

Mercedes-Benz auf der IAA 2009

Presse-Information

Inhalt	Seite	15. September 2009
Vom Mercedes-Benz SLS AMG bis zur Dreiliter S-Klasse: Mercedes profiliert sich als Innovationsmotor für faszinierende und nachhaltige Mobilität	2	
Mercedes-Benz SLS AMG: Faszination und Hightech Der neue Flügeltürer von Mercedes-Benz	9	
Neuer Flügeltürer mit rein elektrischem Hightech-Antrieb Das Konzept Mercedes-Benz SLS AMG mit Elektroantrieb	12	
Das neue Mercedes-Benz E-Klasse T-Modell Intelligenter (T)Raumwagen	15	
Das neue Mercedes-Benz E 63 AMG T-Modell High-Performance-Kombi mit Traumdaten	19	
Mercedes-Benz Vision S 500 Plug-in HYBRID Die Luxusklasse auf dem Weg zum Dreiliter-Auto	20	
Mercedes-Benz B-Klasse F-CELL 100 Prozent Fahrspaß, null Emissionen	26	
Mercedes-Benz BlueZERO E-CELL PLUS Mehr Reichweite im Huckepack	30	
GLK 220 CDI BlueEFFICIENCY, GLK 250 CDI BlueEFFICIENCY 4MATIC Nachwuchs für die GLK-Familie	37	
E-Guard Modelle von Mercedes-Benz Originalkarosserie mit Schutz-Netzwerk	39	
Mercedes-Benz S 600 Pullman Guard Die große Staatslimousine von Mercedes-Benz	40	
Sondermodell Viano X-CLUSIVE Exklusiv, hochwertig, dynamisch	41	
Langfassungen ab Seite 42		

Vom SLS AMG bis zur Dreiliter S-Klasse: Mercedes profiliert sich als Innovationsmotor für faszinierende und nachhaltige Mobilität

Stuttgart/Frankfurt - Auf der 63. Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt demonstriert Mercedes-Benz einmal mehr seine Kompetenz als Innovationsmotor der Automobilindustrie. Dass große und luxuriöse Automobile Zukunft haben, beweist Mercedes-Benz mit der in Frankfurt ebenfalls erstmals gezeigten Vision S 500 Plug-in HYBRID: Der Technologieträger des innovativen Plug-in-Hybridantriebs ermöglicht einen Verbrauch von nur 3,2 Litern Benzin pro 100 Kilometer und eine rein elektrische Reichweite von 30 Kilometern. Zwei weitere Mercedes-Meilensteine auf dem Weg zur emissionsfreien Mobilität sind die B-Klasse F-CELL mit sauberem Brennstoffzellenantrieb und circa 400 Kilometer Reichweite, mit deren Produktion Mercedes-Benz noch 2009 beginnt, sowie der Concept BlueZERO E-CELL PLUS, der dank Range Extender eine Gesamtreichweite von 600 Kilometern erzielt. Zuwachs in der GLK-Familie sowie Neuheiten im Guard-Programm und beim Viano runden das Programm ab. Zum 100-jährigen Jubiläum des Mercedes-Sterns – und anknüpfend an seinen viel beachteten Auftritt auf der IAA 2007 – setzt Mercedes-Benz damit zahlreiche positive Signale für die Zukunft des Automobils.

„Kein anderer Automobilhersteller verfügt in Summe über so gute Voraussetzungen, um die Erwartungen der Kunden an die individuelle, nachhaltige Mobilität der Zukunft zu erfüllen“, so Dr. Dieter Zetsche, Vorsitzender des Vorstands der Daimler AG und Leiter Mercedes-Benz Cars. „Unser Anspruch ist es, der Innovationsmotor der Automobilbranche zu bleiben. Dafür investieren wir weiterhin große Summen in Forschung und Entwicklung. Wir haben die Strategie und die passenden Technologien und schon heute eine große Anzahl faszinierender und umweltverträglicher Fahrzeuge im Markt.“

Mit dem neuen E-Klasse T-Modell vergrößert Mercedes-Benz ab November 2009 die E-Klasse-Familie um ein weiteres charakterstarkes Mitglied. Wie Limousine und Coupé verbindet der Kombi eigenständiges Design mit vorbildlicher Sicherheit sowie herausragenden Eigenschaften bei Komfort, Qualität und Funktionalität. Mit der neuen E-Klasse gingen eine Reihe technischer Innovationen an den Start, die weltweit kein anderes Automobil in dieser Fahrzeugklasse bietet – von der Müdigkeitserkennung bis zur automatischen Vollbremsung bei erkannter akuter Aufprall-Unfallgefahr, vom Adaptiven Fernlicht-Assistenten bis zur aktiven Motorhaube. Über all diese Innovationen verfügt selbstverständlich auch das T-Modell. Hinzu kommen die serienmäßige Luftfederung mit Niveauregulierung an der Hinterachse und einzigartige Neuerungen mit Blick auf die weiter optimierte Funktionalität des Laderaums.

Dieter Zetsche: „Die Erneuerung der E-Klasse-Modellfamilie im Herzen der Marke Mercedes kommt genau zur richtigen Zeit. Ihr Erfolg zeigt: Gerade in wirtschaftlich turbulenten Zeiten haben Mercedes-Markenwerte wie Sicherheit und überragendem Komfort, kombiniert mit zeitloser Eleganz und höchster Effizienz einen besonderen Stellenwert. Damit ist die E-Klasse ein vielseitiger und überzeugender Botschafter der Innovationskraft der Marke Mercedes-Benz.“

Dr. Klaus Maier, Leiter Vertrieb und Marketing Mercedes-Benz Cars: „Das T-Modell der E-Klasse ist seit 1977 die praktischste Art, einen Oberklasse-Mercedes zu fahren. Über eine Million Kunden haben sich seither für unseren Premium-Kombi entschieden. Dank innovativer Sicherheitstechnik, deutlich gesteigerter Antriebseffizienz und vorbildlicher Funktionalität wird die fünfte Generation des T-Modells diese Erfolgsgeschichte fortschreiben.“

E 63 AMG T-Modell: Der High-Performance-Kombi

Das neue E 63 AMG T-Modell besetzt im Segment der Premium-Kombis die Pole Position. Sein AMG 6,3-Liter-V8-Motor leistet 386 kW/525 PS und beschleunigt die Kombi-Limousine in 4,6 Sekunden von null auf 100 km/h. Mit einem Koffer-

raumvolumen von 1950 Litern steht das neue E 63 AMG T-Modell für eine außergewöhnliche Kombination aus Fahrdynamik, großem Nutzwert und hoher Effizienz.

Seite 4

SLS AMG: Der neue Flügeltürer von Mercedes-Benz

Für automobiler Faszination und Hightech auf höchstem Niveau steht der neue Mercedes-Benz SLS AMG. Der Supersportwagen begeistert mit puristischem Design, konsequentem Leichtbau, überlegener Fahrdynamik und vorbildlicher Sicherheit. Dafür sorgt ein einzigartiges Technologie-Paket, bestehend aus einer leichten Aluminium-Spaceframe-Karosserie mit Flügeltüren, dem AMG 6,3-Liter-V8-Frontmittelmotor mit Trockensumpfschmierung sowie 420 kW/571 PS Höchstleistung und 650 Newtonmeter Drehmoment, dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe in Transaxle-Anordnung und dem Sportfahrwerk mit Aluminium-Doppelquerlenkerachsen. Diese Kombination garantiert Fahrdynamik auf höchstem Niveau. Die ideale Gewichtsverteilung von 47 zu 53 Prozent zwischen Vorder- und Hinterachse und der tiefe Fahrzeugschwerpunkt betonen das ausgeprägte Sportwagen-Konzept. Von null auf 100 km/h beschleunigt der Flügeltürer in 3,8 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 317 km/h. Der kombinierte Kraftstoffverbrauch beträgt 13,2 Litern je 100 Kilometer (alle Werte vorläufig).

Mercedes-Benz SLS AMG mit Elektroantrieb

Mercedes-Benz stellt auf der IAA 2009 auch das Konzept eines elektrisch angetriebenen SLS AMG mit emissionsfreiem Hightech-Antrieb vor. Die Vision vom kraftvollen und lokal emissionsfreien Supersportwagen erfüllt der Mercedes-Benz SLS AMG mit Elektroantrieb mithilfe eines wegweisenden Antriebspakets: Für kräftigen Vortrieb sorgen vier Elektromotoren mit einer Höchstleistung von zusammen 392 kW und einem maximalen Drehmoment von 880 Newtonmetern. Die vier Elektromotoren sind in der Nähe der Räder angeordnet, damit werden die ungefederten Massen gegenüber Radnabenmotoren erheblich reduziert. Ein Getriebe pro Achse stellt den Kraftschluss her. Dieser intelligente Allradantrieb ermöglicht mittels Torque Vectoring – also dem gezielten Beschleunigen einzelner Räder – eine verlustfreie und fahrdynamisch optimale Kraftübertragung. Der

SLS AMG mit elektrischem Antrieb verfügt in einer ersten Pilotphase über eine flüssigkeitsgekühlte Lithium-Ionen-Hochvoltbatterie in Modulbauweise mit einem Energiegehalt von 48 Kilowattstunden und einer Kapazität von 40 Amperestunden. Mittels gezielter Rekuperation beim Bremsen wird die 400-Volt-Batterie im Fahrbetrieb aufgeladen. Die Beschleunigung von null auf 100 km/h absolviert der „elektrische“ Flügeltürer in rund 4 Sekunden – damit erreicht er das hohe Niveau des SLS AMG mit dem 420 kW/571 PS starken AMG 6,3-Liter-V8-Motor.

Vision S 500 Plug-in HYBRID: Die Luxusklasse auf dem Weg zum 3-Liter-Auto

Kurz nach dem erfolgreichen Marktstart des S 400 HYBRID, der aktuell sparsamsten Luxuslimousine mit Ottomotor, präsentiert Mercedes-Benz auf der 63. IAA in Frankfurt die Vision S 500 Plug-in HYBRID, ein Oberklassemodell in der Kategorie „Dreiliter-Auto“. Der Technologieträger, der die Zukunft des modularen Hybrid-Systembaukastens von Mercedes-Benz zeigt, verbraucht nach NEFZ lediglich 3,2 Liter Benzin auf 100 Kilometer und kann sogar bis zu 30 Kilometer weit rein elektrisch und damit ohne lokale Emissionen fahren. Mit einem CO₂-Ausstoß von nur 74 Gramm pro Kilometer im NEFZ demonstriert der Versuchsträger der Sindelfinger Mercedes-Entwickler die Zukunftsfähigkeit kommender S-Klasse Generationen. Die hervorragenden Werte werden durch die Kombination eines Plug-in-Hybridantriebs mit Effizienz steigernden BlueEFFICIENCY-Maßnahmen am Fahrzeug ermöglicht. Gleichzeitig steht der S 500 Plug-in HYBRID für alle S-Klasse typischen Stärken: Spitzenkomfort, herausragende Sicherheit und souveräne Leistung. Der Antrieb besteht aus drei Hauptkomponenten: einem leistungsstarken V6-Benziner mit Direkteinspritzung, einem Hybridmodul mit circa 44 kW/60 PS Leistung sowie einer Lithium-Ionen-Batterie mit mehr als 10 kWh Speicherkapazität, die an Ladestationen aufgeladen werden kann. Die Vision S 500 Plug-in HYBRID beschleunigt in 5,5 Sekunden von null auf 100 km/h.

„Mit der Vision S 500 Plug-in HYBRID zeigen wir einen neuen Meilenstein auf unserem Weg zur emissionsfreien Mobilität“, so Dr. Dieter Zetsche, Vorstandsvorsitzender der Daimler AG und Leiter Mercedes-Benz Cars. „Eine luxuriöse und sichere S-Klasse, die überlegene Fahrleistungen bietet und dabei weniger

verbraucht als heutige Kleinwagen, zeigt, dass automobiler Faszination und Verantwortung für die Umwelt auch in unseren Topmodellen hervorragend vereinbar sind.

Mercedes-Benz B-Klasse F-CELL: 100 Prozent Fahrspaß, null Emissionen

Mit der B-Klasse F-CELL bringt Mercedes-Benz noch in diesem Jahr seinen ersten unter Serienbedingungen gefertigten Brennstoffzellen-PKW auf die Straße. Das umweltfreundliche Elektroauto überzeugt mit souveränen Fahrleistungen auf dem Niveau eines 2,0-Liter-Benziners und gleichzeitig voller Alltagstauglichkeit. Dabei begnügt sich der emissionsfreie Antrieb mit einem NEFZ-Verbrauch von umgerechnet 3,3 Litern Kraftstoff je 100 Kilometer (Diesel-Äquivalent). Die Produktion der B-Klasse F-CELL startet Ende 2009 mit einer Kleinserie.

Das Brennstoffzellenfahrzeug bietet alles, was man von einem Mercedes-Benz erwartet: Viel Komfort und Sicherheit sowie ein uneingeschränktes Platzangebot in Innen- und Kofferraum. Und auch auf den Fahrspaß müssen die Kunden nicht verzichten, denn der Elektromotor leistet 100 kW/136 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 290 Newtonmetern. Die Reichweite beträgt circa 400 Kilometer.

BlueZERO E-CELL PLUS: Mehr Reichweite im Huckepack

Das seriennahe Mercedes-Benz Elektroauto Concept BlueZERO E-CELL PLUS vereint umweltfreundliche Elektromobilität im City-Betrieb mit voller Langstreckentauglichkeit. Möglich macht das die Kombination des batterie-elektrischen Antriebs mit einem Verbrennungsmotor. Der kompakte 50 kW starke Dreizylinder-Turbobenziner ist im Bereich der Hinterachse untergebracht und kann die Batterie während der Fahrt aufladen. Durch die effiziente Auslegung des Gesamtsystems erreicht das Fahrzeug in Verbindung mit dem CO₂-Bonus für den batterie-elektrischen Fahrbetrieb einen CO₂-Ausstoß von nur 32 Gramm pro Kilometer. Mithilfe des Range Extenders erzielt der BlueZERO E-CELL PLUS eine Gesamtreichweite von bis zu 600 Kilometern, davon 100 Kilometer rein elektrisch und damit lokal emissionsfrei.

Der 100 kW starke Elektromotor (Dauerleistung: 70 kW, mit einem max. Drehmoment von 320 Nm) beschleunigt den BlueZERO E-CELL PLUS in weniger als elf Sekunden von null auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit ist im Sinne einer optimalen Reichweite und Energieeffizienz elektronisch auf 150 km/h begrenzt. Das nur 4,22 Meter lange BlueZERO Modell verbindet kompakte Außenabmessungen mit einem großzügigen und variablen Innen- und Gepäckraum. Fünf vollwertige Sitzplätze, rund 450 Kilogramm Zuladung und über 500 Liter Gepäckraum machen es zum familientauglichen Automobil.

Realisiert wurde der BlueZERO E-CELL PLUS auf Basis des einzigartigen Sandwichboden-Konzepts, das bereits aus der A- und B-Klasse bekannt ist. Die wesentlichen Antriebskomponenten sind schwerpunktünstig, Platz sparend und bestmöglich geschützt im Unterboden des Fahrzeugs eingebaut. „Unser modularer Systembaukasten ermöglicht unterschiedliche Antriebskonfigurationen für jeden Kundenbedarf“, so Dr. Thomas Weber, Mitglied des Vorstands der Daimler AG, verantwortlich für Konzernforschung und Entwicklung Mercedes-Benz Cars. „Die weiter entwickelte Sandwichboden-Plattform ist die perfekte Basis für eine breit gefächerte Fahrzeugpalette mit elektrischen Antrieben.“

Nachwuchs für die GLK-Familie

Mit dem allradgetriebenen GLK 250 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY und dem heckgetriebenen GLK 220 CDI BlueEFFICIENCY erweitert Mercedes-Benz sein Angebot im Kompakt-SUV-Segment um zwei attraktive Neuheiten auf insgesamt sechs Versionen. Der GLK 250 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY ist mit dem leistungsstärksten Vierzylinder-Dieselmotor (150 kW/204 PS, 500 Nm), permanentem Allradantrieb und 7G-TRONIC Automatikgetriebe ausgerüstet. Er beschleunigt in 8,5 Sekunden von null auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 213 km/h. Dennoch konsumiert der Selbstzünder im NEFZ-Durchschnitt lediglich 6,7 Liter Diesel je 100 Kilometer (kombinierter Verbrauch, vorläufige Angabe). Gleichzeitig erfüllt er die Abgasnorm EU 5 und hat das Potenzial für EU 6 und die US-amerikanische BIN 5-Norm.

Noch weniger Treibstoff – ab 6,0 Liter Diesel pro hundert Kilometer – verbraucht der GLK 220 CDI BlueEFFICIENCY mit Heckantrieb. Die mit Sechsgang-Schaltgetriebe ausgerüstete Version überzeugt mit guter Durchzugskraft und, wie die stärkere Variante, mit einer für ein Vierzylinder-Dieselmotor typischen Laufruhe. Das maximale Drehmoment von 400 Newtonmetern liegt über einen weiten Drehzahlbereich von 1.400 bis 2.800 U/min an. In alltäglichen Fahrsituationen kann deshalb mit niedrigen Drehzahlen sehr verbrauchsarm gefahren werden. Der Hecktriebler sprintet von 0 auf 100 km/h in 8,5 Sekunden und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 205 km/h.

Seite 8

Mercedes-Benz InCar Hotspot: Drahtloser Internetzugang im Fahrzeug

Mercedes-Benz bietet erstmalig kabellosen und uneingeschränkten Internetzugang im Fahrzeug an. Mit Mercedes-Benz InCar Hotspot werden die Datensignale über die Fahrzeugantenne empfangen. Ein spezieller WLAN-Router und eine datenfähige SIM-Karte verarbeiten die Signale und stellen innerhalb des Fahrzeugs den kabellosen Zugang auch während der Fahrt zum Internet her. Dadurch können bis zu drei WLAN-fähige Endgeräte (z.B. Laptop, Mobiltelefon) gleichzeitig mit dem Internet verbunden werden. Den Nutzern steht das „world wide web“ dabei uneingeschränkt zur Verfügung. Das Mercedes-Benz InCar Hotspot-System unterstützt den besonders schnellen Übertragungsstandard HSDPA, UMTS und GSM/EDGE. Ab Oktober 2009 ist das Mercedes-Benz InCar Hotspot optional in der neuen E- und S-Klasse* verfügbar, ein entsprechend ausgestattetes Fahrzeug steht auf dem Mercedes-Messestand auf der IAA.

*S-Klasse ab Dezember 2009

Ansprechpartner:

Christoph Horn, Telefon: +49 711 17-75841, E-Mail: christoph.horn@daimler.com

Wolfgang Zanker, Telefon: +49 711 17-75847, wolfgang.zanker@daimler.com

Eva Wiese, Telefon: +49 711 17-92311, E-Mail: eva.wiese@daimler.com

Weitere Informationen von Mercedes-Benz sind im Internet verfügbar:

www.media.daimler.com

Der neue Flügeltürer von Mercedes-Benz

Automobile Faszination und Hightech auf höchstem Niveau: Dafür steht der neue Mercedes-Benz SLS AMG. Der Supersportwagen begeistert mit puristischem Design, konsequentem Leichtbau, überlegener Fahrdynamik und vorbildlicher Sicherheit.

Der neue Supersportwagen von Mercedes-Benz und AMG fasziniert mit seinem einzigartigen Technologie-Paket: Aluminium-Spaceframe-Karosserie mit Flügeltüren, AMG 6,3-Liter-V8-Frontmittelmotor mit Trockensumpfschmierung, 420 kW/571 PS Höchstleistung, 650 Newtonmeter Drehmoment, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe in Transaxle-Anordnung und Sportfahrwerk mit Aluminium-Doppelquerlenkerachsen – diese Kombination garantiert Fahrdynamik auf höchstem Niveau. Die ideale Gewichtsverteilung von 47 zu 53 Prozent zwischen Vorder- und Hinterachse, der tiefe Fahrzeugschwerpunkt und 1620 Kilogramm Leergewicht nach DIN-Norm betonen das ausgeprägte Sportwagen-Konzept. Von null auf 100 km/h beschleunigt der Flügeltürer in 3,8 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt elektronisch begrenzt 317 km/h. Der Kraftstoffverbrauch von 13,2 Litern je 100 Kilometer (kombiniert) rangiert an der Spitze im Wettbewerbsumfeld (alle Werte vorläufig).

Design: Puristisch, markant und leidenschaftlich

Das puristische Design des neuen Mercedes-Benz SLS AMG fasziniert durch seine leidenschaftliche Sportlichkeit und interpretiert die atemberaubende Formgebung des Mercedes-Benz 300 SL neu. Stilistisches Highlight sind zweifellos die Flügeltüren, die dem SLS AMG ein unvergleichliches Charisma verleihen. Die lange Motorhaube, das flache, weit hinten positionierte Greenhouse und das kurze Heck mit dem ausfahrbaren Heckflügel stehen ebenso für Dynamik wie der lange Radstand, die breite Spur und die großen Räder. Nicht nur die Flügeltüren liefern eine Reminiszenz an den Mercedes-Benz 300 SL, auch der breite Kühlergrill mit dem großen Mercedes-Stern und der flügelartigen Querfinne sowie die Finnen

auf der Motorhaube und an den Fahrzeugflanken erinnern an die Sportwagen-Legende.

Seite 10

Bei der Gestaltung des Interieurs ließen sich die Mercedes-Benz Designer vom Flugzeugbau inspirieren. Prägendes Stilelement ist die Instrumententafel, die in Form eines kraftvollen Flügelprofils für optische Breite sorgt. Markant in die Instrumententafel integriert sind die vier Belüftungsdüsen mit justierbarem Düsenkreuz – ihre Form erinnert an die Triebwerke eines Jets. Ebenfalls das Gestaltungsthema Flugzeugcockpit greift die lang gestreckte Mittelkonsole aus mattiertem Echtmetall auf. Darin integriert ist unter anderem die AMG DRIVE UNIT, die dem SLS-Piloten ein persönliches Fahrzeugsetup ermöglicht. Die Bedienung des AMG SPEEDSHIFT DCT 7-Gang-Sportgetriebes übernimmt der E-SELECT-Wählhebel, der an den Schubkraftregler eines Jets erinnert. Trotz Sportwagen-typisch tiefer Sitzposition erlauben die weit öffnenden Flügeltüren einen bequemen Ein- und Ausstieg. Die Flügeltüren benötigen zum Öffnen weniger Platz als herkömmliche Coupé-Türen und können in einer Normgarage komplett geöffnet werden.

Aluminium-Spaceframe für Leichtbau und höchste Festigkeit

Neue Wege geht der SLS beim Karosseriekonzept: Erstmals präsentieren Mercedes-Benz und AMG ein Automobil, bei dem Chassis und Karosserie aus Aluminium gefertigt sind. Das sorgt gegenüber der traditionellen Stahlbauweise für eine signifikante Gewichtsersparnis, wie der Blick auf das DIN-Leergewicht von 1620 Kilogramm verdeutlicht. Der neu entwickelte Aluminium-Spaceframe Rohbau vereint intelligenten Leichtbau mit höchster Festigkeit – und unterstützt damit die hohe Fahrdynamik. Der Aluminium-Spaceframe besteht zu 45 Prozent aus Aluminium-Profilen, zu 31 Prozent aus Aluminium-Blech, zu 20 Prozent aus Aluminium-Guss und zu 4 Prozent aus Stahl. Zur weiteren Steigerung der Insassensicherheit kommt in den A-Säulen ultrahochfester, warm umgeformter Stahl zum Einsatz. Das Rohbaugewicht beträgt 241 Kilogramm – ein absoluter Spitzenwert im Supersportwagen-Segment. Bestmögliche passive Sicherheit für die Insassen garantiert die Serienausstattung mit Dreipunkt-Sicherheitsgurten, Gurtstraffern, Gurtkraftbegrenzern und acht Airbags.

Das Herz des SLS ist ein leistungsstarker Achtzylindermotor mit Trockensumpfschmierung. Der AMG 6,3-Liter-V8 leistet 420 kW/571 PS bei 6800/min und realisiert ein maximales Drehmoment von 650 Newtonmetern bei 4750/min. Von null auf 100 km/h beschleunigt der SLS in 3,8 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt elektronisch begrenzt 317 km/h (alle Werte vorläufig). Der SLS AMG konsumiert 13,2 Liter je 100 Kilometer (kombiniert, vorläufige Angabe). Als effizienzsteigernde Maßnahmen kommen nicht nur die LDS-Beschichtung der Zylinderlaufbahnen zum Einsatz, sondern auch die bedarfsgeregelte Kraftstoffversorgung und die Rekuperation der Bremsenergie.

Seine Kraft gibt der AMG 6,3-Liter-V8-Motor über ein Doppelkupplungsgetriebe an die Hinterachse weiter – es ist über eine „Torque Tube“ fest mit dem Motorgehäuse verbunden. In der Torque Tube rotiert eine Carbonwelle mit Motordrehzahl. Für die Kraftübertragung ist ein neues AMG SPEEDSHIFT DCT 7-Gang-Sportgetriebe verantwortlich. Das Doppelkupplungsgetriebe zeichnet sich durch schnelle Schaltvorgänge ohne Zugkraftunterbrechung und vier Fahrprogramme aus. Optimale Traktion garantiert die mechanische Differenzialsperre.

Aufwendiges Fahrwerk-Layout mit Doppelquerlenker-Achsen

Alle vier Räder werden an doppelten Dreiecksquerlenkern mit Spurstange geführt. Dreieckslenker, Achsschenkel und Radträger an Vorder- und Hinterachse bestehen aus Aluminium. Serienmäßig verfügt der Flügeltürer über ein 3-Stufen-ESP®. Kürzeste Bremswege verspricht die AMG Hochleistungs-Bremsanlage mit Verbundbrems scheiben an der Vorderachse. Eine noch bessere Brems-Performance bietet die optionale Keramik-Verbundbremsanlage. Gewichtsoptimierte AMG Leichtmetallräder nach dem neuartigen „Flow Forming“-Prinzip in 9,5 x 19 Zoll vorn und 11,0 x 20 Zoll hinten sind mit Reifen in 265/35 R 19 (vorn) und 295/30 R 20 (hinten) bestückt.

Die Neuinterpretation des Flügeltürers wird im Frühjahr 2010 ihre Markteinführung feiern. Der Verkaufspreis beträgt 177.310 EUR (inkl. 19 % MwSt.).

Das Konzept Mercedes-Benz SLS AMG mit Elektroantrieb – die faszinierende Zukunft des Supersportwagens

Affalterbach – Mercedes-AMG stellt die Weichen für die Zukunft: Mit dem neuen SLS AMG mit elektrischem Antrieb entwickelt die Performance-Marke innerhalb von Mercedes-Benz Cars einen faszinierenden Supersportwagen mit emissionsfreiem Hightech-Antrieb. Damit beweisen Mercedes-Benz und AMG ihre Kompetenz bei der Entwicklung alternativer Antriebslösungen für leistungsstarke Supersportwagen und zählen zu den Pionieren in diesem Marktsegment.

Die Vision vom kraftvollen und lokal emissionsfreien Supersportwagen erfüllt der Mercedes-Benz SLS AMG mit Elektroantrieb mithilfe eines wegweisenden Antriebspakets: Für kräftigen Vortrieb sorgen vier Elektromotoren mit einer Höchstleistung von zusammen 392 kW und einem maximalen Drehmoment von 880 Newtonmetern. Die vier Elektromotoren sind in der Nähe der Räder angeordnet, damit werden die ungefederten Massen gegenüber Radnabenmotoren erheblich reduziert. Ein Getriebe pro Achse stellt den Kraftschluss her. Dieser intelligente Allradantrieb ermöglicht mittels Torque Vectoring – also dem gezielten Beschleunigen einzelner Räder – eine verlustfreie und fahrdynamisch optimale Kraftübertragung. Der SLS AMG mit elektrischem Antrieb verfügt in einer ersten Pilotphase über eine flüssigkeitsgekühlte Lithium-Ionen-Hochvoltbatterie in Modulbauweise mit einem Energiegehalt von 48 Kilowattstunden und einer Kapazität von 40 Amperestunden. Mittels gezielter Rekuperation beim Bremsen wird die 400-Volt-Batterie im Fahrbetrieb aufgeladen.

Beschleunigung von null auf 100 km/h in rund 4 Sekunden

In puncto Dynamik setzt der elektrisch angetriebene SLS AMG ein echtes Statement: Die Beschleunigung von null auf 100 km/h absolviert der Flügeltürer in

rund 4 Sekunden – damit rangiert er auf dem gleich hohen Niveau wie der SLS AMG mit 420 kW/571 PS starkem AMG 6,3-Liter-V8-Motor. Seite 13

„Wir haben uns vorgenommen, mit dem SLS AMG mit Elektroantrieb das Thema Supersportwagen neu zu definieren. Für uns steht nicht nur das Thema Verantwortung im Vordergrund, ebenso viel Wert legen wir auf die Faszination und die AMG-typische Performance“, so Volker Mornhinweg, Vorsitzender der Geschäftsführung Mercedes-AMG GmbH.

Optimale Gewichtsverteilung und tiefer Schwerpunkt

Der rein elektrische Antrieb wurde bereits in der Konzeptphase des neuen Flügeltürers von Mercedes-Benz und AMG berücksichtigt. Das Packaging bietet optimale Voraussetzungen für die Integration des leistungsfähigen und emissionsfreien Technologie-Pakets: So können die vier Elektromotoren und die zwei Getriebe radnah und tief unten im Fahrzeug platziert werden. Das Gleiche gilt für die Hochstrombatterie in Modulbauweise: Sie findet ihren Platz vor der Spritzwand, im Mitteltunnel und hinter den Sitzen. Die Vorteile dieser Lösung sind der tiefe Fahrzeugschwerpunkt und die ausgeglichene Gewichtsverteilung – ideale Bedingungen für ein optimales Handling, das der elektrisch angetriebene SLS AMG mit seinem benzinbetriebenen Schwestermodell teilt.

Die wichtigsten Daten im Überblick:

	Mercedes-Benz SLS AMG mit Elektroantrieb
Höchstleistung	392 kW
Drehmoment	880 Nm
0-100 km/h	ca. 4 s
Nennkapazität	40 Ah (bei 400 V)
Energieinhalt	3 x 16 kWh = 48 kWh

Die Realisierung der Antriebskomponenten erfordert keinerlei Änderungen an der Aluminium-Spaceframe-Karosserie des Flügeltürers. Ebenso wenig sind Einschränkungen hinsichtlich der passiven Sicherheit und des Mercedes-typischen Langstreckenkomforts nötig.

Mit dem elektrisch angetriebenen SLS AMG bewegen sich Mercedes-Benz und AMG konsequent auf das Ziel einer möglichst schnellen Elektrifizierung des Automobils zu. Das strategische Engagement in der Deutschen Accumotive GmbH & Co. KG, einem Joint Venture der Daimler AG und der Evonik Industries AG, liefert in Zukunft die dazu nötige Batterietechnologie. In dem Gemeinschaftsunternehmen für die Entwicklung und Produktion von Batterien und Batteriesystemen für automobiler Anwendungen besitzt Daimler die führende Rolle.

Ansprechpartner:

Wolfgang Zanker, Produktkommunikation, Tel. +49 711 17-75847,

E-Mail: wolfgang.zanker@daimler.com

Pietro Zollino, Produktkommunikation, Tel. +49 711 17-75855,

E-Mail: pietro.zollino@daimler.com

Johannes Riegsinger, Öffentlichkeitsarbeit Mercedes-AMG, Tel. +49 7144 302-581,

E-Mail: johannes.rieksinger@daimler.com

Weitere Informationen von Mercedes-Benz sind im Internet verfügbar:

www.media.daimler.com

Mehr zum SLS-AMG finden sie unter:

www.mercedes-benz.com/sls-amg

Intelligenter (T)Raumwagen

- **Funktional: Bestwerte bei Laderaum und Bedienbarkeit**
- **Sicher: Neun serienmäßige Airbags und innovative Assistenzsysteme**
- **Komfortabel: Adaptive Dämpfung und Niveauregulierung hinten**
- **Antriebsstark: Zehn Motoren mit mehr Leistung, weniger Verbrauch**

Mit dem neuen T-Modell vergrößert Mercedes-Benz ab November 2009 die E-Klasse-Familie um ein weiteres charakterstarkes Mitglied. Wie Limousine und Coupé verbindet der Kombi eigenständiges Design mit dem Führungsanspruch bei Sicherheit, Komfort, Qualität und Funktionalität. Mit der neuen E-Klasse gingen eine Reihe technischer Innovationen an den Start, die weltweit kein anderes Automobil in dieser Fahrzeugklasse bietet – von der Müdigkeitserkennung bis zur automatischen Vollbremsung bei erkannter akuter Aufprall-Unfallgefahr, vom Adaptiven Fernlicht-Assistenten bis zur aktiven Motorhaube. Über alle Innovationen verfügt selbstverständlich auch das T-Modell. Hinzu kommen die serienmäßige Luftfederung mit Niveauregulierung an der Hinterachse und einzigartige Neuerungen in der Funktionalität des Laderaums.

Design: Neue Mercedes-Handschrift gepaart mit E-Klasse-Stilelementen

Athletisch-funktional und zugleich souverän-sicher wirkt das neue T-Modell auf den Betrachter. Die Seitenansicht enthält viele neue Elemente und lässt keine Zweifel an der Identität des neuen T-Modells aufkommen. Dank glänzend schwarzen Blenden rücken B- und C-Säule optisch in den Hintergrund, und die gesamte Seitenscheibenfläche wirkt wie eine optische Einheit. Die prägnante Gestaltung der Schwellerverkleidung, die in der Mitte optisch zurückhaltend und zu den Radläufen markant mit Lichtkante ausgeführt wurde, verstärkt die Gesamtspannung der Seitenansicht. Dazu trägt insbesondere der muskulöse Schwung am hinteren Seitenteil vor den Hinterrädern bei.

Bei der Gestaltung des Hecks legten die Mercedes-Designer Wert darauf, die hohe Funktionalität der Kombilimousine zum Ausdruck zu bringen. Dies geschieht durch die Betonung horizontaler Linien, etwa dem Band aus Heckleuchte und verchromter Griffleiste. Die neuen LED-Heckleuchten sind zweiteilig und setzen sich optisch von der Seitenwand in die Heckklappe fort. Tagsüber und nachts tragen sie mit ihrem besonderen Design entscheidend zur Wiedererkennbarkeit des neuen T-Modells bei. Seite 16

Funktionalität: Bestwerte bei Laderaum und Bedienbarkeit

Soll das Fahrzeug von hinten beladen werden, kann die serienmäßige EASY-PACK-Heckklappe automatisch mit dem Fahrzeugschlüssel oder einem Druck auf den Griff geöffnet werden. Das innovative „Quickfold“-System ermöglicht das Umklappen der Rücksitzlehne vom Kofferraum aus. Dazu müssen weder die Kopfstützen noch die Sitzflächen der Fondsitze vorher verstellt werden. Über einen Seilzug werden beide Rücksitzlehnen entriegelt und umgeklappt, sodass eine ebene Lagefläche entsteht. Vorteilhaft ist, dass die Rücksitzlehnen individuell links oder rechts getrennt sowie zusammen umgeklappt werden können. Damit kann die Rücksitzbank bei gleichzeitigem Transport von langen und sperrigen Gegenständen von Personen genutzt werden. Entriegeln und Umklappen ist auch von der Seite aus möglich.

Mit einem Ladevolumen von bis zu 1.950 Litern setzt das neue E-Klasse T-Modell (Länge/Breite/Höhe: 4.895/1.854/1.471 Millimeter) den Maßstab in seiner Klasse. Ein vorbildliches Ladegutmanagement ist serienmäßig an Bord. Beispielsweise die automatisch öffnende und schließende EASY-PACK-Heckklappe oder der EASY-PACK-Faltladeboden. Letzterer erhöht das nutzbare Lademaß deutlich in der Raumhöhe. Er kann aufgestellt und in verschiedenen Stellungen arretiert werden. Grundsätzlich zur Serienausstattung gehören ebenso die EASY-PACK-Laderaumabdeckung sowie das Ladegutsicherungsnetz. Einmalig im Fahrzeugsegment ist auch die optionale Klappsitzbank im Laderaum.

Fahrwerk: Serienmäßig automatische Niveauregulierung hinten

Seite 17

Für herausragenden Langstreckenkomfort sorgt beim T-Modell das neu entwickelte DIRECT CONTROL-Fahrwerk mit serienmäßigem adaptivem Dämpfungssystem. Darüber hinaus stellt die ebenfalls serienmäßige Luftfederung an der Hinterachse sicher, dass die Kombilimousine auch bei voller Zuladung stets ihr Niveau hält. Insgesamt wurde die Fahrwerksabstimmung des T-Modells an die geänderte Karosseriegeometrie angepasst, Stoßdämpfung und Drehstab-Stabilisatoren sind etwas straffer ausgelegt. Damit ist das T-Modell ohne Einbußen beim Abrollkomfort genauso agil wie die Limousine.

Motoren: Deutliche Verringerung von Verbrauch und Emissionen

Mit neuen Motoren sowie einer Vielzahl an Optimierungen (Aerodynamik, Gewicht, Energiemanagement, reduzierte Fahrwiderstände) wurden Verbrauch und Emissionen deutlich reduziert. Alle beim Start erhältlichen Motoren in der Übersicht:

Diesel

- E 220 CDI BlueEFFICIENCY: R4, 2143 cm³, 125 kW/170 PS, 5,8 l/100 km, 150 g/km, 6-Gang-Schaltgetriebe, ab 44.803,50 Euro
- E 250 CDI BlueEFFICIENCY: R4, 2143 cm³, 150 kW/204 PS, 5,8 l/100 km, 150 g/km, 6-Gang-Schaltgetriebe, ab 47.719,00 Euro
- E 350 CDI BlueEFFICIENCY: V6, 2987 cm³, 170 kW/231 PS, 7,0 - 7,3 l/100 km, 185 - 192 g/km, 7-Gang-Automatikgetriebe, ab 54.204,50 Euro

Benziner

- E 350 CGI BlueEFFICIENCY: V6, 3498 cm³, 215 kW/292 PS, 8,6 - 8,9 l/100 km, 200 - 208 g/km, 7-Gang-Automatikgetriebe, ab 55.156,50 Euro
- E 500: V8, 5461 cm³, 285 kW/388 PS, 11,1 - 11,2 l/100 km, 258 - 260 g/km, 7-Gang-Automatikgetriebe, ab 70.150,50 Euro

Lieferbar ab dem ersten Quartal 2010 sind folgende weitere Motorisierungen:

Seite 18

Diesel

- E 200 CDI BlueEFFICIENCY: R4, 2143 cm³, 100 kW/136 PS, 5,7-k.A. l/100 km, 150-k.A. g CO₂/km, 6-Gang-Schaltgetriebe, ab 41.947,50 Euro
- E 350 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY: V6, 2987 cm³, 170 kW/231 PS, 7,6 - 7,7 l/100 km, 200 - 203 g CO₂/km, 7-Gang-Automatikgetriebe, ab 56.941,50 Euro

Benziner

- E 200 CGI BlueEFFICIENCY: R4, 1796 cm³, 135 kW/183 PS, 7,7-k.A. l/100 km, 179 - k.A. g CO₂/km, 6-Gang-Schaltgetriebe, ab 42.721,00 Euro
- E 250 CGI BlueEFFICIENCY: R4, 1796 cm³, 150 kW/204 PS, 8,0 - 8,2 l/100 km, 185-191 g CO₂/km, 5-Gang-Automatikgetriebe, ab 47.719,00 Euro
- E 350 4MATIC: V6, 3498 cm³, 200 kW/272 PS, 10,2 - 10,3 l/100 km, 238 - 241 g CO₂/km, 7-Gang-Automatikgetriebe, ab 56.941,50 Euro

(Alle Preise inkl. 19 % MwSt.)

Ansprechpartner:

Wolfgang Zanker, Telefon: +49 711 17-75847, wolfgang.zanker@daimler.com

Frank Bracke, Telefon: +49 711 17-75852, frank.bracke@daimler.com

Weitere Informationen von Mercedes-Benz sind im Internet verfügbar:

www.media.daimler.com

High-Performance-Kombi mit Traumdaten

Pole Position für das neue E 63 AMG T-Modell: Der mit dem AMG 6,3-Liter-V8-Motor ausgerüstete High-Performance-Kombi leistet 386 kW/525 PS, beschleunigt in 4,6 Sekunden von null auf 100 km/h, bietet ein maximales Kofferraumvolumen von 1950 Litern – und das bei einem vergleichsweise niedrigen Verbrauch von 12,8 Litern je 100 km (kombiniert, vorläufige Angaben). Mit diesen Traumdaten steht das neue E 63 AMG T-Modell für eine außergewöhnliche Kombination aus Fahrdynamik, großem Nutzwert und hoher Effizienz.

Das Topmodell der E-Klasse präsentiert sich nicht nur mit eigenständigem Design, sondern auch mit reaktionsschnellem AMG SPEEDSHIFT MCT 7-Gang-Sportgetriebe, komplett neu entwickeltem AMG RIDE CONTROL-Sportfahrwerk inklusive elektronisch geregelter Dämpfung und neuer Vorderachse. Optional ist für das E 63 AMG T-Modell eine Keramik-Verbundbremsanlage lieferbar. Die einzigartige Kombination wegweisender Fahrer-Assistenzsysteme hebt die aktive und passive Sicherheit in dieser Fahrzeugklasse auf ein neues Niveau.

Kofferraum mit größtem Volumen und hoher Funktionalität

Mit einem Fassungsvermögen von 695 bis 1950 Litern ist der Gepäckraum nicht nur größer als zuvor, sondern auch gegenüber den Wettbewerbern führend in Bezug auf die wichtigsten Laderaumabmessungen und des Laderaumvolumens. Zur Serienausstattung zählen wesentliche Komponenten des EASY-PACK-Systems wie der Fallladeboden mit zwei Ladeebenen und Klappbox, die Laderaumabdeckung, der Quickfold zum einfachen Umklappen der im Verhältnis 1/3 zu 2/3 geteilten Fondsitzelehne sowie die elektrische EASY-PACK-Heckklappe.

Seine Markteinführung feiert das neue E 63 AMG T-Modell im Februar 2010, der Verkaufspreis beträgt 108.409 EUR (inkl. 19 % MwSt.).

Mercedes-Benz Vision S 500 Plug-in HYBRID: Die Luxusklasse auf dem Weg zum Dreiliter-Auto

Kurz nach dem erfolgreichen Marktstart des S 400 HYBRID, der aktuell sparsamsten Luxuslimousine mit Ottomotor, präsentiert Mercedes-Benz auf der 63. IAA in Frankfurt die Vision S 500 Plug-in HYBRID, das erste Oberklassemodell in der Kategorie „Dreiliter-Auto“. Der Technologieträger zeigt die Zukunft des modularen Hybrid-Systembaukastens von Mercedes-Benz. Die Vision S 500 Plug-in HYBRID kann bis zu 30 Kilometer weit rein elektrisch und damit ohne lokale Emissionen fahren. Durch den effizienten Antrieb und den CO₂-Bonus für den batterieelektrischen Fahrbetrieb erreicht er einen zertifizierten Verbrauch von lediglich 3,2 Liter Benzin auf 100 Kilometer. Mit einem CO₂-Ausstoß von nur 74 Gramm pro Kilometer im NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) demonstriert der Versuchsträger der Sindelfinger Entwickler die Zukunftsfähigkeit kommender S-Klasse Generationen. Die hervorragenden Werte ermöglicht die Kombination eines Plug-in-Hybridantriebs mit Effizienz steigernden BlueEFFICIENCY-Maßnahmen am Fahrzeug.

Gleichzeitig steht die Vision S 500 Plug-in HYBRID für alle S-Klasse typischen Stärken: Spitzenkomfort, herausragende Sicherheit und souveräne Leistung. Der Antrieb besteht im Konzeptfahrzeug aus drei Hauptkomponenten: einem leistungsstarken V6-Benziner mit Direkteinspritzung der nächsten Generation, einem Hybridmodul mit 44 kW/60 PS Leistung sowie einer Lithium-Ionen-Batterie mit mehr als 10 kWh Speicherkapazität, die an Ladestationen aufgeladen werden kann. Die Vision S 500 Plug-in HYBRID beschleunigt in 5,5 Sekunden von null auf 100 km/h.

„Mit der Vision S 500 Plug-in HYBRID zeigen wir einen neuen Meilenstein auf unserem Weg zur emissionsfreien Mobilität“, so Dr. Dieter Zetsche, Vorstandsvorsitzender der Daimler AG und Leiter Mercedes-Benz Cars. „Eine luxuriöse und sichere S-Klasse, die überlegene Fahrleistungen bietet und dabei weniger

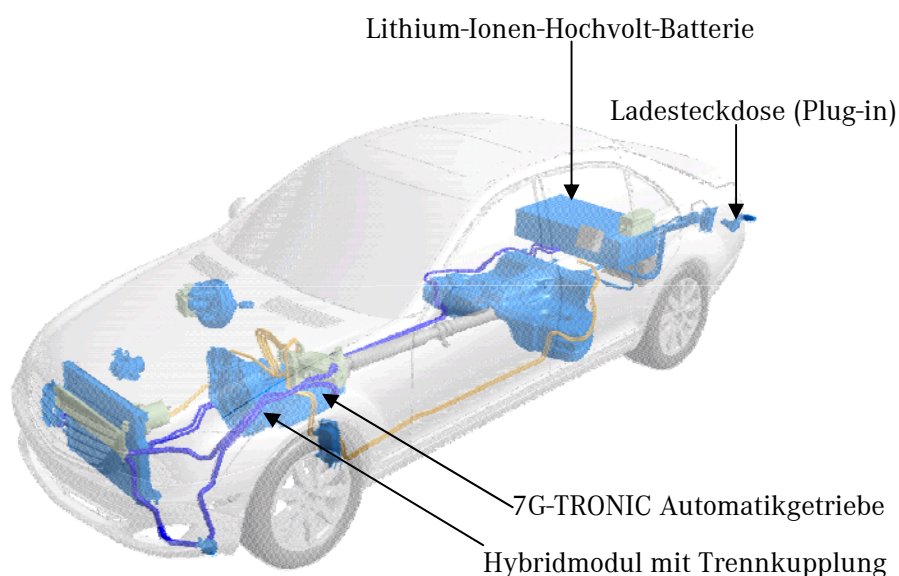
verbraucht als heutige Kleinwagen, zeigt, dass automobiler Faszination und Verantwortung für die Umwelt auch in unseren Topmodellen hervorragend vereinbar sind.“

Seite 21

„Bis zur Serienreife ist es zwar noch ein gutes Stück Weg“, sagt Dr. Thomas Weber, Mitglied des Vorstands der Daimler AG, verantwortlich für Konzernforschung und Entwicklung Mercedes-Benz Cars, „aber unsere Ingenieure werden unter Hochdruck die notwendige Integrationsarbeit leisten und alle Komponenten auf den harten Alltagsbetrieb einer voll langstreckentauglichen Luxuslimousine auslegen. Alle Schlüsseltechnologien für ein solches Traumauto haben wir in der Hand. Deshalb sehe ich den Einsatz in der nächsten Generation der S-Klasse. Jetzt kommt es darauf an, dass parallel zu unseren Entwicklungsarbeiten eine flächendeckende Infrastruktur aufgebaut wird, um die Potenziale dieses innovativen Antriebskonzeptes voll ausschöpfen zu können.“

Die elektrischen Antriebskomponenten der Vision S 500 Plug-in HYBRID belegen die Vielseitigkeit des intelligenten, weit skalierbaren Hybrid-Systembaukastens von Mercedes-Benz. Konstruktiv unterscheidet sich das dreimal so starke Hybridmodul nur unwesentlich von dem kompakten scheibenförmigen 15-kW-Elektromotor, der im S 400 HYBRID arbeitet. Daher kann es auch elegant in das Gehäuse der Siebenstufen-Automatik 7G-TRONIC integriert werden. Der großzügige Innenraum des Versuchsträgers bleibt bei dieser Modellvariante ebenso erhalten wie beim S 400 HYBRID. Zukünftige Modellgenerationen werden sich an dieser Systemarchitektur orientieren.

Vision S 500 Plug-in HYBRID: Kompakte Vollhybrid-Systemarchitektur



Während die extrem kompakte Lithium-Ionen-Batterie des S 400 HYBRID mit 0,9 kWh in dessen Motorraum Platz findet, benötigt der mit über 10 kWh deutlich leistungsfähigere Lithium-Ionen-Akku der Vision S 500 Plug-in HYBRID mehr Einbauraum. Der Stromspeicher ist hinter den Rücksitzen im Kofferraum platziert. Die Einbauposition der Lithium-Ionen-Batterie über der Hinterachse bringt entscheidende Vorteile: Die Gewichtsverteilung im Fahrzeug ist ausgewogen, das Volumen des Benzintanks bleibt langstreckentauglich. Zudem gewährleistet die geschützte Einbaulage bestmögliche Crash-Sicherheit.

Zusätzliche Kupplung entkoppelt Hybridmodul und Verbrennungsmotor

Dem Baukastenkonzept entsprechend, ist der Antriebsstrang der Vision S 500 Plug-in HYBRID prinzipiell genauso aufgebaut wie der des S 400 HYBRID. Ein System-spezifisches Merkmal ist die zusätzliche Kupplung, die zwischen Verbrennungs- und Elektromotor integriert ist. Sie entkoppelt die beiden Aggregate bei rein elektrischer Fahrt voneinander, sodass im Elektro-Modus für höchste Effi-

zienz gesorgt ist. Dank vollständiger Integration ins Wandlergehäuse beansprucht die Trennkupplung keinen zusätzlichen Einbauraum. Seite 23

Tankstelle Steckdose: Leistungsstarke Plug-in-Batterie

Einen weiteren wesentlichen Unterschied zu herkömmlichen Hybriden macht die Plug-in-Batterie aus, die an Ladestationen aufgeladen werden kann. Somit kann die Vision S 500 Plug-in HYBRID bis zu 30 Kilometer weit rein elektrisch fahren. Der Schnelllademodus mit einer Ladeleistung von 20 kW dauert weniger als 60 Minuten. Eine Standardladung an einer handelsüblichen Steckdose mit 3,3 kW dauert bei komplett entladener Batterie rund viereinhalb Stunden.

Der kompakte **Onboard-Lader** hinter der seitlichen Kofferraumwand regelt den Ladevorgang und ist gegen Kurzschluss, Verpolung sowie Überspannung geschützt. Zugleich überwacht das Ladesystem zum Schutz der Batterie die Spannung, Ladungsmenge und Ladezeit. Das Gesamtgewicht der elektrischen Komponenten beträgt beim aktuellen Versuchsfahrzeug 215 Kilogramm. Die Lithium-Ionen-Batterie wiegt rund 130 Kilogramm, erheblich weniger als eine herkömmliche NiMH-Batterie mit gleicher Kapazität, die etwa 180 - 200 kg wiegen würde.

Den Energievorrat der Batterie frischt das Hybridmodul auch während der Fahrt auf: durch die so genannte Rekuperation, die Nutzung der Bremsenergie. Die Trennkupplung wirkt auch dabei Effizienz steigernd, da sie die volle Rekuperationsleistung ohne Motorschleppverluste ermöglicht.

Bis zu 30 Kilometer Reichweite bei rein elektrischer Fahrt

Die Hochleistungsbatterie und das circa 44 kW/60 PS starke Hybrid-Modul ermöglichen rein elektrisches Fahren über eine Distanz von bis zu 30 Kilometern, was für viele Fahrten in der Stadt völlig ausreichend ist. Dort ist die Vision S 500 Plug-in HYBRID damit zügig, sehr komfortabel und lokal emissionsfrei unterwegs. Bei schnellerer Fahrt oder an sehr steilen Anstiegen wird der Benzinmotor automatisch zugeschaltet. Vor dem Schließen der Kupplung synchronisiert die Fahrzeugelektronik dabei die Drehzahl von Verbrennungsmotor und Hybrid-

modul, sodass das Zuschalten völlig ruckfrei und unmerklich für den Fahrer geschieht. Das ausgefeilte Zusammenspiel mit dem Verbrennungsmotor ermöglicht zahlreiche Zusatzfunktionen, die den Kraftstoffverbrauch, die Emissionen und die Agilität gleichermaßen positiv beeinflussen. Wie das System im S 400 HYBRID verfügt auch das Hybridmodul in der Vision S 500 Plug-in HYBRID über die ECO Start-Stopp-Funktion. Zum anderen erhöht es die Fahrsicherheit und den Fahrspaß mithilfe des so genannten „Boost“-Effekts, durch den der Elektromotor den Verbrennungsmotor in der verbrauchsintensiven Beschleunigungsphase kraftvoll unterstützt. Seine Praxistauglichkeit hat das System in leicht veränderter Konfiguration bereits im Mercedes-Benz Sprinter bewiesen.

Umfangreiche elektronische Sicherheits- und Steuerungskomponenten

Die Lithium-Ionen-Batterie dient nicht nur als Energiespeicher für den Elektromotor, sondern ist über einen Gleichstrom/Gleichstrom-Wandler auch mit dem 12-Volt-Bordnetz verbunden, das Standardverbraucher wie die Scheinwerfer und die Komfortfeatures versorgt. Um einen konstant hohen elektrischen Wirkungsgrad zu gewährleisten, werden die Spannungswandler über einen zusätzlichen Niedertemperatur-Kreislauf wassergekühlt.

Für den Betrieb des 3-Phasen-Drehstrom-Elektromotors im Hochvolt-Gleichspannungsnetz ist eine spezielle Leistungselektronik erforderlich. Der Wechselrichter findet seinen Platz im Motorraum. Da sich die Leistungselektronik durch die entstehenden elektrischen Ströme erwärmt, ist das System ebenfalls in den Niedertemperatur-Kühlkreislauf integriert. Auch bei der Leistungselektronik setzt Mercedes-Benz auf eine Standardisierung der Komponenten, die sich effizient und baureihenübergreifend mit verschiedenen Elektromotoren und Batterietypen kombinieren lassen.

Auf dem Weg zum Plug-in Hybriden: Konzepte für Dieselhybride

Einen wichtigen Meilenstein auf dem Weg zum Plug-in Hybrid stellt der jüngst vorgestellte Dieselhybrid Vision E 300 BlueTEC HYBRID dar. Er basiert wie der S 400 HYBRID und die Vision S 500 Plug-in HYBRID auf dem modularen Hybrid-

baukasten von Mercedes-Benz. In dieser seriennahen Studie ist der neue 2,2-Liter-Vierzylinder-Dieselmotor mit dem 15 kW/20 PS starken Hybridmodul kombiniert, das auch im S 400 HYBRID eingesetzt wird, aber zusätzlich rein elektrisches Fahren ermöglicht. Die Vision E 300 BlueTEC HYBRID benötigt mit dieser Antriebskonfiguration lediglich 4,5 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer (vorläufiger Wert). Das entspricht einem CO₂-Ausstoß von lediglich 119 Gramm pro Kilometer bei einer Leistung von 165 kW/224 PS und einem ebenfalls souveränen Drehmoment 580 bis 600 Newtonmetern (jeweils kombiniert), das auf dem Niveau aktueller Sechszylinder-Diesel liegt. Die Abgasreinigung übernimmt die Kombination von Oxidations-Kat, Dieselpartikelfilter und BlueTEC mit AdBlue® Einspritzung. Damit hat auch die Vision E 300 BlueTEC HYBRID das Potenzial, die weltweit strengsten Abgasnormen zu erfüllen.

Vision S 500 Plug-in HYBRID - Technische Daten

Verbrennungsmotor (Benziner)

Zylinderzahl/-anordnung: V6, 4 Ventile pro Zylinder
Hubraum: 3,5 l

Hybridmodul

Bauart: Permanenterregte Synchronmaschine
Nennleistung: circa 44 kW/60 PS
Nenndrehmoment: 250 Nm

Leistung und Kraftstoffverbrauch

Beschleunigung 0-100 km/h: 5,5 s*
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
Kraftstoffverbrauch: 3,2 l/100 km (kombiniert)*
CO₂-Emissionen: 74 g/km (kombiniert)*

*vorläufige Werte

Ansprechpartner:

Eva Wiese, Telefon: +49 711 17-92311, E-Mail: eva.wiese@daimler.com

Matthias Brock, Telefon: +49 711 17-91404, E-Mail: matthias.brock@daimler.com

Weitere Informationen von Mercedes-Benz sind im Internet verfügbar:

www.media.daimler.com

Neuer Brennstoffzellen-PKW von Mercedes-Benz: 100 Prozent Fahrspaß, null Emissionen

Mit der B-Klasse F-CELL bringt Mercedes-Benz seinen ersten unter Serienbedingungen gefertigten Brennstoffzellen-PKW auf die Straße. Das umweltfreundliche Elektroauto überzeugt mit souveränen Fahrleistungen über dem Niveau eines 2,0-Liter-Benziners und gleichzeitig voller Alltagstauglichkeit. Dabei begnügt sich der emissionsfreie Antrieb mit einem NEFZ-Verbrauch (Neuer Europäischer Fahrzyklus) von umgerechnet 3,3 Litern Kraftstoff je 100 Kilometer (Diesel-Äquivalent). Die Produktion der B-Klasse F-CELL startet Ende 2009 mit einer Kleinserie. Anfang nächsten Jahres werden die ersten der rund 200 Fahrzeuge an Kunden in Europa und den USA ausgeliefert.

Das neue Brennstoffzellenfahrzeug bietet alles, was man von einem Mercedes-Benz erwartet: Viel Komfort und Sicherheit sowie ein uneingeschränktes Platzangebot in Innen- und Kofferraum. Und auch auf den Fahrspaß müssen die Kunden nicht verzichten, denn der Elektromotor entwickelt eine Spitzenleistung von 100 kW/136 PS und ein maximales Drehmoment von 290 Newtonmetern, das bereits von der ersten Umdrehung an zur Verfügung steht. Damit tritt die B-Klasse F-CELL ausgesprochen souverän an und beeindruckt mit dynamischen Fahreigenschaften, die zum Teil deutlich über dem Niveau eines Zweiliter-Benziners liegen. Dennoch begnügt sich der emissionsfreie Brennstoffzellen-Antrieb umgerechnet mit nur 3,3 Litern Kraftstoff (Diesel-Äquivalent) je 100 Kilometer im NEFZ. Dank ihrer großen Reichweite von circa 400 Kilometern und kurzen Betankungszeiten von rund drei Minuten wird lokal emissionsfreie Mobilität mit der B-Klasse F-CELL auch auf längeren Strecken zur Realität.

„2009 ist das Jahr, in dem wir weitere Meilensteine in Sachen nachhaltiger Mobilität setzen. Die B-Klasse F-CELL übernimmt dabei eine Pionierrolle als weltweit erstes Brennstoffzellen-Automobil, das unter Serienbedingungen produziert wird“, so Dr. Thomas Weber, Mitglied des Vorstands der Daimler AG, verantwortlich für Konzernforschung und Entwicklung Mercedes-Benz Cars.

Technologisches Herzstück ist die neue Generation des kompakten und leistungsstarken Brennstoffzellensystems. Dort reagiert das mit 700 bar an Bord gespeicherte Wasserstoffgas mit Luftsauerstoff. Dabei entsteht der Strom für den Elektromotor. Selbst bei Temperaturen bis minus 25 Grad Celsius zeichnet sich das Brennstoffzellensystem der B-Klasse F-CELL durch eine sehr gute Kaltstartfähigkeit aus. Das Antriebssystem wurde im Vergleich zur 2004 vorgestellten F-CELL A-Klasse komplett neu entwickelt. So haben die Ingenieure von Mercedes-Benz Leistung, Drehmoment, Reichweite, Zuverlässigkeit, Startverhalten und Komfort deutlich verbessert. Die B-Klasse F-CELL bietet nun Fahrspaß und Alltagstauglichkeit auf Mercedes Niveau – ohne lokale Emissionen.

Zum Boosten und zur Bremsenergieerückgewinnung kommt wie bei einem verbrennungsmotorischen Hybrid eine Lithium-Ionen-Batterie mit einer Leistung von 35 kW und einer Kapazität von 1,4 kWh zum Einsatz. Vorteile der Lithium-Ionen Technologie gegenüber herkömmlichen Batterien sind ihre kompakten Abmessungen, hohe Leistungsfähigkeit, großer Ladewirkungsgrad und lange Lebensdauer.

Die B-Klasse F-CELL basiert auf der einzigartigen Sandwichboden-Architektur, die bereits aus der A- und B-Klasse bekannt ist. Der Vorteil: Die Antriebskomponenten liegen geschützt und Platz sparend im Sandwichboden, sodass der Innenraum ohne Einschränkung nutzbar ist und ein Kofferraumvolumen von 416 Litern zur Verfügung steht.

Auch in punkto Ausstattung kann sich die B-Klasse F-CELL sehen lassen. Auffällig ist die Sonderlackierung in Bonamitsilber sowie die exklusiven Leichtmetallräder im 10-Speichen Design. Und im Innenraum sorgen Lederausstattung, Sitzheizung, Klimaautomatik oder COMAND-System sowie weitere Ausstattungsfeatures für einen unverändert hohen Komfort.

Die Betriebssicherheit der B-Klasse F-CELL liegt unter allen Bedingungen auf dem gleichen hohen Niveau wie das von Mercedes-Fahrzeugen mit konventionellen Verbrennungsmotoren. Das integrierte Sicherheitskonzept der B-Klasse F-CELL trägt den spezifischen Eigenschaften des innovativen Antriebssystems Rechnung. Dabei flossen unter anderem die langjährigen Erfahrungen von Mercedes-Benz bei Brennstoffzellen-Antrieben und Hochvolt-Anwendungen mit ein. Die Sicherheit der antriebsspezifischen Komponenten der B-Klasse F-CELL haben die Mercedes-Ingenieure durch mehr als 30 zusätzliche Crashtests geprüft und optimiert.

Tankstellennetz als Voraussetzung

Mit über 100 Testfahrzeugen und nach mehr als 4,5 Millionen gefahrenen Testkilometern verfügen Daimler und Mercedes-Benz über die weltweit umfassendste Erfahrung bei Elektrofahrzeugen mit Brennstoffzellenantrieb. Die B-Klasse F-CELL ist ein weiterer Beleg dafür, welchen hohen Reifegrad diese Technologie im Automobil bereits erreicht hat. Um das lokal emissionsfreie Fahren im größeren Umfang Realität werden zu lassen, ist nun noch der Aufbau eines flächendeckenden Netzes von Wasserstoff-Tankstellen notwendig. Dafür engagiert sich das Unternehmen im Rahmen von Gemeinschaftsprojekten mit der öffentlichen Hand, Energieerzeugern und Mineralölindustrie, beispielsweise in Hamburg und Stuttgart sowie in Kalifornien.

Mercedes-Benz sieht die Entwicklung von Elektroautos mit Batterie- und Brennstoffzellenantrieb für das lokal emissionsfreie Fahren der Zukunft als Ergänzung zu den Fahrzeugen mit High-Tech Verbrennungsmotoren. Moderne Diesel und Benziner werden auch noch auf längere Sicht eine wichtige Antriebsform für das Automobil bleiben – im Individualverkehr mit Personenwagen, insbesondere auf Langstrecken, und vor allem beim Güterverkehr mit Lastwagen. Im städtischen Verkehr werden zunehmend Elektrofahrzeuge zum Einsatz kommen.

Technische Daten Mercedes-Benz B-Klasse F-CELL

Antrieb	Elektromotor mit Brennstoffzelle
Nennleistung (kW/PS)	100/136
Nenndrehmoment (Nm)	290
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	170
NEFZ-Verbrauch (l Dieseläquivalent/100 km)	3,3
CO ₂ ges. (g/km min.-max.)	0,0
Reichweite (km)	385
Kapazität Lithium-Ionen Batterie (kWh)	1,4
Kaltstartfähigkeit	bis -25 °C

Ansprechpartner:

Eva Wiese, Telefon: +49 711 17-92311, E-Mail: eva.wiese@daimler.com

Matthias Brock, Telefon: +49 711 17-91404, E-Mail: matthias.brock@daimler.com

Weitere Informationen von Mercedes-Benz sind im Internet verfügbar:

www.media.daimler.com

Mercedes-Benz BlueZERO *E-CELL PLUS*: Mehr Reichweite im Huckepack

Das seriennahe Mercedes-Benz Elektroauto Concept BlueZERO *E-CELL PLUS* vereint umweltfreundliche Elektromobilität im City-Betrieb mit voller Langstreckentauglichkeit. Möglich macht das die Kombination des batterie-elektrischen Antriebs mit einem Verbrennungsmotor. Mithilfe dieses so genannten Range Extenders erzielt der BlueZERO *E-CELL PLUS* eine Gesamtreichweite von bis zu 600 Kilometern, davon 100 Kilometer rein elektrisch und damit lokal emissionsfrei.

Der BlueZERO *E-CELL PLUS* gehört zu der modular aufgebauten Elektroauto-Familie, mit der Mercedes-Benz alle künftigen Kundenanforderungen an nachhaltige Mobilität erfüllen kann. Bei dieser Variante des Konzeptfahrzeugs ist der Elektromotor des rein batteriebetriebenen BlueZERO *E-CELL* mit einem zusätzlichen Dreizylinder-Turbobenziner kombiniert. Der kompakte 50 kW starke Verbrennungsmotor ist im Bereich der Hinterachse untergebracht und kann die Batterie während der Fahrt aufladen. Durch den CO₂-Bonus für den batterie-elektrischen Fahrbetrieb erreicht das Fahrzeug einen CO₂-Ausstoß von lediglich 32 Gramm pro Kilometer. Dank Range Extender kann der BlueZERO *E-CELL PLUS* bis zu 600 Kilometer weit fahren, davon bis zu 100 km im lokal emissionsfreien Elektromodus. Die große kombinierte Reichweite macht den BlueZERO *E-CELL PLUS* voll alltagstauglich und gibt dem Kunden die Sicherheit, selbst bei entladener Batterie ans Ziel zu kommen. Zumal er sein Auto schnell und einfach an jeder normalen Tankstelle mit Kraftstoff auftanken kann.

Batterie mit überlegener Lithium-Ionen-Technologie

Seite 31

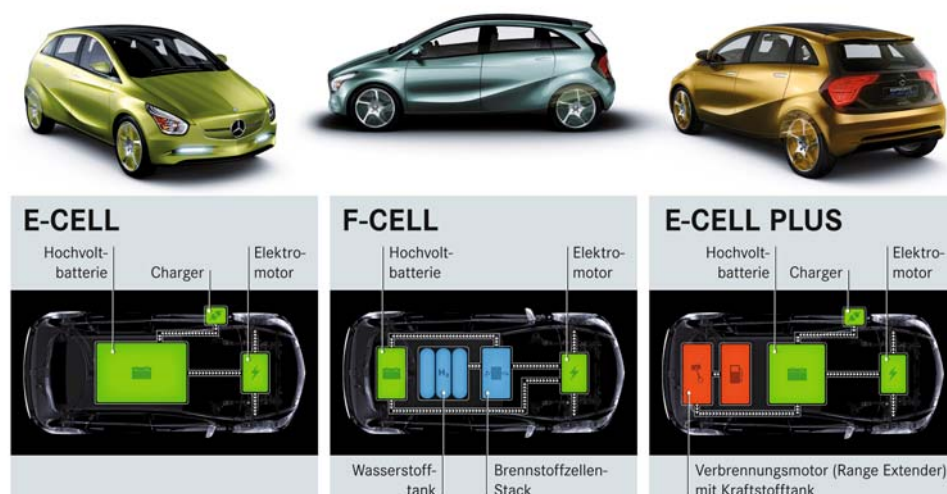
Bei der schnellen Standardladung mit einer Ladeleistung von 20 kW kann der 18 kWh starke Hochenergie-Lithium-Ionen-Akku des BlueZERO *E-CELL PLUS* innerhalb von rund 30 Minuten Energie für 50 Kilometer Reichweite speichern. Die komplette elektrische Reichweite von 100 Kilometern fordert eine Ladezeit von etwas mehr als einer Stunde. Bei der Standardladung an einer handelsüblichen Steckdose mit 3,3 kW beträgt die Ladezeit circa sechs Stunden. Eine spezielle Elektronik im Fahrzeug unterstützt intelligente Ladestationen und Abrechnungssysteme von Stromtankstellen. Vorteile der Lithium-Ionen-Batterie im Vergleich zu anderen Batterietechnologien sind ihre kompakten Abmessungen, hohe Leistungsfähigkeit und Energiedichte, großer Ladewirkungsgrad und lange Lebensdauer.

Concept BlueZERO: Dreiklang der Elektromobilität

Mit dem seriennahen Concept BlueZERO zeigt Mercedes-Benz den Weg in die umweltverträgliche Elektromobilität. Das intelligente, modulare Konzept ermöglicht auf Basis einer Fahrzeug-Architektur drei Modelle mit unterschiedlichen Antriebskonfigurationen:

- Der BlueZERO *E-CELL PLUS* mit Elektroantrieb und zusätzlichem Verbrennungsmotor als Stromgenerator („Range Extender“) erzielt eine Gesamtreichweite von bis zu 600 Kilometern, davon bis zu 100 Kilometer rein elektrisch.
- Der bereits Anfang dieses Jahres in Detroit vorgestellte BlueZERO *E-CELL* mit rein batterie-elektrischem Antrieb fährt mit einer Batterieladung lokal emissionsfrei bis zu 200 Kilometer weit.
- Die dritte Antriebsversion, der BlueZERO *F-CELL* mit Brennstoffzelle, erzielt eine elektrische und ebenfalls lokal emissionsfreie Reichweite von rund 400 Kilometern.

Concept BlueZERO – Modulares Konzept für Elektromobilität



Mercedes-Benz

Alle drei BlueZERO Modelle fahren klassentypisch mit Frontantrieb. Die flexibel kombinierbaren Antriebskomponenten haben die Mercedes-Ingenieure in einem modularen Baukastensystem zusammengefasst. Dazu zählen modernste flüssigkeitsgekühlte Lithium-Ionen-Akkus mit bis zu 35 kWh Energieinhalt und der kompakte 100 kW starke Elektromotor (Dauerleistung: 70 kW). Das maximale Drehmoment von 320 Nm steht ab der ersten Umdrehung des Elektromotors zur Verfügung und übertrifft den Wert eines heutigen V6-Benziners bei 2500/min. Wie seine beiden Geschwistermodelle BlueZERO *E-CELL* und BlueZERO *F-CELL* beschleunigt der BlueZERO *E-CELL PLUS* in weniger als elf Sekunden von null auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit ist im Sinne einer optimalen Reichweite und Energieeffizienz elektronisch auf 150 km/h begrenzt.

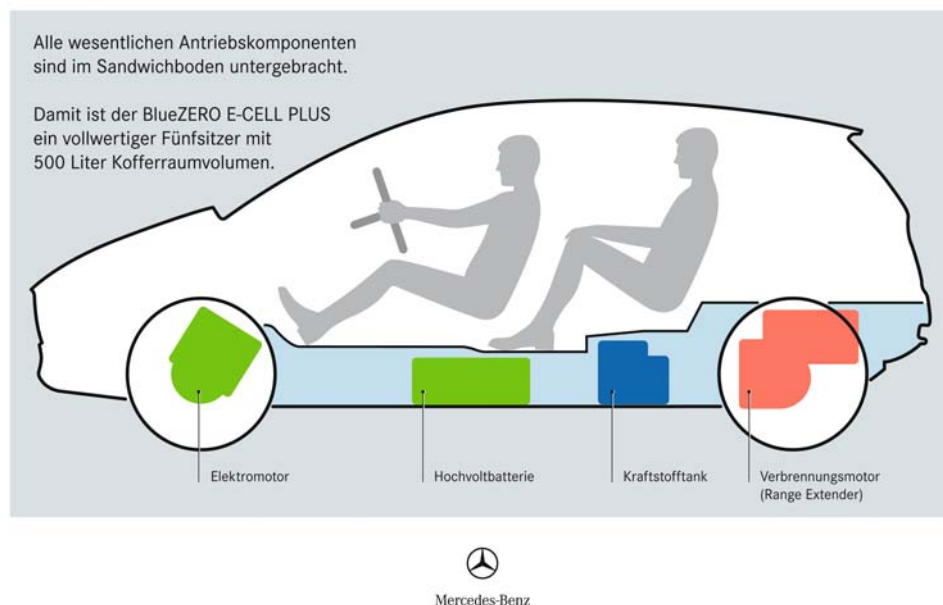
„Mit dem Concept BlueZERO liefern wir den dreifachen Beleg für die technische Reife von alternativen Antrieben bei Mercedes-Benz. Chancengleichheit mit heutigen verbrennungsmotorischen Antrieben erreichen wir für Elektrofahrzeuge mit Batterie- oder Brennstoffzellenantrieb aber erst, wenn die Kunden die Sicherheit haben, dass ihnen eine ausreichende Infrastruktur an Strom- und Wasserstofftankstellen zur Verfügung steht“, so Prof. Herbert Kohler, Leiter E-Drive & Future Mobility sowie Daimler-Umweltbevollmächtigter.

Concept BlueZERO: Flexibel und effizient dank modularer Architektur

Seite 33

Realisiert wurden die drei BlueZERO Varianten auf Basis des einzigartigen Sandwichbodens, der bereits aus der A- und B-Klasse bekannt ist. Vorteil der weiterentwickelten Konstruktion: Die wesentlichen Antriebskomponenten sind schwerpunkt günstig, platz sparend und bestmöglich geschützt im Unterboden des Fahrzeugs eingebaut. Damit unterscheiden sich die BlueZERO Modelle maßgeblich von herkömmlich aufgebauten Elektroautos, bei denen beispielsweise die schwere und voluminöse Speicherbatterie im Kofferraum oder im Bereich der Rücksitze untergebracht ist. Alle drei BlueZERO Varianten teilen sich wesentliche technische Komponenten, Design und Fahrzeugdimensionen sind identisch. Kompakte Außenabmessungen verbinden die nur 4,22 Meter langen BlueZERO Modelle mit einem großzügigen und variablen Innen- und Gepäckraum. Fünf vollwertige Sitzplätze, rund 450 Kilogramm Zuladung und über 500 Liter Gepäckraum machen sie zu familientauglichen Automobilen.

Concept BlueZERO E-CELL PLUS



„Unser modularer Systembaukasten ermöglicht unterschiedliche Antriebskonfigurationen für jeden Kundenbedarf“, so Dr. Thomas Weber, Mitglied des Vorstands der Daimler AG, verantwortlich für Konzernforschung und Entwicklung Mercedes-Benz Cars. „Die weiter entwickelte Sandwichboden-Plattform ist die perfekte Basis für eine breit gefächerte Fahrzeugpalette mit elektrischen Antrieben. Für künftige Kompaktmodelle mit Antrieben auf Basis von optimierten Verbrennungsmotoren entwickeln wir derzeit eine neue, zusätzliche Plattform. Die intelligente Vernetzung beider Architekturen“, so Dr. Weber weiter, „erlaubt es, unser Produktspektrum höchst flexibel und effizient auszubauen. Ab 2009 fertigen wir die ersten Mercedes Brennstoffzellenautos in Kleinserie, rein batterie-elektrisch angetriebene Fahrzeuge von Mercedes-Benz folgen, ebenfalls in Kleinserie, ab 2010. Damit sind wir hervorragend für die Zukunft aufgestellt.“

Elektrisch angetriebene Fahrzeuge vermitteln Fahrspaß

Umweltbewusstsein und Fahrspaß gehören bei Mercedes-Benz auch in Zukunft zusammen. Diesen Anspruch betonen die Mercedes-Benz Designer unter anderem durch die Farbgebung in drei neuen ALU-BEAM Farbtönen. Dabei setzen sie bei jeder der drei Varianten individuelle Akzente: Für den BlueZERO *E-CELL PLUS* wählten die Designer ein selbstbewusstes ALU-BEAM Kupfer. Der BlueZERO *E-CELL* ist in frischem ALU-BEAM Gelb gehalten, der BlueZERO *F-CELL* tritt in ALU-BEAM Grün auf.

Nach Einschätzung von Mercedes-Benz wird es künftig nicht die eine Technologie als Königsweg zur nachhaltigen Mobilität geben. Stattdessen reagiert das Unternehmen auf die vielfältigen Anforderungen mit ebenso vielseitigen Lösungen. Dabei spielen die einzelnen Technologien ihre Vorteile bezüglich optimaler Verbrauchs- und Emissionswerte jeweils in speziellen Einsatzbereichen aus. Mercedes-Benz sieht die Entwicklung von Elektroautos mit Batterie- und Brennstoffzellenfahrzeugen für das lokal emissionsfreie Fahren der Zukunft als Ergänzung zu den bereits verfügbaren extrem sauberen und sparsamen

BlueEFFICIENCY Modellen sowie zu Fahrzeugen mit Hybridantrieb. Allerdings gibt es für den uneingeschränkten und komfortablen Betrieb von Elektroautos noch eine Reihe von Herausforderungen, wie hohe Systemkosten, mangelnde Infrastruktur und geringe Reichweiten. Moderne Diesel und Benziner werden auch noch auf längere Sicht die treibende Kraft für das Automobil bleiben – im Individualverkehr mit Personenwagen, insbesondere auf Langstrecken, und vor allem beim Güterverkehr mit Lastwagen. Bei allen Fortschritten, die Mercedes-Benz mit dem Concept BlueZERO einmal mehr eindrucksvoll dokumentiert, können Elektroautos Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor zwar nicht kurzfristig ersetzen. Die Elektrifizierung moderner High-Tech Motoren wird im Antriebsmix der Zukunft jedoch eine zunehmend wichtige Rolle spielen.

Concept BlueZERO *E-CELL PLUS*

- Elektrisch betriebenes Konzeptfahrzeug mit bis zu 100 Kilometern batterieelektrischer Reichweite
- Ein Verbrennungsmotor, der als Stromgenerator (Range Extender) dient, verlängert die Reichweite auf bis zu 600 Kilometer (gesamt)
- An einer haushaltsüblichen Steckdose lässt sich das Konzeptfahrzeug einfach und komfortabel aufladen
- Bei einer Ladeleistung von 20 kW kann der Concept BlueZERO *E-CELL PLUS* innerhalb von einer halben Stunde für eine Reichweite von 50 Kilometern geladen werden
- Flüssigkeitsgekühlter Lithium-Ionen-Akku als Energieträger verfügt über bis zu 17,50 kWh Energieinhalt
- Antrieb erfolgt über die Vorderachse

Elektroantrieb

Seite 36

CO ₂ -Emission:	0 g/km
Reichweite:	bis zu 100/600 km
Batterie:	Lithium-Ionen
Nennleistung:	100 kW/136 PS
Max. Drehmoment:	320 Nm
Höchstgeschwindigkeit:	150 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h:	< 11,0 Sekunden

Range Extender

Zylinder	3
Hubraum	1,0l Turbo
Leistung	50 kW bei 3500 U/min

Ansprechpartner:

Eva Wiese, Telefon: +49 711 17-92311, E-Mail: eva.wiese@daimler.com

Matthias Brock, Telefon: +49 711 17-91404, E-Mail: matthias.brock@daimler.com

Weitere Informationen von Mercedes-Benz sind im Internet verfügbar:

www.media.daimler.com

Nachwuchs für die GLK-Familie

Stuttgart - Der eine überzeugt mit hervorragenden Fahrleistungen bei geringen Verbrauchswerten, der andere mit minimalem Verbrauch und guter Fahrdynamik. Der Unterschied? Im allradgetriebenen GLK 250 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY garantiert der stärkste Vierzylinder-Dieselmotor in der SUV-Welt beste Beschleunigungs- und Elastizitätswerte. Der heckgetriebene GLK 220 CDI BlueEFFICIENCY bietet noch geringere Verbrauchswerte (ab 6,0 l/100 km) bei ansprechender Leistungsentfaltung.

Der Führungsanspruch des kompakten Charaktertypen GLK wird durch die neuen Modelle untermauert. Der GLK 250 CDI 4MATIC mit dem leistungsstärksten Vierzylinder-Dieselmotor, permanentem Allradantrieb und 7G-TRONIC bereichert die Spitze der kompakten SUV-Welt. Das neue Aggregat mit zweistufiger Aufladung und 2.143 cm³ Hubraum leistet 150 kW/204 PS und stellt ein maximales Drehmoment von 500 Newtonmetern zur Verfügung. Daraus resultieren hervorragende Fahrleistungen mit ausgezeichneten Spurtqualitäten (0-100 km/h in 8,5 s), hoher Endgeschwindigkeit (213 km/h) und guten Elastizitätswerten. Dank des hohen Drehmoments, das bereits ab 1.600/min anliegt, benötigt der GLK 250 CDI 4MATIC für den Sprint von 80 auf 120 km/h nur 7,0 Sekunden. Bei aller Leistungsbereitschaft geht dieses Power-SUV mit Spar- und Spaßfaktor äußerst sparsam mit dem Kraftstoff um: Im Schnitt konsumiert der Selbstzünder lediglich 6,7 Liter Diesel je 100 Kilometer (kombinierter NEFZ-Verbrauch, vorläufige Angabe). Gleichzeitig erfüllt er die Abgasnorm EU 5 und hat das Potenzial für EU 6 und die US-amerikanische BIN 5-Norm.

Das Triebwerk des GLK 220 CDI BlueEFFICIENCY wirkt im Zusammenspiel mit dem bewährtem Sechsgang-Schaltgetriebe und dem Heckantrieb kraftvoll und reagiert agil auf die Wünsche des Fahrers. Es glänzt mit guter Durchzugskraft und überzeugt wie die stärkere Variante mit einer für ein Vierzylinder-Diesellaggregat mustergültigen Laufruhe. Neben den guten Leistungsdaten bietet das Aggregat einen druckvollen Drehmomentaufbau aus niedrigen Drehzahlen:

Das maximale Drehmoment von 400 Newtonmetern liegt über einen weiten Drehzahlbereich von 1.400 bis 2.800 U/min an. In alltäglichen Fahrsituationen kann deshalb mit niedrigen Drehzahlen sehr verbrauchsarm gefahren werden: Er begnügt sich mit 6,0 – 6,4 Liter Diesel pro hundert Kilometer. Der Hecktriebler sprintet von 0 auf 100 km/h in 8,5 Sekunden und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 205 km/h. Auf Wunsch ist der GLK 220 CDI BlueEFFICIENCY auch mit dem siebenstufigen Automatikgetriebe 7G-TRONIC lieferbar.

Attraktive Modellpalette: Sechs GLK-Modelle stehen zur Auswahl

Der GLK ist ein starker Charaktertyp in der Welt der kompakten SUV. Das markante Multitalent setzt sich mit seiner ebenso funktionalen wie attraktiv-prägnanten Karosserieform von den Mitbewerbern ab und vereint bis dato völlig gegensätzliche Eigenschaften: Dank AGILITY CONTROL-Fahrwerk mit variabler Dämpfung treffen hier überragende Fahrdynamik und ausgezeichnete Fahr-sicherheit auf hervorragenden Fahrkomfort.

Die moderne Motorenpalette ermöglicht in allen GLK-Modellen höchsten Antriebskomfort und ansprechende Fahrleistungen bei günstigen Verbrauchs- und Emissionswerten. Neben den beiden neuen Modellen GLK 220 CDI BlueEFFICIENCY und GLK 250 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY stehen vier weitere Typen zur Wahl: Das Dieselangebot wird durch die 4MATIC-Version des GLK 220 CDI BlueEFFICIENCY und das bewährte V6-Dieselmotormodell GLK 350 CDI 4MATIC ergänzt.

Die beiden V6-Benzin-Modelle GLK 300 4MATIC und GLK 350 4MATIC runden die GLK-Modellpalette ab. Sie erfüllen ebenso wie die drei Vierzylinder-Dieselmotoren die strengen Abgaswerte der EU5-Norm. Serienmäßig verfügen alle allradgetriebenen GLK-Modelle über das siebenstufige Automatikgetriebe 7G-TRONIC.

Originalkarosserie mit Schutz-Netzwerk

Kurze Zeit nach der Markteinführung der neuen E-Klasse bietet Mercedes-Benz die erfolgreichste Business-Limousine der Welt auch als Sonderschutzmodell E-Guard an. Vom Serienmodell unterscheidet es sich vor allem durch ein intelligentes Netzwerk von Schutzelementen aus Spezialstahl und Aramid, das ab Werk äußerlich unsichtbar unter der serienidentischen Außenhaut integriert ist. Eine Polycarbonatverglasung rundum gehört ebenfalls zu dieser Schutzhülle. Damit bieten die neuen E-Guard Limousinen ihren Insassen wirksamen Schutz gegen die weltweit ständig steigende Gefahr der Straßenkriminalität. Mit dem neuen Guard-Modell setzt Mercedes-Benz acht Jahrzehnte Kompetenz in der Entwicklung und im Bau von Sonderschutzfahrzeugen fort.

Wie bei Mercedes-Benz üblich, sind die besonderen Anforderungen der Sonderschutzausführungen bei der neuen E-Klasse bereits im Lastenheft für die Entwickler berücksichtigt worden. Der neue E-Guard durchläuft wie ein Serienfahrzeug sämtliche Karosseriestationen. So sind von Grund auf Strukturfestigkeit, Maßhaltigkeit, Korrosionsschutz und exzellente Lackqualität auf Serienniveau sichergestellt.

Die große Staatslimousine von Mercedes-Benz

Die Spitze der Mercedes-Benz Guard Familie bildet der S 600 Pullman Guard mit integriertem Höchstschutz. Mit diesem Fahrzeug setzt der älteste Automobilhersteller eine einzigartige Tradition im Bau von großen, gepanzerten Repräsentations-Limousinen fort. Vor über 80 Jahren begann Mercedes-Benz als weltweit erste Automobilmarke mit der Entwicklung und Produktion von Pullman-Limousinen mit Sonderschutz.

Diese einzigartige Erfahrung und die über die Jahre immer wieder bestätigte technische Vorreiterrolle im Bau von sondergeschützten Repräsentationslimousinen sichert der Stuttgarter Premium-Marke eine Ausnahmestellung in diesem anspruchsvollen Segment. Viele Regierungen, Herrscher- und Königshäuser auf der ganzen Welt wählen deshalb für würdevolle Auftritte Mercedes-Benz Limousinen, die zu Recht die Bezeichnung „Pullman“ tragen. Denn wie die berühmten Pullman-Reisezugwagen bieten auch die Staatslimousinen aus Stuttgart luxuriöse Raumverhältnisse und höchsten Komfort. Als Pullman-Wagen wurden ursprünglich Reisezugwagen mit luxuriöser Großraumeinrichtung bezeichnet, die von der amerikanischen Pullman Palace Car Company gefertigt wurden. Bereits in den 1920er Jahren wurde diese Bezeichnung auch im Automobilbau verwendet – für große, komfortable Reise- und Repräsentationswagen mit Trennwand zwischen Fahrersitz und Fahrgastraum. Seit dieser Zeit bietet Mercedes-Benz seinen Kunden Pullman-Limousinen an, die ein äußerst großzügiges Passagierabteil im Fond bieten. Insbesondere in den seit 1963 angebotenen Pullman-Limousinen mit besonders langem Radstand finden vier Passagiere in vis-à-vis angebrachten Einzelsitzen herrschaftliche Sitzverhältnisse.

Die luxuriösen Mercedes-Benz Pullman-Limousinen bieten ihren Passagieren nicht nur ein Höchstmaß an Komfort, sondern auch opulenten Raum für diskrete Besprechungen sowie alle wichtigen Kommunikations- und Entertainment-Einrichtungen. So haben sie in jeder Situation alles souverän im Griff und genießen zudem jederzeit eine komfortable, individuelle Welt.

Exklusiv, hochwertig, dynamisch: Sportlicher Auftritt für den Viano

Der unverwechselbare optische Auftritt des Viano X-CLUSIVE vermittelt Dynamik und sportliches Flair. Der Viano der Spitzenklasse zeigt individuelles Profil mit einem Kühlergrill in Silberoptik, speziell entwickelten Design-Stoßfängern, Seitenschwellern, einem verchromten Auspuff-Endrohr und markanten Leichtmetallrädern.

Das Interieur des X-CLUSIVE verwöhnt mit einem hohen Maß an Komfort. Beleuchtete Einstiege und ein weicher Teppichboden empfangen die Reisenden, die dann auf sechs Einzelsitzen mit anthrazitfarbenem Leder Platz nehmen können. Beide Schiebetüren sind elektrisch angetrieben und öffnen sowie schließen per Knopfdruck.

Antrieb und Fahrwerk des Viano X-CLUSIVE verkörpern ebenfalls Dynamik und Komfort. Unter seiner Haube arbeiten ausschließlich leistungsstarke Sechszylindermotoren, einzigartig in der Klasse des Viano. Bestmögliche Sicherheit ist im Viano X-CLUSIVE so selbstverständlich wie in jedem Viano.

Ansprechpartner:

Albrecht Eckl, Telefon: +49 0711 17 53121, E-Mail: albrecht.eckl@daimler.com

Weitere Informationen von Mercedes-Benz sind im Internet verfügbar:
www.media.daimler.com

Der neue Flügeltürer von Mercedes-Benz

Stuttgart/Affalterbach – Automobile Faszination und Hightech auf höchstem Niveau: Dafür steht der neue Mercedes-Benz SLS AMG, der am 15. September 2009 auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt/Main seine Weltpremiere feiert. Der Supersportwagen begeistert mit puristischem Design, konsequentem Leichtbau und überlegener Fahrdynamik. Gleichzeitig erfüllt der SLS alle Erwartungen an die Mercedes-typisch hohe Alltagstauglichkeit und vorbildliche Sicherheit. Damit ist der neue Flügeltürer die ideale Synthese aus den Stärken von Mercedes-Benz und AMG.

Der neue Supersportwagen von Mercedes-Benz und AMG fasziniert mit seinem einzigartigen Technologie-Paket: Aluminium-Spaceframe-Karosserie mit Flügeltüren, AMG 6,3-Liter-V8-Frontmittelmotor mit 420 kW/571 PS Höchstleistung, 650 Newtonmetern Drehmoment und Trockensumpfschmierung, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe in Transaxle-Anordnung, Sportfahrwerk mit Aluminium-Doppelquerlenkerachsen und 1620 Kilogramm Leergewicht nach DIN-Norm – diese Kombination garantiert Fahrdynamik auf höchstem Niveau. Die ideale Gewichtsverteilung von 47 zu 53 Prozent zwischen Vorder- und Hinterachse und der tiefe Fahrzeugschwerpunkt betonen das ausgeprägte Sportwagen-Konzept. Von null auf 100 km/h beschleunigt der Flügeltürer in 3,8 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt elektronisch begrenzt 317 km/h. Der Kraftstoffverbrauch von 13,2 Litern je 100 Kilometer (kombiniert) rangiert an der Spitze im Wettbewerbsumfeld (alle Werte vorläufig).

„Mit dem neuen SLS AMG präsentiert Mercedes-Benz einen faszinierenden Supersportwagen, der die Herzen aller Autofans höher schlagen lässt. Der SLS AMG beflügelt die Marken Mercedes-Benz und AMG gleichermaßen – und wird sicher einer der begehrtesten Sportwagen aller Zeiten“, so Dr. Dieter Zetsche, Vorstandsvorsitzender der Daimler AG und Leiter von Mercedes-Benz Cars.

„Unsere Kunden erleben im SLS AMG die Kompetenz aus über 40 Jahren Motorsportererfahrung von Mercedes-AMG. Das einzigartige Technologie-Package sorgt für eine außergewöhnliche Fahrdynamik bei moderaten Verbrauchswerten – auch dafür steht AMG heute“, so Volker Mornhinweg, Vorsitzender der Geschäftsführung Mercedes-AMG GmbH.

„Das Design des neuen Mercedes-Benz SLS AMG ist nicht nur wegen der exklusiven Flügeltüren etwas ganz Besonderes. Unser Anspruch ist es, mit dieser Interpretation den Klassiker der Zukunft zu schaffen und den schönsten Sportwagen des 21. Jahrhunderts auf die Straße zu bringen. Unser Ziel ist es auch, eine neue Design-Ikone zu schaffen, die neben Mercedes-Modellen wie etwa dem CLS oder dem SL den unvergleichlichen Mythos unserer Marke prägt. Gleichzeitig weist der neue SLS den Weg für die Design-Philosophie kommender Mercedes-Benz Sportwagen“, so Gordon Wagener, Designchef von Mercedes-Benz Cars.

Design: Puristisch, markant und leidenschaftlich

Das markante Design des neuen Mercedes-Benz SLS AMG fasziniert durch seine leidenschaftliche Sportlichkeit und interpretiert die atemberaubende Formgebung des Mercedes-Benz 300 SL neu – eine der herausragenden Design-Ikonen der Marke Mercedes-Benz. Mit seinem puristischen Design spiegelt der neue SLS AMG die Lehre modernen Sportwagenbaus wider: Die knapp zwei Meter lange Motorhaube, das flache, weit hinten positionierte Greenhouse und das kurze Heck mit dem ausfahrbaren Heckflügel stehen ebenso für Dynamik wie der lange Radstand, die breite Spur und die großen Räder. Die kurzen Überhänge bestimmen die Proportionen genauso wie die Konzeption des Supersportwagens mit weit hinten und tief platziertem Frontmittelmotor und Doppelkupplungsgetriebe in Transaxle-Anordnung. Stilistisches Highlight sind zweifellos die Flügeltüren, die dem SLS AMG ein unvergleichliches Charisma verleihen – und ein einzigartiges Statement in diesem Fahrzeugsegment darstellen.

Nicht nur die Flügeltüren liefern eine Reminiszenz an den Mercedes-Benz 300 SL, auch der charakteristisch breite Kühlergrill mit dem großen Mercedes-Stern und der flügel förmigen Querfinne erinnert an das Gesicht der Sportwagen-Legende.

Die dreidimensionale, skulpturale Front mit der tief heruntergezogenen, gepfeilten und seitlich eingezogenen Frontschürze verleiht dem Flügeltürer einen kraftvollen Stand auf der Straße. Für Dominanz sorgen sechs große Kühlluftinlässe und die weit außen platzierten, vertikal ausgerichteten Scheinwerfer mit reizvollem Innenleben: Das zentrale Bixenon-Abblendlicht mit metallischem Flügелеlement wird oben von zwei LED-Blinkern und unten vom LED-Tagfahrlicht eingerahmt.

Einflüsse aus dem Flugzeugbau

Anklänge an den Flugzeugbau liefert neben dem exponierten Mercedes-Stern, dessen Tubus im Profil an den Lufteinlass eines Jet-Triebwerks erinnert, auch die lange Motorhaube: Je weiter das Auge des Betrachters nach vorn wandert, desto mehr beschleunigt ihre Krümmung. Den gleichen visuellen Eindruck vermittelt die Gestaltung der vier in „Silver Shadow“ ausgeführten Finnen, die am Ende der Motorhaube die beiden Luftauslassgitter zieren. Diese für Flugzeuge typische Linienführung sorgt auch für eine optische Beschleunigung der vorbeiströmenden Luft – und lässt den SLS AMG bereits im Stand äußerst dynamisch wirken.

Die Finnen auf der Motorhaube finden sich an den Fahrzeugflanken wieder: Der Kenner entdeckt auch hier ein typisches Gestaltungsmerkmal des 300 SL. Einen klaren Hinweis auf den hubraumstarken V8-Saugmotor liefert der zwischen den Finnen integrierte „6.3“-Schriftzug. Aus dem seitlichen Luftauslass entsteht eine stilistisch prägende Charakterlinie, die zusammen mit der bombierten Seitenfallung und der spannungsvollen Oberflächenbehandlung Ästhetik mit Kraft verbindet. Äußerst reizvoll und unverwechselbar präsentiert sich das kompakte Passagierabteil, das mit hohen Bordkanten, flachen Seitenscheiben und steil stehender Frontscheibe eine Art Visiercharakter besitzt. Dynamik pur vermittelt die nach vorn geneigte B-Säule mit dem eleganten, zur Heckscheibe auslaufenden Schwung.

Seitlich betrachtet fällt die ausgeprägte Fahrzeugschulter des SLS auf, die sich wie ein gespannter Muskel von der Front bis zum Heck erstreckt. Die kraftvoll aus der Seitenwand heraustretenden Radhäuser füllen markante Leichtmetallräder in 19 Zoll (vorne) und 20 Zoll (hinten). Drei verschiedenen Rädervarianten bieten alle Durchsicht auf die groß dimensionierte AMG Hochleistungs-Verbundbremsanlage. Von oben betrachtet, führt eine aus den Scheinwerfern heraustretende, durchgängige Linie über den Muskel bis zum Heck. Dieses Stilmittel findet sich auch auf der Motorhaube wieder, wo das Auge einer markanten Kontur folgt, die übers Dach zwischen die Flügeltüren und weiter zur dritten Bremsleuchte führt.

Heckansicht mit Breitenwirkung

Dynamik und Kraft vermittelt auch die Heckansicht des SLS: Der flach abfallende Heckdeckel sorgt ebenso für Breitenwirkung wie die ausgeprägte Fahrzeugschulter und die flachen Rückleuchten: Ausgestattet mit LED-Technik, eröffnen die horizontal gegliederten Leuchteneinheiten interessante Einblicke. LED-Lichtelemente in Flügelform sorgen für ein eigenständiges und faszinierendes Nachtdesign. Tief und mittig platziert ist die LED-Nebel/Rückfahrleuchte im Formel-1-Stil. Inspiriert vom Motorsport präsentieren sich auch der schwarze Diffusoreinsatz und die beiden verchromten Endrohrblenden der Sport-Abgasanlage. Die starken Einzüge der Heckschürze erlauben den freien Blick auf die breiten Hinterräder und verleihen dem Flügeltürer einen selbstbewussten Stand auf der Straße. Der in den Heckdeckel integrierte Spoiler fährt ab einer Geschwindigkeit von 120 km/h automatisch aus und sorgt für hervorragende Fahrstabilität bei hohen Geschwindigkeiten.

Neue Farben: „AMG Alubeam silber“ und zwei Mattlacke

Insgesamt umfasst der Lackfächer für den SLS neun exklusive Farbtöne. Als Highlight darf die einzigartige „AMG Alubeam silber“ Lackierung gelten: Das neue, weltweit einmalige Verfahren lässt den Lack wie flüssiges Metall glänzen.

Der Farbton spannt sich wie eine metallische Haut über die Karosserie, betont die faszinierenden Design-Linien des Flügeltürers stärker als jede andere Lackierung und macht sie durch gezielte Lichtreflexionen noch lebendiger. 30 bis 50 Nanometer kleine Pigmente machen diesen Effekt erst möglich.

Ebenso reizvoll wirken die beiden Mattlacke „designo magno Allanitgrau“ und „AMG magno Sylvanitgrau“: Mit ihrer seidenmatten Oberfläche verstärken sie den sportlichen Charakter des Zweisitzers durch eine definierte Konturierung der Formkanten.

Interieur mit Flugzeugbau-Anklängen und Rennsport-Funktionalität

Wer die Flügeltüren des Mercedes-Benz SLS AMG nach oben schwingen lässt und in den Sportsitzen Platz nimmt, erlebt einen Innenraum der ganz besonderen Art. Bei der Gestaltung des Interieurs ließen sich die Mercedes-Benz Designer vom Flugzeugbau inspirieren – sofort werden Assoziationen an ein Flugzeugcockpit geweckt. Prägendes Stilelement ist die Instrumententafel, die in Form eines kraftvoll gespannten Flügelprofils für optische Breite sorgt. Markant in die Instrumententafel integriert sind die in „Silver Shadow“ galvanisierten Belüftungsdüsen mit justierbarem Düsenkreuz – ihre Form erinnert an die Triebwerke eines Jets. Auch das Kombi-Instrument mit LED-Hochschaltanzeige und zwei weiß hinterleuchteten Rundinstrumenten präsentiert sich betont sportlich in metallischem „Silver Shadow“. Die silberfarbigen Zifferblätter verfügen über rote Zeiger und eine 360-km/h-Skala. Als zentrales Element zwischen den beiden mittleren Lüftungsdüsen im Cockpit ist das Multimediasystem COMAND APS mit 7-Zoll-Bildschirm integriert.

Ebenfalls das Gestaltungsthema Flugzeugcockpit greift die lang gestreckte Mittelkonsole aus mattiertem Echtmetall auf. Darin integriert ist unter anderem die zum Fahrer orientierte AMG DRIVE UNIT, die dem SLS-Piloten ein ganz persönliches Fahrzeugsetup ermöglicht. Die Bedienung des AMG SPEEDSHIFT DCT 7-Gang-Sportgetriebes übernimmt der E-SELECT-Wählhebel, der stilistisch an den Schubkraftregler eines Jets erinnert. Sämtliche Bedienelemente sind in Echtmetall-Qualität ausgeführt und zeigen eine glänzende „Silver Shadow“ Oberfläche.

Die konkav geformten Innenverkleidungen der Flügeltüren, die hohen Bordkanten und die kräftigen Seitenschweller runden den Cockpit-Eindruck ab und vermitteln gleichzeitig ein Gefühl sportwagentypischer Ergonomie. Feine Materialien wie Nappaleder, Echtmetall und auf Wunsch auch Applikationen in Echtcarbon dokumentieren den hohen Manufakturcharakter des SLS-Innenraums und zeigen ausgesprochen viel Liebe zum Detail. Für die individuelle Gestaltung stehen fünf verschiedene *designo* Lederfarben zur Wahl: Schwarz, Classicrot, Sand, Porzellan und Hellbraun.

Weit öffnende Flügeltüren für bequemen Einstieg

Trotz Sportwagen-typisch tiefer Sitzposition von nur 369 Millimeter Sitzhöhe über der Fahrbahn erlauben die weit öffnenden Flügeltüren einen bequemen Ein- und Ausstieg. Bei der Konstruktion wurde Wert auf einen möglichst großen Öffnungswinkel gelegt – er beträgt immerhin 70 Grad. Ebenso wichtig: Der Abstand zwischen den geöffneten Türen und der Fahrbahn misst großzügige 1,50 Meter, während sich das Durchstiegsmaß zwischen den geöffneten Türen und der Oberkante der Seitenschweller auf üppige 1,08 Meter beläuft. Die Einstiegshöhe, also der Abstand zwischen Fahrbahn und Oberkante der Seitenschweller, beträgt dagegen niedrige 45 Zentimeter. Ein ebenso wichtiges Kriterium für einen eleganten Ein- und Ausstieg: Durch zwei neben den Türscharnieren platzierte Gasdruckdämpfer erfordert das Öffnen und Schließen nur wenig Kraft – auch bei sehr niedrigen Außentemperaturen.

Die Flügeltüren benötigen zum Öffnen weniger Platz als herkömmliche Coupé-Türen und können in einer Normgarage komplett geöffnet werden. Zum Öffnen der Flügeltür von innen dient der in Silver Shadow gehaltene Öffnungsgriff. Der in der Armauflage der Tür-Innenverkleidung integrierte Durchgriff ermöglicht ein problemloses Handling beim Schließen der Tür. Gut erreichbar in der Innenverkleidung platziert sind auch die Taster für die elektrischen Fensterheber, die Zentralverriegelung sowie für die Verstellung der Außenspiegel. Entscheidend am guten Raumgefühl beteiligt sind der große Schulterraum von 1483 Millimetern und die Ellenbogenbreite von immerhin 1606 Millimetern. In Verbindung mit der großzügig bemessenen Kopffreiheit von 990 Millimetern und dem effektiven

Beinraum des Fahrers, der 1058 Millimeter beträgt, ergibt sich eine tiefe und gleichzeitig entspannte Sitzposition. Die Passagiere profitieren vom recht steil gewählten Winkel der Windschutzscheibe, der eine gute Sicht ermöglicht.

Sportsitze mit Magnesium-Sitzlehnen

Die Sitzlehnen der Sportsitze bestehen aus Magnesium, einem Hightech-Werkstoff, der sich durch geringes Gewicht und hohe Festigkeit auszeichnet. Daraus resultieren erhebliche Vorteile bei der Gewichtsbilanz und beim Absenken des Fahrzeugschwerpunkts. Die Sportsitze verfügen über so genannte Zwei-Zonen-Sitzpolster. Ausgeprägte Sitzwangen mit härterem Schaumstoff führen zu optimalem Seitenhalt, während die inneren Zonen von Sitzflächen und -lehnen für hohen Langstreckenkomfort gezielt weicher abgestimmt sind. In Verbindung mit dem Memory-Paket (Wunschausstattung) erfolgt die Einstellung von Längsposition, Sitzhöhe, Lehnenneigung, Sitzkissenneigung und Lenksäule elektrisch, zudem können drei individuelle Einstellungen gespeichert werden.

Vier-Weg-Lordosenstützen erlauben eine wirksame Unterstützung der Wirbelsäule, verstellbare Seitenwangen in den Sitzlehnen verbessern den Seitenhalt in schnell gefahrenen Kurven wirksam. Eine dreistufige Sitzheizung sowie die Sitzbelegungs- und Kindersitz-Erkennung im Beifahrersitz sind ebenso serienmäßig.

Die Sportsitze mit integrierten Kopfstützen und sportlichen Querpfeifen sind mit *designo* Leder bezogen – in den Farben Classicrot, Sand und Porzellan sind auch zweifarbige Sitze erhältlich. Bei der Interieurfarbe Hellbraun kommt Naturleder mit besonders hochwertigem Flechtleder auf den Sitzmittelfeldern zum Einsatz. Je nach Farbkombination sorgen fluoreszierende oder schwarze Keder für zusätzliche Sportlichkeit. Das Performance-Lederlenkrad im Dreispeichen-Design mit unten abgeflachtem 365 Millimeter-Lenkradkranz, Schaltpaddles und Echtmetallspange betont den authentischen Manufakturcharakter und bietet beste Fahrzeugbeherrschung.

Der Innenraum des SLS AMG überzeugt zudem mit praxisgerecht gestalteten Ablagen für eine Mercedes-typische Alltagstauglichkeit. In der Instrumententafel vor dem Beifahrer ist das Handschuhfach mit 3,7 Liter Fassungsvermögen und Brillenfach integriert. Rechts neben dem E-SELECT-Wählhebel finden die Passagiere eine kleine Ablage mit 12-Volt-Steckdose bzw. den Ascher mit Zigarettenzünder. Die Armauflage hinter der Mittelkonsole dient nicht nur der Bedienung des COMAND-Controllers: Per Knopfdruck lässt sich die Armauflage zweistufig verschieben und gibt die Öffnung für ein darunter liegendes Ablagefach frei. Dort befinden sich zwei Cupholder und die Aufnahme für das Telefon (Wunschausstattung). Für weitere Gegenstände stehen das Ablagesystem an der Rückwand zwischen den Sitzen sowie die Netztasche im Beifahrerfußraum parat. An den Sitzlehnen sind zwei feste Kleiderhaken montiert, ihre Pendants am Innenhimmel sind ausklappbar und silikongedämpft.

Unterhalb des Lichtschalters ist der Taster für die Entriegelung des Heckdeckels platziert. Alternativ kann der Kofferraum auch mithilfe des Fahrzeugschlüssels geöffnet werden. Das Gepäckabteil bietet ein Volumen von 176 Litern.

Die umfangreiche Serienausstattung des SLS im Überblick (Auszüge):

- COMAND APS
- Fußmatten mit AMG Logo
- Innenausstattung in *designo* Leder
- Einbruch- und Diebstahlwarnanlage
- Elektrische Feststellbremse
- Fahrlichtassistent
- KEYLESS-GO Start-Funktion
- PARKTRONIC
- Regensensor
- Sportsitze mit Sitzheizung
- Sportpedalerie aus gebürstetem Edelstahl mit Gumminoppen
- Tempomat inkl. SPEEDTRONIC
- THERMOTRONIC

Als Wunsch-Extras stehen unter anderem zur Wahl:

- 6-fach DVD-Wechsler
- Bang & Olufsen BeoSound AMG Surround-Soundsystem
- Einbruch-Diebstahl-Warnanlage mit Abschleppschutz und Innenraumabsicherung
- Innenausstattung in *designo* Leder Exklusiv einfarbig
- Innenausstattung in *designo* Leder Exklusiv zweifarbig
- Innenausstattung in *designo* Naturleder/Flechtleder Exklusiv hellbraun
- Lackierung „AMG Alubeam silber“
- Lackierung „AMG magno Sylvanitgrau“
- Lackierung „*designo* magno Allanitgrau“
- Media-Interface
- Memorypaket mit elektrischer Sitzverstellung und Lenkradeinstellung

Das AMG Performance Studio bietet darüber hinaus alle Möglichkeiten, individuelle Kundenwünsche rund um den SLS AMG auf höchstem Niveau zu erfüllen:

- Carbon Außenspiegel
- Carbon Motorraumabdeckung
- Carbon Zierteile (Ablage vorn und Ablagefach hinten inkl. Deckel, Abdeckung AMG DRIVE UNIT, Abdeckungen Mittelkonsole Schaltblock und hinten, Zierleisten Mittelkonsole und Armauflagen Türen)
- Carbon-Paket Interieur (Carbon Zierteile, Sitzlehnen- und Sitzseitenverkleidung, Einstiegsleisten)
- Performance Fahrwerk mit strafferer Abstimmung für optimierte Querdynamik
- Schmiederäder im 10-Speichen-Design
- Sportschalensitze
- Performance Sportlenrad in Alcantara/Leder

Aluminium-Spaceframe für Leichtbau und höchste Festigkeit

Neue Wege geht der SLS auch beim Karosseriekonzept: Erstmals präsentieren Mercedes-Benz und AMG ein Automobil, bei dem Chassis und Karosserie aus Alu-

minium gefertigt sind. Das sorgt gegenüber der traditionellen Stahlbauweise für eine signifikante Gewichtsersparnis, wie der Blick auf das DIN-Leergewicht von 1620 Kilogramm verdeutlicht.

Der völlig neu entwickelte Rohbau besteht aus einem Aluminium-Spaceframe. Diese exklusive Konstruktion vereint intelligenten Leichtbau mit höchster Festigkeit – und unterstützt damit die hohe Fahrdynamik. Leichte Aluminium-Profile verbinden die Kraftknoten zu einer stabilen Struktur. Die großen, tief liegenden Querschnitte dieser Aluminium-Profile gewährleisten hohe Widerstandsmomente und sichern so die gewünschte direkte Übertragung von Antriebs-, Brems- und Fahrwerkkräften. Unerwünschte Elastizitäten werden durch die Struktur verringert; das Fahrzeug reagiert steif, fast verwindungsfrei und direkt.

Der intelligente, gewichtsoptimierte Aluminium-Spaceframe besteht zu 45 Prozent aus Aluminium-Profilen, zu 31 Prozent aus Aluminium-Blech, zu 20 Prozent aus Aluminium-Guss und zu 4 Prozent aus Stahl. Zur weiteren Steigerung der Insassensicherheit kommt in den A-Säulen ultrahochfester, warm umgeformter Stahl zum Einsatz. Das Rohbaugewicht beträgt 241 Kilogramm – bezogen auf die Höchstleistung von 420 kW/571 PS ein absoluter Spitzenwert im Supersportwagen-Segment.

Tiefer Schwerpunkt und Querversteifungen für perfekte Dynamik

Das gesamte Fahrzeugkonzept ist so konzipiert, dass ein möglichst tiefer Schwerpunkt erreicht wird. Dies gilt sowohl für die tiefe Anbindung von Antriebsstrang und Achsen als auch für die möglichst tiefe Anordnung der steifigkeitsrelevanten Rohbaustruktur. Beispiele hierfür sind die biege- und momentensteifen Verbindungen des Vorder- und Hinterwagens mit der Sicherheitsfahrergastzelle, die konsequent über möglichst tief liegende Kraftpfade realisiert werden. Dies führt nicht nur zu einem tiefen Schwerpunkt, sondern auch zu einem harmonischen und dadurch effizienten Kraftverlauf in der Fahrzeugstruktur.

Ein weiteres augenfälliges Merkmal des Leichtbaus sind die in die Rohbaustruktur integrierten Querversteifungen an der Vorder- und Hinterachse. Die Profile

verbinden die Längsträger exakt dort, wo bei dynamischer Kurvenfahrt die höchsten Kräfte auf den Rohbau auftreten. Vorteile dieser aufwendigen Lösung: eine konkurrenzlose Quersteifigkeit und die Vermeidung von schweren Sekundär-Versteifungen oder Konsolen.

Passive Sicherheit auf höchstem Niveau

Der Aluminium-Spaceframe bildet die Basis für eine hervorragende Passive Sicherheit. Die umfangreiche Sicherheitsausstattung umfasst Dreipunkt-Sicherheitsgurte, Gurtstraffer, Gurtkraftbegrenzer und bis zu acht Airbags: Adaptive Front-Airbags, je einen Kneebag für Fahrer und Beifahrer, zwei in den Sitzen integrierte Sidebags und zwei Windowbags, die sich aus der Türbrüstung entfalten.

Weiterentwickelter AMG 6,3-Liter-V8-Motor mit 420 kW/571 PS

Das Herz des neuen SLS ist ein leistungsstarker Achtzylindermotor aus dem Hause Mercedes-AMG. Der weiterentwickelte 6,3-Liter-V8 realisiert 420 kW/571 PS bei 6800/min und macht den Flügeltürer damit zu einem der stärksten Sportwagen in seinem Segment. In Verbindung mit seinem geringen Fahrzeuggewicht errechnet sich ein Leistungsgewicht von 2,84 kg/PS. Das maximale Drehmoment von 650 Newtonmetern erreicht der Saugmotor bei 4750 Umdrehungen. Von null auf 100 km/h beschleunigt der Flügeltürer in 3,8 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt elektronisch begrenzt 317 km/h (alle Werte vorläufig). Der intern M159 genannte V8-Hochdrehzahlmotor mit einem Hubraum von 6208 Kubikzentimetern wurde gegenüber dem M156-Basistriebwerk komplett überarbeitet und zeigt die typischen Merkmale leistungsstarker Rennmotoren.

Die wichtigsten Maßnahmen zur Leistungssteigerung sind die komplette Neuentwicklung der Sauganlage, die Überarbeitung des Ventiltriebs und der Nockenwellen, der Einsatz strömungsoptimierter Stahlrohrfächerkrümmer und die Entdrosselung der Abgasanlage. Dadurch konnte eine deutlich verbesserte Zylinderfüllung erreicht werden, die eine Leistungssteigerung um nahezu neun Prozent bewirkt. Der Achtzylinder reagiert agil auf Gaspedalbewegungen und zeigt eine ausgeprägte Drehfreude. Mit der Umstellung auf Trockensumpfschmierung wird

eine deutlich tiefere Einbauposition des Triebwerks im Fahrzeug erreicht. Die daraus resultierende Absenkung des Fahrzeugschwerpunktes ermöglicht hohe Querschleunigungen und führt zu einer begeisternden Fahrdynamik.

Perfekte Synthese aus Leichtbau und Standfestigkeit

Der Einsatz hochfester Bauteile kompensiert die aus der Leistungssteigerung resultierende erhöhte Triebwerkbelastung. Schmiedekolben, eine verstärkte Kurbelwellenlagerung, eine Optimierung der Kurbelgehäusestruktur sowie eine verbesserte Schmierung über eine bedarfsgeregelte Hochleistungsölpumpe sorgen für höchste Standfestigkeit. Trotz der gestiegenen Beanspruchung wurde das Motorgewicht des M159 weiter reduziert. Dabei leisten die geschmiedeten Kolben als oszillierende Massen einen besonders wertvollen Anteil. Das führt zu einem Trockengewicht von 205 Kilogramm und damit zu einem Leistungsgewicht von 0,36 kg/PS – ein konkurrenzloser Wert im Wettbewerbersvergleich. Aufwendige Katalysatortechnik ermöglicht die Erfüllung aktueller und zukünftiger Abgasgrenzwerte wie EU 5, LEV 2 und ULEV.

Erfüllung anspruchsvoller Verbrauchsziele

Trotz kompromisslos sportlichem Charakter konnten anspruchsvolle Verbrauchsziele realisiert werden. Der SLS AMG konsumiert 13,2 Liter je 100 Kilometer (kombiniert, vorläufige Angabe) und rangiert damit an der Spitze im Wettbewerbsumfeld. Als effizienzsteigernde Maßnahmen kommen nicht nur die nach wie vor AMG-exklusive, reibungsoptimierte LDS-Beschichtung der Zylinderlaufbahnen und die kennfeldgeregelte Ölversorgung zum Einsatz, sondern auch das intelligente Generatormanagement: In jeder Schubphase des Motors und beim Bremsen wird kinetische Energie zum Laden der Batterie genutzt und nicht wie sonst üblich nutzlos in Wärme umgewandelt. Im umgekehrten Fall wird der Generator beim Beschleunigen lastfrei geschaltet und entlastet den Motor.

Seine üppige Kraft gibt der AMG 6,3-Liter-V8-Motor über eine besonders leichte Antriebswelle aus Carbon an die Hinterachse weiter – ähnlich wie bei den DTM C-Klasse Renntourenwagen. Das Doppelkupplungsgetriebe findet seinen Platz an der Hinterachse (Transaxle-Prinzip) und ist über eine „Torque Tube“ fest mit dem Motorgehäuse verbunden. In der Torque Tube (engl. „Torque“ = Drehmoment, „Tube“ = Röhre) rotiert eine Carbonwelle mit Motordrehzahl. Die Vorteile dieser aufwendigen Lösung liegen in der starren Verbindung zwischen Motor und Getriebe und der damit optimalen Abstützung der entstehenden Kräfte und Momente.

Für die Kraftübertragung ist ein neues AMG SPEEDSHIFT DCT 7-Gang-Sportgetriebe verantwortlich. Das Doppelkupplungsgetriebe zeichnet sich durch schnelle Schaltvorgänge ohne Zugkraftunterbrechung aus – minimal sind 100 Millisekunden möglich. Dem Fahrer stehen vier unterschiedliche Fahrprogramme „C“ (Controlled Efficiency), „S“ (Sport), „S+“ (Sport plus) oder „M“ (Manuell) sowie eine RACE START-Funktion zur Verfügung. In den Fahrprogrammen Sport, Sport plus sowie Manuell ist die automatische Zwischengasfunktion aktiv; alle Modi lassen sich bequem via Drehregler in der AMG DRIVE UNIT bedienen. Optimale Traktion garantiert die mechanische Differenzialsperre, sie ist in das kompakte Getriebegehäuse integriert.

Aufwendiges Fahrwerk-Layout mit Doppelquerlenker-Achsen

Die gewählte Lösung Frontmittelmotor plus Transaxle-Anordnung sorgt für eine ideale Gewichtsverteilung von 47 Prozent vorn zu 53 Prozent hinten. Durch die Einbauposition des Motors hinter der Vorderachse sind optimale Voraussetzungen für eine perfekte Fahrdynamik mit präzisiertem Einlenkverhalten, erstklassiger Agilität, geringer Massenträgheit bei spontanen Richtungswechseln und ausgezeichneter Traktion gegeben. Der Anspruch von Mercedes-Benz und AMG, einen begehrten Supersportwagen zu bauen, der perfekte Rennstrecken-Performance mit Mercedes-typischem Langstreckenkomfort vereint, mündet in einem aufwendigen Fahrwerk-Layout. Alle vier Räder werden an doppelten Dreiecksquerlenkern mit Spurstange geführt, einer Technik, die sich im Motorsport

bis hin zur Formel 1 bewährt hat. Bei einer Doppelquerlenker-Achse sind Radführungs- und Federungsfunktion voneinander getrennt, die Feder-/Dämpferbeine stützen sich auf dem unteren Querlenker ab. Das Doppelquerlenker-Konzept mit seiner hohen Sturz- und Spursteuifigkeit führt das Rad mit geringsten elastischen Bewegungen in eindeutiger Weise und gibt dem Fahrer besten gefühlten Fahrbahnkontakt im Grenzbereich.

Dreieckslenker, Achsschenkel und Radträger an Vorder- und Hinterachse bestehen komplett aus geschmiedetem Aluminium – was zu einer erheblichen Reduzierung der ungefederten Massen führt; dadurch verbessert sich das Ansprechverhalten der Federung spürbar. Der lange Radstand von 2680 Millimetern hat nicht nur einen stabilen Geradeauslauf, sondern auch eine niedrige Radlastverschiebung zur Folge, was die Tendenz zum Nicken des Fahrzeugs beim Beschleunigen und Verzögern deutlich verringert. Die breite Spurweite – vorn 1682, hinten 1653 Millimeter – sorgt für eine geringere Radlastverlagerung vom kurveninneren zum kurvenäußeren Rad, wodurch die Reifen mehr Grip erhalten. Der große Nachlaufwinkel von 11,5 Grad ergibt bei Kurvenfahrt eine hohe Zunahme des negativen Radsturzes und verbessert die Reifenhaftung zusätzlich – und sorgt zudem für hohe Stabilität beim scharfen Abbremsen in Kurven.

Direkte Lenkung, Differenzialsperre und 3-Stufen-ESP®

Das Zahnstangen-Lenkgetriebe bietet bei konstanter mechanischer Übersetzung von 13,6 : 1 ein konsequent direktes Lenkgefühl und erfüllt damit die hohen Erwartungen an einen Supersportwagen. Die Parameter-Servolenkung arbeitet mit geschwindigkeitsabhängiger Unterstützung und verbessert das Feedback für den Fahrer mit steigender Fahrzeuggeschwindigkeit, ein unerlässlicher Faktor bei schneller Geradeausfahrt. Der Einbau des Lenkgetriebes vor dem Motor auf dem Integralträger ermöglicht eine besonders tiefe Motorposition. Serienmäßig verfügt der Flügeltürer über ein 3-Stufen-ESP®, dem Fahrer stehen auf Tastendruck die drei Modi „ESP ON“, „ESP SPORT“ und „ESP OFF“ zur Verfügung. Auch im „ESP OFF“-Modus stehen beim Betätigen des Bremspedals wieder alle Funktionen des ESP® zur Verfügung.

In allen drei ESP[®]-Modi ist die Traktionslogik der Antriebsschlupfregelung ASR aktiv. Bei beginnendem Durchdrehen eines Antriebsrades wird durch den gezielten Bremseneingriff eine deutliche Traktionsverbesserung erzielt – speziell im Zusammenspiel mit der serienmäßigen mechanischen Lamellen-Differenzialsperre. So kann die Motorleistung bei besonders dynamischer Fahrweise noch besser auf die Straße übertragen werden.

AMG Keramik Hochleistungs-Verbundbremsanlage, neuartige „Flow Forming“-Räder

Kürzeste Bremswege auch bei enormer Belastung verspricht die AMG Hochleistungs-Bremsanlage mit Verbundbrems scheiben an der Vorderachse. Eine noch bessere Brems-Performance bietet die neu entwickelte, optionale Keramik-Verbundbremsanlage mit abermals größer dimensionierten Brems scheiben. Die Keramik-Brems scheiben verfügen aufgrund ihres höheren Härtegrads über eine noch höhere Temperatursicherheit und bestechen gleichfalls durch ihr um rund 40 Prozent niedrigeres Gewicht. Durch die Verringerung der ungefederten Massen optimieren sie das Handling des Flügeltürers nochmals – was sich vor allem in schnell gefahrenen Autobahnkurven auswirkt.

Leichtbau stand auch bei den Rädern im Fokus: Gewichtsoptimierte AMG Leichtmetallräder nach dem neuartigen „Flow Forming“-Prinzip in 9,5 x 19 Zoll vorn und 11,0 x 20 Zoll hinten reduzieren die ungefederten Massen und steigern Fahrdynamik und Federungskomfort. Neben den serienmäßigen AMG Leichtmetallrädern im 7-Speichen-Design stehen auf Wunsch Räder im 5-Doppelspeichen-Design und Schmiederäder im 10-Speichen-Design zur Wahl. Exklusiv für den SLS AMG entwickelte Reifen in 265/35 R 19 (vorn) und 295/30 R 20 (hinten) sorgen für beste Performance. Serienmäßig ist ein Reifendruckkontrollsystem zur permanenten Überwachung aller vier Räder mit radindividueller Anzeige im Display.

Die Neuinterpretation des legendären Flügeltürers wird im Frühjahr 2010 ihre Markteinführung feiern. Der Verkaufspreis beträgt 177.310 EUR (inkl. 19 % MwSt.).

Mercedes-Benz SLS AMG

Seite 57

Motor

Zylinderzahl/-anordnung		8/V, 4 Ventile pro Zylinder
Hubraum	cm ³	6208
Bohrung x Hub	mm	102,2 x 94,6
Nennleistung	kW/PS	420/571 bei 6800/min
Nenndrehmoment	Nm	650 bei 4750/min
Verdichtungsverhältnis		11,3 : 1
Gemischaubereitung		Mikroprozessorgesteuerte Benzineinspritzung, HFM

Kraftübertragung

Antrieb		Standardantrieb
Getriebe		AMG SPEEDSHIFT DCT 7-Gang-Sportgetriebe
Übersetzungen	Achsantrieb	3,67
	1. Gang	3,40
	2. Gang	2,19
	3. Gang	1,63
	4. Gang	1,29
	5. Gang	1,03
	6. Gang	0,84
	7. Gang	0,72
	Rückwärtsg.	-2,79

Fahrwerk

Vorderachse	Aluminium-Doppelquerlenkerachse, Bremsmomentabstützung, Schraubenfedern, Gasdruckstoßdämpfer, Stabilisator	
Hinterachse	Aluminium-Doppelquerlenkerachse, Anfahr- und Bremsmomentabstützung, Schraubenfedern, Gasdruckstoßdämpfer, Stabilisator	
Bremsanlage	Verbundscheibenbremsen vorn innen belüftet und perforiert, Scheibenbremsen hinten innen belüftet und perforiert, elektrische Feststellbremse hinten, ABS, Brems-Assistent, 3-Stufen-ESP®	
Lenkung	Zahnstangen-Servolenkung mit Parameterfunktion, Lenkungsstoßdämpfer	
Felgen	vorn: 9,5 J x 19; hinten: 11 J x 20	
Reifen	vorn: 265/35 R 19; hinten: 295/30 R 20	

Maße und Gewichte*

Radstand	mm	2680
Spurweite vorn/hinten	mm	1682/1653
Gesamt-Länge	mm	4638
Gesamt-Breite	mm	1939
Gesamt-Höhe	mm	1262
Wendekreis	m	11,9
Kofferraumvolumen**	l	176
Gewicht fahrfertig nach DIN	kg	1620
Zuladung (Basis fahrf. nach EG)	kg	240
Zulässiges Gesamtgewicht	kg	1935
Tankinhalt/davon Reserve	l	85/14

Fahrleistungen und Kraftstoffverbrauch*

Beschleunigung 0-100 km/h	s	3,8
Höchstgeschwindigkeit	km/h	317***
Kraftstoffverbrauch NEFZ ges.	l/100 km	13,2
CO ₂ -Emissionen	g/km	314

* vorläufige Angaben; ** nach VDA-Messmethode; *** elektronisch begrenzt.

Intelligenter (T)Raumwagen

- **Funktional: Bestwerte bei Laderaum und Bedienbarkeit**
- **Sicher: Neun serienmäßige Airbags und innovative Fahrerassistenzsysteme**
- **Komfortabel: Adaptive Dämpfung und Niveauregulierung hinten**
- **Antriebsstark: Zehn Motoren mit mehr Leistung und weniger Verbrauch**

Mit dem neuen T-Modell vergrößert Mercedes-Benz ab November 2009 die E-Klasse-Familie um ein weiteres charakterstarkes Mitglied. Wie Limousine und Coupé verbindet der ab sofort bestellbare Kombi eigenständiges Design mit dem Führungsanspruch bei Sicherheit, Komfort, Qualität und Funktionalität. Mit der neuen E-Klasse gingen eine Reihe technischer Innovationen an den Start, die weltweit kein anderes Automobil in dieser Fahrzeugklasse bietet – von der Müdigkeitserkennung bis zur automatischen Vollbremsung bei erkannter akuter Aufprall-Unfallgefahr, vom Adaptiven Fernlicht-Assistenten bis zur aktiven Motorhaube. Über alle Innovationen verfügt selbstverständlich auch das T-Modell. Hinzu kommen die serienmäßige Luftfederung mit Niveauregulierung an der Hinterachse und einzigartigen Neuerungen in der Funktionalität des Laderaums.

Das E-Klasse T-Modell gilt als Segmentbegründer der Premium Lifestyle Kombis vor mehr als 30 Jahren. Seit dem Start des ersten T-Modells anno 1977 begeisterten sich über eine Million Kunden für die praktischste Art, eine Mercedes-Oberklasselimousine zu fahren. Diese Erfolgsgeschichte will die fünfte Generation des Mercedes T-Modells fortschreiben – und zugleich an den gelungenen Start der Limousine anknüpfen. Wie gut die prägnante Linienführung der E-Klasse ankommt, beweist das Abschneiden von Limousine und Coupé beim AutoBild Design Award 2009: Über 100.000 Leser des deutschen Fachblatts kürten jüngst den Viertürer zum schönsten Auto der Welt und bestimmten den Zweitürer zum Sieger in der Kategorie Coupés/Cabrios.

Athletisch-funktional und zugleich souverän-sicher wirkt das neue T-Modell auf den Betrachter. Die eigenständige Charakterform basiert auf dem neuen Mercedes-Stil, der durch die S-Klasse geprägt wurde und inzwischen auch durch die C-Klasse repräsentiert wird. Eines seiner Merkmale ist das Wechselspiel zwischen konkaven und überspannten Flächen, die durch dynamische Kanten und Strukturflächen begrenzt werden.

Die Seitenansicht enthält viele neue Elemente und lässt keine Zweifel an der Identität des neuen T-Modells aufkommen. Dank glänzend schwarzen Blenden rücken B- und C-Säule optisch in den Hintergrund, und die gesamte Seitenscheibenfläche wirkt wie eine optische Einheit. Dies führt zu einem gespannten Bogen aus filigraner A-Säule, spannungsvoller Dachlinie und sich nach unten verjüngender D-Säule, die sich bewusst auf der athletischen Schulterlinie des T-Modells abstützt. Die prägnante Gestaltung der Schwellerverkleidung, die in der Mitte optisch zurückhaltend und zu den Radläufen markant mit Lichtkante ausgeführt wurde, verstärkt die Gesamtspannung der Seitenansicht. Dazu trägt insbesondere der muskulöse Schwung am hinteren Seitenteil vor den Hinterrädern bei.

Bei der Gestaltung des Hecks legten die Mercedes-Designer Wert darauf, die hohe Funktionalität des Fahrzeuges zum Ausdruck zu bringen. Dies geschieht durch die Betonung horizontaler Linien, etwa dem Band aus Heckleuchte und verchromter Griffleiste. Die neuen LED-Heckleuchten sind zweiteilig und setzen sich optisch von der Seitenwand in die Heckklappe fort. Tagsüber und nachts tragen sie mit ihrem besonderen Design entscheidend zur Wiedererkennbarkeit des neuen T-Modells bei. Das E-Klasse T-Modell ist die größte Kombilimousine im Premiumsegment und darf dies auch zeigen.

Das Besondere am Laderaummanagement zuerst: Soll das Fahrzeug von hinten beladen werden, kann die serienmäßige EASY-PACK-Heckklappe automatisch mit dem Fahrzeugschlüssel oder einem Druck auf den Griff geöffnet werden. Das innovative „Quickfold“-System ermöglicht das Umklappen der Rücksitzlehne vom Kofferraum aus. Dazu müssen weder die Kopfstützen noch die Sitzflächen der Fondsitze vorher verstellt werden. Über einen Seilzug werden beide Rücksitzlehnen entriegelt und umgeklappt, sodass eine ebene Lagefläche entsteht. Vorteilhaft ist, dass die Rücksitzlehnen individuell links oder rechts getrennt sowie zusammen umgeklappt werden können. Damit kann die Rücksitzbank bei gleichzeitigem Transport von langen und sperrigen Gegenständen von Personen genutzt werden. Entriegeln und Umklappen ist auch von der Seite aus möglich.

Deutlich einfacher ist jetzt auch die Handhabung des serienmäßigen Doppel-Rollos, in dem Laderaumabdeckung und Ladegutsicherungsnetz integriert sind. Das Doppel-Rollo ist erstmals bordkantenfest montiert und lässt sich dadurch wesentlich leichter und von verschiedenen Positionen ein- und ausbauen.

Mit einem Ladevolumen von bis zu 1.950 Litern setzt das neue E-Klasse T-Modell (Länge/Breite/Höhe: 4.895/1.854/1.471 Millimeter) den Maßstab in seiner Klasse. Neben der Gepäckraumgröße zeugen Spitzenwerte bei weiteren wichtigen praxisrelevanten Maßen wie Hecköffnung, Ladekante oder Durchladelänge von der Kombi-Kompetenz von Mercedes-Benz.

Nicht nur im Laderaum konnten die großzügigen Abmessungen des Vorgängers in vielen Bereichen abermals verbessert werden. Nur zwei Beispiele für den Innenraum: Die Ellenbogenbreite hinten stieg um 50 Millimeter auf 1.505 Millimeter an. Auch die Kopffreiheit im Fond mit großem Schiebe-/Hebedach verbesserte sich um 50 Millimeter und fällt mit 1.010 Millimetern nun nahezu ebenso üppig aus wie bei Versionen ohne Schiebedach (1.012 mm).

Ein vorbildliches Ladegutmanagement ist serienmäßig an Bord. Beispielsweise die automatisch öffnende und schließende EASY-PACK-Heckklappe mit automati-

schem Rolllift oder der EASY-PACK-Faltladeboden. Letzterer erhöht das nutzbare Lademaß deutlich in der Raumhöhe. Er kann aufgestellt und in verschiedenen Stellungen arretiert werden. Grundsätzlich zur Serienausstattung gehören ebenso die EASY-PACK-Laderaumabdeckung sowie das Ladegutsicherungsnetz. Herausgezogen lässt sich die Abdeckung an elektrisch angetriebenen Mitnehmern an der D-Säule einhängen. Wird die Heckklappe geöffnet, fährt die Laderaumabdeckung automatisch nach oben und erlaubt ungehindertes Be- und Entladen. Einmalig im Fahrzeugsegment ist auch die optionale Klappsitzbank im Laderaum.

Sicherheit: Neun Airbags serienmäßig und innovative Fahrerassistenzsysteme

Mit der neuen E-Klasse baut Mercedes-Benz den Sicherheitsvorsprung weiter aus. Rund ein Dutzend neu- oder weiterentwickelter Fahrer-Assistenzsysteme tragen dazu bei, Verkehrsunfälle zu vermeiden oder die Aufprallschwere zu vermindern. Dazu gehören die serienmäßige Müdigkeits-Erkennung ATTENTION ASSIST sowie die Sonderausstattungen DISTRONIC PLUS-Abstandsregelung und PRE-SAFE®-Bremsen, die autonome Teil- und Vollbremsungen einleiten kann. Erstmals kann PRE-SAFE® auch allein auf Basis von Informationen der Nahbereichs-Radarsensoren im vorderen Stoßfänger im allerletzten Augenblick vor einem als unvermeidbar erkannten Unfall die vorderen Gurte straff ziehen und so die Belastungen von Fahrer und Beifahrer beim Crash zu vermindern.

Mit neun serienmäßigen Airbags, vier Gurtstraffern und Gurtkraftbegrenzern sowie crashaktiven NECK-PRO-Kopfstützen für Fahrer und Beifahrer bietet die neue E-Klasse eine umfangreichere Sicherheitsausstattung als der Vorgänger. Zu den Luftpolstern, die sich beim Unfall millisekundenschnell entfalten können, gehören zwei adaptive Airbags für Fahrer und Beifahrer, ein Kneebag für den Fahrer, zwei Sidebags in den vorderen Sitzlehnen sowie zwei großflächige Windowbags, die sich beim Seitenaufprall von der A- bis zur C-Säule spannen. Erstmals werden auch Pelvisbags für die vorderen Insassen verbaut. Diese vermindern bei einer seitlichen Kollision die Belastungen im Oberkörper- und Beckenbereich.

Auf Wunsch werden auch Sidebags für die Fondpassagiere verbaut. Eine weitere Sicherheitsinnovation: Im Fond setzt Mercedes-Benz auf Wunsch erstmals selbstadaptive Gurtkraftbegrenzer ein. Diese passen sich Größe und Gewicht der Passagiere an und sind mit Einführung des T-Modells auch für die Limousine verfügbar.

Fahrwerk: Serienmäßig automatische Niveauregulierung hinten

Für herausragenden Langstreckenkomfort sorgt beim T-Modell das neu entwickelte DIRECT CONTROL-Fahrwerk mit adaptivem Dämpfungssystem. Darüber hinaus stellt die ebenfalls serienmäßige Luftfederung an der Hinterachse sicher, dass die Kombilimousine auch bei voller Zuladung stets ihr Niveau hält. Insgesamt wurde die Fahrwerksabstimmung des T-Modells an die geänderte Karosseriegeometrie angepasst, Stoßdämpfung und Drehstab-Stabilisatoren sind etwas straffer ausgelegt. Damit ist das T-Modell ohne Einbußen beim Abrollkomfort genauso agil wie die Limousine.

Motoren: Deutliche Verringerung von Verbrauch und Emissionen

Mit neuen Motoren sowie einer Vielzahl an Optimierungen (Aerodynamik, Gewicht, Energiemanagement, reduzierte Fahrwiderstände) wurden Verbrauch und Emissionen des neuen T-Modells deutlich reduziert. Beispielhaft dafür steht der E 250 CDI mit 150 kW und 500 Nm Drehmoment bei einem Verbrauch von 5,7 l/100 km bzw. 150 g CO₂/km.

Beim Start des neuen T-Modells umfasst das Motorenprogramm fünf Triebwerke von 125 kW/170 PS bis 285 kW/388 PS. Die neu- und weiterentwickelten Aggregate bieten bei weniger Hubraum mehr Leistung als die früheren Motoren und glänzen mit Verbrauchswerten, die bisher nur in der Kompaktwagenklasse üblich waren. Möglich ist dies durch zahlreiche Innovationen, beispielsweise das Benzin-Modell E 350 CGI BlueEFFICIENCY mit strahlgeführter Direkteinspritzung. Die CDI-Vierzylindermotoren verdanken ihre Ausnahmestellung unter anderem neu entwickelten Piezo-Injektoren sowie einer zweistufigen Aufladung. Alle Triebwerke erfüllen die EU5-Abgasnorm.

Das E-Klasse T-Modell ist ab sofort bestellbar. Alle beim Start erhältlichen Motoren, die serienmäßig damit kombinierten Getriebe sowie die Basispreise in der Übersicht:

Diesel

- E 220 CDI BlueEFFICIENCY: R4, 2143 cm³, 125 kW/170 PS, 5,7 - 5,8 l/100 km, 150-153 g CO₂/km, 6-Gang-Schaltgetriebe, ab 44.803,50 Euro
- E 250 CDI BlueEFFICIENCY: R4, 2143 cm³, 150 kW/204 PS, 5,7 - 5,8 l/100 km, 150-153 g CO₂/km, 6-Gang-Schaltgetriebe, ab 47.719,00 Euro
- E 350 CDI BlueEFFICIENCY: V6, 2987 cm³, 170 kW/231 PS, 7,0 - 7,3 l/100 km, 185 - 192 g CO₂/km, 7-Gang-Automatikgetriebe, ab 54.204,50 Euro

Benziner

- E 350 CGI BlueEFFICIENCY: V6, 3498 cm³, 215 kW/292 PS, 8,6 - 8,9 l/100 km, 200 - 208 g CO₂/km, 7-Gang-Automatikgetriebe, ab 55.156,50 Euro
- E 500: V8, 5461 cm³, 285 kW/388 PS, 11,1 - 11,2 l/100 km, 258 - 260 g CO₂/km, 7-Gang-Automatikgetriebe, ab 70.150,50 Euro

Voraussichtlich lieferbar ab dem ersten Quartal 2010 sind folgende weitere Motorisierungen:

Diesel

- E 200 CDI BlueEFFICIENCY: R4, 2143 cm³, 100 kW/136 PS, 5,7 - k.A. l/100 km, 150-k.A. g CO₂/km, 6-Gang-Schaltgetriebe, ab 41.947,50 Euro
- E 350 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY: V6, 2987 cm³, 170 kW/231 PS, 7,6 - 7,7 l/100 km, 200 - 203 g CO₂/km, 7-Gang-Automatikgetriebe, ab 56.941,50 Euro

Benziner

Seite 64

- E 200 CGI BlueEFFICIENCY: R4, 1796 cm³, 135 kW/183 PS, 7,7 - k.A. l/100 km, 179 - k.A. g CO₂/km, 6-Gang-Schaltgetriebe, ab 42.721,00 Euro
- E 250 CGI BlueEFFICIENCY: R4, 1796 cm³, 150 kW/204 PS, 8,0 - 8,2 l/100 km, 185 - 191 g CO₂/km, 5-Gang-Automatikgetriebe, ab 47.719,00 Euro
- E 350 4MATIC: V6, 3498 cm³, 200 kW/272 PS, 10,2 - 10,3 l/100 km, 238 - 241 g CO₂/km, 7-Gang-Automatikgetriebe, ab 56.941,50 Euro

(Alle Preise inkl. 19 % MwSt.)

High-Performance-Kombi mit Traumdaten

Affalterbach – Pole Position für das neue E 63 AMG T-Modell: Der High-Performance-Kombi leistet 386 kW/525 PS, beschleunigt in 4,6 Sekunden von Null auf 100 km/h, bietet ein maximales Kofferraumvolumen von 1950 Litern – und das bei einem vergleichsweise niedrigen Verbrauch von 12,8 Litern je 100 km (kombiniert, vorläufige Angaben). Mit diesen Traummaßen steht das neue E 63 AMG T-Modell für eine außergewöhnliche Kombination aus Fahrdynamik, großem Nutzwert und hoher Effizienz. Das Topmodell der E-Klasse präsentiert sich nicht nur mit eigenständigem Design, sondern auch mit komplett neu entwickeltem AMG RIDE CONTROL-Sportfahrwerk inklusive elektronisch geregelter Dämpfung und neuer Vorderachse. Erstmals ist für das E 63 AMG T-Modell eine Keramik-Verbundbremsanlage lieferbar. Die einzigartige Kombination wegweisender Fahrer-Assistenzsysteme hebt die aktive und passive Sicherheit in dieser Fahrzeugklasse auf ein neues Niveau.

Größter Kofferraum und geringster Verbrauch – das E 63 AMG T-Modell setzt neue Maßstäbe. Mit einem Gepäckraumvolumen von 695 bis 1950 Litern und einem Kraftstoffverbrauch von 12,8 Litern Super plus auf 100 Kilometer (NEFZ gesamt) steht der neue High-Performance-Kombi von AMG auf der Pole Position. Kein Wettbewerber bietet diese außergewöhnliche Kombination aus Leistung, Nutzwert und Effizienz. Der AMG 6,3-Liter-V8-Motor mit 386 kW/525 PS leistet 8 kW/11 PS mehr als im Vorgängermodell, unterbietet dabei aber dessen Verbrauchswerte um nahezu zwölf Prozent.

Diese Verbesserung konnte durch ein ganzes Bündel an Effizienzsteigernden Maßnahmen erreicht werden. Die bedarfsgerechte Kraftstoffversorgung und das Generatormanagement mit Rekuperation der Bremsenergie im Schubetrieb tragen ebenso zur Verbrauchseinsparung bei, wie das AMG SPEEDSHIFT MCT 7-Gang-Sportgetriebe: Anstelle des üblichen Drehmomentwandlers kommt eine nasse Anfahrkupplung im Ölbad zum Einsatz, zudem sorgt das verbrauchsopti-

mierte Fahrprogramm „Controlled Efficiency“ mithilfe bewusst früher Hochschaltvorgänge für möglichst niedrige Motordrehzahlen.

Das neue E 63 AMG T-Modell fasziniert durch zwei grundverschiedenen Charakterzüge: Es beherrscht die ruhige Fortbewegung eines langstrecken-tauglichen Business-Kombis ebenso perfekt, wie die hochdynamische Fahrt auf der Rennstrecke. Der AMG Hochdrehzahl-Saugmotor mit 6208 Kubikzentimeter Hubraum und 630 Newtonmetern Drehmoment überzeugt durch agiles Ansprechverhalten, kräftigen Durchzug und enorme Drehfreude. Das E 63 AMG T-Modell erreicht Tempo 100 nach nur 4,6 Sekunden; die Höchstgeschwindigkeit beträgt 250 km/h (elektronisch abgeregelt). Der neu komponierte V8-Sound begeistert auf jedem Kilometer, dabei garantiert der schwingungsarme Motorlauf Mercedes-typischen Komfort. Eine neu konzipierte Wasserkühlung stellt maximale Standfestigkeit auch bei hoher Belastung sicher.

Die wichtigsten Daten im Überblick:

	Mercedes-Benz E 63 AMG T-Modell*
Zylinderanordnung/ Ventile pro Zylinder	V8 4
Hubraum	6208 cm ³
Bohrung x Hub	102,2 x 94,6 mm
Leistung	386 kW/525 PS bei 6800/min
Max. Drehmoment	630 Nm bei 5200/min
Kraftstoffverbrauch nach NEFZ gesamt	12,8 l/100 km
CO₂-Emission	299 g/km
Beschleunigung 0-100 km/h	4,6 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h**

* vorläufige Angaben; ** elektronisch begrenzt

Das AMG SPEEDSHIFT MCT 7-Gang-Sportgetriebe erfüllt die unterschiedlichsten Anforderungen des Fahrers: Die vier Fahrprogramme „C“ (Controlled Efficiency), „S“ (Sport), „S+“ (Sport Plus) sowie „M“ (Manuell) lassen sich über einen elektronischen Drehschalter in der AMG DRIVE UNIT einstellen. Im verbrauchs-optimierten Fahrprogramm Controlled Efficiency schaltet das Getriebe betont sanft, und die Getriebesteuerung wählt bewusst frühe Hochschaltvorgänge, um die Motordrehzahl möglichst niedrig zu halten.

In den Modi Sport Plus und Manuell ermöglicht das 7-Gang-Sportgetriebe hingegen Schaltvorgänge in 100 Millisekunden. Beim Schaltvorgang unter Volllast führt die partielle Ausblendung von einzelnen Zylindern durch die kurzzeitige Deaktivierung von Zündung und Einspritzung zu deutlich schnelleren Schaltzeiten. Schnelle und spontane Mehrfachrückschaltungen sorgen ebenso für einen äußerst agilen Charakter wie die Zwischengasfunktion und die RACE START-Funktion: Sie erlaubt dem Fahrer des E 63 AMG, das maximale Beschleunigungspotenzial automatisch abzurufen.

Fahrdynamik und Komfort – das E 63 AMG T-Modell beherrscht beides

Ebenso wie Motor und Kraftübertragung überzeugt das neu entwickelte AMG RIDE CONTROL-Sportfahrwerk durch höchste Individualität. Ausgeprägte Fahrdynamik und Mercedes-typische Langstreckentauglichkeit gehen im E 63 AMG T-Modell eine optimale Synthese ein. Während an der Vorderachse neue Stahlfederbeine zum Einsatz kommen, sind an der Hinterachse AMG-spezifische Luftfedern montiert. Vorteil dieser Lösung: Die vorderen Stahlfedern sorgen für ein feinfühleres Ansprechverhalten, während die hinteren Luftfederbeine dank automatischer Niveauregulierung die Fahrzeughöhe unabhängig von der Beladung konstant halten.

Ein neues, elektronisch geregeltes Dämpfungssystem variiert je nach Fahrsituation automatisch die Dämpferkennung und reduziert die Wankwinkel der Karosserie. Das Resultat: Ein blitzschneller Wechsel zwischen hohem Fahrkomfort und größtmöglicher Agilität. Zusätzlich kann der Fahrer per Knopfdruck zwischen den drei Fahrwerkmodi Comfort, Sport und Sport Plus wählen. Außerdem verfügt das

E 63 AMG T-Modell über eine neu entwickelte, eigenständige Vorderachse mit 56 Millimetern größerer Spurweite, Rohrstabilisator, neuen Querstreben, neuer Elastokinematik und neuen Radträgern für mehr negativen Radsturz – und bietet somit mehr Grip bei schneller Kurvenfahrt. Diese aufwendige Achskonstruktion, die sich prinzipiell bereits im C 63 AMG T-Modell bewährt. Für höhere Stabilität im Grenzbereich sorgt die Hinterachse; sie verfügt ebenfalls über mehr negativen Sturz, über eine optimierte Elastokinematik und über ein neues Fahrschemellager.

Neu entwickelte Servolenkung und individuelles 3-Stufen-ESP®

Ein direkteres Lenkgefühl vermittelt die neu entwickelte Zahnstangen-Servolenkung mit Parameterfunktion. Die Lenkübersetzung im Verhältnis 14 : 1 ist um 22 Prozent direkter als bei der Serie, weiterhin sorgen die versteifte Lenksäule sowie die neu abgestimmte Kennlinie der geschwindigkeitsabhängigen Servounterstützung für mehr Lenkpräzision und einen besseren Fahrbahnkontakt.

Das vom SL 63 AMG und C 63 AMG bekannte 3-Stufen-ESP® ermöglicht individuelle Einstellmöglichkeiten – und damit ein klares Plus an Fahrspaß. Über den ESP®-Taster in der AMG DRIVE UNIT kann der Fahrer zwischen den Stufen „ESP ON“, „ESP SPORT“ und „ESP OFF“ wählen – den jeweils aktivierten Zustand zeigt das Zentral-Display im Kombi-Instrument an. Perfekte Verzögerung auch bei betont dynamischer Fahrt bietet die AMG Hochleistungs-Bremsanlage mit rund um 360 Millimeter großen, innen belüfteten und gelochten Brems Scheiben. An der Vorderachse kommt die besonders belastbare, motorsportprobierte Verbund-Technologie zum Einsatz. Eine noch bessere Brems-Performance und eine höhere Lebensdauer ermöglicht die neu entwickelte, optionale Keramik-Verbundbremsanlage mit größer dimensionierten Brems Scheiben. Die Keramik-Brems Scheiben verfügen aufgrund ihres höheren Härtegrads über eine noch höhere Temperatur-sicherheit und bestechen durch ihr um rund 40 Prozent niedrigeres Gewicht. Die reduzierten ungefederten Massen führen speziell in schnellen Autobahnkurven zu einem noch agileren Handling.

Optimalen Grip garantieren die Reifen der Dimension 255/40 R 18 vorn und 285/35 R 18 hinten auf Titangrau lackierten und glanzgedrehten AMG 18-Zoll-

Fünfspeichen-Leichtmetallräder in 9 bzw. 9,5 Zoll Breite. Auf Wunsch sind auch AMG 19-Zoll-Leichtmetallräder in leichter Schmiedetechnologie mit Bereifung 255/35 R 19 vorn und 285/30 R 19 hinten lieferbar.

Seite 69

AMG Styling und verbreiterte vordere Kotflügel

Die neu entwickelte Vorderachse mit größerer Spurweite erfordert um 17 Millimeter verbreiterte Kotflügel. Der formschön darin integrierte „6.3 AMG“-Schriftzug signalisiert dem Kenner die Ausnahmestellung des High-Performance-Kombis. Zum AMG Styling gehört auch eine Frontschürze mit großen Kühlluft einlässen, seitlichen Luftaustrittsöffnungen und dem AMG-spezifischen Tagfahrlicht mit LED-Leuchten. In Verbindung mit der Wunschausstattung Intelligent Light System (ILS) verfügt das E 63 AMG T-Modell über abgedunkelte Frontscheinwerfer. Einen markanten Auftritt garantieren überdies die Seitenschwellerverkleidungen und die Heckschürze mit schwarzem Einsatz. Beide Designelemente verbinden sich gekonnt mit der schwungvollen Linie über den hinteren Radhäusern, die der körperbetonten, muskulösen Form des Heckkotflügels eine klare Kontur gibt. Zur Serienausstattung zählen die Heckleuchten und Blinklichter in besonders schneller LED-Technik. Für einen bleibenden Eindruck – optisch wie akustisch – sorgt die Sport-Abgasanlage mit zwei verchromten, neu gestalteten Doppelendrohren.

Kofferraum mit größtem Volumen und hoher Funktionalität

Dank des um 20 Millimeter vergrößerten Radstandes bietet das E 63 AMG T-Modell nicht nur mehr Fahrkomfort sondern auch ein größeres Raumangebot und Kofferraumvolumen als das Vorgängermodell. Mit einem Fassungsvermögen von 695 bis 1950 Litern ist der Gepäckraum nicht nur größer als zuvor, sondern auch gegenüber den Wettbewerbern führend in Bezug auf die wichtigsten Laderaumabmessungen das und Laderaumvolumen. Mit seiner hohen Funktionalität eröffnet er zahlreiche Möglichkeiten beim Transport von Sportgeräten, Urlaubsgepäck oder hochwertigen Designermöbeln.

Zur Serienausstattung des E 63 AMG T-Modells zählen wesentliche Komponenten des EASY-PACK-Systems wie der Fallladeboden mit zwei Ladeebenen und Klappbox, die Laderaumabdeckung, der Quickfold zum einfachen Umklappen der im Verhältnis 1/3 zu 2/3 geteilten Fondsitze sowie die EASY-PACK-Heckklappe, die ein elektrisches Öffnen und Schließen ermöglicht.

Seite 70

Interieur mit sportlichem Wohlfühl-Ambiente

Das neu gestaltete Interieur des High-Performance-Kombis fasziniert durch hochwertige Materialien und funktionelle Sportlichkeit. Exklusive Ausstattungsdetails sind die eigenständigen, elektrisch verstellbaren Sportsitze mit optimiertem Seitenhalt sowie das Sportlenkrad im Vierspeichendesign mit Aluminium-Schaltpaddles. Die AMG DRIVE UNIT bietet Einstellmöglichkeiten für das MCT-Sportgetriebe, das 3-Stufen-ESP®, das Fahrwerksetup und das AMG Programm. Völlig neu zur DRIVE UNIT hinzugekommen ist der E-SELECT-Wählhebel in der Mittelkonsole. Der Fahrer kann auf kürzestem Weg durch Antippen via Drive-by-Wire zwischen R, N und D wechseln, die Parksperre P ist bequem über einen Knopf bedienbar. Serienmäßig sind auch die feine Lederpolsterung in drei verschiedenen Farbtönen, das Kombi-Instrument mit AMG Hauptmenü sowie die Einstiegsleisten mit AMG Schriftzug und die Sportpedale – beides aus gebürstetem Edelstahl.

Ab Werk sind auch Sonderausstattungen aus dem AMG *Performance Studio* lieferbar:

- AMG 19-Zoll-Leichtmetallräder in leichter Schmiedetechnologie, mit Bereifung 255/35 R 19 vorn und 285/30 R 19 hinten
- AMG Keramik-Verbundbremsanlage
- Bremssättel, rot lackiert
- Hinterachs-Sperrdifferenzial mit 40 Prozent Sperrwirkung
- AMG Performance-Lenkrad im Dreispeichen-Design mit Alcantara-Einsätzen im Griffbereich
- AMG Zierteile Carbon
- AMG Einstiegsleisten, beleuchtet
- AMG Driver's Package (Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 280 km/h, Teilnahme an einem Fahrertraining der AMG Driving Academy)
- AMG Fußmatten

Als weitere Wunschausstattungen stehen unter anderem zur Wahl:

Seite 71

- AMG Exklusiv-Paket: Polsterung in Nappaleder der Sitze, des Instrumententafel-Oberteils, der Bordkanten, der Armauflagen an den Türen sowie der Mittelkonsole und Türmittelfelder. Innenhimmel mit Sonnenblenden sowie A-, B- und C-Säulen in Alcantara, AMG Fußmatten
- COMAND APS
- designo-Programm: zehn Farbtöne und neun Leder-Polsterungen
- EASY-PACK-Ladegutschienen für eine sichere Befestigung von Ladegut inkl. EASY-PACK-Ladekantenschutz
- Fahrassistenz-Paket
- KEYLESS-GO-Paket
- Media Interface
- Rückfahrkamera für PARKTRONIC
- Surround-Soundsystem

Aktive und passive Sicherheit auf neuem Niveau

Wie die E 63 AMG Limousine erfüllt das neue T-Modell von AMG höchste Erwartungen hinsichtlich aktiver und passiver Sicherheit. Zur Serienausstattung zählen die neue Müdigkeitsdetektion ATTENTION ASSIST, das einzigartige präventive Insassenschutzsystem PRE-SAFE[®], sieben Airbags und crashaktive NECK-PRO-Kopfstützen. Die Sicherheitsausstattung lässt sich auf Wunsch mit dem Spurhalte- und Totwinkel-Assistenten, der PRE-SAFE[®]-Bremsen mit automatischer Vollbremsfunktion, dem adaptiven Fernlicht-Assistenten, dem Nachtsicht-Assistenten und dem Geschwindigkeitslimit-Assistenten auf ein in dieser Fahrzeugklasse bislang ungekanntes Niveau steigern.

Seine Markteinführung feiert das neue E 63 AMG T-Modell im Februar 2010.

Mercedes-Benz Vision S 500 Plug-in HYBRID: Die Luxusklasse auf dem Weg zum Dreiliter-Auto

Kurz nach dem erfolgreichen Markstart des S 400 HYBRID, der aktuell sparsamsten Luxuslimousine mit Ottomotor, präsentiert Mercedes-Benz auf der 63. IAA in Frankfurt die Vision S 500 Plug-in HYBRID, das erste Oberklassemodell in der Kategorie „Dreiliter-Auto“. Der Technologieträger zeigt die Zukunft des modularen Hybrid-Systembaukastens von Mercedes-Benz. Die Vision S 500 Plug-in HYBRID kann bis zu 30 Kilometer weit rein elektrisch und damit ohne lokale Emissionen fahren. Durch den effizienten Antrieb und den CO₂-Bonus für den batterieelektrischen Fahrbetrieb, erreicht er einen zertifizierten Verbrauch von lediglich 3,2 Liter Benzin auf 100 Kilometer. Mit einem CO₂-Ausstoß von nur 74 Gramm pro Kilometer im NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) demonstriert der Versuchsträger der Sindelfinger Entwickler die Zukunftsfähigkeit kommender S-Klasse Generationen. Die hervorragenden Werte werden durch die Kombination eines Plug-in-Hybridantriebs mit Effizienz steigernden BlueEFFICIENCY Maßnahmen am Fahrzeug ermöglicht.

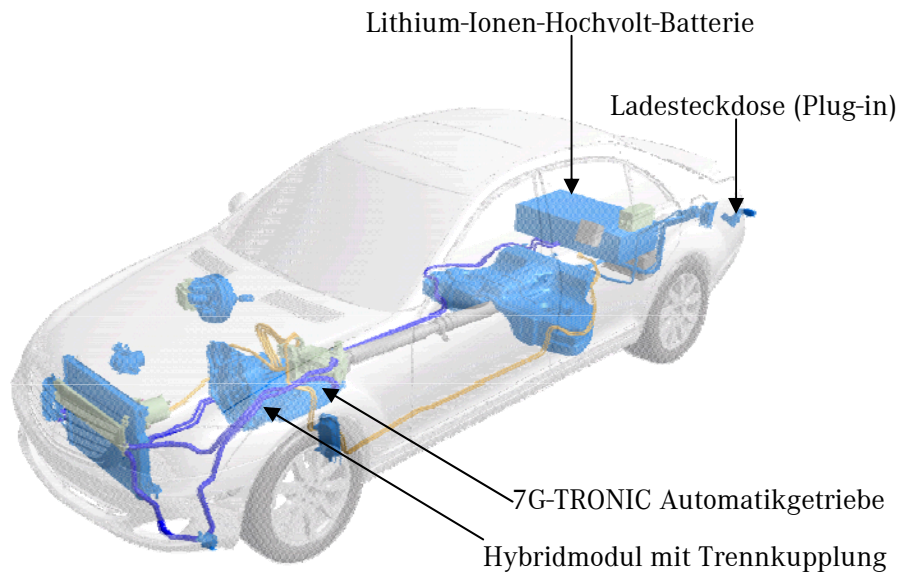
Gleichzeitig steht die Vision S 500 Plug-in HYBRID für alle S-Klasse typischen Stärken: Spitzenkomfort, herausragende Sicherheit und souveräne Leistung. Der Antrieb besteht im Konzeptfahrzeug aus drei Hauptkomponenten: einem leistungsstarken V6-Benziner mit Direkteinspritzung der nächsten Generation, einem Hybridmodul mit ca. 44 kW/60 PS Leistung sowie einer Lithium-Ionen-Batterie mit mehr als 10 kWh Speicherkapazität. Die Vision S 500 Plug-in HYBRID beschleunigt in 5,5 Sekunden von null auf 100 km/h.

„Mit der Vision S 500 Plug-in HYBRID zeigen wir einen neuen Meilenstein auf unserem Weg zur emissionsfreien Mobilität“, so Dr. Dieter Zetsche, Vorstandsvorsitzender der Daimler AG und Leiter Mercedes-Benz Cars. „Eine luxuriöse und sichere S-Klasse, die überlegene Fahrleistungen bietet und dabei weniger ver-

braucht als heutige Kleinwagen, zeigt, dass automobiler Faszination und Verantwortung für die Umwelt auch in unseren Topmodellen hervorragend vereinbar sind.“

„Bis zur Serienreife ist es zwar noch ein gutes Stück Weg,“ sagt Dr. Thomas Weber, Mitglied des Vorstands der Daimler AG, verantwortlich für Konzernforschung und Entwicklung Mercedes-Benz Cars, „aber unsere Ingenieure werden unter Hochdruck die notwendige Integrationsarbeit leisten und alle Komponenten auf den harten Alltagsbetrieb einer voll langstreckentauglichen Luxuslimousine auslegen. Alle Schlüsseltechnologien für ein solches Traumauto haben wir in der Hand. Deshalb sehe ich den Einsatz in der nächsten Generation der S-Klasse. Jetzt kommt es darauf an, dass parallel zu unseren Entwicklungsarbeiten eine flächendeckende Infrastruktur aufgebaut wird, um die Potenziale dieses innovativen Antriebskonzeptes voll ausschöpfen zu können.“

Die elektrischen Antriebskomponenten der Vision S 500 Plug-in HYBRID belegen die Vielseitigkeit des intelligenten, weit skalierbaren Hybrid-Systembaukastens von Mercedes-Benz. Konstruktiv unterscheidet sich das dreimal so starke Hybridmodul nur unwesentlich von dem kompakten scheibenförmigen 15-kW-Elektromotor, der im S 400 HYBRID arbeitet. Daher kann es auch elegant in das Gehäuse der Siebenstufen-Automatik 7G-TRONIC integriert werden. Der großzügige Innenraum des Versuchsträgers bleibt bei dieser Modellvariante damit ebenso erhalten wie beim S 400 HYBRID. Zukünftige Modellgenerationen werden sich an dieser Systemarchitektur orientieren.



Während die extrem kompakte Lithium-Ionen-Batterie des S 400 HYBRID mit 0,9 kWh in dessen Motorraum Platz findet, benötigt der mit über 10 kWh deutlich leistungsfähigere Lithium-Ionen-Akku der Vision S 500 Plug-in HYBRID mehr Einbauraum. Der Stromspeicher ist hinter den Rücksitzen im Kofferraum platziert. Die Einbauposition der Lithium-Ionen-Batterie über der Hinterachse bringt entscheidende Vorteile: Die Gewichtsverteilung im Fahrzeug ist ausgewogen, das Volumen des Benzintanks bleibt langstreckentauglich. Zudem gewährleistet die geschützte Einbaulage bestmögliche Crash-Sicherheit.

Zusätzliche Kupplung entkoppelt Hybridmodul und Verbrennungsmotor

Dem Baukastenkonzept entsprechend, ist der Antriebsstrang der Vision S 500 Plug-in HYBRID prinzipiell genauso aufgebaut wie der des S 400 HYBRID. Ein System-spezifisches Merkmal ist die zusätzliche Kupplung, die zwischen Verbrennungs- und Elektromotor integriert ist. Sie entkoppelt die beiden Aggregate bei rein elektrischer Fahrt voneinander, sodass im Elektro-Modus für höchste Effizienz gesorgt ist. Dank vollständiger Integration ins Wandlergehäuse beansprucht die Trennkupplung keinen zusätzlichen Einbauraum.

Einen weiteren wesentlichen Unterschied zu herkömmlichen Hybriden macht die Plug-in-Batterie aus, die an Ladestationen aufgeladen werden kann und damit eine große elektrische Reichweite ermöglicht. Als Energiespeicher für den Elektromotor dient in der Vision S 500 Plug-in HYBRID eine leistungsstarke Lithium-Ionen-Batterie mit einer Speicherkapazität von über 10 kWh und einer maximalen Leistung von circa 60 kW. Um die elektrische Reichweite zu erhöhen, kann die Batterie an Ladestationen aufgeladen werden. Der Schnelllademodus mit einer Ladeleistung von 20 kW dauert weniger als 60 Minuten. Eine Standardladung an einer handelsüblichen Steckdose mit 3,3 kW dauert bei komplett entladener Batterie rund viereinhalb Stunden.

Der kompakte Onboard-Lader hinter der seitlichen Kofferraumwand regelt den Ladevorgang und ist gegen Kurzschluss, Verpolung sowie Überspannung geschützt. Zugleich überwacht das Ladesystem zum Schutz der Batterie die Spannung, Ladungsmenge und Ladezeit. Das Gesamtgewicht der elektrischen Komponenten beträgt beim aktuellen Versuchsfahrzeug 215 Kilogramm. Die Lithium-Ionen-Batterie wiegt rund 130 Kilogramm, erheblich weniger als eine herkömmliche NiMH-Batterie mit gleicher Kapazität, die etwa 180 – 200 kg wiegen würde.

Den Energievorrat der Batterie frischt das Hybridmodul auch während der Fahrt auf: durch die so genannte Rekuperation, die Nutzung der Bremsenergie. Die Trennkupplung wirkt auch dabei Effizienz steigernd, da sie die volle Rekuperationsleistung ohne Motorschleppverluste ermöglicht.

Bis zu 30 Kilometer Reichweite bei rein elektrischer Fahrt

Die Hochleistungsbatterie und das circa 44 kW/60 PS starke Hybrid-Modul ermöglichen rein elektrisches Fahren über eine Distanz von bis zu 30 Kilometern, was für viele Fahrten in der Stadt völlig ausreichend ist. Dort ist die Vision S 500 Plug-in HYBRID zügig, sehr komfortabel und lokal emissionsfrei unterwegs. Reicht die Leistung des Elektromotors nicht mehr aus, etwa bei schnellerer Fahrt oder an sehr steilen Anstiegen, wird der Benzinmotor automatisch gestartet und

dem Antriebsstrang zugeschaltet. Vor dem Schließen der Kupplung synchronisiert die Fahrzeugelektronik dabei die Drehzahl von Verbrennungsmotor und Hybridmodul, sodass das Zuschalten völlig ruckfrei und unmerklich für den Fahrer geschieht.

Das ausgefeilte Zusammenspiel mit dem Verbrennungsmotor ermöglicht zahlreiche Zusatzfunktionen, die den Kraftstoffverbrauch, die Emissionen und die Agilität gleichermaßen positiv beeinflussen. Wie das System im S 400 HYBRID verfügt auch das Hybridmodul in der Vision S 500 Plug-in HYBRID über die ECO Start-Stopp-Funktion. Zum anderen erhöht es die Fahrsicherheit und den Fahrspaß mithilfe des so genannten „Boost“-Effekts, durch den der Elektromotor den Verbrennungsmotor in der verbrauchsintensiven Beschleunigungsphase kraftvoll unterstützt. Seine Praxistauglichkeit hat das System in leicht veränderter Konfiguration bereits im Mercedes-Benz Sprinter bewiesen.

Umfangreiche elektronische Sicherheits- und Steuerungskomponenten

Die Lithium-Ionen-Batterie dient nicht nur als Energiespeicher für den Elektromotor, sondern ist über einen Gleichstrom/Gleichstrom-Wandler auch mit dem 12-Volt-Bordnetz verbunden, das Standardverbraucher wie die Scheinwerfer und die Komfortfeatures versorgt. Um einen konstant hohen elektrischen Wirkungsgrad zu gewährleisten, werden die Spannungswandler über einen zusätzlichen Niedertemperatur-Kreislauf wassergekühlt.

Für den Betrieb des 3-Phasen-Drehstrom-Elektromotors im Hochvolt-Gleichspannungsnetz ist eine spezielle Leistungselektronik erforderlich. Der Wechselrichter findet seinen Platz im Motorraum. Da sich die Leistungselektronik durch die entstehenden elektrischen Ströme erwärmt, ist das System ebenfalls in den Niedertemperatur-Kühlkreislauf integriert. Auch bei der Leistungselektronik setzt Mercedes-Benz auf eine Standardisierung der Komponenten, die sich effizient und baureihenübergreifend mit verschiedenen Elektromotoren und Batterietypen kombinieren lassen.

Einen wichtigen Meilenstein auf dem Weg zum Plug-in Hybrid, stellt der jüngst vorgestellte Dieselhybrid Vision E 300 BlueTEC HYBRID dar. Er basiert wie der S 400 HYBRID und die Vision S 500 Plug-in HYBRID auf dem modularen Hybridbaukasten von Mercedes-Benz. In dieser seriennahen Studie ist der neue 2,2-Liter-Vierzylinder-Dieselmotor mit dem 15 kW/20 PS starken Hybridmodul kombiniert, das auch im S 400 HYBRID eingesetzt wird, aber zusätzlich rein elektrisches Fahren ermöglicht. Die Vision E 300 BlueTEC HYBRID benötigt mit dieser Antriebskonfiguration lediglich 4,5 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer (vorläufiger Wert). Das entspricht einem CO₂-Ausstoß von lediglich 119 Gramm pro Kilometer - dies bei einer Leistung von 165 kW/224 PS und einem ebenfalls souveränen Drehmoment 580 bis 600 Newtonmetern (jeweils kombiniert), das auf dem Niveau aktueller Sechszylinder-Diesel liegt. Die Abgasreinigung übernimmt die Kombination von Oxidations-Kat, Dieselpartikelfilter und BlueTEC mit AdBlue[®] Einspritzung. Damit hat auch die Vision E 300 BlueTEC HYBRID das Potenzial, die weltweit strengsten Abgasnormen zu erfüllen.

Vision S 500 Plug-in HYBRID - Technische Daten

Verbrennungsmotor (Benziner)

Zylinderzahl/-anordnung: V6, 4 Ventile pro Zylinder
Hubraum: 3,5 l

Hybridmodul

Bauart: Permanenterregte Synchronmaschine
Nennleistung: circa 44 kW/60PS
Nenn Drehmoment: 250 Nm

Leistung und Kraftstoffverbrauch

Beschleunigung 0-100 km/h: 5,5 s*
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
Kraftstoffverbrauch: 3,2 l/100 km (kombiniert)*
CO₂-Emissionen: 74 g/km (kombiniert)*

*vorläufige Werte

Neuer Brennstoffzellen-Pkw von Mercedes-Benz: 100 Prozent Fahrspaß, null Emissionen

Mit der neuen B-Klasse F-CELL bringt Mercedes-Benz seinen ersten unter Serienbedingungen gefertigten Brennstoffzellen-PKW auf die Straße. Das umweltfreundliche Elektroauto überzeugt mit souveränen Fahrleistungen auf dem Niveau eines 2,0-Liter-Benziners und gleichzeitig voller Alltagstauglichkeit. Dabei begnügt sich der emissionsfreie Antrieb mit einem NEFZ-Verbrauch (Neuer Europäischer Fahrzyklus) von umgerechnet 3,3 Litern Kraftstoff je 100 Kilometer (Diesel-Äquivalent). Die Produktion der B-Klasse F-CELL startet Ende 2009 mit einer Kleinserie. Anfang nächsten Jahres werden die ersten der rund 200 Fahrzeuge an Kunden in Europa und den USA ausgeliefert.

Das neue Brennstoffzellenfahrzeug bietet alles, was man von einem Mercedes-Benz erwartet: Viel Komfort und Sicherheit sowie ein uneingeschränktes Platzangebot in Innen- und Kofferraum. Und auch auf den Fahrspaß müssen die Kunden nicht verzichten denn der Elektromotor entwickelt eine Spitzenleistung von 100 kW/136 PS und ein maximales Drehmoment von 290 Newtonmetern, das bereits von der ersten Umdrehung an zur Verfügung steht. Damit tritt die B-Klasse F-CELL ausgesprochen souverän an und beeindruckt mit dynamischen Fahreigenschaften, die zum Teil deutlich über dem Niveau eines Zweiliter-Benziners liegen. Dennoch begnügt sich der emissionsfreie Brennstoffzellen-Antrieb umgerechnet mit nur 3,3 Litern Kraftstoff (Diesel-Äquivalent) je 100 Kilometer im NEFZ. Dank ihrer großen Reichweite von circa 400 Kilometern und kurzen Betankungszeiten von rund drei Minuten wird lokal emissionsfreie Mobilität mit der B-Klasse F-CELL auch auf längeren Strecken zur Realität.

„2009 ist das Jahr, in dem wir weitere Meilensteine in Sachen nachhaltiger Mobilität setzen. Die B-Klasse F-CELL übernimmt dabei eine Pionierrolle als weltweit erstes Brennstoffzellen-Automobil, das unter Serienbedingungen produziert

wird“, so Dr. Thomas Weber, Mitglied des Vorstands der Daimler AG, verantwortlich für Konzernforschung und Entwicklung Mercedes-Benz Cars.

Technologisches Herzstück ist die neue Generation des kompakten und leistungsstarken Brennstoffzellensystems. Dort reagiert das mit 700 bar an Bord gespeicherte Wasserstoffgas mit Luftsauerstoff. Dabei entsteht der Strom für den Elektromotor und reiner Wasserdampf. Selbst bei Temperaturen bis minus 25 Grad Celsius zeichnet sich das Brennstoffzellensystem der B-Klasse F-CELL durch eine sehr gute Kaltstartfähigkeit aus. Das Antriebssystem wurde im Vergleich zur 2004 vorgestellten F-CELL A-Klasse komplett neu entwickelt. So haben die Ingenieure von Mercedes-Benz Leistung, Drehmoment, Reichweite, Zuverlässigkeit, Startverhalten und Komfort deutlich verbessert. Die B-Klasse F-CELL bietet nun Fahrspaß und Alltagstauglichkeit auf Mercedes Niveau – ohne lokale Emissionen.

Zum Boosten und zur Bremsenergieerückgewinnung kommt wie bei einem verbrennungsmotorischen Hybrid eine Lithium-Ionen Batterie mit einer Leistung von 35 kW und einer Kapazität von 1,4 kWh zum Einsatz. Vorteile der Lithium-Ionen Technologie gegenüber herkömmlichen Batterien sind ihre kompakten Abmessungen, hohe Leistungsfähigkeit, großer Ladewirkungsgrad und lange Lebensdauer.

Die B-Klasse F-CELL basiert auf der einzigartigen Sandwichboden-Architektur, die Mercedes-Benz bereits vor zehn Jahren auch mit Blick auf die Integration alternativer Antriebe bei der ersten der A-Klasse Generation eingeführt hat. Der Vorteil: Die Antriebskomponenten liegen geschützt und platz sparend im Sandwichboden, sodass der Innenraum ohne Einschränkung nutzbar ist und ein Kofferraumvolumen von 416 Litern zur Verfügung steht.

Auch in punkto Ausstattung kann sich die B-Klasse F-CELL sehen lassen. Auffällig ist die Sonderlackierung in Bonamitsilber sowie die exklusiven Leichtmetallräder im 10-Speichen Design. Und im Innenraum sorgen Lederausstattung, Sitzheizung, Klimaautomatik oder COMAND-System sowie weitere Ausstattungsfeatures für einen unverändert hohen Komfort.

Die Betriebssicherheit der B-Klasse F-CELL liegt unter allen Bedingungen auf dem gleichen hohen Niveau wie das von Mercedes-Fahrzeugen mit konventionellen Verbrennungsmotoren. Das integrierte Sicherheitskonzept der B-Klasse F-CELL trägt den spezifischen Eigenschaften des innovativen Antriebssystems Rechnung. Dabei flossen unter anderem die langjährigen Erfahrungen von Mercedes-Benz bei Brennstoffzellen-Antrieben und Hochvolt-Anwendungen mit ein. Die Sicherheit der antriebsspezifischen Komponenten der B-Klasse F-CELL haben die Mercedes-Ingenieure durch mehr als 30 zusätzliche Crashtests geprüft und optimiert.

Tankstellennetz als Voraussetzung

Mit über 100 Testfahrzeugen und nach mehr als 4,5 Millionen gefahrenen Testkilometern verfügen Daimler und Mercedes-Benz über die weltweit umfassendste Erfahrung mit Brennstoffzellenfahrzeugen. Die B-Klasse F-CELL ist ein weiterer Beleg dafür, welchen hohen Reifegrad diese Technologie im Automobil bereits erreicht hat. Um das lokal emissionsfreie Fahren im größeren Umfang Realität werden zu lassen, ist nun noch der Aufbau eines flächendeckenden Netzes von Wasserstoff-Tankstellen notwendig. Dafür engagiert sich das Unternehmen unter anderem im Rahmen von Gemeinschaftsprojekten mit der öffentlichen Hand, Energieerzeugern und Mineralölindustrie beispielsweise in Hamburg und Stuttgart sowie in Kalifornien.

Mercedes-Benz sieht die Entwicklung von Elektroautos mit Batterie- und Brennstoffzellenantrieb für das lokal emissionsfreie Fahren der Zukunft als Ergänzung zu den Fahrzeugen mit High-Tech Verbrennungsmotoren. Moderne Diesel und Benziner werden auch noch auf längere Sicht eine wichtige Antriebsform für das Automobil bleiben – im Individualverkehr mit Personewagen, insbesondere auf Langstrecken, und vor allem beim Güterverkehr mit Lastwagen. Im städtischen Verkehr werden zunehmend Elektrofahrzeuge zum Einsatz kommen.

Antrieb	Elektromotor mit Brennstoffzelle
Nennleistung (kW/PS)	100/136
Nenndrehmoment (Nm)	290
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	170
NEFZ-Verbrauch (l Dieseläquivalent/100 km)	3,3
CO ₂ ges. (g/km min.-max.)	0,0
Reichweite (km) NEFZ	385
Kapazität / Leistung Lithium-Ionen Batterie (kWh/kW)	1,4 / 35
Kaltstartfähigkeit	bis -25 °C

Mercedes-Benz BlueZERO E-CELL PLUS: Mehr Reichweite im Huckepack

Das seriennahe Mercedes-Benz Elektroauto Concept BlueZERO E-CELL PLUS vereint umweltfreundliche Elektromobilität im City-Betrieb mit voller Langstreckentauglichkeit. Möglich macht das die Kombination des batterie-elektrischen Antriebs mit einem effizienten und saubereren Verbrennungsmotor. Mithilfe dieses so genannten Range Extenders erzielt der BlueZERO E-CELL PLUS eine Gesamtreichweite von bis zu 600 Kilometern, davon 100 Kilometer rein elektrisch und damit lokal emissionsfrei.

Der BlueZERO E-CELL PLUS gehört zu der modular aufgebauten Elektroauto-Familie, mit der Mercedes-Benz alle künftigen Kundenanforderungen an nachhaltige Mobilität erfüllen kann. Bei dieser Variante des Konzeptfahrzeugs ist der Elektromotor des rein batteriebetriebenen BlueZERO E-CELL mit einem zusätzlichen Dreizylinder-Turbobenziner kombiniert. Der kompakte, 50 kW starke Verbrennungsmotor ist im Bereich der Hinterachse untergebracht und kann die Batterie während der Fahrt aufladen. Durch den CO₂-Bonus für den batterieelektrischen Fahrbetrieb erreicht das Fahrzeug einen CO₂-Ausstoß von lediglich 32 Gramm pro Kilometer. Dank Range Extender kann der BlueZERO E-CELL PLUS bis zu 600 Kilometer weit fahren, davon bis zu 100 km im lokal emissionsfreien Elektromodus. Die große kombinierte Reichweite macht den BlueZERO E-CELL PLUS voll alltagstauglich und gibt dem Kunden die Sicherheit, selbst bei entladener Batterie ans Ziel zu kommen. Zumal er sein Auto schnell und einfach an jeder normalen Tankstelle mit Kraftstoff auftanken kann.

Batterie mit überlegener Lithium-Ionen-Technologie

Bei der schnellen Standardladung von 20 kW kann der 18 kWh starke Hochenergie-Lithium-Ionen-Akku des BlueZERO E-CELL PLUS innerhalb von rund 30 Minuten Energie für 50 Kilometer Reichweite speichern. Die komplette elektrische Reichweite von 100 Kilometern fordert eine Ladezeit von etwas mehr

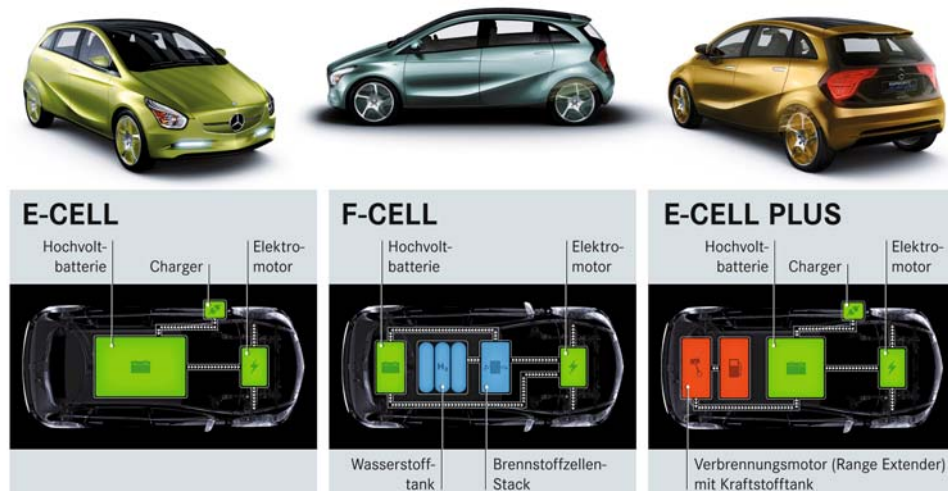
als einer Stunde. Bei der Standardladung an einer handelsüblichen Steckdose mit 3,3 kW beträgt die Ladezeit circa sechs Stunden. Eine spezielle Elektronik im Fahrzeug unterstützt intelligente Ladestationen und Abrechnungssysteme von Stromtankstellen. Vorteile der Lithium-Ionen-Batterie im Vergleich zu anderen Batterietechnologien sind ihre kompakten Abmessungen, hohe Leistungsfähigkeit und Energiedichte, großer Ladewirkungsgrad und lange Lebensdauer.

Concept BlueZERO Dreiklang der Elektromobilität

Mit dem seriennahen Concept BlueZERO zeigt Mercedes-Benz den Weg in die umweltverträgliche Elektromobilität. Das intelligente, modulare Konzept ermöglicht auf Basis einer Fahrzeug-Architektur drei Modelle mit unterschiedlichen Antriebskonfigurationen:

- Der BlueZERO *E-CELL PLUS* mit Elektroantrieb und zusätzlichem Verbrennungsmotor als Stromgenerator („Range Extender“) erzielt eine Gesamtreichweite von bis zu 600 Kilometern, davon bis zu 100 Kilometer rein elektrisch.
- Der bereits Anfang dieses Jahres in Detroit vorgestellte BlueZERO *E-CELL* mit rein batterie-elektrischem Antrieb fährt mit einer Batterieladung lokal emissionsfrei bis zu 200 Kilometer weit.
- Die dritte Antriebsversion, der BlueZERO *F-CELL* mit Brennstoffzelle, erzielt eine elektrische und ebenfalls lokal emissionsfreie Reichweite von rund 400 Kilometern.

Concept BlueZERO – Modulares Konzept für Elektromobilität



Mercedes-Benz

Alle drei BlueZERO Modelle fahren klassentypisch mit Frontantrieb. Die flexibel kombinierbaren Antriebskomponenten haben die Mercedes-Ingenieure in einem modularen Baukastensystem zusammengefasst. Dazu zählen modernste flüssigkeitsgekühlte Lithium-Ionen-Akkus mit bis zu 35 kWh Energieinhalt und der kompakte, 100 kW starke Elektromotor (Dauerleistung: 70 kW). Das maximale Drehmoment von 320 Nm steht ab der ersten Umdrehung des Elektromotors zur Verfügung und übertrifft den Wert eines heutigen V6-Benziners bei 2500/min. Wie seine beiden Geschwistermodelle BlueZERO *E-CELL* und BlueZERO *F-CELL* beschleunigt der BlueZERO *E-CELL PLUS* in weniger als elf Sekunden von null auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit ist im Sinne einer optimalen Reichweite und Energieeffizienz elektronisch auf 150 km/h begrenzt.

„Mit dem Concept BlueZERO liefern wir den dreifachen Beleg für die technische Reife von alternativen Antrieben bei Mercedes-Benz. Chancengleichheit mit heutigen verbrennungsmotorischen Antrieben erreichen wir für Elektrofahrzeuge mit Batterie- oder Brennstoffzellenantrieb aber erst, wenn die Kunden die Sicher-

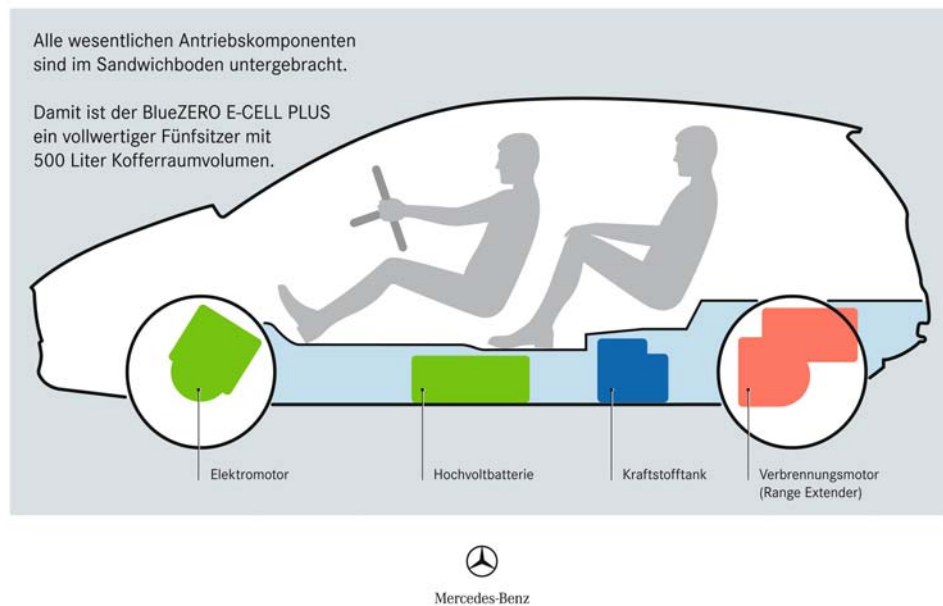
heit haben, dass ihnen eine ausreichende Infrastruktur an Strom- und Wasserstofftankstellen zur Verfügung steht“, so Prof. Herbert Kohler, Leiter E-Drive & Future Mobility sowie Daimler-Umweltbevollmächtigter.

Seite 85

Concept BlueZERO: flexibel und effizient dank modularer Architektur

Realisiert wurden die drei BlueZERO Varianten auf Basis des einzigartigen Sandwichbodens, den Mercedes-Benz bereits vor zehn Jahren auch mit Blick auf die Integration alternativer Antriebe für die erste A-Klasse-Generation eingeführt und für die B-Klasse weiterentwickelt hat. Vorteil der weiterentwickelten Konstruktion: Die wesentlichen Antriebskomponenten sind schwerpunktünstig, platzsparend und bestmöglich geschützt im Unterboden des Fahrzeugs eingebaut. Damit unterscheiden sich die BlueZERO Modelle maßgeblich von herkömmlich aufgebauten Elektroautos, bei denen beispielsweise die schwere und voluminöse Speicherbatterie im Kofferraum oder im Bereich der Rücksitze untergebracht ist. Alle drei BlueZERO Varianten teilen sich wesentliche technische Komponenten, Design und Fahrzeugdimensionen sind identisch. Kompakte Außenabmessungen verbinden die nur 4,22 Meter langen BlueZERO Modelle mit einem großzügigen und variablen Innen- und Gepäckraum. Fünf vollwertige Sitzplätze, rund 450 Kilogramm Zuladung und über 500 Liter Gepäckraum machen sie zu familientauglichen Automobilen.

Concept BlueZERO E-CELL PLUS



„Unser modularer Systembaukasten ermöglicht unterschiedliche Antriebskonfigurationen für jeden Kundenbedarf“, so Dr. Thomas Weber, Mitglied des Vorstands der Daimler AG, verantwortlich für Konzernforschung und Entwicklung Mercedes-Benz Cars. „Die weiter entwickelte Sandwichboden-Plattform ist die perfekte Basis für eine breit gefächerte Fahrzeugpalette mit elektrischen Antrieben. Für künftige Kompaktmodelle mit Antrieben auf Basis von optimierten Verbrennungsmotoren entwickeln wir derzeit eine neue, zusätzliche Plattform. Die intelligente Vernetzung beider Architekturen“, so Dr. Weber weiter, „erlaubt es, unser Produktspektrum höchst flexibel und effizient auszubauen. Ab 2009 fertigen wir die ersten Mercedes Brennstoffzellenautos in Kleinserie, rein batterie-elektrisch angetriebene Fahrzeuge von Mercedes-Benz folgen, ebenfalls in Kleinserie, ab 2010. Damit sind wir hervorragend für die Zukunft aufgestellt.“

Elektrisch angetriebene Fahrzeuge vermitteln Fahrspaß

Umweltbewusstsein und Fahrspaß gehören bei Mercedes-Benz auch in Zukunft zusammen. Diesen Anspruch betonen die Mercedes-Benz-Designer unter anderem durch die Farbgebung in drei neuen ALU-BEAM Farbtönen. Dabei setzen sie bei jeder der drei Varianten individuelle Akzente: Für den BlueZERO *E-CELL PLUS* wählten die Designer ein selbstbewusstes ALU-BEAM Kupfer. Der

BlueZERO *E-CELL* ist in frischem ALU-BEAM Gelb gehalten, der BlueZERO *F-CELL* tritt in ALU-BEAM Grün auf. Seite 87

Nach Einschätzung von Mercedes-Benz wird es künftig nicht die eine Technologie als Königsweg zur nachhaltigen Mobilität geben. Stattdessen reagiert das Unternehmen auf die vielfältigen Anforderungen mit ebenso vielseitigen Lösungen. Dabei spielen die einzelnen Technologien ihre Vorteile bezüglich optimaler Verbrauchs- und Emissionswerte jeweils in speziellen Einsatzbereichen aus. Mercedes-Benz sieht die Entwicklung von Elektroautos mit Batterie- und Brennstoffzellenfahrzeugen für das lokal emissionsfreie Fahren der Zukunft als Ergänzung zu den bereits verfügbaren extrem sauberen und sparsamen BlueEFFICIENCY Modellen sowie zu Fahrzeugen mit Hybridantrieb.

Allerdings gibt es für den uneingeschränkten und komfortablen Betrieb von Elektroautos noch eine Reihe von Herausforderungen, wie hohe Systemkosten, mangelnde Infrastruktur und geringe Reichweiten. Moderne Diesel und Benzinere werden auch noch auf längere Sicht die treibende Kraft für das Automobil bleiben – im Individualverkehr mit Personewagen, insbesondere auf Langstrecken, und vor allem beim Güterverkehr mit Lastwagen. Bei allen Fortschritten, die Mercedes-Benz mit dem Concept BlueZERO einmal mehr eindrucksvoll dokumentiert, können Elektroautos Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor zwar nicht kurzfristig ersetzen. Die Elektrifizierung moderner High-Tech Motoren wird im Antriebsmix der Zukunft jedoch eine zunehmend wichtige Rolle spielen.

- Elektrisch betriebenes Konzeptfahrzeug mit bis zu 100 Kilometern batterieelektrischer Reichweite
- Ein Verbrennungsmotor, der als Stromgenerator (Range Extender) dient, verlängert die Reichweite auf bis zu 600 Kilometer (gesamt)
- An einer haushaltsüblichen Steckdose lässt sich das Konzeptfahrzeug einfach und komfortabel aufladen
- Bei einer Ladeleistung von 20 kW kann der Concept BlueZERO *E-CELL PLUS* innerhalb von einer halben Stunde für eine Reichweite von 50 Kilometern geladen werden
- Flüssigkeitsgekühlter Lithium-Ionen-Akku als Energieträger verfügt über bis zu 17,50 kWh Energieinhalt
- Antrieb erfolgt über die Vorderachse

Elektroantrieb

CO ₂ -Emission:	0 g/km
Reichweite:	bis zu 100/600 km
Batterie:	Lithium-Ionen
Nennleistung:	100 kW/136 PS
Max. Drehmoment:	320 Nm
Höchstgeschwindigkeit:	150 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h:	< 11,0 Sekunden

Range Extender

Zylinder	3
Hubraum	1,0l Turbo
Leistung	50 kW bei 3500 U/min

Nachwuchs für die GLK-Familie

Stuttgart - Der eine überzeugt mit hervorragenden Fahrleistungen bei geringen Verbrauchswerten, der andere mit minimalem Verbrauch und guter Fahrdynamik. Der Unterschied? Im allradgetriebenen GLK 250 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY steht die sportliche Fahrdynamik im Vordergrund: Hier garantiert der moderne Vierzylinder-Dieselmotor mit 150 kW (204 PS) und üppigen 500 Newtonmeter Drehmoment beste Beschleunigungs- und Elastizitätswerte. Damit verfügt dieses Modell über den stärksten Vierzylinder-Dieselmotor in der SUV-Welt. Im Vergleich beeindruckt der heckgetriebene GLK 220 CDI BlueEFFICIENCY mit dem bekannten, 125 kW (170 PS) starken Dieselaggregat durch noch geringere Verbrauchswerte (ab 6,0 l/100 km) bei ansprechender Leistungsentfaltung.

Der Führungsanspruch des kompakten Charaktertypen GLK wird durch die neuen Modelle untermauert. Während der GLK 250 CDI 4MATIC mit dem leistungsstärksten Vierzylinder-Dieselmotor, permanentem Allradantrieb und 7G-TRONIC die Spitze der kompakten SUV-Welt bereichert, beweist der GLK 220 CDI mit Heckantrieb und Sechsgang-Schaltgetriebe höchste Ökonomie. Er begnügt sich mit 6,0 – 6,4 Liter Diesel pro hundert Kilometer und kombiniert diese günstigen Verbrauchswerte mit guten Fahrleistungen. Der Hecktriebler beschleunigt von null auf 100 km/h in 8,5 Sekunden und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 205 km/h. Der Sprint über die 100 km/h-Marke ist beim GLK 250 CDI 4MATIC in 7,9 Sekunden erledigt, der Vorwärtsdrang endet erst bei 213 km/h. Hier werden die sportwagenähnlichen Fahrleistungen nicht mit dem sonst üblichen Mehrverbrauch erkaufte. Im Schnitt konsumiert der Selbstzünder nur 6,7 Liter je hundert Kilometer.

GLK 250 CDI 4MATIC: Power-SUV mit Spar- und Spaßfaktor

Mit dem GLK 250 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY ergänzt das stärkste Vierzylinder-Dieselmotormodell der SUV-Welt das Angebot. Der neue Diesel-Direkteinspritzer mit 150 kW/204 PS und 500 Newtonmetern Drehmoment aus 2.143 cm³ Hub-

raum verhilft dem GLK zu hervorragenden Fahrleistungen. Dabei überzeugen nicht nur die Spurtqualitäten oder die Höchstgeschwindigkeit, sondern auch die Elastizitätswerte. Dank des hohen Drehmoments, das bereits ab 1.600/min anliegt, legt sich der GLK 250 CDI 4MATIC beispielsweise bei Überholvorgängen mächtig ins Zeug: Für den Sprint von 80 auf 120 km/h benötigt er nur 7,0 Sekunden. Bei aller Leistungsbereitschaft geht dieses GLK-Modell äußerst sparsam mit dem Kraftstoff um: Im Schnitt konsumiert der Selbstzünder lediglich 6,7 Liter Diesel je 100 Kilometer (kombinierter NEFZ-Verbrauch, vorläufige Angabe). Die CO₂-Emissionen betragen 176 Gramm pro Kilometer. Damit ist der neue GLK deutlich verbrauchsgünstiger als vergleichbare Modelle dieser Leistungsklasse. Zusätzlich erfüllt er die Abgasnorm EU 5 und hat das Potenzial für EU 6 und die US-amerikanische BIN 5-Norm.

Diesellaggregat mit modernster Common-Rail-Technik

Kennzeichen des neuen Diesellaggregats im GLK 250 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY ist ein gesteigerter maximaler Raildruck von 2000 bar. Dieses gestiegene Druckpotenzial ist Voraussetzung für die Erhöhung von Leistung und Drehmoment, bei gleichzeitig deutlich reduzierten Rohemissionen. Neu entwickelte Piezo-Injektoren nutzen die Eigenschaft der Piezo-Keramik, ihre Kristallstruktur - und damit ihre Dicke - unter elektrischer Spannung im Nanosekundenbereich zu verändern (1 Nanosekunde = 1 milliardstel Sekunde). Die neuen Injektoren sind mit einem Stapel dünner Piezo-Keramik (dem so genannten Piezo-Stack) ausgerüstet, um aus dem sehr kleinen Hub einer Folie einen ausreichenden Gesamthub zu erzeugen. Die Düsennadel wird dabei direkt angesteuert, sodass sich die Kraftstoffeinspritzung noch genauer an die jeweilige Last- und Drehzahlsituation anpassen lässt. Mit entscheidend für geringe Emissionen, niedrigen Verbrauch bei Volllast sowie maximale Leistung ist auch der Zünddruck. Mit 200 bar nimmt der Diesel-Vierzylinder hier eine Spitzenposition im Pkw-Dieselmotorenbereich ein.

Eine zweistufige Aufladung, die aus einem kleinen Hochdruck-(HD-) und einem großen Niederdruck-(ND-)Abgasturbolader besteht, sorgt für einen stets optimalen Ladedruck. Die beiden Lader sind in Reihe geschaltet und verfügen jeweils über eine Turbine und einen davon angetriebenen Verdichter für die Verbren-

nungsluft. Die HD-Turbine befindet sich direkt am Auspuffkrümmer und wird zuerst vom Abgas durchströmt; dabei rotiert sie mit bis zu 215.000 Umdrehungen pro Minute. In das HD-Turbinengehäuse ist ein Bypass-Kanal integriert, der durch eine per Unterdruckdose schaltbare Ladedruck-Regelklappe geöffnet oder verschlossen werden kann. Ist die Klappe geschlossen, durchströmt der gesamte Abgasstrom die HD-Turbine, sodass die Energie des Abgases zunächst für den Antrieb der HD-Turbine zur Verfügung steht. So kann schon bei niedrigen Motordrehzahlen der optimale Ladedruck aufgebaut werden. Mit zunehmender Motordrehzahl öffnet sich die Ladedruck-Regelklappe. Die Abgasenergie wird so wirkungsgradoptimal auf die Turbinen verteilt. Dabei vereinen sich die beiden Abgasströme nach der Hochdruckturbine wieder, und die vorhandene Abgasenergie treibt schließlich die ND-Turbine mit einer Maximaldrehzahl von bis zu 185 000 Umdrehungen pro Minute an. Bei mittleren Drehzahlen ist die Ladedruck-Regelklappe der HD-Turbine so weit geöffnet, dass die HD-Turbine keine nennenswerte Arbeit mehr leistet, sondern die gesamte Abgasenergie weitgehend verlustarm in die ND-Turbine geleitet wird, die dann die komplette Turbinenarbeit übernimmt.

Die beiden Verdichter sind ebenfalls in Reihe geschaltet und zusätzlich mit einem Bypass verbunden. Zuerst durchströmt die vom Luftfilter kommende Verbrennungsluft den Niederdruckverdichter und wird dort je nach Antriebsleistung der ND-Turbine verdichtet. Diese vorverdichtete Luft strömt weiter in den Hochdruckverdichter, der mit der HD-Turbine gekoppelt ist, und wird dort weiter komprimiert – eine echte zweistufige Aufladung.

Wichtigster Vorteil dieser intelligenten, bedarfsgerechten Steuerung ist die bessere Zylinderfüllung und dadurch ein hohes Drehmoment bereits bei niedrigen Drehzahlen. Außerdem verringert sich der Kraftstoffverbrauch. Im Fahrbetrieb macht sich dieses Konzept durch ein harmonisches Fahrverhalten ohne Turboloch, guten Drehmomentverlauf über den ganzen Drehzahlbereich, spontane Gasannahme und spürbar bessere Fahrleistungen bemerkbar. Als konsequente Ergänzung des Turboladersystems setzt Mercedes-Benz einen Ladeluftkühler ein, der die Temperatur der komprimierten und erwärmten Luft um bis zu 140 Grad Celsius senkt, sodass ein größeres Luftvolumen in die Brennräume gelangen kann.

Das neu entwickelte Abgasrückführungsventil (AGR-Ventil) arbeitet nach dem Drehklappenprinzip und sorgt durch die präzise Regelung von Frischluft und rückgeführtem Abgas für eine effiziente Reduzierung der Stickoxidemissionen.

Verzicht ohne Einbußen: Der GLK 220 CDI BlueEFFICIENCY mit Heckantrieb und Sechsgang-Schaltgetriebe

Der wirtschaftliche und leistungsstarke Vierzylinder-Dieselmotor des GLK 220 CDI BlueEFFICIENCY gehört der gleichen Motorengeneration an. Hier mobilisiert er 125 kW/170 PS und verbraucht je nach Ausstattung nur 6,0 – 6,4 Liter Diesel pro 100 Kilometer (kombinierter NEFZ-Verbrauch, vorläufige Angabe). Der CO₂-Ausstoß liegt bei 158-168 Gramm pro Kilometer. Dabei wird die aktuelle Abgasnorm EU 5 unterboten, auch diese Version hat das Potenzial für EU 6 und die US-amerikanische BIN 5-Norm.

Das Triebwerk des GLK 220 CDI BlueEFFICIENCY wirkt im Zusammenspiel mit dem bewährtem Sechsgang-Schaltgetriebe und dem Heckantrieb kraftvoll und reagiert agil auf die Wünsche des Fahrers. Es glänzt mit guter Durchzugskraft und überzeugt wie die stärkere Variante mit einer für ein Vierzylinder-Dieselaggregat mustergültigen Laufruhe. Neben den guten Leistungsdaten bietet das Aggregat einen druckvollen Drehmomentaufbau aus niedrigen Drehzahlen: Das maximale Drehmoment von 400 Newtonmetern liegt über einen weiten Drehzahlbereich von 1.400 bis 2.800 U/min an. In alltäglichen Fahrsituationen kann deshalb mit niedrigen Drehzahlen sehr verbrauchsarm gefahren werden. Der Hecktriebler sprintet von 0 auf 100 km/h in 8,5 Sekunden und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 205 km/h.

Auf Wunsch ist der GLK 220 CDI BlueEFFICIENCY auch mit dem siebenstufigen Automatikgetriebe 7G-TRONIC lieferbar.

BlueEFFICIENCY: Effiziente Maßnahmen zur Verbrauchsreduzierung

Wie bei allen BlueEFFICIENCY-Modellen von Mercedes-Benz trägt auch bei den beiden neuen GLK-Versionen ein ganzes Maßnahmenpaket zur Verbrauchsreduzierung bei. Dazu gehören neben dem direkteinspritzenden Dieselmotor und dem

reibleistungsreduzierten Antriebsstrang auch Gewichtseinsparungen durch den Einsatz hoher und höchstfester Stähle im Rohbau und gewichtsoptimierte Leichtmetallräder. Strömungsgünstig gestaltete Außenspiegel und Unterbodenverkleidungen senken den Luftwiderstand; neuentwickelte Reifen der Dimension 235/60 R 17 V reduzieren den Rollwiderstand. Eine geregelte Kraftstoffpumpe sowie die energiesparende elektrische Servolenkung senken ebenfalls den Energiebedarf des GLK. Mit der Anzeige des Momentanverbrauchs und einem Verbrauchsrechner kann der GLK-Fahrer jederzeit den Kraftstoffverbrauch kontrollieren und seine Fahrweise gegebenenfalls anpassen.

Neue Ausstattungsdetails für das neue Modelljahr

Für das kompakte Charakter-SUV stehen neue Ausstattungsdetails zur Auswahl. Dazu gehören Komfortfeatures wie KEYLESS GO oder – in Verbindung mit dem Multimedia-System COMAND APS – eine Rückfahrkamera mit statischen Hilfslinien, die das Rangieren auf engstem Raum erleichtert. Alle COMAND-Infotainmentsysteme bieten ab sofort den digitalen Radioempfang (DAB). Die passive Sicherheit wird durch den serienmäßigen Pelvisbag* weiter verbessert, der bei einer Kollision das Becken zusätzlich schützt. Die crashaktive Ausstiegshilfe ist eine neue Funktion des Memory-Ausstattungspakets und vereinfacht das Verlassen des Fahrzeugs nach einem Unfall, indem das elektrisch verstellbare Lenkrad automatisch in die oberste Position gefahren wird. Das optionale Intelligent Light System ILS verfügt nun über ein Tagfahrlicht in LED-Technik*. Für die kommende, kalte Jahreszeit sind 19 Zoll-Winterräder im Angebot.

Im Innenraum kann sich der GLK-Kunde für eine besonders robuste, aber gleichzeitig atmungsaktive Ledernachbildung ARTICO entscheiden. Außerdem steht die luxuriöse designo-Linie mit zweifarbigem Lederausstattungen in schwarz/hellbraun und schwarz/corteccia zur Auswahl.

Sportlich ambitionierten Fahrern steht auf Basis des bereits bekannten Sport-Pakets ein neues AMG Sport-Paket EXTERIEUR* zur Verfügung. Zum Lieferumfang gehören hier zusätzlich die AMG-spezifischen Front- und Heckschürzen mit optischem Unterschutz in Chrom, in Wagenfarbe lackierte Seitenschweller, der

Kühlergrill mit zwei glatten Chromlamellen, eine Rammschutzleiste in Chrom sowie 20“ AMG Leichtmetallräder im Doppelspeichen-Design mit Mischbereifung in 235/45 R20 vorne und 255/40 R20 hinten.

*lieferbar ab Dezember 2009

Attraktive Modellpalette: Sechs GLK-Modelle stehen zur Auswahl

Der GLK ist ein starker Charaktertyp in der Welt der kompakten SUV. Das markante Multitalent setzt sich mit seiner ebenso funktionalen wie attraktiv-prägnanten Karosserieform von den Mitbewerbern ab und vereint bis dato völlig gegensätzliche Eigenschaften: Dank AGILITY CONTROL-Fahrwerk mit variabler Dämpfung treffen hier überragende Fahrdynamik und ausgezeichnete Fahr-sicherheit auf hervorragenden Fahrkomfort.

Die moderne Motorenpalette ermöglicht in allen GLK-Modellen höchsten Antriebskomfort und ansprechende Fahrleistungen bei günstigen Verbrauchs- und Emissionswerten. Neben den beiden neuen Modellen GLK 220 CDI BlueEFFICIENCY und GLK 250 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY stehen vier weitere Typen zur Wahl: Das Dieselangebot wird durch die 4MATIC-Version des GLK 220 CDI BlueEFFICIENCY und das bewährte V6-Dieselmotormodell GLK 350 CDI 4MATIC ergänzt. Die beiden V6-Benzin-Modelle GLK 300 4MATIC und GLK 350 4MATIC runden die GLK-Modellpalette ab. Sie erfüllen ebenso wie die drei Vierzylinder-Dieselmotoren die strengen Abgaswerte der EU5-Norm.

Serienmäßig verfügen alle allradgetriebenen GLK-Modelle über das siebenstufige Automatikgetriebe 7G-TRONIC.

Modell Abgasnorm	Zyl.	cm ³	kW/PS bei U/min	Nm bei U/min	Getr.* Antr.**	0-100 (s)	km/h	l/100 km NEFZ ges.**** CO ₂ g/km
GLK 220 CDI BlueEFFICIENCY EU 5	R4	2143	125/170 3200-4800	400 1400-2800	SG6 HA	8,8	205	6,0-6,4 158-168
					AG7 HA	8,7	205	6,3-6,7 158-168
GLK 220 CDI 4MATIC BlueEFFI- CIENCY EU 5	R4	2143	125/170 3200-4800	400 1400-2800	AG7 4MATIC	8,8	205	6,7-6,9 176-182
GLK 250 CDI 4MATIC BlueEFFI- CIENCY EU 5	R4	2143	150/204 4200	500 1600-1800	AG7 4MATIC	7,9** *	213***	6,7*** 176-183***
GLK 350 CDI 4MATIC EU 4	V6	2987	165/224 3800	540 1600-2400	AG7 4MATIC	7,5	220	7,9-8,4 208-220
GLK 300 4MATIC EU5	V6	2996	170/231 6000	300 2500-5000	AG7 4MATIC	7,6	210	10,2-10,5 239-246
GLK 350 4MATIC EU5	V6	3498	200/272 6000	350 2400-5000	AG7 4MATIC	6,7	230	10,5-10,8 245-251

*AG 7 =siebenstufiges Automatikgetriebe 7G-TRONIC, SG 6 = Sechsgang-Schaltgetriebe ** 4MATIC = permanenter Allradantrieb, HA = Hinterradantrieb, *** vorläufige Werte, **** je nach Ausstattung,

Originalkarosserie mit Schutz-Netzwerk

Stuttgart – Kurz nach Markteinführung der neuen E-Klasse bietet Mercedes-Benz die erfolgreichste Business-Limousine der Welt auch als Sonderschutzmodell E-Guard an. Vom Serienmodell unterscheidet es sich vor allem durch ein intelligentes Netzwerk von Schutzelementen aus Spezialstahl und Aramid, das ab Werk äußerlich unsichtbar unter der serienidentischen Außenhaut integriert ist. Eine Polycarbonatverglasung rundum gehört ebenfalls zu dieser Schutzhülle. Damit bieten die neuen E-Guard Limousinen ihren Insassen wirksamen Schutz gegen die weltweit ständig steigende Gefahr der Straßenkriminalität. Mit dem neuen Guard-Modell setzt Mercedes-Benz acht Jahrzehnte Kompetenz in der Entwicklung und im Bau von Sonderschutzfahrzeugen fort.

Wie bei Mercedes-Benz üblich, sind die besonderen Anforderungen der Sonderschutzausführungen bei der neuen E-Klasse bereits im Lastenheft für die Entwickler berücksichtigt worden. Der neue E-Guard durchläuft wie ein Serienfahrzeug sämtliche Karosseriestationen. So sind von Grund auf Strukturfestigkeit, Maßhaltigkeit, Korrosionsschutz und exzellente Lackqualität auf Serienniveau sichergestellt.

Umfassender Schutz gegen Straßenkriminalität

In einem weiteren Arbeitsschritt installieren erfahrene und speziell ausgebildete Fachleute die passgenau geformten Schutzelemente, die sich exakt der Rohbaukontur anschmiegen und den Innenraum nicht einschränken. So entsteht eine umfassend geschützte Fahrgastzelle aus hochfesten Spezialstählen und Aramid-Bauteilen, die eine widerstandsfähige Polycarbonatverglasung mit hoher optischer Qualität rundum sinnvoll komplettiert. Diese Maßnahmen sind dem Fahrzeug nicht anzusehen. Für die lückenlose Qualitätskontrolle legen die Produktionsfachleute die strengsten Mercedes-Richtlinien an.

Die komfortbestimmenden Vorteile der neuen E-Klasse bleiben trotz des hohen Schutzzumfangs voll erhalten. Das gilt für die großzügigen Raumverhältnisse im vollwertigen Fünfsitzer, die Raumakustik, den Sonnenschutz und die Beleuchtungs- und Bedienungsfunktionen. Die Heckscheibe ist beheizbar, die Fenster auf Fahrer- und Beifahrerseite sind serienmäßig elektrisch voll absenkbar. Auch für den Fond sind leistungsstarke Fensterheber erhältlich. Auf Wunsch ist ein Gefährdetenalarmsystem erhältlich, das bei einer Bedrohung auf Knopfdruck einen Alarm auslöst, der die Scheinwerfer blinken und ein Alarmsignal ertönen lässt. Eine Wechselsprechanlage ermöglicht eine Kommunikation zwischen dem geschützten Fahrgastraum und der Außenwelt. Darüber hinaus verfügt der neue E-Guard über die zahlreichen innovativen Assistenzsysteme der neuen E-Klasse.

Der neue E-Guard erfüllt die hohen Anforderungen für Hochschutz der Widerstandsklasse VR4 (früher B4) und mehr. Das bedeutet, dass das Fahrzeug Geschossen aus Faustfeuerwaffen bis zum Kaliber .44 Magnum Paroli bietet. Der Schutz ist bei beliebigen Einschusswinkeln gewährleistet, um möglichst große Realitätsnähe zu erzielen. Damit bietet der E-Guard vor allem Schutz gegen Straßenkriminalität. Dies wurde von einer international anerkannten Prüfstelle getestet und zertifiziert. Auf Wunsch ist darüber hinaus eine Bodenpanzerung erhältlich, die den gesamten Boden des Fahrgastraums widerstandsfähig gegen Angriffe mit der Handgranate DM51 macht.

Modifiziertes Fahrwerk und angepasste Regel- und Rückhaltesysteme

Fahrwerk und Bremsen sind an das durch die Schutzelemente erhöhte Gewicht angepasst. Serienmäßig ist der E-Guard mit Luftfederung AIRMATIC mit einem Fahrwerk in einer speziellen Version der Laststufe II ausgerüstet. Die elektronischen Regel- und Rückhaltesysteme, die den Fahrer in kritischen Situationen unterstützen, sind für die veränderten Gegebenheiten gegenüber dem Serienmodell gezielt angepasst. Das Fahrzeug rollt ab Werk auf 17-Zoll-Rädern mit Notlaufbereifung (MOE), die für 240 km/h Höchstgeschwindigkeit ausgelegt ist. Mit luftleeren Reifen kann es noch bis zu 50 Kilometer mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h zurücklegen, um seine Insassen auch unter diesen Umständen zuverlässig aus einer Gefahrenzone zu bringen.

Umfangreicher Testmarathon

Seite 98

Wie alle Serienfahrzeuge haben die neuen E-Guard Limousinen im Entwicklungsstadium umfangreiche Erprobungen unter harten Testbedingungen absolviert. Darunter Dauerbeanspruchungen auf simulierten Schlechtwegstrecken, Brems-tests auf Alpenpässen, Klimatests mit extremen Temperaturen, Korrosionsdauerläufe und Crashtests.

Für den E-Guard gelten, wie für alle Guard-Modelle, die volle Garantie und der Service von Mercedes-Benz – neben dem ab Werk integrierten Sonderschutz ein weiterer wichtiger Vorteil gegenüber nachträglich geschützten Fahrzeugen.

Familientaugliche Sonderschutzlimousine

Der neue E-Guard ist in der Basisausstattung ELEGANCE oder auf Wunsch auch als AVANTGARDE in drei Motorvarianten zu haben. Sowohl der E 500 und der E 350 als auch das Dieselmotormodell E 350 CDI BlueEFFICIENCY sind als Fünfsitzer mit 540 Liter Kofferraumvolumen und hoher Zuladung von bis zu 550 Kilogramm konzipiert und damit auch voll alltags- und familientauglich.

Das Hochschutz-Paket für den E-Guard kostet 45 000 Euro (deutscher Listenpreis, zuzüglich Mehrwertsteuer).

Die große Staatslimousine von Mercedes-Benz

- **Luxuriöse Raumverhältnisse und höchster Komfort**
- **Zwölfzylinder-Triebwerk mit 380 kW/517 PS**
- **Stilvolles Interieur mit elektrotransparenter Trennwand**
- **Modernes Entertainment-System für die Fondpassagiere**
- **Integrierter Höchstschutz der Widerstandsklasse VR6/VR7**

Mercedes-Benz präsentiert eine neue repräsentative Staatslimousine – den S 600 Pullman Guard mit integriertem Höchstschutz. Damit setzt der älteste Automobilhersteller eine einzigartige Tradition im Bau von großen, gepanzerten Repräsentations-Limousinen fort. Vor über 80 Jahren begann Mercedes-Benz als weltweit erste Automobilmarke mit der Entwicklung und Produktion von Pullman-Limousinen mit Sonderschutz.

Diese einzigartige Erfahrung und die über die Jahre immer wieder bestätigte technische Vorreiterrolle im Bau von sondergeschützten Repräsentationslimousinen sichert der Stuttgarter Premium-Marke eine Ausnahmestellung in diesem anspruchsvollen Segment. Viele Regierungen, Herrscher- und Königshäuser auf der ganzen Welt wählen deshalb für würdevolle Auftritte Mercedes-Benz Limousinen, die zu Recht die Bezeichnung „Pullman“ tragen. Denn wie die berühmten Pullman-Reisezugwagen bieten auch die Staatslimousinen aus Stuttgart luxuriöse Raumverhältnisse und höchsten Komfort.

Als Pullman-Wagen wurden ursprünglich Reisezugwagen mit luxuriöser Großraumeinrichtung bezeichnet, die von der amerikanischen Pullman Palace Car Company gefertigt wurden. Bereits in den 1920er Jahren wurde diese Bezeichnung auch im Automobilbau verwendet – für große, komfortable Reise- und Repräsentationswagen mit Trennwand zwischen Fahrersitz und Fahrgastraum. Seit dieser Zeit bietet Mercedes-Benz seinen Kunden Pullman-Limousinen an, die ein äußerst großzügiges Passagierabteil im Fond bieten. Insbesondere in den seit 1963 angebotenen Pullman-Limousinen mit besonders langem Radstand finden

vier Passagiere in vis-à-vis angebrachten Einzelsitzen herrschaftliche Sitzverhältnisse.

Die luxuriösen Mercedes-Benz Pullman-Limousinen bieten ihren Passagieren nicht nur ein Höchstmaß an Komfort, sondern auch opulenten Raum für diskrete Besprechungen sowie alle wichtigen Kommunikations- und Entertainment-Einrichtungen. So haben sie in jeder Situation alles souverän im Griff und genießen zudem jederzeit eine komfortable, individuelle Welt.

Zwölf Zylinder und ein majestätisches Format

Die technische Basis für die neue Pullman-Limousine liefert der S 600 Guard, das Spitzenmodell von Mercedes-Benz Guard. Als Antrieb dient ein seidenweich laufendes Zwölfzylinder-Biturbo-Triebwerk mit 5513 Kubikzentimeter Hubraum. Es leistet 380 kW/517 PS und stellt ein beeindruckendes Drehmoment von 830 Nm zur Verfügung. Damit sorgt es für kraftvoll-souveränen Vortrieb und bietet im Ernstfall die Möglichkeit, schnell aus einem Gefahrenfeld zu entkommen.

Für großzügige Platzverhältnisse wurde der Radstand gegenüber der Langversion der S-Klasse noch einmal um 115 Zentimeter verlängert und wuchs damit auf 4315 Millimeter. Der S 600 Pullman Guard erreicht dadurch mit 6356 Millimeter Gesamtlänge wahrhaft majestätisches Format und zeigt ein harmonisches Design. Außerdem wurde bei steiler stehender Heckscheibe das Dach um 60 Millimeter angehoben und damit die Kopffreiheit im Fond generöser ausgelegt. Sie übertrifft die des Mercedes-Benz Top-Modells S 600 nun um eine Handbreite. Außerdem lässt sich die Karosserie pneumatisch um etwa 40 Millimeter anheben. Zusammen mit entsprechend vergrößerten Türausschnitten sorgt dies für noch mehr Bequemlichkeit und würdevolle Haltung beim Ein- und Aussteigen

Karosserie und Fahrwerk umfangreich angepasst

Um trotz des überlangen Radstands in jeder Hinsicht hohe Mercedes-Qualitätsstandards sicherstellen zu können, mussten Fahrwerk und Fahrzeuggrundstruktur gegenüber dem S 600 Guard umfangreich angepasst werden.

Einfaches Einfügen eines Verlängerungsstücks würde nicht dauerhaft die notwendige Gesamtstabilität garantieren. Bereits in der Konstruktions-Phase wurden strukturverstärkende Maßnahmen eingeplant. Dazu gehören neben den Panzerstählen in der Schutzzelle auch hochlegierte Spezialstähle in der Seitenwand und der Bodengruppe. Diese Maßnahmen schafften solide konstruktive Voraussetzungen für den Einbau der gewichtigen Sonderschutz-Elemente.

Um das Luftfeder-Fahrwerk der Mehrbelastung durch die Schutzelemente anzupassen, haben es die Mercedes-Techniker überarbeitet. Es zeichnet sich durch folgende Details aus:

- Verstärkte Anbindung der Fahrwerkskomponenten an den Rohbau.
- Das Fahrwerk selbst ist in seinen Komponenten gezielt angepasst.
- Zwischen den vorderen Federbeinen kommt eine Zusatzstrebe (Domstrebe) zum Einsatz.
- An der Hinterachse unterstützen zwei zusätzliche Stahlfedern die Arbeit der Luftfederung.
- Größere Bremsscheiben und je zwei Bremssättel rechts und links an der Vorderachse sorgen für stets beste Verzögerung.
- Ein von Michelin entwickeltes Notlaufrad (PAX) mit innerem Stützring auf einer speziellen Felge sorgt für gute Notlaufeigenschaften selbst bei vollständigem Druckverlust.

Überdies ist das Fahrwerk so ausgelegt, dass der Mercedes-typische exzellente Komfort trotz des höheren Gewichts erhalten bleibt.

Auch die elektronischen Regelsysteme wie beispielsweise ESP[®] haben die Fahrwerkspezialisten den veränderten Gegebenheiten optimal angepasst. Dies ist besonders wichtig, damit sich der Fahrer auch in Notsituationen auf diese Assistenz-Systeme stets verlassen kann. Ebenso bleibt im S 600 Pullman Guard die Funktion sämtlicher Airbags erhalten. Speziell für den Pullman wurde ein neuer Window-Bag entwickelt, der alle Passagiere, auch im verlängerten Fondabteil, schützt.

Selbstverständlich hat auch der neue S 600 Pullman Guard ebenso ein umfangreiches Erprobungsprogramm sowie umfassende Qualitätstests absolviert wie alle anderen Fahrzeuge von Mercedes-Benz.

Interieur mit stilvoller Eleganz

Das Interieur des neuen Mercedes-Benz S 600 Pullman Guard zeigt mit edlen Hölzern und wertvollem Leder stilvolle Eleganz und höchste Perfektion in jedem Detail. Luxus pur bestimmt den Charakter – unaufdringlich, aber dennoch unübersehbar. Das Ziel ist eindeutig, ein Maximum an Komfort zu bieten. Der Pullman-Tradition folgend, finden im Fond vier Passagiere auf vier vis-à-vis angeordneten bequemen Fauteuils Platz und können dort die Vorzüge eines komfortablen Salons auf Rädern genießen.

Eine serienmäßige elektrotransparente Trennwand in hochwertiger Leichtbauweise separiert die hochrangigen Fahrgäste optisch und akustisch von der Fahrerposition, zum Beispiel für ungestörte Konversation oder Telefonate oder um das serienmäßige Fond-Entertainment zu nutzen. Auf Knopfdruck wird die Trennwand undurchsichtig. Diesen Effekt ermöglicht eine im Glas integrierte Flüssigkristallfolie aus elektrisch leitfähigem Polymer-Kunststoff, deren Kristalle sich unter elektrischer Spannung so ordnen, dass die Scheibe durchsichtig wird. Sobald die elektrische Spannung abgeschaltet wird, verlieren die Flüssigkristalle ihre Klarglasordnung. Die Scheibe wird dadurch undurchsichtig. Natürlich kann die obere Partie der Trennwand elektrisch auch abgesenkt werden. Die Verständigung zwischen Fahrer und Passagieren ist in jedem Fall durch eine serienmäßige Gegensprechanlage sichergestellt.

Selbstverständlich ist die neue Staatslimousine serienmäßig hochwertig ausgestattet. Dazu gehört neben einer speziell abgestimmten, leistungsfähigen Fondklimaanlage unter anderem auch ein einzigartiges Infotainment-System auf dem aktuellsten Stand der Technik, das alle gängigen Medien in hervorragender Qualität wiedergibt. Optischer Mittelpunkt des Systems ist ein neu entwickelter 19-Zoll-Flachbildschirm im Kinoformat 16:9, der sich durch hervorragenden Kontrast und große Farbtiefe auszeichnet. Er ist hinter den Vis-à-Vis-Sitzen unterge-

bracht und fährt bei Bedarf aus. Das System, das DVDs, Digital-TV und andere Videoquellen exzellent wiedergibt und Anschlussmöglichkeiten für USB-Stick oder MP3-Spieler bereithält, lässt sich komfortabel über eine hochwertige Steuereinheit mit integriertem 6,1-Zoll-Bildschirm mit Touchscreen Funktion und DVD-Laufwerk in der Mittelkonsole zwischen den Vis-à-Vis-Sitzen bedienen. Alternativ steht eine zusätzliche Fernbedienung zur Verfügung. Für guten Sound sorgen hochwertige Lautsprecher in Türen und Hutablage. Eine Schnittstelle für Internetnutzung sowie ein wirkungsvolles Kühlfach ist im Serienumfang ebenfalls enthalten.

Verbesserte Multikontursitze und angenehme Rückenmassage

Die serienmäßigen Fondeneinzelsitze im V12-Design bieten hohen Sitzkomfort. Sie sind mit Massage- und Multikonturfunktion sowie Belüftung ausgerüstet. Ihre Sitzlehnen stehen weniger aufrecht als in der regulären S-Klasse und sind somit von vornherein deutlich komfortabler. Die Vis-à-Vis-Einzelsitze mit elektrischer Sitzverstellung in Längsrichtung und Sitzheizung zeigen dasselbe hochwertige Design.

Besonders markant im Interieur ist die funktional und optisch in mehrere Teilkonsolen gegliederte Mittelkonsole. Die Einzelelemente aus wertvollem Edelh Holz werden durch belederte Deckel geschlossen:

- Die Konsole zwischen den Fondsitzen hält serienmäßig ein thermostatgesteuertes Kühlfach (bis 4 Grad Celsius) und Cupholder bereit.
- Zwischen den Lehnen der Fondsitze bieten zwei Tippmatikfächer Stauraum für ein Mobiltelefon und für zwei Trinkgefäße.
- Die Vis-à-Vis-Einzelsitze flankieren ebenfalls eine Konsole mit großem Staufach für Trinkgefäße oder Flaschen. Außerdem sind hier auf der zu den Fondsitzen geneigten Fläche das Klimabediengerät und die Steuereinheit des Fondentertainment-Systems mit 6,1-Zoll-Touchscreen untergebracht.

- Zwischen den Vis-à-Vis-Sitzlehnen befinden sich Cupholder, eine Analoguhr sowie Luftausströmer für die separate, leistungsstarke Fond-Klimaanlage.
- Den verbleibenden Raum zwischen den Fußbereichen nimmt ein weiteres Fach mit Holzrollo ein, das zum Beispiel Platz für ein Telefon bietet.

Elektrische Rollos für ungehinderten Rundumblick

Neu entwickelte elektrische Rollos für die Fensterflächen im Fond bieten Sichtschutz. Diese aufwändige Rollo-Lösung hat gegenüber Vorhängen den Vorteil, dass die Fondpassagiere bei geöffnetem Rollo einen nahezu ungehinderten Rundumblick genießen können, während Vorhänge auch geöffnet das Sichtfeld einschränken. Zudem tragen die Rollos zum großzügigen Eindruck des Innenraums bei.

Eine Ambientebeleuchtung im Fond sowie kardanisch befestigte Leuchten mit Spotlight für entspanntes Lesen und Arbeiten für alle Fondpassagiere erzeugen auch bei Dunkelheit eine angenehme Lichtstimmung im neuen S 600 Pullman Guard. Darüber hinaus sind Fondleuchten mit Lese- und Innenlicht unauffällig im Griffmodul untergebracht.

Sicherheit auf höchstem Niveau

Im S 600 Pullman Guard stehen für Fahrer und Beifahrer sowie die VIP-Einzelsitze im Fond sämtliche Rückhaltefunktionen wie im S 600 zur Verfügung, einschließlich situationsabhängig auslösenden zweistufigen Frontalairbags, Sidebags, speziell entwickelten Windowbags für den verlängerten Fondraum, Gurtstrafferfunktion und NECK-PRO-Komfortkopfstützen. Auf den Vis-à-Vis-Sitzen kommen klassische Kopfstützen und 3-Punkt-Gurte zum Einsatz. Für sämtliche Rückhaltesysteme wurden Reaktionszeiten und Ansprechverhalten dem Mehrgewicht des Pullman angepasst. Damit bietet die neue Pullman-Limousine ihren Insassen Schutz auf höchstem Mercedes-Benz Niveau.

Der S 600 Pullman Guard bietet die meisten technischen Innovationen, die die Mercedes-Benz S-Klasse zum Vorbild für die gesamte Pkw-Entwicklung und zur weltweit meistverkauften Luxuslimousine machen. Dazu zählen wichtige Neuentwicklungen wie das neuartige COMAND APS.

Mit einem Nachtsicht-Assistenten senkt Mercedes-Benz das Unfallrisiko bei Dunkelheit. Das System basiert auf Infrarot-Licht, das für das menschliche Auge unsichtbar ist und deshalb entgegenkommende Autofahrer nicht blendet. Zwei Infrarot-Scheinwerfer beleuchten die Fahrbahn und vergrößern die Sichtweite des Autofahrers bei eingeschaltetem Abblendlicht deutlich. Eine Infrarot-Kamera an der Innenseite der Frontscheibe nimmt das reflektierte Bild der Straßenszene auf, die auf dem Display des Kombi-Instruments erscheint.

Integrierter Sonderschutz für exzellente Sicherheit

Der neue Mercedes-Benz S 600 Pullman Guard bietet seinen anspruchsvollen Passagieren außerdem wirkungsvollen Schutz vor terroristischen Angriffen. Der Höchstschutz entspricht der von staatlich anerkannten Institutionen geprüften und zertifizierten Widerstandsklasse VR6/VR7 und erfüllt weitere Zusatzanforderungen, die keine Norm verlangt, aber bei öffentlichen und unabhängigen Institutionen geprüft werden. Seine Armierung hält Gewehrprojekte aus dem militärischen Bereich auf und bietet Schutz gegen Splitter von Handgranaten und andere Sprengsätze. Zusätzliche Sicherheits-Features sind beispielsweise Reifen mit Notlaufeigenschaften, ein selbstdichtender Tank und eine Feuerlöschanlage.

Um effektiven Schutz zu erzielen, rüsten Spezialisten mit langjähriger Erfahrung in Schutztechnik die Pullman-Limousine in Sindelfingen nach dem Prinzip des integrierten Sonderschutzes aus. Das bedeutet, dass sie die Schutzelemente für Türen, Rückwand, Seitenteile, Fahrzeughimmel, Stirnwand etc. nicht in ein fertiges Fahrzeug nachrüsten, sondern bereits von Grund auf in die Rohkarosse integrieren. Damit verstärken sie die Karosseriestruktur zusätzlich. So entsteht ein umfassender Höchstschutz in Mercedes-typischer Fertigungsqualität auch an

solchen Stellen, wo ein nachträglicher Einbau kaum noch möglich wäre. Die Basis dafür bildet eine jahrelange, ständige und enge Zusammenarbeit mit national und international anerkannten Sicherheitsbehörden. Sie sorgt seit Jahrzehnten dafür, dass die Produktions- und Entwicklungskompetenz der Mercedes-Spezialisten ständig wächst und sie dank ihrer großen Erfahrung in Schutztechnik und Ballistik auf die Anforderungen auf höchstem Niveau reagieren können. Dank konsequent integriertem Sonderschutz entsprechen Lackqualität und Korrosionsschutz den hohen Standards der Mercedes-Benz Serienfahrzeuge.

Komplette Notfall-Ausstattung

Die sonderschutzspezifische Ausrüstung des neuen S 600 Pullman Guard ergänzen unter anderem:

- Eine von der Bordelektronik unabhängige hydraulische Notbetätigung für die Fensterheber.
- Ein Sonderschutztank, der Löcher von Splittern selbsttätig verschließt.
- Ein Gefährdeten-Alarm-System. Es lässt sich von jedem Platz im Fahrzeug auslösen, verriegelt daraufhin die Türen, um einen geschützten Raum zu schaffen, und alarmiert mittels akustischem und optischem Signal die Umwelt. Außerdem stellt es über eine Gegensprechanlage die Kommunikation mit der Außenwelt sicher.
- Eine optionale Heckkamera dient der Überwachung des Bereichs hinter dem Fahrzeug.
- Trotz des Spezialglases sind die Frontscheibe und der Sichtbereich im Spiegeldreieck beheizbar.
- Alle vier Türen haben eine stufenlose Türarretierung.
- Die Türen im Fond schließen die letzten Millimeter selbsttätig.

Persönliche Wünsche werden erfüllt

Selbstverständlich ist der neue S 600 Pullman Guard stets ein Mercedes-Benz mit ganz besonderer Note. Dafür sorgen vielfältige individuelle Ausstattungsmöglichkeiten mit verschiedenen Lacken, Leder und Hölzern. Selbst ausgefallene

Wünsche werden erfüllt. Zur Verfügung steht dafür das designo-Programm, das auch weiterreichende Vorstellungen des persönlichen Geschmacks in die Wirklichkeit umsetzt.

Mit seinem großzügigen Großraumkomfort, seiner hochkarätigen Technik und Ausstattung ist der neue S 600 Pullman Guard ein würdiger Nachfolger in der langen Reihe der Staatslimousinen von Mercedes-Benz. Sie findet ihren Anfang in der Sonderschutz-Ausführung des Typs Nürburg 460 (W 08) von 1928. Ihm folgten Anfang der 1930er Jahre der „Große Mercedes“ Typ 770 (W 07), der unter anderem dem japanischen Kaiser Hirohito standesgemäßen Schutz bot, und weitere Sonderschutz-Varianten der Typen 500 (W 08) und 770 (W 150). In den 1960er Jahren übernahm der legendäre Mercedes-Benz 600 für annähernd dreißig Jahre die Rolle als Staatskarosse. Er diente nicht nur der Regierung der Bundesrepublik Deutschland als Repräsentationsfahrzeug, sondern wurde von den Regierenden zahlreicher Länder und vielen Königshäusern gewählt. Weitere sondergeschützte Pullman-Ausführungen der Mercedes-Benz S-Klasse folgten ihren berühmten Vorläufern.

Unkomplizierter Service und intensive Betreuung

Selbstverständlich können die Mercedes-Benz Guard-Limousinen zum Kundendienst und für eventuelle Reparaturen alle Mercedes-Benz Servicestationen weltweit aufsuchen – ein wichtiger Beitrag für einen umfassenden und unkomplizierten Service auf hohem Niveau.

Komfort und Dynamik: das Sondermodell Viano X-CLUSIVE

Seite 108

- **Außen begeistert Dynamik, innen verwöhnt Komfort**
- **Kraftvolle Sechszylinder-Triebwerke als Motorisierung**
- **Sondermodell in zwei Lackierungen und zwei Längen erhältlich**

Das luftige Raumgefühl eines Großraum-Fahrzeugs verbunden mit der exklusiven Ausstattung einer Limousine und den technischen und optischen Attributen eines Sportwagens – diese außergewöhnliche Kombination verkörpert der Viano X-CLUSIVE. Sein Name ist Programm: Das Sondermodell des Viano unterstreicht die Grundwerte des Viano: Geräumigkeit und höchste Variabilität.

Außen begeistert Dynamik und sportliches Flair

Der unverwechselbare optische Auftritt des Viano X-CLUSIVE vermittelt Dynamik und sportliches Flair. Der Viano der Spitzenklasse zeigt individuelles Profil mit einem Kühlergrill in Silberoptik, speziell entwickelten Design-Stoßfängern vorne und hinten mit integrierten Spoilern, Design-Seitenschwellern, einem verchromten Auspuff-Endrohr und markanten Leichtmetallrädern im Format 18 Zoll mit einer 245/45-Bereifung.

Innen verwöhnt außergewöhnlicher Komfort

Das Interieur des X-CLUSIVE verwöhnt mit einem hohen Maß an Komfort. Beleuchtete Einstiege und ein weicher Teppichboden empfangen die Reisenden, die dann auf sechs Einzelsitzen mit anthrazitfarbenem Leder Platz nehmen können. Die Sitze im Fond lassen sich, wie vom Viano gewohnt, in einem Rastermaß von 25 Millimeter-Schritten verschieben und ebenfalls in Vis-à-vis-Stellung bringen. Beide Schiebetüre sind elektrisch angetrieben und öffnen sowie schließen per Knopfdruck. Auch das serienmäßige Multifunktions-Lenkrad, der Schalthebel und Teile der Türverkleidungen sind in Leder ausgeführt. Elegante Dekorleisten in zwei Wurzelnuss-Design Varianten unterstreichen das edle Ambiente.

Für das Wohlbefinden im Viano X-CLUSIVE sind außerdem die geregelte Klimatisierungsautomatik THERMOTRONIC und eine Luftfederung an der Hinterachse mit automatischer Niveauregulierung zuständig. Den Fahrer unterstützen serienmäßig eine PARKTRONIC sowie eine Scheinwerfer-Reinigungsanlage.

Kraftvolle Sechszylinder-Triebwerke als Motorisierung

Antrieb und Fahrwerk des Viano X-CLUSIVE verkörpern ebenfalls Dynamik und Komfort. Unter seiner Haube arbeiten ausschließlich leistungsstarke Sechszylindermotoren, einzigartig in der Klasse des Viano. Da wäre der hochmoderne V6-CDI mit einer Leistung von 150 kW (204 PS) aus drei Litern Hubraum und dem beeindruckenden maximalen Drehmoment von 440 Nm. Die Alternative dazu ist ein V6-Benzinmotor mit 3,5 Liter Hubvolumen und 190 kW (258) sowie 340 Nm. Bestmögliche Sicherheit ist im Viano X-CLUSIVE so selbstverständlich wie in jedem Viano. Zusätzliche Thorax-Sidebags für Fahrer und Beifahrer ergänzen die Wirkung der Front-Airbags. Zur standfesten Bremsanlage gesellt sich ESP® der neuesten Generation. Die Serienausstattung wurde erweitert: In Verbindung mit einer Anhängerkupplung oder deren Vorrüstung ist die ESP®-Anhängerstabilisierung ohne Aufpreis an Bord. Sie ist eine Zusatzfunktion des Elektronischen Stabilitäts-Programms (ESP®) und dämpft die möglichen Pendelschwingungen eines Gespanns. Auch die anderen Verkehrsteilnehmer profitieren vom hohen Sicherheitsniveau. Bei einer eingeleiteten Notbremsung warnen blinkende Bremsleuchten das so genannte „adaptive Bremslicht“ den nachfolgenden Verkehr.

Sondermodell in zwei Farben und zwei Längen erhältlich

Der Viano X-CLUSIVE basiert auf der hochwertigen Design- und Ausstattungslinie AMBIENTE. Er steht in zwei Längen von 4,75 m und 4,99 m zur Verfügung und ist ausschließlich mit eleganter Metallic-Lackierung zu bekommen. Interessenten können sich zwischen Brillantsilber oder Obsidianschwarz entscheiden.