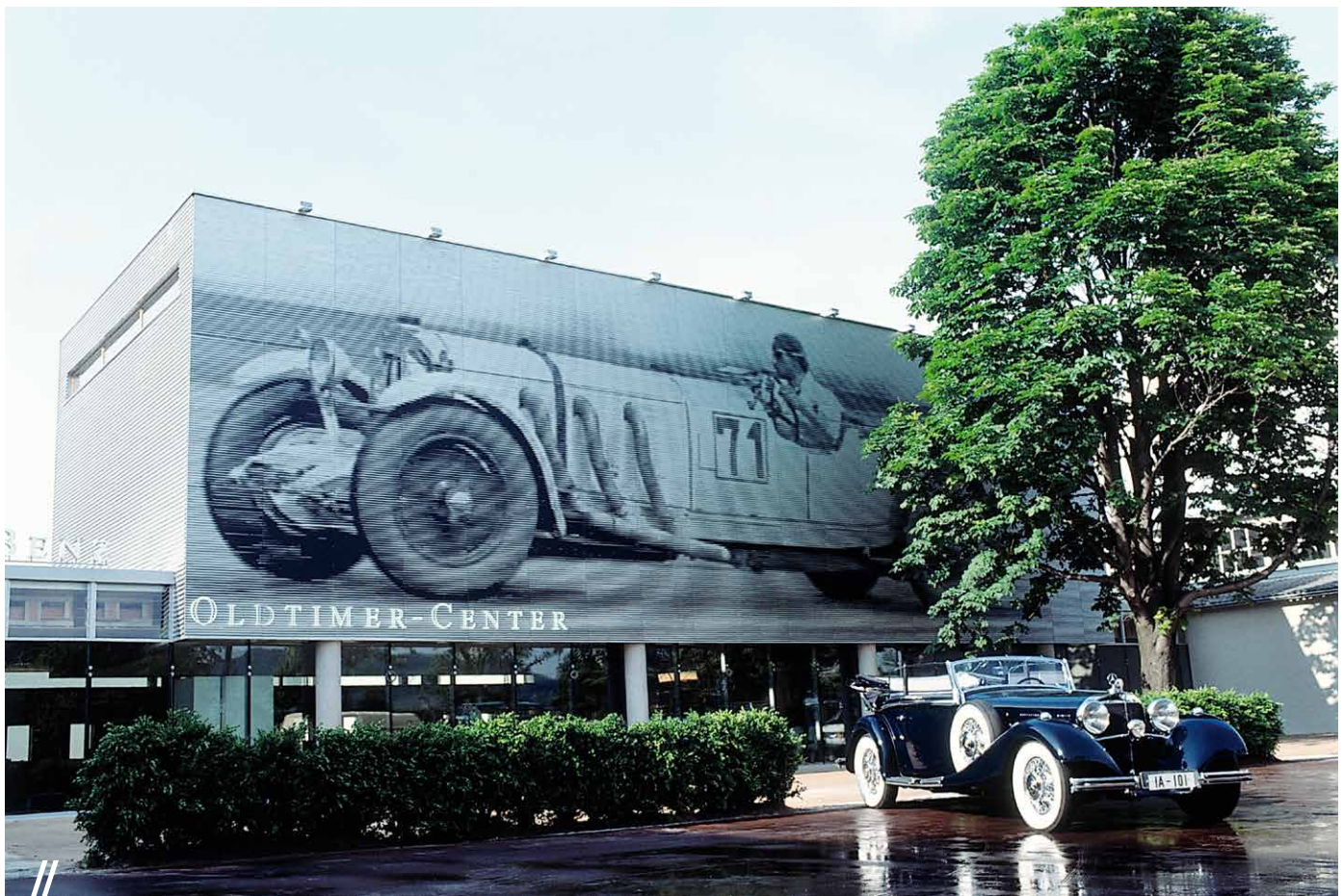
sind hochgeschätzte Botschafter der Marke Mercedes-Benz. Bei der Pflege ihrer historischen Fahrzeuge steht ihnen das Classic Center mit Informationen und Ersatzteilen zur Seite.

#### **Authentizität als Maßstab**

Insbesondere mit seinen authentischen Werksrestaurationen setzt das Classic Center immer wieder Maßstäbe. In den

vergangenen Jahren gehören dazu beispielsweise technische Meisterwerke und automobile Ikonen wie die Repräsentationsfahrzeuge des Typs Mercedes-Benz 600 (W 100), die Roadster und Coupé-Varianten des 300 SL (W 198) sowie die „Pagoden“-SL der Baureihe 113.

Der intensive Austausch mit den Mercedes-Benz Archiven ist für die facettenreiche Arbeit unverzichtbar, um den



Klassik-Kompetenz von Weltrang: Das Mercedes-Benz Classic Center wird 1993 in Fellbach bei Stuttgart eröffnet, damals noch unter dem Namen Oldtimer-Center.

höchstmöglichen Grad von Originalität zu erreichen. Das gilt einerseits bei der Recherche für Restaurierungen oder die Nachfertigung von Teilen. Aber auch für Gutachten zur Originalität sehr hochwertiger Mercedes-Benz Klassiker arbeiten Classic Center und Archive zusammen.

Noch einen Schritt weiter als die Werksrestaurierungen gehen authentisch wieder aufgebaute Fahrzeuge von Mercedes-Benz und den Vorgängermarken. Zu den Höhepunkten dieser Kategorie gehört der 2014 präsentierte Mercedes-Benz 540 K Stromlinienwagen (W 29). Das ursprünglich Ende 1938 gebaute Einzelstück, das lange als verschollen galt, wurde im Rahmen

eines höchst anspruchsvollen und aufwendigen Restaurierungsprojekts unter der Federführung des Mercedes-Benz Classic Centers absolut originalgetreu wieder aufgebaut. Verwendet werden bei solchen Projekten zeitgenössische Techniken, Methoden und Materialien. Schlüsseldokumente aus den Archiven sind eine wichtige Basis dafür, dass solche Fahrzeuge wieder neu entstehen können.

#### **Geburt aus dem Gedanken der Originalität**

Die Gründung des Mercedes-Benz Oldtimer-Centers vor 25 Jahren ist nichts weniger als ein Paukenschlag. Den heutigen Namen

Mercedes-Benz Classic Center erhält das Kompetenzzentrum im Jahr 1996.

Nicht nur organisatorisch, auch räumlich werden die Kompetenzen rund um klassische Fahrzeuge der Marke zusammengeführt: Das damalige Oldtimer-Center entsteht in Fellbach bei Stuttgart in einer ehemaligen Fabrik. In den stimmungsvollen Hallen ist Raum, um neben der Ersatzteil-Expertise die besonderen Fähigkeiten für die Restaurierung und Wartung klassischer Automobile zusammenzuführen. Die frühere Mercedes-Benz Museumswerkstatt wird ins Classic Center integriert.

Den Impuls zur Gründung gibt Max-Gerrit von Pein, damals Leiter des Mercedes-Benz



Der Mercedes-Benz 540 K Stromlinienwagen (W 29) entsteht 1938 als Einzelstück im Sonderwagenbau des Mercedes-Benz Werks Sindelfingen. Nach der originalgetreuen Restaurierung und Rekonstruktion präsentiert Mercedes-Benz Classic das Fahrzeug Mitte 2014 erneut der Öffentlichkeit. Messungen im Windkanal in Stuttgart-Untertürkheim offenbaren im Mai 2014 einen sensationellen cW-Wert von 0,36.

Museums auf dem Gelände des Werks Untertürkheim und Gesamtverantwortlicher für die Traditionspflege des Unternehmens. Erste Überlegungen für das Classic Center habe es bereits 1979 gegeben, wird von Pein in der Presseinformation zur Eröffnung zitiert.

Insbesondere das Thema Original-Ersatzteile steht zunächst im Vordergrund. Denn das Interesse an klassischen Fahrzeugen wächst schon damals kontinuierlich. Der Bestand an liebevoll gepflegten, mehr als 20 Jahre alten Automobilen hat sich in Deutschland seit Anfang der 1970er-Jahre bis 1993 mehr als verzehnfacht. Entsprechend steigt in dieser Zeit auch die Nachfrage nach

Original-Ersatzteilen für Mercedes-Benz Young- und Oldtimer. Und exakt diesen Bedarf erfüllt Mercedes-Benz über das Classic Center.

Die Fachleute wissen genau, für welche historische Baureihe welche Ersatzteile notwendig sind. Beim Erstellen der entsprechenden Dokumentationen arbeiten sie auch mit den anerkannten Markenclubs zusammen. Bestellen lassen sich die Ersatzteile über alle Mercedes-Benz Niederlassungen und Vertragspartner, geliefert werden sie in der Regel über Nacht. In den vergangenen 25 Jahren ist das Angebot kontinuierlich ausgebaut worden. Heute bietet das Classic Center über das Teilecenter von Mercedes-Benz

in Gomersheim rund 66.000 verschiedene Ersatz- und Verschleißteile für Klassiker an. Früh fällt zudem die Entscheidung, wichtige Teile nachfertigen zu lassen, wenn sie nicht mehr erhältlich sind. Das geschieht nach den hohen Maßstäben, welche der Hersteller an die Originalität und Authentizität sämtlicher Komponenten stellt. Auch für sehr seltene und wertvolle Baureihen wie die Kompressor-Fahrzeuge der 1930er-Jahre oder den 300 SL (W 198) lässt das Classic Center immer wieder originale Ersatzteile nachfertigen.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications

consumption: 22.2 kWh/100 km; combined CO<sub>2</sub> emissions: 0 g/km, provisional figures



**Electric now has a Mercedes**

# Mercedes-Benz startet in die Ära der Elektromobilität

**I**m Kunstmuseum Artipelag in Stockholm feierte Mercedes-Benz die Weltpremiere des neuen voll-elektrischen EQC. Als rein batterieelektrisch angetriebenes Fahrzeug steht der EQC für eine überzeugende Summe aus Komfort, Qualität und Alltagstauglichkeit.





Weltpremiere des neuen Mercedes-Benz EQC in Stockholm: Dieter Zetsche, Vorsitzender des Vorstands der Daimler AG und Leiter Mercedes-Benz Cars präsentiert den neuen Mercedes-Benz EQC 400 4MATIC.

„Der EQC bringt Design, Funktionalität und Service auf einzigartige Weise zusammen. Er bietet alltagstaugliche E-Mobilität in einem ganz besonderen Paket: Der EQC ist ein Elektroauto und gleichzeitig zu 100 Prozent ein Mercedes“, sagte Dieter Zetsche, Vorstandsvorsitzender der Daimler AG und Leiter Mercedes-Benz Cars, vor über 600 geladenen Gästen. „Der E-Antrieb ist ein wichtiger Baustein der Mobilität der Zukunft. Daher investieren wir in den nächsten Jahren mehr als zehn Milliarden Euro in neue EQ Produkte und über eine Milliarde in die Batterieproduktion.“

Mit seinem nahtlosen, klaren Design und markentypischen Farbakzenten ist der EQC

Vorreiter einer avantgardistischen Elektro-Ästhetik und verkörpert zugleich in seiner Designsprache progressiven Luxus. In puncto Qualität, Sicherheit und Komfort ist er der Mercedes-Benz unter den Elektrofahrzeugen und überzeugt in der Summe seiner Eigenschaften. Hinzu kommt die hohe Fahrdynamik dank zweier Elektromotoren an Vorder- und Hinterachse mit zusammen 300 kW Leistung. Dank einer ausgeklügelten Betriebsstrategie ist eine elektrische Reichweite von über 450 km nach NEFZ möglich. Mit Mercedes me bietet EQ umfassende Services und macht Elektromobilität bequem und alltagstauglich.

Ola Källenius, im Vorstand der Daimler AG verantwortlich

für Konzernforschung und Mercedes-Benz Cars Entwicklung, sagte: „Der neue EQC ist ein echter Mercedes-Benz. Das gilt vor allem für klassische Tugenden wie Qualität, Sicherheit und Komfort. Hinzu kommt die hohe Fahrdynamik dank zweier Elektromotoren an Vorder- und Hinterachse mit zusammen 300 kW Leistung sowie eine intelligente Betriebsstrategie für eine souveräne elektrische Reichweite.“

#### **Das Design: Progressiver Luxus: Vorreiter einer neuen Elektro-Ästhetik**

Als erstes Mercedes-Benz Modell der neuen Produkt- und Technologiemarke EQ hat der EQC viele wegweisende Designdetails

und markentypische Farbakzente. Besonders prägnant: Frontscheinwerfer und Lufteinlass verschmelzen zu einer Black-Panel-Fläche. Auch im hochwertigen Innenraum ist der EQC Vorreiter einer avantgardistischen Elektro-Ästhetik. Das neuartige Interieurdesign ist inspiriert von der Welt der Consumer Electronics. Ein Beispiel dafür ist der Lamellenkragen der Instrumententafel, der an die Kühlrippen eines Hi-Fi-Verstärkers erinnert. Außen wie innen verkörpert der Mercedes-Benz EQC die Designsprache des Progressiven Luxus.

Die Marke EQ lässt einen Blick in die Zukunft werfen und wird durch eine avantgardistische, eigenständige Ästhetik



gestaltet. Diese entsteht durch das Zusammenspiel einer bislang unbekannten Schönheit, dem bewussten Aufeinandertreffen digitaler und analoger Elemente sowie dem nahtlosen ineinander Übergehen von intuitivem und physischem Design.

Aufgrund seiner kraftvollen Proportion zählt der EQC zu den Crossover-SUV. Die gestreckte Dachlinie und Scheibengrafik mit einer tief positionierten Bordkante und dem coupéhaften Dacheinzug am Heck positionieren ihn optisch zwischen einem SUV und einem SUV-Coupé.

Prägnantes Merkmal der Front ist die große Black-Panel-Fläche, die die Scheinwerfer und den Grill umschließt. Innengehäuse und Tuben der serienmäßigen MULTIBEAM Scheinwerfer

sind in glänzendem Schwarz ausgeführt. Farbige Elemente unterstreichen dezent die Zugehörigkeit zur neuen EQ Familie: Blaue Streifen auf schwarzem Grund und ein ebenfalls blauer MULTIBEAM Schriftzug.

Den oberen Abschluss des Black Panels bildet ein Lichtleiter als optische Verbindung zwischen den Mercedes-Benz typischen Tagfahrlicht-Packeln. Bei Nacht entsteht ein nahezu durchgängiges, horizontales Positionslichtband. Dieses unverwechselbare Nacht-Design wird in bestimmten Märkten noch ergänzt durch den beleuchteten Zentralstern. Diese Sonderausstattung konnte erstmals mit dem Radarsensor des Aktiven Abstands-Assistenten

DISTRONIC kombiniert werden und dient zugleich als zusätzliche Begrenzungsleuchte des stehenden Fahrzeugs.

Die sportliche, langgezogene Silhouette schließt am Heck mit einem tief heruntergezogenen Dachspoiler ab. Dachkontur und Seitenscheibengrafik signalisieren optisch die Zugehörigkeit zum Segment der Crossover-SUV. Eingerahmt werden die Seitenscheiben von Zierleisten in Aluminium hochglänzend. Die Ladeklappe wurde formbündig in die rechte hintere Seitenwand integriert.

Auf eine Dachreling wurde bewusst verzichtet, damit die klare, monolithische Form nicht gestört und die Aerodynamik weiter verbessert wird. Wie bei anderen Pkw-Modellen von

Mercedes-Benz ermöglichen feste Befestigungspunkte, die in die Dachkonstruktion integriert sind, die Montage von Trägersystemen.

Der EQC rollt auf 19 bis 21 Zoll großen, aerodynamisch verbesserten Leichtmetallrädern in Bicolor-Ausführung, die die Radhäuser außenbündig abschließen. Zwei Räder-Varianten besitzen blaue Details am Felgenhorn oder auf den Speichen.

Der tief heruntergezogene Dachspoiler trägt zu der sehr guten Aerodynamik bei und betont die Breite der Heckscheibe. Der Übergang vom Stoßfänger zur Heckklappe erfolgt nahezu nahtlos. Die mehrteiligen Heckleuchten mit Schlusslicht in Edge-Light-Technik



nehmen das Leuchtband von vorne thematisch wieder auf. Die Rückstrahler sind nach unten in den Stoßfänger ausgelagert. Dies erlaubt einen flacheren, sportlichen Aufbau der Heckleuchten. Die mehrteilige Chrom-Leiste im unteren Bereich des Stoßfängers betont die Breitenwirkung des Hecks.

### **Das Interieurdesign: Progressive Formensprache, moderne Materialien**

Auch im hochwertigen Innenraum ist der EQC Vorreiter einer avantgardistischen Elektro-Ästhetik. Das betrifft Form, Materialität und User Experience. Einzigartig ist der Kontrast zwischen sinnlich reduzierten, weichen Flächen, präzisen Kanten und geometrischen Formen. Wer das EQ Design einmal gesehen hat, wird es immer wieder erkennen.

Die Instrumententafel ist als fahrerorientiertes Cockpit konzipiert. Ihr Oberteil wurde sowohl im Volumen als auch in der Komplexität auf das Wesentliche reduziert. Das Mercedes-Benz typische Flügelprofil ist asymmetrisch ausgeführt und wurde im Fahrerbereich „aufgeschnitten“. Dort befindet sich eines der optischen Highlights des Cockpits - eine technisch anmutende, hochglanzlackierte Kassette, in der flach bauende Lüftungsdüsen mit schlüsselförmigen, roségoldfarbenen Lamellen sitzen. Diese sind ein Element der neuen EQ Formensprache und finden sich exklusiv in diesem neuen Modell.

Kombiinstrument und Media-Display (serienmäßig 2 x 10,25 Zoll) sitzen hinter einer gemeinsamen, durchgängigen Glasfläche und bilden einen großen, freistehenden Bildschirm. In der Mittelkonsole befindet sich als





Beim Club-Präsidententreffen in Stuttgart Ende September erhielten die Teilnehmer einen ausführlichen Einblick in die Entwicklung des EQC. Links im Bild Michael Kelz, verantwortlicher Chefsingenieur für die E-/CLS-/GLC-Klasse & EQC



weitere Bedienmöglichkeit für viele Fahrzeugfunktionen ein Touchpad. Die Ambientebeleuchtung illuminiert die Instrumententafel eindrucksvoll, entsprechende Lichtleiter ziehen sich durch das gesamte Cockpit und über das Deck mit den Lüftungsdüsen. Der EQ Charakter wird im Interieur durch eine markenspezifische und in der Mercedes-Benz Palette einzigartige Farbwelt unterstrichen. Hochwertige Materialien wie Leder oder moderne Zierteile in Aluminiumoptik oder mit offenporigem Holz vermitteln eine vertraute, Mercedes-Benz typische Wertigkeit. Diese wird ergänzt durch innovative, neu entwickelte Oberflächen. Dazu gehört beispielsweise der fein gewirkte Sitzstoff „Sunnyvale“ in Indigoblau oder Beige, der dank einer leicht irisierenden Farbschattierung elegant glänzt und technisch anmutet.

Eine neue, ultrafeine Oberflächenstruktur ist ein haptisches Erlebnis und spannt sich über die Bordkante. Ebenfalls neu ist eine futuristisch anmutende, textilähnliche Struktur in metallischem Silbergrau. Sie wirkt besonders in Verbindung mit dem Düsendeck in Dark-Chrome. Unterstrichen wird dieser neue Progressive Luxus durch elegante Akzente in Roségold wie an den Lamellen der vorderen Lüftungsdüsen und in der Armaturentafel selbst. Dort wird roségoldfarbenes Echtleder millimeterdünn umgebogen und als Keder im Nähkleid vernäht.

#### Die Ausstattungslinien:

##### Electric Art und AMG Line

Die Ausstattungslinie Electric Art bietet die oben beschriebenen Designdetails mit roségoldfarbenen Akzenten. Darüber hinaus wird der Mercedes-Benz EQC auch in der sportlichen

Ausstattungslineie AMG Line angeboten, optional erhältlich als AMG Line Interieur und AMG Line Exterieur.

Im Exterieur erhält der EQC durch die AMG Line Exterieur unter anderem eine AMG spezifische Kühlerverkleidung sowie Spiegelkappen in Wagenfarbe. Durch eine individuelle Frontschürze wirkt das Fahrzeug deutlich sportlicher. Eine breite Heckschürze im AMG Design unterstreicht diesen Eindruck. Zudem werden mehrere neue AMG Raddesigns in Größen zwischen 20 und 21 Zoll für den EQC angeboten.

Das Interieur wird durch das AMG Line Interieur ebenfalls noch sportlicher. Neben dem unten abgeflachten AMG Multifunktions-Sportlenkrad im 3-Speichen-Design ist eine AMG Sportpedalanlage aus gebürstetem Edelstahl Bestandteil des Pakets. Die Sitze sind in Ledernachbildung ARTICO/

Mikrofaser in Schwarz ausgeführt, optional sind Ledersitze und Zierelemente in Carbonoptik erhältlich. AMG Fußmatten runden das AMG Line Interieur ab.

#### MBUX: Intuitive Bedienstruktur und verschiedene Anzeigestile

Die Anzeigen für Kombiinstrument und Media-Display lassen sich auf den großen, hochauflösenden Bildschirmen leicht ablesen. Emotionale Inszenierungen unterstreichen die Verständlichkeit der intuitiven Bedienstruktur und begeistern durch brillante Grafiken in hoher visueller Qualität.

Der Nutzer kann je nach Stimmung oder passend zum jeweiligen Interieur aus drei visuell unterschiedlichen Stilen wählen.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications



Dynamisches Design, Funktionsumfänge auf S-Klasse-Niveau

# Werk Rastatt startet Produktion der neuen B-Klasse

**I**m Mercedes-Benz Werk Rastatt hat mit der B-Klasse die Serienfertigung des zweiten Kompaktsmodells der neuesten Generation begonnen. Damit schreibt Mercedes-Benz die Erfolgsgeschichte des Tourers fort. In Optik und funktionaler Ausstattung setzt die B-Klasse erneut Maßstäbe.

„Der Anlauf der B-Klasse markiert einen weiteren Meilenstein in der Anlaufkaskade unserer nächsten Kompaktwagengeneration. Unser Lead-Werk Rastatt produziert den Tourer exklusiv für den Weltmarkt. Dabei kommen innovative Industrie 4.0-Technologien zum Einsatz“, so Markus Schäfer, Mitglied des Bereichsvorstands Mercedes-Benz Cars, Produktion und Supply Chain.

„Der heutige Anlauf ist ein starkes Signal für die Zukunft des Standorts. Die exklusive Fertigung der neuen B-Klasse sichert auf Jahre hinaus die Beschäftigung in unserem Werk und in der gesamten Region.

Dieser Erfolg geht vor allem auf den Einsatz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zurück“, so Michael Lehmann, stellvertretender Betriebsratsvorsitzender Mercedes-Benz Werk Rastatt.

## **Die neue B-Klasse – erstmals bereit für teilautomatisiertes Fahren**

Das Design ist noch sportlicher, die Funktionen noch ausgereifter: Die neue Mercedes-Benz B-Klasse sieht dynamischer aus als der Vorgänger, fährt sich agiler und bietet dabei mehr Komfort und Sicherheit. So ist sie



unter anderem mit modernen Fahrassistenz-Systemen bei der Aktiven Sicherheit ausgestattet, die sonst dem Luxussegment vorbehalten sind. Erstmals kann die B-Klasse in bestimmten Situationen teilautomatisiert fahren. Dafür wurden verbesserte Kamera- und Radarsysteme mit bis zu 500 m Reichweite verbaut. So kann der Aktive Abstands-Assistent DISTRONIC die Geschwindigkeit z.B. Kurven, Kreuzungen oder Kreisverkehren komfortabel vorausschauend anpassen. Hinzu kommen der Aktive Nothalt-Assistent und ein intuitiv verständlicher Aktiver Spurwechsel-Assistent. Auch der erweiterte und serienmäßige Aktive Brems-Assistent hilft, Kollisionen mit langsamer vorausfahrenden, anhaltenden und stehenden Fahrzeugen und jetzt sogar mit querenden Fußgängern und Fahrradfahrern in ihrer Schwere zu mindern oder ganz zu vermeiden.

Als drittes Fahrzeug in der Kompaktwagen-Familie, nach der A-Klasse Kompaktklimousine und Limousine, hat das Modell außerdem das Multimediasystem MBUX (Mercedes-Benz User Experience) an Bord. Es setzt neue Maßstäbe in Sachen Connectivity, indem es sich individuell auf den Nutzer einstellt und fortlaufend lernt. Die neue B-Klasse ist ab dem 3. Dezember 2018 bestellbar und wird ab Februar 2019 ausgeliefert.

### Fit für die digitale Revolution: Industrie 4.0 im Werk Rastatt

Das Mercedes-Benz Werk Rastatt beschäftigt mehr als 6.500 Mitarbeiter und ist damit größter Arbeitgeber in der Region. Hier werden die A- und B-Klasse sowie der kompakte SUV GLA gebaut. Im Jahr 2017 sind in Rastatt mehr als 330.000 Fahrzeuge vom Band gelaufen. In Rastatt und in Hambach sollen künftig kompakte Mercedes-Benz Elektrofahrzeuge der Produkt- und Technologiemarke EQ vom Band laufen.

Das Werk Rastatt ist auch der zentrale Qualifizierungsort der Beschäftigten und der Produktion für alle Kompaktwagenwerke.

Ein Kernthema der Weiterbildung sind moderne, digitale Produktionstechnologien und Industrie 4.0-Lösungen. So kommen in Rastatt unter anderem Fahrerlose Transportsysteme (FTS) zum Einsatz. Sie liefern Warenkörbe mit den exakt auf das individuelle Fahrzeug abgestimmten Komponenten und Bauteilen ans Band.

Das Konzept einer „papierlosen Fabrik“, das die Dokumentation der einzelnen Arbeitsschritte auf Papier ersetzt, wird durch modernste Datenübertragung und neue Hardwarelösungen sukzessive in die Hallen integriert. Zusätzliche mobile Endgeräte wie Tablets, Smartphones und Smartwatches unterstützen die Mitarbeiter bei den einzelnen Arbeitsschritten.

Die neue B-Klasse verfügt über ein optionales Head-up-Display (HUD). Wichtige Informationen werden damit direkt ins Sichtfeld des Fahrers an die Frontscheibe projiziert. Damit die Anzeige genau im Sichtfeld des Fahrers liegt, muss diese nach der Montage justiert werden. Bei der neuen B-Klasse kommt dafür ein neues und besonders einfaches Verfahren zum Einsatz. Dies kann an ausgewählten Stellen auf dem Montageband durchgeführt werden. Ein Mitarbeiter setzt sich dazu mit einem Tablet-Computer, der mit zwei zusätzlichen Kameras bestückt ist, hinter das Lenkrad. Die eine Kamera misst das Tablet auf einen bestimmten Punkt in der Instrumententafel ein. Auf dem Bildschirm erhält der Mitarbeiter über Pfeile Hinweise, in welche Position er das Tablet bringen muss. Ist diese erreicht, wird automatisch eine Aufnahme über die zweite Kamera ausgelöst und das Bild analysiert. Die abgeleiteten Einstellparameter werden über WLAN via OBD-Schnittstelle an das Steuergerät des HUD gesendet und dieses entsprechend justiert. Die zweite Kamera überprüft abschließend die Position und die Form des Bildes.

TEXT UND FOTO Daimler Communications

Verkaufsstart für den neuen Mercedes-Benz GLE

# **Der SUV-Trendsetter in seiner 4. Generation**





**D**er neue Mercedes-Benz GLE ist nicht nur außergewöhnlich dynamisch und komfortabel auf der Straße, sondern auch im Gelände so kompetent wie nie zuvor.

Sein Exterieur-Design strahlt Präsenz und Stärke aus und setzt mit einem cw-Wert ab 0,29 gleichzeitig einen neuen Aerodynamik-Bestwert im SUV-Segment. Der Innenraum ist noch größer, die zweite Sitzreihe optional vollelektrisch verstellbar und auf Wunsch gibt es eine dritte Sitzreihe. Eine Weltneuheit ist beispielsweise das aktive Fahrwerk E ACTIVE BODY CONTROL auf 48-Volt-Basis, mit dem der GLE selbst schwierigstes Gelände meistert. Durch neue Fahrassistenzsysteme wurde das Niveau der Aktiven Sicherheit weiter gesteigert. Das

Infotainmentsystem verfügt über größere Bildschirme, optional gibt es ein vollfarbiges Head-up-Display mit einer Auflösung von 720 x 240 Pixeln und den MBUX Interieur-Assistenten, der Hand- und Armbewegungen erkennen kann und den Bedienwunsch des Fahrers und Beifahrers unterstützt. Der neue Mercedes-Benz GLE startet mit zwei Motorisierungen und wird ab Anfang 2019 ausgeliefert.

Als erster Diesel aus der aktuellen Motorenfamilie ist der GLE 300 d 4MATIC mit 180 kW (245 PS) und 500 Nm erhältlich (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 6,4-6,1 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 169-161 g/km). Dank einer weiter ausgebauten Abgas-Nachbehandlung bleibt der kraftvolle Vierzylinder, auch bei anspruchsvollen Fahrsituationen und Umweltbedingungen jenseits der Norm, unter allen Emissionsvorgaben.

Als erster Benziner steht der mit 48-Volt-Technologie konsequent elektrifizierte

Reihen-Sechszylinder als Mercedes-Benz GLE 450 4MATIC (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 9,4-8,3 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 214-190 g/km)<sup>2</sup> bei der Markteinführung zur Verfügung. Seine Leistungsdaten: 270 kW (367 PS) und 500 Nm Drehmoment, kurzfristig sind weitere 250 Nm Drehmoment sowie 16 kW/22 PS Leistung über EQ Boost abrufbar.

Im AIRMATIC Paket trifft ein aktives Dämpfungssystem auf eine moderne Luftfederung für ein intelligentes Komfort-Fahrwerk, das sich automatisch an Fahrsituation, Geschwindigkeit und Beladung anpassen kann. Das Nonplusultra im Fahrwerksbereich ist E-ACTIVE BODY CONTROL: die Synthese von Komfort, Präzision und Dynamik, verbunden mit einzigartigen Eigenschaften im Gelände. Dazu gehören das vollaktive, elektrohydraulische Fahrwerk auf 48-Volt-Basis; vier DYNAMIC SELECT Fahrprogramme inklusive Freifahrmodus, sowie je nach sonstiger



Ausstattung ROAD SURFACE SCAN und die dreistufige Kurvenneigefunktion CURVE. Das Offroad-Technik-Paket ist eine innovative Kombination für souveränes Fahren auf allen Wegen und Abwegen. Bestandteile sind ein vollvariabler, stufenloser Allradantrieb, der die dynamischen Vorteile von Torque-on-Demand mit einer Lowrange-Übersetzung für Getriebe verbindet. Weitere Funktionen sind unter anderem Speed-Regulation für steile Bergabfahrten, Offroad-ABS mit spezifischer Optimierung für Schlechtwegstrecken und ein technischer Schutz für den gesamten Unterboden. Hinzu kommen die DYNAMIC SELECT Fahrprogramme mit erweiterter Funktionalität.

Ganz großen Komfort bietet das ENERGIZING Paket Plus. Es bündelt viele der auch separat erhältlichen Premium-Ausstattungen mit innovativer Intelligenz

und umfasst Multikontursitze für Fahrer und Beifahrer, Sitzklimatisierung für Fahrer und Beifahrer (mit Sitzheizung und Sitzbelüftung), das Wärme-Komfort-Paket (für wohlige Wärme von allen Seiten), das AIR-BALANCE Paket (Beduftung, Ionisierung und Reinigung der Luft) und sechs ENERGIZING Komfortprogramme sowie den ENERGIZING COACH zur intelligenten Vorauswahl von ENERGIZING Komfortprogrammen, die zu Fahrsituation und Fahrerverfassung passen. Auch dabei: die Ambientebeleuchtung mit programm-spezifischen Lichtstimmungen.

#### **Komfort und Unterstützung beim Fahren: Ein Angebot für alle Zwecke**

Einen weiteren Schritt hin zum autonomen Fahren macht der GLE mit dem Fahrassistenten-Paket. Es unterstützt situationsgerecht

bei Geschwindigkeitsanpassung, Lenken, Spurwechsel und selbst bei Kollisionsgefahr. Bestandteile sind Aktiver Abstands-Assistent DISTRONIC, Aktiver Geschwindigkeitslimit-Assistent, erweitertes automatisches Wiederanfahren auf Autobahnen, streckenbasierte Geschwindigkeitsanpassung mit Stauendefunktion, Aktiver Lenk-Assistent, Aktiver Spurwechsel-Assistent, Aktiver Nothalt-Assistent mit SOS-Funktion, Rettungsgassenfunktion, Aktiver Brems-Assistent, Abbiege- und Kreuzungsfunktion, Stauende-Notbremsfunktion; Ausweich-Lenk-Assistent, Aktiver Spurhalte-Assistent, Aktiver Totwinkel-Assistent, Ausstiegswarnfunktion, PRE-SAFE® PLUS und der Verkehrszeichen-Assistent. Ein Höchstmaß an Komfort und Sicherheit bietet das Fahrassistenten-Paket Plus. Es enthält zusätzlich den Aktiven Stau-Assistenten, der

beim Fahren im Stau unterstützt, und bei Seitenkollisionen kann PRE-SAFE® Impuls Seite zusätzlich schützen.

### **Kleine Helfer mit großer Wirkung**

Die adaptiven MULTIBEAM LED Scheinwerfer reagieren mit einzeln steuerbaren LED schnell auf die Verkehrssituation. Zu den Funktionen gehören Adaptiver Fernlicht-Assistent Plus (ermöglicht blendfreies Dauerfernlicht), ULTRA RANGE Fernlicht (erhöht die Reichweite auf das zulässige Maximum), Abbiege- und aktives Kurvenlicht (leuchten je nach Fahrsituation das Sichtfeld optimal aus), erweitertes Nebellicht, Citylicht, Landstraßenlicht, Autobahnlicht und Schlechtwetterlicht.

Das adaptive Scheibenwischsystem MAGIC VISION CONTROL sorgt für den perfekten Durchblick – auch während des Wischvorgangs. Zum Einsatz kommen intelligente, beheizte Wasserführungen in den Scheibenwischern. Diese sprühen die Reinigungsflüssigkeit direkt vor den beheizten Wischblättern auf die Scheibe, eben dorthin, wo sie benötigt wird.

Mit dem Befehl „Hey Mercedes“ beginnt der individuelle Service, den MBUX zur Verfügung stellt. Persönliche Profile, Vorhersage-Funktionen sowie ein Wifi-Hotspot definieren den Begriff digitale Vernetzung völlig neu. Serienmäßig sind das Widescreen Cockpit mit flexiblen Darstellungsmöglichkeiten, die Navigationsdienste, die Fahrzeug Setup App, die Smartphone-Integration, das Fahrzeug Monitoring, das Mercedes-Benz Notrufsystem, sowie das Kommunikationsmodul (LTE) für die Nutzung von Mercedes me connect Diensten.

Für hervorragenden Sound sorgt das Burmester® Surround-Soundsystem mit 13 Lautsprechern und 590 Watt Systemleistung. Noch mehr Klangerlebnis bietet das Burmester® High-End 3D-Surround-Soundsystem mit 25 Lautsprechern und 1.590 Watt Systemleistung. Hier komponieren Lautsprecher im Innenhimmel einen dreidimensionalen Sound.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications



# Gastronomie

Filet de biche sur une compotée de chou rouge, purée de potimarron, rouelle de banane au lard caramélisé



Tom Brosius, de l'Hostellerie Stafelter, a choisi de nous présenter une recette pour les fêtes.

## Ingrédients pour 6 personnes

- Chou rouge ½ pièce
- 1.5L de jus de pommes
- Potimarron 1 pièce à +/- 1kg
- Oignons 2 pièces
- Cannelle en poudre 8 g
- 1 banane
- Lard en tranches, 3-4 tranches
- Cannelle bâton (2 bâtons)
- Fond de gibier
- Huile pour la poêle
- Filet de biche 800 g (ou tronçons pré-coupés de 140 g)

## Préparation

1. Chauffez le four à 140°C. Mettez le potimarron entier au four pendant 1h30. Pendant ce temps émincez le chou rouge en lanières régulières et ciselez les oignons. Dans une casserole mettez de l'huile et faites revenir les oignons ciselés. Rajoutez les lanières de chou rouge, ajoutez la cannelle en poudre. Assaisonnez avec du sel et rajoutez du jus de pommes. Laissez le tout confire doucement pendant environ 1h.
2. Parez le filet de biche et coupez des tronçons de 140 g. Après 1h30, sortez le potimarron du four et faites-le refroidir légèrement afin de pouvoir éplucher la peau. Enlevez les pépins avec une cuillère. Récupérez la chair du potimarron pour pouvoir la mixer.
3. Epluchez la banane et coupez des tronçons de +/- 2cm et enveloppez-les de lard.

4. Chauffez le four à 180°C. Faites revenir le filet de biche à la poêle et assaisonnez avec du sel et du poivre. Mettez-les au four pendant 4 à 6 minutes et laissez-les reposer le même temps.
5. Pour le dressage : Faites une spirale avec la purée de potimarron. Au centre dressez le chou rouge et posez le filet de biche dessus. Rajoutez la banane au lard et assaisonnez avec du jus de viande.

Une recette savoureuse que nous vous invitons à découvrir dans le cadre de sign 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)



COMBINEZ VOS

FÊTES DE FIN D'ANNÉE

AVEC LE BONHEUR D'UNE



NUIT CONFORTABLE



Une expérience pour vous  
et vos convives !

L'Hostellerie Stafelter vous offre une  
salle de banquet au 1er étage (capa-  
cité max. de 65 personnes) ainsi que  
huits chambres modernes et  
chaleureuses.

Hostellerie Stafelter  
1, rue de Dommeldange  
L-7222 Walferdange

Réservation :

+352 20 33 97

[info@hostellerie-stafelter.lu](mailto:info@hostellerie-stafelter.lu)

[www.hostellerie-stafelter.lu](http://www.hostellerie-stafelter.lu)



# Idées cadeaux



1



2



3



4



5

**1**  
**Chopard** Mille Miglia  
Racing Colours

[www.chopard.fr](http://www.chopard.fr)

**2**  
**Lacoste** Parfum  
L'homme Lacoste

[www.lacoste.fr](http://www.lacoste.fr)

**3**  
**Hermès** Pochette Sac  
à dépêches Light

[www.hermes.com](http://www.hermes.com)

**4**  
**Lacoste** Paris Polo

[www.lacoste.fr](http://www.lacoste.fr)

**5**  
**Hermès** Cravate Punk  
7cm en soie lourde

[www.hermes.com](http://www.hermes.com)



## Jeff Wall fait des photos qui ressemblent à des films noirs et énigmatiques

Vous avez jusqu'au 6 janvier prochain pour découvrir l'exposition *Appearance* que le Mudam consacre au photographe canadien Jeff Wall. On vous met au défi de ne pas être impressionné par ces tirages XXL sublimés par de grandioses caissons lumineux (les fameux « lightboxes » qui sont la marque de fabrique de l'artiste depuis la fin des années 70). Le rendu est éblouissant, on en prend plein la figure, les lieux et les formes humaines, les ambiances et les architectures, on voit jaillir le moindre petit détail de la scène représentée ; que l'on garde la distance appropriée pour appréhender l'image dans son ensemble ou que l'on s'approche de la toile au centimètre près, c'est fou le degré de réalisme et de densité que propose chaque photographie. Les images de Jeff Wall apparaissent au premier abord comme des documents photographiques

issus de la réalité la plus ordinaire, mais à y regarder de plus près, on se rend compte très vite qu'on est face à des mises en scène dont l'artificialité est flagrante et assumée. Chaque photo propose un cadre et une histoire qui se déroule dans ce cadre. Solidement ancrée dans une factualité des plus prosaïques, l'image pourtant finit par dessiner les contours d'un grand mystère qui plane dans l'air. Les photos grandeur cinéma de Jeff Wall sont comme des instantanés pris dans le fil d'une narration plus ample, comme si un film était en train de se faire et qu'un fragment du récit nous était donné, non pas le plus révélateur, le plus significatif, mais celui qui se glisse entre les moments forts, celui qui est latent, qui contient en lui la promesse (ou le souvenir) d'un dénouement ou d'une détonation. Libre à nous, spectateurs, d'investir

avec notre propre imaginaire cet espace suspendu, en flottement.

L'exposition Jeff Wall . *Appearance* a été coproduite par la Kunsthalle Mannheim et le Mudam Luxembourg – Musée d'art moderne Grand-Duc Jean. Les deux entités, en collaboration avec les Editions Cantz, ont publié un très beau livre qui non seulement reprend les photos de l'exposition, mais contient aussi plusieurs textes passionnants qui aident à saisir la portée du travail de Jeff Wall. Livre en vente à la Mudam Boutique (30 €).

⇒ Exposition Jeff Wall *Appearance* – jusqu'au 06 janvier 2019 – Mudam

TEXTE ET PHOTO Paulo Lobo

SOURCE Article publié dans le magazine Wunnen n°61 avec l'aimable autorisation de l'éditeur.





## Conservatoire national de véhicules historiques Diekirch

# La mémoire de l'histoire automobile

**L**e Conservatoire national de véhicules historiques n'est pas un musée comme les autres. Il montre l'histoire de l'automobile et du transport motorisé terrestre en général, depuis la fin du 19<sup>e</sup> siècle jusqu'à dans les années 1970.

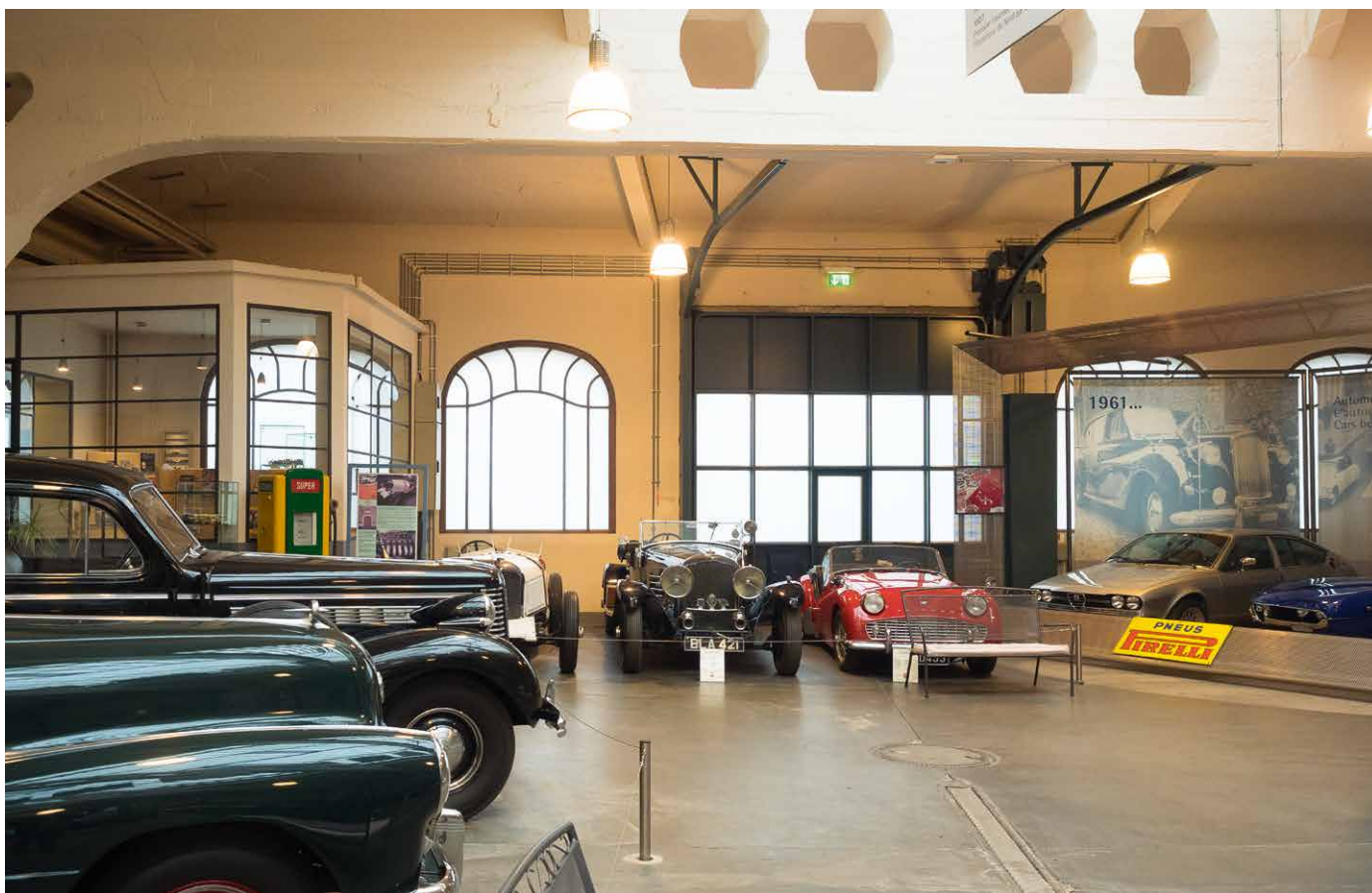
Il est installé dans un bâtiment en parfaite adéquation avec son propos : l'ancienne fabrique de voitures Jean Wagner à Diekirch, un patrimoine architectural et technique unique qui remonte aux débuts de l'histoire automobile au Luxembourg.

Au cœur de Diekirch, le Conservatoire national de véhicules historiques (CNVH) a ouvert ses portes le 3 avril 2004 dans l'ancienne fabrique de voitures Jean Wagner. L'espace présente des véhicules de collections luxembourgeoises et étrangères, typiques pour les différentes périodes de construction, depuis les débuts du 19<sup>e</sup> siècle jusqu'aux

années 1970. Le musée fonctionne suivant un concept simple qui assure sa valeur et l'attrait constant de son programme. Il fait appel aux collectionneurs régionaux qui prêtent temporairement leurs véhicules et objets pour des expositions générales ou thématiques.

Une forge et un atelier de carrosserie illustrent les racines de la construction automobile.

Certains véhicules historiques feront chavirer le cœur des passionnés, par exemple la Buick 90 Limo 38, la voiture officielle du Prince Félix et de la Grande-Duchesse Charlotte, construite en 1938.



Le CNVH est actuellement en pourparlers avec la commune de Diekirch au sujet de la construction future d'un bâtiment annexe, nécessaire pour le rangement d'une partie des véhicules de la collection lors des expositions temporaires.

### Un constructeur automobile luxembourgeois

L'ancienne fabrique de voitures Jean Wagner à Diekirch, qui abrite les collections, était l'endroit prédestiné pour devenir ce lieu de mémoire de l'automobile. C'est le seul lieu historique au Grand-Duché de Luxembourg en relation avec le développement de l'automobile.

Jean Wagner (1846-1918) fonda sa première société en 1871. À ses débuts, le garage était une carrosserie qui fabriquait aussi des traîneaux et des chariots. Puis, en sa qualité de premier représentant hors Allemagne de la société Daimler, le garage recevait les châssis et les moteurs et réalisait lui-même les constructions. La première voiture immatriculée au Luxembourg fut une Benz-Velo construite au garage Jean Wagner.

En 1910, le libellé de la raison sociale de la société « Wagner Frères Diekirch » était le suivant : « Fabrication de voitures, de carrosserie, d'automobiles et de harnais. Commerce et vente même par représentation de tous objets ayant rapport au voiturage, à l'automobilisme ou à tout autre mode de locomotion ».

### Transformation en musée

L'association « Conservatoire National de Véhicules Historiques » a été créée en 1997.

Cette même année, la Ville de Diekirch rachetait la fabrique Jean Wagner rue Stavelot, à deux pas du centre-ville.

La création du musée fut menée à terme grâce à l'étroite collaboration entre trois partenaires principaux – la famille Meris-Wagner, les anciens propriétaires de la « Fabrique de Voitures Jean Wagner », la Ville de Diekirch et l'Etat luxembourgeois.

Cela faisait 10 ans que le garage Wagner avait déménagé dans ses nouvelles installations près de la gare de Diekirch. Malgré le nombre d'offres intéressantes pour le bâtiment, les anciens propriétaires étaient désireux de protéger leur héritage. Un projet de base fut élaboré pour le réaménagement du bâtiment et présenté à la Commune. Ce projet de base tenait compte d'un concept proposé par le ministère de la Culture (Sites et Monuments).

L'administration communale fut tout de suite intéressée et se déclara prête à acquérir les locaux et à les réaménager en vue d'une reconversion en musée.

Le gouvernement, représenté par les deux ministères concernés, celui de la culture et celui du tourisme, accepta de soutenir le projet, à



condition que celui-ci soit intégré dans le concept national pour le tourisme et pour la conservation des monuments historiques.

Afin de remplir ce second critère, le bâtiment fut promulgué monument historique.

Les initiateurs décidèrent de fonder alors une association, le « Conservatoire National de Véhicules Historiques », chargée d'accompagner les travaux au cours de la phase de transformation et de prendre en charge ultérieurement la gestion du nouveau musée.

### Le parfum nostalgique d'un garage

Le bâtiment possède d'intéressantes caractéristiques Art nouveau, par exemple au niveau des formes enjolivées de la façade sur laquelle se détache également la belle enseigne d'époque « J. Wagner ». Les grandes fenêtres sont certes de type industriel, mais correspondent parfaitement, par l'arrondi de leurs formes et croisillons, au style de la Belle Époque. À l'intérieur, les espaces gardent leur esprit industriel. Les murs sont en béton peint en blanc, le sol est resté en béton nu, la hauteur des plafonds est impressionnante, la salle principale est dominée par une immense verrière par où se déverse une luminosité extraordinaire.

Les verres translucides des grandes fenêtres créent des atmosphères diaphanes dans lesquelles les surfaces des véhicules se laissent doucement caresser par la lumière.

Sont restés visibles les éléments qui rappellent l'utilisation originelle du bâtiment : gaines, conduits, structures de maçonnerie, etc. Au fond de la salle, un espace distille le parfum nostalgique des garages d'antan, grâce à des objets choisis avec soin, une pompe, des affiches colorées de marques de batteries, de pneus et de combustibles.

Le bâtiment abrite trois entités distinctes : le CNVH, la filiale nord de l'Automobile Club (ACL) et le Musée d'Histoire de la Brasserie de Diekirch (aménagé à l'étage sous la très belle charpente de la toiture).

⇒ Ancienne fabrique de voitures Jean Wagner  
20-22, rue de Stavelot  
L-9280 Diekirch  
tél. : 26 80 04 68  
[www.cnvh.lu](http://www.cnvh.lu)

TEXTE ET PHOTOS Paulo Lobo

SOURCE Article publié dans le magazine Wunnen n°14 avec l'aimable autorisation de l'éditeur.



## Assurances

# Bien protéger sa voiture de collection

Devenir l'heureux propriétaire d'un véhicule de collection est une histoire de passion, mais cela représente aussi un investissement et une responsabilité. Même si vous n'utilisez ce véhicule qu'en de rares occasions, vous êtes tenu de remplir les conditions imposées par la loi pour pouvoir rouler sur la voie publique. Ainsi, vous êtes tenu de souscrire une assurance obligatoire responsabilité civile qui couvre les dégâts occasionnés aux tiers. Les garanties accessoires comme la couverture panne, la garantie dégat matériel ou vol permettent de se prémunir contre les préjudices de ces accidents ou événements.

La plupart des assureurs offrent à leurs clients des formules spécifiques pour l'assurance d'une voiture de collection. Ce type de contrat ne diffère guère de l'assurance appliquée aux véhicules modernes, excepté dans son mode d'évaluation de la valeur à assurer. En effet, un véhicule de collection n'est pas un véhicule comme les autres. Si, d'une part, il a une valeur marchande élevée à cause de sa rareté et de sa qualité de fabrication, d'autre

part, il est généralement exposé à moins de risques, étant donné qu'il n'est pas utilisé pour les déplacements de tous les jours, mais réservé à un usage de loisir et de représentation. De plus, les propriétaires sont réputés pour être des conducteurs prudents et pour bichonner leur véhicule en l'entretenant régulièrement. Cette double caractéristique - objet d'exception et utilisation méticuleuse - fait que, si l'achat d'un oldtimer s'avère souvent

conséquent, ses primes d'assurance sont bien plus raisonnables.

### Expertiser le véhicule

L'estimation de cette valeur de marché est prise très au sérieux par les assureurs. Eric Profeta, Product Manager Automotive chez Axa Assurances, explique : « Nous mandations une expertise poussée du véhicule par un expert automobile indépendant afin de



Bien que relativement récente, la Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 Evolution 2 (1990 - 1991) est considérée comme un véhicule de collection grâce au caractère innovant et le nombre limité d'exemplaires produits.

déterminer le patrimoine qu'elle constitue. Cette expertise prend en compte une série de paramètres, la réputation de la marque et du modèle, sa rareté, son historique ou pedigree, l'état du véhicule. Il en résulte une valeur de marché qui sert de base au calcul de la prime d'assurance. »

### Qu'est-ce qu'un véhicule de collection ?

Les assureurs proposent différentes formules adaptées suivant l'âge, la rareté et l'excellence du véhicule.

Chez Axa par exemple, il existe deux offres dédiées aux voitures de collection, selon les deux catégories définies comme suit :

- Offre Véhicules de collection pour les véhicules datant d'avant 1980, par exemple une Mercedes 300 SL.
- Offre Youngtimers pour les véhicules datant d'au moins 15 ans et dont le caractère innovant et le nombre limité d'exemplaires produits en font des objets d'exception. Exemple : les Mercedes SL500 ou classe 190 E 2.5 Evolution 2 ou autres Mercedes AMG.

### CONDITIONS

Pour souscrire une assurance voiture ancienne, les conditions varient en fonction des assureurs. Il faut généralement :

- avoir un véhicule reconnu comme collectionnable
  - avoir dépassé un âge qui diffère selon les assureurs (au moins 15 ans chez Axa),
  - avoir votre permis de conduire depuis plus de 5 ans,
  - ne pas avoir eu d'accidents responsables dans les 2 dernières années,
  - détenir un autre véhicule pour vos trajets du quotidien. A noter que certains assureurs comme Axa couvrent au premier véhicule.
- Votre assureur peut aussi vous imposer un kilométrage limité par an.

### Assurance hivernale

Pendant la période hivernale, il est d'usage, pour certains propriétaires, de mettre à l'arrêt leur véhicule ancien en le laissant au chaud dans leur garage privé. Il est cependant recommandé de ne pas suspendre pour autant l'assurance – même à l'arrêt, une voiture peut toujours faire l'objet d'un vol, d'un incendie ou d'un autre type de dégradation. Les assureurs sont disposés à calculer une prime annuelle tenant compte de cette période d'inutilisation

du véhicule. Alternativement, il est possible de souscrire une assurance de type « mise au repos du véhicule », le couvrant uniquement pour le vol et l'incendie par exemple, ne prémunissant pas cependant contre les dégâts que le véhicule pourrait causer aux tiers.

TEXTE Paulo Lobo PHOTO Jean-François Zimmer et Daimler Communications

# Clubnews



## Calendrier 2018/2019

08/12/2018

Dîner de Noël / Weihnachtsfeier

10 > 13/01/2019

Interclassics Maastricht \*

18/01/2019

Generalversammlung MBCL  
Walferdange

03/02/2019

Tréppeltour / Promenade

07 > 10/03/2019

Retro Classics Stuttgart \*

09 > 10/03/2019

Autojumble Luxexpo Kirchberg

10 > 14/04/2019

Techno Classica Essen \*

29 > 30/04/2019

Visite à Stuttgart /  
Besuch in Stuttgart

12/05/2019

Tour de printemps /  
Frühlingsausfahrt

15 > 18/05/2019

Mille Miglia Brescia \*

28/07/2019

Tour d'été / Sommerausfahrt

15/09/2019

Rentrées'tour / LOF Oldtimerdag

29/09/2019

Tour d'automne / Herbstaufahrt

07/12/2019

Dîner de Noël / Weihnachtsfeier

Informations auprès du secrétariat du club.

\* Manifestations organisées par des tiers.

Informationen im Clubsekretariat.

Mit \* gekennzeichnete Veranstaltungen werden von Drittveranstaltern organisiert.

## MBCL Corso & Ausstellung: « Oldtimer & Classic Cars » in Esch

Eigentlich schon ein fester Termin im Jahresprogramm des MBCL ist die alljährliche Ausstellung zum Anlass des verkaufsoffenen Sonntags in Esch/Alzette. Auf Anfrage des Escher Geschäftsverbandes und Merbag Esch, haben sich auch am 1. Juli wieder ein paar unserer Mitglieder an der Brillschule getroffen um anschließend im Corso, begleitet von zwei Neufahrzeugen von Merbag Esch, einem AMG GT R und einem GLC Coupé, in Richtung Rathaus zu fahren und dort die

Fahrzeuge am Friedensgericht auszustellen. Leider waren nicht viele Clubfahrzeuge anwesend, einerseits aufgrund kurzfristiger Krankmeldungen, andererseits weil die Mehrheit sich schon auf der MBCL-Auslandstour befand. Sekretärin Angela Parlanti und Vorstandsmitglied Paul Origer haben mit einem R107 und einem W126 den MBCL vertreten und fleißig das neue Clubmagazin Carl's an die interessierten Passanten verteilt.

TEXT UND FOTOS Paul Origer



## 4. und 5. August 2018 : Vintage Cars & Bikes 2018 in Steinfort



Diese Veranstaltung, welche jedes Jahr in Steinfort stattfindet, ist in ihrer 6. Auflage noch relativ jung, doch schon weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt. Am ersten August-Wochenende dreht sich im aufstrebenden Ort an der belgischen Grenze alles um den historischen Motorsport. Austragungsort ist das Centre Roudemer, wo Händlern, Privatpersonen und Clubs auf einer Freifläche von 5 Hektar am idyllischen Weiher sowie auf 500 m<sup>2</sup> überdeckter Fläche in der Halle großzügig bemessener Platz zur Verfügung steht. Entsprechend groß war auch dieses Jahr wieder die Vielfalt an ausgestellten Motorrädern, Fahrzeugen, Traktoren und Einsatzfahrzeugen, ergänzt durch zahlreiche Verkaufsstände mit Accessoires, gebrauchten und neuen Teilen, sowie mit Dokumenten, Literatur und Miniaturen.

Der Mercedes-Benz-Club Luxemburg war mit drei Fahrzeugen in wechselnder Folge mit einem eigenen Stand vertreten: ein SL320 der Baureihe 129, ein 300 D der Baureihe 124 sowie ein 300-Adenauer



Cabriolet D (1953) zogen die Blicke auf sich und fanden reges Interesse bei den Besuchern.

Allerbestes Sommerwetter hatte eine sehr zahlreiche Zuschauerzahl angelockt, welche sich die Gelegenheit nicht entgehen ließen, sich einen Überblick über die ausgestellten Fahrzeuge zu verschaffen und an den Verkaufsständen nach Schätzen Ausschau zu halten.

Höhepunkt für viele Besucher war sonntags die Ankunft der über 100 klassischen Fahrzeuge, welche an der Rundfahrt zugunsten des „Télévie“ teilnahmen.

Die interessierten Besucher sowie die zahlreichen Mercedesfahrer unter den Ausstellern und Rundfahrtteilnehmern boten unsern Clubvertretern reichlich Gelegenheit zu Benzingesprächen und zur Kontaktaufnahme um unsern Club vorzustellen. So war es nicht verwunderlich, dass die erste Ausgabe von „Carl's“ auf reges Interesse stieß und dankend entgegen genommen wurde.

TEXT UND FOTOS Guy Muller



## Sommer-Ausfahrt 2018

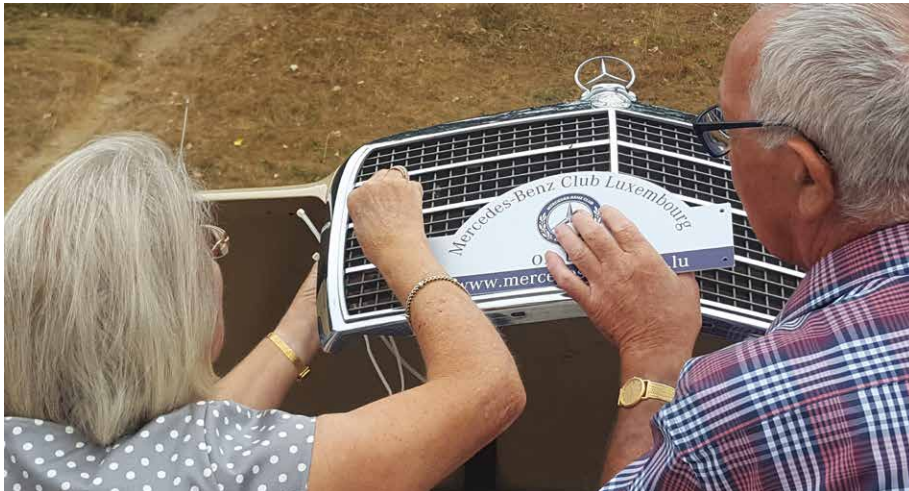
# Monschau und der Komplex „Vogelsang“ standen auf dem Programm

Am 29. Juli fanden sich 51 Teilnehmer des MBCL in der Jugendherberge in Echternach ein, um gemeinsam zu frühstücken und somit den Auftakt der diesjährigen Sommertour einzuleiten. Obwohl sich das Datum mitten in den Sommerferien befand, waren die Organisatoren um Clubmitglied Michael

Bisdorf und die Familie Scuri doch recht überrascht von der großen Teilnehmerzahl. Nach dem Briefing und dem Verteilen der Roadbücher, starteten wir in Richtung Monschau. Eine kurzfristige Umleitung konnte die gute Laune nicht verderben, das

Sommerwetter begleitete uns durch die wunderbaren Landschaften.

Ein Zwischenstopp wurde am Parkplatz bei der Oleftalsperre eingelegt. Die Stauanlage Oleftalsperre befindet sich in der Nähe des Nationalparks Eifel bei Hellenthal im Naturpark Hohes Venn-Eifel. Erbaut



zwischen 1954 und 1959, dient sie dem Schutz der umliegenden Gemeinden vor Hochwasser und zur Trinkwassergewinnung: das Staubecken fasst rund 20 Millionen Kubikmeter und wird von dem Fluss Olf gespeist.

Zur Mittagszeit erreichte unsere Gruppe Monschau, wo wir im Restaurant „Schnabeleum“ ein ausgezeichnetes Menu verkosteten. Als erste Etappe am Nachmittag fuhren wir nach Schleiden-Gemünd zum Berg Erpenscheid. Dort befindet sich die Ordensburg Vogelsang,

ein von den Nationalsozialisten errichteter Gebäudekomplex. Die Anlage diente der NSDAP zwischen 1936 und 1939 als Schulungsstätte für den Nachwuchs des NSDAP-Führungskaders. Der unter Denkmalschutz stehende Teil der Bauwerke umfasst eine Bruttogeschossfläche von mehr als 50.000 Quadratmeter und gilt nach den Parteitagsbauten in Nürnberg mit fast 100 ha bebauter Fläche als die größte bauliche Hinterlassenschaft des Nationalsozialismus in Deutschland.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Komplex von britischen Streitkräften übernommen, die im umliegenden Gelände auf 6.354 ha den Truppenübungsplatz einrichteten. Von 1950 bis Ende 2005 wurde die Infrastruktur von belgischen Militärstreitkräften übernommen, die unter dem Namen „Camp Vogelsang“ dort eine Kaserne einrichteten und diese und den Truppenübungsplatz bis 2005 nutzten bzw. verwalteten. Seit dem 1. Januar 2006 ist die Anlage wieder der Öffentlichkeit als „Vogelsang Internationaler Platz“ zugänglich,



nachdem die militärische Nutzung aufgegeben worden ist. Ein Teil der umliegenden Flächen ist durch Rad- und Wanderwege erschlossen. Ein temporäres Besucherzentrum mit Restauration wurde 2006 in der ehemaligen Kantine der Burg (Ostflügel) eingerichtet und 2008 erweitert. 2011 wurde das belgische Truppenkino aus den 1950er Jahren saniert. Dort befand sich dann das temporäre

Besucherzentrum bis zur Fertigstellung des neuen Forums, das von 2012 bis 2016 erbaut wurde. Außerhalb der Ordensburg, im ehemaligen Truppenlager Schelde von Camp Vogelsang, werden seit Anfang 2017 Flüchtlinge untergebracht.

Nach einer ausgiebigen Besichtigung der Anlagen fuhr unsere Gruppe weiter in Richtung Euskirchen und Malmédy, durch

St. Vith und überquerte die Grenze in Weiswampach. Gegen 19 Uhr trafen wir am Parkplatz des „Centre de formation pour conducteurs“ in Colmar-Berg ein und verbrachten den Abend in dem dort gelegenen Restaurant.

TEXT Jean-François Zimmer  
FOTOS Joseph Mangerich, Guy Muller, Paul Origer und Jean-François Zimmer





Die ausgestellten Clubfahrzeuge beim „Dressurstall Wandhaff“.

## Rentrées'tour 2018 im Rahmen des Oldtimerday Mercedes trifft auf Dressurpferd

Am 16. September fand der diesjährige „Rentrées'tour“ nach der Sommerpause statt. Den Rahmen bot passenderweise der „Oldtimerday“, der von der „Letzebuerger Oldtimer Federatioun LOF“ ins Leben gerufen wurde, um Politik und Bevölkerung ins Bewusstsein zu rufen, dass die Liste der Oldtimerliebhaber in unserem Land sehr lang ist und die Traditionen im Automobilbereich wachgehalten werden.

Treffpunkt war das LOF-Oldtimerbreakfast in der Garage Kontz in Niederkorn: dort fanden sich neben zahlreichen anderen Marken auch die Mercedes-Benz-Clubfreunde ein, um gemeinsam zu frühstücken. Das Roadbook, von Paul Origer vorbereitet, führte uns ab 10.30 Uhr durch wunderschöne, sonnenüberflutete Landschaften in Richtung Norden. Gegen Mittag trafen wir in Welscheid beim - in einer herrlichen Umgebung gelegenen - „Dressurstall Wandhaff“ ein, wo an dem



Wochenende die Landesmeisterschaften im Dressurspringen stattfanden. Die Besitzer des Hofes, ebenfalls Oldtimerliebhaber, hatten sich dem Oldtimerday der LOF angeschlossen und es ergab sich also eine fantastische Kombination Oldtimer-Dressurpferd. Den ganzen Tag über trafen Oldtimerfreunde in Welscheid ein, um eine Pause auf ihrer Route einzulegen. Wir durften unsere Sammlerfahrzeuge inmitten des Hofes ausstellen und die Pferdeliebhaber bewunderten neben den vierbeinigen auch die vierräderigen Schmuckstücke.

Während der Mittagspause konnten wir einzelnen Prüfungen zusehen, bevor wir gegen 15 Uhr wieder aufbrachen in Richtung Bartringen. Dort stand nämlich die Ankunft der „Stroossen Classics“ auf dem Programm, der wir uns ebenfalls anschlossen. Im Zentrum des Dorfes, im sogenannten „Shared Space“, waren zahlreiche Oldtimer der unterschiedlichsten Marken ausgestellt, während ihre Besitzer ein regelrechtes Fest feierten. Unsere Ausfahrt beendeten wir anschließend im nahegelegenen Restaurant New Inn.

TEXT Jean-François Zimmer FOTOS : Paul Origer, Jean-François Zimmer



## Weekend à Provins

# Un plongeon dans l'histoire médiévale et de la Deuxième Guerre mondiale

Le dernier weekend de juin, le Mercedes-Benz Club Luxembourg avait programmé son excursion annuelle à l'étranger, préparée de longue date par les familles Lauer et Scuri. Cette année, le roadbook nous menait pour un weekend au sud-est de Paris, plus précisément à Provins, dans la région Île-de-France. Le point de rassemblement pour les 15 équipages était fixé à l'Aire de Berchem. Sous un soleil estival, la route nous menait par la Lorraine et le premier arrêt se faisait à Domrémy-la-Pucelle, où se situe la maison natale de Jeanne d'Arc. Après une brève

visite des lieux, nous sommes repartis en direction de Colombey-les-deux-Eglises, dans le département de la Haute-Marne.

Le repas du midi terminé, une visite du village s'imposait : il est devenu célèbre pour avoir été choisi comme résidence secondaire par le général de Gaulle, qui y avait acquis en 1934 une propriété dénommée « La Brasserie » et rebaptisée aussitôt « La Boisserie ». Il avait choisi Colombey parce que cette localité se trouvait à mi-chemin de Paris et de ses garnisons de l'Est et du Nord. Il y est mort le 9 novembre 1970 et



repose, avec son épouse et sa fille, au cimetière de Colombey. Depuis, Colombey est devenu l'un des symboles phares du gaullisme. Après un passage à sa tombe, nous nous sommes rendus à « La Boisserie » et avons visité avec un guide la résidence de De Gaulle, où il avait reçu en septembre 1958 le chancelier Konrad Adenauer.

Notre dernière étape à proximité était la visite du Mémorial Charles de Gaulle, avec son musée adjacent. Le Mémorial constitue un véritable rendez-vous avec l'histoire du vingtième siècle et une rencontre avec Charles de Gaulle dans son intimité. Pensé comme le socle de la Croix de Lorraine, le bâtiment inscrit tout à la fois le personnage de Charles de Gaulle au cœur de la modernité et dans les paysages de Colombey-les-deux-Eglises.

En fin d'après-midi, nous avons passé la grande porte de la cité médiévale de Provins, et avons investi les chambres à l'hôtel « Aux Vieux Remparts ». La journée s'est clôturée par un dîner en terrasse.

Le lendemain matin, un guide nous attendait pour la visite de la Cité médiévale. La première étape était la Tour César, implantée à l'extrémité de l'éperon rocheux, monument symbole de Provins. Construite au XI<sup>e</sup> siècle par les Comtes de Champagne, alors que s'élaboraient de

nouveaux modèles de donjons défensifs et représentatifs, la Tour César est l'un des témoignages exceptionnels de l'histoire d'architecture militaire médiévale. Nous avons visité l'intérieur de la Tour, avons fait le chemin de ronde, sommes passées par les différentes chambres et salles, et avons grimpé jusqu'à la charpente pour découvrir les cloches, dont la plus grosse pèse 3 tonnes et a été fondue en 1511.

De retour au centre-ville, nous nous sommes rendus à la Grange aux Dîmes. Il s'agit d'un édifice bâti au XIII<sup>e</sup> siècle. Pendant les foires de Provins, il était utilisé comme marché couvert. Au XVII<sup>e</sup> siècle, il servait à entreposer la dîme, l'impôt collecté sur les récoltes et versé à l'église. Passant par la merveilleuse salle voûtée, nous avons pu découvrir les métiers de l'époque : les marchands, le changeur, le potier, l'écrivain public, le carrier, le tailleur de pierre, ou le parcheminier, tous illustrés de manière très représentative.

Après un déjeuner libre en terrasse, nous avons visité les galeries souterraines de la ville ainsi que son musée. Provins possède des réseaux de souterrains d'une importance exceptionnelle, riches de par leur qualité et leur diversité. Exploités d'abord comme carrières, puis en tant qu'entrepôts pendant les Foires de Champagne, elles ont aussi été



des refuges ou encore des lieux de réunions secrètes. Le Musée de la ville, établi dans une maison romane qui est le plus ancien édifice civil de Provins, abrite des pièces précieuses des siècles passés, issues de fouilles archéologiques réalisées à Provins et ses environs, allant de la préhistoire au XIX<sup>e</sup> siècle, en passant par La Renaissance. Il abrite notamment des vestiges exceptionnels du trésor de Saint-Quiriace (pièces d'orfèvrerie, icône trinitaire du XV<sup>e</sup> siècle et chasuble de saint Edme, en lampas de soie du XIII<sup>e</sup> siècle), des sculptures et peintures, des objets rares comme une tour d'abandon, utilisés pour abandonner les orphelins récupérés aux portes des églises.

Nous avons terminé la journée par une visite libre de la ville, avant de nous retrouver pour l'apéritif dans les caves voûtées de l'hôtel et pour le dîner servi en terrasse.

Le dimanche matin, après le petit-déjeuner, le signe du départ a été donné. Le roadbook nous a conduits au Lac du Der-Chantecoq, à la

limite des départements de la Marne et de la Haute-Marne. Conçu pour protéger Paris des inondations, le Lac a pour but de renforcer le débit de la Marne en étiage et d'en atténuer l'ampleur des crues. Il doit son nom à la fois au pays du Der, région naturelle où il est implanté, et au village de Chantecoq qui fut détruit avec ceux de Champaubert-aux-Bois et Nuisement-aux-Bois lors des travaux de réalisation du lac dans les années 1960 et 1970. Sa capacité nominale est de 350 millions de m<sup>3</sup>. Avec une superficie de 48 km<sup>2</sup>, c'est le plus grand lac artificiel d'Europe, en excluant les lacs de barrage. Au bord du lac, nous avons pu faire une courte pause-midi.

Le chemin du retour est passé ensuite par Bar-le-Duc en direction du Luxembourg.

TEXTE Jean-François Zimmer PHOTOS Joseph Mangerich, Jean-François Zimmer





## Herbstausfahrt 2018

# Vom Oktoberfest zur Römischen Villa

Am Sonntag, dem 7. Oktober trafen sich die Mitglieder des MBCL zur diesjährigen Herbstausfahrt, die auch die letzte Ausfahrt der Saison ist. Am neuen Park&Ride-Parkplatz in Junglinster fanden sich rund 20 Teams ein und erhielten nach dem Briefing von Angela Parlanti, der Organisatorin der Tour, das Roadbook. Durch abgelegene und verschlafene Dörfer ging es in Richtung Osten. Ziel war das Eifeler Dorf Orenhofen, in dem an dem Wochenende unsere Clubfreunde, die Familie Schöben, wie jedes Jahr ein Oktoberfest organisierten. In den Hallen und speziell hergerichteten Zelten auf dem Gelände ihres Bauernhofes gab es alles was traditionell zum Oktoberfest gehört. Nach einer kräftigen Stärkung über die Mittagsstunde fuhren wir weiter in Richtung Longuich und besichtigten dort, unter der fachkundigen Führung der Bürgermeisterin, die Römische Villa Urbana, die im

2. Jahrhundert n. Chr. erbaut wurde und eine Ausdehnung von 110 mal 28 Metern hatte. Teile der Villa wurden in Longuich/Mosel an der „Römischen Weinstraße“ ausgegraben und rekonstruiert. Aufgrund ihrer Größe und der Ausstattung wird angenommen, dass sie als Alterssitz eines höheren Beamten aus dem nahen Augusta Treverorum (Trier) diente.

Mauerreste der Villa wurden 1984 bei Flurbereinigungsarbeiten gefunden. Sie wurden ausgegraben, konserviert und die Gebäude teilweise rekonstruiert. Besichtigen konnten wir einen Teil des einstigen Seitentraktes mit Badeanlage bestehend aus Caldarium (Heißbad), Tepidarium (Warmbad), Sudatorium (Schwitzbad), Frigidarium (Kaltbad) und Praefurnium (Feuerungsraum). Reste von bemaltem Wandputz, Marmorverkleidungen und Glasmosaiken lassen auf eine



gehobene Ausstattung der palastartigen Villa schließen, die offenbar den Germaneneinfällen in der Mitte des 4. Jahrhunderts zum Opfer fiel. Östlich der Villa ist ein spätrömischer Sarkophag aufgestellt, der ebenfalls im Zuge der Flurbereinigung rund 150 m westlich oberhalb der Villa angeschnitten wurde. Neben der Villa wurden bei den Ausgrabungen auch Reste anderer Bauten gefunden, die vor allem landwirtschaftlichen Zwecken dienten.

Nach dieser historisch-kulturellen Besichtigung ging unsere Ausfahrt in Richtung Nittel, mit einem Zwischenstopp beim Nachbau einer römischen Wasserleitung, wo die Organisatorin uns Kuchen und Getränke servierte. Der Abschluss der Ausfahrt fand im Restaurant "Nitteler Hof" statt.

TEXT UND FOTOS Jean-François Zimmer





## ADAC Deutschland Klassik 2018

# Bamberg im Zeichen von 120 klassischen Automobilen

Schon zum 16. Mal organisierte der ADAC seine unter dem Namen Deutschland Klassik bekannte und längst zur Tradition gewordene Oldtimerveranstaltung. Unter dem Motto „wandern ohne zu rasen“ ist dies eine ausschließliche Genusstour mit Verwöhncharakter und Entschleunigungskur für Fahrer und Beifahrer. Austragungsort war dieses Jahr die nordbayerische Barock- und Weltkulturerbestadt Bamberg, die vom 27. Juni bis zum 1. Juli ganz in der Hand der 120 teilnehmenden klassischen Automobile war. Mercedes-Benz war mit einem Kontingent von 22 Teams überaus gut vertreten, wobei insbesondere 13 Fahrzeuge die Rundungen der dreißiger bis fünfziger Jahre eindrucksvoll zur Schau stellten und somit automobiles mit architektonischem Barock im Einklang stand.

Auch ich hatte, zusammen mit meinem langjährigen Beifahrer Paulo Lopes, mit einem 1953-er 300 Adenauer Cabriolet D ein Fahrzeug dieser Altersklasse passenderweise zu dieser Veranstaltung angemeldet.

Wir waren schon am Vortag ohne Eile angereist, sodass uns reichlich Zeit übrig blieb um die Altstadt und deren außergewöhnlichen architektonischen Schönheiten zu erkunden, bevor die eigentliche Veranstaltung begann.

Dokumentaushändigung und technische Abnahme waren der Einstieg ins Geschehen, wobei bei verschiedenen Fahrzeugen so manches Wehwehchen festgestellt wurde: mit einem gezielten Griff in die Ersatzteilkiste und gekonntem Wissen seitens der Gelben Engel des ADAC konnten diese schnell behoben werden.

Am ersten Tag erkundeten wir die Gegend südlich von Bamberg bis nach Hersbruck, wo auch der Höhepunkt des Tages uns erwartete. Im Dauphin Museum, einem der größten privaten Museen, sind in einem besonderen Ambiente 160 automobiler Legenden und 240 historische Motorrad-Legenden zu bewundern.



Am zweiten Wandertag führte uns die Route nördlich durch roman-tische Städtchen mit Fachwerkhäusern entlang zahlreicher Burgen und Schlössern, unter denen besonders Schloss Eyrichshof in Ebern hervorzuheben ist, wo wir Mittagspause machten. Somit bot sich die Gelegenheit, dieses Ensemble aus Schloss, Orangerie, Kirche und Gutshof zu bestaunen.

Am dritten und letzten Veranstaltungstag tauchten wir in das Weinparadies Franken ein und entdeckten eine Vielzahl an Fachwerkbauten und Bauerngärten, die den Charme vergangener Zeiten bewahrt haben. Die technische Modernität holte uns jedoch im ADAC Fahrsicherheitszentrum Schüsselfeld wieder ein, wo wir unser Können auf einem Bremsparcours unter Beweis stellen konnten. Ihren glänzenden Abschluss fand die Veranstaltung abends in der Konzerthalle Bamberg mit Galadinner und Siegerehrung, wobei manche neu gewonnene Freundschaften wohl bald einer möglichen Teilnahme 2019 entgegen zu fiebern beginnen.

TEXT UND FOTOS Guy Muller





## ADAC Europa Classic

# Entspanntes Oldtimerwandern im Tessin

Vier genussvolle Wandertage mit insgesamt 608 km in bezaubernder Berglandschaft standen den 85 Fahrern historischer und klassischer Automobile mit ihren Beifahrern bevor, als sie am 17. September in Ascona im Tessin zur ersten ADAC Europa Classic eintrafen. Entspanntes Oldtimerwandern wobei der Weg das Ziel ist, war angesagt, gespickt mit WP's die nicht chronometrierte Wertungsprüfungen, sondern touristische und kulturelle Höhepunkte darstellen.

Das war nicht zu viel des Guten versprochen, denn genau so habe ich das in meinem 1972-er Mercedes 280SE 3.5 Limousine mit meinem Beifahrer Paulo Lopes erlebt. Und

genauso ist es unseren Clubfreunden Reiny und Louis Scuri ergangen, die mit ihrem 300 SL (Baujahr 1987) ebenfalls an dieser Veranstaltung teilgenommen haben.

Dokumentenabnahme und technische Abnahme waren am ersten Tag schnell erledigt, und nach dem Fahrerbriefing auf der Burg Castelgrande, Weltkulturerbe in Bellinzona, blieb noch reichlich Zeit übrig, um bei einem Prolog über 63 km einen Vorgeschmack auf die folgenden Tage zu bekommen. Unser Parcours durchs stets enger werdende Verzascatal endete in Brione, einem kleinen Ort wo die Geschichte der vergangenen Jahrhunderte weiterlebt. Unterwegs bot

die Römerbrücke von Lavertezzo einen spektakulären Blickfang, überspannt sie doch seit fast 2 Jahrtausenden unbeschadet in 2 filigranen Steinbögen einen wilden Bergbach.

Der zweite Tag führte uns in Richtung Nordtessin, zuerst durchs Levantinatal zum spektakulären Naturschauspiel der Wasserfälle von Piumogna. Weiter ging's zum Bergmassiv des Gotthard, wo wir die alte Tremola-Passstraße bis zur Passhöhe bezwangen. Diese weltberühmte Serpentinenstrasse bildete wortwörtlich den Höhepunkt dieser Tagesetappe und bot hinter jeder ihrer mit Kopfstein gepflasterten Kurven atemberaubende Panoramen.



Der dritte Tag bot während 197 km in südlicher Richtung ein abwechslungsreiches Programm: Nach einer Wanderpause bei der bekannten Kaffeeabrik Chicco d'Oro führte uns der Weg zum Monte San Giorgio, einem Unesco-Welterbe im Medrisiotto, dem der gesamte Luganersee zu Füßen liegt und sich in einer atemberaubenden Aussicht darbietete. Lehrhaftes gab es im Zementlehrpfad in einem früheren Zementwerk in der Breggia-Schlucht, bevor eine Begegnung mit den einheimischen Oldtimerbesitzern in Chiasso den Abschluss des Tages bildete.

Der letzte Tag bot ein weiteres Highlight zum Abheben, und das war ebenfalls wörtlich zu

nehmen! In Gordola, am nördlichen Ende des Sees standen 2 Helikopter für uns bereit und boten uns die Gelegenheit, während eines kurzen Rundflugs einen Blick aus luftiger Höhe auf das Tessin zu werfen.

Ziel der Tagesetappe und Endziel der Veranstaltung war die Seepromenade in Ascona, wo noch Zeit genug zum Flanieren blieb und um die einheimische Gastronomie und etwas mediterrane Seeluft zu genießen, bevor Siegerehrung und Galaabend diese erlebnisreichen Tage beendeten.

Belobigend ist, dass nicht nur die Routen und Wanderpausen vom Feinsten ausgewählt waren, und alles hergaben was die Gegend zu

bieten hat, sondern auch die Organisation und die Betreuung vor Ort, wiederum exemplarisch waren, sowohl seitens der Organisatoren, die uns nach allen Regeln der Kunst verwöhnten, als auch seitens der Gelben Engel, die sich um das Wohlergehen unserer Fahrzeuge ins Zeug legten.

Da wir noch einen Tag Tourismus angehängt hatten, verbrachten wir mit unseren Freunden noch einige Stunden am romantischen Ortasee und statteten der mit 35 m hohen wahrlich monumentalen Statue des heiligen Carlo Borromeo in Arona einen Besuch ab, bevor wir den Heimweg antraten.

TEXT UND FOTOS Guy Muller



## Classic Days in Schloss Dyck

# Hochkarätige automobile Schätze am Wasserschloss

Am Wochenende des 4. und 5. August 2018 fanden die 13. Classic Days auf Schloss Dyck statt. Da wir schon öfters von dieser außergewöhnlichen Veranstaltung gehört hatten, aber noch keine Gelegenheit für eine Besichtigung sich ergab, drängte sich ein Besuch auf. Zusammen mit den Clubfreunden Raymond Hoffmann und Gérard Reis und in Begleitung unserer Damen, nutzten wir das Angebot von Mercedes-Benz Classic, das den Clubmitgliedern Eintrittskarten und einen reservierten Parkplatz nahe dem Veranstaltungsgelände sicherte und

verabredeten uns für Samstag 8 Uhr am Grenzübergang in Echternach: ein blaues Strich 8-Modell sowie eine weiße und eine tünisbeige Pagode sollten uns nach Schloss Dyck bringen.

Als der Startschuss fiel, streikte einer der beiden Pagoden. Nach kurzem Hin- und Her, und da die Ursache nicht gleich erkennbar war, riefen wir bei unserem Clubfreund und Mechaniker Michael Bisdorf an, der sich auf den Weg machte, um uns Hilfe zu leisten. Nach kurzer Analyse stand der Befund fest: es war „nur“ die Batterie. Daher bot sich

dann ein kurzer Umweg in die Halle eines der drei reisefreudigen Mitglieder an. Dort wurde kurzerhand aus einer S-Klasse die Batterie herausgenommen und in die Pagode versetzt, und nichts stand mehr der Ausfahrt im Weg. Unter strahlender Sonne war es sehr angenehm, offen nach Jüchen zu fahren. Die Einfahrt aufs Parkgelände verlief reibungslos und wir durchquerten dann eine sehr staubige Wiese: die anhaltende Hitze der vergangenen Wochen hatte ihre Spuren hinterlassen. Die mehrere Hundert Fahrzeuge die seitlich parkten, waren alle vom Staub



1



2



3



4

bedeckt... Mancher Zeitgenosse hatte sein Cabriolet einfach offengelassen, so dass er jetzt als Winterprojekt das Säubern der Inneneinrichtung vor sich hat.

Auf dem von Mercedes-Benz Classic reservierten Parkplatz für die Clubmitglieder konnten wir noch einen der letzten Plätze ergattern und marschierten dann in Richtung „Apfelwiese“, dem Standort von Mercedes. Das Setting war perfekt inszeniert: auf der Apfelwiese standen Gewächshäuser, die an das Gartenhaus von Gottlieb Daimler in Cannstatt als Keimzelle des Automobils und der motorisierten Mobilität erinnerten.

Als Hauptpartner der Classic Days präsentierten Mercedes-Benz Classic und das Mercedes-Benz Museum zahlreiche besondere Fahrzeuge aus der unternehmenseigenen Sammlung: der Bogen spannte sich dabei vom ersten Automobil der Weltgeschichte, dem Benz Patent-Motorwagen von 1886, über sportliche Mercedes- und Benz-Fahrzeuge aus dem ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts bis hin zum legendären

Silberpfeil W 196 R der 1950er-Jahre und einem „Strich-Acht“-Pick-up von 1973.

Zu erleben waren die Fahrzeuge zum Teil auch auf dem 2,8 Kilometer langen Rundkurs der Classic Days Schloss Dyck: Hier fuhren zum einen der Benz Patent-Motorwagen, sowie der Benz Prinz-Heinrich-Wagen aus dem Jahr 1910. Das Fahrzeug ist einer von insgesamt zehn Renn-Tourenwagen, die Benz für die Prinz-Heinrich-Fahrt 1910 gebaut hatte. Das präsentierte Fahrzeug, 2013 von Mercedes-Benz Classic originalgetreu restauriert, ist eines von nur zwei heute noch erhaltenen Exemplaren.

An der Orangerie-Halbinsel von Schloss Dyck stand ein Mercedes 75 PS Spider aus dem Jahr 1907. Das sportlich-exklusive Automobil wird von einem Reihensechszylindermotor mit 10,2 Liter Hubraum angetrieben und ist das damalige Topmodell im Typenprogramm der DMG. Die zweiseitige Spider-Karosserie unterstreicht die sportliche Erscheinung des damaligen Hochleistungsautomobils.

- 1 Silberpfeil W 196 R
- 2 Reservierter Parkplatz für die Clubmitglieder
- 3 Benz Prinz-Heinrich-Wagen
- 4 170 Kastenwagen

### Urahn der X-Klasse: „la Pick-up Mercedes-Benz“

Neben den neuen Gewächshäusern präsentierte Mercedes-Benz Classic einen W 196 R Rennwagen und einen „Strich-Acht“-Pick-up auf Basis der Baureihe W 115. Der Rennwagen aus der zweiten Silberpfeil-Ära Mitte der 1950er-Jahre erinnerte an die beiden Formel-1-Weltmeisterschaften, die Juan Manuel Fangio in den Jahren 1954 und 1955 auf Fahrzeugen dieses Typs gewann.

Einen faszinierenden Kontrast zum Silberpfeil setzte ein Pick-up der Mercedes-Benz „Strich-Acht“-Baureihe W 115. Das ungewöhnliche Fahrzeug erinnerte an die Premiere der höchst erfolgreichen „Strich-Acht“-Baureihen W 114 / W 115 vor 50 Jahren.



- 1** ALL TIME STARS mit 300 SL Roadster und Pagode
- 2** vlnr: Gérard Reis, Raymond Hoffmann, Zsuzsanna Zajacz, Jutta Benz, Monica Hoffmann, Jean-François Zimmer und Dareen Nelting
- 3** Das "Wägle" vor dem Gewächshaus auf der Apfelwiese
- 4** Jutta Benz im Gespräch mit Jean-François Zimmer. Im Hintergrund: Jochen Maas und Dieter Glemser

Von diesem ersten Millionen-Seller der Marke entstanden von 1968 bis 1976 mehr als 1,9 Millionen Limousinen, Langlimousinen, Coupés und Fahrgestelle. Der vielseitige Pritschenwagen, der zu den Urahnen der neuen Mercedes-Benz X-Klasse gehört, wurde als Fahrgestell für Sonderaufbauten ausgeliefert, wie es auch für Kombiwagen, Krankenwagen und Bestattungswagen zum Einsatz kam, und von einem Aufbauhersteller als Pick-up aufgebaut, bevor er von der Stuttgarter Straßenbahnen AG viele Jahre lang als Servicefahrzeug eingesetzt wurde. Heute zählt er zur Fahrzeugsammlung von Mercedes-Benz Classic.

Besonders erfolgreich waren die „Strich-Acht“-Pick-ups in Argentinien. Sie wurden für den dortigen Markt gebaut und als „la Pick-up Mercedes-Benz“ beworben. Mercedes-Benz lieferte dazu sogenannte CKD-Bausätze („completely knocked down“) des 220 D Fahrgestells nach Südamerika. Das dortige Werk González Catán im Großraum

der Hauptstadt Buenos Aires baute daraus die Pick-ups, die mit Einzel- oder Doppelkabine erhältlich waren. Dieses Fahrzeug versetzte uns in großes Staunen, da wir noch nie ein solches Auto gesehen hatten.

### **ALL TIME STARS by Mercedes-Benz Classic**

Auf der Apfelwiese mit den Gewächshäusern begeisterten nicht nur die ausgestellten Sammlungsfahrzeuge. Hier trafen die Besucher auch auf Menschen, die in besonderer Weise mit der Geschichte der Marke verbunden sind. Es gab also ein freudiges Wiedersehen mit den Mercedes-Benz Classic Markenbotschafter Jutta Benz, Dieter Glemser und Klaus Ludwig sowie Hans Herrmann und Jochen Mass. Besonders Jutta Benz freute sich riesig, als sie die erste Nummer unserer neuen Clubzeitschrift in den Händen hielt, und die den Namen ihres Urgroßvaters Carl Benz trägt. Genau wie Hans Herrmann, der sich über den Artikel

zu seinem 90. Geburtstag freute, wünschte sie sich, auch in Zukunft alle Ausgaben der Clubzeitschrift zu erhalten, was wir selbstverständlich gerne erfüllen. Jutta Benz lud uns dann zum Fotoshooting beim „Wägele“ ein, wie sie liebevoll den Patent-Motorwagen von 1886 nennt.

Neben den Gewächshäusern stand die ALL TIME STARS Lounge mit zwei exklusiven SL-Sportwagen, einem beigefarbenen 300 SL Roadster (W 198) aus dem Jahr 1959, der damals das Ausstellungsfahrzeug auf dem Internationalen Automobil-Salon in Turin war, und einer horizontblauen 280 SL „Pagode“ (W 113) aus dem Jahr 1970.

### Automobile Klassik am mondänen Wasserschloss

Bei den 13. Classic Days Schloss Dyck konnten wir aber auch unter anderem etwa 120 historische Rennfahrzeuge auf der Demonstrationsrundstrecke und mehr als 7.000 Klassiker beim Clubparken auf dem Dycker Feld bewundern. Der Concours d'Elegance „Jewels in the Park“ der Classic Days war eine von nur neun Veranstaltungen weltweit, die das Prädikat der FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) der Kategorie „A“ (Spitzenklasse) tragen. In diesem Jahr wurden rund 60 exklusive Oldtimer bei „Jewels in the Park“ vorgestellt, und wir trafen dort auf die Gebrüder Smith aus Großbritannien mit ihrer wunderschönen Pagode, die in den Anfangsjahren unseres Clubs Mitglieder im Mercedes-Benz Club Luxemburg waren. Im Eingangsbereich des Schlosses trafen wir auf Benny Valkenburg, mit seinem unrestaurierten 300 SL-Flügelträger, mit dem er auch schon vor Jahren in Luxemburg bei Clubtreffen weilte. Dass Schloss Dyck eigentlich keine weite Reise bedeutet, bemerkten wir dadurch, dass wir vielen oldtimerbegeisterten Luxemburgern vor Ort begegneten.

An den zwei Tagen besuchten wir aber auch die zehn Veranstaltungsbereiche rund um das Wasserschloss mit ganz verschiedenen Themen. Beispielsweise war das britische Brooklands Museum, das an die erste zweckgebundene Rennstrecke der Welt erinnert, erstmals am Schloss Dyck zu Gast. Trotz großer Hitze an den beiden Tagen war die Stimmung auf den Wiesen am Schloss, auf dem großen Schilfgrasfeld, auf der Rundstrecke und in den Fahrerlagern und Festival-Bereichen sehr gut und entspannt.



Als Abendprogramm trafen wir Bekannte aus Luxemburg und ließen uns im nahegelegenen Düsseldorf kulinarisch in einem Restaurant im neuen „Medienhafen“ verwöhnen. Vor der Nachtruhe gab es dann noch einen Absacker in der Lounge im 16. Stockwerk des modernen Melia-Hotels, mit Blick auf den Medienhafen. Bei der Umgestaltung des alten Rheinhafens wurde dort keine Flächensanierung betrieben, sondern Grundstück für Grundstück individuell behandelt und seinem künftigen Nutzer angepasst. Auf diese Weise wurde das Gebiet nicht in ein einheitliches architektonisches Korsett gezwängt. Stattdessen leisteten internationale renommierte Architekten wie Frank O. Gehry, David Chipperfield, Joe Coenen, Steven Holl und Claude Vasconi ihren kreativen Beitrag zum Gesamtbild.

- 1 Der unrestaurierte 300 SL von Benny Valkenburg
- 2 La Pick-up Mercedes-Benz

Fazit unseres Wochenendes: es lohnt sich, die Classic Days in Schloss Dyck wenigstens einmal zu besichtigen. Es gibt wenige Open-Air-Veranstaltungen, die so zahlreiche, hochkarätige automobile Schmuckstücke an einem Ort zusammenführen. Bei Interesse sollte man als Clubmitglied auch das Ticket-Angebot von Mercedes-Benz Classic nutzen, das die Einfahrt und das Parken erheblich erleichtert.

TEXT Jean-François Zimmer FOTOS Raymond Hoffmann und Jean-François Zimmer



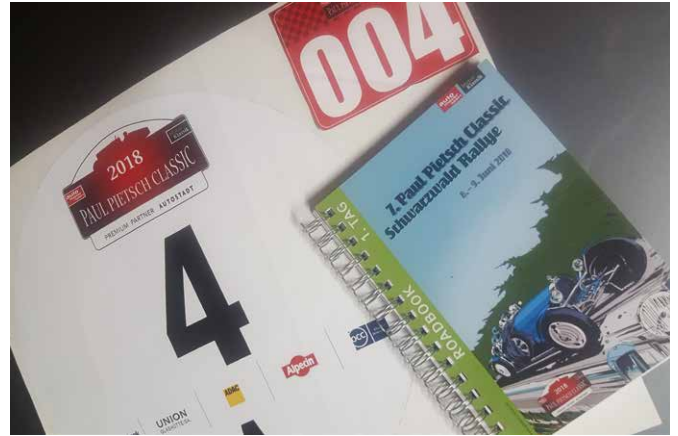
## Paul Pietsch Classic 2018

# Starkes Mercedes-Benz Kontingent bei der 7. Schwarzwald Rallye

Die Paul Pietsch Classic wurde erstmals im Juni 2011 anlässlich des 100. Geburtstags ihres Namensgebers in Offenburg ausgetragen. Organisator ist die Veranstaltungsgemeinschaft „Motor Presse Stuttgart“ mit „Motor Klassik“ und „auto motor und sport“. Schöne Streckenführung, perfekte Organisation, detailliertes Roadbook und anspruchsvolle Wertungsprüfungen sind

nur einige der wesentlichen Gründe, warum diese Veranstaltung von Anfang an sowohl bei Profi- wie auch bei Freizeitallyefahrern auf reges Interesse stieß. Nur durch das Ableben von Paul Pietsch im Jahr 2012 unterbrochen, findet sie jedes Jahr am selben Juniwochenende im Schwarzwald statt. Zugelassen sind jeweils so viele Fahrzeuge, wie er im laufenden Jahr alt geworden wäre.

Sein Sohn Peter-Paul Pietsch und seine Tochter Patricia Scholten führen jedes Jahr mit der Startnummer 1 die Fahrzeugkolonne an, dieses Jahr in einem Porsche 911 Turbo, den ihr Vater 1976 neu gekauft hatte und der in der Familie geblieben ist. Ein weiterer 911 Turbo aus seinem Vorbesitz war mit Startnummer 5 dieses Jahr erstmals als Teilnehmer dabei



Die Marke mit dem Stern war mit 18 Fahrzeugen überdurchschnittlich gut vertreten, darunter allein 6 300 SL Flügeltürer und Roadster und 5 Pagoden SL. Unser Clubkollege Raymond Echternach und Beifahrer Fernando Ribeiro waren zum ersten Mal mit von der Partie und nahmen den Schwarzwald in einer 1970-er 280SL Pagode unter die Räder, während ich selbst mit meinem Beifahrer Paulo Lopes in meinem 600 SEC von 1992 aus dem Vorbesitz von Paul Pietsch mit Startnummer 4 teilnahm und bisher keine Paul Pietsch Classic verpasst habe. Zwei weitere Fahrzeuge aus Luxemburg waren unter den Teilnehmern: die Teams Ed Goedert/Marc Fries im 1976er Fiat 131 Abarth Rally Stradale und André Wilwert/Alfred Quetsch im BMW M3 von 1991.

Gestartet wurde im Minutentakt und insgesamt 495 km waren in den 2 Rallyetagen zu bewältigen. Die Strecken wurden im Roadbook mit Chinesenzeichen ausgewiesen und waren in vorgegebenen Zeitfenstern exakt abzufahren, das Ganze gespickt mit 11 Wertungsprüfungen, in den Schwierigkeitsgraden einfach bis sehr anspruchsvoll, weil ineinander verschachtelt, manchmal gefolgt von einer geheimen Prüfung. War das Fahren bei dieser Rallye noch das Einfachste, so hatte der Beifahrer die schwierigere Aufgabe die darin bestand, den Weg korrekt anzugeben und bei den Wertungsprüfungen die Zeit möglichst genau anhand mechanischer Stoppuhren zu

chronometrieren. Die Zeitabnahme erfolgte über Lichtschranke und Druckschlauch, wobei für jede 100-stel Sekunde ein Strafpunkt vergeben wurde. Obwohl wir uns bei aller Konzentration doch mehr als einmal verfahren hatten und vom Roadbook abwichen, haben wir den richtigen Weg doch immer schnell wieder gefunden, sodass wir die Durchfahrtszeiten ohne Strafpunkte einhalten konnten. Ganz anders war es aber bei den Wertungsprüfungen, wo wir mangels an Erfahrung und Übungsmöglichkeiten, nicht nur hundertstel, sondern fleißig ganze Sekunden und haufenweise Strafpunkte gesammelt hatten. Aber wie bei vielem ist die Teilnahme wichtiger als die Platzierung – wenigstens in unseren Augen.

### Mercedes 600 SEC - das Fahrzeug

Zu seinem 80. Geburtstag wünschte Paul Pietsch sich ein besonderes Fahrzeug, auf das er aber bis 1992 warten musste: Das Flaggschiff von Mercedes-Benz, in seiner sportlichen Auslegung als Coupé der Baureihe 140 mit dem 6 Liter V-12 Motor, bot damals das maximal Mögliche in Bezug auf Motor, Sicherheit und Komfort.

Die Zahlen sprechen für sich:

V12 Motor, 5978 ccm, 394 PS (dieses Fahrzeug: 438 PS), Drehmoment 570 Nm, Vmax 250 km/h (elektronisch begrenzt), Beschleunigung 6,6 sec., Länge 5,06m, Breite mit Spiegeln 2,19 m, Gewicht 2240 kg, Preis ohne Sonderausstattungen 220.000 DM.

Dieses Fahrzeug verfügt über sämtliche Sonderausstattungen, außer dem Bordrechner, und Paul Pietsch hat es als eines der ersten ausgelieferten Fahrzeuge im November 1992 in Empfang genommen.

Er hat es noch etliche Jahre persönlich benutzt, bevor er es aus Altersgründen an seinen Schwiegersohn und Ehemann seiner Tochter Patricia abgegeben hat. Aus Zeitmangel hat dieser sich schließlich von dem in absolut neuwertigem Zustand befindlichen großen Mercedes Coupé mit sehr niedriger Laufleistung im September 2009 getrennt, und seither bin ich im Besitz dieses außergewöhnlichen Fahrzeugs. Die Tatsache, dass ich

Interessante Videos der Rallye sind unter folgenden Links zu sehen:



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



[www.carls.lu/5PHX](http://www.carls.lu/5PHX)



## PAUL PIETSCH - RENNFAHRER UND VERLEGER

Paul Pietsch wurde am 20. Juni 1911 in Freiburg geboren und hegte von klein an Rennfahrerträume, die er sich ab 1932 in einem eigenen Bugatti Type 35 B erfüllte. Sein Trainingsrevier war seine Heimat, der Schwarzwald, wo auch jetzt auf seinen Spuren die Paul Pietsch Classics veranstaltet werden. Er fuhr zahlreiche Siege und Platzierungen auf Rennstrecken in Europa, Nord- und Südafrika ein.

Seine größten Rennfahrererfolge waren:

- 1939** Großer Preis von Deutschland, 3. Platz (Maserati 8 CTF)
- 1950** Deutscher Sportwagenmeister auf Maserati und Veritas
- 1951** Deutscher Rennwagenmeister
- 1946** gründete er gemeinsam mit Ernst Troeltsch und Josef Hummel die Motor-Sport GmbH in Freiburg, aus der die heutige Motor Presse Stuttgart hervorging. Aus ihrer ersten Zeitschrift „DAS AUTO“ wurde später die bestbekannte „auto motor und sport“.
- 1952** beendete Paul Pietsch seine Rennfahrerkarriere und konzentrierte sich nunmehr ausschließlich auf seine Arbeit als Verleger.
- 1962** erfolgte die Gründung des Motorbuch Verlags, der sich bis heute sehr erfolgreich in der Medienlandschaft behaupten kann und dem wir zahlreiche Zeitschriften und Bücher verdanken.

Sein Sohn Peter-Paul ist als Manager im Verlag tätig, während seine Tochter Patricia die Paul-Pietsch-Verlage in Stuttgart leitet.

Paul Pietsch verstarb am 31. Mai 2012 und hinterlässt ein einmaliges fahrerisches und verlegerisches Erbe.

das amtliche Kennzeichen PP1911 reservieren konnte, hat sich als passenden Glücksfall erwiesen, denn so kann ich Paul Pietsch mit seinen Initialen und seinem Geburtsjahr an seinem letzten Privatfahrzeug auf den Straßen weiterleben lassen.

Von diesem Typ wurden zwischen November 1992 und September 1998 lediglich 8573 Exemplare hergestellt, was neben dem Anschaffungspreis dessen Sonderstellung im damaligen Fahrzeugangebot hervorhebt. Davon waren in Deutschland am 1.1.2017 nur noch 257 Fahrzeuge zugelassen, welche somit einen eher seltenen Verkehrsteilnehmer im heutigen Straßenbild darstellen.

TEXT UND FOTO Guy Muller

Ein Beitrag von „auto-motor und sport“ zu diesem Fahrzeug ist unter folgendem Link zu sehen:



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

# Clubshop



*Des accessoires originaux  
pour un Noël sous les étoiles*



Tablier  
25.00 €



Seau à champagne  
39.00 €



Plaquette  
25.00 Eur



Cube  
29.00 €

Envoyez votre commande à l'adresse  
[clubshop@mercedesbenzclub.lu](mailto:clubshop@mercedesbenzclub.lu)





# 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)

**GSM : +352 661 33 44 22**

Tél : +352 26 48 37 01

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

275, rue de Luxembourg

L-8077 Bertrange



**spaceplus**  
immobilier

**À VENDRE : LUXEMBOURG CENTRE-VILLE**

Appartement lumineux de 80m<sup>2</sup> avec balcon, 2 chambres à coucher,  
nouvelle résidence - 740.686 € (TVA 3%)



**À LOUER : LUXEMBOURG CENTRE-VILLE**

Bureaux de 117m<sup>2</sup>, 4 pièces - 2.500€



**À LOUER : BRIDEL**

Villa de 560m<sup>2</sup>, 5 chambres à coucher,  
12 ares de terrain - 4.800€

**Maisons, appartements, bureaux et terrains sur [www.spaceplus.lu](http://www.spaceplus.lu)**



All kinds of strength.

The new GLE.

**MERBAG**  
LUXEMBOURG

