

Carl's

by Mercedes-Benz Club Luxembourg



CLASSIC CARS

50 Jahre
Mercedes-Benz C 111

S-Klasse : 40 Jahre
Baureihe 126

NEW CARS

Le nouveau GLB
Mercedes-Benz Guard

DISCOVERY

Le château de Bourscheid
Clubnews MBCL



Carl's

by Mercedes-Benz Club Luxembourg

www.carls.lu

Carl's #04 Winter 2019

Rédacteur en chef

Jean-François Zimmer

Rédacteurs de ce numéro

Paulo Lobo, Guy Muller, Jean-François Zimmer

Publicité

Tél. (+352) 661 899 998

pub@carls.lu

Directeur artistique

Philippe de Gruiter

Mise en page

Almathea Consulting sàrl, Luxembourg

www.almathea.lu

Print management

Luxedit Sàrl, Luxembourg

www.luxedit.lu

Tirage

4.000 exemplaires

Éditeur

Mercedes-Benz Club Luxembourg asbl

Siège social : Walferdange

Secrétariat : 16, rue d'Eschweiler

L-6187 Gonderange

Tél : (+352) 621 375 056

Fax : (+352) 78 98 53

info@mercedesbenzclub.lu

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

www.luxedit.lu

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

© Mercedes-Benz Club Luxembourg asbl 2019, tous droits de reproduction réservés

© Luxedit sàrl 2019, tous droits de reproduction réservés

Editorial

Chers membres, chers lecteurs et lectrices,

L'année 2020 marquera pour le Mercedes-Benz Club Luxembourg une étape importante. Nous fêterons début juillet 2020 le 20^e anniversaire du club.

Un long chemin a été parcouru depuis 1999, quand trois personnes, Nicole Streitz, Raymond Echternach et moi-même se sont retrouvés un soir autour d'une table au restaurant « Sieweburen » pour parler de notre passion pour les modèles de la série 107 de Mercedes-Benz. Au cours de la soirée, l'idée d'organiser un meeting au Luxembourg a engendré

la décision de contacter d'autres propriétaires de ce type de voiture au Luxembourg. La protection des données personnelles n'étant pas encore perfectionnée comme à l'heure actuelle et avec l'aide de certaines « instances », nous avons réussi à motiver une demi-douzaine de propriétaires intéressés à organiser un rallye international de plusieurs jours au Luxembourg pour les SL et SLC de la série 107. Cet événement eut lieu en juillet 1999 et rassemblait une bonne trentaine de participants venant du Luxembourg et d'Europe.

Les organisateurs de cette rencontre avaient ensuite l'envie de se revoir, d'organiser régulièrement des sorties en voiture et de donner une structure stable aux activités. Ainsi fut créé le Mercedes-Benz R/C 107 SL Club Luxembourg en date du 25 mai 2000, reconnu par le Classic Club Management de Daimler-Benz à Stuttgart comme seul club officiel au Grand-Duché. Très vite, le nombre des membres grandissait et, au fil des années, ceux-ci développaient leur passion de collectionneurs en achetant d'autres modèles historiques de Mercedes-Benz. En 2007, la situation réelle des voitures classiques faisant partie du club dépassait nettement le cadre de la série 107. Le comité prit la décision de revoir les statuts et de renommer le club en Mercedes-Benz Club Luxembourg asbl, dont les statuts remaniés ont été déposés le 3 avril 2008 au Mémorial. La décision importante d'ouvrir le club à d'autres séries a été couronnée de succès : depuis lors, le nombre de membres ne cesse de grandir pour dépasser actuellement 130.

Dès 2000, une newsletter trimestrielle pour les membres a été publiée sous les titres successifs de « 107 Infos », puis « Classic Infos », pour devenir en 2018 le magazine « Carl's ». Presque innombrables sont devenues les manifestations, excursions, sorties et rencontres organisées depuis la création du club.

Si nous fêtons dans quelques mois les 20 ans de notre club, nous fêterons également ceux qui, au cours des années, se sont engagés au comité et comme membres afin de créer, développer et donner une âme à ce club. Nous leur devons tous un grand merci pour leur engagement personnel.

Depuis quelques mois, les préparatifs pour l'événement festif vont bon train et nous nous attendons à une participation importante de nos membres et de nos amis venant des clubs Mercedes-Benz du monde entier.

Avec ce 4^e numéro de Carl's, nous clôturons la saison 2019, riche en événements et sorties automobiles. A l'approche des fêtes de fin d'année, nous vous souhaitons une bonne lecture avec nos meilleurs vœux de santé et de bonheur pour 2020. Que la bonne étoile nous guide tous sur nos chemins !



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

NEWS

- 6** Vision Mercedes Simplex
- 10** Mercedes-Benz Luxembourg Classics 2020
- 12** Best Global Brands 2019
- 14** Geschichte(n) des G
- 18** Die Schatzkammern von Mercedes-Benz
- 20** Chemin faisant

MAGAZINE

- 22** Portfolio : Légende d'automne

CLASSIC CARS

- 30** Stern und Lorbeerkranz vor 110 Jahren
- 34** Sir Stirling Moss feiert seinen 90. Geburtstag
- 38** Vor 125 Jahren: im Benz Victoria von Böhmen an die Mosel
- 42** Automobilwettfahrt Paris-Rouen am 22. Juli 1894
- 48** Magisches Kürzel „3.5“
- 52** 50 Jahre Mercedes-Benz C 111
- 56** 40 Jahre S-Klasse der Baureihe 126
- 60** 20 Jahre Mercedes-Benz CL der Baureihe C 215

NEW CARS

- 64** Mercedes-Benz Guard : 90 Jahre Sonderschutz
- 68** Le nouveau Mercedes-Benz GLB

DISCOVERY

- 78** Gastronomie
- 80** Escapade : Le château de Bourscheid

CLUBNEWS

- 84** Calendrier 2019
- 85** MIB-Rallye zu Besuch in Luxemburg
- 86** Sommertour in die Vergangenheit
- 88** Vintage Cars & Bikes in Steinfort
- 90** Hierschttour 2019
- 92** ABS : quand le feu passe à l'orange !
- 93** Tribut an Carl Benz
- 94** ADAC Europa Classic 2019
- 96** Mercedes-Benz SL-Club Schweiz besucht Luxemburg
- 97** Petites annonces
- 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

„Vision Mercedes Simplex“

Eine Ikone für Herkunft und Zukunft der Marke

Mit dem „Vision Mercedes Simplex“ präsentiert das Mercedes-Benz Design bei den Design Essentials 2019 eine Skulptur, die sinnbildlich für die Herkunft und Zukunft der Luxusmarke Mercedes-Benz steht. Sie symbolisiert den Übergang in eine neue Ära des Designs und der Technologie. Gleichzeitig ist sie eine Hommage an das historische Erbe und die Geburtsstunde der Marke.

Im Frühjahr 1901 ändert sich die Geschichte der Mobilität grundlegend. Bei der Rennwoche von Nizza geht ein Auto an den Start, wie es die Welt noch nicht gesehen hat: Ein Hochleistungsautomobil, das die Daimler-Motoren-Gesellschaft auf Anregung des Visionärs Emil Jellinek entwickelt hat. Die damals üblichen Konstruktionen sind noch stark mit motorisierten Kutschen verwandt. Der Mercedes 35 PS, benannt nach Jellineks Tochter Mercedes, erscheint mit einer völlig neuen Fahrzeugarchitektur und dominiert die Wettbewerbe der Rennwoche, die auf der berühmten Rennstrecke von Nizza nach La Turbie, ganz in der Nähe des heutigen Mercedes-Benz International Design Center Europe bei Nizza, stattfinden. Die Konstruktion gilt als erstes modernes Automobil und läutet eine neue Ära ein. Die Transformation, weg von einer hohen motorisierten Kutsche hin zu einem flachen Fahrzeug-Design mit einem leichten, tief im Rahmen eingebauten

Hochleistungsmotor und einem organisch in die Front integrierten Bienenwabenkühler, ist vor fast 120 Jahren der Wegbereiter des Erfolgs und Vorbild für alle folgenden Automobile, gleich welcher Marke. Das vor über einem Jahrhundert erstmal präsentierte







Fahrzeug-Layout ist bis heute die technische Grundlage aller Automobile.

Die Skulptur „Vision Mercedes Simplex“ erinnert an dieses historische Ereignis und trägt den Pioniergeist und die Gestaltungsmerkmale von damals weit ins 21. Jahrhundert. Ihre Botschaft: Die Leidenschaft für Luxus und Innovation gehört zur Marken-DNA von Mercedes-Benz. Diese Marken-DNA gibt Mercedes-Benz die Stärke, immer wieder neue Maßstäbe in der Mobilität zu setzen, gestern, heute und morgen. Die Skulptur zeigt gleichzeitig, dass Mercedes-Benz die Transformation des Automobils und der Mobilität als Vorreiter vorantreibt.

Zweisitzer mit zukunftsweisendem digitalem Luxus

Der „Vision Mercedes Simplex“ interpretiert den historischen Simplex als Zweisitzer mit freistehenden Rädern, alternativem Antrieb, faszinierendem User Interface und faszinierendem Design neu. Sein dominant

horizontal ausgerichteter Fahrzeugkörper sitzt als Monocoque inmitten der vier großen Räder, welche die äußeren Punkte des Fahrzeugs bilden. Die konsequent vertikale Farbtrennung in einen weißen Vorderwagen und einen schwarzen Heckwagen folgt dem historischen Vorbild. Die transparenten Verkleidungen an den Rädern spiegeln Leichtigkeit und Effizienz wider, genau wie die aerodynamischen Leitflächen zwischen den Vorderrädern und dem Fahrzeugrumpf. Die gesamte Skulptur lebt vom Wechselspiel aus klar und kraftvoll gezeichneten Flächen und präzisen technischen Details.

Exterieur-Design: Kühlermaske als Symbol für digitale Transformation

Die Kühlermaske kombiniert einen dominanten Rahmen in Roségold – angelehnt an den Messing-Kühlergrill des historischen Vorbilds – mit einer Kühleröffnung in Form eines großen, linsenförmigen Black Panel/3D-Display. Dort wird der berühmte

„Mercedes“-Schriftzug digital eingeblendet und ebenso Animationen, die über den Fahrzeugzustand informieren. Auch dieses Detail ist Symbol für die Transformation der Luxus-Marke Mercedes-Benz in die digitale Welt.

Die dezentralen Radführungen vereinen Ästhetik und Ingenieurskunst in außergewöhnlicher Weise. Der Verzicht auf eine Windschutzscheibe – wie beim historischen Vorbild – verstärkt den kompromisslos-sportlichen Charakter und gestattet einen nahtlosen Übergang von der Fronthaube zur Instrumententafel. Die schmalen, horizontal im Heckwagen integrierten Rückleuchten trennen den oberen vom unteren Bereich der Außenschale, die sich wie ein schützender Kokon um die Insassen schmiegt.

Perfekte Handwerkskunst beweist auch die Ledertasche, die den hinteren Abschluss des Fahrzeugkörpers bildet und – modern interpretiert – thematisch dem historischen Fahrzeug zugrunde liegt.



Interieur-Design: Hommage an Geschichte von Mercedes-Benz

Das gesamte Interieur ist eine Hommage an die erfolgreiche Geschichte von Mercedes-Benz und die DNA des Simplex Rennwagens – konsequent reduziert und dennoch hochemotional. Ein nahtloser Übergang zwischen Exterieur, Interieur und User Experience spiegelt den ganzheitlichen Ansatz der Mercedes-Benz Design-Philosophie wider. Dieser zeigt sich besonders im fließenden, kelchhaften Übergang zwischen Motorhaube und Instrumententafel mit ihrem reduziertem Interface, das mit Projektionen arbeitet. Der „seamless“-Look setzt sich bis in den Fußraum fort.

Das Design der Lenksäule und die Schalter an der Instrumententafel wurden von sowohl durch Motorräder als auch durch nautisches Design inspiriert. Luxus zeigt sich an den zahlreichen, juwelenhaften Details in hochwertiger Ausführungsqualität, zum Beispiel

der Uhr in der Instrumententafel, den Präzisionsschrauben oder dem Gurtdesign. Bewusst werden starke Kontraste zwischen sinnlicher Skulptur und produkthaften, raffinierten Details sowie in der Farbgestaltung gesetzt – etwa mit dem Schwarz-Weiß-Kontrast zwischen Vorder- und Heckwagen oder mit der azurblauen Polsterung.

Die Modewelt spiegelt sich im Interieur mit exklusiven Accessoires wie den hochwertigen Öffnern für die Ablagen. Die Sitzbank ist von stilvollen Möbeln inspiriert, die handgefertigte Chesterfield-Steppung zeigt klassisch-luxuriöse Handwerkskunst, modern interpretiert. Das Colour-and-Trim-Konzept, mit dem azurblauen Polsterbezug, der nahtlos in den Fußraum übergeht, ist von der Farbwelt der Côte d'Azur inspiriert.

UI/UX-Design: Digitaler Luxus

Das UI/UX-Design zeigt eine Mercedes-Benz Vision von digitalem Luxus. Der Fahrer bekommt dabei nur genau die Informationen

angezeigt, die er in der spezifischen Fahrsituation benötigt. Das Herzstück der Instrumententafel ist ein physisches, roségoldfarbenes Instrument, auf dem dynamischer digitaler Content eingespielt wird.

Diese Kombination zwischen mechanischer Schönheit und intelligenten digitalen Inhalten bezeichnen die Mercedes-Benz Designer als „hyperanalog“. Auf dem Display werden die richtigen Informationen zur richtigen Zeit gezeigt, z.B. die Geschwindigkeit, Navigationshinweise oder Fahrzeuginformationen. Andere Informationen werden situativ auf dem Armaturenbrett eingeblendet. Ein mit dem Material des Armaturenbretts verschmolzenes Sternenmuster schafft eine große Oberfläche, auf der Informationen für eine bestimmte Zeit projiziert können. Durch die einfache Darstellung und die Größe der Anzeige kann der Fahrer relevante Informationen wahrnehmen und sich dennoch jederzeit voll auf die Straße konzentrieren.



Du 2 au 5 juillet 2020

20^e anniversaire du Mercedes-Benz Club Luxembourg

Le Mercedes-Benz Club Luxembourg fêtera en 2020 son 20^e anniversaire. Issu d'une rencontre amicale en été 1999, les organisateurs de l'époque ont réussi à rassembler une équipe d'amateurs de voitures historiques de la célèbre marque à l'étoile pour fonder en 2000 une asbl dont l'objectif est de promouvoir, d'entretenir et de conserver les modèles classiques de Mercedes-Benz, tout en organisant des excursions et manifestations autour de ces voitures.

L'anniversaire sera célébré dans le cadre d'un rallye du 2 au 5 juillet 2020 avec les membres du club, ainsi qu'avec des participants venant de l'Europe entière. Le programme détaillé et les frais de participation sont disponibles auprès du secrétariat sur simple demande par mail à l'adresse : secretariat@mercedesbenzclub.lu

ARRANGEMENT

Parc Hôtel Alvisse, Luxembourg- Dommeldange
www.parc-hotel.lu

- 3 Nuitées
- 3 Petits-déjeuners buffet
- 2 Déjeuners (avec softdrinks)
- 2 Dîners (avec boissons)
- 1 Soirée de gala (avec boissons)
- Roadbook
- Besichtigungen
- Visites
- Überraschungen
- Surprises
- etc.

LITS SUR MESURE DEPUIS 1901

Vispring fabrique des lits sur mesure de luxe depuis sa création du premier matelas à ressorts ensaché au monde en 1901.

La marque britannique n'a jamais abandonné sa philosophie originale consistant à utiliser le meilleur savoir-faire et des matériaux de qualité pour produire les meilleurs lits au monde.

Produisant ses propres ressorts à partir du meilleur acier au vanadium, Vispring a perfectionné la combinaison subtile de la taille des ressorts, de la tension et de la résilience afin d'offrir un support parfait à chacun.

Les matériaux naturels les plus fines utilisées dans chaque lit sont soigneusement sélectionnées et mélangées pour offrir une douceur et un confort optimaux. La vraie laine de Shetland, la laine polaire britannique, le crin, la soie, le cachemire, le mohair et le bambou composent une palette de raffinement sans précédent et offrent une grande variété de sensations, permettant à Vispring de créer un matelas pour tous les goûts.

Une fois taquinés à la main et posés sur les ressorts, chaque matelas est cousu à la main (une finition hautement spécialisée qui peut prendre des années à perfectionner), terminé avec un tissu exquis et brodé avec le nom Vispring comme signature de qualité et de savoir-faire.



Depuis plus d'un siècle, Vispring est devenu synonyme de confort et de luxe. Ses lits ont acquis une place de choix dans les cabines de paquebots légendaires, comme le Titanic, les suites d'hôtels légendaires tels que le Dorchester et le 45 Park Lane à Londres (Royaume-Uni) et les chambres des plus belles demeures, s'affirmant comme la référence gens de goût.

Vispring entretient également un partenariat de longue date avec Princess Yachts et crée des conceptions de matelas sur mesure pour les couchettes à bord de ses yachts de luxe.

Parce que tous ses matelas et divans sont fabriqués à la main, la société est fière de répondre à toutes les demandes spéciales de ses clients. De la tension de ressort personnalisée aux dimensions inhabituelles, rien ne dépasse les capacités de ses artisans.

Pour couronner et compléter votre lit, Vispring propose également une gamme complète d'accessoires raffinés: têtes de lit élégantes, draps et oreillers confortables, tissus naturels somptueux, design de pieds unique, qui allient fonctionnalité et confort luxueux.

Il est prouvé que passer une bonne nuit de sommeil favorise une vie heureuse et saine. Le choix du lit idéal est donc une décision importante. Un lit Vispring est une garantie de luxe suprême et de sommeil paisible. C'est pourquoi c'est le choix évident pour quiconque reconnaît et exige les meilleures choses de la vie.

VISPRING

Luxury Beds - London 1901



1, rue des Eglantiers, L-8043 STRASSEN
Tél.: (00-352) 44 55 12, Fax: (00-352) 44 55 05
www.maisondulit.lu



„Best Global Brands 2019“

Mercedes-Benz erneut wertvollste Luxus-Automarke der Welt

Mercedes-Benz konnte seinen Markenwert weiter steigern und ist erneut die wertvollste Luxus-Automobilmarke der Welt. Im aktuellen Ranking „Best Global Brands 2019“ des renommierten US-Markenberatungsunternehmens Interbrand bestätigt die Marke das Vorjahresergebnis und belegt Rang 8. Mercedes-Benz bleibt nach wie vor die einzige europäische Marke in den Top Ten. Gegenüber 2018 stieg der Markenwert des Sterns um weitere fünf Prozent auf 50,832 Milliarden US-Dollar. Damit setzt sich die Erfolgsgeschichte fort, seit 2009 konnte Mercedes-Benz seinen Wert kontinuierlich erhöhen.

Die Marke Mercedes-Benz zeichnen lange

Tradition und hohe Innovationskraft aus. Angetrieben von dem Anspruch, sich stetig weiterzuentwickeln und nachhaltige Lösungen für die Zukunft der Mobilität zu bieten – die sich in den Produkten und Services genauso wiederfinden wie in der Geschäftsstrategie. Kunden rücken stärker als je zuvor in den Mittelpunkt, die Marke wird erlebbar und löst Emotionen aus. Moderner Luxus muss nachhaltig sein – aber vor allem auch nachhaltig faszinierend.

Best Global Brands - Interbrand erhebt die besten Marken weltweit

In diesem Jahr wurde zum 20. Mal die Studie „Best Global Brands“ durchgeführt.

Interbrand, ein US-amerikanisches Markenberatungsunternehmen, beurteilt darin die 100 wertvollsten Marken der Welt nach drei Gesichtspunkten: „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“. Mit einer zertifizierten Methodik nach ISO 10668:2010 kann so der monetäre Wert einer Marke ermittelt werden. Das Ranking von Interbrand findet man unter: www.bestglobalbrands.com

TEXT UND FOTO Daimler Communications



MAKO SA LOCATION & VENTE

CONTACT INFO HEAD OFFICE

242-244 ZI Scheleck II, L-3225 Bettembourg

Phone: +352 51 93 95

Fax: +352 51 48 56

CONTACT INFO BRANCH OFFICE

2 route de Luxembourg, L-7759 Roost

Phone: +352 85 93 54

Fax: +352 85 93 55

Email: info@mako.lu

Web: www.mako.lu



Sonderausstellung G-Klasse im Mercedes-Benz Museum

Geschichte(n) des G

Die Mercedes-Benz G-Klasse ist auf der ganzen Welt zu Hause – und das in jedem Terrain auf und abseits der Straße. In diesem Jahr feiert der beliebte Geländewagenklassiker seinen 40. Geburtstag, und das Mercedes-Benz Museum richtet unter dem Titel „G-Schichten“ eine umfangreiche Sonderausstellung aus.



Das Papamobil von 1983, für Papst Johannes Paul II. angefertigt



Otto, der Weltenbummler: nach 890.000 km in 215 Ländern jetzt definitiv im Mercedes-Benz Museum angekommen

Im Rahmen des Clubpräsidententreffens bot sich die Gelegenheit, am Eröffnungswochenende die Sonderausstellung mit elf Fahrzeugen und zahlreichen weiteren Exponaten in Stuttgart zu besichtigen.

Seit ihrer Weltpremiere im Jahr 1979 hat die Mercedes-Benz G-Klasse mit einer beispiellosen Karriere innerhalb von 40 Jahren zahlreiche Geschichten geschrieben. Kein Wunder: Vom Start weg richtete sie sich an ganz verschiedene Nutzergruppen. Außerdem ist sie überall auf der Welt und in jedem Terrain zu Hause: Müheelos kraxelt sie über Stock und Stein, würdevoll gleitet sie über den Boulevard. Das macht die G-Klasse so einzigartig – und zu einer Ikone der Marke.

Die Sonderausstellung „G-Schichten“ des Mercedes-Benz Museums erzählt die umfassende Biografie des G. Mit dabei ist beispielsweise der „fliegende“ 240 GD von 1979, der Protagonist eines Pressefotos, das den G beim Sprung über eine Sanddüne zeigt.

Das „Papamobil“ ist die vielleicht berühmteste Mercedes-Benz G-Klasse. 1980 wird sie als 230 G für Johannes Paul II. angefertigt, um den Papst bei seinem Deutschlandbesuch vor Wind und Regen zu schützen. Nach dem Attentat im Mai 1981 erhält der Aufbau eine schusssichere Verglasung. Danach begleitet die Spezialanfertigung auf Basis des Mercedes-Benz Geländewagens den Heiligen Vater auf vielen Reisen.

Ebenfalls ausgestellt ist der 300 GD von Franz Josef Strauß, aus dem Jahr 1982. Der frühere bayerische Ministerpräsident erkannte die Vorzüge des Fahrzeugs und fuhr über viele Jahre diesen 300 GD, auch als Jagdwagen. Er hat Sonderzubehör wie etwa elektrisch verstellbare Sitze und eine Klimaanlage. In einem Zeitungsbericht lobte Strauß die Spuretreue, die exakte Servolenkung, den Allradantrieb und das Fünfganggetriebe.

Sporterfolge beflügeln das Image des robusten Mercedes-Benz Geländewagens. So gewinnt beispielsweise ein 280 GE am 20. Januar 1983 mit Jacky Ickx und Claude Brasseur die Gesamtwertung der legendären Rallye Paris–Dakar. Die Karosserie ist im



Der Nachbau des 280 GE, der 1983 die Gesamtwertung der Rallye Paris-Dakar gewann



Über Stock und Stein, oder doch lieber über die Boulevards der Welt?

Windkanal optimiert und außerdem dank einiger Aluminiumteile leichter als in der Großserie. Unter der Motorhaube arbeitet ein leistungsgesteigerter Sechszylindermotor. Ein originalgetreuer Nachbau ist in der Ausstellung zu sehen.

26 Jahre, 215 Länder, fast 900.000 Kilometer – das sind die eindrucksvollen Karrieredaten von „Otto“, Jahrgang 1988. Mit dem so getauften 300 GD bereisen Gunther und Christine Holtorf von 1989 bis 2014 die ganze Welt. Rund ein Drittel ihrer Wege liegt abseits von Straßen. Die Welt-Tour bringt dem serienmäßigen Geländewagen einen Eintrag ins Guinness-Buch der Rekorde. Seit 2014 gehört er zur Sammlung des Mercedes-Benz Museums und kann neben einer ganzen Reihe von Bildern der Weltreise bewundert werden.

Aus dem Jahr 2013 stammt ein G 500 Cabriolet Final Edition 200: seit der Premiere vor 40 Jahren gehören offene Versionen zur G-Klasse. Zum Jahr 2014 endet allerdings die Produktion des G-Klasse Cabriolets mit kurzem Radstand. Die begehrte „Final Edition 200“ erscheint 2013 und besteht aus 200 Fahrzeugen vom Typ G 500 mit schwarzem Lack und sandfarbenem Verdeck.

Die überragenden Offroad-Fähigkeiten stellt ein G auf einer Steigungsstrecke von 100 Prozent dar. Die Besucher dürfen eine entsprechend steile Rampe zu Fuß erklimmen, um ein Gefühl für die Leistung des Geländewagens zu erhalten. Auch die Technik der G-Klasse wird beispielsweise über das Schnittmodell eines Verteilergetriebes und einer Hinterachse mit Differenzialsperren dargestellt.

Außerdem sind noch ein 230 G Cabriolet der Freiwilligen Feuerwehr Tramin in Südtirol (1982), ein G 65 AMG Final Edition aus 2017, sowie der G 500 „300.000ster“ aus 2017 ausgestellt. Dieser G 500 ist ein Einzelstück: er läuft im Juli 2017 als exakt 300.000ster G seit 1979 in Graz vom Band. Über den Lack (designo mauritiusblau metallic) und die Ausstattung (schwarze Ledersitze mit weißen Nähten) entscheiden G-Klasse Fans aus aller Welt bei einer Abstimmung in den sozialen Medien.

Die Ausstellung im Mercedes-Benz Museum läuft voraussichtlich bis zum 19. April 2020.

TEXT UND FOTOS Jean-François Zimmer



Zum ersten Mal im Buch präsentiert

Die Schatzkammern von Mercedes-Benz

Die „Heiligen Hallen“: Das ist die Heimat der spektakulären Fahrzeugsammlung von Mercedes-Benz. Atemberaubende Einblicke bietet jetzt das Buch „Heilige Hallen. Die geheime Fahrzeugsammlung von Mercedes-Benz“: Mit kenntnisreichen Texten und brillanten Fotos ist es nicht nur ein spannender Streifzug durch die Schatzkammern der Marke. Zusätzlich erzählen 50 ausgewählte Fahrzeuge ihre ganz besondere Geschichte.

Mehr als 1.130 Fahrzeuge umfasst die Sammlung von Mercedes-Benz Classic. 160 davon sind im Museum in Untertürkheim zu bewundern. Zahlreiche weitere werden regelmäßig auf Ausstellungen und Events rund um den Globus in der Öffentlichkeit gezeigt. Der weitaus größte Teil aber ist nicht frei zugänglich: Er wird sorgsam in zwölf unscheinbaren Gewerbegebäuden in und um Stuttgart gehütet – in den „Heiligen Hallen“.



Einen kurzen Einblick konnten die 67 Teilnehmer am Clubpräsidententreffen Mitte Oktober 2019 in zwei dieser Hallen erhaschen. Bei der Gelegenheit wurde das neue Buch vorgestellt.

Der renommierte Fachjournalist und Buchautor Christof Vieweg, der auch die Idee zu diesem ersten Buch über die exklusive Fahrzeugsammlung von Mercedes-Benz hatte, durfte sich ausgiebig umschauen und hat seine Eindrücke in kenntnisreichen Texten festgehalten. Die Fotos in den „Heiligen Hallen“ hat der vor allem für seine Automobil- und Architekturaufnahmen bekannte Fotograf Igor Panitz aufgenommen. Herausgekommen ist ein insgesamt brillanter Streifzug durch die einzigartigen Schatzkammern von Mercedes-Benz.

Sternstunden für Leser

Fans der Marke liefert das Buch garantiert viele Sternstunden. Die Serienmodelle bis 1945 sind im Eingangskapitel versammelt, vom Benz Patent-Motorwagen beispielsweise über den innovativen Mercedes-Simplex 40 PS und den markanten Benz Spider bis hin zu Luxusfahrzeugen wie etwa dem Typ 770 „Großer Mercedes“ oder den sportlich-eleganten Varianten des Mercedes-Benz 500 K / 540 K.

Mit den Renn- und Rekordwagen geht es rasant weiter: der Benz „Prinz

Heinrich“-Spezial-Tourenwagen, Silberpfeile der 1930er- und 1950er-Jahre, der Sauber-Mercedes C 9 und der „EVO II“ sowie Formel-1-Rennwagen bis hin zum Mercedes-AMG Petronas F1 W09 EQ Power+. Diese und zahlreiche weitere Stars aus 125 Jahren Motorsport von Mercedes-Benz werden ausführlich dargestellt.

Legendäre Modelle der Nachkriegszeit, unter anderem das majestätische Mercedes-Benz 600 Pullman-Landaulet oder der Mercedes-Benz 300 Papstwagen, schließen sich an, bevor es im vorletzten Abschnitt um die „Sternschnuppen“ geht: um Prototypen und Raritäten. Dort richtet das Buch den Spot auf besonders seltene oder einmalige Modelle – wie etwa den Mercedes-Benz 150 Sport-Roadster von 1935, den 300 SL „Hohbel“, das 300 SLR „Uhlenhaut-Coupé“, das Projekt SLX, diverse Ausführungen des C 111 und den S 500 Intelligent Drive.

Das funkelnde Schlusskapitel zeigt die Sammlungsexponate auf freier Bahn: bei internationalen Klassik-Rallyes und Oldtimer-Shows. Dort zumindest kann das Publikum in vielen Fällen mit Fahrzeugen aus den „Heiligen Hallen“ fast auf Tuchfühlung kommen.

Ein außergewöhnliches Buch, das sich besonders in dieser Jahreszeit als Geschenk eignet.

TEXT Jean-François Zimmer FOTOS Daimler Communications



Informationen zum Buch

„Heilige Hallen. Die geheime Fahrzeugsammlung von Mercedes-Benz“, Christof Vieweg, mit Fotos von Igor Panitz und Harry Ruckaberle. Delius Klasing Verlag, Bielefeld, 244 Seiten, 207 Fotos und Abbildungen, Format 26,9 x 28,9 cm, gebunden, ISBN 978-3-667-11666-6.

Chemin faisant

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



280 SL Pagode, juin 2019



300 SL, Moscou, juillet 2019



Unimog, Etna, septembre 2019



Mercedes-Maybach G 650 Landaulet, octobre 2019

So geht Energiesparen einfach von der Hand



5 Jahre Garantie*

bei Anlagenaufschaltung über
die ViCare App

Energiesparen, Komfort und Sicherheit genießen

Mit der ViCare App können Sie ganz komfortabel die Heizung bedienen und Energiesparen – zu jeder Zeit, von jedem Ort aus. So haben Sie den Anlagenstatus immer im Blick. Mit einer Wischbewegung stellen Sie die gewünschte Raumtemperatur ein; per Fingertipp wählen Sie eine Tagesablauf-Vorlage und sparen automatisch Energie.

Lassen Sie sich beraten:

Ihren Viessmann Fachpartner in Ihrer Nähe finden Sie unter
www.viessmann.lu

Légende d'automne

Claudia et son chien Kenzo nous emmènent en balade dans la forêt de Bridel, à bord de la légendaire Mercedes classe G. En ce début d'automne, les feuilles des arbres se colorent petit à petit de belles teintes brun doré. L'air oscillant entre douceur et fraîcheur demande déjà qu'on enfile une veste pour rester bien au chaud. Soudain, un rayon de soleil transperce la frondaison et vient illuminer une clairière furtive. Kenzo est ravi, il peut courir et jouer en toute liberté.

MODÈLES Claudia et son chien Kenzo **ASSISTANTS** David et Inês **LIEU** Lieu-dit Strossenerbäsch (commune de Strassen)

MERCI à Serge Bisenius - Préposé de la nature et des forêts, arrondissement Sud - Triage de Strassen



















1965 wird ein zehn Meter hoher, drehbarer Mercedes-Stern auf dem Dach des Europa-Centers am Kurfürstendamm in Berlin installiert (links hinten) und am 30. März 1965 eingeweiht. Es ist damals die größte drehbare und hydraulisch kippbare Neonanlage der Welt.

Stern und Lorbeerkranz vor 110 Jahren

Markenzeichen mit immenser Strahlkraft

Der Dreizackstern im Kreis: Dieses Signet erkennen Menschen auf der ganzen Welt sofort – ganz gleich, welche Sprache sie sprechen und in welchem Alphabet sie schreiben. Denn das Logo von Mercedes-Benz ist international ein Ausdruck für Luxus und Innovation.

Vor 110 Jahren legen die Daimler-Motor-Gesellschaft (DMG) sowie Benz & Cie. die Grundlagen für eines der wertvollsten Markenzeichen der Welt. Am 24. Juni 1909 lässt die DMG den dreizackigen Mercedes-Stern als Markenzeichen beim Kaiserlichen Patentamt schützen. Der von einem Lorbeerkranz umfasste Schriftzug „Benz“ folgt am 6. August 1909 vom damaligen Konkurrenten. 1925 entsteht daraus im Rahmen der Zusammenarbeit und der Fusion beider Unternehmen das bis heute verwendete Signet von Mercedes-Benz. Wie vielfältig präsent das Zeichen im Auftritt der Marke ist, zeigt das Mercedes-Benz Museum unter anderem mit einer Sammlungsvitrine im Raum Collection 4 „Galerie der Namen“.

Die immense Strahlkraft macht auch der internationale Markenreport Interbrand deutlich: Hier ist Mercedes-Benz im Jahr 2018 die einzige deutsche Marke unter den Top 10 der „Best Global Brands 2018“. Diese starke Position hat eine zukunftsfähige, weil vielfältige

Basis. Dafür spricht zum Beispiel, dass Mercedes-Benz auf Instagram die erfolgreichste Marke aller Top-100-Interbrand-Marken mit mehr als einer Milliarde Likes ist.

Die Geschichte des heutigen Markenzeichens von Mercedes-Benz beginnt im Sommer 1909 in Untertürkheim und Mannheim. Denn unabhängig voneinander melden die Vorgängerunternehmen der Daimler AG vor 110 Jahren ihre jeweiligen Markenzeichen beim Kaiserlichen Patentamt an: Am 24. Juni 1909 beantragt die Daimler-Motoren-Gesellschaft (den wertvollen Namen des Unternehmensgründers hat man sich bereits 1899 als Warenzeichen schützen lassen) den Gebrauchsmusterschutz für ihren dreizackigen Mercedes-Stern. Er wird am 9. Februar 1911 ins Warenzeichenregister eingetragen. Eine Variante des Markenzeichens mit dem Schriftzug „Mercedes“ und vier kleineren Sternen wird 1916 geschützt.

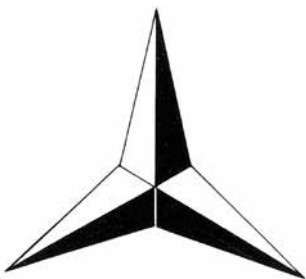
Paul und Adolf Daimler, die Söhne des im Jahr 1900 verstorbenen Automobilpioniers

Gottlieb Daimler, haben die Idee für das Symbol. Sie adaptieren dafür einen Stern, mit dem der Vater in seiner Zeit als technischer Direktor der Gasmotorenfabrik Deutz das Wohnhaus der Familie auf einer Postkarte markiert hatte. Das neue Markenzeichen symbolisiert mit seinen drei Strahlen auch die Vision von Gottlieb Daimler, die Daimler-Motoren in Landfahrzeugen, in Schiffen und in der Luftfahrt einzusetzen.

Am 6. August 1909 lässt Benz & Cie. den von einem Lorbeerkranz umfassten Schriftzug „Benz“ schützen. Dieses Symbol wird am 10. Oktober 1910 in die Zeichenrolle eingetragen. Umgehend kommen die Logos auch als Markenzeichen auf den Produkten und in der Kommunikation beider Automobilhersteller – von der Werbung bis zum Briefpapier – zum Einsatz.

Evolution der Markenzeichen

Auf dem Weg zu den 1909 geschützten Markenzeichen erproben beide Unternehmen



Die vielfältigen Erscheinungsformen des Mercedes-Benz Markenzeichens macht das Mercedes-Benz Museum mit der Sammlungsitrine im Raum Collection 4 „Galerie der Namen“ deutlich.

verschiedene Varianten. Als sich beispielsweise nach der überaus erfolgreichen Rennwoche von Nizza 1901 der neue Markenname Mercedes für die Daimler-Automobile durchsetzt, findet sich der geschwungene „Mercedes“-Schriftzug auf den Kühlern der DMG-Personenwagen. Und Benz & Cie. wirbt zum Teil mit „Original Benz“ in einem schwarzen Zahnkranz – diese Anmutung vermittelt die Technikkompetenz des Unternehmens.

Dass der Benz-Zahnkranz später vom Lorbeerkranz abgelöst wird, dürfte für wichtige Siege im Motorsport stehen. Unter anderem gewinnt die Mannheimer Marke die Herkomer-Konkurrenz 1907 und die erste Prinz-Heinrich-Fahrt sowie das Rennen St. Petersburg-Moskau im Jahr 1908. Benz holt zudem die Plätze zwei und drei beim Grand Prix von Frankreich 1908 und erzielt 1909 zwei Weltrekorde in Brooklands. Die Erfolge gehören zur einzigartigen Geschichte „125 Jahre Motorsport von Mercedes-Benz“. Die Stuttgarter Marke feiert dieses Jubiläum 2019.

Ein neuer Stern geht auf

Das heutige Warenzeichen – der Dreizackstern im Lorbeerkranz – entsteht 1925, rechtzeitig zur Fusion beider Unternehmen zur Daimler-Benz AG im Sommer 1926. Zugleich wird so die Automobilmarke Mercedes-Benz geboren. Insbesondere die abstrahierte Form des Markenzeichens als dreizackiger, plastisch dargestellter Stern im Kreis ist heute weltweit bekannt. An den Fahrzeugen der Marke Mercedes-Benz wird die Kombination des frei stehenden, plastisch ausgeführten Sterns im Kreis mit einer darunter angebrachten Plakette des Warenzeichens 1926 zum Standard.

Aber nicht überall ragt der Mercedes-Stern

als Kühlerfigur in den Fahrtwind: Bei den Rennwagen der 1930er-Jahre ist das Markenzeichen flach auf das Blech der aerodynamisch gestalteten Fahrzeugfront aufgebracht. Und die SL-Sportwagen der 1950er-Jahre etablieren einen großen Zentralstern im Kühler als neues Gesicht für sportliche Personenwagen. Erstmals zeigt der 1952 vorgestellte Rennsportwagen Mercedes-Benz 300 SL (W 194) den neuen Auftritt.

In aktueller Form interpretieren beispielsweise die leistungsstarken Fahrzeuge von Mercedes-AMG dieses Design. Produkte wie der Mercedes-Benz EQC 400 4MATIC aus dem Jahr 2019 tragen es, fein modernisiert, ebenso in die Zukunft. Und selbstverständlich zeigen auch die Nutzfahrzeuge den Mercedes-Stern seit den 1950er-Jahren gleichfalls zentral in der Kühlermaske.

Sterne über der Stadt

Auch im öffentlichen Raum prägt das Mercedes-Benz Markenzeichen den Auftritt des Unternehmens. Besonders eindrucksvoll sind Installationen auf den Dächern markanter Gebäude, die in der Dunkelheit beleuchtet werden können. So dreht sich beispielsweise in Deutschland ab dem 30. März 1965 ein zehn Meter hoher Mercedes-Stern auf dem Dach des Europa-Centers am Kurfürstendamm in Berlin. Das 15 Tonnen schwere Markenzeichen ist seinerzeit die größte drehbare und hydraulisch kippbare Neonanlage überhaupt. Auch in Hollywood wird der Mercedes-Stern seit dieser Zeit prominent genutzt – so wie überall in herausragenden Städten der ganzen Welt. Die Strahlkraft dieses berühmten Markenzeichens ist ungebrochen.



Gemeinsame Stärke: Werbeplakat aus dem Jahr 1926 zur Fusion von Daimler und Benz. Es zeigt den Dreizackstern von Mercedes und den Lorbeerkranz von Benz.



Mercedes-Benz Rennfahrer Sir Stirling Moss 90. Geburtstag des Silberpfeil-Ritters

Der britische Rennfahrer Stirling Moss ist 1955 ein Star der Mercedes-Benz Rennabteilung. Er feiert überragende Siege mit dem Mercedes-Benz 300 SLR Rennsportwagen (W 196 S) und wird Vize-Weltmeister der Formel 1 mit dem W 196 R. Seine Erfolge sind Glanzlichter in 125 Jahren Motorsport bei Mercedes-Benz. Am 17. September 2019 wurde der im Jahr 2000 in den Adelsstand erhobene Motorsportler 90 Jahre alt.

Am 1. Mai 1955 schreibt Stirling Moss endgültig Motorsportgeschichte: Auf dem Mercedes-Benz 300 SLR Rennsportwagen gewinnt der damals 25 Jahre alte britische Fahrer die legendäre Mille Miglia in der besten Zeit, die je dort erzielt wird. Das am 30. April gestartete Rennen von Brescia nach Rom und zurück auf einer 1.000 Meilen langen und extrem anspruchsvollen Route absolviert er zusammen mit Beifahrer Denis Jenkinson

mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 157,65 km/h.

Eine weitere Sternstunde ist Moss' Sieg mit dem Formel-1-Rennwagen Mercedes-Benz W 196 R beim Großen Preis von Großbritannien in Aintree am 16. Juli 1955 vor seinem Teamkollegen Juan Manuel Fangio. Es ist der erste Sieg eines britischen Rennfahrers in diesem Grand Prix überhaupt.

Meisterschaften

Das Fundament für die Karriere des Briten wird bereits im Grundschulalter gelegt: Angeregt von den Motorsporterfolgen seiner Mutter Aileen und seines Vaters Alfred träumt der Junge davon, Profirennfahrer zu werden. Bereits mit 15 Jahren erhält er dank einer Sondergenehmigung den Führerschein. 1948 kauft Stirling Moss einen Cooper-500-Rennwagen. Damit startet er in der

Formel 3 bei 15 Rennen, von denen er zwölf gewinnt. Das ist der Beginn einer internationalen Karriere. 1949 wird der junge Rennfahrer Mitglied der britischen H.W.M.-Werksmannschaft in der Formel 2 und holt 1949 und 1950 den englischen Formel-2-Meistertitel. 1950 gewinnt Moss zudem mit einem privaten Jaguar XK 120 die Tourist Trophy und schlägt dabei auch die Werksrennwagen des Herstellers. Im Jahr darauf führt er das Jaguar-Team an.

Professionalisierung

Moss hat nicht nur klare Ziele hinsichtlich seiner sportlichen Erfolge, sondern er geht auch die Professionalisierung seiner Karriere sehr entschieden an. So engagiert er als einer der ersten Berufsfahrer dieser Epoche einen Manager, der sich um Engagements und Honorare kümmert. Wie wichtig die Entscheidung ist, zeigt sich 1953, als Manager Ken Gregory an Mercedes-Benz Rennleiter Alfred Neubauer herantritt: Ob die Stuttgarter Marke Moss für den Wiedereinstieg von Mercedes-Benz in den Grand-Prix-Sport engagieren will?

In der Saison 1954 startet Moss zunächst noch auf einem eigenen Maserati 250 F in der Formel 1 als Privatteam „Equipe Moss“ (später „Stirling Moss Limited“). Starken Eindruck hinterlässt unter anderem sein packendes Rennduell mit Silberpfeil-Chefpilot Juan Manuel Fangio beim Großen Preis von Italien in Monza: Moss liegt bis zwölf Runden vor Schluss an der Spitze, dann wird er durch einen technischen Defekt hoffnungslos zurückgeworfen. Sieger Fangio zollt dem Briten größten Respekt und nennt ihn den eigentlichen Sieger des Rennens.

Silberpfeile

Neubauer hat sich 1954 vom großen Talent des britischen Rennfahrers überzeugt. Er lädt ihn zu Testfahrten ein und verpflichtet ihn für die Saison 1955 als Werksfahrer der Mercedes-Benz Rennabteilung. Insgesamt 17 Renneinsätze soll Moss mit dem erfolgreichen Formel-1-Rennwagen W 196 R sowie dem neuen 300 SLR Rennsportwagen (W 196 S) absolvieren.

Sein Formel-1-Debüt im Silberpfeil hat Moss am 16. Januar 1955 beim Großen Preis von Argentinien, wo er zusammen mit Hans Herrmann und Karl Kling den 4. Platz in der Hitze von Buenos Aires erringt. Höhepunkt



Mille Miglia 1955: Stirling Moss mit seinem Beifahrer Denis Jenkinson auf Mercedes-Benz Rennsportwagen 300 SLR (W 196 S)



Mercedes-Benz Markenbotschafter Sir Stirling Moss im Mercedes-Benz Rennsportwagen 300 SLR (W 196 S) mit der Startnummer 722 der Mille Miglia 1955. Foto von der Mille Miglia 2015 vom 14. bis 17. Mai 2015, 15. Mai 2015, Etappe Brescia-Rimini.



Mille Miglia 1955 in Italien vom 30. April bis 1. Mai 1955: Stirling Moss gewinnt das legendäre Straßenrennen mit seinem Beifahrer Denis Jenkinson auf Mercedes-Benz Rennsportwagen 300 SLR (W 196 S) in der besten je erzielten Zeit.

der Saison ist sein Sieg beim Großen Preis von Großbritannien. Bei zwei weiteren Formel-1-Rennen (Großer Preis von Belgien am 5. Juni 1955 und Großer Preis der Niederlande am 19. Juni 1955) kommt Moss jeweils hinter Fangio auf Platz 2 ins Ziel. Er beendet die Saison als Vize-Weltmeister der Fahrerwertung.

Sportwagenrennen

Am erfolgreichsten ist Stirling Moss 1955 bei Sportwagenrennen mit dem eigens für diese Saison entwickelten Mercedes-Benz 300 SLR Rennsportwagen. Zur Mille Miglia hat das Fahrzeug seine äußerst erfolgreiche Premiere. Der britische Rennfahrer gewinnt mit ihm auch die Tourist Trophy in Dundrod (Nordirland) und die Targa Florio in Sizilien. So sichert er der Stuttgarter Marke – neben dem Gewinn der Formel-1-Weltmeisterschaft durch Juan Manuel Fangio – auch den Sieg in der Sportwagen-Weltmeisterschaft 1955.

Auf der Höhe des Erfolgs zieht sich Mercedes-Benz nach der Saison aus dem Rennsport zurück.

Stirling Moss verfolgt seine Karriere bei anderen Rennställen weiter. Er startet unter anderem auf Rennwagen von Maserati, Vanwall, Cooper, Porsche, Aston Martin, Ferrari, Lotus sowie B.R.M und beweist immer wieder sein Weltklasseformat als Fahrer. Moss erzielt zahlreiche Siege und exzellente Platzierungen in der Formel 1 (Vize-Weltmeister in den Jahren 1956 bis 1958, Platz 3 der Fahrerweltmeisterschaft in den Jahren 1959 bis 1961) und bei Sportwagenrennen. Nach einem schweren Unfall bei den „100 Meilen von Goodwood“ am 30. April 1962 beendet Moss seine aktive Karriere im Alter von 33 Jahren.

Zeitzeuge

Stirling Moss bleibt als Autor und Rennsportexperte dem Motorsport weiter eng

verbunden. Insbesondere engagiert er sich über viele Jahre hinweg als Mercedes-Benz Markenbotschafter bei Veranstaltungen der automobilen Klassik. Der Zeitzeuge einer der glänzendsten Epochen des Motorsports im Zeichen des Sterns nimmt unter anderem 2015 an der Mille Miglia und dem Goodwood Festival of Speed teil. Bei beiden Veranstaltungen erinnert Mercedes-Benz an die 60 Jahre zurückliegenden Erfolge von 1955.

In seiner Heimat Großbritannien gilt Moss während seiner aktiven Zeit als „Mr. Motor Racing“ und „Inbegriff der Geschwindigkeit“ („the epitome of speed“). Für seine Verdienste verleiht ihm Queen Elizabeth II. im Jahr 1959 den Rang eines Offiziers im Orden „The Most Excellent Order of the British Empire“ (OBE). Im Jahr 2000 wird Moss als Knight Bachelor in den Adelsstand erhoben, sein Titel lautet seitdem Sir Stirling.

TEXT UND FOTOS Daimler Communication

You already drive the best car!
Find your dream property at the best agency*



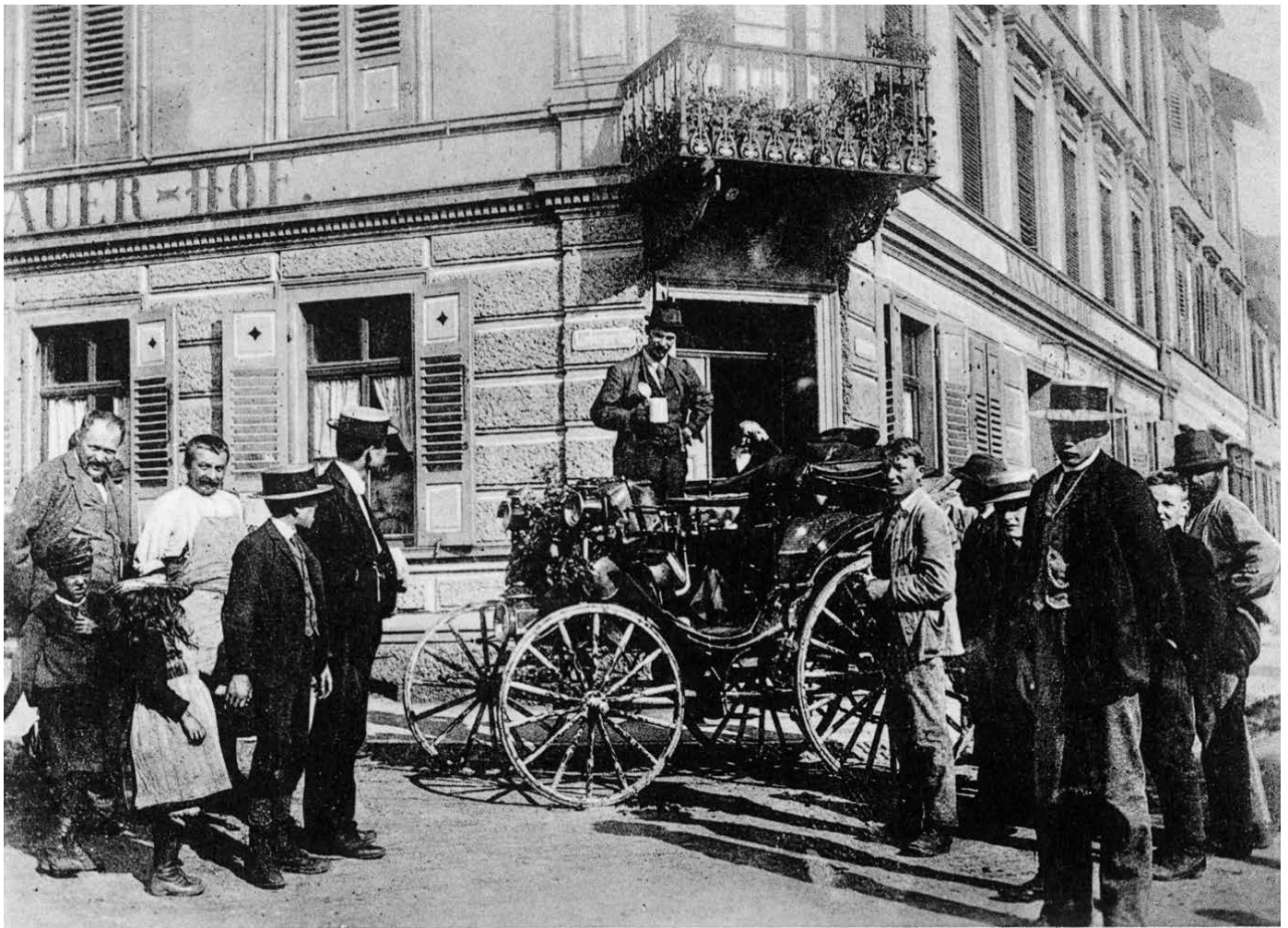
*elected best real estate agency 2018/2019



CONTACT - 26 997 007



www.immopartner.lu

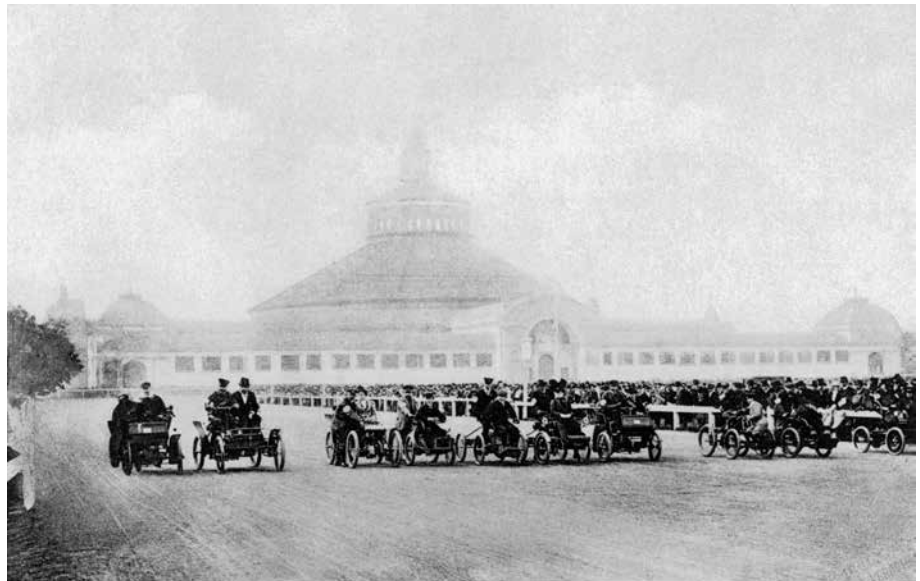


Der Benz in Sierŕ.

Fernfahrt des Baron von Liebieg vor 125 Jahren

Im Benz Victoria über 939 Kilometer von Böhmen an die Mosel

Fernreisen mit dem Auto sind Alltag. Sie überwinden Grenzen und eröffnen Möglichkeiten. Vor 125 Jahren und damit in den Frühtagen dieser neuen Form der Mobilität ist es aber eine Pioniertat, als Baron Theodor von Liebieg mit seinem Benz Victoria von Reichenberg in Böhmen bis nach Gondorf an der Mosel reist. Sieben Tage dauert diese automobilen Fernfahrt, vom 16. bis 22. Juli 1894. Inklusiv der Ausfahrten an der Mosel und der Rückreise legen von Liebieg und sein Begleiter Franz Stransky in jenem Sommer sogar rund 2.500 Kilometer zurück – ein eindrucksvoller Beweis für die Qualität des Kraftwagens.



× Theodor Liebieg beim ersten österreichischen internationalen Rennen in Wien 1899.

Ob er dem Großherzog von Baden den neuen Benz quasi vor der Nase weggeschnappt hat? Von Automobil-Erfinder Carl Benz persönlich jedenfalls bekommt der junge Industrielle Theodor von Liebieg versichert: „Sie haben früher bestellt, sie werden auch früher beliefert.“ Die Szene spielt sich im Oktober 1893 ab. Benz – festlich gekleidet in Frack und Zylinder – wartet auf den Besuch des Landesherrn. Der Großherzog möchte das erste Benz-Automobil mit Achsschenkelenkung in Augenschein nehmen.

Da erscheint plötzlich der gerade einmal 21 Jahre alte Fabrikantensohn aus Böhmen im Mannheimer Unternehmen. Mit neugierigen Fragen löchert er Carl Benz und bittet um eine Probefahrt. Der Automobilpionier gewährt eine kurze Spritztour – der Überlieferung nach kurz vor der Ankunft des Großherzogs. Gleich im Anschluss bestellt von Liebieg ein Fahrzeug des neuen Typs und leistet eine Anzahlung über 1.500 Mark. Das ist nahezu ein Drittel des Gesamtpreises. Zufrieden reist er zurück nach Reichenberg (heute Liberec in Tschechien).

Das Fahrzeug wird im nächsten Frühjahr mit der Eisenbahn nach Böhmen gebracht und von Benz-Fahrmeister Thum an den

Kunden ausgeliefert. Liebiegs Victoria trägt die Fabriknummer 76. Angetrieben wird es von einem 2,2 kW (3 PS) starken Einzylindermotor.

Der Baron hat sich ein großes Ziel gesetzt: Mit diesem Fahrzeug will er im Sommer 1894 auf eigener Achse Carl Benz besuchen und von Mannheim aus weiter an die Mosel fahren, zum Wohnort seiner Mutter in Gondorf. Eine solche Reise sei „schon seit Gymnasientagen mein Ideal gewesen“, erinnert er sich in der illustrierten Chronik der Fernreise. Nach Probefahrten sind von Liebieg und sein Freund, der Arzt Franz Stransky, zuversichtlich: Das Automobil wird trotz schlechter Straßen, der schwierigen Versorgung mit Treibstoff und dem hohen Verbrauch an Kühlwasser die Fernfahrt zuverlässig bewältigen.

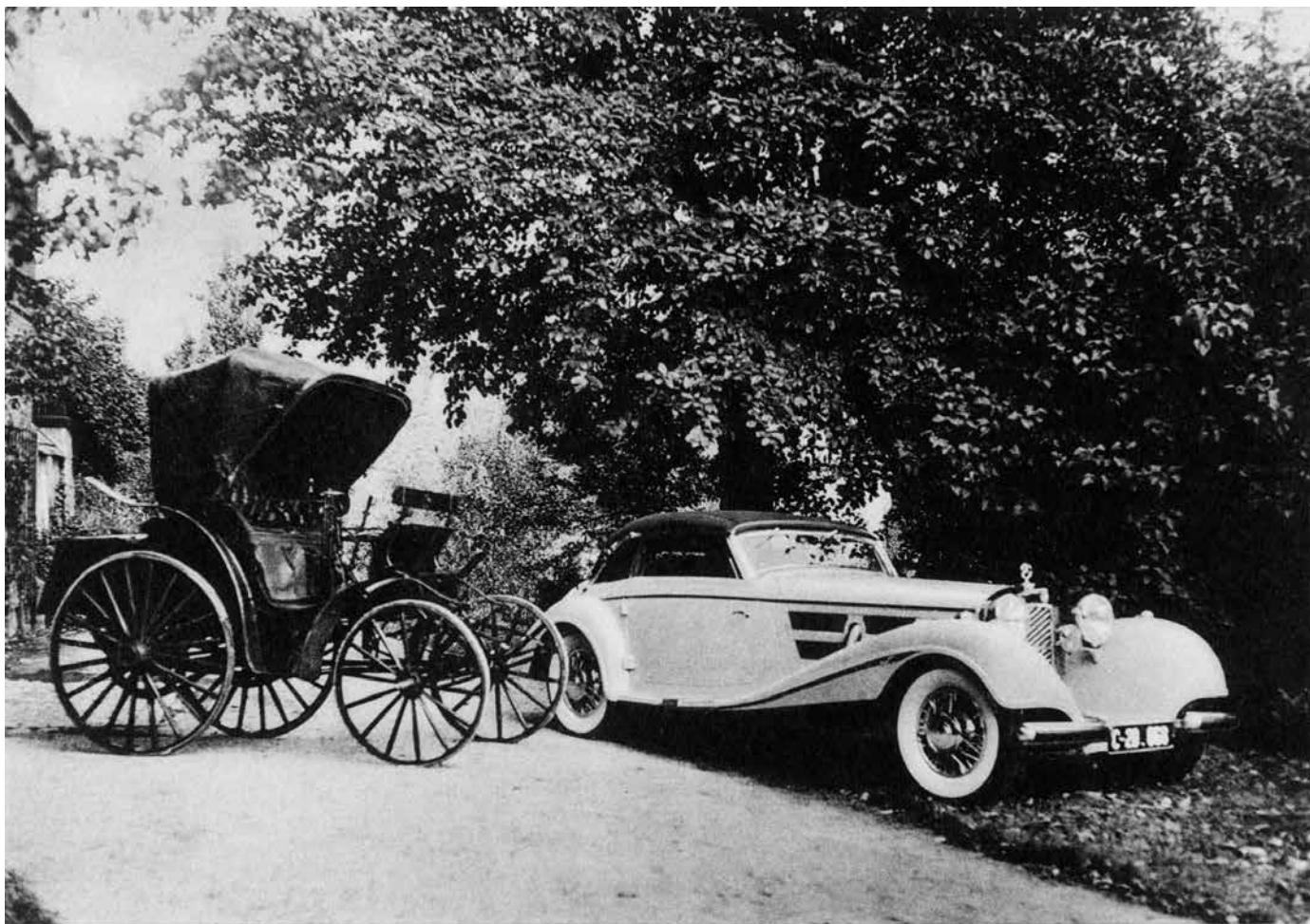
Besuch bei Benz

Frühmorgens am 16. Juli 1894 geht es los, über Bautzen und Dresden erreichen die beiden Reisenden Waldheim. Am nächsten Tag geht die Etappe bis Eisenberg, am 18. Juli über Jena, Weimar, Erfurt und Gotha bis nach Eisenach. Darauf folgt eine Fahrt über zwei Tage ohne Übernachtung, bei der unter

anderem Fulda, Offenbach, Frankfurt und Darmstadt durchquert werden. Das Ziel nach 26 Fahrstunden ist Mannheim, wo man Carl Benz besucht. An den zwei weiteren Tagen geht es den Rhein entlang nach Norden und schließlich am 22. Juli die Mosel hinauf nach Gondorf – das Abenteuer ist geglückt.

Für die 939 Kilometer lange Strecke brauchen von Liebieg und Stransky insgesamt 69 Stunden. Das ergibt ein Durchschnittstempo von 13,6 km/h, angesichts der schlechten Straßen sehr respektabel. Getankt wird an Apotheken oder Drogerien. Schon Bertha Benz hat sich auf ihrer Fahrt im August 1888 von Mannheim nach Pforzheim in einer Apotheke mit Ligroin als Treibstoff versorgt. Der Benz Victoria verbraucht etwa 21 Liter Benzin auf 100 Kilometer. Erheblich höher ist der Bedarf an Kühlwasser, weil der Motor mit einer offenen Verdampfungskühlung ausgestattet ist, die auf 100 Kilometer bis zu 150 Liter Wasser benötigt. Erst Erfindungen der Folgejahre, allen voran die von Wilhelm Maybach bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft erdachten Kühler, senken den Kühlwasserbedarf erheblich.

In Gondorf bleibt Liebieg vier Wochen lang und unternimmt in dieser Zeit Ausfahrten



Einst und jetzt.
Benz Viktoria Nr. 3 und Mercedes-Benz, Type 540.

bis nach Frankreich. Im August tritt er mit Stransky die Rückreise an. Diesmal macht das Duo in Mannheim länger Station, um den Victoria bei Benz & Cie. einer gründlichen Werkswartung unterziehen zu lassen. Bei der Abholung ist Liebieg begeistert: „Herr Benz hatte sein Versprechen pünktlich gehalten und fix und fertig, kaum zum Wiedererkennen, fanden wir unseren geliebten Wagen.“ Familie Benz begleitet den Baron und seinen Freund bei der Abfahrt bis nach Gernersheim. Insgesamt absolviert der Benz Victoria auf dieser Fernreise rund 2.500 Kilometer bis zur Rückkehr nach Reichenberg.

Botschafter für das Automobil

Carl Benz weiß die Begeisterung und Leidenschaft des jungen Barons zu schätzen. Er erinnert sich fast 30 Jahre später so an diesen wichtigen Kunden: „Mein Viktoriawagen und der Baron – das waren Freunde, die einander verstanden und aufeinander abgestimmt waren wie zwei Stimmgabeln. Auf großen und weiten Reisen haben diese beiden Freunde ihren Viktoriaruf hinausgeknattert in die aufhorchende Welt und trugen sehr viel zur Popularisierung des Kraftwagens bei.“

Theodor von Liebieg unternimmt 1895 eine zweite Fernreise mit dem Victoria. Er tritt für Benz auch bei Automobilwettfahrten an. Durch diese Aktivitäten wird er zum

Botschafter für das Automobil. Unter anderem gewinnt er 1899 beim ersten Österreichischen Internationalen Rennen in Wien den ersten Preis des Wiener Automobilclubs auf einem Benz 8 PS. Später ist Liebieg als Teilhaber der Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft selbst Automobilproduzent: Aus dem Unternehmen geht 1923 nach einer Fusion mit Ringhoffer die Marke Tatra hervor. Doch Liebieg bleibt als Kunde dem Unternehmen Benz & Cie. treu – auch nach dem Zusammenschluss mit der Daimler-Motoren-Gesellschaft: Das letzte Automobil des 1939 verstorbenen Industriellen ist ein exklusives Mercedes-Benz 540 K Cabriolet A.



Une voiture de prestige mérite des traitements d'excellence

Un atelier moderne et spacieux

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

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

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

Des restaurations haut de gamme

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

Un service de choix

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

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

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

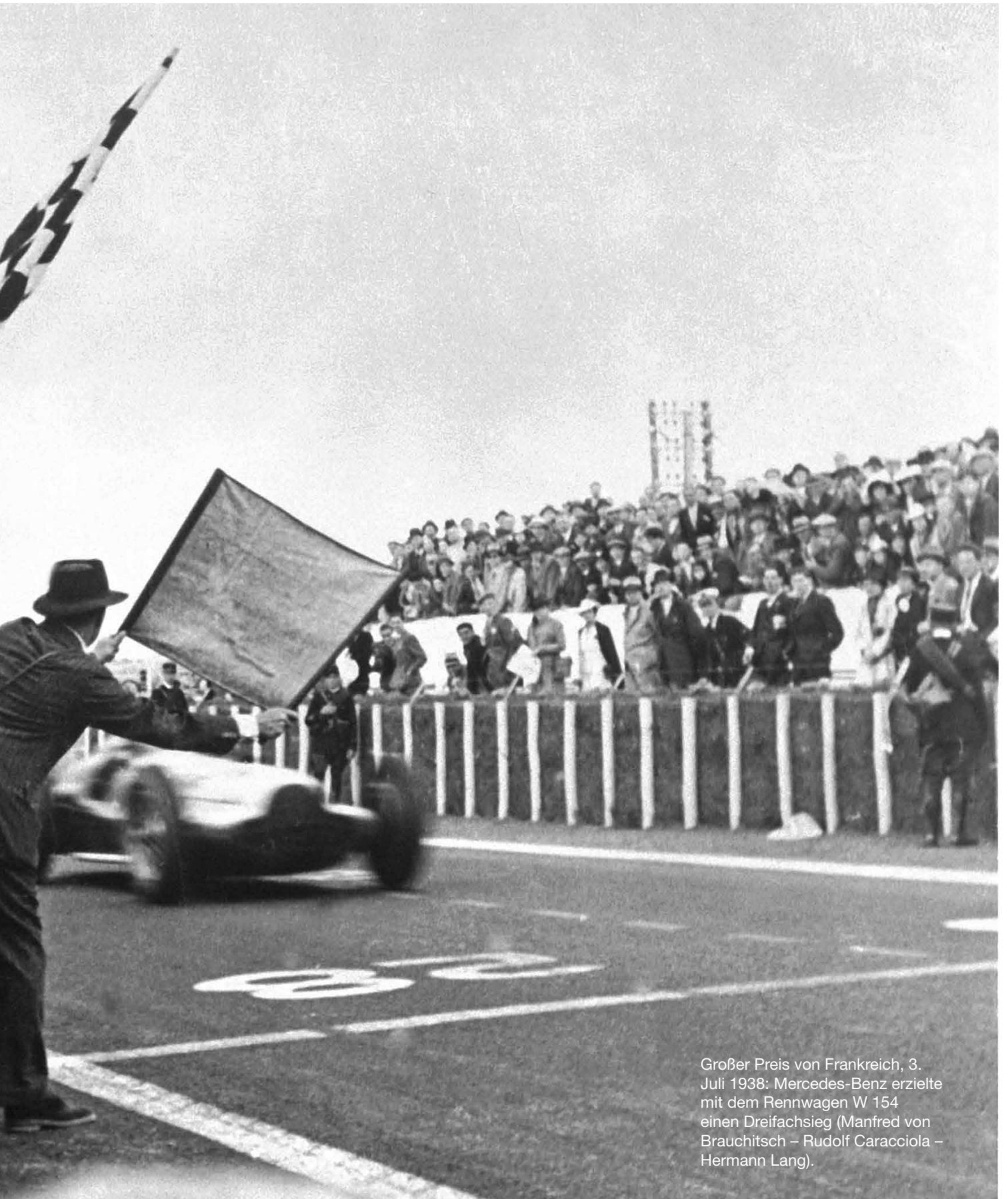


Automobilwettfahrt Paris–Rouen am 22. Juli 1894

Die Geburt des Motorsports vor 125 Jahren

Jeder moderne Rennsieg im Zeichen des Mercedes-Sterns ist auch ein Echo des ersten Automobilwettbewerbs der Welt – der Automobilwettfahrt von Paris nach Rouen am 22. Juli 1894. Damals vor 125 Jahren beginnt auch die Geschichte des Motorsports von Mercedes-Benz: Den ersten Preis erhalten Fahrzeuge mit Daimler-Motoren der Hersteller Panhard & Levassor sowie Peugeot, und ein Benz Vis-à-Vis von Émile Roger erhält den fünften Preis.





Großer Preis von Frankreich, 3. Juli 1938: Mercedes-Benz erzielte mit dem Rennwagen W 154 einen Dreifachsieg (Manfred von Brauchitsch – Rudolf Caracciola – Hermann Lang).



Mercedes-Benz Rennsportwagen 300 SL (W 194), Start zum 24-Stunden-Rennen von Le Mans, 1952. Beim legendären „Le-Mans-Start“ laufen die Fahrer von ihren markierten Plätzen zu den gegenüberliegenden Wagen. Das zweite Fahrzeug von vorn mit der Startnummer 21 ist der spätere Siegerwagen von Hermann Lang und Fritz Rieß. Ganz vorn der 300 SL mit der Startnummer 20 von Theo Helfrich und Helmut Niedermayr, die als Zweitplatzierte ins Ziel kommen. Foto aus dem Jahr 1952.

Wer wird gewinnen im sportlichen Wettkampf der Fahrer und Automobile? Die Frage steht im Kern jedes packenden Rennens: In der Formel 1, wo Mercedes-AMG Motorsport in der Weltmeisterschaft seit Jahren Maßstäbe setzt. Und in neuen Formaten wie der vollelektrischen Rennserie Formel E, wo das Mercedes-Benz EQ Formel E Team in der kommenden Saison mit dem neuen EQ Silver Arrow 01 antritt. Auch in Rallye, Langstreckenrennen, DTM oder Kundensport: In jedem Sieg schwingt der Geist des Motorsports aus dem Willen zum Wettbewerb mit. Die Stuttgarter Marke feiert 2019 mit dem Jubiläum „125 Jahre Motorsport von Mercedes-Benz“ diesen Spirit von 1894 und trägt ihn mit jedem weiteren Motorsporterfolg in die Zukunft.

Ein neuer Sport wird geboren

Wer wird gewinnen? Das fragen sich auch die Massen an diesem schönen Sommertag, dem 22. Juli 1894, im Pariser Stadtteil Neuilly-sur-Seine: Eine Stunde noch, dann startet die Wettfahrt für Automobile über 126 Kilometer nach Rouen. Es ist der erste Wettbewerb dieser Art überhaupt in der gerade einmal acht Jahre alten Geschichte des Kraftwagens mit Verbrennungsmotor. Paris-Rouen ist kein reines Rennen auf Zeit, sondern ein Wettbewerb um Zuverlässigkeit und Alltagstauglichkeit. Gewinnen soll das Fahrzeug, das am besten die Kriterien erfüllt, „ohne Gefahr zu benutzen, leicht zu

bedienen und nicht zu teuer im Betrieb“ zu sein („être sans danger, aisément maniable pour les voyageurs et de ne pas coûter trop cher sur la route“). So hat es die Zeitung „Le Petit Journal“ festgelegt, Ausrichterin dieses ersten Wettbewerbs Paris-Rouen. Das Boulevardblatt ist ein Medium mit gewaltiger Reichweite, seine Auflage beträgt mehr als eine Million Exemplare.

Pierre Giffard, sportbegeisterter Herausgeber von „Le Petit Journal“, schreibt den Zuverlässigkeitswettbewerb für pferdelose Wagen im Dezember 1893 aus, und er wird auch zum Kampf der Systeme. Paris-Rouen gehört zu einer Reihe von publikumsträchtigen Sportereignissen, die das Werbegenie Giffard in den 1890er-Jahren ersinnt – unter anderem auch das Fahrradrennen Paris-Brest 1891 und den ersten Marathon von Paris im Jahr 1896. Und auch wenn die Geschwindigkeit der Automobile nicht allein über den Sieg entscheidet, so ist diese Fahrt doch ganz klar ein sportlicher Wettkampf. Am kommenden Tag wird die Zeitung „Le Matin“ dem Wettbewerb daher auch hellsehtig die Gründung „eines neuen Sports“ („un sport nouveau“) zuschreiben. Und dieser Sport begeistert – rund 30.000 Menschen verfolgen 1894 den Start in Paris. Das passt zum großen Interesse, das insbesondere in Frankreich und Großbritannien dem Automobil entgegengebracht wird.

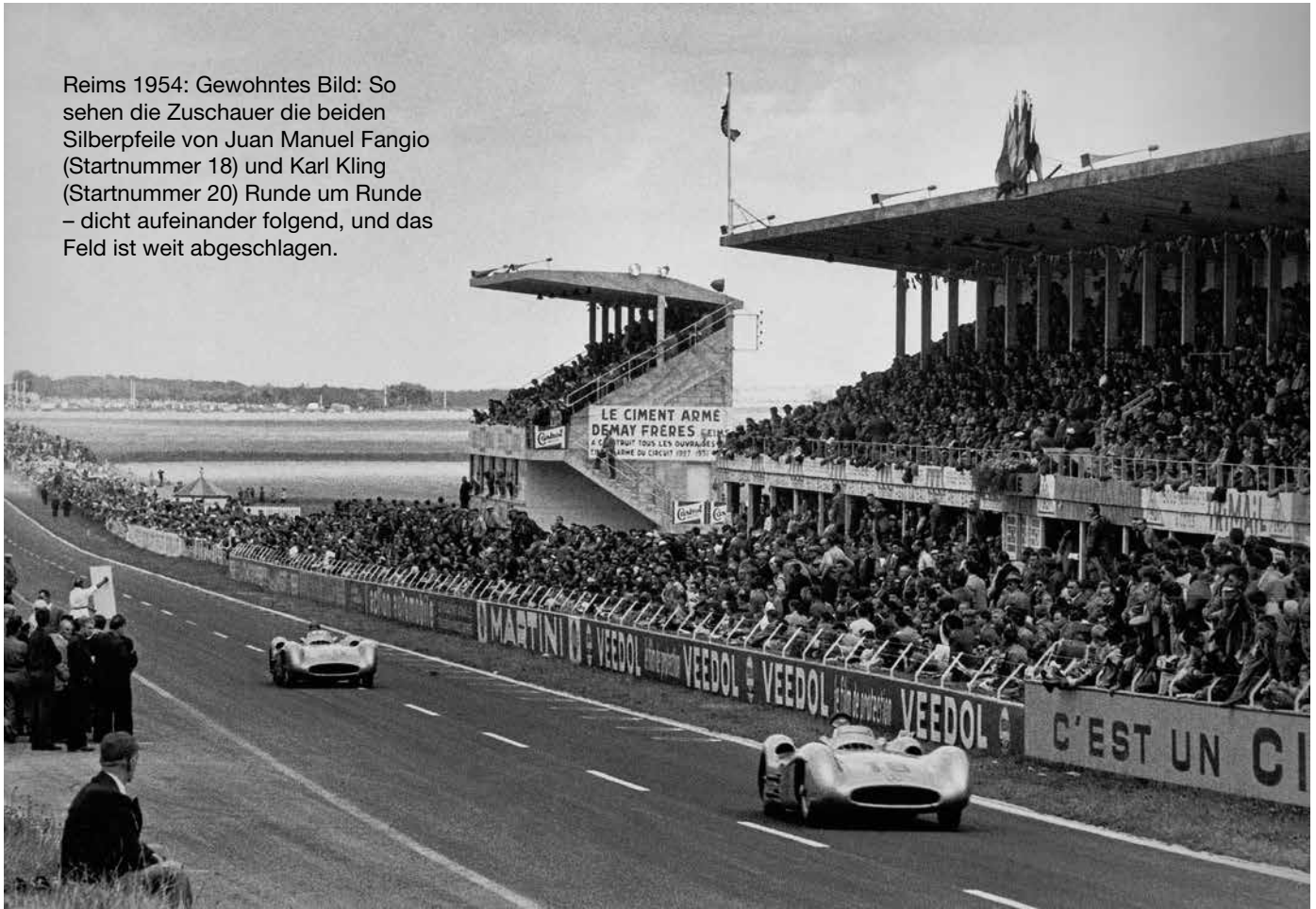
Um 7 Uhr stellen sich die 21 Starter mit ihren Wagen an der Porte Maillot auf, nahe dem

Bois de Boulogne. Wie schon an den drei Tagen vorher, die von Qualifikations- und Testfahrten geprägt sind, bestaunt die Menge neugierig die Fahrzeuge ganz verschiedener Art: Vom Dampftraktor reicht das Feld bis zu modernen Automobilen mit Motoren nach Daimler-Lizenz (zusammen sind es neun Fahrzeuge) und einem Benz Vis-à-Vis, der von Émile Roger gefahren wird, dem französischen Importeur von Benz & Cie. Insgesamt starten 15 Automobile mit Verbrennungsmotor und sechs Dampfwagen. Ins Ziel kommen 17 Fahrzeuge.

Pünktlich um 8:01 Uhr geht der Dampftraktor des Grafen de Dion mit seinem einachsigen Passagieranhänger im Schlepp auf die Strecke. Die restlichen Fahrzeuge starten im Abstand von jeweils 30 Sekunden auf die von schlechten Straßenverhältnissen geprägte Route.

Zum Publikum am Straßenrand kommen die Zuschauer auf der Route selbst: Die Teilnehmer der Wettfahrt werden vor allem zu Beginn von zahlreichen Rad- und Autofahrern begleitet. Auch Automobilpionier Gottlieb Daimler und sein Sohn Paul sind mit dem Automobil beim Start dabei. Zwei Jahrzehnte später erinnert sich Paul Daimler in einem Artikel, der in der „Allgemeinen Automobil-Zeitung“ erscheint, an die Eindrücke: „Wir selbst begleiteten im Wagen das Rennen. Es war ein eigenartiges Schauspiel, diese so grundverschiedenen Wagentypen sich in Geschwindigkeit messen zu sehen: die Heizer

Reims 1954: Gewohntes Bild: So sehen die Zuschauer die beiden Silberpfeile von Juan Manuel Fangio (Startnummer 18) und Karl Kling (Startnummer 20) Runde um Runde – dicht aufeinander folgend, und das Feld ist weit abgeschlagen.



der schweren Dampfwagen schweißstriefend, von Ruß überzogen, schwer arbeitend mit Aufschütten von Brennmaterial, die Fahrer der kleinen Dampfdreiräder, dauernd den Druck und Wasserstand im kleinen, kunstvoll gefügten Röhrenkessel beobachtend und die Ölfeuerung regulierend, und in Gegensatz dazu die Fahrer der Benzin- und Petrolwagen ruhig auf dem Lenkersitz, hie und da einen Hebel betätigend, wie nur rein zum Vergnügen fahrend – ein ganz eigenartiger Vergleich und mir zeitlebens unvergesslich.“

Wettfahrt als Sport und Medienphänomen

Als erster Teilnehmer kommt nach 5 Stunden und 40 Minuten der De Dion-Bouton Dampftraktor des Grafen Jules-Albert de Dion mit einachsigen Passagieranhänger ins Ziel. Allerdings erfüllt das Fahrzeug nicht alle Bedingungen der Ausschreibung. Der

mit 5.000 Franc dotierte Hauptpreis „Prix du Petit Journal“ wird daher unter den Herstellern Peugeot und Panhard & Levassor aufgeteilt. Sie gehen wenige Minuten nach de Dion in Rouen ins Ziel und erfüllen die Ausschreibung mit ihren viersitzigen Automobilen optimal. Beide Fahrzeuge werden von einem Daimler-Zweizylindermotor in V-Form angetrieben, der rund 2,6 kW (3,5 PS) leistet und von Panhard & Levassor in Lizenz gebaut wird.

Vier weitere Preise stiftet Hippolyte Auguste Marinoni, der Besitzer des „Le Petit Journal“. Die Preise zwei und drei gehen an Dampfwagen – das zeigt, wie intensiv der Wettbewerb zwischen den verschiedenen Antriebsformen damals ist. Den vierten Preis teilen sich zwei Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Der fünfte Preis, dotiert mit 500 Franc, geht an den Ingenieur Émile Roger mit seinem Benz Vis-à-Vis, den ein 2,2 kW (3 PS) starker,

liegend eingebauter Einzylindermotor antreibt.

Wegmarke für die Automobilität

Die Geburtsstunde des Motorsports 1894 ist auch eine herausragende Wegmarke der Emanzipation der neuen Mobilitätsform Automobil. Unter anderem erinnert 1899 der „Almanach des Sports“ an die fünf Jahre zuvor stattfindende Wettfahrt. Das Jahrbuch schreibt über das große mediale Echo der „Paris-Rouen“: „Toute la presse, politique et scientifique, entonna comme un chœur bien stylé, bien entraîné, un hymne dithyrambique en l'honneur de l'astre nouveau, la fée Automobile“.

Die französische Zeitung „Le Figaro“ erinnert ebenfalls am 9. Dezember 1904 in ihrer Berichterstattung zur Eröffnung des siebten Automobilsalons in Paris unter der Überschrift „Dix ans après“: Die Wettfahrt



Formel 1 - Mercedes-AMG Petronas Motorsport, Großer Preis von Frankreich 2019. Lewis Hamilton

Paris-Rouen 1894 sei „la première manifestation automobile“ gewesen.

Das Magazin „La Vie au Grand Air: Revue illustrée de tous les sports“ führt am 29. Juni 1907 anlässlich des Grand Prix von Frankreich die Tradition des Motorsports auf „Paris-Rouen 1894“ zurück und veröffentlicht eine Erinnerung von Pierre Giffard an die von ihm ausgerichtete Wettfahrt.

Schließlich dient die Geburtsstunde des Motorsports sogar als Messlatte für die wissenschaftliche Einordnung der Leistungssteigerung im Automobilbau: Georges Forestier, Generalinspekteur der Brücken und Chausseen und Professor für Straßenbau an der „École nationale des ponts et chaussées“, fasst am 22. Juli 1899 und somit exakt fünf Jahre nach der Wettfahrt Paris-Rouen in der Fachzeitschrift „Le Génie Civil“ zusammen: „La vitesse moyenne croît presque régulièrement de 21 kilom. à l'heure, dans la course Paris-Rouen (1894), à 48,20 kilom. à l'heure dans la course Paris-Bordeaux (1899).“ Auf dieser Strecke von Paris nach Bordeaux findet bereits 1895 das erste Automobilrennen im modernen Sinn statt, bei dem es nur auf Geschwindigkeit ankommt.

HÖHEPUNKTE IN 125 JAHREN MOTORSPORT VON MERCEDES-BENZ

In Frankreich erzielte Erfolge gehören immer wieder zu den Höhepunkten in 125 Jahren Motorsport von Mercedes-Benz:

- 1901 wird der Markenname Mercedes aus dem Motorsport geboren, im Besonderen aus der Rennwoche von Nizza, die der Mercedes 35 PS dominiert.
- 1908 siegt Christian Lautenschlager auf Mercedes vor zwei Rennwagen von Benz im Großen Preis von Frankreich in Dieppe.
- 1914 feiert das Mercedes-Team einen Dreifachsieg beim Großen Preis von Frankreich in Lyon.
- In der Ära der ersten Mercedes-Benz Silberpfeile (1934 bis 1939) siegt die Stuttgarter Marke unter anderem in den Großen Preisen von Frankreich 1935 und 1938 (Reims) und den Großen Preisen von Pau 1938 und 1939.
- 1952, im Jahr des Wiedereinstiegs von Mercedes-Benz in den Rennsport nach dem Zweiten Weltkrieg, siegt der 300 SL Rennsportwagen (W 194) im 24-Stunden-Rennen von Le Mans.
- 1954 markiert der Doppelsieg des neuen Formel-1-Rennwagens W 196 R im Großen Preis von Frankreich die Rückkehr der Silberpfeile in den Grand-Prix-Sport.
- Vor 30 Jahren gewinnt Mercedes-Benz das 24-Stunden-Rennen von Le Mans mit einem überragenden Doppelsieg des Sauber-Mercedes C 9.
- Den Großen Preis von Frankreich 2019 der Formel 1 gewinnt Mercedes-AMG Rennfahrer Lewis Hamilton vor seinem Teamkollegen Valtteri Bottas.



Bougez. En toute confiance.



ASSURANCE AUTO MOBILÉ

Avec le soutien de votre agent Foyer

Nicole BOUR

Agence d'Assurances

Tél.: 437 43 30 65
nicole.bour@foyer.lu



Einfach fir
lech do

Foyer.lu

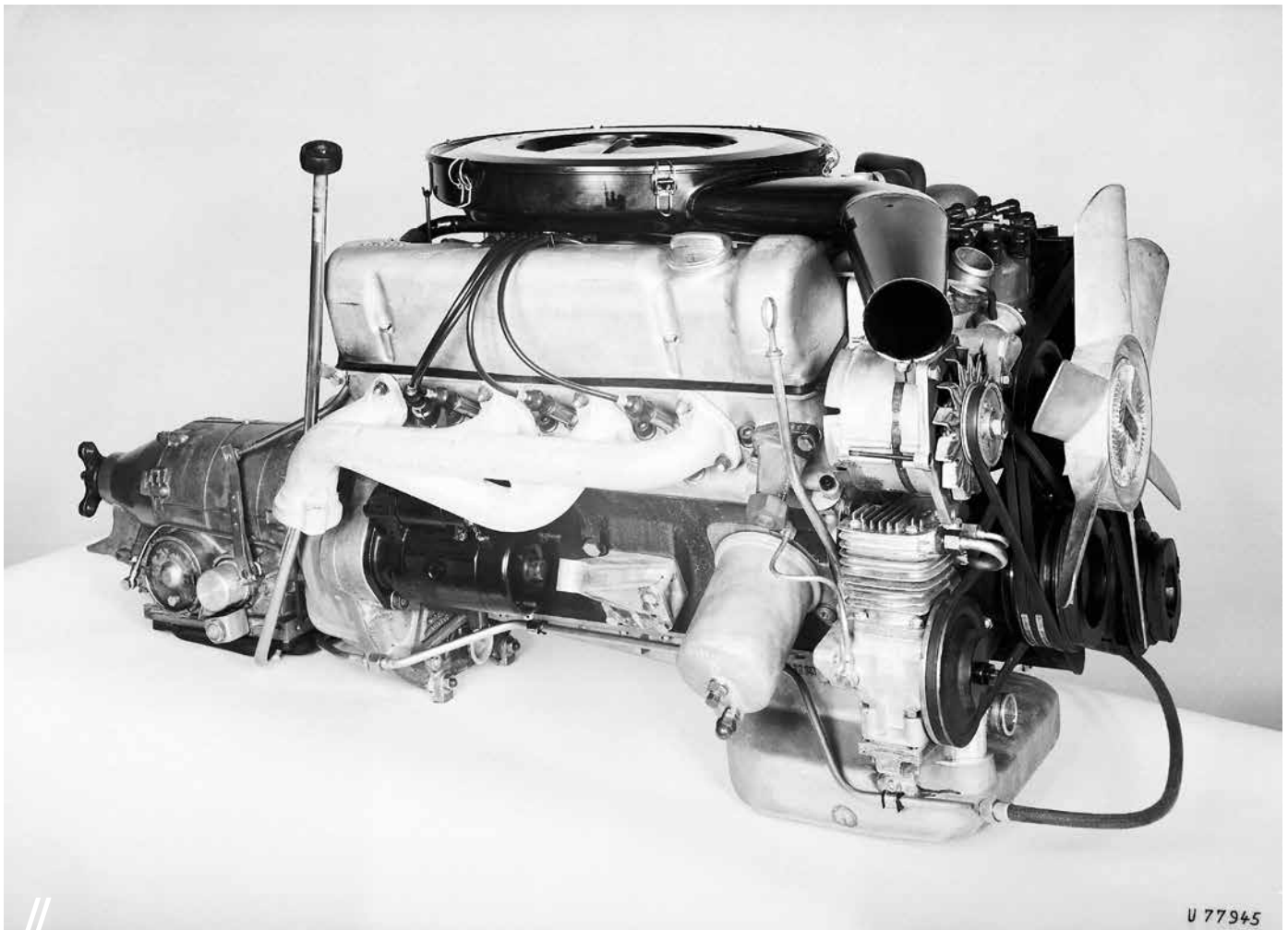


Mercedes-Benz 280 SE 3.5 Cabriolet (W 111) mit V8-Motor M 116. Foto aus dem Premierenjahr 1969, aufgenommen vor der Stadtkulisse von Bad Wimpfen.

Magisches Kürzel „3.5“

Premiere legendärer Mercedes-Benz V8-Modelle auf der IAA 1969

Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung im September 1969 in Frankfurt am Main präsentiert Mercedes-Benz gleich drei Oberklassefahrzeuge mit dem neuen V8-Motor M 116, der aus 3,5 Liter Hubraum 147 kW (200 PS) entwickelt: den 300 SEL 3.5 (W 109) sowie das 280 SE 3.5 Cabriolet und Coupé (W 111). Neben dem legendären Experimentalfahrzeug C 111 mit Wankelmotor stehen die Typen mit dem Ziffernkürzel „3.5“ im Rampenlicht der Messe. Diese Fahrzeuge mit 3,5-Liter-Motor sind heute sehr begehrte Klassiker der Marke. Insbesondere Cabriolet und Coupé erfreuen sich dabei seit einigen Jahren einer außerordentlich guten Wertentwicklung.



Mercedes-Benz V8-Motor M 116. Er kommt ab 1969 zunächst in den Typen 300 SEL 3.5 (W 109) sowie 280 SE 3.5 Cabriolet und 280 SE 3.5 Coupé (beide W 111) zum Einsatz.

M 116: So heißt der vollständig neu entwickelte 3,5-Liter-Motor intern. Er ist sehr erfolgreich und wird in mehreren Entwicklungsstufen fast 30 Jahre lang produziert. 280 SE 3.5 Cabriolet und Coupé (W 111) sind besonders faszinierende Modelle. Das Werk Sindelfingen baut von August 1969 bis Juli 1971 3.270 Coupés und 1.232 Cabriolets. Parallel dazu gibt es weiterhin die Typen 280 SE Cabriolet und Coupé. Die Modelle 280 SE 3.5 Cabriolet und Coupé werden auch mit Viergang-Schaltgetriebe anstelle des Automatikgetriebes angeboten. Das entspricht dem Wunsch mancher Fahrer nach einer sportlicheren Gangart.

Im Mercedes-Benz 300 SEL 3.5 (W 109) löst der M 116 den seit 1968 verwendeten

2,8-Liter-Motor M 130 ab. Der lange Radstand sowie serienmäßig Luftfederung und Automatikgetriebe unterstreichen den Oberklasse-Charakter. Bis 1972 werden 9.583 Fahrzeuge gebaut. Ab März 1971 erhalten auch die Limousinen des Typs 280 SE (W 108) den 3,5-Liter-Motor. Bis September 1972 entstehen vom 280 SE 3.5 insgesamt 11.309 Stück, vom 280 SEL 3.5 hingegen nur 951 Stück.

Ab 1971 ergänzt der M 117 mit 4,5 Liter Hubraum das Angebot, die mit ihm ausgestatteten Fahrzeuge werden zunächst ausschließlich in die USA ausgeliefert. In den Limousinen der Baureihen W 108/109 entwickelt der M 117 146 kW (198 PS). Im SL und SLC (R/C 107) sind es 165 kW (225 PS).

In den 1960er-Jahren ist unklar, ob sich der neue Rotationskolbenmotor nach Felix Wankel gegen klassische Hubkolbenmotoren durchsetzt. Mercedes-Benz entscheidet sich für eine Parallelentwicklung. Die Hubkolbenmotoren M 116 und M 117 gehen zurück auf den Motorenkonstrukteur Adolf Wente. Von ihm stammt bereits der erste V8-Einspritzmotor der Marke, der M 100 des Mercedes-Benz 600 (W 100) mit 6,3 Liter Hubraum.

Die Motoren M 116 und M 117 haben eine obenliegende Nockenwelle, und die Zylinder stehen im Winkel von 90 Grad zueinander. Beim M 116 beträgt das Verhältnis von Bohrung zu Hub $92 \times 65,8$ Millimeter, was ihn als extremen Kurzhubmotor ausweist. Neben



Mercedes-Benz 280 SE 3.5 Coupé (W 111) mit V8-Motor M 116. Foto aus dem Premierenjahr 1969.

einem fantastischen Drehvermögen bietet er einen seidenweichen Lauf. Der M 116 ist der zweite Motor von Mercedes-Benz mit der elektronischen Benzineinspritzung D-Jetronic von Bosch. Der M 117 hat ein Verhältnis von Bohrung zu Hub von 92×85 Millimeter und ist damit ein höchst angenehmes „Cruiser“-Aggregat. M 116 und M 117 sind vergleichsweise leichte Motoren. So wiegt beispielsweise der 4,5-Liter-Motor mit Graugussblock 250 Kilogramm. Der damalige Sechszylindermotor M 110 kommt auf 240 Kilogramm.

Vorgesehen sind am Anfang beide Aggregate für den neuen SL (R 107) und den SLC (C 107), die 1971 vorgestellt werden, sowie die

S-Klasse (Baureihe 116). Doch die Premiere der S-Klasse verschiebt sich, sie folgt schließlich 1972. Da die vorherigen Sechszylindermotoren nach einer langen Bauzeit mittlerweile technisch überholt sind, entscheidet sich das Unternehmen für die Verwendung der neuen Motoren bereits ab 1969 in den Baureihen W 109 und W 111 sowie später auch im W 108. Sie alle sind Vorgänger der heutigen S-Klasse.

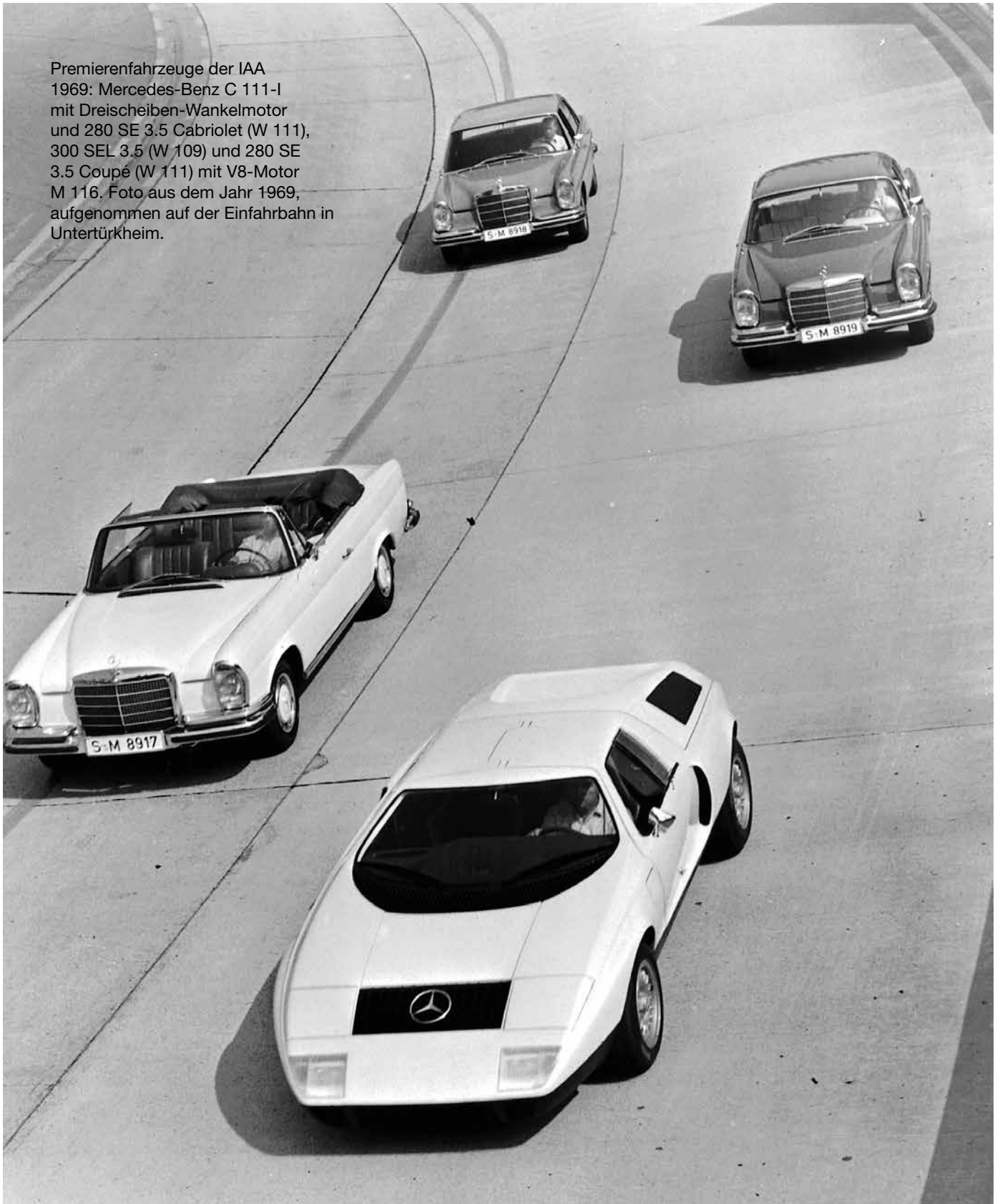
Die zukunftsweisende Konstruktion ermöglicht es, dass sich beide Motoren mit vergleichsweise geringen Überarbeitungen für Jahrzehnte stets auf aktuellem Stand halten lassen. M 116 und M 117 kommen in der S-Klasse, in den SLC- und S-Klasse Coupés,

den SL-Sportwagen und der G-Klasse zum Einsatz.

Als umfassende Weiterentwicklung erscheint 1989 der V8-Motor M 119 mit zwei obenliegenden Nockenwellen – er geht maßgeblich auf Wentes Mitarbeiter Ralf Ohlendorf zurück. Ihn gibt es zunächst mit den zwei Motorblockhöhen des M 116 für 4,2 Liter und des M 117 für 5 Liter Hubraum. Mit der Einführung der LH-Jetronic im Jahr 1991 folgt der Einheitsdeckmotor auf Basis des niedrigeren M-116-Motorblocks.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications

Premierenfahrzeuge der IAA
1969: Mercedes-Benz C 111-I
mit Dreischieben-Wankelmotor
und 280 SE 3.5 Cabriolet (W 111),
300 SEL 3.5 (W 109) und 280 SE
3.5 Coupé (W 111) mit V8-Motor
M 116. Foto aus dem Jahr 1969,
aufgenommen auf der Einfahrbahn in
Untertürkheim.







50 Jahre Mercedes-Benz C 111

Experimentalfahrzeuge mit Wankelmotor und Rekordwagen

Ein visionärer Entwurf in Form, Antrieb und Werkstoffen: Der Mercedes-Benz C 111 begeistert vor 50 Jahren bei seinem Debüt auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt am Main (IAA) Fachwelt und Öffentlichkeit. Der Wankelmotor-Sportwagen geht nie in Serie und wird dennoch schnell zur Ikone. Auf seiner Basis entstehen ab 1975 erfolgreiche Rekordfahrzeuge.



Blankoschecks: Staunend drängen sich die Menschen im September 1969 um den futuristischen Supersportwagen, den Mercedes-Benz auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt am Main der Weltöffentlichkeit präsentiert. Ist dieser Flügeltürer vielleicht der legitime Nachfolger des legendären 300 SL „Gullwing“ (W 198) von 1954? Dazu kommt es nicht, obwohl hochrangige Kunden sogar Blankoschecks nach Untertürkheim schicken. Denn der C 111 bleibt ein reines Experimentalfahrzeug und geht nicht in Serie. Es entstehen lediglich insgesamt zwölf Exemplare der beiden Ausführungen von 1969 und 1970.

Die Stuttgarter Marke erprobt in dem faszinierenden Mittelmotor-Sportwagen vor allem den Antrieb durch einen Rotationskolbenmotor nach dem von Felix Wankel entwickelten Kreiskolbenprinzip. Im C 111 von 1969 kommt ein Dreischeiben-Wankelmotor

mit dreimal 600 Kubikzentimeter Kammer-volumen und 206 kW (280 PS) Leistung zum Einsatz. Beim weiterentwickelten C 111-II, der bereits ein halbes Jahr später zum Genfer Automobil-Salon im Frühjahr 1970 vorgestellt wird, ist es ein Vierscheiben-Motor mit viermal 600 Kubikzentimeter Kammervolumen und 257 kW (350 PS).

Mercedes-Benz arbeitet bereits seit Anfang der 1960er-Jahre am Wankelmotor. Parallel dazu entstehen Fahrzeugentwürfe, etwa ab 1964 der Mittelmotorsportwagen SLX, der von Bruno Sacco konzipiert und von Mercedes-Benz Designer Giorgio Batistella gestaltet wird. Mit Mut und Entdeckerfreude entwickeln die Ingenieure des Unternehmens den Wankelmotor trotz großer Herausforderungen weiter. So berichtet Entwicklungschef Prof. Dr. Hans Scherenberg 1967, dass der Verbrauch des Wankels rund 50 Prozent höher sei als bei einem gleich starken

Hubkolbenmotor in V-Form. Letztlich sprechen Verbrauch und Emissionsverhalten damals gegen eine Serienfertigung des starken und laufruhigen Wankelmotors. Mercedes-Benz beendet die Wankelmotoren-Entwicklung schließlich Anfang 1976.

Unter dem Kürzel C 101 beginnt Ende 1968 die konkrete Umsetzung des Wankel-Sportwagens. Verantwortlich zeichnet Pkw-Entwicklungschef Rudolf Uhlenhaut, Projektleiter ist Dr. Hans Liebold, Leiter der Vorentwicklung. Das faszinierende Design entwirft ein Team um Joseph Gallitzendörfer, und Bruno Sacco, der kurz zuvor von der Vorentwicklung in die Stilistik gewechselt ist, koordiniert die Karosserieentwicklung des spektakulären Sportwagens. Die erste Testfahrt des ersten kompletten Fahrzeugs auf dem Hockenheimring findet am 15. Juli 1969 statt. Öffentlich präsentiert wird das Experimentalfahrzeug auf der IAA dann im

- 1** Vorstufe zum Mercedes-Benz C 111: Wankelmotor-Erprobungsfahrzeug „Hobel“ auf der Einfahrbahn in Untertürkheim.
- 2** Mercedes-Benz Pkw-Entwicklungschef Rudolf Uhlenhaut am 15. Juli 1969 im ersten C 111 während Versuchsfahrten auf dem Hockenheimring bei einer Kaffeepause – er hat an diesem Tag Geburtstag.
- 3** Mercedes-Benz C 111-III Rekordwagen bei der Rekordfahrt in Nardò, April 1978.



September unter dem Namen C 111 – so vermeidet Mercedes-Benz einen Konflikt mit den von Peugeot geschützten Typenbezeichnungen mit der mittleren Ziffer Null. Neben dem Wankelmotor werden im C 111 auch Technologien erprobt, die im Serienautomobilbau bislang nur in Ansätzen realisiert worden sind, darunter Karosserien aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) und Fügetechniken wie Kleben und Nieten. Diesen technologischen Blick in die Zukunft unterstreicht das visionäre Design des keilförmigen Supersportwagens. Zum Ikonencharakter des C 111 trägt auch die ungewöhnliche Lackierung in Orange metallic bei. Deren aus dem Weinbau entlehnte Bezeichnung „Weißherbst“ hebt auf die schillernde Orange/Rosé-Färbung der beliebten Weine ab. Das auf der IAA in Frankfurt präsentierte Ausstellungsfahrzeug ist der erste C 111 in dieser spektakulären Lackierung.

Die anderen Fahrzeuge der ersten Serie, die während der IAA als Vorführwagen zum Einsatz kommen, sind noch in „Effektlack weiß“ ausgeführt, werden aber später ebenfalls auf Weißherbst umlackiert.

Das Experimentalfahrzeug begeistert nicht nur durch sein visionäres Konzept, sondern auch durch die für seine Epoche exzellente Leistung. Die erste Version des C 111 erreicht ein Spitzentempo von 260 km/h, und der C 111-II kommt sogar auf 300 km/h. In den Autoquartett-Spielen der frühen 1970er-Jahre katapultiert das den C 111 in die Liga der Spitzentrümpfe.

1976 beginnt die zweite Karriere des C 111 als Rekordwagen mit Hubkolbenmotoren. Insgesamt entstehen zwei Version mit Fünfzylinder-Turbodieselmotor (C 111-II D im Jahr 1976 und C 111-III im Jahr 1978) sowie der C 111-IV mit V8-Ottomotor im Jahr 1979. Auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke

im italienischen Nardò stellen die C 111 Rekordfahrzeuge zahlreiche Bestmarken auf, unter anderem den Rundstrecken-Weltrekord mit 403,978 km/h mit dem C 111-IV am 5. Mai 1979.

Im Jahr 2014 machen die Spezialisten von Mercedes-Benz Classic einen dieser Traum-sportwagen aus ihrer Sammlung wieder fahrbereit. Um die wenigen noch vorhandenen Wankelmotoren für die Zukunft zu erhalten, nutzen sie dabei einen 3,5-Liter-V8-Motor M 116. Dieser Motor war bereits 1970 zu Vergleichs- und Erprobungszwecken in einem C 111 eingebaut – exakt in dem nun erneut dafür genutzten Fahrzeug. Damit wird der Mythos C 111 fahraktiv auf Veranstaltungen der automobilen Klassik für die Fans der Marke hautnah erlebbar.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications



S-Klasse der Baureihe 126

Von der statusbewussten Oberklasse-Limousine
zum beliebten Youngtimer

Wegbereiter modernen Designs und Technologie-Trendsetter mit Airbag, optimierter Aerodynamik sowie konsequenter Gewichtsreduzierung: Dafür steht die Mercedes-Benz S-Klasse der Baureihe 126, vorgestellt vor 40 Jahren. Heute sind die Oberklasse-Limousinen und auch die ab 1981 gebauten Coupés der Baureihe beliebte Youngtimer der Marke.



S-Klasse Limousine der Baureihe 126: das erste Mercedes-Benz Serienfahrzeug, das konsequent unter Aerodynamik-Gesichtspunkten entwickelt und gestaltet wird. Mit einem cw-Wert von 0,36 nimmt sie bereits Ende der 1970er-Jahre im internationalen Vergleich eine Spitzenposition in ihrem Segment ein.

Im September 1979 präsentiert Mercedes-Benz auf der IAA in Frankfurt eine neue Generation von Oberklasse-Limousinen der S-Klasse (Baureihe 126). Deren Modellpalette umfasst zunächst sieben Typen; zur Wahl stehen vier Motoren (vom 2,8-Liter-Sechszylinder mit Vergaser mit 115 kW / 156 PS bis zum 5,0-Liter-V8-Leichtmetallmotor mit Benzineinspritzung und 176 kW / 240 PS) sowie zwei Karosserievarianten – neben der Normalversion gibt es eine verlängerte Variante, wie sie bei den Oberklasse-Limousinen seit zwei Generationen angeboten wird. Die Vergrößerung des Radstands fällt diesmal mit 140 Millimetern (3.075 Millimeter statt 2.935 Millimeter) deutlicher als sonst aus und kommt wie gewohnt der Beinfreiheit im Fond und der Einstiegsbreite der hinteren Türen zugute.

Bei ihrem Erscheinen wird die S-Klasse der Baureihe 126 zunächst von manchem Betrachter als nüchtern und schmucklos empfunden. Doch schon bald gilt das Design als wegweisend. Auch das trägt zum heutigen Status dieser Baureihe als zeitloser, beliebter Youngtimer bei. Die charakteristischen Designelemente der neuen S-Klasse

präsentieren sich gewissermaßen unter der Gürtellinie. Erstmals hat ein Mercedes-Benz Pkw keine Stoßstangen im klassischen Sinn, sondern großzügig dimensionierte, kunststoffummantelte Stoßfänger, die in Bug- und Heckschürze nahtlos integriert sind. Eine optische Verbindung zwischen Bug- und Heckschürze bilden breite seitliche Schutzleisten aus Kunststoff, die zwischen den Radausschnitten auf Höhe der Stoßfänger angeordnet sind.

Die beiden Achtzylindermotoren der Vorgängerbaureihe 116 werden durch zwei überarbeitete Aggregate mit vergrößertem Hubraum und Leichtmetall-Kurbelgehäuse ersetzt. Der 5,0-Liter-Motor, der das 4,5-Liter-Grauguss-Aggregat ablöst, ist bereits aus dem 450 SLC 5.0 (C 107) bekannt, während der 3,8-Liter-Leichtmetallmotor aus dem 3,5-Liter-V8 mit Graugussblock entsteht. Mit höherer Leistung bei geringerem Gewicht ermöglichen die neuen V8-Motoren verbesserte Fahrleistungen bei sparsamerem Benzinverbrauch. Unverändert im Programm bleiben Vergaser- und Einspritz-Version des 2,8-Liter-Sechszylinders. Für den Export in die USA wird auch von der Baureihe 126

wieder eine Diesel-Ausführung angeboten. Der 300 SD Turbodiesel bietet wie sein Vorgängermodell einen aufgeladenen 3,0-Liter-Fünfzylinder, dessen Leistung allerdings um 7,4 kW (10 PS) auf 92 kW (125 PS) gesteigert ist.

Bei der Entwicklung der neuen Baureihe stehen, neben der Erhöhung des Fahrkomforts und der Sicherheit, Maßnahmen zur Verringerung des Energieverbrauchs im Vordergrund. Gewichtsreduzierende Materialien und die optimierte Aerodynamik verhelfen der neuen S-Klasse zu einem um zehn Prozent reduzierten Kraftstoffverbrauch gegenüber den Vorgängermodellen. Ab den 1970er-Jahren und damit in der Zeit der ersten großen Ölkrisen gewinnt die Aerodynamik immens an Bedeutung. Die Baureihe 126 ist das erste Mercedes-Benz Serienfahrzeug, das konsequent unter Aerodynamik-Gesichtspunkten entwickelt und gestaltet wird. Das Resultat: Mit einem cw-Wert von 0,36 nimmt sie bereits Ende der 1970er-Jahre im internationalen Vergleich eine Spitzenposition in ihrem Segment ein.

1981 feiert der Fahrer-Airbag Weltpremiere in der Baureihe 126. Er ist zunächst als



Die in Lenkrad und Armaturenbrettverkleidung eingeprägte Kennzeichnung SRS AIRBAG verweist darauf, dass dieses Fahrzeug mit Gurtstraffern und Airbags für Fahrer und Beifahrer ausgestattet ist. „SRS“ steht für „Supplementary Restraint System“ – zusätzliches Rückhaltesystem.

Sonderausstattung erhältlich und bietet bei einem Frontalaufprall, im Zusammenspiel mit dem Sicherheitsgurt, einen erheblich besseren Schutz vor Verletzungen. Ab dem gleichen Jahr bietet Mercedes-Benz, ebenfalls als Sonderausstattung, den Gurtstraffer für den Beifahrer an. Er reduziert effektiv die „Gurtlose“, sodass der Sicherheitsgurt die Person bei einem drohenden Aufprall optimal im Sitz hält. 1988 folgt mit der Modellpflege ebenfalls als Weltpremiere der Beifahrer-Airbag.

Die Karosserie ist nach jüngsten Erkenntnissen der Sicherheitsforschung konstruiert. Dank neuer Konstruktionsprinzipien übersteht die Fahrgastzelle bei geringerem Gewicht als in der Baureihe 116 nun auch einen versetzten Frontalaufprall – den sogenannten

„Offset-Crash“ – bei einer Kollisionsgeschwindigkeit von 55 km/h unbeschadet. Die Limousinen der Baureihe 126 erfüllen als weltweit erste Serienfahrzeuge das Kriterium des asymmetrischen Frontalaufpralls.

Es gibt zahlreiche weitere Sicherheitsmerkmale. Etwa die elektrisch verstellbare Lenksäule (Sonderausstattung ab 1985), das automatische Sperrdifferential für die Sechszylindermodelle sowie die Antriebs-Schlupf-Regelung für die V8-Modelle (alles als Sonderausstattung ab 1985).

Vier Jahre nach Präsentation des Energiekonzepts erfolgt eine umfangreiche Modellpflege, und im September 1985, wiederum auf der IAA in Frankfurt, stellt die Marke ein komplett überarbeitetes Typenprogramm der Baureihe 126 vor. Die Optik wird dezent

überarbeitet, was primär die Stoßfänger und den Flankenschutz betrifft, aber auch die Räder, die von 14 auf 15 Zoll umgestellt werden. Das beinhaltet zugleich einen Sicherheitsaspekt, denn so lassen sich größere Brems Scheiben unterbringen. Im Vordergrund steht aber eine Umstrukturierung der Motorenpalette, die der S-Klasse zwei neu konstruierte Sechszylinder-Motoren beschert, die in der Mittelklasse-Baureihe 124 neun Monate zuvor ihren ersten Auftritt hatten. Neu im Programm ist ein 4,2-Liter-V8-Motor, der durch Aufbohren des 3,8-Liter-Aggregats entstanden ist. Der 5,0-Liter-Motor ist ebenfalls modifiziert; er ist jetzt mit elektronischer Zündanlage und der elektronisch-mechanisch gesteuerten Einspritzanlage Bosch „KE-Jetronic“ ausgerüstet und entwickelt eine Leistung von



Heckansicht eines 560 SE.

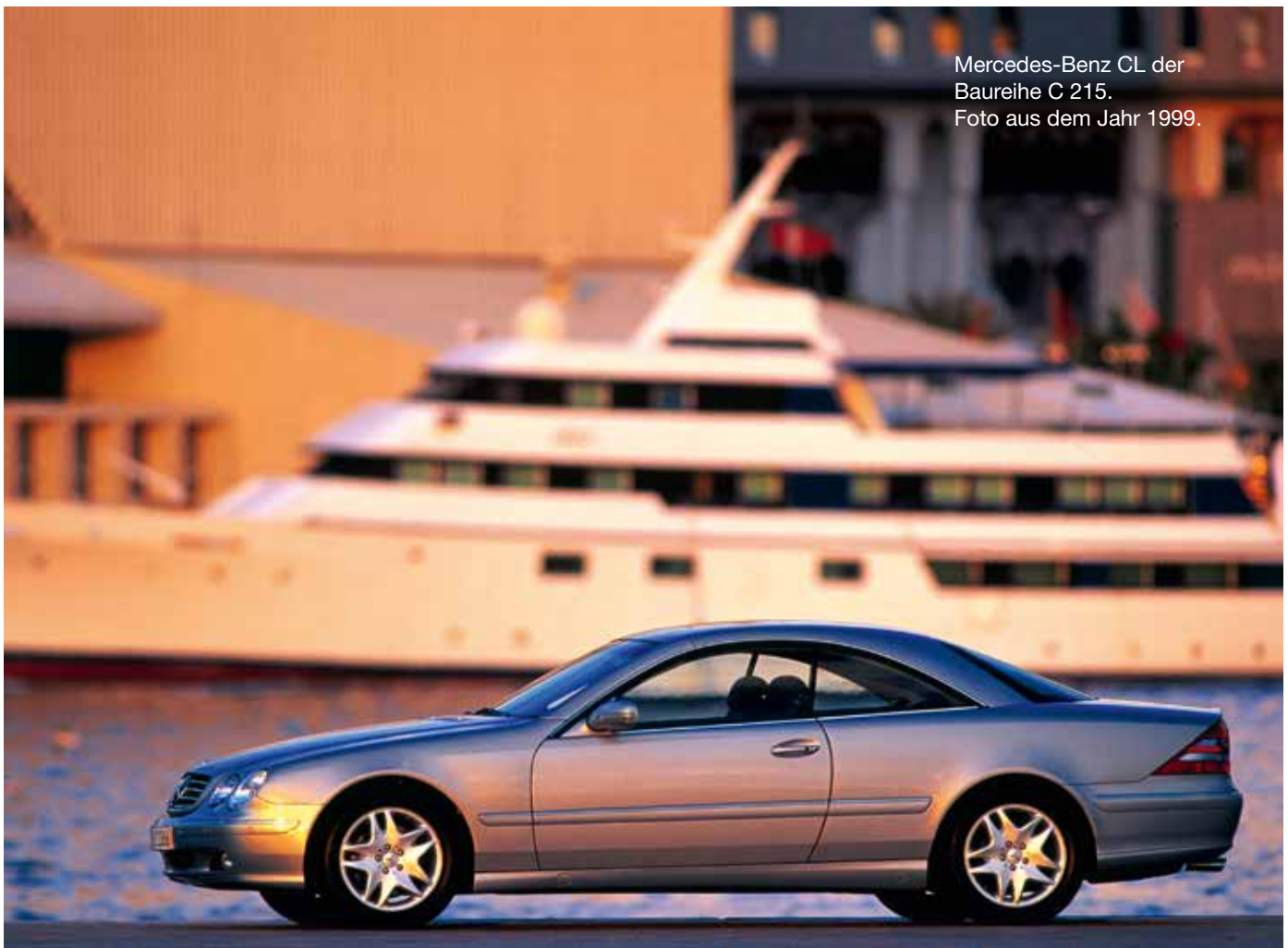
180 kW (245 PS). Das Diesel-Exportmodell wird durch den neuen 300 SDL mit 110 kW (150 PS) ersetzt.

Im Zuge der Modellpflege steht für alle Varianten der überarbeiteten Modellpalette mit Ausnahme der 5,6-Liter-Typen in ECE-Version auf Wunsch eine geregelte Abgasreinigungsanlage mit Dreiwege-Katalysator zur Verfügung. Serienausführung ist jeweils die sogenannte „RÜF-Version“, bei der das Fahrzeug ohne Katalysator und Lambdasonde, aber mit dem multifunktionalen Gemischaufbereitungs- und Zündsystem ausgeliefert wird. Eine Nachrüstung mit dem geregelten Katalysator kann bei einem „Rückrüstfahrzeug“ jederzeit und ohne Probleme vorgenommen werden. Diese Regelung gestattet dem Kunden den Zeitpunkt der

Umrüstung betreffend größtmögliche Flexibilität – in Anbetracht der damals noch nicht flächendeckenden Versorgung mit bleifreiem Kraftstoff ein nicht unerheblicher Vorteil. Ab September 1986 gehört der geregelte Katalysator bei allen Mercedes-Benz Pkw-Modellen mit Ottomotor zur Serienausstattung; die Rückrüstfahrzeuge sind – mit entsprechendem Preisabschlag – bis August 1989 auf Wunsch weiterhin lieferbar.

Die spektakulärste Neuheit in der Motorenpalette ist ein 5,6-Liter-Achtzylinder, der aus dem 5,0-Liter-V8 durch Verlängerung des Hubs entwickelt wird und eine Leistung von 200 kW (272 PS) mobilisiert. Auf Wunsch gibt es sogar noch eine höher verdichtete Ausführung, die 221 kW (300 PS) entfaltet, jedoch nicht mit einer geregelten

Abgasreinigungsanlage kombiniert werden kann. Aber auch ohne Katalysator erfüllt diese sogenannte „ECE-Version“ die von der Europäischen Wirtschaftskommission ECE festgelegten Abgasgrenzwerte. Der mit dieser Motorvariante ausgerüstete 560 SEL und auch das Coupé 560 SEC sind zum Zeitpunkt des Erscheinens die leistungsstärksten bis dahin gebauten Mercedes-Benz Serien-Pkw. Insgesamt verlassen bis 1991 innerhalb des zwölfjährigen Produktionszeitraums 818.036 Limousinen die Produktionshallen in Sindelfingen. Von 1981 bis 1991 werden außerdem 74.060 SEC-Coupés (C 126) gebaut. Damit ist die Baureihe 126 die erfolgreichste Oberklasse-Baureihe in der Geschichte des Unternehmens.



Mercedes-Benz CL der Baureihe C 215.
Foto aus dem Jahr 1999.

Mercedes-Benz CL der Baureihe C 215

Luxuriöse Sportlichkeit in Bestform

Mercedes-Benz präsentiert vor 20 Jahren auf dem Genfer Automobilsalon den neuen CL der Baureihe C 215, ein Vorgänger des heutigen S-Klasse Coupés. Als Weltneuheit bietet das Oberklasse-Coupé unter anderem das aktive Fahrwerksystem Active Body Control ABC, eine Mercedes-Benz Entwicklung für die aktive Sicherheit.

Ein Fahrgefühl, als würde man schweben: Damit begeistert der neue Mercedes-Benz CL der Baureihe C 215 vor 20 Jahren. Denn in dem Oberklasse-Coupé hat das von Mercedes-Benz entwickelte aktive Fahrwerksystem Active Body Control ABC Weltpremiere. Es gehört zu den wichtigen Innovationen der Stuttgarter Marke für die aktive Sicherheit. ABC mindert Nick- und Wankbewegungen der Karosserie, erhöht die Sicherheitsreserven und fördert die Ermüdungsfreiheit des Fahrers. Das System wird in den 1990er-Jahren in der

Forschungsabteilung des Unternehmens entwickelt und wegen seiner hohen Wirksamkeit direkt in ein Serienfahrzeug überführt.

Vorgestellt wird der neue CL vor 20 Jahren auf dem Genfer Automobilsalon im März 1999. Der Verkauf beginnt im August 1999, die Fahrvorstellung für die Presse findet vom 27. September bis 8. Oktober 1999 in Südfrankreich statt. In den Handel kommt zum Oktober 1999 zunächst der CL 500 mit V8-Motor und 225 kW (306 PS). Der 270 kW (367 PS) starke CL 600 mit einem neuen V12-Motor folgt 2000.



Ab 2001 gibt es Sonderausstattung designo-Zierteile für den Innenraum aus echtem Naturstein.

Der neu entwickelte V12-Motor des CL 600 ist mit einer automatischen Zylinderabschaltung ausgerüstet. Sie senkt zusammen mit anderen Maßnahmen den Treibstoffverbrauch gegenüber dem Vorgängermodell der Baureihe C 140 um rund 20 Prozent. Auf Wunsch ist die Zylinderabschaltung auch für den CL 500 erhältlich. Außer CL 500 und CL 600 gibt es in der Baureihe C 215 zwei AMG-Hochleistungsversionen: Der V8-Typ CL 55 AMG (265 kW / 360 PS) wird im Spätherbst 1999 präsentiert, und die Zwölfzylindervariante CL 63 AMG (324 kW / 444 PS) kommt 2001 auf den Markt.

Sportler im Maßanzug

Der C 215 gehört zur exklusiven Tradition der Mercedes-Benz S-Klasse Coupés. Diese verbinden seit den 1950er-Jahren kultivierte Sportlichkeit und hohe Leistung in eleganten, zweitürigen und viersitzigen Reisewagen. Die Coupés bringen immer wieder wichtige Innovationen in die Serie.

Der neue CL schaut mit vier Scheinwerfern in die Welt, seine langgestreckte Silhouette und die bogenförmige Dachlinie heben die Dynamik des Coupés hervor. Dabei gelingt den Designern ein Kunststück: Einerseits ist die Karosserie des C 215 um 72 Millimeter kürzer, 55 Millimeter schmaler und 54 Millimeter niedriger als beim Vorgänger C 140, auch der Radstand ist um 60 Millimeter verringert. Zudem

sinkt das Fahrzeuggewicht um 340 Kilogramm. All dies hebt den sportlichen Charakter des Fahrzeugs im exklusiven Maßanzug hervor. Andererseits erfüllt der CL mit Innenraummaßen auf S-Klasse-Niveau höchste Ansprüche hinsichtlich des Raumkomforts.

Weltexklusive Naturstein-Zierteile

Seiner Position an der Spitze des Mercedes-Benz Modellprogramms entspricht die Ausstattung des Oberklasse-Coupés, das im Werk Sindelfingen auf einer eigenen Linie gebaut wird. So sind die Instrumententafel, Sitze, Tür- und Seitenverkleidungen sowie die Armauflage der Mittelkonsole serienmäßig mit Leder bezogen. Holz setzt weitere Akzente. Und ab Frühjahr 2001 sind sogar designo Steinzierteile für den Innenraum des CL erhältlich. Sie bestehen aus natürlichem Labrador-Blue-Pearl-Granit. Er wird mit einem patentgeschützten Verfahren in 0,6 bis 0,8 Millimeter dünne Scheiben geschnitten, welche geformt und auf Mittelkonsole, Türinnenverkleidungen, Lenkradkranz und Schalthebel aufgebracht werden. Mercedes-Benz verwirklicht diese exklusive Ausstattung erstmals in einem Serienfahrzeug.

Auf hohem Niveau ist auch die technische Ausstattung des CL. Neben der Active Body Control ABC hat das Oberklasse-Coupé unter anderem das Elektronische Stabilitäts-Programm ESP®, die Antriebs-Schlupf-Regelung ASR, das Anti-Blockier-System ABS und den



Mercedes-Benz CL der Baureihe C 215, modellgepflegtes Fahrzeug aus dem Modelljahr 2003.

Brems-Assistenten BAS serienmäßig an Bord. Dazu kommen neuartige Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Reinigungsanlage für Fern- und Abblendlicht und das PARKTRONIC-System. Zahlreiche Airbags schützen die Passagiere, zum Komfort tragen unter anderem Integral-sitze für Fahrer und Beifahrer mit Easy-Entry-Funktion und ein neues Mehrgelenk-Türscharnier für bequemes Ein- und Aussteigen bei. Auf Wunsch sind ein elektronisches Reifendruck-Kontrollsystem, der Abstandsregel-Tempomat DISTRONIC und weitere Lösungen wie das auf einer Chipkarte basierende Fahrberechtigungssystem Keyless-Go erhältlich.

Coupé-Kultur trifft Formel 1

Der C 215 macht sogar auf internationalen Rennstrecken Karriere. Denn in der Formel-1-Saison 2000 wird ein modifizierter Mercedes-Benz CL 55 AMG als Official F1™ Safety Car eingesetzt. Sportlich anspruchsvollen Kunden bietet Mercedes-Benz ab Herbst 2000 in Anlehnung an dieses Safety Car den CL 55 AMG „F1 Limited Edition“ an. Das Coupé ist auf 55 Exemplare limitiert und hochexklusiv ausgestattet. Es ist das weltweit erste Fahrzeug mit Straßenzulassung, das durch eine Bremsanlage mit innenbelüfteten Bremsscheiben aus faserverstärkter Keramik verzögert. Dazu zitiert die Presseinformation zum Sondermodell Mika Häkkinen, der 1998 und 1999 die Formel-1-Weltmeisterschaft auf McLaren-Mercedes gewonnen hat: „Das wichtigste

an einem Sportwagen ist nicht der Motor, sondern die Bremse.“ Der Innenraum bietet unter anderem Sportsitze mit optimierter Seitenführung, ein AMG-Sportlenkrad, Zierblenden aus Karbonfasern und einen „F1 Limited Edition“-Schriftzug mit fortlaufender Nummerierung auf der Mittelkonsole.

Auf der IAA in Frankfurt am Main stellt Mercedes-Benz im September 2001 den 326 kW (444 PS) starken CL 63 AMG vor. Sein V12-Motor mit 6.258 Kubikzentimeter Hubraum hat ein maximales Drehmoment von 620 Newtonmetern und ermöglicht Beschleunigungsvorgänge auf Sportwagenniveau ebenso wie souveränes Reisen. Die Ziffernfolge 63 in der Typbezeichnung des CL-Spitzenmodells erinnert an den legendären Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 (W 109).

Modellpflege für den CL

Im September 2002 stellt Mercedes-Benz die neue Generation der Baureihe C 215 vor. Äußerlich fällt das modellgepflegte Coupé durch seine vier Scheinwerfer in Klarglas-Optik, überarbeitete Stoßfänger und neue Außenspiegelgehäuse – nun mit Umfeldbeleuchtung – auf. Technisch ist der neue V12-Motor mit 5.513 Kubikzentimetern Hubraum und Biturbo-Aufladung des CL 600 eine Sensation. Er leistet 368 kW (500 PS), das sind 36 Prozent mehr als in dem von 2000 bis 2002 gebauten CL 600 (5.786 Kubikzentimeter Hubraum, 270 kW / 367 PS). Die Leistung des CL 600 erreicht auch der neue CL 55 AMG, der ab



Mercedes-Benz CL der Baureihe C 215, modellgepflegtes Fahrzeug aus dem Modelljahr 2003.

Herbst 2002 angeboten wird. Sein AMG V8-Motor hat jedoch eine sportlichere Charakteristik als das V12-Triebwerk. Nach oben abgerundet wird die Baureihe C 215 im Jahr 2003 vom neuen CL 65 AMG mit 450 kW (612 PS) Leistung aus 5.980 Kubikzentimeter Hubraum. Das Hochleistungs-Coupé ist damals – neben der parallel präsentierten Limousine S 65 AMG – eines der beiden leistungsstärksten Automobile in der bisherigen Geschichte von AMG und der 1999 gegründeten Mercedes-AMG GmbH. Der CL 65 AMG beschleunigt aus dem Stand in nur 4,4 Sekunden auf 100 km/h, sein V12-Motor mit Biturbo-Aufladung hat bis zu 1.000 Newtonmeter Drehmoment (elektronisch begrenzt). Das Topmodell ist mit einem AMG SPEEDSHIFT Fünfgang-Automatikgetriebe mit Lenkradschaltung sowie mit Active Body Control ABC mit AMG-spezifischen Federbeinen und straffer abgestimmten Dämpfern ausgestattet. Bis Februar 2006 werden 47.984 CL der Baureihe C 215 gebaut – ein weiteres erfolgreiches Kapitel in der Geschichte der luxuriösen Sportlichkeit von Mercedes-Benz. Der verkaufstärkste Typ ist der CL 500. Von ihm entstehen 32.224 Fahrzeuge und damit mehr als zwei Drittel der Gesamtproduktion. Für sämtliche CL gilt die Maxime, die Mercedes-Benz bereits vor 20 Jahren zum Debüt der Baureihe C 215 in den Prospekt des neuen CL aufnimmt: „Wenn Sie nach einer Fahrt mit dem CL-Coupé wieder festen Boden unter den Füßen spüren, ist es, als seien Sie aus einem schönen Traum erwacht.“

TEXT UND FOTOS Daimler Communications



Mercedes-Benz CL 55 AMG der Baureihe C 215, Einsatz als Official F1™ Safety Car in der Formel-1-Saison 2000.



Mercedes-Benz Guard

Seit mehr als neun Jahrzehnten Sonderschutz ab Werk

Erlesener Komfort, umfangreiche Individualisierungsmöglichkeiten und integrierter Höchstschutz ab Werk: Dafür steht Mercedes-Benz Guard. Das erste sondergeschützte Mercedes-Benz Automobil war eine repräsentative Pullman-Limousine des 1928 vorgestellten Typs Nürburg 460 (W 08).

Dieses Fahrzeug sowie die Bestellung des japanischen Kaiserhofs im Jahr 1930 von zwei gepanzerten Pullman-Limousinen des Typs 770 „Großer Mercedes“ sind der Ursprung dieser ganz besonderen Automobile. Seit mehr als neun Dekaden vertrauen Regierungen, gekrönte Häupter und Unternehmen den Sonderschutzfahrzeugen mit dem berühmten Stern. Die aktuellen Modelle von Mercedes-Benz Guard bieten einen Höchstschutz bis hin zur Klassifizierung VR10 und sind damit aufwändige Produkte auf höchstem technischem Niveau. Die Guard-Manufaktur macht zudem zahlreiche

Individualisierungen möglich. Zur Historie gehört auch, dass Mercedes-Benz internationale Anlässe mit Guard-Fahrzeugen ausstattet, etwa Staatsempfänge, Gipfeltreffen und gesellschaftliche Anlässe von hoher Bedeutung.

Die einzigartige Kombination herausragender Eigenschaften ist das Erfolgsrezept des Mercedes-Benz Guard-Programms. Auf der einen Seite erfüllen die sondergeschützten Fahrzeuge die höchsten für Zivilfahrzeuge verfügbaren Schutzklassen und bieten einen lückenlosen Rundumschutz. Auf der anderen Seite verwöhnen sie ihre Insassen mit

typischem S-Klasse Komfort, höchster aktiver und passiver Sicherheit sowie einer uneingeschränkten Alltagstauglichkeit.

Alle Schutzelemente beispielsweise für Türen, Rückwand, Seitenteile, Dachhimmel und Stirnwand werden nicht nachträglich in ein bereits fertiges Fahrzeug eingebaut, sondern sind von Grund auf in einem eigenständigen Produktionsprozess in die Rohkarosserie integriert. Dazu werden die Fahrzeuge der Guard-Familie von Anfang an zusammen mit den nicht sondergeschützten Varianten konzipiert und entwickelt. Potenzielle Schwachstellen werden in aufwändigen Prüfverfahren

- 1 Mercedes-Benz Guard Historie.
Von links: Mercedes-Maybach S 650 Pullman Guard, Typ 770 (W07) Mercedes-Benz S 600 Guard, Mercedes-Benz 600 Pullman
- 2 Mercedes-Maybach S 650 Pullman Guard, Interieur



während des Entwicklungsprozesses ermittelt und von den Spezialisten abgesichert. Ein fokussiertes Fahrsicherheitstraining von Mercedes-Benz macht die Kunden und Chauffeure mit den fahrdynamischen Fähigkeiten der Guard-Fahrzeuge vertraut. Es ist im Fahrzeugpreis enthalten. Außerdem erhalten sie dabei eine Einweisung in die technischen Besonderheiten und Systeme.

Integrierter Sonderschutz und ein hochwirksamer Materialverbund

Alle Verstärkungselemente aus Spezialstahl und anderen hochfesten Materialien werden bereits während der Rohbauphase in Hohlräumen zwischen Rohbaustruktur und Außenhaut integriert und verstärken gezielt die Grundstruktur. Fugen und Materialübergänge erhalten intelligente Materialüberlappungen. Den Unterboden deckt eine für die Fahrzeuge entwickelte Panzerung in den relevanten Bereichen ab.

Die Verglasung ist ein fester und wesentlicher Bestandteil der Schutzvorrichtungen. Material und Dicke entsprechen auch hier den hohen Anforderungen der jeweils zugrundeliegenden Sicherheitsklassifizierung. Auf der Innenseite sind die Scheiben mit einem Polycarbonat-Splitterschutz beschichtet. Trotz ihrer umfassenden Schutzigenschaften bieten sie sehr gute optische Eigenschaften.

Dieser solide Verbund führt zu einem hochwirksamen Schutzraum für die Passagiere

gegen Angriffe. Der Innenraum bleibt durch das sehr komplexe und technisch anspruchsvolle Schutzsystem nahezu unberührt und bietet den Passagieren uneingeschränkten Komfort – im Unterschied etwa zu Fahrzeugen mit nachträglich angebrachten Panzerplatten. Fahrwerk, Bremsen, Federung und Assistenzsysteme sind selbstverständlich auf das Mehrgewicht angepasst und bieten ein seriennahes Fahrverhalten sowie besten Komfort.

Teil des Schutzkonzepts ist es, dass die sondergeschützten Fahrzeuge erst bei sehr genauer Betrachtung von ihren Serienpendants zu unterscheiden sind. Eine Reihe von besonderen technischen Ausstattungen sorgt außerdem dafür, dass sie während und auch nach einem Angriff mobil bleiben und so die Gefahrenzone möglichst umgehend verlassen können. Der kraftvolle drehmomentstarke V12-Motor stellt dafür 390 kW (530 PS) und 830 Newtonmeter bei 1.900/min zur Verfügung.

Für die Mercedes-Benz Guard-Fahrzeuge sind besondere Ausstattungsumfänge lieferbar, beispielsweise:

- Notfall-Frischlufth-System, das Insassen vor eindringendem Rauch oder Reizgasen schützt
- Feuerlöschanlage mit selbstständiger Auslösefunktion
- Behördenausstattungen wie etwa Sirene, Blitzleuchten und Funkgeräte

- Notstartbatterie
- leicht bedienbares Gefährdeten-Alarm-System
- Außenkommunikationssystem (Lautsprecher/Mikrofon)

Viele Regierungen, Unternehmen und Organisationen nutzen zudem die Möglichkeit einer detaillierten Produktionsbesprechung für das bestellte Guard-Fahrzeug. Auf diese Weise kann von Beginn an auf besondere Wünsche und Anforderungen individuell eingegangen und gezielt Lösungen angeboten werden.

Drei Mercedes-Benz Guard-Fahrzeuge sind erhältlich.

- Mercedes-Maybach S 650 Guard: Er bietet die derzeit höchstmögliche für Zivilfahrzeuge verfügbare ballistische Schutzklasse VR10 und steht damit an der Spitze der zivilen Sonderschutzfahrzeuge. Seit seiner Premiere im Jahr 2015 ist er die einzige Serienlimousine ab Werk mit dieser Klassifizierung.
- Mercedes-Maybach S 650 Pullman Guard: Er ist seit 2018 weltweit die einzige lange repräsentative Staatslimousine mit Panzerung ab Werk und hat eine vollumfängliche ballistische Schutzwirkung der Klasse VR9.
- Mercedes-Benz S 600 Guard: Er war 2014 das erste Fahrzeug, das vollumfänglich für den ballistischen Höchstschutz der Widerstandsklasse VR9 zertifiziert wurde.

Alle Fahrzeuge haben die offizielle



Mercedes-Maybach S 650 Pullman Guard, Beschussfahrzeug

Zertifizierung des Beschussamts Ulm und erfüllen die Richtlinie BRV 2009, Fassung 2 (Bullet Resistant Vehicles). Karosserie und Scheiben müssen dabei einem Beschuss aus einem Sturmgewehr mit entsprechender Stahlhartkern-Munition standhalten. Schutzmaßnahmen nach VR10 widerstehen im Vergleich zu VR9 einer rund 20 Prozent höheren Durchschlagkraft.

Zusätzlich schützen alle Fahrzeuge ihre Insassen wirksam gegen Sprengstoffexplosionen. An Dach, Boden und Seiten erfüllen sie die Kriterien der Richtlinie ERV 2010 (Explosive Resistant Vehicles, gegen Explosion widerstandsfähige Fahrzeuge).

Sonderschutzfahrzeuge seit mehr als 90 Jahren

Mercedes-Benz behauptet seit mehr als 90 Jahren eine exklusive Stellung beim Personenschutz. Schon beim Typ Nürburg 460 von 1928 hatte die damalige Daimler-Benz AG als erstes Unternehmen damit begonnen, Limousinen bereits ab Werk mit speziellen Schutzeinbauten zu versehen, die ihre Insassen gegen die Folgen von Beschuss und Sprengstoffanschlägen wirkungsvoll schützen. Auch von den nachfolgenden

Oberklasse- und Repräsentationswagen wie dem „Großen Mercedes“ Typ 770 und den Typen 500 und 540 K entwickelte Mercedes-Benz sondergeschützte Varianten. Einen gepanzerten „Großen Mercedes“ wählte der japanische Kaiser Hirohito als standesgemäßes Automobil für sich persönlich aus – dieses 1935 ausgelieferte Fahrzeug ist heute im Mercedes-Benz Museum in Stuttgart zu besichtigen.

Viele Politiker und Staatsoberhäupter folgten dem kaiserlichen Beispiel und vertrauten auf die Sicherheit von Mercedes-Benz Sonderschutzfahrzeugen. Im September 1963 stellte Mercedes-Benz ein neues, exklusives Repräsentationsfahrzeug für höchste Ansprüche vor – den legendären Typ 600. Schon kurz nach seiner Präsentation trug die deutsche Bundesregierung an die Daimler-Benz AG den Wunsch nach einer gepanzerten Ausführung für Staatsgäste heran. Damit begann für die Stuttgarter Ingenieure eine neue Ära im Sonderschutzbau, bei dem sie neue Überlegungen anstellen mussten – unter anderem wegen der nun üblichen selbsttragenden Karosserien. Da damals kein anderer deutscher Automobilhersteller gepanzerte Fahrzeuge ab Werk bauen konnte und Mercedes-Benz

Limousinen hohes Ansehen bei vielen Regierungen weltweit genossen, entwickelte sich eine enge Zusammenarbeit zwischen den deutschen Behörden und Daimler-Benz. In ihrem Verlauf initiierte die Stuttgarter Automobilmarke viele neue technische Ansätze. Diese intensive Zusammenarbeit trug zur Basis der heute geltenden europäischen Normen für die verschiedenen Widerstandsklassen bei.

Als 1970 in Lateinamerika ein großer Bedarf an Sonderschutzfahrzeugen entstand, bot die Daimler-Benz AG mit gepanzerten Fahrzeugen des Typs 280 SEL 3.5 eine passende Antwort. Zudem baute Mercedes-Benz von den Achtzylinder-Modellen der Baureihe W 116 Sonderschutz-Varianten und lieferte sie an ausgesuchte Kunden, darunter staatliche Institutionen und Regierungen in Europa und Übersee.

Lückenlos sind seit 1980 alle S-Klasse Generationen (Baureihen 126, 140, 220, 221) und das aktuelle Modell (Baureihe 222) stets auch als Sonderschutzvarianten erhältlich.

TEXT Daimler Communications und Jean-François Zimmer **FOTOS** Daimler Communications



besenius

Serrures et sécurité

4 Zone Industrielle L-9166 Mertzig • T 88 80 84 • besenius.lu

Planification et mise en œuvre de systèmes de contrôle d'accès de toute taille
Pour les constructions neuves comme pour les rénovations
Systèmes online et offline (partenaire dormakaba) • De nombreuses années d'expérience
Conversion de systèmes mécaniques en systèmes électroniques
Support et maintenance du système • Expertises et conseils professionnels

Photo : dormakaba c-lever pro



Atelier de ferronnerie

1 Zone Industrielle L-9166 Mertzig • T 88 81 10 1



Le nouveau Mercedes-Benz GLB

Pour la famille et les amis

D'un côté, des proportions massives, des porte-à-faux courts et un design d'inspiration tout-terrain. De l'autre, une transmission intégrale 4MATIC (option) et un éclairage tout-terrain spécial pour signaler les obstacles frontaux à faible vitesse. Le nouveau Mercedes-Benz GLB est un SUV qui s'utilise partout.





Mais il n'en reste pas moins un véhicule familial spacieux. En effet, il s'agit du premier Mercedes-Benz de ce segment à proposer jusqu'à sept places. Les deux sièges de la troisième rangée peuvent même accueillir des personnes mesurant jusqu'à 1,68 mètre. A tout cela, il faut aussi ajouter des moteurs à quatre cylindres puissants et efficaces, des systèmes d'assistance à la conduite modernes avec participation active du conducteur, un système d'infodivertissement MBUX intuitif et, enfin, une commande confort ENERGIZING évoluée. Bref, le « petit » nouveau possède tous les atouts de l'actuelle génération de véhicules compacts Mercedes-Benz.

Le GLB totalise dix centimètres de plus que la nouvelle Classe B. Son habitacle privilégie la fonctionnalité, ce qui lui permet d'offrir un volume intérieur généreux. Quant au volume du coffre, avec ses 560 à 1 755 litres (pour le modèle à cinq places), il n'a rien à envier à celui d'un break. La deuxième rangée peut être réglée en approche et les dossiers possèdent

plusieurs réglages d'inclinaison. Ainsi, le coffre gagne jusqu'à 179 litres, ce qui le rend encore plus polyvalent.

La « success story » continue avec un huitième modèle compact

Le nouveau GLB est produit dans l'usine d'Águascalientes, au Mexique, mais aussi à Pékin pour le marché chinois. En Allemagne, il sera disponible chez les distributeurs en fin d'année.

Aujourd'hui, une Mercedes-Benz sur trois est un SUV et une sur quatre est une compacte. Un SUV compact comme le GLB allie donc les atouts de ces deux segments phares de l'entreprise.

Avec le nouveau GLB, la famille des compactes Mercedes-Benz compte désormais huit modèles. En 2018, plus de 609 000 clients ont pris possession d'un véhicule compact. Depuis le lancement de la première Classe A en 1997, Mercedes-Benz a livré plus de 6,5

millions de véhicules de ce type partout dans le monde.

Jusqu'à sept places pour un embarquement immédiat

Le GLB est le premier modèle compact de Mercedes-Benz à proposer une troisième rangée de sièges composée de deux sièges individuels. L'équipement de série, très riche, comprend notamment des appuie-têtes réglables, des ceintures de sécurité à rétracteur et limiteur d'effort, un airbag rideau latéral protégeant également les passagers de la troisième rangée et des fixations ISOFIX et TOP-Tether pour les sièges enfants compatibles. Ainsi, il est possible d'installer jusqu'à quatre sièges enfants à l'arrière.

Au niveau de la troisième rangée, divers équipements de confort sont prévus, notamment deux porte-gobelets entre les sièges et deux vide-poches avec insert caoutchouté dans l'habillage de compartiment de chargement, à gauche et à droite, chacun étant équipé d'une



prise USB. Pour agrandir le coffre, il est possible d'escamoter les sièges dans l'épaisseur du plancher de chargement, ce qui donne une surface parfaitement plane.

Un design extérieur d'inspiration tout-terrain

Avec ses proportions massives, le GLB possède un design d'inspiration tout-terrain. Ses formes sont des surfaces lisses, des lignes minimalistes et des jointures fines. La partie avant verticale avec phares marquants traduit la présence de gènes tout-terrain, au même titre que les porte-à-faux courts à l'avant et à l'arrière.

L'épaule aux contours musclés et sensuels domine la vue de profil, accentuant encore la courbe ascendante de la ligne de ceinture au niveau du montant C. Les portes chevauchant les bas de caisse améliorent le confort d'accès, préviennent l'encrassement des encadrements et renforcent la protection en cas de collision latérale. Les revêtements

de protection sur tout le pourtour délimitent les proportions et soulignent le caractère tout-terrain du véhicule, tout comme la protection anti-encastrement design de l'avant et de l'arrière.

Un design intérieur rehaussé par des détails en aluminium

La planche de bord est composée d'un volume unique qui « avance » dans l'espace conducteur et passager. Devant le conducteur, on trouve un poste de conduite Widescreen. La commande et l'affichage passent par le système MBUX (Mercedes-Benz User Experience). Totalement inédit, l'insert en finition aluminium brut d'inspiration tout-terrain marque la limite inférieure de la planche de bord et se prolonge par un cerclage des trois buses de ventilation rondes situées au centre. Ce nouveau détail confère volume, robustesse, puissance et un certain facteur fun au tableau de bord. Sous les buses, on retrouve l'unité de commande de la climatisation, dont

les touches semblent avoir été usinées dans un cylindre d'aluminium.

Le caractère robuste de l'aménagement intérieur trouve son prolongement sur la console centrale. Grâce aux éléments d'aspect « brut d'usinage », les inserts et les commandes sont en parfaite harmonie. Le caractère SUV est également souligné par la poignée de maintien horizontale aménagée dans l'habillage des portes. Réalisée elle aussi à partir d'un tube d'aluminium fraisé, elle s'insère avec vigueur dans la contre-porte (à partir de la ligne d'équipement Progressive).

La fonction d'éclairage tout-terrain : pleins feux sur les obstacles

Le GLB propose des phares LED hautes performances et des phares MULTIBEAM LED. Ces derniers permettent une adaptation extrêmement rapide et précise de l'éclairage extérieur aux conditions de circulation momentanées.

Des phares antibrouillard à LED sont



également disponibles. Ils possèdent un faisceau lumineux plus large que les phares principaux et éclairent donc mieux les bas-côtés. Leur implantation basse sur le pare-chocs avant permet de réduire le risque d'éblouissement.

Les modèles 4MATIC disposent du Pack Technique Offroad. Avec les phares MULTIBEAM LED, ces modèles disposent d'une fonction d'éclairage tout-terrain spécifique. Cette fonction permet de mieux détecter les obstacles dans l'obscurité lorsque le véhicule évolue sur des chemins peu carrossables. Quand l'éclairage tout-terrain est allumé, l'éclairage d'intersection des phares MULTIBEAM LED vient s'ajouter en permanence (jusqu'à une vitesse de 50 km/h). L'éclairage de l'environnement avant proche est plus large et plus puissant.

Les détails techniques : de A comme « assistance » à W comme « wearables » (appareils connectés)

Le GLB bénéficie des atouts technologiques de l'actuelle génération de véhicules compacts Mercedes-Benz. En voici un aperçu :

- Les moteurs essence et diesel à quatre cylindres, qui ont été complètement revus lors du remaniement des séries compactes. Ils se distinguent par des puissances spécifiques considérablement accrues, une plus grande efficacité et des émissions réduites, comparés à la génération précédente.
- Les systèmes d'assistance à la conduite avec participation active du conducteur, qui reprennent des fonctions de la Classe S : grâce à des systèmes vidéo et radar améliorés, le GLB peut anticiper jusqu'à 500 m et conduire en semi-automatique dans certaines situations, p. ex. grâce à l'adaptation confortable de la vitesse dans les virages, aux croisements ou aux ronds-points à

l'aide de l'assistant de régulation de distance DISTRONIC actif, qui a recours aux données cartographiques et aux données de navigation. Un assistant de changement de voie actif intuitif compte parmi les nouvelles fonctions de l'assistant directionnel actif. Si le véhicule est équipé de l'assistant de stationnement actif avec PARKTRONIC, le GLB dispose de la fonction de redémarrage automatique étendu sur autoroute.

- Le train de roulement confort : à l'avant, le GLB est équipé de jambes de suspension McPherson ; à l'arrière, il possède un essieu multibras à ressorts hélicoïdaux, qui est isolé pour limiter les bruits et les vibrations. Un amortissement piloté adaptatif est même proposé en option. Grâce au contacteur DYNAMIC SELECT, le conducteur peut moduler l'amortissement entre un confort marqué et un réglage particulièrement sportif.
- Le système d'infodivertissement



intuitif MBUX : ses principaux atouts sont un processeur puissant, des écrans et des graphismes de grande qualité, un affichage personnalisable, un affichage tête haute intégralement en couleur, un système de navigation à réalité augmentée, un logiciel doté d'une faculté d'apprentissage et, enfin, un système de commande vocale activable par le mot-clé « Hey Mercedes ».

- La commande confort ENERGIZING : elle interconnecte différents systèmes confort du véhicule et exploite les ambiances lumineuses et musicales ainsi que différentes options de massage pour proposer aux passagers une grande variété de programmes bien-être. L'ENERGIZING COACH recommande ces programmes en fonction de la situation. Si la montre connectée Mercedes-Benz vivoactive® 3 ou un autre système portable Garmin® compatible est intégré, des valeurs personnelles telles que le niveau de stress ou la qualité de sommeil

permettent d'optimiser l'adéquation des recommandations.

La transmission intégrale 4MATIC : pour tous les besoins d'adhérence

Le GLB peut être équipé en option d'une transmission intégrale 4MATIC opérationnelle en permanence avec répartition entièrement variable du couple. La transmission intégrale à réglage sport offre au conducteur la possibilité d'influer davantage sur les caractéristiques de la 4MATIC grâce au contacteur DYNAMIC SELECT. Trois courbes caractéristiques sont mises à disposition pour le pilotage de l'embrayage tout-terrain. Le système réagit cependant dans chaque mode de manière flexible selon la situation de marche. En utilisation standard, une répartition de 80/20 (essieu avant/essieu arrière) constitue la base du programme de conduite « Eco/Confort ». En mode « Sport », la répartition est de 70/30.

En mode tout-terrain, l'embrayage tout-terrain est utilisé comme blocage interpont. La répartition de base est alors égalitaire 50/50. Parmi les composants essentiels de la transmission intégrale 4MATIC, on mentionnera la sortie vers l'essieu arrière, intégrée à la boîte de vitesses automatisée à double embrayage, et le différentiel arrière à embrayage multidisque. Celui-ci est à commande électromécanique. Pour ouvrir ou refermer les disques d'embrayage, un servomoteur exerce une force axiale sur l'empilement de disques via un engrenage à pignons droits et une rampe à billes. Le différentiel arrière compense les différences de course et de vitesse de rotation des roues arrière. Les principaux avantages de cette régulation : un actionnement indépendant de la vitesse des roues sur toute la plage de réglage, une précontrainte de l'embrayage dès l'arrêt et une meilleure efficacité grâce au concept de rampe à billes.



Le Pack Technique Offroad : très utile pour le tout-terrain ordinaire

En plus de l'éclairage tout-terrain, le Pack Technique Offroad comprend un programme de conduite supplémentaire. Ce dernier adapte le déploiement de puissance du moteur et la régulation ABS pour le tout-terrain ordinaire hors des routes goudronnées. Il s'active par l'intermédiaire du contacteur à bascule DYNAMIC SELECT.

Voici les autres éléments du Pack Technique Offroad :

- Une animation matérialisant la situation de conduite peut être affichée sur l'écran média. La représentation réaliste de l'angle de pente, de l'angle de dévers et des paramètres techniques permet de bien évaluer les manœuvres nécessaires.
- Le limiteur de vitesse en descente Downhill Speed Regulation (DSR) maintient automatiquement une vitesse lente présélectionnée entre 2 et 18 km/h, qui s'affiche sur l'écran

pour les instruments et sur l'affichage tête haute. Grâce à des interventions de freinage ciblées, cet assistant aide à garder le contrôle dans les descentes raides.

Les moteurs : puissants et efficaces

Le nouveau GLB est doté de moteurs essence et diesel 4 cylindres, qui ont été complètement renouvelés lors de la réactualisation des séries compactes. Ils se distinguent par des puissances spécifiques considérablement accrues, une plus grande efficacité et des émissions réduites, comparés à la génération précédente.

Le moteur essence d'entrée de gamme est le M 282 de 1,33 litre de cylindrée qui équipe le GLB 200. Pour un fonctionnement efficace en charge partielle, ce moteur possède un système de coupure de cylindres.

Le moteur de deux litres M 260 qui anime le GLB 250 4MATIC est constitué d'un bloc en aluminium moulé sous pression qui renferme

des chemises de cylindres en fonte grise plus larges à la base (principe CONICSHAPE®). En interne, cet usinage utilisé pour l'alésage des cylindres est appelé de manière plus parlante « honage en trompette ». Il minimise le frottement des pistons et diminue la consommation. Dans la culasse à quatre soupapes en aluminium, la course des soupapes peut être modulée sur deux niveaux du côté admission grâce au réglage variable de la course de soupape CAMTRONIC.

Le moteur diesel de deux litres (OM 654q) qui équipe les GLB 200 d et GLB 220 d et qui est couplé à la boîte de vitesses à double embrayage 8G-DCT répond d'ores et déjà, grâce à un post-traitement poussé des gaz d'échappement, à la norme RDE (Real Driving Emissions) phase 2 (en vigueur seulement en 2020); il possède une certification Euro 6d.

TEXTE ET PHOTOS Daimler Communication



Profitez de vos acquis pour concevoir le futur.

INTERVIEW

Raoul Stefanetti de la BIL



Comment bien gérer son patrimoine, le faire fructifier et le transmettre aux générations futures? Il n'existe pas de réponses toutes faites à cette question, tant chaque situation est unique et exige une connaissance approfondie. Les bonnes solutions ne peuvent se trouver que dans l'échange et le dialogue et c'est précisément le rôle du Private Banking, comme nous l'explique Raoul Stefanetti.

En quoi consiste exactement le Private Banking?

Le Private Banking, également connu sous le nom de Wealth Management, englobe plusieurs services comme le conseil en investissements ou la gestion discrétionnaire d'un portefeuille, la structuration du patrimoine, la planification successorale et la mise à disposition de crédits. La mission du Private Banker est de réunir autour du client des spécialistes de tous les domaines de la gestion financière pour

l'aider à réaliser ses projets à plus ou moins long terme en tenant compte de sa situation actuelle et de ses revenus potentiels futurs.

Qu'est-ce qui distingue vos services de la concurrence?

Ils sont très accessibles. Chez nous, le seuil pour en bénéficier est nettement inférieur à celui d'autres banques. Tout client qui possède des actifs financiers équivalents ou supérieurs à 500.000 euros peut avoir accès à nos services de Private Banking. Cette accessibilité se traduit également par la disponibilité et la flexibilité du responsable de relation dédié à chacun de nos clients. Il est facilement joignable, assure un suivi régulier, anticipe les besoins du client, répond rapidement à chacune de ses demandes et se déplace dans l'agence la plus proche du client et peut le cas échéant aussi se déplacer à son domicile.

Le fait que nous soyons une banque universelle et innovante constitue un autre atout important. Nous sommes capables

«Nous avons pour ambition d'accompagner nos clients sur le long terme et cet accompagnement se transmet souvent de génération en génération. Je compte ainsi parmi mes clients trois générations d'une même famille que je connais tous personnellement.»

de répondre à toutes les demandes de nos clients, aussi diverses soient-elles. Ainsi, en tant qu'institution de crédit, nous pouvons proposer à notre clientèle diverses formules de prêt pour acquérir des biens résidentiels ou commerciaux à Luxembourg ou à l'étranger.

Notre longue expérience en corporate finance nous permet d'accompagner tout patron d'entreprise dans tous ses projets, que ceux-ci soient professionnels ou privés. Nous pouvons également l'aider dans l'acquisition ou la transmission d'une entreprise.

Comment faites-vous pour prodiguer à vos clients des conseils avisés et personnalisés?

Lors de l'entrée en relation avec le client, nous sommes vraiment à son écoute et lui posons un maximum de questions sur sa situation financière, familiale et patrimoniale. Quelle est son histoire? Quelles sont ses attentes et ses contraintes? Quelles sont ses préférences en matière d'investissement? Quel est son niveau de connaissance des marchés financiers? Nous ne négligeons aucun détail et abordons avec lui tous les aspects de sa vie. Le but de cet entretien préliminaire est de bien connaître le client et d'avoir une vue globale, pas seulement financière, de son patrimoine de manière à pouvoir lui prodiguer par la suite des conseils personnalisés qui lui conviennent parfaitement.

Pour établir cette relation privilégiée avec le client, celui-ci doit se sentir à l'aise car il nous confie des éléments qu'il souhaite voir traités avec discrétion. La confiance du client est un

élément indispensable dans l'exercice de notre métier. C'est pourquoi nous disposons d'une équipe composée de différentes personnalités, plurilingue et multiculturelle. Nous sommes non seulement capables d'accueillir nos clients dans pratiquement toutes les langues mais aussi de leur trouver l'interlocuteur le plus adapté à leur caractère et à leur profil socio-culturel. Nous exigeons également de nos collaborateurs des qualités primordiales comme la rigueur, la performance, la capacité d'écoute, l'empathie, l'intégrité et la franchise.



Cette relation privilégiée traverse-t-elle les générations ?

Absolument. Nous avons pour ambition d'accompagner nos clients sur le long terme et cet accompagnement se transmet souvent de génération en génération. Je compte ainsi parmi mes clients trois générations d'une même famille que je connais tous personnellement. Je suis en quelque sorte devenu pour eux le confident familial sur lequel ils peuvent compter pour tout ce qui concerne les finances et le patrimoine.

Cette continuité à travers les générations est aussi en grande partie due au fait que nous faisons évoluer sans cesse notre métier. Dans un monde de plus en plus interconnecté, les clients sont devenus plus informés et plus exigeants. Nous nous sommes adaptés à cette nouvelle donne : nous sommes non seulement très présents sur le Net où nous délivrons un maximum d'informations pertinentes (notamment via notre site *my-life.lu*), mais nous avons également étendu le champ d'action de nos Responsables de relation. Ceux-ci sont entourés de

spécialistes internationaux, très pointus dans leur domaine et sont à même d'interpréter toutes les informations – pas toujours fiables – qui circulent sur la Toile. Nous en sommes convaincus : nos clients auront toujours besoin d'être conseillés et soutenus et rien, pas même un robot, ne pourra remplacer les solutions sur mesure que nous leur proposons. Pour nous, à la BIL, l'humain primera toujours.

Raoul Stefanetti,
Responsable Private Banking Luxembourg

Vous avant tout

Profitez de vos acquis pour concevoir le futur. Parce que vous avez façonné votre patrimoine à votre image, vous attendez de votre banque des solutions uniques, qui vous ressemblent. BIL Private Banking est avec vous, pour que vous puissiez être aux côtés de ceux qui vous sont chers.

Nos centres Private Banking au Luxembourg

Esch-sur-Alzette Ettelbruck Luxembourg-Ville (Siège)



BANQUE
INTERNATIONALE
À LUXEMBOURG

PRIVATE BANKING

Gastronomie

Noix de Saint-Jacques gratinées au beurre de saumon fumé
Salade d'endives aux agrumes et éclats de noisettes



Recettes pour 4 personnes

- 12 Noix de Saint-Jacques

Pour le beurre

- 100 gr beurre en pommade
- 180 gr saumon fumé
- 40 gr chapelure
- Zestes d'un citron bio
- 1 cuillère d'aneth ciselé
- Piment d'Espelette

Pour la salade d'endives

- 6 pièces d'endives
- Huile de pépins de raisin
- Vinaigre de vin blanc ou de cidre (selon votre préférence)
- 2 oranges sanguines
- 1 pamplemousse
- 40 gr de noisettes

Préparer le beurre de saumon

Tailler le saumon en dés

Dans un hachoir, mélanger le beurre et le saumon jusqu'à l'obtention d'une masse lisse

Rajouter la chapelure et les autres ingrédients et mélanger

Etaler le beurre sur un papier film alimentaire, enrouler en forme de boudin fin

Garder au frigo pour une heure au moins

La salade

Détailler les suprêmes des oranges et du pamplemousse et garder le jus pour la vinaigrette

Emincer les endives et les laver à l'eau tempérée

Les Saint-Jacques

Poêler les Saint-Jacques des deux côtés (jusqu'à ce qu'elles soient légèrement dorées)

Couper le beurre de saumon en fines tranches et dresser une tranche de beurre sur chaque Saint-Jacques

Faire gratiner les Saint-Jacques au four pendant 2 à 3 min

Mélanger les endives avec la vinaigrette, les suprêmes d'agrumes et les noisettes. Dresser sur une assiette et poser les Saint-Jacques gratinées sur la salade

⇒ Hostellerie Stafelter
1, rue de Dommeldange
L-9222 Walferdange
www.hostellerie-stafelter.lu



HOSTELLERIE
STAFELTER

1, rue de Dommeldange
L-9222 Walferdange

FÊTEZ ET SÉJOURNEZ



Une expérience culinaire pour vous et vos convives !
L'Hostellerie Stafelter vous offre le cadre idéal pour
organiser vos banquets et fêtes de famille.

Salle de banquet au 1^{er} étage (capacité max. de 50 personnes)

RÉSERVATION : +352 20 33 97 | info@hostellerie-stafelter.lu | www.hostellerie-stafelter.lu





Le château de Bourscheid

Une « forteresse féroce » dans un écrin de verdure

Ll'était une fois un beau château médiéval perché sur un haut promontoire escarpé, dominant du haut de son port altier les villages et les plaines aux alentours. Laissé à l'état de ruines au 19^e siècle, ce noble manoir trouva le salut grâce à l'intervention de l'Etat luxembourgeois qui, à partir des années 1970, investit massivement pour le restaurer, et en fit un fleuron du patrimoine historique et touristique national.



Le château de Bourscheid peut se targuer d'être le château le plus grand du pays (en surface de sol) et l'un des plus importants entre le Rhin et la Meuse. L'un des châteaux médiévaux les mieux conservés aussi.

Construit vers l'an 1100 sur des vestiges datant de différentes époques, son noyau fit l'objet de plusieurs agrandissements jusqu'au milieu du 15^e siècle. L'ensemble fortifié se développa au final sur la surface que le château occupe aujourd'hui : 12.000 m², sur une configuration triangulaire, avec une longueur de 151 m et une largeur de 53 m.

Une vue splendide

Outre sa valeur en tant que patrimoine féodal, le château de Bourscheid constitue également un formidable balcon panoramique pour admirer la vallée et les forêts environnantes. Posé stoïquement sur sa colline aux

versants abrupts, surplombant la Sûre de 150 mètres, il se livre entièrement aux paysages de l'Éislek qui l'entourent, un mélange magnifique de vallées sinueuses et de vallons boisés. Un spectacle grandiose qui varie sans cesse en fonction de la saison et des lumières.

Le Moyen Âge comme si vous y étiez

Les origines du château de Bourscheid remontent aux alentours de l'an 1100, quand le fortin en bois existant fut transformé en un château-fort en pierre, aménagé autour d'un imposant donjon. Des fouilles archéologiques ont révélé que le site avait abrité antérieurement des structures ottoniennes, carolingiennes, mérovingiennes et même romaines. C'est dire l'intérêt stratégique de ce relief qui dominait le passage fluvial de l'ancienne voie romaine reliant les routes Arlon-Tongres à l'ouest et Trèves-Cologne à l'est.

De la première construction d'époque romano-gothique, il ne subsiste aujourd'hui que le beffroi et le mur d'enceinte - aujourd'hui enceinte intérieure, car au 14^e siècle les seigneurs décidèrent de redoubler la fortification du site en érigeant un grand mur d'enceinte extérieure. Dotée de huit tours, cette nouvelle ceinture fut achevée vers 1384. Baricadé derrière ses puissants murs d'enceinte et isolé en haut de son piton rocheux, le château-fort était imprenable face aux armes et machines de guerre féodales.

Fort de cette protection nouvelle, le château primitif fut élevé à une hauteur d'au moins dix mètres, et on y ajouta un four avec des pièces de logis, en-dessous duquel on creusa dans la roche un cachot à deux niveaux. L'actuelle maison de concierge représentait l'accès au château supérieur, défendu par deux tours. En 1384 fut également bâtie, dans la



Posé sur un promontoire rocheux, le château offre des vues à couper le souffle sur les paysages vallonnés de l'Éislek.

basse-cour nouvellement fortifiée, un grand bâtiment résidentiel, la Maison de Stolzembourg, dotée d'une belle cave gothique. Ce n'est qu'après 1477 que fut construite l'actuelle basse-cour, avec un portail protégé par des palissades extérieures, un bastion d'artillerie et un fossé flanqué de quatre tours, avec pont-levis, interdisant ainsi l'accès au château supérieur (donjon, chapelle et logis du seigneur).

Les seigneurs de Bourscheid, qui habitaient le château à cette époque, faisaient partie des familles de chevaliers les plus respectées de la région. Fidèles vassaux du Duc de Luxembourg, ils furent également ses conseillers et combattirent à ses côtés lors de conflits armés.

Le temps de la cohabitation

Après 1512, année de la mort du dernier seigneur de la famille des Bourscheid, décédé sans laisser de postérité, le château fut partagé par les héritiers qui aménagèrent trois corps de logis : celui des Metternich dans l'ancien palais et dans le donjon, le quartier des Zant de Merl à un niveau plus bas, et celui des Ahr dans la Maison de Stolzembourg. À partir de 1626, l'un des corps de logis fut abandonné, et l'autre ne fut plus habité que sporadiquement. Les seigneurs préféraient résider dans des châteaux de plaine, plus accessibles et confortables qu'une forteresse médiévale comme celle de Bourscheid. Malgré ce délaissement progressif, certains ouvrages furent encore réalisés au fil du temps : en 1650, la chapelle fut agrandie, et en 1785 la Maison

de Stolzembourg, passablement délabrée, fut reconstruite.

La conquête du Duché de Luxembourg par les troupes de la France révolutionnaire en 1794-1795 mit fin à l'époque féodale. Dès 1802, les archives de Bourscheid furent transportées à Gemünden/Hunsrück en Allemagne, et en 1803 le dernier régisseur quitta le manoir. En 1803, François-Joseph Schenk de Schmidtbourg hérita du château, mais de 1812 à 1815, il vendit l'ensemble aux enchères, les domaines, les meubles et les matériaux. Dépouillé de tout, le château fut délaissé et tomba petit à petit en ruines.

Classés « monument historique » en 1936, les vestiges furent acquis par l'État luxembourgeois en 1972. Depuis, la Maison de Stolzembourg et l'habitation pour le gardien ont été



La plus récente intervention a donné lieu à un rafraîchissement des intérieurs de la Maison de Stolzenbourg et à l'ajout d'une annexe fonctionnelle de style contemporain.

entièrement reconstruites, et des travaux de consolidation ont été effectués à plusieurs endroits. Par le biais principalement du Service des sites et monuments nationaux (SSMN), l'Etat a mis sur pied un programme continu de fouilles archéologiques et d'interventions de conservation-restauration.

De son côté, l'a.s.b.l. « Les Amis du Château de Bourscheid », fondée en 1972, a pris en charge l'animation culturelle et touristique du château, collaborant également avec le SSMN pour approfondir les connaissances historiques sur le manoir et ses habitants au cours des siècles.

L'intervention la plus récente

Le 2 octobre 2018, après quelques années de travaux, les nouveaux locaux du château de

Bourscheid ont pu être inaugurés. Les deux premiers étages de la Maison de Stolzenbourg ont été complètement rénovés, et le bâtiment a été équipé d'une annexe hébergeant, entre autres, une cuisine équipée et un ascenseur. Les nouveaux locaux sont destinés à l'organisation d'activités culturelles diverses, ainsi qu'à des réceptions et banquets.

Un poète est passé

Le 20 septembre 1865, le célèbre écrivain français Victor Hugo visita le château de Bourscheid et tomba sous le charme du site. Dans son carnet de voyage, il nota que les ruines lui apparaissaient comme « un énorme arrachement de murs et de tours ». Une nouvelle excursion le 17 juillet 1871 lui donna l'occasion de revisiter le château. De nouveau,

un descriptif tranchant trouva place dans son carnet : « Vue admirable de la ruine du haut de la montagne environnante. (...) Vieille forteresse féroce. Un burg. Tout le onzième siècle avec ses spectres qui sont maintenant des tours. »

De ces deux visites effectuées par le poète, il reste aussi les dessins qu'il fit du château, l'un à la mine de plomb (1865) et le deuxième au lavis (1871).

TEXTE ET PHOTOS Paulo Lobo, Luxedit sàrl

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

Clubnews



Calendrier 2019-2020

14/12/2019

Dîner de Noël / Chrëschtfeier

16-19/01/2020

Interclassics Maastricht *

17/01/2020

Assemblée générale / Generalversammlung

09/02/2020

Trëppeltour

27/02>01/03/2020

Retro Classics Stuttgart *

14>15/03/2020

Autojumble Luxexpo Kirchberg

25>29/03/2020

Techno Classica Essen *

26/04/2020

Tour de printemps / Fréijorstour

13>16/05/2020

Mille Miglia Brescia *

28/06/2020

Rotary Castle Tour *

02-05/07/2020

20e anniversaire MBCL /
20. Geburtstag MBCL

01-02/08/2020

Vintage Cars & Bikes Steinfort

06/09/2020

Rentrées'tour

27/09/2020

Zesummen Ennerwee Rotary
Clubs Luxembourg *

18/10/2020

Tour d'automne / Hierschttour

12/12/2020

Dîner de Noël / Chrëschtfeier

Informations auprès du secrétariat du club.

* Manifestations organisées par des tiers.

Informationen im Clubsekretariat.

Mit * gekennzeichnete Veranstaltungen werden von Drittveranstaltern organisiert.



MIB-Rallye zu Besuch in Luxemburg

Die 5. Ausgabe der Rallye Men-in-Benz nahm ihren Start am Samstag, den 15. Juni 2019 in Köln bei der Motorworld. Höhepunkt für die Teilnehmer war die Teiletappe beim Veredler Carlsson in Saarlouis, bevor sich die Kolonne bestehend aus rund 75 Fahrzeugen mit Stern in Richtung Merbag in Luxemburg-Hollerich wieder in Bewegung setzte. Hier wurde sie gegen 16.30 Uhr von zahlreichen Schaulustigen empfangen, die sich auf Leckerbissen mit besonders sportlichen Genen freuten: 190 SL, 300S Cabriolet, SLR Stirling Moss, AMG GT4, 280 GE "Dakar", AMG GTR S Rote Sau, Carlsson C25, und viele mehr. In den Ausstellungsräumen von Merbag warteten verschiedene, vom wohlbekannten Oldtimerhändler Arthur Bechtel zur Verfügung gestellte hochkarätige Klassiker auf Besucher und Teilnehmer. Aber auch unser Vorstandsmitglied Ernest Kirchen hatte 2 seiner Fahrzeuge ausgestellt, ein 230CE (W124) und ein E55 (210), die ebenfalls viel Beachtung fanden.

Mehrere unserer Clubmitglieder hatten es sich nicht nehmen lassen, diese außergewöhnliche Veranstaltung zu besuchen. Für einige war es eine freudige Gelegenheit, um Markenbotschafter und Rennlegende Jochen Mass wiederzusehen, der sich auch nicht lange bitten ließ, um sich mit seinen Fans für ein Familienfoto für diese Ausgabe von „Carl's“ ablichten zu lassen.

Am Sonntagnachmittag setzte sich die Kolonne dann Richtung Nürburgring in Bewegung, wo die Fahrzeuge im Rennstall Black Falcon im alten Fahrerlager den auch dort zahlreich erwarteten Zuschauern aufregende Fotomotive boten.

TEXT UND FOTOS Guy MULLER





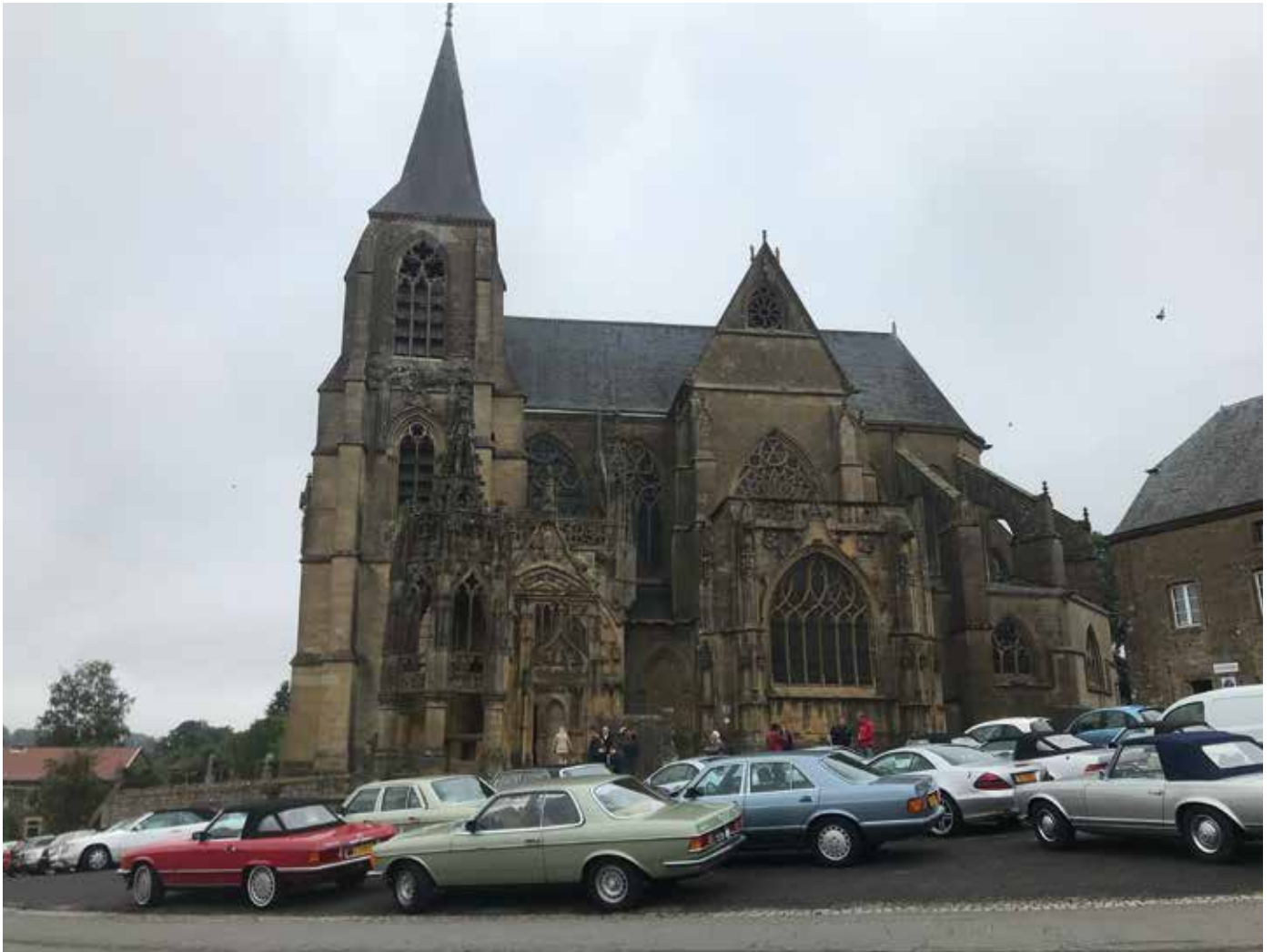
Summertour in die Vergangenheit

Die Sommertour ist schon seit Jahren ein fester Termin in unserem Jahreskalender. So auch in diesem Jahr, wo wir uns am Sonntag, dem 28. Juli vor dem Gebäude des Automobilstadclubs in Bartringen zum Start aufgestellt hatten. Nach der obligatorischen Stärkung in Form von Café-Croissants setzte sich unsere Kolonne in Richtung belgische Grenze in Bewegung. Über Athis führte uns das Roadbook nach Avioth, wo die im 14. Jahrhundert erbaute und in den Stand einer Basilika erhabene gotische Kirche im Flamboyantstil mit charakteristischem Vorbau manchen überraschte, erwarten doch die meisten Besucher kein solches architektonisches Meisterwerk in solch einem kleinen Dorf mitten im

Nirgendwo. Ob der erstaunlich gute Erhaltungszustand der abgeschiedenen Lage fernab strategischer Stellungen mit kriegerischen Bedrohungen und industrieller Großanlagen mit korrosiven Emissionen zu verdanken ist, bleibt eine Vermutung.

Als nächste Etappe war Montmédy mit seiner beeindruckenden, bis in die heutige Zeit bewohnte Zitadelle unser nächstes Etappenziel im französischen Grenzgebiet. Nicht nur die ausgedehnten gut erhaltenen militärischen Anlagen, sondern auch deren historische Bedeutung fesselten die Aufmerksamkeit der Besucher. Am Platz des Geschehens erinnerte sich wohl mancher, dass er vor Jahren im Geschichtsunterricht gehört hat, dass der

Franzosenkönig Louis XVI seine Flucht vor den Revolutionsschergen über Montmédy geplant hatte und, dass er dann doch unweit von Montmédy von seinem Schicksal eingefangen wurde. Sein Ende unter der Guillotine war dann auch das Ende des „ancien régime“. Nach so viel geistiger Stärkung mit Architektur und Geschichte war Mittagspause im nicht weniger geschichtsträchtigen Renaissancestädtchen Marville angesagt. Körperlich ebenfalls gestärkt ging es weiter mit einer überaus interessanten Führung durch die mittelalterliche und im Laufe der Jahrhunderte immer wieder erweiterte Kirche. Abschließend besuchten wir den 2 km außerhalb des Ortes gelegenen Friedhof mit seiner



auf die romanische Zeit zurückreichenden Kirche und den aus den XV bis XVIII Jahrhundert datierenden Gräbern. Das berühmte Ossuarium mit den Gebeinen von über 40.000 Verstorbenen früherer Jahrhunderte war zurzeit wegen Restaurierungsarbeiten leer geräumt und seines makabren Inhaltes beraubt.

Am späten Nachmittag besuchten wir noch die Anlagen des Schlosses "Le Clos de Lorraine" in Cons-la-Grandville, wo wir unsere Fahrzeuge im Schlosshof ausstellten.

Diese kulturelle Reise in die Gotik und die Renaissance, während der sich der Wettergott erfreulicherweise von seiner gnädigen Seite zeigte, fand ihren kulinarischen Abschluss im Restaurant Celula in Bettemburg, dessen Gebäude den älteren unter uns noch wohl durch seine erste Bestimmung als Großmolkerei bekannt ist.

TEXT UND FOTOS Guy Müller





Das Standpersonal des Clubs: Guy Muller, Jean-François Zimmer mit Jean-Louis, Patrick Wehr

3. und 4. August 2019

Vintage Cars & Bikes in Steinfurt

Am ersten Augustwochenende stand Steinfurt schon zum 7. Mal ganz im Zeichen der Oldtimer. Was von einer Einzelperson ins Leben gerufen wurde, hat sich mittlerweile als Publikumsmagnet entwickelt, das nunmehr über 100 Freiwillige aus dem Jugendclub und der Feuerwehr mobilisiert, um einen reibungslosen Ablauf der Veranstaltung zu gewährleisten.

Die Zahlen sprechen für sich: über 750 Oldtimer aller Kategorien, vom Kleinwagen bis zum Truck, vom Sportwagen bis zur Luxuslimousine, vom Traktor bis zum Militärfahrzeug, sowie über 80 Verkaufsstände mit allem was zum Oldtimerhobby gehört, ließen die Herzen der rund 7.000 Besucher höher schlagen. Die 5 Hektar Freifläche und 500 qm überdachte Verkaufsfläche rund um das „Centre Roudemer“ und den idyllischen Weiher konnten trotz ihrer Größe das Gedränge an Exponaten und Besuchern kaum noch fassen. Das gute Sommerwetter mit schönstem Sonnenschein hat wohl seinen Teil zum Erfolg dieser Veranstaltung beigetragen.

Der Mercedes-Benz Club Luxembourg war auch dieses Jahr mit einem kleinen, aber viel besuchten Stand vertreten. Außer den permanent ausgestellten 280SE 3.5 Limousine (W108) von 1972 und einem SL320 (R129) von 1997, waren noch verschiedene andere Fahrzeuge mit Stern auf der Haube auf dem Gelände zu sehen, und dokumentierten die Bandbreite der Stuttgarter Produktion.

Die Teilnahme an solchen Veranstaltungen ist jedes Mal eine gute Gelegenheit, um den zahlreichen Besuchern unsere Fahrzeuge in passendem Rahmen zu präsentieren und den Club vorzustellen. Rund 400 Exemplare unseres Clubmagazins „Carl's“ wurden verteilt und haben wohl über das Wochenende hinaus das Interesse an unserem Club wach gehalten.

Vom Erfolg der diesjährigen Ausgabe von Cars & Bikes beflügelt, werden mit Sicherheit mehr Clubmitglieder ihre Fahrzeuge an unserem Stand ausstellen wollen, sodass wir nächstes Jahr mit einem größeren und vielfältigeren Clubstand vertreten sein werden.

TEXT UND FOTOS Guy Müller



MAACHT MÉI DRAUS !

Codéveloppement de projets immobiliers

Posséder un terrain offre un grand nombre de possibilités. Pour le valoriser judicieusement, faites appel à notre savoir-faire pour développer conjointement avec vous un projet immobilier solide.

www.spaceprolux.lu



275, rue de Luxembourg
L-8077 Bertrange
Tél : (+352) 691 352 611
Mail : info@spaceprolux.lu



SPACEPROLUX
promotion immobilière



Hierschttour 2019

Am Sonntag, den 29. September 2019, waren 24 Teams in ihrem Klassiker mit Stern in Niederranven zusammen gekommen, um die letzte gemeinsame Clubausfahrt der Saison unter die Räder zu nehmen. Die obligate Stärkung in Form von Café-Croissants konnten wir bei noch ganz annehmbarem Wetter und teilweise blauem Himmel genießen, bevor wir in Richtung Osten starteten. Pünktlich zum Herbstbeginn hatte sich der Sommer, der dieses Jahr ja bekanntlich seinen Namen mehr als verdient hatte, verabschiedet und das erste Sturmtief von den Britischen Inseln war für den Nachmittag angekündigt worden.

Die Tour, welche von unsern

Vorstandsmitgliedern Angela Parlanti und Erny Kirchen organisiert worden war, führte uns durch eine herbstlich gefärbte Landschaft nach Born, wo ein Besuch des Ramborn Ciderhofs auf dem Programm stand. In einer überaus interessanten Filmvorstellung und Führung durch die Produktionsanlagen erfuhren wir viel Neues über den geschichtlichen Hintergrund, die Produktion und die Vermarktung des Apfelweins, dessen geschäftlicher Erfolg weit über die Landesgrenzen hinaus bis nach Übersee reicht.

Während des anschließenden kurzen Spaziergangs zum Restaurant, wo ein leckeres Mittagessen uns erwartete, waren manch ängstliche Blicke gen Himmel gerichtet und

es war nur noch eine Frage der Zeit, wann sich die Himmelsschleusen öffnen würden. Das taten sie auch alsbald und die Wettervorhersage bewahrheitete sich, sodass der Regen uns für den Rest des Tages begleitete. Dieser ließ uns aber nicht davon abhalten, um in Kell und in Losheim jeweils am See eine Pause einzulegen. Die dort vorgesehenen Spaziergänge fanden leider nur in einer stark verkürzten Form statt, denn das Wetter war uns in der Zwischenzeit doch zu ungemütlich geworden.

Unsere feuchte, aber sehr schöne Ausfahrt fand ihren Abschluss beim gemeinsamen Abendessen in Wincheringen in einem Panoramarestaurant, wo wir in den gelegentlichen



Regenpausen eine herrliche Aussicht auf das Moseltal mit seinen Rebhängen zu beiden Seiten des Flusses genießen konnten.

Bei der Heimfahrt war Vorsicht geboten, denn die Windstärke hatte merklich zugenommen, und alle Teilnehmer waren froh, unbeschadet wieder in der heimischen Garage angekommen zu sein und ihr Fahrzeug in Kürze auf die Winterpause vorbereiten zu können.

TEXT UND FOTOS Guy Müller





ABS : quand le feu passe à l'orange !

Le lecteur attentif se souviendra que Carl's, en son numéro 2, avait consacré un article au thème de l'ABS. L'occasion en était donnée par le 40e anniversaire de ce système de sécurité au freinage qui a relégué le « cadence breaking » à une autre époque et, aussi sans doute, à une autre génération de conducteurs. Mercedes-Benz avait joué un rôle de pionnier en la matière, rappelait l'article. Les premiers ABS intégraient déjà différents capteurs de vitesse de roues, deux à l'avant, un à l'arrière.

Au cours de sa longue vie, le modèle R107 s'est vu nanti de ce système de sécurité parfois atteint de maladies de jeunesse, comme celle qu'a présentée la 280SL de 1983 dont je suis propriétaire.

La lisibilité de toute défaillance du système est assurée, en logique, par une lampe témoin de couleur orange logée au tableau de bord. En l'occurrence, le voyant de ma voiture restait en permanence à l'orange. Le diagnostic, rapidement dressé, par mon garage habituel, concluait à la dégradation d'un capteur avant, ces capteurs étant particulièrement soumis à une forte exposition à l'humidité et aux conditions de route.

A priori, rien d'alarmant, même quand le garage me fit part de ce que la pièce n'était provisoirement plus en stock chez Mercedes.

L'occasion se présentait donc de faire une recherche sur Internet qui ne devait être qu'un petit divertissement d'avant-soirée. J'étais loin de penser que la cause n'était pas gagnée d'avance.

Dans le meilleur des cas, les sites des fournisseurs consultés intégraient bien à leur catalogue la pièce recherchée sous la référence BOSCH 0 265 001 012.

Ensuite, dès le premier click de lancement de la procédure d'achat, apparaissaient systématiquement les mentions « Pas de stock », « Derzeit nicht auf Lager » ou encore « Currently out of stock ». Rien de très rassurant ! Les contacts pris en Allemagne auprès de Mercedes-Benz Classic ou de Bosch Classic confirmaient mon infortune. Je n'étais pas le seul à la recherche de la pièce ! Mieux même, le magazine automobile anglais OCTANE publiait, en son édition 192, un article de son correspondant italien qui avait rencontré, trait pour trait, la même situation. Un vrai « copier-coller » !

Après de nouveaux contacts infructueux aux Pays-Bas, en Belgique ou en France, c'est finalement du Grand-Duché, à domicile, que vint le salut. Lors d'une réunion du Mercedes-Benz Club Luxembourg, son président, Monsieur Zimmer, me suggéra de contacter Monsieur Frédéric Fayaud. Trois coups de fil



plus tard, Monsieur Fayaud, fin connaisseur de la marque Mercedes-Benz, me proposa un dépannage à l'aide d'une pièce usagée. Le capteur fut ensuite installé avec succès et la voiture est désormais opérationnelle à 100 %, juste à temps pour profiter encore de quelques belles sorties d'automne.

Tout est bien qui finit bien ? Certes oui, pour l'instant. Il ressort de mes contacts avec le manufacturier qu'une solution alternative est en projet. La question est de savoir quand ce projet sera finalisé ? D'ici là, le mieux sera sans doute de s'armer de patience pour trouver les dernières pièces encore disponibles sur le marché et de continuer à croire en sa bonne étoile !

TEXTE Marc Collard **MERCI** à Madame A. Parlanti, pour son aide.



Tribut an Carl Benz

Ein Name der verpflichtet und eine Veranstaltung die verpflichtet! Innerhalb von nur wenigen Jahren hat sich „Tribut an Carl Benz“ in Karlsruhe zu einer Veranstaltung entwickelt an der kein Weg, auch für nur halbwegs interessierte Liebhaber klassischer Automobile, vorzugsweise deren mit Stern auf der Haube, vorbeiführt. So bin auch ich dank der Empfehlung eines ebenfalls mit dem Sternenvirus infizierten Freundes zu diesem hochkarätigen Event hinzu gestoßen.

Sozusagen zum Einstimmen auf das große Ereignis des Sonntags 11. August hatte schon eine auserlesene Zahl an Fahrzeugen Stellung bezogen. Einerseits bevölkerten Autos, welche als Technologie- oder Designträger gelten, einen ganzen Platz in der Altstadt, andererseits war eine komplette angrenzende Straße den Sternenträgern aus Stuttgart vorbehalten, so auch meinem Mercedes-Benz 300 Cabrio D, mit dem ich schon am Vortag mit meinem langjährigen Beifahrer Paulo Lopes angereist war.

Wir ließen es uns nicht nehmen, Carl Benz, dem wohl bekanntesten Sohn Karlsruhes zu gedenken, indem wir eine Weile vor der an der Fassade des Polytechnikums Karlsruhe, an dem er von 1860 bis 1864 studierte, angebrachten Gedenktafel im Andenken an ihn und seine Erfindung verharreten.

Sonntags waren der Vorplatz des Schlosses und die angrenzenden Laubengänge des Parks von etwa 400 klassischen Automobilen in Beschlag genommen worden, wo sich dank idealen Sommerwetters eine überaus zahlreiche Zuschauerschar drängte, um die chromblitzenden



Zeugen vergangener Jahrzehnte zu bewundern. Höhepunkte der Veranstaltung waren die Vorstellung eines Teils der Fahrzeuge auf einer Bühne vor dem Schloss, mit Beschreibung der Fahrzeuge und Fahrzeugbesprechung mit dem Fahrer, sowie das anschließende Korso der ausgestellten Fahrzeuge über den Vorplatz des Schlosses und den Schlossgarten.

Diese im Zweijahresrhythmus stattfindende und perfekt organisierte Veranstaltung vor grandioser Kulisse wird wohl so schnell nicht aus dem Eventkalender der Stadt Karlsruhe verschwinden.

TEXT UND FOTOS Guy Müller



v.l.n.r.: Guy Muller, Louis Scuri, Paulo Lopes, Reiny Scuri, Jacqueline und René Lauer

ADAC Europa Classic 2019

Genussvolles Oldtimerwandern in Südtirol

Auch die zweite Auflage der Europa Classic, vom 2. bis 5. September 2019, stand wieder unter dem Motto „reisen ohne zu rasen“, wobei der Weg das Ziel ist und das Wandern mit dem Oldtimer und das Genießen mit seinen vielfältigen Facetten im Mittelpunkt stehen. Entsprechend dieser Einstellung hatten wir die Anreise bereits am Vortag angetreten, um auch schon diesen Tag als Teil der Veranstaltung anzusehen und entspannt in Schenna oberhalb von Meran einzutreffen. Wir, das waren Reiny und Louis Scuri in einem 1970-er 280 SL Pagode, Jacqueline und René Lauer in einem 1986-er 300 SL der Baureihe 107 und ich selbst mit meinem oldtimererprobten Beifahrer Paulo Lopes in einer 280SE 3,5 Limousine vom Typ 108 (Baujahr 1972). Unsere Clubfreunde Sylvie und Guy Rolling, die mit ihrem Alltags-SLK Urlaub in der Region machten, haben uns gelegentlich besucht und als Schlachtenbummler stellenweise begleitet.

Für die 86 Teams begann der erste Tag mit der obligaten Dokumentenübergabe und der technischen Abnahme, die in diesem alpinen Terrain mit seinen beeindruckenden Höhenunterschieden mehr als nur eine Formalität ist. Mit 25 Fahrzeugen stellte Mercedes-Benz das stärkste Kontingent dar: Allein neun Pagoden-SL, je fünf 190SL und 107-er sowie vier Vertreter der 111er Baureihe waren die häufigsten Sternenträger. Ihnen allen aber hatten ein sehr seltener 1936er Nürnberg 500 Tourenwagen und ein 1956er 180D Ponton-Kombi, der aus Norddeutschland auf eigener Achse angereist war, als Publikumsbelohnung und Hingucker den Rang abgelaufen.

Ein Prolog über 52 km führte die Teilnehmer durchs Meraner Land. Die Bergkulisse konnten wir vom Tal aus nur teilweise genießen, weil der Wettergott die Vorhänge größtenteils zugezogen hatte und etwas Segen von oben dazu gab. Doch das sollte nur die Vorfreude auf die

kommenden Tage steigern, weil voller Sonnenschein angekündigt war, der uns dann auch nicht im Stich ließ. Bei Wanderpausen ging es darum, in einem Weingut nicht nur den Wein zu kosten, sondern 5 verschiedene Sorten am Geruch zu erkennen (was uns tatsächlich mit wer weiß welchem göttlichen Beistand auch gelang). Des Weiteren konnten wir einen 300qm großen und 350 Jahre alten einmaligen Rebstock bestaunen.

Der zweite Tag war mit 173 km anspruchsvoller, da es darum ging, beträchtliche Steigungen zu erklimmen. Nach einer beschaulichen Pause an einem zum Museum umgebauten typischen Bauernhaus wartete der Aufstieg zum 2.211 m hoch gelegenen Penserjoch auf uns. Atemberaubende Panoramen auf die umliegenden Bergmassive belohnten uns für die anspruchsvolle Fahrt. Auch der Abstieg forderte die volle Aufmerksamkeit der Fahrer, war man ja nach jeder der zahlreichen Kurven dazu verleitet, die Landschaft mehr zu genießen als auf den Straßenverlauf achtzugeben. Die Mittagspause im mittelalterlichen Sterzing, das zu den schönsten Altstädten Italiens zählt, ließ uns genügend Zeit, um die architektonischen Schönheiten zu bestaunen, bevor es wieder steil bergan zum Jaufenpass ging. Mit seinen 2.094 m ist dieser zwar nicht so hoch, doch die 1.300 m Höhenunterschied, die uns vom Zielort Dorf Tirol trennten, waren besonders für die älteren Fahrzeuge eine wahre Herausforderung.

Am dritten Tag bot uns die mit 218 km längste Etappe durch eine Bilderbuchlandschaft wieder topografische, touristische und kulinarische Höhepunkte am laufenden Band. Auf dieser Dolomitenfahrt begaben wir uns nach einer Wanderpause am romantisch gelegenen Schloss Prösel wieder in alpines Terrain. Über das Grödnerjoch zum 1982 m hoch gelegenen Würzjoch boten sich uns unvergessliche Panoramen, immer mit dem Massiv der Dolomiten zum Greifen nahe vor Augen.

Der letzte Tag war mit seinen 130 km durch den Süden Südtirols zwar kürzer, aber nicht weniger sehenswert als die vorherigen Etappen. Nach dem Start am Meraner Kurhaus und der Fahrt durch malerische Weindörfer taten sich weite Panoramen auf, bevor es wieder hoch hinaus zum Mendelpass ging, der mit seinen 1.363 m buchstäblich der Höhepunkt der Veranstaltung war. Bei klarer Sicht war von hier aus der Blick auf die im Tal liegende Stadt Bozen und den Kalterer See überwältigend. Der Abstieg war wiederum technisch sehr anspruchsvoll, doch alle kamen ohne Probleme im tiefer gelegenen Dorf Sankt Paul an, wo deftige hausgemachte Pastaspezialitäten eine willkommene Stärkung boten, bevor eine kilometerlange Fahrt durch gefühlte nicht enden wollende Apfelplantagen uns zum Zieleinlauf in die Altstadt von Meran führte.

Es ist immer wieder eine Freude mitzuerleben, wie das ADAC-Team es fertigbringt, solche Veranstaltungen auf die Beine zu stellen, bei denen alles wie am Schnürchen verläuft und die mit abwechslungsreichen Rate- und Geschicklichkeitsspielen gespickt sind. Auch die schwierigsten Strecken mit Haarnadelkurven, schwindelerregenden Steigungen und Gefällen auf zum Teil gefährlich schmalen Sträßchen lassen kaum ein Unsicherheitsgefühl aufkommen, weiß man ja, dass die Gelben Engel des ADAC jedes technische Problem schnell aus der Welt schaffen können: sie haben dies auch bei dieser Veranstaltung wieder unter Beweis gestellt, und so jedes liegen gebliebene Fahrzeug wieder auf die Straße und ins Endziel gebracht.

TEXT UND FOTOS Guy MULLER





Mercedes-Benz SL-Club Schweiz besucht Luxemburg

Dass offizielle Meetings im Großen Freundschaften im Kleinen zur Folge haben können, hat sich kürzlich zwischen dem Mercedes-Benz SL-Club Schweiz und unserem Club bewiesen. Wie bei anderen Veranstaltungen auch, werden bei den jährlichen vom Mercedes-Benz Classic Club Management organisierten Treffen der Clubvorsitzenden nicht nur sachlich/technische und organisatorische Themen besprochen, sondern auch persönliche Kontakte geknüpft.

Die Vorsitzende des SL-Clubs Schweiz, Gisela Gertsch, nutzte demzufolge die Gelegenheit, unseren Vorsitzenden, Jean-François Zimmer und einige Begleitpersonen kurzfristig zum luxemburgischen Teil ihrer Auslandsfahrt persönlich einzuladen.

Am Freitag, dem 31. Mai 2019 waren 18 Teams im Elsässischen Ottrott mit ihren SL's





aller Jahrgänge gestartet, um die charakteristischsten Orte im Elsass zu besuchen, bevor sie über Molsheim, Phalsbourg, Mettlach und Merzig den Weg Richtung Echternach nahmen, wo sie am Nachmittag im Hotel Belair eintrafen. Dort stießen auch wir zu ihnen und konnten beim gemeinsamen Abendessen bei Benzingesprächen den Tag Revue passieren lassen und neue Freundschaften schließen, respektive vertiefen.

Am Samstag durften wir mit 3 Fahrzeugen unseres Clubs an der Ausfahrt in die Moselgegend teilnehmen. Nach der langen Tour des Vortages über 400 km (ohne Anreise nach Ottrott) war der heutige Parcours

über Bech und Wecker nach Trier bedeutend kürzer und entspannter. Die Mittagspause bei bestem Frühlingswetter am Golfplatz in Ensich Birkenheck trug ihren Teil dazu bei, bevor der Weg Richtung Hotel und abendliche Abschlussfeier weiterging.

Unsere Schweizer Freunde waren von der landschaftlichen Vielfalt auf solch kleinem Raum beeindruckt und manch einer ließ durchblicken, dass er wohl nicht das letzte Mal mit seinem SL die Straßen Luxemburgs unter die Räder genommen hat. Auf ein Wiedersehen dann bei unserem Clubjubiläum im Juli 2020!

TEXT UND FOTOS Guy Muller

Petites annonces



Mercedes-Benz SLS AMG Roadster

Informations et prix sur demande.

Contactez le +352 621 264 162 pour toutes informations complémentaires ou pour fixer un rendez-vous.



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