



C Klasse

E Klasse

S Klasse

SL Klasse

Daten und Fakten



7. März 1995

MERCEDES-BENZ AUF DEM GENFER AUTOMOBILSALON 1995

INHALT	Seite
INNOVATIONEN AUS FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG	1
Technik: NEUE FÜNFANG-AUTOMATIK MIT COMPUTERSTEUERUNG	5
ESP – KURVENFAHRT OHNE SCHLEUDERRISIKO	8
C-Klasse: WELTWEIT AUF DER ÜBERHOLSPUR	11
E-Klasse: VIELFALT ALS ERFOLGSPROGRAMM	13
S-Klasse: SYSTEME FÜR NOCH MEHR SICHERHEIT UND KOMFORT	15
SL-Klasse: EXKLUSIVES SONDERMODELL ZUR MILLE MIGLIA	18
G-Klasse: 100 000 MODELLE IN 16 JAHREN	20
BLICKPUNKT MERCEDES-BENZ	22
Naturfasern: Türverkleidung aus Flachs und Sisal	22
X-Bag-Studie: Sieben Airbag-Systeme für alle Fälle	22
ULEV: Konzepte für Automobile mit Minimalemissionen	23
Prognose: 90prozentige Verringerung der Abgasemissionen	24
MERCEDES-BENZ – EIN UNTERNEHMEN IM AUFBRUCH	25
MERCEDES-BENZ AUF DEM SCHWEIZER MARKT	28



7. März 1995

Mercedes-Benz auf dem 65. Genfer Automobilsalon

INNOVATIONEN AUS FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

- **Vario Research Car:** Forschungsauto mit variablem Karosseriekonzept
- **Forschung:** Projekte für mehr Umweltschutz, Sicherheit und Komfort
- **S-Klasse:** Neues Fahrsicherheitssystem und Fünfgang-Automatik
- **SL-Klasse:** Neues Sondermodell zur Mille Miglia 1995

Genf. Anlässlich des Genfer Automobilsalons 1995 stellt Mercedes-Benz aktuelle Forschungsprojekte für das Automobil der Zukunft vor.

Im Mittelpunkt der Ausstellung steht das Vario Research Car, ein Forschungsfahrzeug mit variablem Karosseriekonzept. Es läßt sich mit wenigen Handgriffen beliebig vom Cabrio zur Limousine oder vom Pick-Up zum Kombi verwandeln. Autofahrer können ihren Wagen somit kurzfristig dem jeweiligen Einsatzzweck anpassen: Für Einkaufsfahrten eignet sich beispielsweise die geräumige Kombiversion, für den Wochenendausflug das viersitzige Cabrio und für die Fahrt zum Freizeitsport ein Pick-Up mit praktischer Ladefläche.

Mit dem Vario Research Car folgt Mercedes-Benz Hinweisen der Marktforschung, wonach das Automobil in Zukunft neben den traditionellen Transportaufgaben auch bei der Freizeitgestaltung der Menschen eine immer größere Rolle spielen wird. Während herkömmliche Personenwagen je nach Karosseriekonzeption nur ein begrenztes Einsatzspektrum haben, erfüllt das Forschungsfahrzeug die verschiedensten Mobilitätswünsche in idealer Weise. Es ist gleichermaßen Freizeitauto wie Kleintransporter und eignet sich ebenso als Familienlimousine oder Urlaubswagen.



Umbau: Dank Leichtbauwerkstoff binnen weniger Minuten

Die Basiskarosserie beherbergt die gesamte Antriebs- und Fahrwerkstechnik des Vario Research Car einschließlich Frontscheibe, Türen, Instrumententafel und Sitzen. Dank intelligenter Designgestaltung fügen sich Basiskarosserie und Aufbau harmonisch ineinander, so daß die „Schnittstellen“ zwischen beiden Karosseriebereichen unsichtbar bleiben. Sie befinden sich unterhalb der seitlichen Gürtellinie, an den Seitenscheiben, im Heck sowie am oberen Rahmen der Frontscheibe. Der Umbau des Forschungswagens erfolgt binnen weniger Minuten und erfordert nur geringen technischen Aufwand. Dank Leichtbaumaterialien wie Kohlefaser und Aluminium wiegen die Aufbauten nur jeweils 30 bis 50 Kilogramm. Elektromagneten und spezielle Verriegelungssysteme sorgen für eine sichere Befestigung des Aufbaus mit der Basiskarosserie.

Zur Vision des variablen Autos gehört ein ebenso variables Vertriebskonzept: Autofahrer sollen die verschiedenen Aufbauvarianten des Vario Research Car nicht kaufen, sondern in speziellen Servicestationen mieten. Je nach Jahreszeit, persönlichem Wunsch oder Transportbedürfnis geben sie „ihren“ Aufbau wieder zurück und wählen eine andere Version aus.

Projekte: Intelligente Assistenzsysteme für den Autofahrer

Zu den weiteren Forschungsprojekten, die Mercedes-Benz auf dem Genfer Automobilsalon vorstellt, gehört der elektronische Autopilot VITA II (Vision Technology Application), der einen Versuchswagen mit Hilfe von Videokameras lenkt, den richtigen Abstand zum Vordermann einhält und bei Unfallgefahr automatisch abbremst. Ein weiteres Forschungsthema beschäftigt sich mit der Verbesserung des Fahrkomforts und der Fahrdynamik: Das System Active Body Control (ABC) ermöglicht es, die individuellen Abstimmungswünsche der Autofahrer per Software zu programmieren und die jeweilige Federungs- und Dämpfungscharakteristik stets dem aktuellen Fahrzustand anzupassen.



In dem Forschungsfahrzeug Necar (New Electric Car) erprobt das Forschungsinstitut Mercedes-Benz die Einsatzchancen der Brennstoffzellentechnik als schadstofffreie Antriebsalternative für Lkw und Pkw.

S-Klasse: ESP, Fünfgang-Automatik und Einparkhilfe

Neben den aktuellen Forschungsprojekten stellt Mercedes-Benz in Genf eine Reihe weiterer technischer Innovationen für die Limousinen der S- und SL-Klasse vor. Dazu gehört das neue Fahrsicherheitssystem Electronic Stability Program (ESP), das die Schleudergefahr bei Kurvenfahrt durch gezielten Bremseneingriff an Vorder- und Hinterachse deutlich verringert. Das System gehört ab März 1995 zur Serienausstattung des S 600 Coupé und wird in Kürze auch für andere Modelle der S- und SL-Klasse lieferbar sein.

Für die Zwölfzylindermodelle hat Mercedes-Benz auch ein neues Fünfgang-Automatikgetriebe und eine noch leistungsfähigere Motorelektronik entwickelt. Das Steuergerät des Getriebes paßt sich selbsttätig an verschiedene Fahrsituationen an und berücksichtigt bei den Schaltvorgängen auch den individuellen Fahrstil des Autofahrers. Die Wandlerüberbrückung setzt bereits im dritten Gang ein. In Verbindung mit der neuen Motorelektronik ME 1.0 verringert das Fünfgang-Automatikgetriebe den Kraftstoffverbrauch des V 12-Motors um bis zu sieben Prozent.

Zu den weiteren Neuentwicklungen für die S-Klasse gehört eine Einparkhilfe, die nach dem Echolot-Prinzip funktioniert und den Autofahrer informiert, wieviel Platz ihm beim Einparken zur Verfügung steht.

SL-Klasse: Spezialversion zur Mille Miglia 1995

Für die Freunde des Besonderen gibt es aus Anlaß der Mille Miglia 1995 ab Mai in begrenzter Auflage eine SL-Special Edition in den Versionen SL 280, SL 320 und SL 500. Hervorragende Merkmale sind unter anderem: Schwarze



Ledersitze mit roten, perforierten Sitzspiegeln, Türmittelfelder in rotem Lackleder und Kohlefaserabdeckungen in Mittelkonsole, Wählhebel und Türinnenverkleidung. Außerdem gehören wärmedämmendes Glas, Klimaautomatik, Sitzheizung und Diebstahlwarnanlage mit Abschleppschutz zur Ausstattung des Sondermodells.

Standkonzept: Forschungslabor aus Glas und Holz

Eine Besonderheit ist auch der Mercedes-Messestand selbst. Geboten wird keine Glitzershow, vielmehr steht das Stichwort Mobilität als tragendes thematisches Element im Vordergrund. Eine einzigartige, offene Standarchitektur bildet den Rahmen dafür und transportiert die Besucher sowohl zu den einzelnen Mercedes-Modellen als auch zu informativen Teilbereichen mit interaktiven Möglichkeiten, zum Beispiel in einem eigens aufgebauten Forschungslabor.

Wie bereits bei den Automobilausstellungen in Turin und Paris im Jahre 1994 setzt Mercedes-Benz auch in Genf überwiegend natürliche Baustoffe wie Holz und Glas ein, die das Ambiente entscheidend beeinflussen. Die Architektur mit Rampen, Treppen und erhöhten Ausstellungsflächen führt die Besucher über ein kleines Wegenetz zu den Ausstellungsbereichen. Alle Wege führen in der Summe schließlich zu dem Mercedes-Forschungslabor, in dessen Mittelpunkt das Vario Research Car steht.



Start einer neuen Getriebegeneration für alle Mercedes-Modelle

5

FÜNFANG-AUTOMATIKGETRIEBE MIT COMPUTERSTEUERUNG

- **Schaltprogramm:** Fünf Vorwärts- und zwei Rückwärtsgänge
- **Wandlerüberbrückung:** Mit Dauerschlupf auch im Teillastbereich aktiv
- **Elektronik:** Anpassung an aktuelle Situationen

Mit einem neuen Fünfgang-Automatikgetriebe verbessert Mercedes-Benz Fahrsicherheit und Fahrkomfort abermals. Das Getriebe steht unter der Regie eines Hochleistungscomputers im Miniformat, der das Schaltverhalten automatisch an die aktuelle Fahrsituation und die individuellen Wünsche des Autofahrers anpaßt. Bei Kurvenfahrt, an Steigungs- oder Gefällstrecken verschiebt die Elektronik die Schaltpunkte und verhindert auf diese Weise plötzliche Gangwechsel, die das Fahrverhalten ungünstig beeinflussen können.

Darüber hinaus hat das neue Mercedes-Getriebe in puncto Gangzahl noch mit einer weiteren Besonderheit aufzuwarten. Denn neben den fünf Vorwärtsgängen stehen zwei Rückwärtsgänge zur Verfügung – darunter ist ein länger übersetzter Gang, der bei Eis und Schnee auch rückwärts ein sanfteres und sichereres Anfahren ermöglicht. Eingeschaltet wird dieser zweite Rückwärtsgang automatisch, wenn der Programmwahlschalter an der Mittelkonsole auf „W“ wie Winter steht.

Mit 80 Kilogramm bringt die neue Fünfgang-Automatik rund ein Drittel weniger Gewicht auf die Waage als andere Getriebe dieser Art. Gewichtsreduzierend wirkt sich vor allem die deutlich reduzierte Anzahl der Einzelteile aus. Gegenüber der bisherigen Fünfgang-Automatik konnten 45 Prozent der Teile durch intelligente Baugruppenkombinationen entfallen. Konkret: Der neue Mercedes-Automat besteht nicht mehr aus 1 160, sondern nur noch aus 630 Einzelteilen. Zur Schaltstrategie gehört eine Wandlerüberbrückung, die sich bei niedrigem Tempo bereits im dritten Gang zuschaltet und somit den Kraftstoffverbrauch drosselt. Die Überbrückung arbeitet mit computergesteuertem Dauerschlupf.



Datenautobahn: Blitzschnelle Kommunikation mit anderen Systemen

6

Herz der Getriebeelektronik ist ein Mikroprozessor mit integriertem CAN-Baustein. Er arbeitet im Verbund mit anderen Motor- und Fahrzeugsteuersystemen. So liefert das ABS-Steuergerät beispielsweise stets aktuell die Radrehzahlen, und die Getriebeelektronik berechnet daraus unter anderem Längs- und Querschleunigung. Das erspart den Einbau teurer Beschleunigungssensoren. Die schnelle Datenübermittlung zwischen den Steuergeräten obliegt dem CAN-Datenbus (Controller Area Network), so daß der Austausch großer Datenmengen bei minimalem Verkabelungsaufwand möglich ist.

Lernprogramm: Anpassung an die aktuelle Fahrsituation

Neben den bisher schon verwendeten Parametern wie Geschwindigkeit und Motorlast kommt bei der Getriebeelektronik eine Vielzahl zusätzlicher Einflußgrößen hinzu. Die Basis aller Schaltungen ist ein Grundprogramm, das auf niedrigen Kraftstoffverbrauch und gute Fahrbarkeit hin ausgelegt wurde. Bergerkennung und dynamische Rückschaltung sind zwei Beispiele für die neuen Schaltparameter, die zu wesentlich mehr Fahrkomfort führen. So verhindert die Bergerkennung das bislang nur manuell zu verhindernde Pendeln zwischen zwei Gängen. Hat der Getrieberechner hingegen Talfahrt diagnostiziert, ändert er das Schaltprogramm stufenlos, so daß Hochschaltungen deutlich später als unter normalen Fahrbedingungen erfolgen. Der permanente Soll/Ist-Vergleich zwischen tatsächlicher Geschwindigkeit, Beschleunigung und Verzögerung mit den im Computer abgelegten Sollwerten erlaubt eine sichere Bestimmung von Steigung oder Gefälle.

Wunschprogramm: Adaption an das individuelle Fahrverhalten

Darüber hinaus entwickelt die Elektronik ein Gespür für die Wünsche des Autofahrers. So greift die dynamische Rückschaltung ein, wenn schnelles Gasgeben eine gewisse Eile signalisiert. Früher war dafür ein „Kick-down“ oder ein manueller Eingriff am Wählhebel nötig, um eine oder zwei Gangstufen



abwärts zu schalten. Wieder liefern Soll/Ist-Vergleiche den Grund zum Handeln. In diesem Fall ist es die Bewertung der Art und Weise, wie der Fahrer das Gaspedal niedertritt, die über die Änderung der Schaltlinien entscheidet. Bewegt er das Pedal mit einer gewissen Hektik und tendiert dabei deutlich in Richtung Vollgas, so folgt kurzentschlossen eine Abwärtsschaltung um einen, wenn nötig auch um zwei Gänge. Umgekehrt findet auch das sehr schnelle Gaswegnehmen unmittelbare Berücksichtigung. Weil es ein Indikator für eine kurzfristige Unterbrechung eines Beschleunigungsvorgangs ist, schaltet die Elektronik in diesem Fall entgegen dem Grundschaftprogramm nicht hoch.

Alle Anpassungen seitens der Steuerungselektronik erfolgen als unmittelbar wirksame Reaktionen auf eine (oder mehrere) aktuelle Fahrsituationen. Erkennt der Rechner das Ende einer Eingriffsnotwendigkeit, kehrt er sofort und ohne jede Verzögerung in das auf minimalen Kraftstoffverbrauch ausgelegte Grundschaftprogramm zurück. Mit dieser reaktiven Strategie unterscheidet sich die neue Mercedes-Fünfgang-Automatik deutlich von sogenannten adaptiven Getriebesteuerungen, deren Lern- und Anpassungsprozeß wesentlich länger dauert. Der Vorteil: Das Getriebe verhält sich immer so, wie es der Fahrer eines Automatikautomobils erwartet.



Innovatives Fahrsicherheitssystem geht in Serie

8

KURVENFAHRT OHNE SCHLEUDERRISIKO

- Sensoren erfassen die Schleuderbewegungen des Wagens
- Durch gezielte Bremseneingriffe optimale Fahrsicherheit

Mit dem aktiven Fahrsicherheitssystem Electronic Stability Program (ESP) leistet Mercedes-Benz einen weiteren wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Fahrsicherheit. Durch gezielte Regelung der Bremskräfte an den Vorder- oder Hinterrädern verringert ESP die Scheudergefahr und hilft dem Autofahrer, kritische Situationen besser zu meistern. Im S 600 Coupé gehört ESP ab März 1995 zur Serienausstattung. Zu einem späteren Zeitpunkt ist das System auch für weitere Modelle der S- und SL-Klasse lieferbar.

Die Neuentwicklung ergänzt die Technik von Antiblockier-Bremssystem und Antriebs-Schlupfregelung (ASR) durch eine Reihe zusätzlicher Sensoren, die im wesentlichen für die Berechnung der Schleuderbewegung des Wagens erforderlich sind. Die Meßfühler erfassen Drehgeschwindigkeit, Lenkwinkel, Raddrehzahlen, Bremsdruck und Querschleunigung. Anhand dieser Daten berechnet die Elektronik Sollwerte für die Drehgeschwindigkeit. Während der Fahrt vergleicht der ESP-Computer das tatsächliche Fahrzeugverhalten ständig mit den errechneten Sollwerten. Weicht das Auto von der sicheren „Ideallinie“ ab, greift das System blitzschnell nach einer speziell entwickelten Logik ein und bringt das Auto auf zweierlei Weise wieder auf den richtigen Kurs: durch genau dosierten Bremseneingriff an einem oder mehreren Rädern und/oder durch Verringerung des Motormoments.

Dabei korrigiert das Electronic Stability Program sowohl Fahrfehler als auch Schleuderbewegungen, die durch Glätte, Nässe, Rollsplitt oder andere widrige Fahrbahnzustände verursacht werden, bei denen der Autofahrer normalerweise



kaum noch eine Chance hat, seinen Wagen durch Lenk- oder Bremsmanöver in der Spur zu halten. ESP ist permanent einsatzbereit – beim Bremsen, beim Beschleunigen oder beim gleichmäßigen Dahinrollen.

Eingriff: Durch gezielte Bremsregelung bleibt das Auto spurtreu

Eine wesentliche Stärke des Electronic Stability Programs ist seine Schnelligkeit. Die Erfassung des Eigenlenkverhaltens und der automatische Bremseneingriff vollziehen sich binnen weniger Sekundenbruchteile: Drängt das Fahrzeug zum Beispiel bei schneller Kurvenfahrt mit der Hinterachse zu stark nach außen, so reduziert der ESP-Mikrocomputer zunächst das Antriebsmoment und erhöht damit die Seitenführungskräfte der hinteren Räder. Reicht der Motoreingriff nicht aus, bremst ESP zusätzlich das kurvenäußere Vorderrad solange gezielt ab, bis sich die Schleuderbewegung reduziert. Die Bremskraft wirkt nämlich der kritischen Drehbewegung entgegen und stabilisiert somit das Fahrzeugverhalten. Die gleichzeitige Verringerung der Geschwindigkeit dient der zusätzlichen Sicherheit.

Ein zu starkes untersteuerndes Eigenlenkverhalten, bei dem die Vorderachse des Wagens nach außen drängt, korrigiert ESP auf die gleiche Art und Weise, bremst in diesem Fall jedoch das kurveninnere Hinterrad ab und erzeugt so die erforderliche Gegenkraft, die das Auto wieder in die richtige Spur bringt. Das Blockieren der Räder wird in jeder Situation vermieden, denn wie ABS orientiert sich auch das neue aktive Fahrsicherheitssystem am jeweiligen Reibwert der Fahrbahnoberfläche und dosiert den Bremsdruck je nach Straßenzustand. Noch besser: Beim Bremsen in Kurven oder auf Fahrbahnen mit einseitig glatter Oberfläche verkürzt das System auch den Bremsweg.

Testergebnisse: Mit ESP fahren Mercedes-Kunden unfallfrei

Seine Wirksamkeit hat das Electronic Stability Program bereits bei zahlreichen Tests unter Beweis gestellt. Im Berliner Fahrsimulator von Daimler-Benz unter-



suchten die Entwicklungsingenieure den Nutzen und die Akzeptanz des Systems bei 80 Mercedes-Kunden, die mit Tempo 100 eine imaginäre Landstraße befuhren. In vier Kurven wurde eine plötzliche Glatteis-Situation simuliert, bei der sich die Fahrbahnhaftung auf wenigen Metern um mehr als 70 Prozent verringerte. Das Ergebnis: Ohne ESP-Einsatz hatten 78 Prozent der Autofahrer keine Chance, ihren Wagen sicher auf Kurs zu halten und „erlitten“ bis zu drei Schleuderunfälle hintereinander. Mit Hilfe des neuen Fahrsicherheitssystems verliefen alle Testfahrten schleuder- und unfallfrei.

Ein wichtiger Effekt des Systems ist beispielsweise die deutlich geringere Lenkaktivität des Fahrers: Bei einer plötzlichen Vollbremsung mit anschließendem Spurwechsel auf trockener Fahrbahn verringert sich die maximale Lenkgeschwindigkeit um rund 27 Prozent unter den Wert, den die Mercedes-Ingenieure in einer Limousine ohne ESP messen. Das bedeutet: In kritischen Situationen verringert ESP die Lenkaktivität auf Werte, die auch Normal-Autofahrer nicht überfordern – hektische Lenkbewegungen, die häufig zu Fahrfehlern und Unfällen führen, werden durch das System weitgehend verhindert.

Eines kann jedoch auch das Elektronische Stabilitätsprogramm nicht verhindern: Fahrer oder Fahrerinnen vor den Folgen einer risikoreichen und schnellen Fahrweise zu schützen.



Mercedes-Benz C-Klasse

11

WELTWEIT AUF DER ÜBERHOLSPUR

- **Markterfolge übertreffen alle Erwartungen**
- **Ausstattungslinien: Elegance und Classic am beliebtesten**

Die Mercedes-Benz C-Klasse ist weltweit auf Erfolgskurs. Nach nur 22monatiger Produktionszeit in den Werken Sindelfingen und Bremen rollte im Februar 1995 im Werk Sindelfingen die 500 000. Limousine dieser Mercedes-Modellreihe vom Band. Die C-Klasse zählt damit in ihrer Klasse zu den erfolgreichsten Neuerscheinungen der letzten Zeit. Allein in Deutschland entschieden sich bisher schon über 200 000 Autofahrerinnen und Autofahrer für die C-Klasse, die hier seit August 1993 die Nummer 1 ihrer Fahrzeugklasse ist.

Damit hat Mercedes-Benz das ursprüngliche Ziel, 1994 mehr als 240 000 Limousinen dieser Modellreihe zu produzieren, um über 30 Prozent übertroffen.

Modellprogramm: Sieben Motoren, vier Ausstattungs-Lines

Das Lieferprogramm der C-Klasse beinhaltet sieben Modellvarianten, deren Leistungsspektrum von 55 kW/75 PS bis 142 kW/193 PS reicht. Das Topmodell in diesem Angebot ist die Sportlimousine C 36 AMG mit dem 206 kW/280 PS-Triebwerk. Durch die breitgefächerte Motorenpalette und die Ausstattungs-/Design-Lines erfüllt die C-Klasse die individuellen Kundenwünsche auf geradezu ideale Weise. Automobiler Nutzwert und persönlicher Lebensstil lassen sich mit diesem Modellkonzept in perfekten Einklang bringen. Neben der klassischen Version bietet Mercedes-Benz die Lines Esprit, Elegance und Sport an, die jede für sich genommen ein ganz besonderes Flair ausstrahlen. Die Betonung kann auf klassisch-zurückhaltend, jugendlich-frech (Esprit), vornehm-elegant (Elegance) oder auf dynamisch-technisch (Sport) liegen – ganz wie es der Kunde wünscht.



Elegance und Classic gehören zu den beliebtesten Ausstattungs-Lines. Weltweit entscheiden sich 55,1 Prozent der Käufer einer C-Klasse für das Modell Elegance, während 27,4 Prozent die Classic-Line wählen. In Deutschland fällt das Votum der Neuwagenkäufer ähnlich aus: Mit 40,9 Prozent ist der Elegance die beliebteste Version, das Classic-Modell ordern 32,6 Prozent der Mercedes-Kunden.

Individualität: Fahrwerksabstimmung nach persönlichem Geschmack

Neben Ausstattung und Design ist auch die Fahrwerkstechnik in das Line-Konzept der C-Klasse integriert: Während Classic und Elegance mit ihrer komfortbetonten Auslegung die Basis der fahrwerkstechnischen Konzeption bilden, entspricht das Fahrwerk von Esprit und Sport dem dynamischen Erscheinungsbild dieser Modellvarianten. Die Abstimmung ist insgesamt straffer als beim Classic – die Stoßdämpfereinstellung an der Vorderachse fällt beispielsweise um 41 Prozent härter aus als beim Basismodell und die Federhärte ist vorn um 17 Prozent größer. Deutliche Unterschiede gegenüber der Classic-Line gibt es auch bei der Hinterachsabstimmung, deren Dämpfer um rund zwölf Prozent härter eingestellt sind. Der sportlichen Fahrwerksabstimmung entspricht auch das direktere Ansprechverhalten der Lenkung. Ihre sportliche Note betonen Esprit und Sport schließlich auch durch ein um 25 Millimeter tiefergelegtes Fahrwerk.

Ab März 1995 wird das Modell C 200 DIESEL in einer für den Betrieb mit Pflanzenölmethylester (PME) geeigneten Ausführung für das Taxigewerbe angeboten.



Mercedes-Benz E-Klasse

13

VIELFALT ALS ERFOLGSPROGRAMM

- **Erfolgswagen: Über 2,6 Millionen Fahrzeuge in elf Jahren**
- **Coupés und Cabrios: Modellprogramm und Ausstattung aufgewertet**

Mit über 2,6 Millionen produzierten Einheiten ist die E-Klasse die erfolgreichste Mercedes-Modellreihe aller Zeiten. Dazu hat nicht nur das hohe Maß an Sicherheit, Zuverlässigkeit und Komfort beigetragen. Ausschlaggebend für den Erfolg ist auch die einzigartige Vielfalt der E-Klasse, die in 30 Modell- und Motorvarianten lieferbar ist – vom wirtschaftlichen Diesel mit 55 kW/75 PS bis zur leistungsstarken Achtzylinder-Limousine mit 280 kW/381 PS, vom viersitzigen Cabriolet bis zur geräumigen Kombilimousine. Hinzu kommen Spezialversionen mit sechs Türen und acht Sitzplätzen und Fahrgestelle für verschiedene Sonderaufbauten.

Coupés: Neues Einstiegsmodell mit umfangreicher Serienausstattung

Mit dem neuen E 200 Coupé erweiterte Mercedes-Benz vor wenigen Monaten das Modellprogramm der erfolgreichen E-Klasse und bietet seinen Kunden einen preisgünstigen Einstieg in die exklusive Coupé-Klasse. Unter der Motorhaube des Zweitürers arbeitet der bewährte 2,0-Liter-Vierzylindermotor mit 100 kW/136 PS, der dank Vierventiltechnik und elektronischer Kraftstoffeinspritzung auf 100 Kilometer nur 8,7 Liter Superbenzin (Drittelmix) verbraucht. Auf der Landstraße – bei Tempo 90 – begnügt sich das Triebwerk mit 6,6 Liter Kraftstoff je 100 Kilometer.

Die Ausstattung des neuen Coupé-Modells beinhaltet unter anderem elektrische Fensterheber vorn, wärmedämmendes Glas, Breitreifen der Größe 195/65 R 15 sowie im Innenraum eine Zebrano-Holzausstattung. Fullsize-Airbags für Fahrer



und Beifahrer, Gurtstraffer vorn sowie elektrische Gurtbringer an den Vordersitzen gehören ebenso zum Grundlieferumfang wie die Schließanlage mit Infrarotfernbedienung, Wegfahrsperrung und Zentralverriegelung.

Cabriolets: Drei Modelle für perfektes Open-Air-Vergnügen

Die Cabriolet-Modelle der E-Klasse bieten ebenfalls noch mehr Auto fürs Geld. Neu im Cabrio-Programm ist der E 200, der wie alle Open-Air-Modelle aus dem Hause Mercedes-Benz unter anderem serienmäßig mit hydraulisch betätigtem Ganzjahresverdeck mit heizbarer Heckscheibe, automatisch ausfahrendem Überrollschutz mit integrierten Fondkopfstützen, elektrischen Fensterhebern vorn und hinten, Wurzelholzausstattung, Lederlenkrad und Schwingungstilgern ausgestattet ist.

Die Serienausstattung des E 220 Cabriolet (110 kW/150 PS) und des E 320 Cabriolet (162 kW/265 PS) wertete Mercedes-Benz zusätzlich durch Leder- ausstattung, Windschott, Sitzheizung und Leichtmetallräder auf. Das E 320 Cabriolet verfügt zusätzlich über Metallic-Lackierung, Holz-/Lederlenkrad und Sportfahrwerk.



NEUE SYSTEME FÜR NOCH MEHR SICHERHEIT UND KOMFORT

- **S 600 Coupé:** Serienmäßig mit ESP und neuer Fünfgang-Automatik
- **Innovationen:** Navigationssystem und Einparkhilfe als Extras
- **Motortechnik:** Neuentwickelte Elektronik für das V12-Triebwerk

Die Toplimousinen von Mercedes-Benz haben sich seit ihrer Vorstellung im März 1991 an die Spitze ihres Marktsegmentes gesetzt. Nicht nur in Deutschland und Europa, auch in den Vereinigten Staaten, in Japan und in vielen anderen Ländern der Erde gehört die S-Klasse zu den meistverkauften Automobilen in der High-Premium-Klasse. Zum aktuellen Angebot dieser Mercedes-Modellreihe zählen sechs Limousinen und drei Coupés. Die Limousinen sind ab S 320 auch mit langem Radstand (3 140 Millimeter) lieferbar.

Electronic Stability Program: Neuer Meilenstein der Fahrsicherheit

Für die S-Klasse haben Mercedes-Ingenieure intelligente Traktionssysteme entwickelt, die Fahrsicherheit und Fahrkomfort noch weiter verbessern. Zu den wichtigsten Innovationen gehört das Electronic Stability Program (ESP), das ab April 1995 zur Serienausstattung des S 600 Coupés gehört und zu einem späteren Zeitpunkt auch für weitere Modelle der S- und SL-Klasse lieferbar sein wird. Das Electronic Stability Program stellt einen neuen Meilenstein auf dem Gebiet der Fahrzeugsicherheit dar. Durch gezielten Bremseneingriff an Vorder- und Hinterachse verringert das System die Schleudergefahr in Kurven und hält das Auto sicher in der Spur. Dabei korrigiert das System sowohl Fahrfehler als auch Schleuderbewegungen, die durch Glatteis oder Nässe verursacht werden. Das System ist ständig betriebsbereit und verbessert die Fahrsicherheit auch beim Bremsen, beim Beschleunigen oder beim Rollen. In das Electronic Stability Program ist die Antriebs-Schlupfregelung (ASR) integriert.



Wegweiser: Auto Pilot System mit Satellitennavigation

Eine weitere Neuentwicklung ist das elektronische Auto Pilot System (APS), mit dessen Hilfe Autofahrer innerhalb Deutschlands – zu einem späteren Zeitpunkt auch innerhalb Westeuropas – an jeden beliebigen Ort und (fast) an jede beliebige Adresse gelangen können. Vor Fahrtantritt bestimmt APS zunächst den genauen Standort des Fahrzeugs mit Hilfe des GPS (Global Positioning System), das auch Schiffs- und Flugzeugführern bei der Navigation hilft. Die geographischen Standortdaten vergleicht der Computer sofort mit den Informationen einer digitalen Landkarte, die auf einer CD-ROM gespeichert sind. Anschließend berechnet APS die kürzeste Strecke zum Ziel und informiert den Fahrer per Anzeigedisplay und akustischen Hinweisen. Zum Auto Pilot System gehört zusätzlich ein Stereo-Autoradio.

Einparkhilfe: Echolot an Front- und Heckpartie

Mit einer neuartigen Ultraschall-Einparkhilfe, die jetzt ebenfalls für die S-Klasse lieferbar ist, wird das Einparken des Wagens deutlich erleichtert. Die Anlage arbeitet nach dem Prinzip eines Echolots: Je nach Fahrtrichtung senden sechs Sensoren im vorderen Stoßfänger oder vier im hinteren Ultraschallsignale aus, die von anderen Fahrzeugen oder Hindernissen reflektiert werden. Aufgrund der Zeitdifferenz zwischen Sendung und Empfang der Signale berechnet die Elektronik den Abstand zu dem Hindernis. Anzeigedisplays im linken und mittleren Bereich der Instrumententafel sowie am hinteren Teil des Dachhimmels informieren den Autofahrer, wieviel Platz ihm beim Einparken zur Verfügung steht.

Neue Fünfgang-Automatik: Anpassung an die Wünsche des Autofahrers

Vollelektronisch arbeitet auch das neue Fünfgang-Automatikgetriebe, das ab März 1995 zur Serienausstattung des S 600 Coupé gehört. Das Kernstück des Getriebes ist ein Hochleistungsrechner im Miniformat, der das Schaltverhalten



an die aktuelle Fahrsituation und die individuellen Wünsche des Autofahrers anpaßt. Bei Kurvenfahrt, an Steigungs- oder Gefällstrecken verschiebt die Getriebeelektronik die Schaltpunkte und verhindert auf diese Weise plötzliche Gangwechsel, die das Fahrverhalten ungünstig beeinflussen können.

Die sekundenschnelle Anpassung des Automatikgetriebes an die jeweilige Situation geschieht durch ständigen Vergleich verschiedener Sensor-Informationen mit gespeicherten Sollwerten. Neu ist ebenfalls eine Wandlerüberbrückung, die sich auch bei niedrigem Tempo auch schon im dritten Gang zuschaltet und somit den Kraftstoffverbrauch senkt. Die Überbrückung arbeitet mit einem computergesteuerten Dauerschlupf, der die Verbindung zwischen Motor und Getriebe soweit entkoppelt, daß keine Schwingungen und Vibrationen auftreten.

Motorsteuerung: Kraftstoffverbrauch um bis zu sieben Prozent verringert

Für die Zwölfzylindermodelle der S-Klasse hat Mercedes-Benz eine neue Motorelektronik entwickelt, bei der Zündung, Kraftstoffeinspritzung, Luftsteuerung und Diagnoseschaltung in einem Gehäuse integriert sind. Das System bietet in Verbindung mit dem ebenfalls neuen Fünfgang-Automatikgetriebe Funktionsvorteile, die in erster Linie der weiteren Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und der Abgasemissionen dienen. Gegenüber der bisherigen Motor-/Getriebe-kombination der V 12-Modelle erzielten die Mercedes-Ingenieure eine Kraftstoffeinsparung von bis zu sieben Prozent. Der Zwölfzylindermotor unterschreitet die ab 1996 gültigen Abgaslimits der Europäischen Union deutlich.



Mercedes-Benz SL-Klasse

18

EXKLUSIVES SONDERMODELL ZUR MILLE MIGLIA

- **SL-Special Edition in limitierter Auflage**
- **Fünf Modellvarianten mit Sechs-, Acht- oder Zwölfzylindermotor**

Für die Freunde des Besonderen gibt es aus Anlaß der Mille Miglia 1995 ab Mai in begrenzter Auflage eine SL-Special Edition in den Versionen SL 280, SL 320 und SL 500, deren hervorragende Merkmale vor allem im exklusiven Interieur und der umfangreichen Ausstattung liegen. Dazu gehören unter anderem schwarze Ledersitze mit roten, perforierten Sitzspiegeln, Türmittelfelder in rotem Lackleder und die Abdeckungen von Mittelkonsole, Wählhebel und Türzierrat in Kohlefaser. Außerdem gehören wärmedämmendes Glas, Klimaautomatik, Sitzheizung und Diebstahlwarnanlage mit Abschleppschutz zur Ausstattung des Sondermodells. Beim Exterieur fallen die exklusiven Stern-Leichtmetallräder mit der Bereifung 235/45 ZR 17 auf und als Design-Element an den vorderen Kotflügeln die schwarz-weiße Zielflagge.

Trendsetter: Maßstäbe in puncto Automobiltechnik

Die fünf Modellvarianten der Mercedes-Benz SL-Klasse markieren die höchste Entwicklungsstufe offener Automobile. SL 280, SL 320, SL 500, SL 600 und SL 60 AMG sind nicht nur würdige Nachfolger des legendären Mercedes 300 SL aus den fünfziger Jahren, sie setzen auch wegweisende Technikstandards für offene Automobile. Die Modelle der SL-Klasse heben den Insassenschutz und den Fahrkomfort eines Roadsters auf das hohe Niveau einer Mercedes-Limousine und sorgen somit für kompromißlose Fahrfreude unter freiem Himmel.

Das Roadster-Vergnügen à la Mercedes-Benz beginnt mit dem SL 280, dessen Vierventil-Sechszylinder 142 kW/193 PS leistet. Ebenfalls mit einem Sechszylinder ist der SL 320 ausgestattet, während unter der Motorhaube des SL 500



ein modernes V8-Triebwerk arbeitet. Der SL 600 glänzt durch einen V 12-Motor aus Leichtmetall. Wem handverfeinerte Exklusivität das Herz erwärmt, der findet auch im SL-Programm ein AMG-Modell mit noch sportlicherer Ausrüstung: den SL 60 AMG mit dem 280 kW/381 PS starken 6,0-Liter-V8-Triebwerk.

Insassenschutz: Integralsitze und Überrollbügel mit Sensorsteuerung

Eine sicherheitstechnische Innovation ganz besonderer Art ist der sensorgesteuerte Überrollbügel der SL-Roadster. In Notsituationen stellt er sich blitzschnell auf und bildet in Verbindung mit dem stabilen Rahmen der Frontscheibe einen zuverlässigen Insassenschutz. Zur weiteren Sicherheitsausstattung des SL gehören neben Fullsize-Airbags für Fahrer und Beifahrer auch Integralsitze mit eingebautem Gurtsystem und crasherprobter Sitzstruktur.

Für ein Optimum an aktiver Sicherheit sorgt die serienmäßige Antriebs-Schlupfregelung (ASR) der Acht- und Zwölfzylindermodelle. Das System verbessert die Fahrstabilität im gesamten Geschwindigkeitsbereich durch automatische Verringerung des Motormoments sowie durch Bremseneingriffe an den Antriebsrädern. Darüber hinaus dient ASR als Traktionshilfe beim Anfahren.

Die Sechszylindermodelle sind serienmäßig mit dem elektronischen Traktions-system (ETS) ausgestattet, das vor allem als Traktionshilfe beim Anfahren auf glattem Untergrund dient, bei höheren Geschwindigkeiten aber auch Warnhinweise bei beginnendem Schlupf gibt.



Mercedes-Benz G-Klasse

20

100 000 MODELLE IN 16 JAHREN

- **Noch mehr Extras serienmäßig**
- **G 320 und G 350 TURBODIESEL in drei Versionen lieferbar**

Die Geländewagen von Mercedes-Benz rollen seit nunmehr 16 Jahren von den Montagelinien und begeisterten in dieser Zeit bereits über 100 000 Autofahrer. Die G-Klasse zählt damit in ihrem Marktsegment zu den beliebtesten Geländewagen.

Die beiden Modellversionen G 320 und G 350 TURBODIESEL sind in drei verschiedenen Karosserievarianten erhältlich. Zur Auswahl stehen ein Cabrio mit faltverdeck, ein stationwagen mit kurzem Radstand (2 400 millimeter) oder ein stationwagen mit langem Radstand (2 850 millimeter). Für professionelle nutzanwender bietet Mercedes-Benz darüber hinaus die Geländewagen 230 GE und 290 GD an, die sogar in sechs verschiedenen aufbauversionen lieferbar sind: als dreitüriger stationwagen mit kurzem Radstand, als fünftürer mit langem Radstand, als kastenwagen, als pick-up und als zweitüriges fahrgestell mit 3 120 oder 3 400 millimeter Radstand.

Ausstattung: Viergangautomatik, Servolenkung und Airbag serienmäßig

Die reichhaltige serienausstattung der modelle G 320 und G 350 TURBODIESEL wertete Mercedes-Benz durch weitere extras auf. Dazu gehören Leichtmetallräder der GröÙe 7,5 J x 16, Breitreifen der Dimension 255/65 R 16 sowie Kotflügelverbreiterungen vorn und hinten. Die Spurbreite der Geländewagen wurde um 50 auf 1 475 millimeter vergrößert. Im Innenraum sorgen Edelhölzeinlagen an Armaturentafel und Mittelkonsole, Teppichboden, stoffkaschierte Türinnenverkleidungen und angenehme Sitzbezugstoffe für eine wohnliche Atmosphäre. Die Insassensicherheit wird bei G 320 und 350 TURBODIESEL durch den serienmäßigen Fahrerairbag und Gurtstraffer vorn unterstützt.



Wärmedämmendes Glas, Lederlenkrad und Lederschalthebel, Viergangautomatik, Tempomat (G 320), elektrische Fensterheber vorn, elektrisch einstellbare Außenspiegel, Servolenkung und Zentralverriegelung runden die serienmäßige Komfortausstattung der G-Modelle ab. Der Diebstahlschutz ist durch eine elektronisch gesteuerte Wegfahrsperrung mit Infrarot-Fernbedienung gewährleistet.

Die G-Modelle der Baureihe 463 haben einen Antriebsstrang mit permanentem Vierradantrieb im Straßen- und Geländegang. Die Kraft wird individuell zwischen Vorder- und Hinterachse aufgeteilt. Das Verteilergetriebe besitzt einen sperrbaren Ausgleich, der sich wie die Differentialsperren für Vorder- und Hinterachse über elektrische Schalter aktivieren läßt. Durch dieses Antriebs- und Sperrenkonzept ist auch für den Geländewagen ein modifiziertes Antiblockiersystem (ABS) einsetzbar, das nach dem Zuschalten einer der Sperren automatisch abgeschaltet.



BLICKPUNKT MERCEDES-BENZ

Nachwachsende Rohstoffe: Neue Türinnenverkleidung aus Flachs und Sisal

Mit einer neuartigen Türinnenverkleidung aus Flachs und Sisal erweitert Mercedes-Benz das Einsatzspektrum nachwachsender Rohstoffe in der Automobiltechnik. Das Bauteil ging vor wenigen Wochen in die Serienfertigung der C-Klasse. Für die Herstellung der Türinnenverkleidung läßt Mercedes-Benz jährlich insgesamt 350 Tonnen Naturfasern verarbeiten, die zur Hälfte aus deutscher Produktion stammen. Die Flachs-/Sisal-Kombination ist um bis zu 20 Prozent leichter als herkömmliche Werkstoffe und trägt somit zur Verbesserung der Gewichtsbilanz und damit auch zur Verbrauchseinsparung bei. Darüber hinaus zeichnen sich die Naturmaterialien durch hohe Festigkeit, gute Crashstabilität und vorbildliche Recyclingeigenschaften aus.

„X-Bag-Studie“: Sieben Airbag-Systeme für alle Fälle

Mit einem visionären Insassenschutzsystem, der „X-Bag-Studie“, zeigt Mercedes-Benz, daß die Airbag-Technik noch ein großes Entwicklungspotential bietet. Die Airbag-Studie besteht aus sieben unterschiedlichen Airbag-Systemen, die sich je nach Unfalltyp situationsabhängig aufblasen und den Autoinsassen neben Gurt, Gurtstraffern und Kopfstützen zusätzlichen Schutz bieten. Im einzelnen besteht der Rundumschutz aus je einem asymmetrischen Fahrer- und Beifahrer-Airbag, Kniebags für die Frontpassagiere, Sidebags in allen Türen, Mittelbags zwischen den Vordersitzen und in der Lehne der Rücksitzbank, Dachbags an den B-Säulen, Kopfstützenbags sowie einem Laptop-Bag im Fond. Ein solcher Airbag-Rundumschutz erfordert den Einsatz neuartiger Sensoren, die das Umfeld des Fahrzeugs beobachten und mit Hilfe eines Mikrocomputers nur diejenigen Luftpolster aufblasen, die bei dem jeweiligen Unfalltyp für den Insassenschutz erforderlich sind. Noch perfekter wäre eine vorausschauende



Prognose: Pkw-Emissionen verringern sich um bis zu 90 Prozent

24

Die Schadstoffemissionen des Pkw-Verkehrs werden sich bis zum Jahre 2010 um bis zu 90 Prozent verringern. Das ergab eine Prognose des Forschungsinstituts Mercedes-Benz in Zusammenarbeit mit dem Verband der Automobilindustrie (VDA) auf Basis der Verkehrsemissionen des Jahres 1990. Trotz eines größeren Fahrzeugbestandes und einer Steigerung der Gesamtfahrleistung um zwölf Prozent werden Personenwagen im Jahre 2010 voraussichtlich 82 Prozent weniger Kohlenmonoxid, 90 Prozent weniger Kohlenwasserstoffe, 85 Prozent weniger Stickoxide und 52 Prozent weniger Partikel emittieren als 1990. Bei ihrer Emissionsprognose für das Jahr 2010 gehen die Fachleute des Forschungsinstituts Mercedes-Benz auch von einer etwa 30prozentigen Verringerung des Kraftstoffverbrauchs neuer Pkw-Modelle aus. Die in Deutschland zugelassenen Personenwagen sollen im Jahre 2010 durchschnittlich nur noch knapp sechs Liter Kraftstoff je 100 Kilometer verbrauchen.



MERCEDES-BENZ – EIN UNTERNEHMEN IM AUFBRUCH

Mercedes-Benz ist seit Juli 1989 innerhalb des Daimler-Benz Konzerns für das gesamte Automobilgeschäft verantwortlich. In den zwölf inländischen Pkw- und Lkw-Werken, den 43 Niederlassungen und in der Hauptverwaltung der Mercedes-Benz AG waren am 31. Dezember 1994 rund 147 100 Mitarbeiter beschäftigt. Einschließlich der Produktions- und Vertriebsgesellschaften im Ausland arbeiteten Ende Dezember 1994 konzernweit an die 197 500 Menschen für das „jüngste und zugleich traditionsreichste deutsche Automobilunternehmen“. Als „global player“ verfügt Mercedes-Benz weltweit über mehr als 50 Produktionswerke und Montagebetriebe sowie annähernd 6 200 Service- und Vertriebsstützpunkte. In über 170 Ländern der Erde werden Fahrzeuge mit dem Stern verkauft.

Geschäftsbereich Personenwagen

Die Mercedes-Benz Werke in Deutschland arbeiten in einem modernen Produktionsverbund mit gegenseitigen Zulieferungen von Aggregaten und Teilen. Hauptverwaltung und Entwicklungszentrum befinden sich in Stuttgart-Untertürkheim. Hier werden auch alle Pkw-Motoren, -Getriebe und -Achsen hergestellt. Größtes Werk des Unternehmens ist das Karosserie- und Montagewerk Sindelfingen, das in einem engen Produktionsverbund mit den Montagewerken in Bremen und Rastatt steht. Zu diesem Verbund gehören auch die Werke Berlin-Marienfelde, Hamburg-Harburg und Bad Homburg. Im gesamten Geschäftsbereich Personenwagen arbeiten rund 83 200 Mitarbeiter.

Mercedes-Benz versteht sich als Exklusiv-Anbieter von Premium-Fahrzeugen in allen attraktiven Segmenten des Automobilmarktes. So soll die weltweit einmalige Tradition als innovativer Hersteller von hochwertigen Automobilen



konsequent ins nächste Jahrtausend fortgeführt werden. Das Unternehmen hat Anfang 1993 eine weitreichende Neuausrichtung seiner strategischen Produktpolitik bekanntgegeben. Neben den bisherigen Modellreihen in den Kernsegmenten der C-, E-, S-, SL- und G-Klasse wird Mercedes-Benz in Zukunft eine unterhalb der C-Klasse positionierte A-Klasse, eine Großraumlimousine und ein Freizeitauto anbieten. Zusammen mit der SMH (Schweizerische Gesellschaft für Mikroelektronik und Uhrenindustrie) will Mercedes-Benz außerdem ein zweisitziges Stadtauto produzieren.

Traditionell werden Mercedes-Benz Personenwagen in Deutschland gefertigt. Ausländische Montagestandorte existieren aber schon seit vielen Jahren in Ländern des Fernen Ostens und in Südafrika. Die weltweite Präsenz als Anbieter von Personenwagen wird Mercedes-Benz nun auch verstärkt im Produktionssektor ausbauen. Die Erfahrungen mit der Montage von Personenwagen in Südafrika und jetzt auch in Mexiko zeigen, daß die Mercedes-Philosophie ohne Qualitätseinbußen ebenso außerhalb Deutschlands zu realisieren ist: „Made in Germany“ wird sich in Zukunft zu „Made by Mercedes-Benz“ weiterentwickeln. Auch die Aktivitäten in Südkorea und Indien unterstreichen die Neuausrichtung im Pkw-Bereich. Ein weiterer Meilenstein in der Internationalisierungsstrategie wird das neue Werk in den USA sein. In Tuscaloosa im Bundesstaat Alabama sollen von 1997 an jährlich etwa 60 000 Einheiten des neuen allradgetriebenen Mercedes-Freizeitfahrzeugs gebaut werden.

Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge

Das umfassende Nutzfahrzeugangebot von Mercedes-Benz reicht vom Transporter mit 2,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht bis zum 48-Tonner und erfüllt durch die weitgefächerten Sonderausführungen die Anforderungen für jeden denkbaren Einsatz. Hinzu kommen Omnibusse für den Stadt-, Reise- und Überlandverkehr, das Unimog-Programm und vielseitig einsetzbare Industriebmotoren. Die Werke Wörth (Lastwagenfertigung) und Düsseldorf (Transporter) stehen mit Mannheim (Omnibusse, Nutzfahrzeug- und Industriebmotoren), Gaggenau (Unimog und Nutzfahrzeuggetriebe) und Kassel (Achsen) im Produk-



tionsverbund. Seit Februar 1991 werden darüber hinaus bei der Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde GmbH (NLG) südlich von Berlin leichte Lastwagen der Wörther Baureihe LN 2 montiert. Im September 1991 begann dort außerdem die Montage des Transporters vom Typ T2, der seit August 1994 ausschließlich dort gebaut wird. Die NLG ist seit Januar 1994 eine 100prozentige Tochtergesellschaft der Mercedes-Benz AG.

Tochtergesellschaften in Übersee produzieren in Brasilien, den USA und Kanada, Mexiko, Argentinien und Südafrika. In Europa spielen Spanien und die Türkei als Produktionsstandorte eine wichtige Rolle. Ziel von Mercedes-Benz ist es, als Full-Line-Anbieter und Weltmarktführer für Lastwagen über sechs Tonnen und Omnibusse über acht Tonnen den internationalen Produktionsverbund weiter auszubauen. Der Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge beschäftigt in Deutschland an die 39 900 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. In den ausländischen Produktionsgesellschaften sind rund 41 300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig.

Daimler-Benz: Automobilbau bleibt Schwerpunkt

Daimler-Benz ist ein integrierter Technologiekonzern mit umfassender Kompetenz auf den Gebieten Transport und Verkehr. Neben der Mercedes-Benz AG gehören die Unternehmensbereiche AEG Daimler-Benz Industrie, Daimler-Benz Aerospace AG und Daimler-Benz InterServices (debis) zu Deutschlands größtem Industrieunternehmen. Mehr als zwei Drittel des Umsatzes entfielen in den ersten neun Monaten 1994 auf Mercedes-Benz.



Mercedes-Benz auf dem Schweizer Markt

28

GESCHÄFTSJAHR 1994 - IM ZEICHEN DER ERHOLUNG

Nachdem der Pkw-Absatz in der Schweiz im Jahre 1993 mit insgesamt 258 833 Einheiten nicht einmal mehr dem eigentlichen Ersatzbedarf entsprochen hatte, erholte sich der Automarkt im vergangenen Jahr mit 267 293 Einheiten und einem Plus von 3,3 Prozent nur leicht. Die Mercedes-Benz (Schweiz) AG hat dabei mit einem Zuwachs von 23,3 Prozent überdurchschnittlich zugelegt, was nicht zuletzt auf den erfolgreichen Anlauf der neuen C-Klasse zurückzuführen ist.

Die konjunkturelle Erholung erlaubte der Mercedes-Benz (Schweiz) AG und ihren 177 offiziellen Personenwagen- und Nutzfahrzeug-Vertretungen im Vergleich zum Vorjahr eine deutliche Steigerung der Verkaufszahlen. Insgesamt lieferte das Unternehmen 8 341 Personenwagen (1993: 6 764) und 2 624 Lastwagen, Transporter sowie Reise- und Linienbusse (1993: 2 067) in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein aus. Damit verbunden ist eine neue Rekordmarke im Gesamtbestand der in der Schweiz zugelassenen Mercedes-Personenwagen: Neu verkehren auf unseren Straßen 116 584 Automobile mit dem Stern.

C-Klasse weiterhin auf Erfolgskurs

Die 1993 vorgestellte C-Klasse erwies sich auch im vergangenen Jahr als Erfolgsmodell. Mit 4 703 Einheiten hatte diese Modellreihe in der Schweiz einen Anteil von 56,4 Prozent an den Mercedes-Neuzulassungen des Jahres 1994. Entsprechend beeindruckend ist denn auch der Absatzsprung von Mercedes-Benz in dieser Fahrzeugkategorie: Gegenüber 1993 verzeichnete die Automobilmarke hier einen Zuwachs von 94,8 Prozent. Dank attraktiver Zusatzleistungen hielten sich 1994 die Verkäufe der E-Klasse mit 2 654 Einheiten auf einem akzeptablen Niveau. Und auch das Segment der Exklusiv-Limousinen steuerte



mit 584 verkauften Modellen der S-Klasse einen wichtigen Beitrag zu dem insgesamt guten Resultat der Mercedes-Benz (Schweiz) AG bei. Weiterhin hoch in der Gunst der anspruchsvollen Sportwagen-Freunde steht der SL-Roadster, von dem im vergangenen Jahr 400 Einheiten verkauft wurden.

Der gestiegene Gesamtabsatz führte zu einer entsprechend positiven Geschäftsentwicklung: Gegenüber dem Vorjahr steigerte die Mercedes-Benz (Schweiz) AG den Umsatz von 696 auf 769 Millionen Franken und damit um 10,5 Prozent. Der Anteil des Personenwagenbereichs betrug dabei 68,5 Prozent.

Produktoffensive als Basis für eine erfolgreiche Zukunft

Mit der Vorstellung der neuen E-Klasse startet Mercedes-Benz 1995 die größte Produktoffensive, die das Unternehmen in seiner rund 110jährigen Geschichte als Automobilhersteller jemals realisiert hat. Mit einer neuen Großraumlimousine, der zukünftigen A-Klasse, dem Micro-Compact-Car, einem neuen Off-Road-Fahrzeug und dem Roadster SLK sorgt Mercedes-Benz in Zukunft Schlag auf Schlag dafür, daß die Automobilmarke für neue Kundensegmente attraktiv wird.

André Dubs, Direktor Personenwagen-Vertrieb der Mercedes-Benz (Schweiz) AG, gibt sich denn auch sehr optimistisch, was die Zukunftserwartungen seines Verantwortungsbereiches betrifft: „Die Tatsache, mit ganz neuen Produkten in für uns neue Zielgruppen vorstoßen zu können, eröffnet unserem Unternehmen äußerst positive Zukunftsaussichten. Wenn es uns gelingt, die großen Marktchancen dieser Neuentwicklungen konsequent auszuschöpfen, werden wir die Absatzzahlen von Mercedes-Benz trotz wachsendem Konkurrenzdruck auf hohem Niveau stabilisieren können. Zudem erwarte ich von der C-Klasse weiterhin gute Verkaufsergebnisse, denn diese Baureihe bietet nach wie vor ein überdurchschnittliches Preis-/Leistungsverhältnis. Mit einer konsequenten und kompromißlosen Ausrichtung auf den Markt werden wir dafür sorgen, daß bisherige und neue Kunden in der schweizerischen Mercedes-Organisation auch in Zukunft optimal aufgehoben sind.“



Mercedes-Benz (Schweiz) AG: Das Jahr 1994 in Zahlen

30

Anzahl der Mitarbeiter am 31.12.1994	283
Umsatz in Mio. Sfr.	
- Personenwagen	527
- Nutzfahrzeuge	242
- Total	769
Anzahl der Verkaufsstützpunkte	177
Anzahl der verkauften Personenwagen	
- C-Klasse	4 703
- E-Klasse	2 654
- S-Klasse und SL-Klasse	984
Anzahl der verkauften Nutzfahrzeuge	2 624
(Lastwagen, Transporter, Reise- und Linienbusse)	