

Carl's

by Mercedes-Benz Club Luxembourg



CLASSIC CARS

45 Jahre Mercedes-Benz
450 SEL 6.9

E-Klasse Coupés und
Cabriolets

NEW CARS

La nouvelle Classe E

Der neue Mercedes-AMG
GLA 35 4MATIC

DISCOVERY

Le château de Bourglinster

Clubnews MBCL



Carl's

by Mercedes-Benz Club Luxembourg

www.carls.lu

Carl's #05 Summer 2020

Rédacteur en chef

Jean-François Zimmer

Rédacteurs de ce numéro

Jean-François Zimmer, Guy Muller, Paulo Lobo

Publicité

Tél. (+352) 26 38 93 12

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 2020, tous droits de reproduction réservés

© Luxedit sàrl 2020, 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 ».

Telle était l'introduction à mon dernier éditorial en décembre 2019 (Carl's #04). Personne ne pouvait prédire à ce moment à quel point le monde allait être bouleversé quelques semaines plus tard par la pandémie du Covid-19, qui a eu également un impact considérable sur les activités de notre club.

Nous étions en plein élan pour clôturer les derniers préparatifs pour les festivités du 20^e anniversaire du MBCL, prévues pour début juillet 2020, quand le « lockdown » décrété par le gouvernement nous a obligés d'arrêter d'un jour à l'autre nos activités. En avril, il devenait évident que nous devions annuler l'événement prévu, en raison de l'interdiction de tenir des rassemblements et manifestations d'envergure avant la fin du mois de juillet. Après avoir avisé les 150 participants inscrits de l'annulation et du report des événements du 20^e anniversaire, nous avons négocié rapidement avec nos partenaires (hôtel, restaurants, prestataires de services, etc.) le report à 2021 de l'ensemble du programme. Le fait que de nombreux participants aient immédiatement renouvelé leur inscription pour l'année prochaine nous a redonné confiance et énergie pour nous lancer dans les derniers détails de la préparation.

Avec le déconfinement progressif, nous avons organisé une sortie en voiture ancienne pour la fin du mois de juillet, certes de moindre envergure et dans le respect des règles de la « distanciation sociale », mais permettant néanmoins de nous retrouver. En outre, nous avons pu avancer dans la préparation de la grande exposition consacrée à Mercedes-Benz qui se tiendra – dans le cadre de la célébration du 20^e anniversaire - de mi-novembre 2020 à mi-mai 2021 au Conservatoire National de Véhicules Historiques à Diekirch. L'année 2020 sera une année d'anniversaire avec des festivités réduites, mais nous aurons ainsi l'occasion de célébrer le 20^e anniversaire de notre club de manière étalée pendant deux années.

Le « repos forcé » des deux mois nous a permis de nous recentrer sur l'essentiel : notre santé et nos proches. Nous espérons que vous et vos proches avez passé cette période difficile en bonne santé. Nous gardons également l'espoir que bientôt, nous allons nous retrouver (avec ou sans masque) en Mercedes-Benz ancienne, sur les routes du pays, lors d'une activité du club.

20 ans représentent une longue période dans la vie d'un club. Ensemble, nous avons passé des bons moments et des moments plus difficiles : des discussions animées, des soirées agréables, des visites intéressantes, des balades riches en découvertes, des disputes internes, des réconciliations, des périodes plus calmes et des périodes plus animées. Nous avons dû dire « Adieu » à des membres du comité et du club qui nous ont quittés pour toujours. En cette année d'anniversaire, nous leur devons un remerciement et une pensée pour leur engagement et participation au sein du club.

Au regard des 20 ans passés, les impacts du Covid-19 sur notre club ne sont qu'une étape de plus à franchir. Le virus nous a gâché notre plan, mais il ne nous a pas gâché notre envie et notre joie de fêter cet anniversaire. Dans l'attente de nous revoir en « live », levons tous maintenant ensemble le verre à notre club, à son histoire, à ses membres, à ses partenaires et bienfaiteurs et chantons-lui de tout cœur un « Happy Birthday Mercedes-Benz Club Luxembourg » ! Ad multos annos !



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



NEWS

- 6** Carl Benz und das Benzin
- 8** Aktuelles in Kürze
- 10** Automatisiertes Fahren: Software-definierte Fahrzeugarchitektur für künftige Fahrzeugflotte
- 12** Der Damenhut: mit Eleganz dem Fahrtwind trotzen
- 14** Spektakulärer Drohnenflug durch das Mercedes-Benz Museum
- 16** „Electric first“ : Strategische Partnerschaft und Beteiligung an Batteriezellenhersteller Farasis
- 20** Formel 1: Einsatz für mehr Vielfalt und Integration
- 22** Stirling Moss im Alter von 90 Jahren verstorben

MAGAZINE

- 26** Portfolio : Noblesse oblige

CLASSIC CARS

- 34** Gottlieb Daimler: Ein Pionier weltumspannender Mobilität
- 38** 120 Jahre Mercedes: Das Mädchen und die Marke
- 40** Spitzenklasse: 45 Jahre Mercedes-Benz 450 SEL 6.9
- 46** E-Klasse Coupés und Cabriolets
- 56** ESP® vor 25 Jahren
- 58** Vor 30 und 40 Jahren: Topmodelle des Mercedes-Benz MB-trac feiern Premiere

NEW CARS

- 62** La nouvelle Classe E
- 68** Der neue Mercedes-AMG GLA 35 4MATIC

DISCOVERY

- 74** Le château de Bourglinster
- 78** Gastronomie

CLUBNEWS

- 80** Calendrier 2020
- 81** 2019: Abschluss in vorweihnachtlicher Stimmung
- 82** Generalversammlung über 2019
- 83** Autofestival 2020 bei Merbag
- 84** Tröppeltour 2020
- 86** 20. Clubjubiläum Mercedes-Benz Club Luxembourg: Ein Rückblick in Bildern
- 96** Miniaturflosse auf großer Reise
- 96** Kleinanzeigen
- 98** Une voiture, une passion, une grande famille



LUXURY
DOORS



Eleganz trifft Entrée

Mit den einzigartigen Haustüren von PIRNAR verwandeln Sie Ihren Eingangsbereich zu einem unvergesslichen Ort der Begegnung.

Erleben Sie PIRNARs Welt der Eingänge in einmaliger Atmosphäre in Bertrange – mit einem erfahrenen Beratungs- und Montageteam.



Folgen Sie uns für alle Neuigkeiten bei



www.linkedin.com/company/luxury-doors-luxembourg



www.facebook.com/luxurydoors.luxembourg

183 Rue de Luxembourg, 8077 Bertrange
verkauf@luxurydoors.lu · Tel.: +352 72 72 12 880

www.pirnar.lu



the new definition of entrance

PIRNAR.
WUNDERBAR. MUTIG. OHNE KOMPROMISSE.

Carl Benz und das Benzin

Als Carl Benz 1886 das Automobil erfand, revolutionierte er die Mobilität. Er entschied sich nach vielen Versuchen für Leichtbenzin als Treibstoff für seinen schnelllaufenden Viertaktmotor, der mit knapp 1 PS den dreirädrigen Benz Patent-Motorwagen auf respektable 16 km/h beschleunigte. Carls Ehefrau Bertha Benz unternahm 1888 die erste Automobilfernfahrt der Weltgeschichte von Mannheim nach Pforzheim. Mit dieser mutigen Reise war sie eine echte Pionierin, die sich auf der verwegenen Überlandfahrt zu helfen wußte, auch beim Tanken. Denn Tankstellen gab es noch nicht. Stattdessen hielt Bertha an der Stadt-Apotheke in Wiesloch und kaufte dort in einer Glasflasche Ligroin, wie Benzin Ende des 19. Jahrhunderts genannt wurde. Das leichte Destillat aus Erdöl diente damals als Reinigungsmittel und ist heute noch als Waschbenzin bekannt. Die Apotheke wurde damit zur ersten Tankstelle der Geschichte. Energieversorgung für die Mobilität brauchte klare Strukturen. Dafür eigneten sich am besten engmaschige Tankstellennetze, die sich flächendeckend seit den 1920er-Jahren entwickelten und die Versorgung durch Einzelhändler, Hotels und vor allem Autowerkstätten ablösten. Bis weit in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts hinein befüllte ein Tankwart das Fahrzeug mit Treibstoff. Heute machen das Fahrerinnen oder Fahrer zumeist selbst.





Tankstelle der Mercedes-Benz Niederlassung Stuttgart. Tankwart und Kundin an einem Mercedes-Benz 170 V (W 136). Foto aus dem Jahr 1936 oder 1937.

Führungswechsel bei Mercedes-AMG

Die Mercedes-Benz Performance Tochter AMG bekommt einen neuen Chef. Neuer Vorsitzender der Geschäftsführung wird Philipp Schiemer, derzeit Leiter Mercedes-Benz do Brasil Ltda. Neuer Technik-Chef (Chief Technical Officer) von AMG und Mitglied der Geschäftsführung wird Jochen Hermann, derzeit Leiter Entwicklung eDrive bei der Daimler AG, er kehrt zu AMG zurück. Tobias Moers, seit 2013 Vorsitzender der Geschäftsführung der Mercedes-AMG GmbH mit Sitz in Affalterbach, verlässt das Unternehmen auf eigenen Wunsch und wird neuer CEO von Aston Martin Lagonda Ltd. in Großbritannien.

„Mit Philipp Schiemer und Jochen Hermann holen wir zwei sehr erfahrene Daimler Manager zu AMG. Sie werden das Unternehmen weiterentwickeln und auf eine neue Ebene führen. Auch für AMG spielt die Elektromobilität in Zukunft eine große Rolle“, sagte Ola Källenius, Vorstandsvorsitzender der Daimler AG und der Mercedes-Benz AG. Die Mercedes-AMG GmbH hat im abgelaufenen Geschäftsjahr 2019 ihren bisher höchsten Absatz mit über 132.000

Fahrzeugen erzielt. 2015 lag der Jahresabsatz noch bei rund 70.000 Fahrzeugen. „Tobias Moers hat die Marke AMG zu großen Erfolgen geführt. Wir danken ihm herzlich dafür und sehen seinen Weggang mit einem lachenden und einem weinenden Auge. Wir verlieren eine Top-Führungskraft und gewinnen zugleich einen hervorragenden neuen CEO bei unseren Partnern von Aston Martin, mit denen wir seit langem erfolgreich zusammenarbeiten“, so Källenius weiter. Philipp Schiemer war seit 1987 im Daimler Konzern in verschiedenen Management Positionen in Deutschland und Brasilien tätig, unter anderem als Leiter des Produktmanagements der A-Klasse und als Leiter des Bereiches Marketing Mercedes Benz Pkw. Seit 2013 verantwortet er das gesamte Brasiliengeschäft als CEO der Mercedes-Benz do Brasil Ltda. Jochen Hermann war bereits von 2014 bis 2016 als Leiter der Gesamtfahrzeugentwicklung bei AMG tätig, bevor er sich als Leiter Entwicklung eDrive der Daimler AG den Elektroantrieben und der Batterieforschung zuwandte. Jochen Hermann ist seit 1997 im Daimler



Philipp Schiemer

Konzern, unter anderem arbeitete er in den Bereichen Fahrassistenzsysteme und Lenkungen. Schiemer und Hermann übernehmen ihre neuen Aufgaben am 01.08.2020.

TEXT UND FOTO Daimler Communications



Dr. Emmerich Schiller,
Leiter des Produktbereichs
Geländewagen

Mercedes-Benz G- und S-Klasse siegen bei der Leserwahl „Best Cars“

Zum vierten Mal in Folge hat die Mercedes-Benz G-Klasse bei der Leserwahl „Best Cars“ der Fachzeitschrift „auto motor und sport“ gewonnen. Ein Stimmanteil von 11,1 Prozent führte erneut zu Platz eins in der Kategorie Große SUV/Geländewagen. In der Luxusklasse siegte mit 13,2 Prozent der Stimmen die S-Klasse. Dr. Emmerich Schiller, der Leiter des Produktbereichs Geländewagen, und Jürgen Weissinger, Chief Engineer S-Klasse, nahmen die Preise entgegen.

Zum 44. Mal haben die Leser von „auto motor und sport“ die „Best Cars“ in Deutschland gewählt. In elf Kategorien standen insgesamt 387 Modelle zur Wahl. Exakt 102.974 Autofans nahmen dieses Mal online oder per Postkarte teil.

TEXT UND FOTO Daimler Communications

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

Automatisiertes Fahren : Software-definierte Fahrzeugarchitektur für künftige Fahrzeugflotte

Mercedes-Benz und NVIDIA, der weltweit führende Anbieter von GPU-beschleunigtem Computing, beabsichtigen, bei der Entwicklung eines fahrzeuginternen Computersystems sowie einer KI-Computing-Infrastruktur zu kooperieren. Ab 2024 soll die neue Technologie über alle Mercedes-Benz Baureihen eingeführt werden, um Fahrzeuge der nächsten Generation mit upgrade-fähigen, automatisierten Fahrfunktionen auszustatten.

Ziel der geplanten Zusammenarbeit ist es, eine der intelligentesten und fortschrittlichsten Rechnerarchitekturen in der Automobilindustrie für alle Mercedes-Benz Baureihen zu entwickeln. Die neue Software-definierte Architektur basiert auf NVIDIA DRIVE™ und wird in allen künftigen Mercedes-Benz Fahrzeugen zum Standard gehören, um moderne automatisierte Fahrfunktionen zu ermöglichen. Ein Ziel wird sein, regelmäßige Strecken automatisiert zu fahren. Zusätzlich wird es zahlreiche weitere Sicherheits- und Komfortanwendungen geben. Die Idee: Kunden können Software-Anwendungen und Abonnement-Dienste via Over-the-Air-Updates über den gesamten Lebenszyklus des Fahrzeugs kaufen und hinzufügen.

Ola Källenius, Vorsitzender des Vorstands der Daimler AG und Mercedes-Benz AG: „Wir freuen uns, unsere Kooperation mit NVIDIA weiter auszubauen. Die neue Plattform wird ein effizientes, zentralisiertes und Software-definiertes System in unseren zukünftigen Mercedes-Benz Baureihen sein. NVIDIAs KI-Rechnerarchitektur soll dabei helfen, unseren Weg zum autonomen Fahren weiter zu beschleunigen. Neue Funktionen und Upgrades können aus der Cloud heruntergeladen werden. So wollen wir die Sicherheitssysteme



kontinuierlich auf dem neuesten Stand halten und damit auch den Wert des Fahrzeugs immer wieder steigern.“

Die neue Computing-Architektur

Das System-on-Chip (SoC), genannt Orin, basiert auf der kürzlich angekündigten NVIDIA Ampere-Supercomputing-Architektur. Die NVIDIA DRIVE-Plattform umfasst einen vollständigen Systemsoftware-Stack, der speziell für die automatisierte Steuerung von KI-Anwendungen entwickelt wurde. NVIDIA und Mercedes-Benz wollen gemeinsam KI-Anwendungen und automatisierte Funktionen entwickeln, die SAE Level 2 und 3-Stufen sowie automatisierte Parkfunktionen (bis Level 4) umfassen. Der Fokus des neuen Systems wird auf dem Thema Sicherheit liegen.

Mit der Entwicklung der Technologie und bei Vorliegen des entsprechenden Rechtsrahmens soll jedes Auto neue automatisierte Fahrfunktionen via Over-the-Air-Updates bekommen können. Sicherheits- und Komfortfunktionen werden somit ebenfalls verfügbar sein.

Beide Unternehmen wollen die Infrastruktur von NVIDIA DRIVE nutzen, um sowohl eine datengesteuerte Entwicklung als auch die Nutzung von sogenannten tiefen neuronalen Netzen zu ermöglichen. Damit soll den Anforderungen der jeweiligen Regionen und Betriebsbereiche entsprochen werden, in denen die Fahrzeuge verfügbar sein werden.

TEXT UND FOTO Daimler Communications



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, 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'oldtimer 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



Auch heute schick: Der eng anliegende Damenhut der 1920er- und 1930er-Jahre. Er schützt die Dame im offenen Auto gegen den Fahrtwind. Im Hintergrund ein Mercedes-Benz 500 K Spezial-Roadster aus dem Jahr 1935.





Werbeanzeige „Die Dame wählt Mercedes-Benz.“ Veröffentlicht 1929 von der damaligen Daimler-Benz AG. Das Fahrzeug ist ein Mercedes-Benz Typ Stuttgart Cabriolet C. Das Motiv gestaltete Hans Neumann.



Automobildesign und Architektur: Mercedes-Benz 8/38 PS Roadster (1926 bis 1928). Aufgenommen vor dem Le-Corbusier-Haus in der Stuttgarter Weißenhofsiedlung, 1928.

Der Damenhut: mit Eleganz dem Fahrtwind trotzen

Was haben Rückspiegel, Scheibenwischer und Kühlerfigur gemeinsam? Es sind drei von „33 Extras“, die in der Dauerausstellung des Mercedes-Benz Museums den Blick auf faszinierende Details der Mobilitätsgeschichte lenken und Automobilkultur lebendig werden lassen. Und noch eine Gemeinsamkeit haben sie: Die Geschichte der drei Exponate ist jeweils von Frauen inspiriert – so wie der Damenhut.

Dass sich Frauen in eleganten Outfits im frühen 20. Jahrhundert als Autofahrerinnen durchsetzen, ist ein wichtiges Stück weiblicher Emanzipation im Alltag. Diese Bewegung führt Bertha Benz an. Sie hilft tatkräftig, der großen Erfindung ihres Mannes Carl Benz den Weg zu bahnen. Den Patent-Motorwagen fährt sie vom ersten Tag an und unternimmt im Sommer 1888 die erste Fernfahrt mit einem Automobil. Auf dem offenen Dreirad schützt sie sich gegen Wind und Wetter. Zeitgenössische Darstellungen zeigen sie mit einem breitkrempigen Hut, den ein Schal festhält.

Die Geschwindigkeiten wachsen, und die ausladende Kopfbedeckung gelangt an ihre Grenzen: Der Fahrtwind verfängt sich und reißt kräftig an den breitkrempigen Hüten. Doch die Frau weiß sich elegant und zugleich stilprägend zu helfen: Ab den 1920er- und 1930er-Jahren kommt der eng anliegende Hut auf,

auch Topfhut genannt. Gern kombiniert mit einer Bubikopf-Frisur – so unterstreicht die moderne Frau ihren selbstbewussten Auftritt.

Und wer liefert die praktische und zugleich modische Kopfbedeckung für den perfekten Auftritt? Es gibt einen eigenen Beruf für das Anfertigen von Damenhüten: die Modistin. Früher hieß sie Putzmacherin, weil der Hut zum „Putz“ gehört – die Dame putzt sich damit heraus. Man kauft den Hut nicht einfach, sondern lässt sich ausführlich zu Ausgestaltung und Details beraten, und meist wird er gar eigens angefertigt.

Als dann die Autos nach und nach geschlossene Karosserien erhalten, verliert der Hut seine funktionale Bedeutung. Heute werden Hüte im Alltag eher selten getragen. Aber es gibt Anlässe, bei denen Damen wie Herren sich gern mit stilechter Kopfbedeckung zeigen – beispielsweise bei Veranstaltungen der automobilen Klassik. Flaniert man etwa über den feinen Rasen eines Concours d'Elegance zwischen edlen Automobilen, darf es für sie gerne der breitkrempige Hut sein. Und bei einer Ausfahrt kommt die eng anliegende Variante zum Einsatz. So wie früher.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications

Spektakulärer Drohnenflug durch das Mercedes-Benz Museum

Passend zur Wiedereröffnung Mitte Mai 2020 präsentiert das Mercedes-Benz Museum einen neuen Drohnenfilm. Neben geradezu magischen Einstellungen zieht der hochdynamische Clip den Betrachter vor allem mit nie dagewesenen Flugaufnahmen in den Bann. Die Aufnahmen entstanden mithilfe von Mini-drohnen, die weniger als 100 Gramm wiegen und hochauflösende 4K-Kameras tragen.

Der gut vier Minuten lange Film ist auf den Social-Media-Kanälen des Mercedes-Benz Museums (@mercedesbenzmuseum auf Instagram und Facebook, @MB_Museum auf Twitter) sowie auf vielen weiteren Social-Media-Kanälen des Mercedes-Benz Universums (Beispiel Youtube: https://youtu.be/LT0_SzhY4W8) zu sehen. Insgesamt rund sechs Millionen Mal wurde der Film in den ersten Tagen bereits angesehen.

Die Drohne fliegt zum Beispiel durch die geöffneten Flügeltüren des legendären Mercedes-Benz 300 SL „Gullwing“. Oder sie besucht den Fahrgastraum des farbenfroh lackierten Omnibus Mercedes-Benz LO 1112 aus Argentinien und flitzt über die Sitzreihen. Eindrucksvoll sind auch die Wechsel der Kamerapositionen. Aus der Vogelperspektive führt der Flug durch alle Ebenen des Museums. Dazwischen gibt es aus der Froschperspektive zahlreiche faszinierende Einstellungen, die auch beim mehrfachen Ansehen immer wieder neue und überraschende Details entdecken lassen.

Das Team des Mercedes-Benz Museums und die Filmemacher Daniel Wagner und André Jung von minidrone.studio haben für die Dreharbeiten die Schließzeit des Museums wegen der Maßnahmen gegen das Corona-Virus genutzt. Von Beginn an stand fest, dass es neben den Innen- und Außenaufnahmen auch eindrucksvolle Flüge direkt durch Fahrzeuge geben soll. Ein gewagtes Konzept angesichts der millionenschweren Sachwerte, die im Mercedes-Benz Museum ausgestellt sind. Aber zugleich eine Chance, das Museum aus vorher noch nie gesehenen Blickwinkeln zu präsentieren.

„Wir freuen uns, den Menschen mit diesem neuen Film noch mehr Lust auf den Besuch bei uns zu machen, entweder persönlich vor Ort, oder auch



Standbild aus dem neuen Drohnenfilm des Mercedes-Benz Museums. Flug durchs Innere des Mercedes-Benz 300 SL „Gullwing“ (W 198) im Raum Mythos 4: Wunderjahre – Form und Vielfalt, 1945 bis 1960.



Dreharbeiten für den neuen Drohnenfilm im Mercedes-Benz Museum. Die Filmemacher Daniel Wagner (links) und André Jung mit zwei ihrer selbst entwickelten Kameradrohnen. Foto: minidrone.studio

vom heimischen Sofa aus“, sagt Monja Büdke, Leiterin des Mercedes-Benz Museums. Seit dem 9. Mai 2020 ist das Mercedes-Benz Museum wieder geöffnet, zunächst von Freitag bis Sonntag.

⇒ Drohnenvideo zeigt Mercedes-Benz Museum mit neuen Perspektiven: https://youtu.be/LT0_SzhY4W8



CLASSIC WORKSHOP

Luxembourg



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

Infos par téléphone:

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

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

Partenaire officiel de



The Spirit of Mercedes-Benz



Mercedes-Benz VISION EQS, IAA 2019, der VISION EQS zeigt einen Ausblick auf ein Konzept eines vollelektrischen Fahrzeugs der Luxusklasse.

„Electric first“ Strategische Partnerschaft und Beteiligung an Batteriezellenhersteller Farasis

Mercedes-Benz hat mit dem chinesischen Batteriezellenhersteller Farasis Energy (Ganzhou) Co., Ltd. eine weitreichende strategische Partnerschaft inklusive Kapitalbeteiligung auf den Weg gebracht. Dieser Schritt ist ein weiterer wichtiger Meilenstein auf dem Weg zur CO₂-Neutralität von Mercedes-Benz im Rahmen der „Ambition2039“.

Farasis ist ein chinesischer Entwickler und Anbieter von Lithium-Ionen-Batterie-technologien für eine Reihe von Märkten, darunter Automobil, Transport sowie Nutz- und Industriefahrzeuge. Farasis beschäftigt derzeit weltweit mehr als 3.500 Mitarbeiter und unterhält Forschungs- und Entwicklungszentren in China, Deutschland und den USA. Derzeit gibt es zwei Produktionsstätten in Ganzhou und Zhenjiang (China). Lokale Produktionsstandorte in Europa und den USA sind derzeit in Vorbereitung.

Kernelemente der Vereinbarung sind die Entwicklung und Industrialisierung hochentwickelter Zelltechnologien sowie ehrgeizige Ziele in der Kostenposition. Der Vertrag bietet Mercedes-Benz die sichere Belieferung mit Batteriezellen für die Elektro-Offensive, während Farasis Planungssicherheit für den Kapazitätsaufbau erhält. Um die steigenden Bedarfe für die deutschen Mercedes-Benz Werke in Zukunft bedienen zu können, baut Farasis in Bitterfeld-Wolfen ein Werk für Batteriezellen und schafft bis zu 2.000 neue Arbeitsplätze. Der ostdeutsche Standort wird von vornherein als CO₂-neutrale Fabrik konzipiert.

„Wir freuen uns, unsere Partnerschaft mit Farasis weiter auszubauen und machen einen entscheidenden Schritt in der Umsetzung unserer Elektro-Offensive ‚Electric first‘. Durch den strategischen Ausbau unserer Geschäftsbeziehung treiben wir die Elektrifizierung unseres Modellportfolios weiter voran. Mit der Vereinbarung bringen wir unsere Expertise im Bereich der Batteriezellenentwicklung ein. Gleichzeitig geben wir einen weiteren Schub für das neue Werk von Farasis und fördern die nachhaltige Entwicklung einer Schlüsseltechnologie und ihre Ansiedlung in Deutschland. Wir teilen mit unserem Partner die gemeinsame Vision einer nachhaltigeren Welt durch CO₂-neutrale Mobilität“, sagt Markus Schäfer, Mitglied des Vorstands der Daimler AG und Mercedes-Benz AG, verantwortlich für Daimler Konzernforschung und Mercedes-Benz Cars COO.

Mit der strategischen Partnerschaft vertieft Mercedes-Benz seine Nachhaltigkeitsaktivitäten und stärkt zusätzlich seine bestehende Geschäftsbeziehung zu dem Batteriezellenlieferanten durch eine Beteiligung von rund drei Prozent. Dazu investiert Daimler Greater China im Rahmen des Börsengangs von Farasis einen Euro-Betrag in Millionenhöhe.



Digitaler Vertragsabschluss in Zeiten von COVID-19: Markus Schäfer, Mitglied des Vorstands der Daimler AG und Mercedes-Benz AG; verantwortlich für Daimler Konzernforschung und Mercedes-Benz Cars COO (l.), Dr. Yu Wang, Gründer und CEO Farasis Energy (Ganzhou) Co., Ltd. (r.).

Die bestehenden Verträge mit Farasis wurden ergänzt und beinhalten neben technischen und kommerziellen Vertragsbausteinen erweiterte Rechts- und Nachhaltigkeitsvorgaben. Unter bestimmten technologischen und kaufmännischen Voraussetzungen kann der Lieferant frühzeitig in die Projekte für die nächsten Generationen der Mercedes-Benz EQ Produkte einsteigen. Als ein strategischer Partner ist Farasis festgesetzter Eckpfeiler im bestehenden Set der Lieferanten für Batteriezellen von Mercedes-Benz. Ein ausgewogenes Lieferantenset ist die Grundlage für den Zugang zur bestmöglichen Technologie und Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit.

Mercedes-Benz investiert weiter in fortschrittliches Batterie-Knowhow

Die Intelligenz der Batterie steckt in einem hochkomplexen Gesamtsystem. Sie definiert die Charakteristika eines Elektrofahrzeugs in Bezug auf Leistung, Reichweite und Ladedauer. Dabei setzt Mercedes-Benz auf einen umfassenden Ansatz für die gesamte Batterietechnologie – von der Grundlagenforschung und -entwicklung bis hin zur Serienreife. Die Zelle ist das Herzstück der Batterie und das Beherrschen ihrer Chemie damit

entscheidend. Klares Entwicklungsziel ist es, die Reichweite zukünftiger Batterien durch Fortschritte in der Energiedichte deutlich zu steigern, die Serienreife zukünftiger Batterietechnologien voranzutreiben und nicht zuletzt auch die Ladezeiten signifikant zu reduzieren. Die gesteigerte Effizienz zukünftiger Batterien wird die Nachhaltigkeit von Elektrofahrzeugen weiter verbessern. Dies startet mit der Reduzierung von kritischen Materialien und der CO₂-neutralen Produktion der Zellen, über die Effizienz im Betrieb bis zum Recycling und einem geschlossenen Rohstoffkreislauf. Gemeinsam mit seinen Partnern treibt Mercedes-Benz zudem die schnellstmögliche Industrialisierung der neuen Technologien voran.

Auch die lokale Batterieproduktion ist ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Elektro-Offensive des Unternehmens und das Schlüsselement, um die weltweite Nachfrage nach Elektrofahrzeugen flexibel und effizient bedienen zu können. Mercedes-Benz konzentriert sich innerhalb seines weltweiten Produktionsnetzwerks auf die Herstellung von hocheffizienten Batteriesystemen und den Aufbau eines globalen Batterie-Produktionsverbunds. Dieser wird künftig aus neun



Fabriken an sieben Standorten auf drei Kontinenten bestehen.

Mercedes-Benz bezieht Batteriezellen von unterschiedlichen Partnern auf dem Weltmarkt und sichert so den Zugang zu neuesten Technologien sowie die Versorgung des weltweiten Produktionsnetzwerks. Durch fundiertes Knowhow in der Entwicklung und Produktion hochkomplexer Antriebssysteme und der Forschungs- und Entwicklungsexpertise im Bereich der Zellfertigung bringt sich Mercedes-Benz über entsprechende Vorgaben beim Lieferanten ein.

Nachhaltigkeit als integraler Bestandteil der Partnerschaft

Bereits im Sommer 2019 haben Mercedes-Benz und Farasis eine Nachhaltigkeitspartnerschaft vereinbart. Erstes Ergebnis war die Produktion von Batteriezellen mit Strom aus erneuerbaren Energien wie Wasserkraft,

Wind- und Solarenergie. So wird die nächste Generation EQ Fahrzeuge, darunter die Luxuslimousine EQS, teilweise mit CO₂-neutralen Batteriezellen ausgestattet sein. Die Beteiligung von Daimler Greater China am Batteriezellenhersteller treibt die Entwicklung der Schlüsseltechnologie für Elektromobilität und deren Industrialisierung aktiv voran.

Beschleunigte Elektrifizierung über das gesamte Modell-Portfolio

Im Rahmen der „Electric first“-Strategie setzt Mercedes-Benz die Elektrifizierung aller Modellvarianten und Fahrzeugtypen um. In weniger als 20 Jahren soll die Neuwagenflotte von Mercedes-Benz Cars CO₂-neutral werden und das Unternehmen will sicherstellen, dass bereits 2030 mehr als 50 Prozent des Pkw-Absatzes Plug-in-Hybride oder rein elektrische Fahrzeuge sind. Bereits heute sind

vollelektrische Mercedes-Benz Lkw, Vans und Busse in Serie. Bis zum Ende dieses Jahres sollen fünf vollelektrische Pkw-Modelle und 20 Plug-in-Hybrid-Varianten auf dem Markt sein. Das Plug-in Hybrid-Portfolio erstreckt sich von Modellvarianten der A- bis zur S-Klasse, vom GLA bis zum GLE mit elektrischen Reichweiten von bis zu 100 Kilometern.

Auch auf der rein batterieelektrischen Seite läuft die Modelloffensive weiter. Bereits erhältlich sind die vollelektrischen Modelle Mercedes-Benz EQC, die drei smart EQ-Modelle und der EQV 300. Aber auch rein elektrische Varianten im Kompaktsegment, wie auch der rein elektrische EQS für nachhaltigen Luxus im Premiumsegment stehen bereits in den Startlöchern.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications



spaceplus
immobilier



**A vendre : Luxembourg-Merl
Penthouse de 123m² + terrasse de 45m²**

Situé dans le lotissement «Les Jardins de Luxembourg», ce bel et confortable appartement avec 2 chambres à coucher constitue un endroit idéal pour vivre. Il est proche de toutes les commodités (écoles, parcs, commerces, infrastructures culturelles et sportives).

Classe énergétique B/B

Prix : 1.700.000,00 €

Penthouse situé au 4^e et dernier étage avec une terrasse de 45m² :

- hall d'entrée ;
- WC séparé ;
- grand living avec accès à la terrasse ;
- cuisine ouverte de grand standing complètement équipée (micro-ondes et cave à vin compris) ;
- 2 chambres à coucher (16m² et 24m²) ;
- salle de bains (baignoire, douche, double lavabo, WC) ;
- débarras/buanderie dans l'appartement ;
- cave ;
- parking intérieur ;
- buanderie commune ;
- équipements : chauffage au sol, volets électriques, système d'alarme, porte blindée.

Maisons, appartements, bureaux et terrains sur www.spaceplus.lu

Tél : +352 26 48 37 01
Mail : info@spaceplus.lu

275, rue de Luxembourg
L-8077 Bertrange

GSM : +352 661 33 44 22

Formel 1

Einsatz für mehr Vielfalt und Integration

Als die Formel 1 in Österreich auf die Rennstrecke zurückkehrte, trat sie in einer Welt an, die sich seit dem letzten Zusammentreffen der Teams Anfang März 2020 in Melbourne grundlegend verändert hat. Die gemeinsame Antwort auf die Covid-19-Pandemie in Form von „Project Pitlane“ hat die besten Fähigkeiten gezeigt, die die Formel 1 zu bieten hat.

Doch in den vergangenen Wochen hat die „Black Lives Matter“-Bewegung ins Scheinwerferlicht gerückt, wie sehr neue Maßnahmen und aktives Handeln im Kampf gegen Rassismus und Diskriminierung in jeder Form benötigt wird.

Das Mercedes-AMG Petronas Formel 1 Team zeigt sich stolz auf seine Kultur und seine Werte. Es würdigt den Beitrag jedes und jeder Einzelnen und die Teammitglieder spiegeln zurück, dass die Erfahrung, Teil des Teams zu sein, eine Erfahrung der Integration ist. Doch nur drei Prozent der Belegschaft identifiziert sich als Angehörige ethnischer Minderheiten und nur 12 Prozent der Angestellten sind Frauen. Dieser Mangel an Vielfalt zeigt, dass neue Ansätze entwickelt werden müssen, um auch die Talente anzusprechen, die derzeit nicht erreicht werden.

Aus diesem Grund hat das Team beschlossen, in der Saison 2020 mit einer komplett schwarzen Grundlackierung anzutreten – als eine öffentliche Verpflichtung, die Vielfalt des Teams zu verbessern, und als ein klares Statement, dass es gegen Rassismus und jede Form von Diskriminierung steht. Auf dem Halo beider Autos ist der Aufruf „End Racism“ zu sehen, zudem wird die gemeinsame Formel 1-Initiative #WeRaceAsOne auf den Rückspiegeln der W11 Rennwagen einen Platz finden.

Bis zum Ende der Saison wird außerdem ein Vielfalts- und Integritätsprogramm bekanntgeben, mit Schärfung des Bewusstseins der Teammitglieder, forensischer Analyse der Einstellungs- und Entwicklungsprozesse,

Zusammenarbeit mit den wichtigsten Interessenvertretern des Sports, um den Zugang zum Sport zu verbessern, sowie gezielte Bildungsinitiativen, um junge Menschen aus unterrepräsentierten Gruppen, die eine Karriere in der Formel 1 anstreben, zu ermutigen und unterstützen.

Toto Wolff, Teamchef & Geschäftsführer des Mercedes-AMG Petronas Formel 1 Teams, sagte: „Rassismus und Diskriminierung haben keinen Platz in unserer Gesellschaft, unserem Sport und unserem Team: Davon sind wir bei Mercedes fest überzeugt. Doch die richtigen Überzeugungen und die richtige Geisteshaltung sind nicht genug, wenn wir stumm bleiben. Wir möchten daher unsere Stimme und unsere weltweite Plattform nutzen, um uns für Respekt und Gleichberechtigung einzusetzen. Die Silberpfeile werden in der gesamten Saison 2020 in schwarz antreten, um unser klares Engagement für mehr Vielfalt in unserem Team und unserem Sport zu demonstrieren. Wir werden unsere eigenen Schwächen in diesem Bereich nicht ignorieren oder vor den Fortschritten zurückschrecken, die wir noch erreichen müssen. Unsere Lackierung ist unser öffentliches Versprechen, positive Maßnahmen zu ergreifen. Unser Ziel ist es, die besten Talente mit dem größtmöglichen Hintergrund zu finden und anzuziehen. Wir wollen für sie Wege in unseren Sport finden, um in Zukunft ein stärkeres und vielfältigeres Team aufzubauen.“

Die Fahrer, allen voran der sechsmalige Weltmeister Lewis Hamilton, stehen im Zentrum dieses Kampfes gegen Rassismus und



Diskriminierung. Hamilton hat vor Kurzem die Gründung der Hamilton Commission bekanntgegeben, einer Forschungspartnerschaft mit der Royal Academy of Engineering. Die Hamilton Commission hat es sich zum Ziel gesetzt, herauszufinden, wie der Rennsport dazu genutzt werden kann, um mehr junge Schwarze für MINT-Fächer (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaft, Technik) zu interessieren, um sie später in den Teams oder anderen Ingenieurbereichen



anzustellen. Lewis und Valtteri treten übrigens in der Saison 2020 in schwarzen Rennoveralls an und auch ihr Helmdesign ist angepasst.

Lewis Hamilton sagte: „Es ist so wichtig, dass wir diesen Moment nutzen, um uns weiterzubilden – egal ob als Einzelperson, als Marke oder als Unternehmen – und um wirkliche, bedeutsame Veränderungen für Gleichberechtigung und Integration umzusetzen. Ich habe in meinem Leben selbst

Rassismus erlebt und gesehen, wie meine Familie und meine Freunde Rassismus ausgesetzt waren. Deshalb kommt mein Aufruf zu Veränderungen von Herzen. Ich möchte Toto Wolff und dem Vorstand von Mercedes ein riesiges Dankeschön dafür aussprechen, dass sie sich die Zeit genommen haben, um zuzuhören, zu reden, meine Erlebnisse und Leidenschaft wirklich zu verstehen und für das klare Statement, dass wir uns als Unternehmen verändern und verbessern wollen.

Wir möchten gemeinsam ein Vermächtnis aufbauen, das über den Sport hinausgeht. Wenn wir die Richtung vorgeben und damit beginnen, für mehr Vielfalt innerhalb unseres Unternehmens zu sorgen, dann senden wir damit eine starke Botschaft und geben anderen das Selbstvertrauen, selbst den Dialog aufzunehmen, um zu sehen, wie sie Veränderungen herbeiführen können.“

TEXT UND FOTOS Daimler Communications



Mercedes-Benz Rennfahrer Stirling Moss. Aufnahme aus dem Jahr 1955 am Rande von Testfahrten mit dem Mercedes-Benz Rennsportwagen 300 SLR (W 196 S) auf dem Hockenheimring. Anschließend werden die Fahrzeuge nach Italien gebracht, für das Training auf der Strecke der Mille Miglia.

Mercedes-Benz
Markenbotschafter Sir Stirling
Moss im Mercedes-Benz
Formel-1-Rennwagen W 196 R.
Foto vom Goodwood Festival of
Speed 2015 vom 26. bis 28. Juni
2015.



Stirling Moss im Alter von 90 Jahren verstorben

„Mercedes-Benz wird die Erinnerung an einen großartigen Menschen und Rennfahrer wach und in Ehren halten“, sagt Christian Boucke, Leiter von Mercedes-Benz Classic. „Sir Stirling Moss ist am 12. April 2020 verstorben. Er war ein Star des Mercedes-Benz Rennteams in der Saison 1955. Triumphe wie der Gesamtsieg der Mille Miglia in absoluter Rekordzeit und der Sieg im britischen Grand Prix sorgen dafür, dass sein Name auf ewig mit den Motorsportfolgen der Marke eng verknüpft bleibt. Danke, Stirling!“

1. Mai 1955, Brescia in Italien. Es ist 7.22 Uhr. Ein silberner Rennsportwagen erhält das Startzeichen und schießt die Rampe herab: Stirling Moss und sein Beifahrer Denis Jenkinson sind im Mercedes-Benz 300 SLR (W

196 S) zu einem der damals wichtigsten und härtesten Straßenrennen der Welt gestartet – der Mille Miglia. 1.000 Meilen durch Italien liegen vor ihnen, umgerechnet 1.597 Kilometer. Gegner sind nicht nur die 520 anderen

Fahrzeuge, sondern vor allem eine kurvenreiche Strecke auf öffentlichen Straßen und die Uhr mit stetig wanderndem Sekundenzeiger. Denn am Ende zählt allein die Zeit, die man für die 1.000 Meilen benötigt.

Nach 10 Stunden, 7 Minuten und 48 Sekunden kommt in Brescia der silberne 300 SLR von Stirling Moss mit der rot aufgemalten „722“ ins Ziel. Die Zahl steht für die Startzeit, wie es bei der Mille Miglia üblich ist. Es ist eine Sensation: Moss und Jenkinson haben eine neue Rekordzeit für die „Tausend Meilen“ aufgestellt, im Durchschnitt sind sie an diesem Tag unglaubliche 157,65 km/h gefahren. Diese Zeit wird nie mehr bei diesem Straßenrennen unterboten werden.



Signiertes Foto der siegreichen Mercedes-Benz Rennmannschaft nach dem Großen Preis von England in Aintree am 16. Juli 1955, den Stirling Moss gewinnt. Von links: Rudolf Uhlenhaut, Juan Manuel Fangio, Piero Taruffi, Stirling Moss, Karl Kling und (ganz rechts) Rennleiter Alfred Neubauer.

„Nur Mercedes-Benz konnte so ein Auto bauen“

„Es war mein größter Sieg“, sagt Moss später. „Kein anderes Fahrzeug der Welt hätte uns die Möglichkeit gegeben, diese enorme Geschwindigkeit zu erreichen. Nur Mercedes-Benz konnte so ein Auto bauen.“ Angst? Ja, die habe er vor dem Rennen durchaus gehabt, weil er gewusst habe, wie schnell er fahren musste, um zu gewinnen, ohne immer den ganz exakten Verlauf der Straße zu kennen. Deshalb habe es einen so verlässlichen Beifahrer wie Denis Jenkinson mit dessen Hinweisen aus dem auf einer Papierrolle aufgezeichneten Roadbook gebraucht.

Erst wenige Jahre zuvor, 1948 im Alter von 19 Jahren, fährt Moss sein erstes Rennen und belegt den vierten Platz. Gleich bei seinem zweiten Wettbewerb in Brighton steht

Stirling Moss auf dem Siegereckpochen ganz oben. Insgesamt bestreitet er in jenem ersten Rennjahr 15 Wettbewerbe und beendet zwölf davon als Sieger.

Es ist der Blitzstart zu einer internationalen Karriere, die er nach mehreren Zwischenstationen 1955 erfolgreich in der Werksmannschaft von Mercedes-Benz fortsetzt.

Moss hat einen immensen Siegeswillen. Ihn habe immer ein Gedanke getrieben, sagt er: „Heute ist Renntag, heute riskiere ich mein Leben.“ Dem Fahrzeug fordert er stets alles ab – manches Mal kommt er mit einem ramponierten Auto ins Ziel, aber eben als Sieger. Als Mercedes-Benz sich nach der überaus erfolgreichen Saison 1955 aus dem Motorsport zurückzieht, stehen Moss die Cockpits aller bedeutenden Marken offen. In den Folgejahren fährt er verschiedene Fahrzeuge,

beispielsweise von Vanwall, Cooper, Porsche, Aston Martin, Ferrari, Lotus und B.R.M.

1962 wird zu seinem Schicksalsjahr. Moss ist angestellter Fahrer bei Lotus. Am 30. April ist er bei einem nationalen Formel-1-Rennen unterwegs, den 100 Meilen von Goodwood. In der 35. von 42 Runden passiert es: Er kommt unter nie geklärten Umständen mit hoher Geschwindigkeit von der Strecke ab, prallt gegen einen Erdwall und erleidet schwerste Verletzungen. Zwar erholt er sich wieder, doch rund ein Jahr nach dem Unfall fällt Moss die Entscheidung, mit dem Motorsport aufzuhören – seine Körperreaktionen sind deutlich langsamer als vor dem Unfall. „Wer nicht schnell und sicher fährt, soll aufhören, schon aus Rücksicht auf seine Konkurrenten“, sagt er.



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.

Eine beeindruckende Gesamtbilanz

Die Gesamtbilanz von Moss liest sich beeindruckend: Mit insgesamt 84 verschiedenen Autotypen nimmt er an 495 Motorsportveranstaltungen teil, erreicht bei 366 das Ziel und gewinnt 222. Die Bilanz zeigt: Moss ist einer der besten Fahrer seiner Zeit. Für seine Verdienste verleiht ihm Queen Elizabeth II. 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, fortan darf er sich Sir Stirling nennen.

Weitere Details zum Leben von Stirling Moss finden sich im Artikel zum 90. Geburtstag des Rennfahrers, der in Carl's #04 Ende 2019 erschienen ist.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications und Jean-François Zimmer



Faszination Motorsport: Sir Stirling Moss (links) und Lewis Hamilton bei der Mercedes-Benz Classic Insight „Erfolgsgeschichten 1955“ am 24. April 2015 in Italien.



Noblesse oblige

Habillée telle une princesse d'une féerique robe bleue, Katia découvre le domaine majestueux du Clos de Lorraine, qui semble sorti tout droit d'un conte de fées. Pour parfaire le tableau, elle pose à côté d'une légendaire Mercedes-Benz 300 SL de 1986, dont le rouge vif fait vibrer les pierres ancestrales du château.

MODÈLE Katia IG @katie_lifely **VOITURE** Mercedes-Benz 300 SL **PHOTOS** Paulo Lobo

DÉCOR Le Clos de Lorraine (site historique) Cons-la-Granville – IG @closdelorraine – www.closdelorraine.com

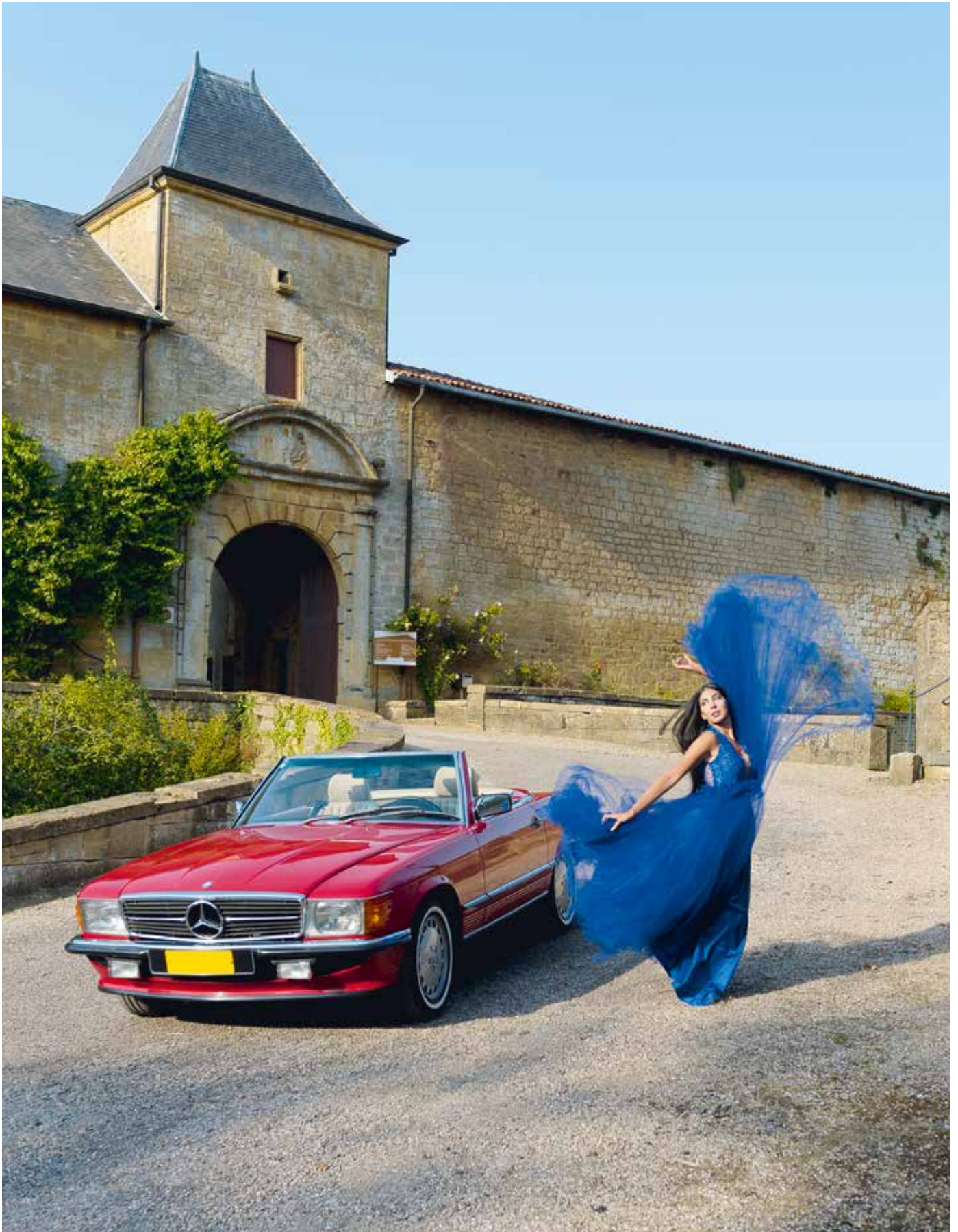
VÊTEMENTS Morena Couture – IG @morenacouture – www.morenacouture.com





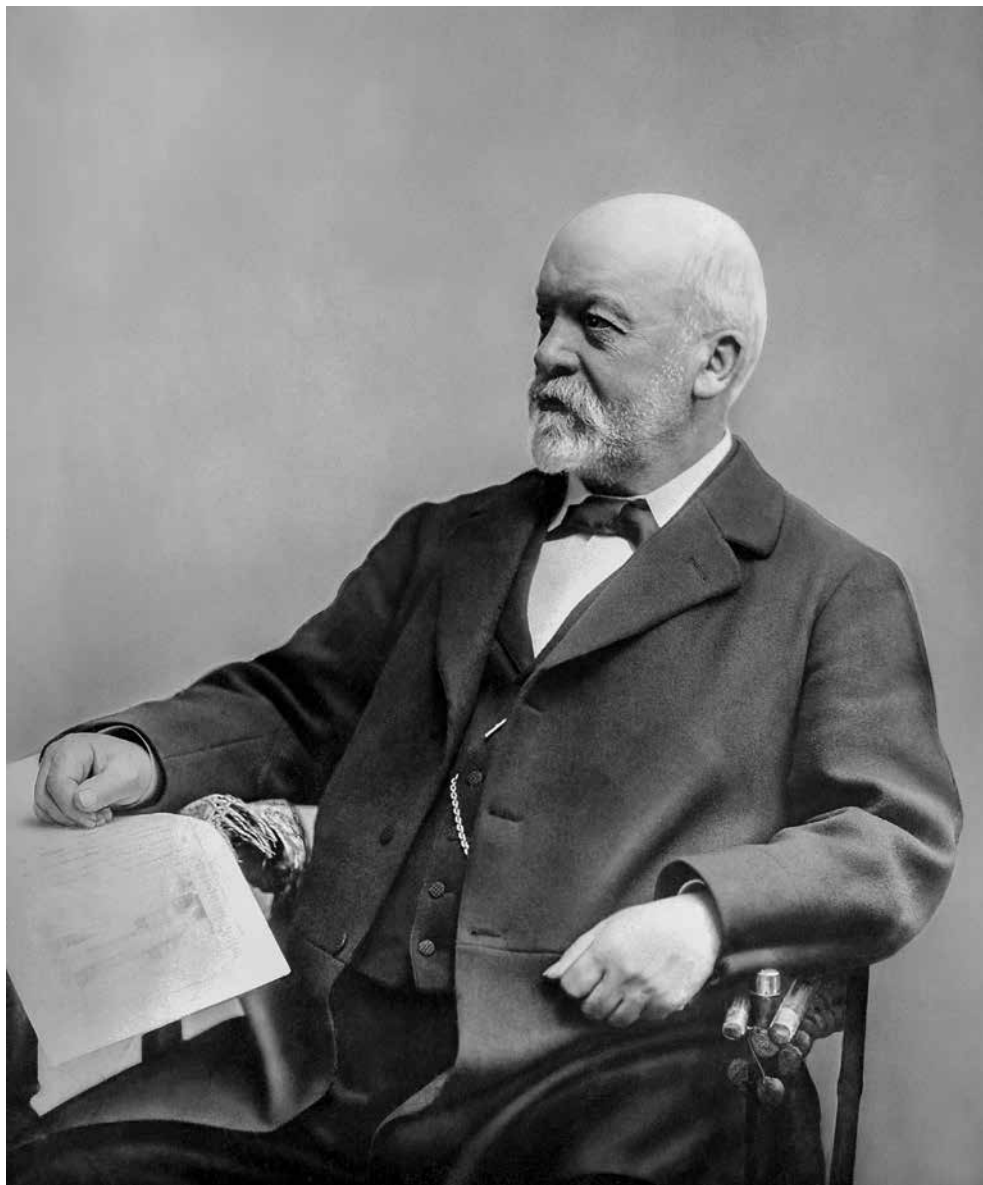












Gottlieb Daimler (17. März 1834 bis 6. März 1900)

Ein Pionier weltumspannender Mobilität

Seine letzte Ära ist noch einmal eine sehr erfolgreiche: Gottlieb Daimler erfindet 1883/84 den schnelllaufenden Benzinmotor.

1885 nutzt er den neuen Antrieb für den „Reitwagen“, das erste Motorzweirad der Welt. Und 1886 erschafft er schließlich aus einer Pferdekutsche und seinem Motor ein erstes vierrädriges Automobil. 1890 wird in Cannstatt die Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) gegründet und schwingt sich innerhalb von nur zehn Jahren zum führenden Hersteller von Luxus-Automobilen empor. Im April 1900 erhalten die Produkte den klangvollen Namen Mercedes – aber das erlebt Gottlieb Daimler schon nicht mehr. Er stirbt am 6. März 1900 an einem Herzleiden. Doch in den davor liegenden zwanzig Jahren leistet er gemeinsam mit dem Konstrukteur Wilhelm Maybach Großes: Er entwickelt den schnelllaufenden Benzinmotor und gilt als Erfinder des Automobils – so wie parallel auch Carl Benz, der gleichfalls im Jahr 1886 seinen Patent-Motorwagen präsentiert und patentieren lässt.

Vom Topmanager zum Start-up-Gründer

Als Gottlieb Daimler im Gewächshaus seiner Villa in Cannstatt die Versuchswerkstatt einrichtet und ab Sommer 1882 mit den Arbeiten am schnelllaufenden Viertaktmotor beginnt, ist er 48 Jahre alt. Und er ist bereits ein gemachter Mann: Er blickt auf eine erfolgreiche Karriere als Konstrukteur und Manager zurück, zuletzt als technischer Direktor und Vorstandsmitglied der Gasmotoren-Fabrik Deutz AG. Der Sohn eines Bäckers, geboren am 17. März 1834 in Schorndorf, erhält eine vorzügliche Technikausbildung inklusive eines Maschinenbaustudiums und gestaltet auf dieser soliden Basis seine Laufbahn. Und er ist weltoffen: Schon in jungen Jahren sammelt er bei Tätigkeiten in Frankreich und Großbritannien wertvolle praktische Erfahrungen. In seiner Deutzer Zeit besucht er beispielsweise Russland, 1889 die Weltausstellung in Paris und 1893 die in Chicago, mit seiner französischen Geschäftspartnerin Louise Sarazin korrespondiert er in deren Muttersprache.

Der damalige Topmanager Daimler könnte nach der Ende 1881 erfolgten Trennung von der Gasmotoren-Fabrik Deutz eine weitere hoch dotierte Führungsposition anstreben. Doch er setzt alles auf eine Karte, wird selbst Unternehmer und gründet das, was man



Gottlieb-Daimler-Gedächtnisstätte in Stuttgart-Bad Cannstatt mit der rekonstruierten Versuchswerkstatt des Automobilersfinders Gottlieb Daimler. Ausstellung im Gewächshaus mit Büste und einem Modell der „Motorkutsche“.



Im Jahr 1886 baut Gottlieb Daimler mit der „Motorkutsche“ sein erstes vierrädriges Automobil. Das Foto zeigt ihn im Fahrzeug, chauffiert von seinem Sohn Adolf.



Daimler Zweizylinder-V-Motor, Präsentation bei der Mercedes-Benz Classic Insight „125 Jahre Motorsport“ in Silverstone, England, am 4. und 5. April 2019.

heute ein Start-up mit „disruptivem“ Ansatz nennen würde: Sein Ziel ist es, die Mobilität zu Lande, zu Wasser und in der Luft zu revolutionieren. Ein leistungsfähiger, leichter und zuverlässiger Motor ist dafür eine Schlüsselkomponente. Carl Benz verfolgt ebenfalls einen visionären Ansatz. Er baut aber nicht wie Daimler auf einen universell einsetzbaren Motor, sondern hat von Beginn an die Mobilität mittels Automobil im Blick. Die breite Öffentlichkeit steht solchen Plänen zunächst bestenfalls skeptisch gegenüber und in vielen Fällen sogar ablehnend.

Heute wissen wir: Gegen alle Widerstände werden die Träume beider Erfinder Wirklichkeit. Carl Benz erlebt die Fusion der Daimler-Motoren-Gesellschaft mit Benz & Cie. zur Daimler-Benz AG im Jahr 1926 und deren Aufstieg zum Weltunternehmen mit herausragenden Produkten auf Basis der Grundideen beider Erfinder. Benz wird auch Zeuge des großen Siegeszugs des Verbrennungsmotors durch die weltumspannende Mobilität mit Fahrzeugen, Schiffen und Flugzeugen. Er stirbt am 4. April 1929.

Die Daimler AG führt den Weg ihrer Gründerväter nahtlos fort und gestaltet die Zukunft der Mobilität auf Grundlage deren ideellen Erbes. Das Unternehmen verfolgt



Internationale Automobil-Ausstellung (IAA) 2019 in Frankfurt-am-Main: Mercedes-Benz VISION EQS – zukunftsweisend für die gesamte Mercedes-Benz EQ-Familie.

dabei die Strategie CASE mit den zentralen und verknüpften Themenfeldern Connected, Autonomous, Shared und Electric. Die aktuellen Herausforderungen erinnern an die Aufgaben, denen sich Daimler und Benz 1886 erfolgreich stellten, als sie eine neue Form der Mobilität verwirklichten. „Wir stehen vor tief greifenden Veränderungen, die

Autoindustrie wandelt sich grundlegend“, sagt auch Ola Källenius, Vorstandsvorsitzender der Daimler AG. Mit dem Mercedes-Benz VISION EQS als Fahrzeugkonzept gibt die Marke einen Ausblick auf die Dimension des nachhaltigen Luxus.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications

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



Mercedes Jellinek (1889 bis 1929) auf einem Mercedes Grand-Prix-Rennwagen aus dem Jahr 1906. Aus dem im Jahr 2012 veröffentlichten Konvolut der Mercedes-Benz Classic Archive.

120 Jahre Mercedes

Das Mädchen und die Marke

Vor 120 Jahren wurde der Name eines elfjährigen Mädchens zum Inbegriff für Autos und zur ersten Luxusautomobilmarke der Welt. Am 2. April 1900 entschied die Daimler-Motoren-Gesellschaft, ihre Automobile *Mercédès* zu nennen. Es war der Name der Tochter von Emil Jellinek. Der in Nizza lebende österreichische Geschäftsmann handelte mit Daimler-Fahrzeugen und meldete sie zu Rennveranstaltungen an.

Schon das erste Fahrzeug mit diesem wohlklingenden spanischen Namen, der Mercedes 35 PS, sorgte im März 1901 auf der Rennwoche von Nizza für Furore. Und das nicht

nur, weil er dank fortschrittlichster Technik gleich mehrere Rennen haushoch gewann, sondern auch aufgrund seines außergewöhnlich eleganten Designs. Der Mercedes 35 PS

gilt als Urtyp des modernen Automobils und entwickelte sich mit seiner fortschrittlichen Fahrzeugarchitektur zum Vorbild der gesamten Automobilindustrie. Paul Meyan, damaliger Generalsekretär des Automobilclubs von Frankreich, sagte nach der Rennwoche: „Nous sommes entrés dans l'ère Mercedes“. Fortan zierte der geschwungene „*Mercédès*“-Schriftzug die Kühler der Daimler-Personenwagen. Der Name wurde am 23. Juni 1902 zum Warenzeichen angemeldet und am 26. September 1902 gesetzlich geschützt. Seit-her ist der Markenname, der nach der Fusion der Unternehmen von Daimler und Benz im Juni 1926 in Mercedes-Benz geändert wurde,



Mercedes – Die Geburt der Marke: Der älteste bekannte Mercedes, ein Simplex 40 PS aus dem Jahr 1902, hat im neuen Museum einen Ehrenplatz gefunden.

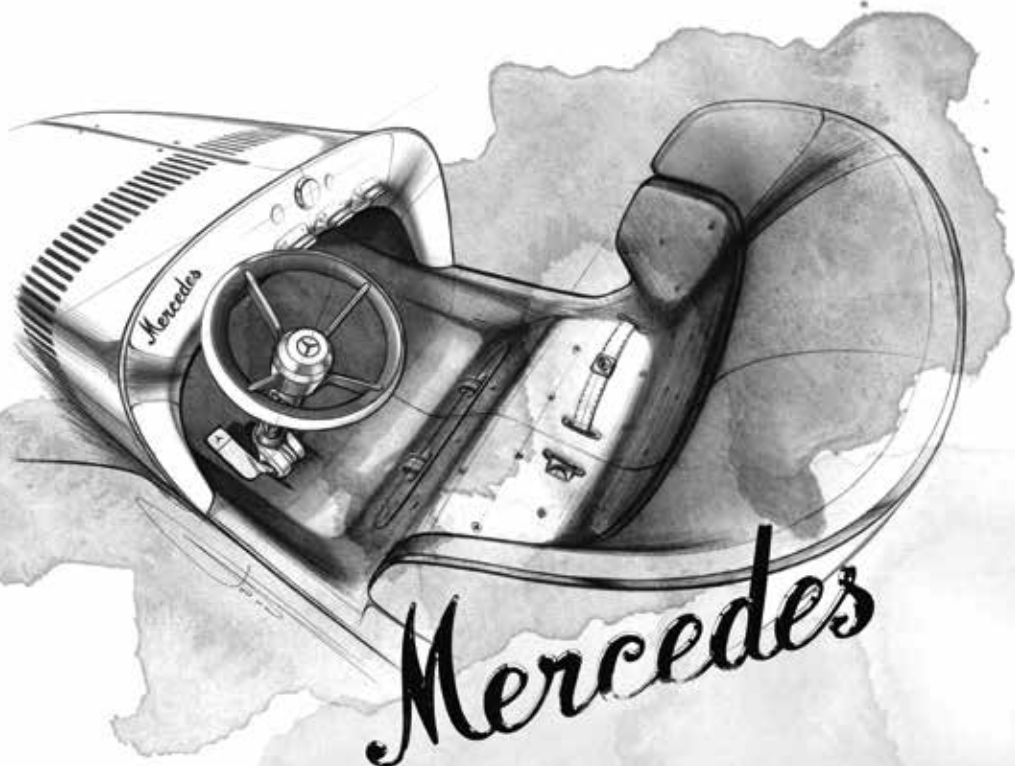
zugleich Ausdruck und Verpflichtung für Luxus und Innovation. Wie kein anderes Automobilunternehmen versteht es Mercedes-Benz, Schönheit und Eleganz mit Leistung und Technik zu verbinden.

Die einzige Automobilmarke mit einem weiblichen Namen

Bis heute ist Mercedes-Benz die einzige Automobilmarke, die einen weiblichen Namen trägt. „Frauen wie Mercédès Jellinek oder Bertha Benz haben die Erfolgsgeschichte von Mercedes-Benz von Anfang an geprägt.“, sagt Bettina Fetzer, Marketingchefin Mercedes-Benz AG.

Seit 2016 ist Mercedes-Benz durchgehend die wertvollste Luxus-Automobilmarke der Welt und liegt im Ranking „Best Global Brands 2019“ des renommierten US-Markenberatungsunternehmens Interbrand als einzige europäische Marke unter den Top Ten.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications



Spitzenklasse

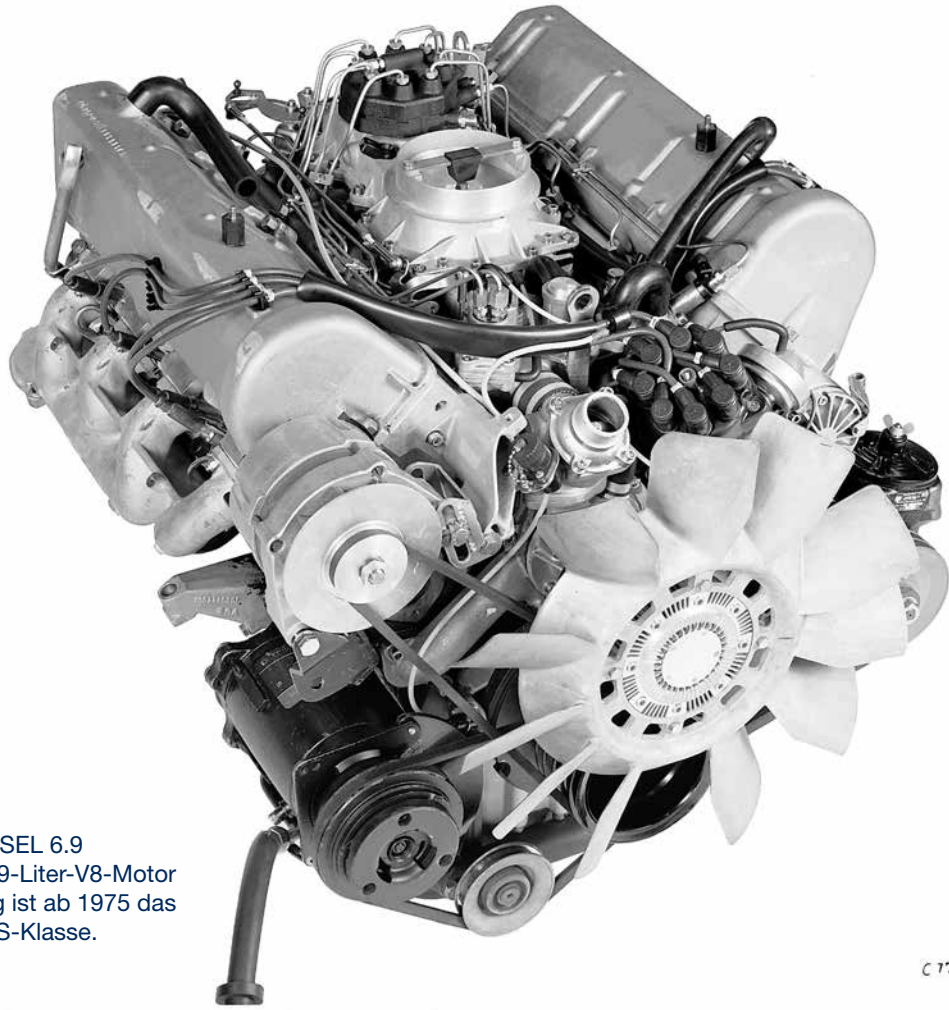
45 Jahre

Mercedes-Benz

450 SEL 6.9

Mercedes-Benz stellt im Frühjahr 1975 das neue Spitzenmodell 450 SEL 6.9 der Baureihe 116 vor. Die Hochleistungslimousine gehört damals zu den schnellsten Fahrzeugen überhaupt, nur ganz wenige Sportwagen erreichen zu jener Zeit ein noch höheres Tempo.





Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 (Baureihe 116) mit 6,9-Liter-V8-Motor M 100. Das Fahrzeug ist ab 1975 das neue Topmodell der S-Klasse.

C 17997

Heute ist sie ein gesuchter Klassiker. „Der 450 SEL 6.9 ist eine Ikone der Marke“, sagt Patrik Gottwick, Leiter von ALL TIME STARS, dem eigenen Fahrzeughandel von Mercedes-Benz Classic. „Gerade mit dem 6,9-Liter-Motor M 100 ist die Baureihe 116 mittlerweile sehr gefragt am Markt. In den vergangenen Jahren können wir eine deutliche Nachfragesteigerung feststellen, und auch jüngere Auktionsergebnisse zeigen eine Wertsteigerung für den 450 SEL 6.9. Gründe hierfür sind seine hohe Fahrkultur, die Alltagsqualitäten als Klassiker und die sehr geringe Stückzahl von gerade einmal 7.380 gebauten Fahrzeugen.“

Die S-Klasse der Baureihe 116 wird im September 1972 vorgestellt. Vom Start weg erhält sie zahlreiche Preise, u.a. die Wahl des 450 SE zum „Auto des Jahres“ 1974. Das Topmodell 450 SEL 6.9 rundet drei Jahre später die mit dem 280 S beginnende Modellpalette nach oben ab. Schon der Vorgänger 300 SEL 6.3 setzt mit 184 kW (250 PS) einen Spitzenwert im Segment der Luxuslimousinen.

Die technische Basis des großvolumigen Achtzylinders stammt aus dem legendären Mercedes-Benz 600 (Baureihe W 100). Allerdings wird bei gleichem Hub die Zylinderbohrung von 103 auf 107 Millimeter nochmals vergrößert. So entsteht beim 450

SEL 6.9 ein Hubraum von 6.834 Kubikzentimetern. Der Motor leistet 210 kW (286 PS) bei 4.250 U/min und erreicht sein maximales Drehmoment von 550 Newtonmetern bei 3.000 U/min. Dieses hohe Drehmoment erlaubt den Einbau einer sehr „langen“ Hinterachsübersetzung (2,65). Das senkt die Motordrehzahl und damit den Geräuschpegel. Die Ingenieure achten sogar auf die Wartungskosten: Der hydraulische Ventilspielausgleich macht Nachstellarbeiten überflüssig. Dank einer neu entwickelten Zylinderkopfdichtung entfällt das sonst übliche Nachziehen der Zylinderköpfe. Die Trockensumpfschmierung samt einem auf zwölf Liter vergrößerten



Der Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 ist ab 1975 das neue Topmodell der S-Klasse. Neben dem 6,9-Liter-V8-Motor sind vor allem die hydropneumatische Federung mit Niveauregulierung und der Ausstattungsumfang bemerkenswert



Mercedes-Benz S-Klasse, Limousine der Baureihe 116 (1972 bis 1980), Interieur mit Instrumententafel. Der Zuwachs an Fahrzeugsystemen für mehr Sicherheit und Komfort erfordert auch neue ergonomische Lösungen: Erstmals befindet sich unterhalb der Instrumententafel eine Konsole mit den Schiebeschaltern und Reglern für Heizung und Belüftung sowie für das Autoradio. Foto eines 450 SEL 6.9, Baujahr 1980.



Der Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 (Baureihe 116) ist ab 1975 das neue Topmodell der S-Klasse. Neben dem 6,9-Liter-V8-Motor sind vor allem die hydropneumatische Federung mit Niveauregulierung und der Ausstattungsumfang bemerkenswert.

Ölhaushalt macht ein Ausdehnen der Ölwechselintervalle auf 15.000 Kilometer möglich. Das Dreigang-Automatikgetriebe stammt im Prinzip aus den 4,5-Liter-Modellen, ist aber der Leistung und dem stärkeren Drehmoment des „6.9“ angepasst.

Mit Gas gefedert

Bei der Federung beschreitet Mercedes-Benz einen ganz neuen Weg. Nach der Luftdruckfederung des 300 SEL 6.3 erhält der 450 SEL 6.9 eine Hydropneumatik inklusive Niveauregulierung. Vier Federelemente übernehmen

zusätzlich die Aufgabe der Stoßdämpfer. Eine Druckölanlage gleicht das Ölvolumen in den Federbeinen aus. Als Ergebnis bleibt das Fahrzeugniveau konstant, und es steht immer der volle Federweg zur Verfügung. „Mit dieser Neuerung wurde eine optimale Verbindung von hervorragenden Fahreigenschaften und höchstem Komfort in allen Geschwindigkeitsbereichen erzielt“, beschreibt die Presseinformation vom April 1975 das herausragende Fahrverhalten. Die Leistungswerte sind überaus beeindruckend für den Stand der Automobiltechnik

vor rund fünf Jahrzehnten. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 225 km/h, sie wird bei Tests der Fachpresse sogar häufig übertroffen. Die Beschleunigung von null auf 100 km/h liegt bei 7,4 Sekunden. Leer wiegt der „6.9“ 1.935 Kilogramm. Der Verbrauch wird 1975 mit 16 Litern bei 110 km/h angegeben. Die Breitreifen von damals haben im Vergleich zu heute die bescheidene Dimension von 215/70 VR 14.

Zwischen 1975 und 1980 werden in Sindelfingen insgesamt 7.380 Fahrzeuge des 450 SEL 6.9 hergestellt. Die Preisliste Nr. 16 mit



Datum vom 28. Januar 1976 nennt 69.930,00 DM als Grundpreis des Spitzenmodells der Baureihe 116. Zum Vergleich: Das Einstiegsmodell der Baureihe 116, der 280 S, kostet 28.848,90 DM. Und der Mercedes-Benz 200 der Baureihe W 115 ist 1976 für 18.381,60 DM zu haben.

Serienmäßig an Bord des 450 SEL 6.9 sind Annehmlichkeiten wie Klimaanlage, wärmedämmendes Glas, heizbare Heckscheibe,

Zentralverriegelung, Tempomat, elektrische Fensterheber, Scheinwerfer-Reinigungsanlage, Velourspolster und auch Automatik-Sicherheitsgurte sowohl an den Vordersitzen als auch im Fond. Selbstverständlich gibt es Ausstattungsoptionen, beispielsweise das elektrische Schiebedach (987,90 DM) und das hochexklusive Autotelefon Becker AT 160 S (13.542 DM).

Der Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 ist ab 1975 das neue Topmodell der S-Klasse. Neben dem 6,9-Liter-V8-Motor sind vor allem die hydropneumatische Federung mit Niveauregulierung und der Ausstattungsumfang bemerkenswert. Foto vor dem Hôtel de Paris in Monte Carlo.

Tradition: S-Klasse zum ersten Mal

1972 stellt Mercedes-Benz die neue S-Klasse mit den Typen 280 S, 280 SE und 350 SE vor. „S-Klasse“: Diese Bezeichnung wird erstmalig verwendet. Mit ihr prägt die Stuttgarter Marke die Ober- und Luxusklasse und sie wird zum Inbegriff von Luxus, Komfort und Sicherheit werden. Dieses Segment besetzen seit Beginn des 20. Jahrhunderts Fahrzeuge von Mercedes-Benz und den Ursprungsmarken. Schon damals ist die Erweiterung des Programms nach oben durch Modelle mit 4,5- und 6,9-Liter-Motoren vorgesehen. Die Typen 450 SE und 450 SEL kommen im Frühjahr 1973 auf den Markt, Anfang 1974 die Modelle 280 SEL und 350 SEL mit einem um 100 Millimeter längeren Radstand und entsprechend größerem Fußraum für die Fondpassagiere.

Im Herbst 1973 wird in Westdeutschland zum ersten Mal die Abhängigkeit von den arabischen Staaten bei Öllieferungen deutlich. Die OPEC drosselt die Erdölförderung, und die Preise für Benzin und Diesel steigen rasant. Das hat Folgen: Beispielsweise gilt in Deutschland am 25. November 1973 und an den folgenden drei Adventsonntagen bundesweit ein Fahrverbot. Doch selbst in der kritischen Phase der Automobilindustrie in den Jahren 1973/74 – bei allgemein stagnierenden oder rückläufigen Auftragseingängen – kann Mercedes-Benz steigende Verkaufszahlen verzeichnen. Allerdings wird die Markteinführung des 450 SEL 6.9 um einige Monate verschoben.

Die Schweizer „Automobil Revue“ ordnet den mutigen Schritt von Mercedes-Benz zur Vorstellung dieser starken Limousine so ein: „Es ist erfreulich, dass gerade in der heutigen Zeit ein Auto erscheint, das allerhöchsten Fahrgegnuss für den Kenner – und zwar bei jedem Tempo – bietet. Der 6.9 zeugt nicht nur vom Zukunftsoptimismus, zu dem sich seine Verantwortlichen bekennen, sondern auch von Zivilcourage.“ Das Testurteil des britischen Magazins „Motor“: „Nur ein Wort fasst es zusammen: fabelhaft!“ („There is only one word to sum it all up: fabulous!“). Und „auto motor und sport“ titelt in Heft 21/1975 schnörkellos „Das beste Auto der Welt“ und schreibt im Untertitel „Der 450 SEL 6.9 setzt neue Maßstäbe in der automobilen Spitzenklasse“.



Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 mit 6,9-Liter-V8-Motor M 100. Das Fahrzeug ist ab 1975 das neue Topmodell der S-Klasse.



Sensation auf der IAA 1975: Die Mercedes-Benz S-Klasse Typ 450 SEL 6.9.

Mercedes-Benz „Strich-Acht“-Coupé (W 114).



E-Klasse Coupés und Cabriolets Sportlich-elegante Zweitürer mit großem Flair

Eleganz, Sportlichkeit und Luxus: Dafür stehen in der Geschichte der Mercedes-Benz E-Klasse insbesondere die zweitürigen Varianten Coupé und Cabriolet. Diese Fahrzeuge verbinden die klassischen Tugenden der E-Klasse – beispielsweise vorbildliche Sicherheit und umfassenden Langstreckenkomfort – mit besonderer ästhetischer Finesse. Ihre direkten Traditionslinien beginnen vor mehr als 50 Jahren mit den „Strich-Acht“-Coupés der Baureihe 114 und vor fast 30 Jahren mit den Cabriolets der Baureihe 124.



Mercedes-Benz „Strich-Acht“-Coupe der Baureihe W 114.

Seit die Fahrzeuge dieses Marktsegments von Mercedes-Benz ab dem Jahr 1993 E-Klasse heißen, gibt es zudem die Tradition der Topmotorisierungen von Mercedes-AMG. Die Performance- und Sportwagenmarke setzt freilich bereits davor eigenständige Akzente mit den Hochleistungsversionen der sportlich-eleganten Zweitürer: Als besonders spektakulär gilt der Mercedes-Benz 300 CE 6.0 AMG – die Coupé-Version von „The Hammer“.

Die „Strich-Acht“-Coups werden von 1968 bis 1976 produziert. Ihre Nachfolger der Baureihe 123 begeistern von 1977 bis 1985 die

Fans. In der Baureihe 124, die ab 1993 den Namen E-Klasse trägt, gibt es das elegante Coupé von 1987 bis 1996. Ihm tritt von 1991 bis 1997 das erste Mercedes-Benz Cabriolet dieses Segments ebenfalls in der Baureihe 124 zur Seite.

Die Tradition der E-Klasse Coups und Cabriolets führen in den folgenden Jahren die beiden CLK-Baureihen weiter: die Baureihe 208 (Coups: 1997 bis 2002; Cabriolets: 1998 bis 2003) und die Baureihe 209 (Coups: 2002 bis 2009; Cabriolets: 2003 bis 2009). Von 2009 bis 2016 gehören die Coups und Cabriolets der Baureihe 207 dann wieder zur

E-Klasse. Sie werden von der im Dezember 2016 vorgestellten Baureihe 238 abgelöst.

Das „Strich-Acht“-Coupe begründet 1968 eine exzellente Tradition

Mit einem eleganten Zweitürer begeistert Mercedes-Benz im November 1968 seine Kunden. Die Coups der Baureihe 114 runden das Modellprogramm der auch „Strich-Acht“ genannten Baureihenfamilie 114/115 nach oben ab und setzen sich souverän an die Spitze. Das macht schon die Wahl der Motorisierungen deutlich: Die Zweitürer gibt es ausschließlich mit Sechszylindermotoren.



Mercedes-Benz 280 C
Coupé, 1977 - 1980

Die Variante des Motors M 114 mit der elektronischen Bosch D-Jetronic-Benzineinspritzung im Spitzentyp 250 CE (110 kW / 150 PS) bleibt den Coupés sogar vorbehalten.

Die Fachleute zeigen sich auch vom sportlichen Design und der hochwertigen Innenausstattung – zum Beispiel Edelholz furnier in der Instrumententafel und Teppichbeläge – überzeugt.

Technisch lehnt sich das Coupé eng an die Limousine an. Doch stilistisch hebt es sich klar vom Viertürer ab: Front- und Heckscheiben stehen flacher als bei der Limousine und sorgen mit dem um 45 Millimeter niedrigeren Dach für eine dynamische Silhouette. Dazu kommen rahmenlose und voll versenkbare Seitenscheiben vorn und hinten. Sie ergeben durch den Verzicht auf eine B-Säule großzügige, offene Flächen. Harmonisch abgerundet

wird der Auftritt durch die bis zu den hinteren Radausschnitten gezogene Stoßstange.

1972 stellt Mercedes-Benz den 136 kW (185 PS) starken 280 CE als neues Topmodell der „Strich-Acht“-Coupés vor. Bis zum Produktionsende im August 1976 entstehen insgesamt mehr als 67.000 Zweitürer der Baureihe 114. Der erfolgreichste Typ ist mit 21.787 Exemplaren der bis 1972 gebaute 250 CE. Im Ausland ist das Coupé eine sehr beliebte Variante: Insgesamt gehen rund 60 Prozent der Fahrzeuge in den Export.

C 123: sportliche Eleganz für Individualisten

In der nächsten Generation der Vorgängerfahrzeuge der E-Klasse führt Mercedes-Benz den Erfolg der „Strich-Acht“-Coupés weiter. Die Zweitürer der Baureihe 123 haben im

März 1977 auf dem Genfer Automobilsalon Premiere. Neben den Sechszylindertypen 280 C und 280 CE gibt es den 230 C und damit erstmals auch ein Vierzylindermodell. Die Zielgruppe ist eine anspruchsvolle Käuferschicht.

Die Coupés zeigen wie schon beim „Strich-Acht“ eine optisch enge Verwandtschaft zu den Limousinen. Allerdings präsentieren sie sich deutlich eigenständiger als ihre Vorgänger, weshalb die Pressemappe vom „unverwechselbaren Charakter“ spricht. Beispielsweise ist die Karosserie 40 Millimeter niedriger und – entsprechend dem verkürzten Radstand – 85 Millimeter kürzer als bei der Limousine. Zudem sind Front- und Heckscheibe stärker geneigt, und die durch keine B-Säule getrennten Seitenfenster lassen sich voll versenken.



Mercedes-Benz 300 CE-24 Cabriolet, Baureihe 124, 1991 bis 1993. Die E-Klasse Cabriolets der Baureihe 124 wurden von 1991 bis 1997 gebaut.

Die Ausstattung orientiert sich an den Spitzenmodellen der Limousine. So haben alle drei Coupé-Typen rechteckige Breitband-Scheinwerfer, verchromte Lufteinlassgitter vor der Frontscheibe und Chromleisten unter den Heckleuchten. Eine wichtige technische Verbesserung im Vergleich zu den direkten Vorgängern ist die noch stabilere Sicherheits-Fahrgastzelle mit versteifter Dachrahmenstruktur, hochfesten Dachpfosten und verstärkten Türen. Die Energieabsorption der vorderen und hinteren Knautschzone ist durch eine kontrollierte Deformationsfähigkeit von Vorbau und Heckbereich deutlich erhöht.

Die Typen 230 C (80 kW / 109 PS), 280 C (115 kW / 156 PS) und 280 CE (130 kW / 177 PS) werden im September 1977 durch die Dieselsvariante 300 CD mit Fünfzylindermotor

ergänzt (59 kW / 80 PS), die allerdings dem Export nach Nordamerika vorbehalten ist. 1981 löst der 300 CD Turbodiesel (92 kW / 125 PS) dieses erste Diesel-Coupé ab. Bereits 1980 endet die Produktion der Vergasermotore 230 C und 280 C, dafür kommt der 230 CE (100 kW / 136 PS) mit Benzineinspritzung ins Programm.

Die Produktion des C 123 endet im August 1985 nach gut acht Jahren und insgesamt 99.884 Einheiten. Die seltenste Variante ist der nur dreieinhalb Jahre lang gebaute 280 C mit 3.704 produzierten Fahrzeugen, die erfolgreichste der 280 CE mit 32.138 Stück. Die Faszination dieser eleganten Zweitürer wirkt bis heute. Das zeigt ihre Stellung als begehrte jüngere Oldtimer.

Baureihe 124: Die erste E-Klasse öffnet sich dem Himmel

Im März 1987 stellt Mercedes-Benz auf dem Genfer Automobilsalon das neue Coupé der Baureihe 124 vor. Von Sommer 1993 an wird es „E-Klasse Coupé“ heißen. Aber das sportlich-elegante Fahrzeug mit seiner verführerisch modernen Linienführung ist nicht der einzige exklusive Zweitürer der Baureihe: 1991 folgt in diesem Segment erstmals ein Cabriolet.

Das neue Fahrzeug der Baureihe 124 führt die lebendige Tradition der viersitzigen Coupés von Mercedes-Benz in diesem Marktsegment fort. Wie bei den Vorgängern nehmen die Ingenieure und Designer die Limousine als technische Basis und lehnen das Coupé auch stilistisch an das viertürige Automobil an. Dennoch zeigt sich das Coupé schon auf



Erfolgsgeschichte:
Mercedes-Benz Coupés der
oberen Mittelklasse. Von
links: „Strich-Acht“-Coupé
der Baureihe 114, Coupé der
Baureihe 123 und Coupé der
Baureihe 124 (ab 1993 E-Klasse
Coupé).

den ersten Blick als eigenständiges, sportlich-elegantes Fahrzeug. Die Bodengruppe des Viertürers wird gekürzt, der Radstand schrumpft wie bei der Baureihe 123 um 85 Millimeter auf jetzt 2.715 Millimeter. Das unterstreicht die kompakt-sportliche Linie des Coupés. Auch Seiten, Dach und Heck sind stark verändert, lediglich den Vorbau übernimmt das Coupé weitgehend unverändert von der Limousine.

Keine Kompromisse macht Mercedes-Benz trotz der erheblichen Eingriffe in die Karoseriestructur hinsichtlich der passiven Sicherheit: Den Wegfall der B-Säulen kompensieren die Ingenieure beispielsweise durch verstärkte A-Säulen, Seitenschweller und Türen sowie einen besonders hohen Anteil an hochfesten Stahlblechen. Einen neuen Weg beschreitet man auch beim Dachabschluss:

Hier wird die Innenverkleidung ein Stück weit unter die Heckscheibe gezogen. Das steigert sowohl die Sicherheit als auch den Komfort der Fondpassagiere. Charakteristisches Designelement, das die Eigenständigkeit der Coupés gegenüber den anderen Karosserievarianten der Baureihe hervorhebt, sind die Flankenschutzleisten mit integrierten Längsschweller-Verkleidungen.

Die Modellpalette umfasst zunächst die Typen 230 CE (97 kW / 132 PS) und 300 CE (132 kW / 180 PS). 1989 hat auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt am Main ein komplett überarbeitetes Modellprogramm Premiere. Neue Spitzenmotorisierung ist nun der 300 CE-24 mit dem 162 kW (220 PS) starken 3,0-Liter-Viertürventilmotor des Sportwagens 300 SL-24 (R 129). Zu seiner Ausstattung gehören

Leichtmetallräder, elektrische Fensterheber, Lederlenkrad und Lederschaltelhebel, Holzelemente in Wurzelnuss sowie Ausstiegsleuchten in den Türen. Mit der Präsentation eines überarbeiteten Typenprogramms der Baureihe 124 mit neuen Motoren und Ausstattungsdetails im Herbst 1992 sind die Coupés komplett auf Vierventiltechnik umgestellt. Die Spanne der Motorisierungen reicht nun bis zum 320 CE (162 kW / 220 PS) mit dem 3,2-Liter-Vierventilmotor aus der S-Klasse der Baureihe 140.

Bereits 1991 präsentiert Mercedes-Benz auf der IAA das elegante Cabriolet der Baureihe 124. Es verbindet die Leichtigkeit des offenen Fahrens mit den Tugenden der Baureihe. Der offene Viersitzer mit Stoffverdeck ist das erste Fahrzeug dieser Art der Stuttgarter Marke nach 20 Jahren Unterbrechung. Die 43 Kilogramm wiegende Verdeckkonstruktion basiert auf einem 27-teiligen Gestänge mit 34 Gelenken. Auch zusammengeklappt lässt das Verdeck genug Platz im Kofferraum. Ab Frühjahr 1992 ist zunächst das 300 CE-24 Cabriolet erhältlich.

Das Cabriolet entwickeln die Ingenieure mit hohem konstruktivem Aufwand aus dem Coupé. Insbesondere versteifen sie die Karosserie, um den offenen Viersitzer so komfortabel und sicher wie die anderen Mitglieder der Baureihenfamilie zu machen. Dazu werden rund 1.000 Teile völlig neu konstruiert. Tragende Strukturen werden aus dickeren oder hochfesten Stahlblechen gefertigt. Die hochbelasteten Stellen erhalten zusätzliche Verstärkungen in Form von Dopplern, Knotenblechen oder Streben. Dazu zählen auch die aus den SL-Sportwagen der Baureihe R 129 bekannten Diagonalstreben. Hinzu kommen Schwingungstilger im linken Dämpferbein, im Dachrahmen und in den seitlichen Kofferraummulden. Sie reduzieren störende Karosserieschwingungen, wie sie bei offenen Fahrzeugen durch die fehlende Dachstruktur



Mercedes-Benz Typ E 36 AMG Coupé (C 124, 1987 bis 1996), 1993.

auftreten können. Das Gesamtpaket der Maßnahmen macht das Cabriolet bei Frontal-, Heck- oder Seitenaufprall so sicher wie Limousine, T-Modell oder Coupé. Für den Fall eines Überschlags sorgen außerdem die im knickgefährdeten Bereich zur stabilen Einheit verschweißten A-Säulen und der automatisch ausfahrende Überrollschutz für Sicherheit.

Die erste E-Klasse und Topmotorisierungen von AMG

Im Juni 1993 stellt die Stuttgarter Marke die modellgepflegte Generation der Baureihe 124 vor. Coupé und Cabriolet tragen nun, ebenso wie alle anderen Varianten der Baureihe, den Namen E-Klasse. Die Zweitürer präsentieren sich stilistisch dezent überarbeitet. Neu ist der bereits von der S-Klasse bekannte

Plakettenkühler, bei dem der Grill stärker in der Motorhaube integriert wird und der Mercedes-Stern auf der Motorhaube platziert ist. Erhältlich sind die Vierzylinderversionen E 200 (100 kW / 136 PS) und E 220 (110 kW / 150 PS) sowie der Sechszylindertyp E 320 (162 kW / 220 PS).

Neue Topmotorisierung für Coupé und Cabriolet ist ab 1993 jeweils der E 36 AMG (200 kW / 272 PS). Diese Hochleistungsvarianten begründen eine faszinierende Tradition, die bis heute in den Versionen der sportlich-eleganten Zweitürer der E-Klasse von Mercedes-AMG lebendig ist. Die Spitzenmodelle sind ab Herbst 1993 lieferbar. Sie heben sich durch dezent vergrößerte Anbauteile stilistisch von den anderen Motorisierungen ab: Frontspoiler, Seitenschweller und Heckschürze sind in Wagenfarbe lackiert und



Mercedes-Benz CLK 230 Kompressor Cabriolet (A 208).

harmonisch in die Karosserieform integriert, dazu kommen serienmäßige 17-Zoll-Leichtmetallräder im AMG-Design.

Von 1987 bis 1996 entstehen insgesamt 141.498 Coupés der Baureihe C 124 und von 1991 bis 1997 zusammen 33.952 Cabriolets der Baureihe A 124. Beide sportlich-eleganten Zweitürer zeichnen sich durch hohe Exportanteile aus.

Der CLK übernimmt den Staffelstab

1993 zeigt Mercedes-Benz auf dem Genfer Automobilsalon eine faszinierende Coupé-Studie. Der viersitzige Zweitürer präsentiert ein neues Mercedes-Benz „Vier-Augen“-Gesicht, das 1995 in der E-Klasse der Baureihe 210 Premiere haben wird. Das Konzeptfahrzeug ist ein stilistisches Aufbruchssignal für die

Produktoffensive und nimmt die dynamische Formensprache vieler nachfolgender Modelle vorweg. Fans und Fachöffentlichkeit sind begeistert. Doch die Liebhaber müssen sich bis 1997 gedulden. Denn erst dann kommt das CLK Coupé (Baureihe 208) auf den Markt, das der Studie verblüffend ähnelt.

Premiere hat der CLK im Januar 1997 auf der North American International Auto Show (NAIAS) in Detroit. Technisch basiert der Zweitürer auf der damaligen C-Klasse (Baureihe 202). Als vollwertiges viersitziges Coupé führt er jedoch die Traditionslinie der E-Klasse Coupés fort. 1998 folgt das CLK Cabriolet ebenfalls der Baureihe 208. Die Motorisierungen der Coupés reichen vom Vierzylindertyp CLK 200 (100 kW / 136 PS) bis zum V8-Spitzenmodell CLK 430 (205 kW / 279

PS). Bei den Cabriolets markiert die V6-Variante CLK 320 (160 kW / 218 PS) zunächst die Leistungsspitze. 1999 werden beide Varianten der CLK-Familie im Rahmen einer Modellpflege deutlich aufgewertet.

Die elegante und sportliche Baureihe 208 erweist sich als ausgesprochen erfolgreich: Von 1997 bis 2002 baut Mercedes-Benz insgesamt 233.367 CLK Coupés und von 1998 bis 2003 zusammen 115.161 CLK Cabriolets.

Der zweite Mercedes-Benz CLK

Im Frühjahr 2002 setzt die Marke mit dem CLK der Baureihe 209 die Tradition fort. Auf dem Genfer Automobilsalon wird zunächst das Coupé vorgestellt. Seine Rolle als eigenständige Modellreihe betont es durch ein bis ins Detail neu entwickeltes Design:

Markante Stilelemente wie das durchgängige Band der rahmenlosen, voll versenkbaren Seitenscheiben, die markentypische Lamellen-Kühlermaske mit dem zentral angeordneten Mercedes-Stern, das neu interpretierte Vier-Augen-Gesicht sowie das schwungvoll gestaltete Coupé-Dach prägen den selbstbewussten Charakter.

Im Frühjahr 2003 folgt das Cabriolet der Baureihe 209. Offen wie geschlossen überzeugt es ebenfalls mit seiner eleganten Linienführung. Das dreilagige Verdeck bietet außerdem eine vorbildliche Wärme- und Geräuschisolierung. Für beide Varianten gilt: Gegenüber dem Vorgängermodell sind die Außenabmessungen gewachsen. Davon profitieren die Insassen durch noch besseren Raumkomfort: Hinsichtlich Sitzplatzabstand, Kopffreiheit, Knie- und Ellenbogen- und Schulterbreite gewinnt das Interieur an Größe.

Für das Coupé stehen sieben Motorenvarianten zur Auswahl, und fünf sind es für das Cabriolet. Identisch ist das Leistungsspektrum von 120 kW (163 PS) bis 270 kW (367 PS). Ein Novum im Coupé ist der CLK 270 CDI mit einem modernen Fünfzylinder-Dieselmotor. Er leistet 125 kW (170 PS).

Fortschritte gibt es auch in der Karosserietechnik. Die Verwindungssteifigkeit der Coupé-Struktur ist um 40 Prozent verbessert. Beim Cabriolet liegt die Torsionssteifigkeit, ein wichtiger Wert bei offenen Fahrzeugen, um rund zwölf Prozent höher als bisher.

Modellpflege für CLK Coupé und Cabriolet

Auf dem Internationalen Automobilsalon 2004 in Paris präsentiert die Marke eine auf 100 Stück limitierte Sonderserie des CLK 500 Cabriolets mit einem außergewöhnlichen Farb- und Materialkonzept, gestaltet vom italienischen Modedesigner Giorgio Armani. Im Frühsommer 2005 findet dann eine umfangreiche Modellpflege statt. In beiden Karosserievarianten löst der CLK 350 (200 kW / 272 PS) den bisherigen CLK 320 ab, und ebenfalls neu ist der CLK 280 mit einem 170 kW (231 PS) starken V6-Motor. Das Coupé gibt es nun auch als CLK 220 CDI mit 110 kW (150 PS). Das Cabriolet können Kunden jetzt ebenfalls als CLK 320 CDI ordern.



Mercedes-Benz CLK Cabriolets (A 209).



Mercedes-Benz CLK DTM AMG Cabriolet (C 209).



Mercedes-Benz CLK 63 AMG Black Series Coupé (C 209).



Mercedes-Benz E-Klasse Cabriolet, E 350 CGI BlueEFFICIENCY

2006 feiert dann das exklusive Hochleistungsmodell CLK 63 AMG mit 354 kW (481 PS) in beiden Karosserievarianten Premiere. Zum besonderen Leckerbissen wird der CLK 63 AMG Black Series mit 373 kW (507 PS), den es ausschließlich als Coupé gibt. Im Sommer 2006 erhält das CLK 500 Coupé einen neuen V8-Motor mit 285 kW (388 PS). Die Mercedes-Benz Baureihe 209 überzeugt noch einmal mehr Kunden als der erste CLK. Von 2002 bis 2008 baut die Marke insgesamt 240.878 CLK Coupés und von 2003 bis 2009 zusammen 140.139 CLK Cabriolets.

Frühjahr 2009: Premiere für die Baureihe 207

Im März 2009 kehren die Zweitürer offiziell in die Reihe der E-Klasse zurück und führen so die Traditionslinie weiter. Auf dem Genfer Automobilsalon hat das Mercedes-Benz E-Klasse Coupé der Baureihe 207 Premiere. Sicherheit, Design, Komfort – in diesen Kerndisziplinen der Marke setzt das Fahrzeug erneut Maßstäbe. Mit der klassischen Coupé-Seitenlinie ohne B-Säule und mit voll versenkbaren Seitenscheiben interpretiert der neue Zweitürer das dynamische Design der E-Klasse besonders sportlich. Gleichzeitig setzt die aerodynamischste Variante des Coupés einen neuen Bestwert beim

Luftwiderstand: Mit einem cW-Wert von 0,24 ist das Modell das strömungsgünstigste Serienautomobil der Welt.

Im Frühjahr 2010 folgt das Cabriolet der Baureihe 207. Sein Akustikverdeck ermöglicht das niedrigste Geräuschniveau seiner Klasse, selbst bei hohen Geschwindigkeiten. Für außergewöhnlichen Cabriolet-Komfort sorgt bei offener Fahrt auf Wunsch das innovative AIRCAP-System, das Verwirbelungen des Fahrtwindes im Innenraum und damit auch die Windgeräusche reduziert. Ebenfalls auf Wunsch an Bord ist die Kopfraumheizung AIRSCARF. Sie verlängert die Cabriolet-Saison, indem sie das Fahren mit offenem



Mercedes-Benz E-Klasse Coupé; 2016; Extérieur: designo hyazinthrot metallic, AVANTGARDE

Verdeck auch bei niedrigen Außentemperaturen komfortabel ermöglicht.

Das Motorenangebot ist groß. So gibt es beispielsweise zwei neue Vierzylindermodelle, den E 250 CDI BlueEFFICIENCY mit Dieselmotor und den E 250 CGI BlueEFFICIENCY mit Ottomotor. Beide setzen auf Direkteinspritzung und bieten 150 kW (204 PS). Den bisherigen V6-Benzinmotor ersetzt im E 350 CGI BlueEFFICIENCY ein Sechszylinder mit strahlgeführter Benzin-Direkteinspritzung und 215 kW (292 PS). Das Topmodell ist der E 500 mit V8-Motor und 285 kW (388 PS). Anfang 2013 stellt Mercedes-Benz die überarbeitete Baureihe 207 vor. Optisch werden Coupé und Cabriolet an die neue

Formensprache von Mercedes-Benz herangeführt. Eine exklusive, luxuriöse Ausstattung unterstreicht die Individualität des Kunden und die Zugehörigkeit zur Familie der E-Klasse. Ausgebaut wird das Angebot an zukunftsweisenden Assistenzsystemen. Auch die Motorenpalette präsentiert sich überarbeitet. Zur Verfügung stehen sechs Ottomotoren mit 135 kW (184 PS) bis 300 kW (408 PS) sowie drei Dieselmotoren mit 125 kW (170 PS) bis 185 kW (252 PS). Neu sind unter anderem kraftvolle und effiziente Vierzylindermotoren sowie außerdem ein Sechszylinder, der zum ersten Mal auch als E 400 mit Biturbo-Antrieb und 245 kW (333 PS) angeboten wird.


Die Produktion der E-Klasse Coupés und Cabriolets der Baureihe 207 endet im Dezember 2016. Von Ende 2008 bis 2016 werden insgesamt 221.556 Coupés gefertigt, und vom Cabriolet sind es von Ende 2009 bis 2016 zusammen 140.925 Exemplare. Das neue E-Klasse Coupé der Baureihe 238 feiert seine Weltpremiere im Dezember 2016 und wird im Januar 2017 auf der NAIAS in Detroit erstmals auf einer internationalen Messe gezeigt. Im März folgt auf dem Genfer Automobilsalon das Cabriolet: Damit schlägt Mercedes-Benz das nächste Kapitel in einer Erfolgsgeschichte sportlicher Eleganz auf.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications

ESP® vor 25 Jahren

Das Assistenzsystem unterstützt in fahrdynamisch kritischen Situationen

Die technische Sensation verbirgt sich hinter einem sachlichen Kürzel: ESP® steht für Elektronisches Stabilitäts-Programm. Es unterstützt in fahrdynamisch kritischen Situationen, indem es gezielt ein oder mehrere Räder abbremst und – falls notwendig – das Motordrehmoment anpasst. So kann das Fahrzeug der über den Lenkeinschlag vorgegebenen Richtung folgen. Im Mai 1995 feiert ESP® im Mercedes-Benz Coupé der Baureihe 140 die Serienpremiere.



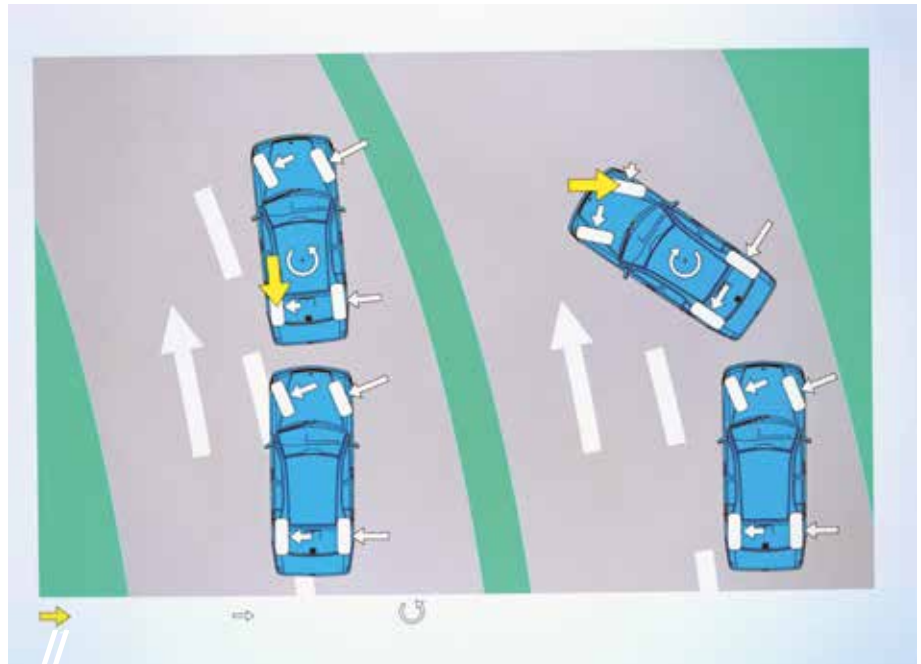
Mercedes-Benz A-Klasse (Baureihe W 168) bei einem Ausweichmanöver mit Unterstützung durch das Elektronische Stabilitäts-Programm ESP®. Foto von der Mercedes-Benz Classic Insight „Intelligent Drive – 40 Jahre Assistenzsysteme“ im September 2018.

Der rasante Aufstieg des Assistenzsystems zum weltweiten Standard folgt ab Oktober 1997. Beim Test einer Mercedes-Benz A-Klasse der Baureihe 168 durch einen schwedischen Motorjournalisten wird bei einem abrupten Ausweichmanöver, dem sogenannten „Elchtest“, der fahrdynamische Grenzbereich überschritten, und das Kompaktfahrzeug fällt auf die Seite. Was zunächst wie ein Rückschlag wirkt, geht das Unternehmen konstruktiv an: Die Auslieferung der A-Klasse wird für zwölf Wochen unterbrochen und das Assistenzsystem ESP® in dieser Zeit als serienmäßige Komponente in allen Fahrzeugen nachgerüstet. Das Ergebnis überzeugt: Die A-Klasse erfüllt nun auch Extremtests besser als der Wettbewerb. 1999 ist Mercedes-Benz dann die erste Marke, die alle Pkw-Modelle serienmäßig mit dem Fahrsicherheitssystem ausstattet. Dieser Schritt hat eine branchenweite Signalwirkung.

Das ESP® baut auf den erfolgreichen Technologien Antiblockiersystem (ABS) und Antriebsschlupfregelung (ASR) auf, verwendet jedoch eine nochmals erheblich umfangreichere Sensorik. Dazu zählen insbesondere Lenkwinkel-, Querbeschleunigungs- und Gierratensensoren. Ein Schlüsselement für den Erfolg des ESP® ist der von Bosch produzierte Gierratensensor. Er erfasst präzise die Drehbewegungen des Fahrzeugs um seine Hochachse – so kann die Elektronik zum Beispiel Schleuderbewegungen erkennen. Auf der Grundlage dieser Daten errechnet das System in Millisekunden korrigierende Bremsreaktionen.

Entwicklungsarbeit für die Fahrsicherheit

Entwickelt wird die Innovation von Daimler-Benz und Bosch. Die ersten Entwicklungsschritte machen beide Unternehmen in den 1980er-Jahren noch unabhängig voneinander: Die Vorentwicklungsbereiche der beiden Unternehmen suchen nach Lösungen, um in kritischen Fahrsituationen eine größere Fahrstabilität zu ermöglichen. Im Jahr 1992 bündeln beide ihre Entwicklungen



Darstellung der Funktion des Elektronischen Stabilitäts-Programms ESP®, das in kritischen Situationen das Schleudern verhindern kann. Grafik aus dem Jahr 1997.

in einem gemeinsamen Team. Die Ergebnisse der Arbeit werden 1994 unter dem Namen Fahrdynamik-Regelung (FDR) vorgestellt. Die Markteinführung des ESP® erfolgt dann als Elektronisches Stabilitäts-Programm ESP® ab Mai 1995 im S 600 Coupé der Baureihe 140, das es als Serienausstattung erhält. Die gleichfalls mit V12-Motor ausgestatteten S 600 Limousinen und der SL 600 folgen ab September 1995. Ab diesem Zeitpunkt ist es zudem in den S-Klasse Limousinen und Coupés mit V8-Motor und der SL-Klasse optional erhältlich. Ab der Markteinführung im Januar 1996 ist es dann auch für den E 420 der Baureihe 210 lieferbar.

Eines der wichtigsten Systeme der Fahrzeugsicherheit

Neben Gurt, Airbag und ABS hat sich ESP® seit Mitte der 1990er-Jahre als das mit

Abstand wichtigste Sicherheitssystem moderner Personenwagen etabliert. Zunächst führt Mercedes-Benz als weltweit erster Hersteller das ESP® konsequent für alle eigenen Baureihen als Serienausstattung ein. Danach reduziert sich der Anteil von Mercedes-Benz Personenwagen an folgenschweren Unfällen in der Unfallstatistik um mehr als 42 Prozent, bei Modellen anderer Marken dagegen nur um 13 Prozent. Diese Wirksamkeit überzeugt: Bald ziehen immer mehr Hersteller nach. Und gemäß einer EU-Verordnung müssen seit November 2011 sämtliche in der Europäischen Union neu zugelassenen Personenwagen- und Nutzfahrzeugtypen serienmäßig mit ESP® ausgestattet werden.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications



Mercedes-Benz Programm landwirtschaftlicher Fahrzeuge aus dem Jahr 1976. Das Foto zeigt Unimog der Baureihen 403, 406, 421 und 425 sowie MB-trac der Baureihen 440, 442 und 443.

Vor 30 und 40 Jahren Topmodelle des Mercedes-Benz MB-trac feiern Premiere

Der 132 kW (180 PS) starke Mercedes-Benz MB-trac 1800 Intercooler wird auf der Fachmesse Nordagar präsentiert, die vom 13. bis 17. Juni 1990 in Hannover stattfindet. Dieses neue Spitzenmodell schließt vor 30 Jahren die Entwicklung des legendären Systemschleppers der Stuttgarter Marke ab. Der MB-trac 1800 Intercooler basiert auf dem seit 1987 gebauten MB-trac 1600 turbo mit einer Leistung von 115 kW (156 PS).



Vor 30 und 40 Jahren: Topmodelle des Mercedes-Benz MB-trac feiern Premiere

Insbesondere die Ausstattung des 6-Liter-Sechszylindermotors OM 366 LA mit Ladeluftkühler sorgt für das Leistungsplus, das den 1800 Intercooler zu einem Giganten unter den Ackerschleppern seiner Zeit macht. Zehn Jahre vor der Premiere des 1800 Intercooler hat Mercedes-Benz den MB-trac 1500 als damaliges Topmodell der Traktoren mit dem Stern vorgestellt. Er debütiert vor 40 Jahren auf der DLG-Ausstellung in Hannover vom 12. bis 18. September 1980. Sein Sechszylindermotor OM 352 H leistet 110 kW (150 PS). Damals heißt es in der Mercedes-Benz Pressemitteilung: „Der Schlepper zieht auch bei steigender Anforderung kraftvoll durch, so wenn beim Pflügen stellenweise schwere oder nasse Böden auftreten oder bei Arbeiten am Hang. Zugkraftunterbrechungen durch Schaltvorgänge werden weitgehend vermieden. Das eng abgestufte Getriebe mit zwölf Vorwärts- und zwölf Rückwärtsgängen erlaubt die genaue Anpassung der Geschwindigkeiten an den Arbeitsvorgang.“



Seit 60 Jahren baut Mercedes-Benz den Unimog.



Mercedes-Benz Unimog im landwirtschaftlichen Einsatz.

Vielseitiger Vetter des Unimog

Die MB-trac 1500 und 1800 Intercooler gehören zur 1976 eingeführten schweren Klasse (Baureihen 442 und 443) der Mercedes-Benz Systemtraktoren. Außerdem gibt es Typen der leichten (seit 1972, Baureihe 440) und mittleren Klasse (seit 1982, Baureihe 441). So umfasst das komplett überarbeitete Programm des MB-trac im Jahr 1987 acht Typen vom MB-trac 700 (50 kW / 68 PS) bis zum 1600 turbo (115 kW / 156 PS), die einen sehr großen Bereich der Anwendungen in Landwirtschaft und Kommunaldienst abdecken, aber auch im Forst und auf dem Bau erfolgreich sind. Durch dieses Einsatzprogramm ergänzt der MB-trac die erfolgreichen Unimog-Modelle, mit denen er technisch auch eng verwandt ist. Während der Unimog die Landwirte mit extremer Geländegängigkeit

und hohen Transportgeschwindigkeiten auf der Straße überzeugt, bietet der Traktor größere Leistungen als Geräteträger und Zugfahrzeug auf dem Acker.

Viele Landwirte kennen und schätzen den Unimog seit 1949 als vielseitigen Helfer. Die Stärken des Universal-Motor-Geräts überträgt der MB-trac 1972 in den Bereich der dezidierten Ackerschlepper. Im Gegensatz zu konventionellen Traktoren seiner Zeit bietet er serienmäßigen Allradantrieb, vier gleich große Räder, mittige Fahrerkabine, leistungsfähige Regelhydraulik hinten und vorn sowie drei Anbauräume (Front, Aufbau und Heck) für Geräte aller Art. Statt der üblichen Blockbauweise hat der MB-trac einen robusten Leiterraum. Die gefederte Vorderachse und die gefederte, umfassend ausgestattete Kabine sorgen für hohen Komfort. Die

hintere Starrachse bietet Stabilität auch bei schweren Arbeiten auf dem Feld.

MB-trac und Unimog sind nicht nur durch die Verwendung zahlreicher gleicher Komponenten verwandt und werden im damaligen Werk Gaggenau auf demselben Band montiert. Sie lassen sich auch in vielen Betrieben vom großen Bauernhof oder Lohnbetrieb bis zum Bauunternehmen sinnvoll gemeinsam einsetzen.

Kontinuierliche Innovation

Die Geschichte des innovativen Traktors beginnt 1967. Unter der Leitung von Gustav Krettenauer wird der technisch mit dem Unimog verwandte MB-trac im Daimler-Benz Werk Gaggenau entwickelt. 1972 hat auf der DLG-Ausstellung in Hannover der Prototyp des MB-trac 65/70 als erstes Modell



Mercedes-Benz MB-trac 1800 Intercooler. Der leistungsstärkste MB-trac debütierte 1990. Das letzte Exemplar des Topmodells in der Sonderausstattung „Black Edition“ gehört seit 2006 zur Dauerausstellung des Unimog-Museums in Gaggenau.

Premiere. Mit seinem Konzept als besonders vielseitige Arbeitsmaschine auch für große Betriebe und hohem Komfort begeistert der Traktor die Kunden. Noch auf der Messe werden rund 350 Bestellungen aufgegeben.

Mercedes-Benz entwickelt den MB-trac in der knapp 20 Jahre dauernden Produktionszeit kontinuierlich weiter. Dazu erfolgen 1979 auch Dauererprobungen im realen Einsatz in Kooperation mit Landwirten aus dem Raum Boxberg (Baden). Der Traktor bleibt aber wichtigen Grundprinzipien über alle Baureihen, Leistungsbereiche und Entwicklungsstufen hinweg treu: Das Eigengewicht des MB-trac wird beispielsweise zu rund 60 Prozent von der Vorderachse und rund 40 Prozent von der Hinterachse getragen. Mit schweren Anbaugeräten im Heck oder beim Pflügen sorgt das für eine nahezu perfekte

Balance mit je rund 50 Prozent Belastung beider Achsen.

Diesen Vorteil kann der Traktor überzeugend ausspielen. Denn Sitz, Lenkrad, Armaturen und Pedale lassen sich im Fahrerhaus um mehr als 180 Grad drehen. So ist der MB-trac auch in umgekehrter Fahrtrichtung mit der starren Hinterachse voraus voll einsatzfähig. Die 1987 von der damaligen Daimler-Benz AG gemeinsam mit Klöckner-Humboldt-Deutz gegründete Trac-Technic-Vertriebsgesellschaft stellt diese Vorzüge 1990 in einem Werbefilm am Beispiel des MB-trac 1800 Intercooler vor. Dort heißt es: „In Verbindung mit dem vollsynchronisierten Wendegetriebe und der unübertroffenen Drehsitzeinrichtung wird der MB-trac damit zur wirtschaftlichen Selbstfahreralternative.“

MB-trac 1800 Intercooler „Black Edition“ im Museum

Der letzte von 190 gebauten MB-trac 1800 Intercooler in der Ausführung „Black Edition“ mit Sonderlackierung Schwarzmetallic gehört zur Dauerausstellung des Unimog-Museums in Gaggenau. Die Leihgabe der Daimler AG ist seit der Eröffnung des Museums im Jahr 2006 zusammen mit einem frühen MB-trac zu sehen.

Insgesamt entstehen lediglich 190 Exemplare des Superschleppers seiner Epoche bis zum Ende der MB-trac-Produktion im Dezember 1991. Das macht den 1800 Intercooler heute zum besonders gesuchten Klassiker in der starken Szene der Traktor-Sammler.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications



La nouvelle Classe E

Une intelligence fascinante

Une intelligence automobile de plus en plus fascinante et dynamique : la Classe E (Berline, Break, Coupé et Cabriolet) viennent de faire l'objet d'une actualisation complète.

Avec plus de 14 millions de berlines et de breaks livrés depuis 1946, la Classe E est la gamme de modèles la plus vendue dans l'histoire de Mercedes-Benz. Elle est considérée par beaucoup comme le « cœur de la

marque ». En 2016, la Classe E de dixième génération a posé des jalons en termes de design avec ses lignes à la fois claires riches en émotion, ainsi qu'un intérieur haut de gamme et exclusif. Elle se distinguait aussi

par la somme de ses innovations, notamment dans le cadre des systèmes d'assistance à la conduite. Cette combinaison à la fois émotionnelle et intelligente connaît un succès qui ne se dément pas : à ce jour, plus de 1,2



million de clients ont opté pour l'achat d'une Classe E Berline ou d'une Classe E Break de l'actuelle génération.

Un design plus dynamique

Le programme de modèles reflète la dynamisation et la valorisation de la Classe E : le modèle d'accès à la gamme est désormais doté de l'équipement extérieur sport de la ligne Avantgarde. Pour la première fois, le modèle de base de la Classe E arbore une étoile centrale à l'avant. La nouvelle proue avec un plus grand nombre d'éléments chromés accentue son allure tonique : la calandre de la ligne Avantgarde à deux lamelles chromées et baguette verticale noir brillant a été redessinée. Les inserts décoratifs chromés et noir brillant ornant le pare-chocs avant soulignent la sportivité et l'élégance du véhicule. La ligne Exclusive également disponible mérite bien son nom : la calandre spécifique, l'étoile

verticale sur le capot et les inserts chromés grand format sur le pare-chocs avant mettent en valeur ce positionnement.

L'AMG Line avec son nouveau pare-chocs dans le style des modèles Performance AMG maximise encore la sportivité du véhicule. Avantgarde, AMG Line et All-Terrain sont en outre équipés d'un capot orné de bossages. La Classe E dispose désormais de projecteurs LED hautes performances de série. Les phares MULTIBEAM LED avec feux de route ULTRA RANGE sont disponibles en option. Avec un nouveau pare-chocs, des blocs optiques en deux parties et un nouveau couvercle de coffre, les designers ont également modernisé la poupe de la berline. Le design intérieur des feux arrière a été remanié sur tous les modèles.

La variante All-Terrain fait plus nettement référence aux SUV. Les composants spécifiques aux modèles All-Terrain tels que la

calandre ou la protection anti-encastrement design sont désormais également proposés en finition chromée brillante et non plus silver shadow.

Le nuancier de la Classe E s'est enrichi de trois nouvelles peintures à l'occasion de l'actualisation et le programme de jantes a aussi été étoffé. De nouveaux coloris d'équipement et matériaux valorisent l'intérieur.

Les sièges allient l'aptitude aux longs trajets propre aux Mercedes-Benz et un design avant-gardiste. L'adaptation du siège conducteur adaptative est particulièrement confortable : si la taille du conducteur est indiquée sur l'écran média ou via Mercedes me, le siège se place automatiquement dans une position en général idéale que l'automobiliste n'aura plus qu'à affiner.

LES PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DE L'ACTUALISATION

Design plus dynamique

- La ligne Avantgarde devient le nouvel équipement de base
- Phares au design remanié (projecteurs LED hautes performances de série, phares MULTIBEAM LED en option)
- Feux arrière redessinés
- Calandre et pare-chocs avant au design repensé
- La variante All-Terrain fait plus nettement référence aux SUV

Prochaine génération de systèmes d'assistance à la conduite, entre autres :

- Volant de nouvelle génération avec détection Hands-Off capacitive
- Assistant de régulation de distance DISTRONIC actif avec adaptation de la vitesse basée sur l'itinéraire
- Assistant d'encombrements actif
- Assistant directionnel actif
- Freinage d'urgence assisté actif ; désormais aussi avec fonction de changement de direction dans le Pack Assistance à la conduite
- Assistant d'angle mort actif – désormais aussi avec avertisseur de sortie du véhicule
- Pack Stationnement avec caméras panoramiques : nouvelle vision latérale élargie et, pour la première fois, stationnement automatique sur les places en créneau et en bataille, mais aussi sur des emplacements marqués.

Encore plus de confort à l'intérieur

- Deux écrans numériques de série (2 x 10,25 pouces, encollés), poste de conduite Widescreen avec deux écrans de 12,3 pouces en option)
- MBUX entre autres avec commande vocale LINGUATRONIC (de série) et Réalité Augmentée
- Assistant intérieur
- Commande confort ENERGIZING avec ENERGIZING COACH et « Power-Nap » (sur les modèles hybrides rechargeables)
- Cinématique de siège ENERGIZING

E comme efficience : électrification de la chaîne cinématique

- Sept modèles hybrides rechargeables en version berline et break, essence et diesel, avec propulsion arrière et transmission intégrale
- Pour la première fois des modèles électrifiés pour le marché US
- Nouveau moteur M 254 : quatre cylindres essence de deux litres avec ISG (alternateur-démarrageur intégré) et réseau de bord 48 V, puissance nominale : 200 + 15 kW, turbocompresseur à segment de piston novateur avec liaison des flux, compresseur électrique additionnel, surface de glissement des cylindres à revêtement NANOSLIDE®, alésage CONICSHAPE®, CAMTRONIC pour l'actionnement des soupapes d'admission
- Motorisations et programmes tout-terrain supplémentaires pour le modèle All-Terrain

URBAN GUARD :

- Nouvelles catégories de produits et d'options globales
- Association intelligente du matériel et des solutions numériques pour une protection maximale contre le vol et les dégradations

Prochaine génération de systèmes d'assistance à la conduite

La nouvelle Classe E bénéficie des systèmes d'assistance à la conduite Mercedes-Benz de toute dernière génération, qui misent sur la coopération avec le conducteur. Il en résulte un très haut niveau de sécurité active et la voiture peut intervenir si le conducteur ne réagit pas. La détection Hands-off fonctionne désormais en mode capacitif, pour un confort de commande accru en conduite semi-automatisée. Pour signaler aux systèmes d'assistance qu'il continue de piloter la Classe E, le conducteur n'a qu'à saisir le volant. Auparavant, un couple de braquage – autrement dit un léger mouvement directionnel, était nécessaire en guise de feedback. Un film de capteurs correspondant est intégré dans la couronne du nouveau volant et enregistre toute manipulation du volant. Si le système détecte que le conducteur ne tient pas le volant pendant un temps défini, une cascade d'alerte est déclenchée qui débouche sur l'activation de l'assistant d'arrêt d'urgence en cas d'inactivité prolongée du conducteur.

La Classe E est équipée de série du freinage d'urgence assisté actif conçu pour empêcher une collision ou en réduire la gravité avec un freinage autonome. Le système peut également freiner et même éviter certaines collisions, y compris contre des véhicules immobiles et des piétons traversant la chaussée, selon la situation et aux allures préconisées en ville. Dans le cadre du Pack Assistance à la conduite, cette fonction est également disponible en cas de bifurcation amenant à franchir la voie opposée.

Certaines fonctions Intelligent Drive peuvent être en outre commandées en option via le Pack Assistance à la conduite. Parmi ces fonctions figure l'assistant de limitation de vitesse actif avec réaction à la modification de la limitation de la vitesse, à partir de données cartographiques, mais aussi d'informations détectées par l'assistant de signalisation routière. La dotation comprend également une adaptation de la vitesse basée sur un itinéraire avant les virages, les ronds-points, les péages, les intersections en T et les bifurcations/sorties d'autoroutes/voies rapides. Si l'assistant de régulation de distance DISTRONIC actif avec adaptation de la vitesse basée sur l'itinéraire est activé, la Classe E est capable de réagir aux données du service LiveTraffic Information. Dans le cas idéal, le système intervient bien



avant que le conducteur ou les capteurs radar et les capteurs de caméra n'aient perçu l'obstacle à la circulation. Lorsque le système détecte un embouteillage, la vitesse du véhicule est réduite préventivement à 100 km/h environ, à moins que le conducteur n'en décide autrement de manière active.

L'assistant d'angle mort actif avec avertisseur de sortie offre une protection accrue à la descente du véhicule. Il peut réagir par une intervention de freinage active à la présence de véhicules dans l'angle mort, ainsi que dans la zone critique. De plus, à l'arrêt, il peut désormais signaler aux passagers, avant la descente de voiture, qu'un véhicule - y compris un vélo, s'approche de la zone critique en affichant un signal d'alerte sur le rétroviseur extérieur. Si l'occupant actionne à cet instant la poignée

de porte, un signal d'alerte sonore retentit en complément et l'éclairage d'ambiance au niveau de la porte se met à clignoter en rouge. Le système détecte les usagers de la route qui se déplacent à une vitesse supérieure à 7 km/h. Cette fonction est opérationnelle lorsque le véhicule est à l'arrêt et jusqu'à trois minutes après la coupure du contact.

L'assistant de stationnement actif avec PARKTRONIC et caméras panoramiques permet des manœuvres de stationnement automatiques. Le système aide le conducteur à rechercher et sélectionner des places de stationnement adéquates, ainsi qu'à se garer et à ressortir des emplacements, aussi bien en créneau et en bataille que dans des garages (si le véhicule a été stationné automatiquement). La nouvelle Classe E est pour la première

fois en mesure de détecter et d'utiliser les espaces de stationnement qui, sur des places de grande dimension, sont uniquement marquées comme surfaces utilisables. Les caméras panoramiques diffusent une image encore plus réaliste sur l'écran multimédia, y compris une vue latérale élargie. Lors de la sortie des places de stationnement, le système peut prévenir de la présence de véhicules traversant la chaussée à l'arrière de la voiture et, en cas de doute, freiner.

MBUX et commande confort ENERGIZING avec « PowerNap »

La nouvelle Classe E bénéficie d'un système multimédia MBUX (Mercedes-Benz User Experience) de dernière génération. Elle est équipée de série de deux grands écrans au



format 10,25"/26 cm juxtaposés pour un effet écran large. Deux écrans au format 12,3"/31,2 cm sont disponibles en option. Selon son humeur ou l'ambiance intérieure, l'utilisateur peut choisir entre quatre styles d'affichage. Parmi les autres points forts du système, on citera la commande de l'écran média par voie tactile de série et l'affichage des cartes de navigation en réalité augmentée lorsque le système de navigation est activé. A cet effet, l'image vidéo des environs enregistrée est complétée par des informations utiles pour la navigation, comme des flèches ou des numéros de rue. Ces mentions apparaissent directement sur l'image de l'écran média. Le système assiste le conducteur, y compris aux feux de circulation : si la Classe E est située en première position, la situation actuelle au feu s'affiche sur l'écran. Cette nouvelle fonction aide ainsi le conducteur, en particulier lorsque la visibilité sur les feux de signalisation n'est pas satisfaisante.

L'assistant intérieur MBUX (option) permet de piloter de manière intuitive et naturelle différentes fonctions confort et MBUX, notamment grâce à la reconnaissance de certains mouvements. Lorsqu'une main s'approche de l'écran tactile ou du pavé tactile sur la console centrale, les affichages de l'écran média se modifient en faisant ressortir par exemple certains éléments.

Autre nouveauté sur la Classe E : la cinétique de siège ENERGIZING. Par des mouvements quasi imperceptibles du coussin d'assise et du dossier, cette fonction aide le conducteur à changer de posture durant le trajet pour garder la forme.

La commande confort ENERGIZING 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. Sur les modèles hybrides rechargeables, le

programme « PowerNap » (sieste-éclair) est proposé. Il peut s'avérer très utile lors d'une pause sur une aire de repos ou lors de la recharge de la batterie pendant le trajet. Le programme s'articule autour de trois phases – Endormissement, Sommeil, Réveil – et peut accroître la concentration du conducteur tout en garantissant un regain d'énergie.

URBAN GUARD : pour une protection maximale contre la criminalité

Mercedes-Benz lance sous le nom d'URBAN GUARD une toute nouvelle catégorie de produits et d'options globale pour toutes les gammes. Ce programme regroupe des offres actuelles et futures destinées à protéger le véhicule du vandalisme et de la criminalité.

Les deux packs Protection du véhicule URBAN GUARD et Protection du véhicule Plus URBAN GUARD permettent une surveillance complète du véhicule stationné. URBAN GUARD englobe une alarme antivol



et anti-effraction, une protection anti-soulèvement avec signal visuel et sonore en cas de détection d'une modification de l'inclinaison du véhicule, une sirène d'alarme, une protection volumétrique qui se déclenche en cas de mouvement dans l'habitacle, ainsi qu'un prééquipement pour la détection des vols et des accrochages lors du stationnement. Les capteurs du véhicule enregistrent les situations où le véhicule stationné et verrouillé est bousculé ou remorqué – ou lorsque quelqu'un essaie d'entrer par effraction dans le véhicule. Lorsque le service est activé, le conducteur en est informé via l'appli Mercedes me. Il apprend notamment via une notification Push l'intensité du dommage lié au stationnement et la partie du véhicule concernée. Dès que le véhicule redémarre, cette information s'affiche en outre une fois sur l'écran média.

La Protection du véhicule Plus URBAN GUARD peut en outre localiser les véhicules volés. En cas de vol, le véhicule peut ainsi être

retrouvé, y compris si la fonction de localisation a notamment été désactivée par le voleur. Ce processus a lieu en collaboration avec la police.

E comme efficience

A l'occasion du restylage de la Classe E, l'électrification de la chaîne cinématique a franchi une nouvelle étape décisive. Le programme comprend sept modèles hybrides rechargeables disponibles en version berline et break, essence et diesel, avec propulsion arrière et transmission intégrale. L'offre de moteurs ultra efficaces, dépollués et puissants couvrira pour les modèles essence une plage de puissance comprise entre 115 et 270 kW, et pour les moteurs diesel entre 118 et 243 kW. Un moteur essence quatre cylindres (M 254) associé à un alterno-démarrreur intégré (ISG) de deuxième génération offrant un gain de puissance de 15 kW maxi et de couple de 180 Nm viendra pour la première fois compléter

le programme de motorisations. Les modèles animés par ce moteur seront dotés d'un réseau de bord de 48 V. Grâce à la récupération d'énergie et la possibilité de rouler en mode croisière, moteur coupé, le modèle essence est très efficace.

Le « cœur de la marque » : la success-story de la Classe E

Avec plus de 14 millions de véhicules livrés depuis 1946, la Classe E est la gamme de modèles la plus vendue dans l'histoire de Mercedes-Benz. Elle est considérée par beaucoup comme le « cœur de la marque ». Les clients de la Classe E comptent parmi les plus fidèles fans de la marque à l'étoile : 8 clients sur 10 de la Classe E Berline restent attachés à Mercedes-Benz pour leur prochain achat de véhicule.

TEXTE ET PHOTOS Daimler Communications

Kompaktes Multitalent

Der neue Mercedes-AMG GLA 35 4MATIC

Die Palette der kompakten 35er Einstiegsmodelle in die Welt von Mercedes-AMG ist nun komplett. Die siebenköpfige Familie reicht von der A-Klasse als Schräg- und Stufenheck (für China als Langversion) über CLA Coupé und Shooting Brake bis zum siebensitzigen GLB – und findet jetzt mit dem neuen GLA 35 4MATIC seinen Abschluss.





Die technische Basis ist bereits bewährt: Der durchzugsstarke und agile 2,0-Liter-Vierzylinder-Turbomotor leistet 225 kW (306 PS), die über ein 8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe und den Allradantrieb variabel auf alle vier Räder verteilt werden. Die dynamischen Fahrleistungen (Beschleunigung 0-100 km/h in 5,1 Sekunden) und das Performance-Fahrerlebnis sind auf sportliche und lifestyle-orientierte Zielgruppen ausgerichtet.

Das Design des GLA 35 basiert auf der AMG Line, setzt aber mit eigenständigen Elementen unverwechselbare Akzente. Die AMG spezifische Kühlerverkleidung betont die

Familienzugehörigkeit. Weitere Erkennungsmerkmale sind die Zierteile auf den Lamellen in den äußeren Lufteinlässen und der Frontsplitter in Silberchrom oder optional in Hochglanzschwarz. In der Seitenansicht fallen die tantalgrau lackierten und glanzgedrehten 19-Zoll-Leichtmetallräder im 5-Doppelspeichen-Design (optional weitere Designs in 19, 20 oder 21 Zoll) und die Door Panels mit Einlegern in Silberchrom oder in Hochglanzschwarz (optional) auf. Die Rückansicht wird von der markanten Heckschürze mit Diffusoreinsatz, der AMG Abrisskante auf dem Dachspoiler und den beiden runden

Endrohrblenden links und rechts dominiert. Das optionale AMG Night-Paket bietet mit Design-Elementen in Hochglanzschwarz, dunkel getöntem Glas ab der B-Säule sowie schwarz verchromten Endrohrblenden einen noch individuelleren Auftritt.

Sportliches Interieur mit MBUX Infotainmentsystem

Im Innenraum ergänzen sich das High-tech-Ambiente und die voll digitalen Anzeigen. Charakteristisch sind die Sitzbezüge in Ledernachbildung ARTICO/Mikrofaser DINAMICA in schwarz mit roter Kontrastnaht



und roten Gurten. Die Zierelemente in Carbonstruktur und die Lüftungsdüsen mit rotem Ring setzen weitere Akzente. Alternativ steht serienmäßig auch eine Ausstattung in Ledernachbildung ARTICO schwarz/neuweiß zur Verfügung. Hinzu kommen optional vier Lederpolsterungen.

Die Verbindung von sportlichem Design und aufwendigen Details zeigt sich auch beim MBUX Infotainmentsystem mit seinem innovativen Bedien- und Anzeigekonzept. Emotionale Inszenierungen unterstreichen die Verständlichkeit der Bedienstruktur und sind durch brillante 3D-Grafiken in höchster Auflösung gekennzeichnet. Optisch verschmelzen die beiden Displays unter einem gemeinsamen Deckglas zu einem Wide-screen-Cockpit und betonen damit als zentrales Element die horizontale Ausrichtung des Interieur-Designs.

Ob mit Touchpad, Touch Control Buttons am Lenkrad, Touchscreen, per Spracheingabe oder Gestensteuerung: Das Bedienkonzept ist ebenso vielseitig wie flexibel. Dank der innovativen Sprachsteuerung – mit dem Zuruf „Hey Mercedes“ aktivierbar – erkennt und versteht die intelligente Software nahezu alle Kommandos aus den Infotainmentbereichen und der Fahrzeugbedienung – auch wenn sie indirekt geäußert werden.

Volldigitales Kombiinstrument mit AMG spezifischen Anzeigen

Beim Kombiinstrument kann der Kunde zwischen den drei AMG Anzeigestilen „Klassisch“, „Sport“ und „Supersport“ wechseln. Auch das Touchscreen-Multimedia-Display betont mit individuellen AMG-Anzeigen wie der Visualisierung der Fahrprogramme oder Telemetriedaten die dynamische Ausrichtung. Die Mittelkonsole in Klavierlackoptik mit serienmäßigem Touchpad enthält zusätzliche Tasten, mit denen sich die Funktionen 3-stufiges ESP®, manueller Getriebemodus und das optionale AMG RIDE CONTROL Fahrwerk mit adaptiver Verstelldämpfung steuern lassen.

Datenlogger für den Einsatz auf der Rennstrecke: AMG TRACK PACE

Der optionale persönliche Renningenieur AMG TRACK PACE ist in das MBUX Multimediasystem integriert, um das Fahrkönnen



gezielt zu analysieren und zu verbessern. Dabei helfen das satellitengestützte GPS-Positionierungssystem und Daten zu Quer- und Längsbeschleunigung, Gas- und Bremspedalstellung oder Lenkwinkel. Die Anzeige der Daten erfolgt im Multimedia-Display, dem Kombiinstrument und dem optionalen Head-up-Display. Bekannte Rennstrecken wie zum Beispiel der Nürburgring oder Spa-Francorchamps sind bereits hinterlegt. Außerdem ist es möglich, eigene Strecken aufzuzeichnen. Die Kartendarstellung lässt sich von 2D auf 3D umschalten und online aktualisieren.

Die Augmented Reality Funktion von MBUX ermöglicht außerdem, dass auf dem

Multimedia-Display oder dem optionalen Head-up-Display die Ideallinie einer gespeicherten Rennstrecke eingeblendet wird, so dass der Fahrer wie mit einem virtuellen Instruktor seine Rundenzeiten verbessern kann.

Vierzylinder-Turbomotor mit 225 kW (306 PS) Leistung

Der 2,0-Liter-Turbomotor überzeugt mit spontanem Ansprechverhalten auf Gaspedalbewegungen, hoher Durchzugskraft (400 Nm max. Drehmoment ab 3.000/min), enormer Drehfreude und emotionalem Motorsound. Das Kurbelgehäuse aus hochfestem und leichtem Aluminium-Druckguss senkt das Fahrzeuggewicht an fahrdynamisch

entscheidender Stelle. Für die Aufladung kommt ein Twin-Scroll-Turbolader zum Einsatz. Er kombiniert optimales Ansprechverhalten bei niedrigen Drehzahlen mit hohem Leistungszuwachs bei höheren Drehzahlen.

Den hohen technologischen Anspruch des Vierzylinders unterstreichen auch zahlreiche Maßnahmen zur Effizienzsteigerung. Dazu gehören die variable Ventilsteuerung CAM-TRONIC, das intelligente Thermomanagement für Kühlwasser und Öl, die hochpräzise einspritzenden Piezo-Injektoren sowie die Mehrfachfunkenzündung. In der Produktion reduziert die patentierte CONICSHAPE® Honung der Zylinder die innermotorische



Reibung und erhöht damit ebenfalls die Effizienz.

Zum agilen und dynamischen Charakter des neuen GLA 35 4MATIC trägt auch das AMG SPEEDSHIFT DCT 8G Doppelkupplungsgetriebe mit acht Gängen bei. Die Übersetzungen der Fahrstufen sind so gewählt, dass der Fahrer in allen Geschwindigkeitsbereichen ein sehr spontanes Beschleunigungsverhalten erlebt, kombiniert mit schnellen Schaltzeiten und optimalen Anschlüssen beim Gangwechsel.

Die serienmäßige RACE-START-Funktion ermöglicht die maximale Beschleunigung aus dem Stand und ist ein hoch-emotionales Erlebnis. Der Kurzzeit M-Modus durch Betätigung der Lenkradschalt paddles in allen Fahrprogrammen sowie der Modus „M“ für manuelle Gangwechsel über die

Schalt paddles runden die Funktionen des AMG SPEEDSHIFT DCT 8G Getriebes ab.

Variabler Allradantrieb AMG Performance 4MATIC

Dynamik, Agilität und Performance – diese drei Begriffe prägen den serienmäßigen Allradantrieb des neuen AMG GLA 35 4MATIC. Das variable AMG Performance 4MATIC-System verbindet bestmögliche Traktion mit viel Fahrspaß. Entsprechend der fahrdynamischen Anforderung ist die Momentenverteilung stufenlos variabel. Das Spektrum reicht vom reinen Frontantrieb bis zu einem Verhältnis von 50 zu 50 Prozent auf Vorder- und Hinterachse. Die Aufteilung des Drehmoments zwischen Vorder- und Hinterachse übernimmt eine Lamellenkupplung, die in das Hinterachsgetriebe integriert ist.

Die Regelung erfolgt elektro-mechanisch. Einflussgrößen für die Momentenverteilung sind nicht nur die Fahrgeschwindigkeit, die Quer- und Längsbeschleunigung und der Lenkwinkel, sondern auch die Drehzahldifferenz zwischen den einzelnen Rädern, die Gangwahl und die Fahrpedalstellung.

Solange das ESP® aktiviert ist, befindet sich das 4MATIC-System im „Comfort“-Modus. Sobald der Fahrer per Taster „ESP® SPORT Handling“ oder „ESP® OFF“ wählt, schaltet das 4MATIC-System in den „Sport“-Modus für noch agileres Handling und einen weiter nach oben verschobenen Grenzbereich.

Die fünf AMG DYNAMIC SELECT Fahrprogramme „Glätte“, „Comfort“, „Sport“, „Sport +“ und „Individual“ ermöglichen eine große Spreizung der Fahrzeugcharakteristik von komfortabel bis dynamisch. Dabei werden



relevante Parameter wie das Ansprechverhalten von Motor und Getriebe verändert.

AMG DYNAMICS: mehr Agilität bei hoher Stabilität

Als neues Feature im Rahmen der AMG DYNAMIC SELECT Fahrprogramme verfügt der GLA 35 4MATIC über AMG DYNAMICS. Diese integrierte Fahrdynamikregelung erweitert die stabilisierenden Funktionen des ESP® um agilisierende Eingriffe je nach Fahrerwunsch. Bei dynamischer Kurvenfahrt bewirkt zum Beispiel ein kurzer Bremseneingriff am kurveninneren Hinterrad ein definiertes Giermoment um die Hochachse. Der Effekt: Der GLA 35 4MATIC lenkt spontan und sehr präzise ein.

Die unterschiedlichen Ausprägungen von AMG DYNAMICS sind mit den Begriffen

„Basic“ und „Advanced“ gekennzeichnet. Auf dem Multimedia-Display wird bei der Auswahl der Fahrprogramme das neue AMG DYNAMICS Symbol mit dem entsprechenden Zusatz angezeigt. Im Fahrprogramm „Individual“ kann der Fahrer die AMG DYNAMICS Stufen individuell selbst festlegen. Darüber hinaus kann die Einstellung der AMG DYNAMICS Stufen auch unabhängig vom Fahrprogramm über die AMG Lenkradtasten separat ausgewählt werden.

Lenkung mit spezieller Zahnstange und variabler Übersetzung

Die geschwindigkeitsabhängige, elektro-mechanische Parameterlenkung unterstützt mit ihrem direkten Einlenkverhalten eine sportliche Fahrweise. Sie verfügt über eine spezielle Zahnstange mit variabler Übersetzung und

zwei Kennlinien: Je nachdem, welches Fahrprogramm der Fahrer gewählt hat, vermittelt sie ein sportlich-straffes oder mehr komfortables Lenkgefühl. Bei hohen Geschwindigkeiten nimmt die Lenkkraftunterstützung ab, bei niedrigeren Geschwindigkeiten wird sie kontinuierlich gesteigert. Somit ist zum Lenken bei niedrigen Geschwindigkeiten ein vergleichsweise geringer Kraftaufwand nötig, während bei hohen Geschwindigkeiten eine bestmögliche Kontrolle über das Fahrzeug erhalten bleibt. Die starre Lagerung im Integralträger bindet die Lenkung noch besser an die Karosserie an und erhöht so die Lenkpräzision.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications



Le château de Bourglinster

Le patriarche de pierre

On ne peut pas le rater. En descendant la route qui s'insinue entre forêts et formations rocheuses, on voit surgir soudain – comme sur une planche de bande dessinée ou comme dans une peinture romantique – le château médiéval avec le village à ses pieds. Devant ce coin de paysage qui semble oublié des temps, l'émotion est à chaque fois puissante et nouvelle. Mais outre le fait d'être l'un des bâtiments féodaux les plus remarquables et les mieux restaurés du Grand-Duché, le château de Bourglinster est également aujourd'hui une adresse incontournable sur la route gastronomique internationale, ceci grâce à la table savoureuse et inventive de René Mathieu, chef étoilé au Guide Michelin.



Planté sur un éperon rocheux de 350 mètres, le château fort de Bourglinster offre une vue imparable sur toute la région. Déjà à leur époque, les Romains avaient mis à profit cet emplacement stratégique en y érigeant un poste de guet pour observer une partie de la chaussée reliant Arlon à Trèves. Plus tard, le château servit comme avant-poste à la forteresse et à la ville de Luxembourg, permettant de surveiller le passage de la vallée de l'Ernz vers le Grünewald.

Les différentes phases de construction du château

Les parties les plus anciennes du château datent du 12^e siècle. Bourglinster fait partie du domaine de « Linster » qui comprend aussi les localités d'Altlinster et de Junglinster.

Les registres historiques font mention d'un ancien château de plaine à Altlinster, qui fut abandonné au profit du nouveau château érigé sur le rocher. C'est probablement au moment de cette construction que se développa en parallèle la localité de Bourglinster. Ce premier château était constitué d'un donjon résidence, d'une chapelle romane et d'une enceinte. Vers 1450 furent construits la chapelle gothique et le bâtiment donjon du côté nord.

Le château inférieur (maison de Waldeck), avec fossé, portes fortifiées et deux tours de défense, fut édifié entre la fin du 14^e siècle et le 15^e siècle.

Entre 1542 et 1544, pendant les guerres entre Charles-Quint et François I^{er}, les deux châteaux furent partiellement détruits. Dès 1548, on



procéda à la construction de l'aile Renaissance du côté sud, en maintenant une paroi du donjon résidence. L'aile nord fut ajoutée en 1583. Suivit une nouvelle modification de la chapelle et de la tour d'angle du château inférieur. A partir de ce moment, la cour remplaça l'ancien donjon roman.

Entre 1682 et 1684, des parties du château inférieur furent de nouveau détruites par les troupes françaises du maréchal de Boufflers, pendant le siège de la Ville de Luxembourg.

Entre 1730 et 1750, les frères Mungenast aménagèrent la façade baroque du bâtiment central, au fond de la cour d'honneur. A cette époque, le château fort avait perdu définitivement sa vocation de défense. A partir de 1750 et jusqu'au 20^e siècle, le château changea plusieurs fois de propriétaire et fut transformé en ferme.

En 1968, la propriété fut acquise par l'État luxembourgeois. Ce dernier entama un programme de consolidation, de réparation et de restauration du château qui se poursuivit jusqu'en 1988.

À partir de 1982, le château commença à accueillir des expositions, des cycles de concerts, des conférences et réceptions. Depuis près de 30 ans, l'association « Les Amis du Château de Bourglinster » organise régulièrement des concerts de musique de chambre qui attirent un public international. Par ailleurs, depuis la restauration des granges, des ateliers de métier d'art fonctionnent régulièrement dans l'enceinte du château. Des établissements renommés de gastronomie complètent l'offre depuis des années.

PHOTOS P. Lobo

SOURCE Article publié dans le magazine Wunnen n°21, avec l'aimable autorisation de l'éditeur

⇒ www.associationchateaux.lu
www.artlenster.lu
www.bourglinsterfestival.eu





Gastronomie

Tartare de bar à l'huile d'olive, soja, concombre et guacamole

Recette pour 4 personnes

- 400gr de filet de bar, de préférence du bar sauvage
- 1 avocat mûr
- 1 cuillère à soupe de yaourt grec
- jus d'un 1/2 citron vert
- 1 pincée de sucre
- 1 pincée de piment d'Espelette séché
- fleur de sel
- poivre du moulin
- 2 cuillères à soupe d'huile d'olive
- 1 petite échalote
- 5 branches de ciboulette
- 1 concombre
- 100 ml de sauce soja

1. Préparation pour le guacamole

Dans un récipient, mixez l'avocat, le jus de citron, le yaourt grec, le piment d'Espelette, une pincée de sucre et de sel. Réservez au frais.

2. Préparation Concombre

Épluchez le concombre et coupez-le en petits dés.

Assaisonnez le concombre avec de la sauce soja et réservez au frais.

3. Préparation pour le tartare de bar

Pelez l'échalote et ciselez très finement. Ciselez la ciboulette finement.

Retirez la peau du filet de bar et coupez-le au couteau en formant des petits cubes.

Placez le poisson dans un saladier et ajoutez la ciboulette et l'échalote.

Assaisonnez avec de la fleur de sel, quelques tours de poivre du moulin, de l'huile d'olive et une cuillère à soupe de sauce soja. Réservez au frais.

Pour servir, posez une forme de pâtisserie (cercle ou forme de votre préférence) sur une assiette. Remplissez-la de tartare en pressant légèrement avec le dos de la cuillère pour donner une forme. Retirez la forme.

Dressez les dés de concombre sur le tartare de poisson ou à côté. Versez le guacamole délicatement sur l'assiette en gouttes.

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

HOSTELLERIE STAFELTER

UNE NUITÉE POUR DEUX PERSONNES 268€

COMPRIS DANS LE PRIX:

- Chambre double standard
- Petit-déjeuner pour 2 personnes
- Coupe de crémant maison ou cocktail sans alcool
- 2 menus dégustation (entrée/plat/dessert) hors boissons

Réservation du mardi au dimanche (départ).
Le restaurant est fermé le lundi et le dimanche.
Congé annuel du 16.08. au 01.09.2020

« VAKANZ DOHEEM »



DÉGUSTEZ
ET SÉJOURNEZ

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

1, rue de Dommeldange, L-9222 Walferdange
+352 20 33 97 | info@hostellerie-stafelter.lu
www.hostellerie-stafelter.lu



Clubnews



Calendrier 2020

(sous réserve de modifications)

26/04/2020

Tour de printemps / Fréijorstour
(annulé en raison de Covid-19)

02-05/07/2020

**20^e anniversaire MBCL / 20-
Geburtstag MBCL** (annulé en
raison de Covid-19, reporté au
01-04/07/2021)

25/07/2020

Summertour (Walferdange)

01-02/08/2020

Vintage Cars & Bikes Steinfort
(annulé en raison de Covid-19)

06/09/2020

Rentrées'tour

27/09/2020

**Zesummen Ennerwee Rotary-
Clubs Luxembourg*** (annulé en
raison de Covid-19)

04/10/2020

Rotary Castle Tour *

18/10/2020

Tour d'automne / Hierschttour

22-25/10/2020

Mille Miglia Brescia *

18/11/2020-15/05/2021

Exposition « Mercedes-Benz »
au Conservatoire National de
Véhicules Historiques (Diekirch)
dans le cadre du 20^e anniversaire
du Mercedes-Benz Club Luxem-
bourg

05/12/2020

Dîner de Noël / Chrëschtfeyer,
Hostellerie Stafelter

Informations auprès du secrétariat du club.

* Manifestations organisées par des tiers.

Informationen im Clubsekretariat.

Mit * gekennzeichnete Veranstaltungen werden von Drittveranstaltern organisiert.



Ereignisreiche Saison 2019

Abschluss in vorweihnachtlicher Stimmung

Am 14. Dezember 2019 fanden sich die Mitglieder des Mercedes-Benz Club Luxembourg zur traditionellen Weihnachtsfeier ein. Wie in den letzten 2 Jahren fand das Treffen wieder in der „Hostellerie Stafelter“ in Walferdange statt. Nach dem vom Club gesponsorten Aperitif begrüßte der Präsident des MBCL, Jean-François Zimmer, die 61 Mitglieder, die an der Feier teilnahmen, und besonders den Ehrenpräsidenten des Clubs Justin Mangen. Er freute sich, dass auch mehrere Neumitglieder an der Weihnachtsfeier teilnahmen und begrüßte sie herzlich.

In seiner Ansprache rief der Präsident die Hauptmerkmale des vergangenen Jahres hervor und bedankte sich bei den Mitgliedern, die ihre außergewöhnlichen Fahrzeuge für die Ausstellungen zur Verfügung gestellt hatten, sowie allen Sponsoren, die auch 2019 dem Club treu zur Seite standen. In diesem Zusammenhang bedankte er sich auch bei den Anzeigenkunden sowie den Clubfreunden, die bei der Gestaltung der Reportagen in der Clubzeitschrift Carl's mithalfen. Als Danke wurde den Mitgliedern, die ihre Fahrzeuge in 2019 zur Verfügung stellten, ein Weinverschluss mit dem Mercedes-Benz Stern überreicht.

In seinen Dankesworten schloss Jean-François Zimmer auch die Vorstandsmitglieder ein, die im vergangenen Jahr viel Arbeit im Interesse des Clubs und seiner Mitglieder geleistet haben. Er warf ebenfalls einen Blick auf das Jahr 2020, in dem das 20. Clubjubiläum gefeiert wird, und äußerte den Wunsch, dass zahlreiche Mitglieder an den Feierlichkeiten im Laufe des Jahres teilnehmen würden.

Zum Abschluss wünschte der Clubvorsitzende allen Mitgliedern und ihren Familien geruhsame Weihnachten, Gesundheit, Glück und allzeit gute Fahrt im Neuen Jahr.

Während dem Festmenu wurden Anekdoten der vergangenen Saison unter den Teilnehmern ausgetauscht. Als Weihnachtsgeschenk wurde den Mitgliedern eine praktische wiederverwendbare Trinkflasche aus der Classic-Collection von Mercedes-Benz überreicht. Wie in den letzten Jahren klang die Feier in geselliger Runde aus.

TEXT Jean-François Zimmer FOTOS Guy Muller

Generalversammlung über 2019

Rückblick auf eine ereignisreiche Saison

Der Mercedes-Benz Club Luxembourg a.s.b.l. hielt am 17. Januar 2020 seine ordentliche Generalversammlung im Festsaal des „Centre Prince Henri“ in Walferdange ab, in Anwesenheit zahlreicher Mitglieder.

In seiner Begrüßung dankte Präsident Jean-François Zimmer sowohl den erschienenen Mitgliedern als auch den Sponsoren für die Unterstützung im Jahr 2019, verbunden mit der Hoffnung, dass diese auch im neuen Jahr dem Club weiterhin zur Seite stehen werden. Er entschuldigte die Vorstandsmitglieder Angela Parlanti, Guy Rolling und Luis Parra, die wegen Verpflichtungen nicht an der Versammlung teilnehmen konnten. Jean-François Zimmer dankte den Vorstandsmitgliedern für die im letzten Jahr geleistete umfangreiche Arbeit.

In Vertretung von Sekretärin Angela Parlanti gab die beigeordnete Sekretärin Reiny Scuri einen Überblick über die einzelnen Aktivitäten des vergangenen Jahres. Besonders hervor stachen die Ausfahrten und Fahrzeugausstellungen des Clubs. Um die Organisation des Jahres zu bewältigen, trat der Vorstand insgesamt 19 Mal zusammen.

Im ausführlichen Finanzbericht des Kassierers Luis Parra, der von Vizepräsident Louis Scuri vorgetragen wurde, wurde festgehalten, dass der Club weiterhin auf einer gesunden Basis steht. Die erwirtschafteten Überschüsse werden in die Reserven des Clubs gelegt.

Nach dem Bericht der Kassenprüfer wurden dem Kassierer, sowie dem gesamten Vorstand einstimmig Entlastungen durch die Generalversammlung gegeben. Die Generalversammlung bestätigte auch die bisherigen Kassenprüfer Marc Lahier und Claude Ginter für das Jahr 2020 und dankte ihnen für ihre im vergangenen Jahr geleistete Arbeit. Gemäß der Club-Satzung sind nach einem Rotationsprinzip jeweils ein Drittel der Mitglieder aus dem Vorstand austretend und können wiedergewählt werden. Die austretenden und wieder kandidierenden Mitglieder Angela Parlanti, Luis Parra, Guy Rolling und Jean-François Zimmer wurden einstimmig von der Generalversammlung bestätigt. Der Mitgliederbeitrag wurde für das kommende Jahr unverändert auf 75,00 € belassen.

Danach kam der Präsident auf das Programm für das Jahr 2020 zu sprechen. Die vorgesehenen Ausfahrten im Frühjahr, Sommer und im Herbst wurden vorgestellt, sowie die Teilnahmen an Fachmessen im Ausland. Wegen der laufenden Vorbereitungen für die Festlichkeiten des 20. Clubjubiläums, die mit hohen Ausgaben verbunden sind und sehr zeitaufwendig sind, wird der Club in diesem Jahr nicht am Autojumble in Kirchberg teilnehmen. Im Detail wurde den Anwesenden das Programm für das Clubjubiläum Anfang Juli vorgestellt und Fragen beantwortet. Die weiteren Veranstaltungen wurden den Mitgliedern bereits übermittelt und sind auch der Clubzeitschrift Carl's zu entnehmen.



Nach der freien Diskussion, bei der mehrere Clubmitglieder Anregungen gaben, wurde ein abwechslungsreiches Foto- und Filmangebot der vergangenen Saison gezeigt, das von mehreren Vorstandsmitgliedern unter der Leitung von Guy Muller zusammengetragen wurde.

In der Vorstandssitzung Anfang Februar 2020 wurde die Aufgabenverteilung wie folgt für das kommende Jahr festgelegt: Jean-François Zimmer, Präsident und Redakteur der Clubzeitschrift Carl's; Louis Scuri, Vizepräsident; Angela Parlanti, Sekretariat; Reiny Scuri, beigeordnete Sekretärin und Clubshop; Luis Parra, Kassierer und Mitgliederkartei; Guy Rolling, Webmaster; René Lauer, Tour-Organisation; Patrick Wehr, Clubfahrzeugdatei; Harald Abts, Ernest Kirchen und Gérard Reis, technische Berater; Guy Muller und Guy Rolling, Verbandsarbeit LOF; Jean-François Zimmer und Ernest Kirchen, Social Media.

TEXT Jean-François Zimmer FOTOS Guy Muller



25. Januar bis 3. Februar 2020: Autofestival bei Merbag

Nach einem für die Automobilbranche sehr erfolgreichen Geschäftsjahr 2019 mit einem neuen Verkaufsrekord von 55.000 neu angemeldeten Fahrzeugen, von denen allein über 5.056 auf die Marke mit dem Stern entfielen, waren die Erwartungen an die 56. Auflage des Autofestivals sehr hoch gesteckt. Die Fragen, ob sich der Aufwärtstrend bei Hybrid- und Elektrofahrzeugen sowie bei Benzinmotoren (auf Kosten der Dieselfahrzeuge) und die steigende Nachfrage nach SUV und leistungsstärkeren Fahrzeugen fortsetzen würden, sollten eine Antwort während diesen 10 Tagen und den folgenden Wochen finden. Mit seiner breit gefächerten Modellvielfalt steht Mercedes-Benz jedenfalls in einer guten Position, um sich den aktuellen Herausforderungen zu stellen. Als erster öffentlicher Auftritt nach seiner digitalen Präsentation waren der brandneue GLA und der GLA 35 AMG als jüngster Zuwachs im

Kompaktwagensegment erstmals bei Merbag in einer Blackbox zu besichtigen.

Ihren ersten Auftritt in Luxemburg hatten ebenfalls die Modelle GLB und GLS, die mit ihren 3 Sitzreihen Platz für 7 Passagiere bieten. Beide Modelle wurden in der Zweigstelle Diekirch in einer ansprechenden Inszenierung vor einem zahlreich teilnehmenden Publikum effektiv ins Rampenlicht gestellt. Auch die Auswahl an neuen Plug-In-Hybriden lässt sich sehen. Die unter dem Label EQ Power angebotenen Plug-in-Benzin-Hybride A 250 e, B 250 e und Plug-in-Diesel-Hybride GLE 350, die mit einer Reichweite von bis zu 100 km mit elektrischer Energie aufwarten, hatten ihr Debüt und stehen sicherlich am Anfang einer erfolgreichen Verkaufskarriere. Leistung und faszinierendes Design der AMG-Modelle wie Mercedes-AMG 43 4MATIC+ Viertürer mit EQ-Boost, Mercedes-AMG GT Roadster, sowie die A-Klasse

45 AMG S, CLA 45 S, GLA 35 AMG und GLB 35 AMG sprechen die sportlicheren Fahrer an und tragen ihren Teil zum Erfolg der Marke mit dem Stern bei.

Mehr Auto für weniger Geld versprochen die Sonderkonditionen auf der Sonderedition „Sport Edition“, die ein sportliches Design und attraktive Optionspakete zu einem stark reduzierten Preis anboten. Diese Aktion galt für alle Kleinwagen, Limousinen, Coupés und Cabrios in der C- und E-Klasse, GLC und GLC Coupé, GLE und CLS. Zusätzlich wurde unter dem Namen Grand Edition eine großzügig ausgestattete S-Klasse präsentiert. Bei Merbag stand also als Publikumsmagnet an den verschiedenen Standorten ein breitgefächertes Angebot an Fahrzeugen zur Auswahl bereit, welches auch dieses Jahr wieder zahlreiche Interessenten und Schaulustige anlockte.

TEXT UND FOTOS Guy Muller



Tröppeltour 2020

Als Auftakt der Clubaktivitäten war dieses Jahr unsere „Tröppeltour“ wieder die erste Gelegenheit, um uns unter Freunden wiederzusehen. Am Sonntag, dem 9. Februar 2020 hatten sich 49 Neugierige und Bewegungshungrige in Pfaffenthal getroffen, um an der von Vorstandsmitglied Guy Rolling organisierten Tour teilzunehmen, bei der wir die Stadt Luxemburg auf eine ungewohnte Weise erkunden sollten. Nach dem obligaten Café-Croissant öffneten sich die Tore zur Unterwelt und wir tauchten ein in den Bauch der Stadt. Vor uns tat sich der 900 m lange Aquatunnel auf, der die Unterstadt Pfaffenthal mit dem Petrusstal verbindet. Entgegen der Erwartungen handelt es sich hier nicht um eine Kasematte der Festungsanlage, sondern um eine Konstruktion neueren Datums

die friedlichen Zwecken dient, und zwar als Kanal, der das Abwasser der Stadtteile Merl, Belair und Cessingen zur Kläranlage in Beggen leitet. Der alte Kanal konnte nicht erneuert werden, und so war dieser Tunnel, der in den Jahren 1961 bis 1963 in den Fels gesprengt wurde, der kürzeste Weg für eine neue Ableitung. Diese Verbindung liegt rund 50 m unter der Stadt und zeigt auf Straßenschildern an, unter welcher Straße man sich gerade befindet. Besonders beeindruckend ist der Festungsbrunnen der Place d'Armes, durch den man vom Tunnel aus den Blick nach oben richten und das Tageslicht erblicken kann.

Die zweite Etappe der Tour galt dann aber den „richtigen“ Gängen unter den Festungsanlagen. Nach einem kurzen Fußmarsch

gelangten wir zur Standseilbahn, mit der wir vom neu geschaffenen Bahnhof Pfaffenthal/Kirchberg zur Tramhaltestelle am Plateau Kirchberg hochfahren. Unser Stadtführer hatte auch hier den Schlüssel zur Unterwelt, die sich hinter einer mit einem Gitter abgesicherten Treppe auftut. Die allerwenigsten der rund 1.000.000 (!) jährlichen Benutzer der Standseilbahn wissen wohl kaum, dass sich hier der Eingang einer Kasematte befindet, die das frühere Fort Olizy mit dem Fort Nieder-Grünwald verbindet.

Ist der Aquatunnel mit seinem mehr als 4m breiten und über 3m hohen Querschnitt ein wahrer Riese, der bequem zu Wartungszwecken mit einem Fahrzeug zu befahren ist, so ist der Gang, der jetzt vor uns lag, nur so breit und hoch, dass man noch gerade durchpasst,



wenn man nicht zu groß ist. Mit Taschen- oder Handylampe und der nötigen Vorsicht ausgerüstet, setzten wir unsere Erkundungstour auf unebenem Terrain fort. Das Erlebnis, uns unter der Tramführung und der vierspurigen Straße durch diese in den rohen Fels gehauenen Kasematte zu bewegen, ließ uns erahnen, wie beschwerlich es in den vergangenen Jahrhunderten gewesen sein muss, um die insgesamt über 20 km langen Gänge unter der Stadt anzulegen und dieselbe zu verteidigen. Klaustrophobie wäre in dieser Umgebung kein guter Begleiter gewesen! Nach unserem Ausflug in die Geschichte tauchten wir am anderen Ende des Tunnels zwischen den Bäumen des Grünwaldes wieder ans Tageslicht auf und setzten unseren Weg überirdisch fort, zurück zur Standseilbahn und von dort aus zu unseren Fahrzeugen.



Diese lehrreiche Tour fand ihren Abschluss im Restaurant Lentze Park in Bartringen, wo wir die Eindrücke der Wanderung durch die Geschichte noch einmal auf uns einwirken und, mit einer deftigen „Choucrouste garnie“ gestärkt, in geselligem Beisammensein den Tag ausklingen lassen konnten.



20. Clubjubiläum Mercedes-Benz Club Luxembourg

Ein Rückblick in Bildern

(Erster Teil 1999-2010)

1999



SL-Days Juli 1999

Die Welt wurde in den letzten Monaten von der Pandemie Covid-19 fest im Griff gehalten. Eigentlich sollten vom 2.-4. Juli 2020 die Festlichkeiten um das 20. Clubjubiläum des Mercedes-Benz Clubs Luxembourg stattfinden. Die Vorbereitungen liefen auf Hochtouren: über 150 Teilnehmer hatten ihre Zusage gegeben, das Hotel und die Restaurants waren reserviert, das Roadbook im Aufbau, die Besichtigungen und Überraschungen geplant... und plötzlich wurde der Clubvorstand in seinem Elan aufs Heftigste ausgebremst. Es

war, als wäre man mit Vollgas in eine Mauer gekracht.

Zuerst wurden wir Mitte März mit dem « Lockdown » des Landes konfrontiert, so dass die Vorbereitungen auf Eis gelegt wurden. Damals erahnten wir schon, dass die Feierlichkeiten, wenn überhaupt, nur unter schwierigen Bedingungen stattfinden könnten. Als die Regierung dann im April ankündigte, dass alle größeren Manifestationen bis Ende Juli nicht stattfinden dürften, war klar, dass es keine Chance mehr gab für 2020. Daraufhin beschloss der Vorstand, die Festlichkeiten auf Anfang Juli 2021 zu verschieben. Alle Teilnehmer wurden kontaktiert und konnten sich schon für das kommende Jahr einschreiben. Zum Glück waren auch alle betroffenen Hoteliers und Restaurateure damit einverstanden, dass wir ohne zusätzliche Kosten das Event auf 2021 verschieben konnten.

Unser Club hat in den letzten 20 Jahren viel erlebt. Es gab zahlreiche schöne, und manchmal auch weniger schöne Augenblicke. Wir mussten von ehemaligen Vorstands- und Clubmitgliedern für immer Abschied nehmen und möchten ihnen in diesem Rückblick nochmal gedenken und danken für ihr Engagement im Sinne des Clubs. Es gab innerhalb des „R/C 107 SL-Club Luxembourg“ und des sich daraus entwickelten Mercedes-Benz Clubs Luxembourg in den vergangenen zwei Jahrzehnten zahllose gemütliche Momente, entdeckungsreiche Ausfahrten, interessante Besichtigungen, festliche Abende, lustige Anekdoten, Zwist, konstruktive Diskussionen, Austritte, Neumitgliedschaften, Streitigkeiten, Versöhnungen, und immer wieder die Willenskraft, den Club aufrecht zu halten

2000



Le premier comité du club, 25/05/2000, Hollerich (L)



und weiter zu bringen. Covid-19 hat uns in dem Kontext eigentlich nur zeitweilig einen Strich durch den diesjährigen Plan gemacht. Auf den kommenden Seiten werfen wir einen bebilderten Rückblick auf die ersten zehn Jahre, ohne den Anspruch zu erheben, ausführlich zu sein. Der zweite Teil dieses Rückblicks wird in der nächsten Ausgabe von Carl's erscheinen. Unsere Clubzeitschrift mit den sukzessiven Titeln „107 Infos“, „Classic Infos“ und anschließend „Carl's“ hat in den letzten 20 Jahren das Clubleben dokumentiert, und stellt mit den Archiven des Clubs zwei wertvolle historische Pfeiler für die Clubverantwortliche in den kommenden Jahren. Wir wollen im Club als dritten Pfeiler ein Bild- und Filmarchiv aufbauen und richten daher einen Aufruf an alle Mitglieder, uns ihre Fotos von Ausfahrten und anderen Clubaktivitäten zukommen zu lassen. Das Clubsekretariat steht zur praktischen Umsetzung dieses Plans zur Verfügung.

In der Hoffnung, dass die kommenden Seiten bei Ihnen angenehme Erinnerungen erwecken, wünschen wir Ihnen viel Spaß und dem Mercedes-Benz Club Luxembourg einen „Happy Birthday“!

Im Namen des Vorstandes,
Jean-François Zimmer, Präsident

FOTOS Guy Muller, Jean-François Zimmer, Paulo Lopes, Christian Englebert, Jules Thibolt, Louis Scuri und viele anonyme Fotografen die ihre Fotos leider nicht gekennzeichnet haben.

2001/



SL Days Luxembourg 2001

2002/



Expo 50 ans série SL, juin 2002

2003/

Tour 1^{er} mai 2003

Lenzerheide, Juni 2003

2004/

Tour 1^{er} mai 2004

2005



SL-Days Juli 2005



SL-Days Juli 2005



Hamburg 2005



SL-Days Juli 2005



Grillfest Ehnen 2005



Lüneburger Heide 2005

2006



Tour + remise de chèque pour Een Häarz fir kriibskrank Kanner 2006



Télévie Stäerentour 2006



Tour d'Alsace mai 2006



Tour d'Alsace mai 2006



Christmas Dinner 2006