



Es steht in den Sternen

Die Zukunftspläne von Daimler-Benz.

Von Clauspeter Becker, Norbert Haug und Götz Leyrer
Zeichnungen: Mark Stehrenberger, Michael Stirn

Dem neuen Mercedes 190 ist genau das passiert, was Insider – und natürlich auch die Firma Daimler-Benz selbst – erwartet haben: Er wurde, was angesichts seiner überdurchschnittlichen Qualitäten auch kein Wunder ist, mit Lob überhäuft. Wenn überhaupt Kritik laut wurde, dann an vergleichsweise nebensächlichen Details.

An der Leistung indessen fand niemand etwas auszusetzen – und das zu Recht. Denn immerhin läuft das derzeitige Spitzenmodell der intern W 201 genannten Baureihe, der 190 E, fast 200 km/h schnell. Das kann sich auch im direkten Vergleich mit der Konkurrenz aus München sehen lassen: Der 323i etwa, mit einer Leistung von 139 PS (102 kW) immerhin 17 PS stärker, kann es nur unwesentlich besser.

Trotzdem ist es längst kein Geheimnis mehr, daß Daimler-Benz nicht auf den erworbenen Lorbeeren ausruhen wird, denn schließlich ist im Hause einiges Potential vorhanden, um den kleinen Mercedes noch attraktiver zu machen. Zum Beispiel der 2,3 Liter große Vierzylinder des Mercedes 230 E: Dieses Triebwerk, ausgerüstet mit Benzineinspritzung, leistet 136 PS (100 kW) bei 5100/min und soll ab Herbst dieses Jahres auch im 190 angeboten werden.

Wie schon bei den jetzigen 190-Versionen, die tatsächlich über zwei Liter Hubraum verfügen,

jongliert Daimler-Benz dabei mit der Typenbezeichnung. Obwohl der Hubraum des 2,3 Liter-Motors unverändert beibehalten wird, heißt der Neue nicht, wie sein größerer Bruder, 230 E, sondern läßt eine Zahl wiederaufstehen, die es bei Mercedes schon in den fünfziger und sechziger Jahren gab: Er erhält die Bezeichnung 220 E. Abgesehen davon unterscheidet er sich äußerlich nur durch die geänderte Bereifung vom 190 E. Während dieser auf Felgen mit 14 Zoll Durchmesser rollt, gibt es beim 220 E 15 Zoll-Räder, die mit Breitreifen der Dimension 185/65 VR 15 bestückt sind.

Im Sommer kommt der kleine Mercedes mit Vierventilmotor und 188 PS

Wie schnell die 2,3 Liter-Version sein wird, läßt sich schon jetzt leicht errechnen. 136 PS reichen für eine Höchstgeschwindigkeit von 205 km/h; die Beschleunigung von Null auf 100 km/h dürfte weniger als zehn Sekunden in Anspruch nehmen.

Ein schon ausgeprägt dynamischer Mercedes also, aber es kommt noch eine weitere 190-Version. Wie diese heißen soll,

ist gegenwärtig noch Thema bei Vorstandssitzungen. So stand beispielsweise 190 E 2.2/16 schon zur Diskussion, aber es ist kaum zu erwarten, daß dieses komplizierte Zahlenspiel jemals den Kofferraumdeckel zieren wird. Immerhin aber deutet dieser Code schon an, was man zu erwarten hat. Unter der Haube steckt, wie beim 220 E, der bekannte 2,3 Liter-Vierzylinder mit Benzineinspritzung, der allerdings einen ganz neuen Zylinderkopf mit vier Ventilen pro Zylinder spendiert bekam. Betätigt werden die insgesamt 16 Einheiten von zwei obenliegenden Nockenwellen, die nicht von einem Kunststoffzahnriemen, sondern nach solider Mercedes-Tradition von einer Kette angetrieben werden.

Diese aufwendige Konstruktion, die dem Motor das Atmen wesentlich erleichtert, entstand interessanterweise nicht in Stuttgart-Untertürkheim, son-

dern in England bei der Firma Cosworth (benannt nach ihren Gründern Mike Costin und Keith Duckworth), deren drei Liter großer Achtzylinder zum erfolgreichsten Formel 1-Triebwerk aller Zeiten wurde. Zweifellos eine gute Adresse – trotzdem könnte man sich fragen, warum gerade Daimler-Benz solch elementare technische Entwicklungen außer Haus erledigen läßt. Der Grund dafür ist einfach: den Entwicklungsabteilungen fehlte einfach die Kapazität, um den Vierventil-Motor bis zur Serienreife mit der nötigen Intensität zu betreuen.



Nun ist es natürlich nicht so, daß die Engländer einfach tun und lassen konnten, was sie wollten; sie bekamen von den Stuttgarter Motoren-Ingenieuren ganz im Gegenteil genaue konstruktive Vorgaben wie sich Daimler-Benz die Adaption vorstellt. Deutsche Beschriftung der Konstruktionspläne liefert einen Hinweis darauf. Die Zusammenarbeit zwischen Cosworth und Mercedes jedenfalls erwies sich als äußerst fruchtbar. Der Vierventiler bringt es auf eine Leistung von „150 bis 185 PS“ (Zitat Ent-

Der sportlichste Mercedes wird voraussichtlich über 50 000 Mark kosten

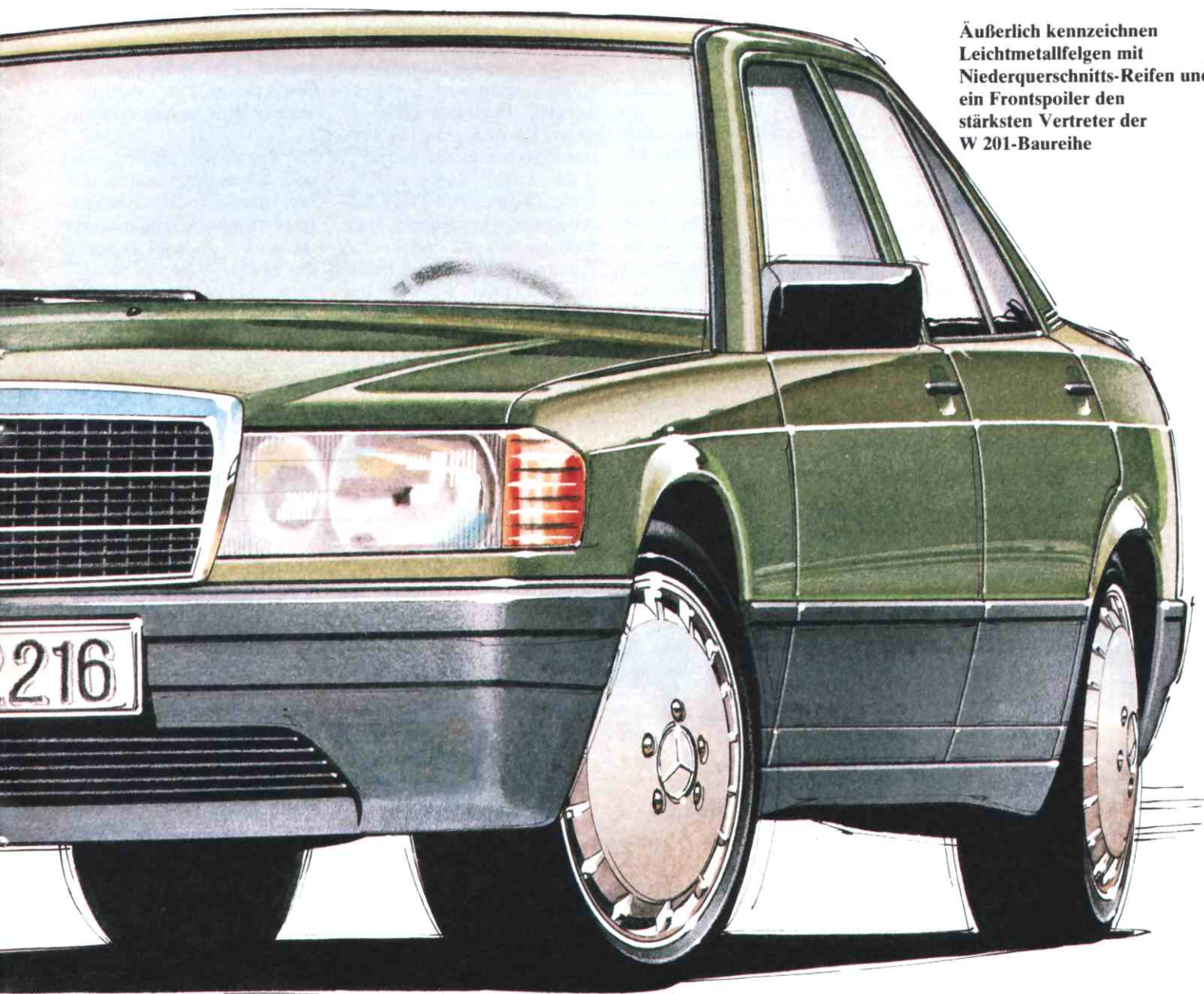
wicklungsvorstand Professor Breitschwerdt), und die dürfte genügen, um selbst den 500 SE in die Schranken zu weisen.

Was Breitschwerdt andeutete, wird sicher bis zum Jahresende Realität werden: Zwei Varianten

des 16 Ventil-190 sollen angeboten werden, eine 150 PS, die andere 188 PS stark. Die 38 PS schwächere Variante soll um 40 000 Mark kosten, das stärkere Modell dagegen deutlich über 50 000. Über 240 km/h sind mit dem 188 PS-Auto keine Utopie – Grund genug für Daimler-Benz, auf der italienischen Nardo-Rennstrecke auf Weltrekordjagd zu gehen. Generalproben fanden schon statt, und die lassen einiges erwarten: Der Vierventiler erreichte einen Durchschnitt von über 225 km/h.

Obwohl man bei Mercedes im Zusammenhang mit diesem Modell noch immer von einer in begrenzter Stückzahl aufgelegten Sonderserie spricht, wird es dabei wohl nicht bleiben. Ein beachtlicher Verkaufserfolg ist trotz eines voraussichtlich über 50 000 Mark liegenden Preises sicher kein reines Wunschdenken, und so könnte aus dem Vierventiler doch ein ganz reguläres Serienmodell werden. Wer ihn kauft,

Äußerlich kennzeichnen Leichtmetallfelgen mit Niederquerschnitts-Reifen und ein Frontspoiler den stärksten Vertreter der W 201-Baureihe





sollte allerdings keine Aversion gegen Understatement haben, denn äußerlich wird man diesem sportlichsten Mercedes seinen Status kaum ansehen. Vorne gibt es lediglich einen dezenten Spoiler, und die breiten Reifen der Dimension 205/55 VR 15 passen in die Radkästen, ohne daß auffällige Kotflügelverbreiterungen notwendig wurden. Ein weiterer Gag am sportlichen 190er: Eine Niveauregelung erlaubt das Absenken des Autos für Autobahnfahrten. Die Folge: günstigerer c_w -Wert und höhere Endgeschwindigkeit.

Was sonst noch an nützlichen Zutaten dazukam, wird erst bei genauerem Hinsehen sichtbar: Ein Ölkühler sichert gesunde thermische Verhältnisse des Motors, an der Vorderachse gibt es innenbelüftete Scheibenbremsen.

Mit den neuen Benzinmotoren ist das W 201-Konzept jedoch noch lange nicht ausgereizt; der kleine Mercedes soll schließlich nicht nur das Daimler-Benz-Image aufpolieren und Menschen mit betont sportlichen Ambitionen ansprechen, sondern auch solche, denen Wirt-

schaftlichkeit über alles geht. Schon mit 190 oder 190 E fahren sie zwar in dieser Hinsicht nicht schlecht, aber die eingeschworene Dieseldienerschaft soll gleichfalls nicht leer ausgehen. Ganz neu konstruierte Motoren werden es sein, die nicht wie ihre Vorgänger nach dem Vorkammerprinzip arbeiten, sondern nach dem Wirbel-

Ein neuer Dieselmotor läuft leise und sparsam

kammverfahren. Eingesetzt wird voraussichtlich zunächst nur eine Version der neuen Dieselgeneration: Ein Zweiliter-Vierzylinder, der es auf 68 PS (50 kW) bringt. Schon damit wird der 190 D zu den flinken Dieseln gehören; die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 160 km/h. Dazu kommt noch eine besondere technische Finesse: Der Dieselmotor ist motorseitig gekapselt und wird deshalb die Umwelt ebenso wie die Insassen mit mäßiger Geräuschentwicklung verwöhnen.

Politik der Mitte

Allradantrieb erst beim 200 bis 300 E.

Daß sich der Allradantrieb auf dem Vormarsch befindet und auf dem besten Weg ist, ähnlich wie der Turbolader zu einem schlagkräftigen Verkaufsargument zu werden, findet bei den Chefentwicklern von Daimler-Benz keineswegs ungeteilten Beifall.

„Lohnt sich überhaupt der technische und, damit verbunden, finanzielle Aufwand für ein Prinzip, das gegenüber den herkömmlichen Antriebsarten nur in Ausnahme-Situationen einen spürbaren Vorteil bringt?“, fragt sich beispielsweise Vorstandsmitglied Professor Werner Breitschwerdt.

Seine Zweifel, keine Frage, lassen sich nicht einfach vom Tisch wischen. Aber sie sind für eine Firma wie Daimler-Benz natürlich kein Grund, sich nicht mit den Möglichkeiten von vier angetriebenen Rädern zu beschäftigen. Sie bei den mit längs eingebauten Motoren und Hin-

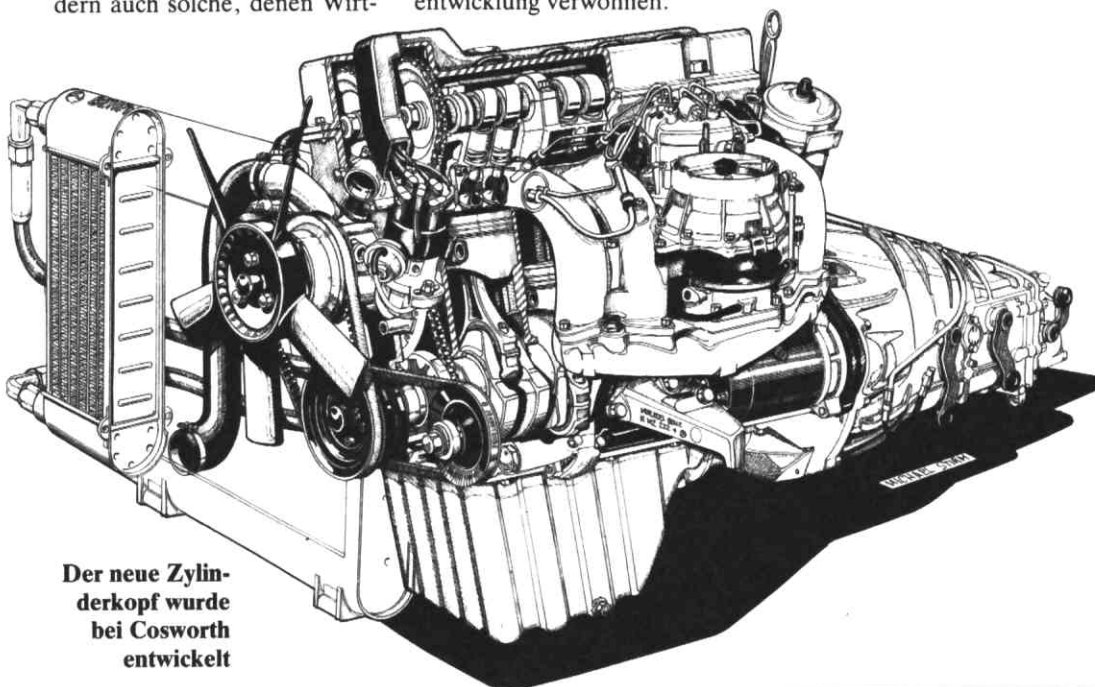
terradantrieb versehenen Mercedes-Modellen zu realisieren, bedeutet wesentlich kompliziertere Technik als beispielsweise die Verwandlung eines frontgetriebenen Audi 80 in einen Audi 80 Quattro (siehe Zeichnung rechts). Denn bei den gegebenen Einbauverhältnissen steht der Motor dem Vorderradantrieb im Wege. Das von einer zweiten Kardanwelle angetriebene Vorderachsdifferential muß deshalb neben dem Motor angeordnet werden. Eine quer durch die Ölwanne geführte Antriebswelle ist dann unvermeidlich.

Für das Fahren unter besonders schwierigen Verhältnissen kann das zentrale Differential gesperrt werden, wodurch eine starre Verbindung zwischen den beiden Achsen hergestellt wird. Anzunehmen ist, daß Daimler einen zuschaltbaren Allrad-Antrieb wählt, ähnlich wie beim Geländewagen „G“.

Der Nachfolger der 200/280 E-Baureihe soll auch mit Allradantrieb angeboten werden

In naher Zukunft ist nicht mit einer allradgetriebenen Mercedes-Limousine zu rechnen – das erste Modell, das damit wahlweise ausgerüstet werden könnte, trägt die Entwicklungsnummer W 124 (Typen 200 bis 300 E) und löst im Herbst 1984 die derzeitigen Typen 200 bis 280 E ab.

Wenn die neue Mittelklasse 1984 präsentiert wird, begnügt



Der neue Zylinderkopf wurde bei Cosworth entwickelt

sie sich allerdings zunächst mit konventionellem Hinterradantrieb, bietet aber gegenüber dem Vorgänger (W 123) trotzdem eine ganze Menge neuer Technik. Da ist zunächst einmal die Hinterachse: Die Ära der Schräglenkerachse geht bei Daimler-Benz zu Ende; auch der W 124 erhält eine sogenannte Raumlagerachse wie der 190, die in Fahrverhalten und Fahrkomfort neue Maßstäbe setzen wird.

Zudem soll das ABS-System, das beim Bremsen blockierende Räder verhindert, durch eine Einrichtung ergänzt werden, die genau den umgekehrten Effekt hat: Anti-Slip bedeutet, daß die Antriebsräder auch auf rutschigem Untergrund nicht mehr durchdrehen können.

Neue Sechszylinder haben Premiere in der neuen Mittelklasse

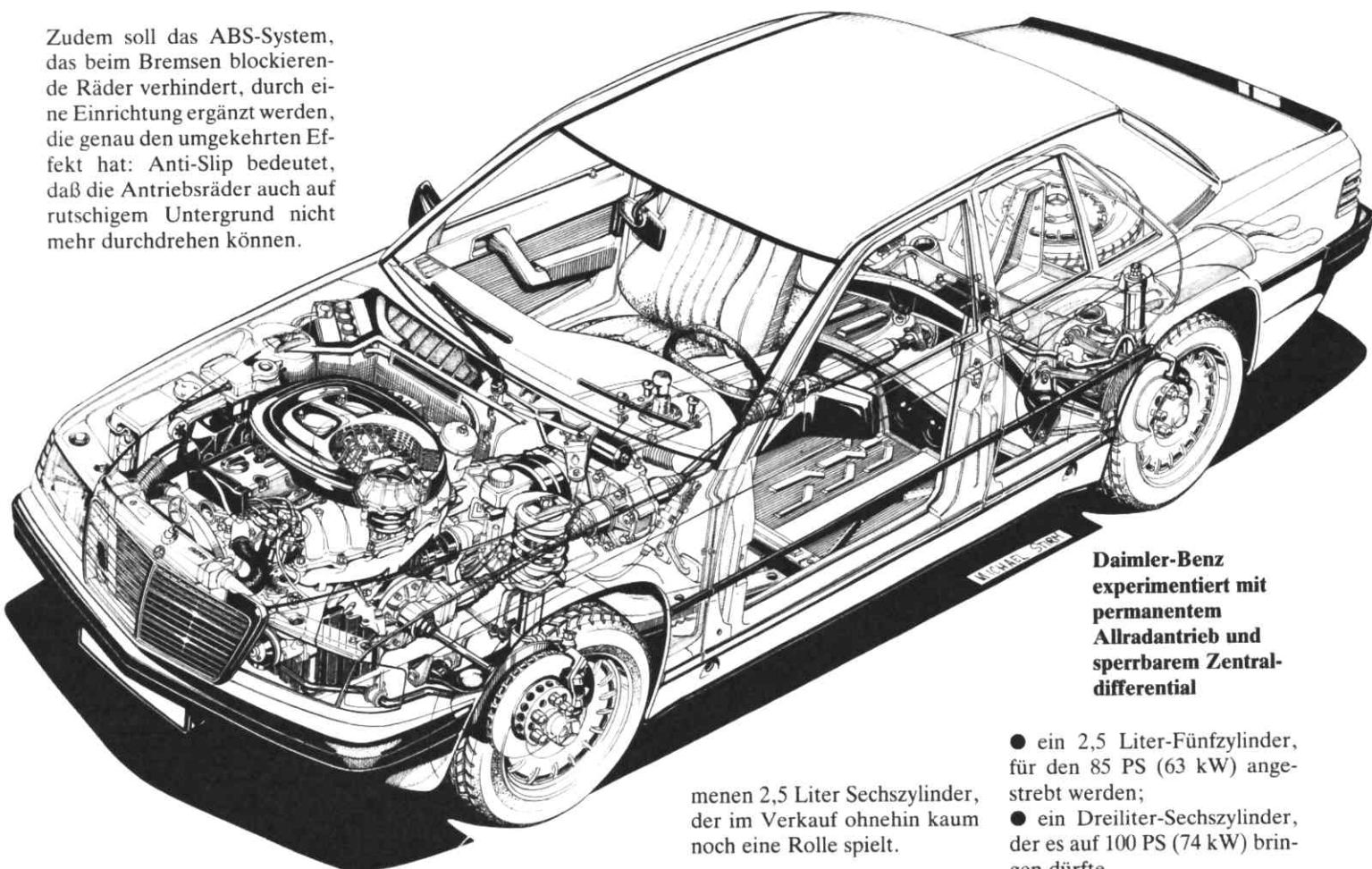
Da Anti-Slip mit denselben Geberelementen arbeitet wie das Antiblockiersystem, ist zu er-

spritzmotor mit einer Leistung von 136 PS (100 kW).

Die darüber rangierenden Sechszylinder indessen sind völlig neu. Sie basieren auf dem intern als M 102 bezeichneten Vierzylinder, haben also nur noch eine obenliegende Nockenwelle und ersetzen nicht nur den bisherigen Doppelnockenwellen-Motor mit 2,8 Liter Hubraum, sondern natürlich auch den in die Jahre gekom-

Dazu kommen wie erwartet wieder verschiedene Dieselmotoren, die gleichfalls Neuentwicklungen darstellen. Neben dem schon erwähnten Zweiliter-Aggregat mit vier Zylindern und 68 PS (50 kW), das zuerst im kleinen Mercedes 190 zu finden sein wird, sind noch eine ganze Reihe stärkerer Ausführungen geplant:

- ein 2,2 Liter-Vierzylinder mit einer Leistung von 75 PS (55 kW);



Daimler-Benz experimentiert mit permanentem Allradantrieb und sperrbarem Zentraldifferential

menen 2,5 Liter Sechszylinder, der im Verkauf ohnehin kaum noch eine Rolle spielt.

Das neue Triebwerk soll zunächst in zwei verschiedenen Hubraumvarianten angeboten werden. Die 2,6 Liter-Ausführung begnügt sich mit einem Vergaser und bringt es voraussichtlich auf 160 PS (117 kW), beim Dreiliter-Motor, der im übrigen das gleiche Hub/Bohrungsverhältnis aufweist wie der Zweiliter-Vierzylinder, ist mit einer Leistung von 190 PS (140 kW) zu rechnen.

- ein 2,5 Liter-Fünfzylinder, für den 85 PS (63 kW) angestrebt werden;
- ein Dreiliter-Sechszylinder, der es auf 100 PS (74 kW) bringen dürfte.

Auf der Basis dieses größten Diesels entsteht zudem wieder ein Turbomotor mit 136 PS (100 kW), über dessen Einsatzgebiet jedoch noch nicht das letzte Wort gesprochen ist. Er ist hauptsächlich für die US-Version der S-Klasse vorgesehen, kann aber voraussichtlich auch in der Kombiausführung der neuen Mittelklasse-Modelle geliefert werden. Aber auch

Die Regelung dafür übernimmt ein elektronisches Gaspedal, das seine Informationen von den ohnehin schon vorhandenen Sensoren des Antiblockiersystems bekommt. In der Praxis bedeutet dies: Wird ein gewisser Schlupf-Prozentsatz überschritten, schließt sich die Drosselklappe, unabhängig von der Stellung des Gaspedals, bis die Antriebsräder nicht mehr durchdrehen.

warten, daß diese beiden Sicherheitssysteme in das gleiche Aufpreispaket geschnürt werden.

Unter der Haube des W 124 tut sich ebenfalls einiges. Nur die Einstiegsmodelle 200 und 230 E besitzen noch bereits jetzt verwendete Triebwerke; der 200 den Zweiliter-Vierzylinder mit Vergaser und 109 PS (80 kW), der 230 E den 2,3 Liter-Ein-



Die Zukunftspläne von Daimler-Benz

in der W 124-Limousine ist dieser Motor ebenso denkbar wie in dem davon abgeleiteten Kombi.

Speziell diese würde in den Fahrleistungen neue Maßstäbe setzen, denn die neuen Mercedes-Modelle sollen innerhalb der Daimler-Palette den gün-

stigsten Luftwiderstandsbeiwert aufweisen. Ein c_w -Wert von 0,31 ist sicher keine zu optimistische Voraussage; für das auf W 124-Basis geplante Coupé ist sogar ein Wert von nur 0,30 oder noch weniger wahrscheinlich.

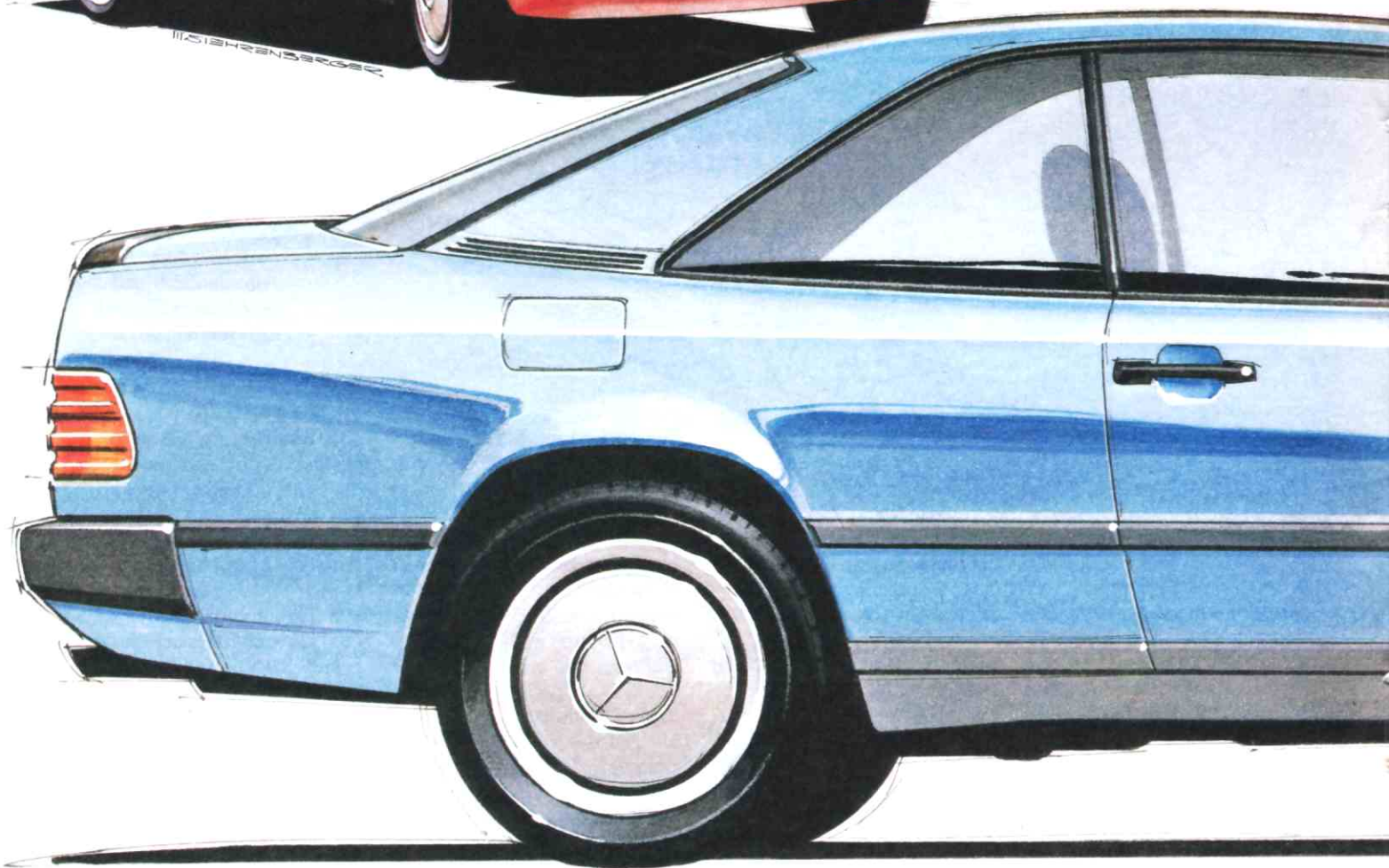
Stilistisch bedeutet die neue Baureihe eine konsequente Weiterentwicklung der beim

Mercedes 190 eingeschlagenen Linie. Die Keilform ist noch stärker betont, das Heck wird noch höher, aber etwas kürzer, wodurch sich ein zwar weniger tiefer, dafür aber um so höherer Kofferraum ergibt, dessen Fassungsvermögen deutlich

vergrößert werden konnte. Ein Novum ist außerdem die bis zu dem aus Kunststoff bestehenden Stoßfänger herabgezogene Kofferraumklappe, die das Beladen erleichtert, obwohl die Abmessungen der Karosserie nur geringfügig von denen der



Konsequente Weiterführung der Stilistik des kleinen Mercedes kennzeichnet die neue Mittelklasse. Den Nachfolger des SL wird es wieder mit Sechs- und Achtzylinder-Motoren geben



jetzigen 200-280 E-Serie abweichen, geriet der Innenraum der neuen Modelle spürbar geräumiger.

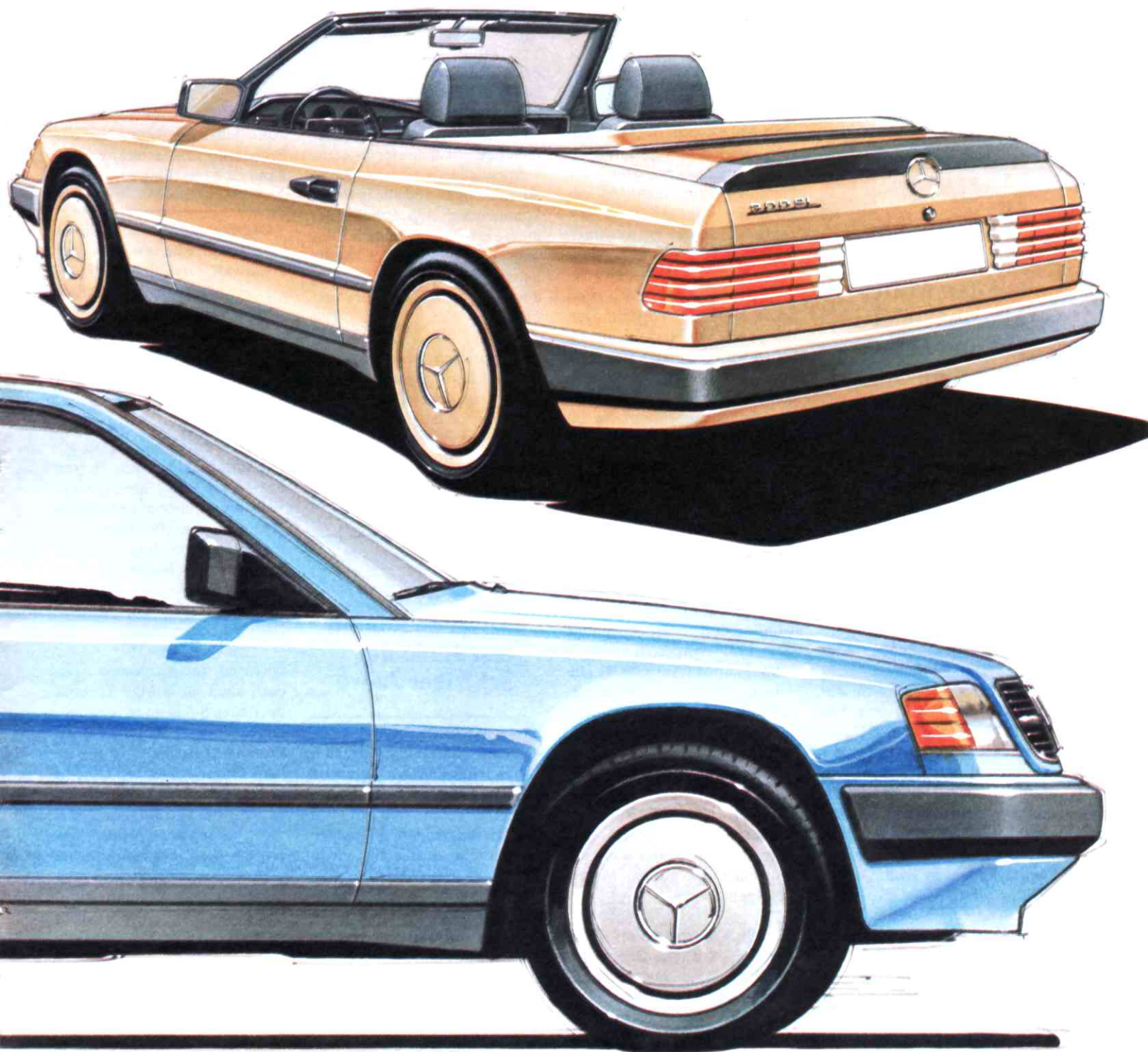
Wenn die neue Mittelklasse erst einmal auf dem Markt ist, geht die Renovierung des Mercedes-Programms zügig weiter. Denn schließlich gibt es noch

Ein Nachfolger für den SL ist frühestens 1986 zu erwarten

den offenen SL, der, im Oktober 1971 vorgestellt, das dienstälteste Auto aus dem Haus Daimler-Benz ist. Sein Verkaufserfolg allerdings blieb bisher ungebrochen, und deshalb dauert es bis zum Erscheinen eines Nachfolgers noch eine gute Weile. Vor 1986 ist er auf

keinen Fall zu erwarten; es erscheint sogar möglich, daß er erst auf dem Genfer Salon oder auf der IAA 1987 präsentiert wird.

Wie der Mercedes-Sportwagen aussehen wird – darüber gab es bereits vielfältige Spekulationen.





nen. Von einem kleinen SL auf der Basis des W 201 (190/190 E) war schon die Rede, aber auch von einem Zweisitzer, der von der neuen W 124-Reihe abgeleitet werden sollte.

Beides trifft nicht den Kern der Sache: Der SL wird wie bisher ein eigenes Baumuster darstellen, aber natürlich technische Details der neuen Mittelklasse-Generation übernehmen. Die Raumlagerachse beispielsweise, das Anti-Slip-System, aber auch der neue Drei-

Technische Neuerung bei den Mittel- klasse-Model- len und beim SL ist die Anti-Slip-Vor- richtung

liter-Sechszylinder mit Benzin-einspritzung, der die schon legendarische Typenbezeichnung 300 SL wiederbeleben soll, werden im offenen Mercedes zu finden sein.

Wer Hubraum über alles schätzt, braucht dennoch nicht zu befürchten, daß es in Zukunft gar keinen SL mit V8-Motor mehr geben wird. Da eine weitere Verschärfung der Flottenverbrauchsgesetze in den USA derzeit nicht zur Diskussion steht, spricht im Augenblick nichts gegen den Einsatz der potenten Leichtmetall-Achtzylinder in dem neuen Zweisitzer.

Und noch eine gute Nachricht für SL-Freunde: Ein Targa ist nicht geplant – es bleibt beim klassischen bügelfreien Cabriolet mit voll versenkbarem Stoffverdeck.

Vollendete Zukunft

Neue S-Klasse entsteht im Computer.

Die fünfte Generation der S-Klasse von Mercedes fährt ungeachtet aller Rezession auf dem Weltmarkt Verkaufsrekorde. 1982 brachte die Daimler-Benz AG erstmals mehr als 100 000 dieser noblen Gefährten an den Manager.

Unter solch vorteilhaften Voraussetzungen besteht für die Konzernleitung wahrhaftig kein Anlaß, eine rasche Ablösung des Erfolgstyps anzuordnen. Beim heutigen Stand der Planung ist mit einem Modellwechsel erst gegen Ende der achtziger Jahre zu rechnen. Gleichwohl haben die Techniker in Stuttgart-Untertürkheim und in Sindelfingen heute schon konkrete Vorstellungen davon, wie der Nachfolger aussehen wird. In jedem Fall steht eine Verlängerung der Karosserie um wenigstens zehn Zentimeter im Lastenheft, die Innen- und Kofferraum zugute kommt.

Als wesentlicher Punkt steht hier eine weitere Verbesserung der Aerodynamik auf dem Entwicklungsprogramm. Die Stylingabteilung um Bruno Sacco wird zu diesem Zweck einige wohl überarbeitete Elemente des 1981 vorgestellten Forschungsautos (Auto 2000) einsetzen. Einige typische Merkmale des Mercedes 190 – der niedrige Kühlergrill mit nur zwei horizontalen Leisten und der hohe, seitlich gerundete Kofferraum – werden nicht nur in naher Zukunft die Form des mittleren Modells W 124, sondern sehr viel später auch das Aussehen der großen Mercedesstypen prägen.

Für die Vorarbeiten an dieser sechsten S-Klasse-Generation bedient sich Daimler-Benz durchaus nicht zum ersten Mal der Hilfe von Konstruktions-Computern, die nicht nur im

Automobilbereich das klassische Zeichenbrett verdrängen. An seine Stelle tritt der Bildschirm eines sogenannten CAD*-Systems, auf dem sich in kürzerer Zeit eine größere Anzahl von Entwurfsvarianten realisieren lassen.

Ebensolche Mittel setzte automotor und sport für einen Blick in die Zukunft der Mercedes S-Klasse ein. Mit Hilfe eines graphischen Computer-Systems wurden die voraussichtlichen Abmessungen und alle in Frage kommenden stilistischen Elemente erfaßt und auf dem Bildschirm zu einer wirklichkeitsnahen Zukunftsversion eines neuen großen Mercedes gemischt.

Die handwerkliche Ausführung solcher Entwürfe ist, dank hochentwickelter Technik, verblüffend einfach. Graphische Computersysteme verfügen über eine Arbeitsplatte, auf der Gesamt- oder Detailzeichnungen abgetastet werden können.

Die neue S-Klasse kommt erst Ende der achtziger Jahre

Mit Hilfe der so erfaßten Daten ist es möglich, vorgegebene Formen auf dem Bildschirm zu kombinieren und falls nötig, zu korrigieren, sodaß schließlich die Umriss eines völlig neuen Autos entstehen. Allerdings erschöpfen sich die Möglichkeiten des Computers nicht darin, ein paar flotte Linien auf den Bildschirm zu zaubern. Es ist bei entsprechend umfangrei-

* CAD = Computer Aided Design
= computerunterstützte Konstruktion

cher Datenerfassung möglich, das Modell dreidimensional darzustellen und überdies in jede beliebige Richtung zu drehen, um es aus jeder Perspektive betrachten zu können.

Darüber hinaus sind auch flächige Darstellungen möglich, und es bedarf dann nicht sehr viel mehr als eines kundigen Knopfdrucks, damit Karosserie und Umgebung des Autos in der gewünschten Farbe erstrahlen. Unter Einsatz eines entsprechend intelligenten Programms gelingt es sogar, das Auto auf dem Bildschirm auf Probefahrt zu schicken. Da kann es dann ruhig und reprä-

Der Computer kann mehr als nur Striche zeichnen. Der Entwurf ① erhält bei entsprechendem Tastendruck eine Karosserieoberfläche ② oder andere Farben ③, auch Fahrscenen lassen sich simulieren ④

sentativ durch die Szenerie einer Stadt rollen und einen guten Eindruck bei den Herren des Vorstands hinterlassen. Falls die es aber etwas sportlicher wünschen, steht einer Demonstration des Eigenlenkverhaltens in der Kurve nichts im Wege, sofern die Fahrwerks-techniker dafür die entsprechenden Daten liefern.

Nicht nur die Karosserie, sondern auch die übrige Technik der neuen S-Klasse entsteht mit Hilfe eines umfangreichen Computersystems, das mit einem Großrechner bei IBM in Stuttgart-Vaihingen verbunden ist. Obwohl es automotor und sport bislang noch nicht gelungen ist, diese Standleitung erfolgreich anzuzapfen, sind auch für die fernere Zukunft schon heute sichere Vorhersagen möglich.

Eine Ablösung im Bereich der Sechszylindermotoren ist schon vor Auslauf des heutigen W 126 zu erwarten. Der neue Reihen-

Sechszylinder mit einer obenliegenden Nockenwelle, der auf dem gegenwärtigen Vierzylinder M 102 basiert, wird in einer Ausführung mit drei Liter Hubraum den derzeitigen 2,8 Liter mit zwei obenliegenden Nockenwellen ablösen.

Weniger spektakuläre Neuerungen sind weder vor, noch nach dem Modellwechsel im Bereich der Mercedes-Achtzylinder zu erwarten, die in ihrem

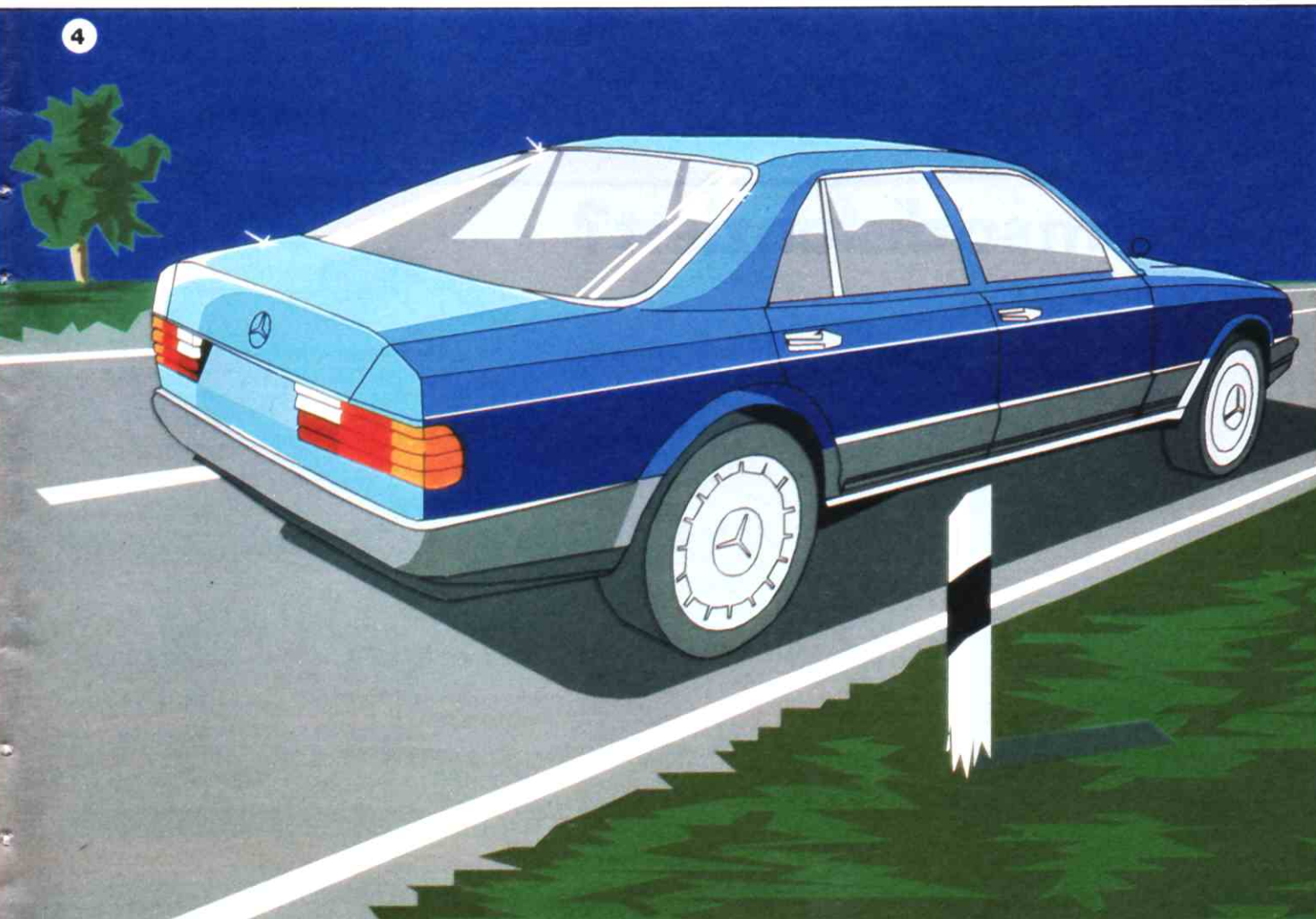
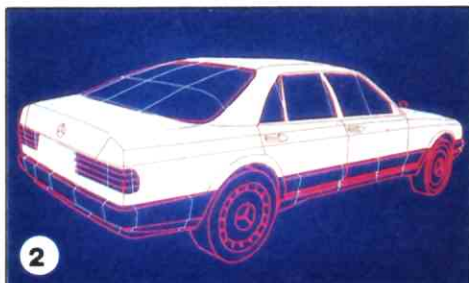
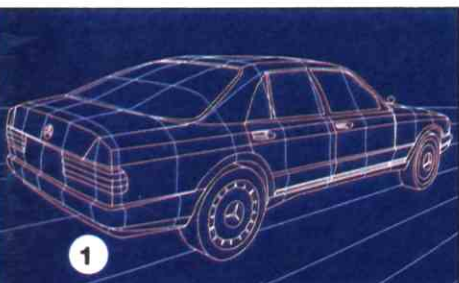
Der c_w -Wert wird deutlich unter 0,3 liegen

Grundkonzept auf jeden Fall unverändert bleiben.

Allerdings legt die künftige Beförderung des 280 SE zum 300

SE eine leichte Korrektur der Modell-Hierarchie nahe, die gut zum korrekten Stil des Hauses passen würde. Die neue Staffellung würde in diesem Sinne 300 SE, 400 SE, 500 SE lauten. Dem bisherigen 380er-Motor dürfte dieser leichte Zuschlag ohnehin gut bekommen. Gehobenen Leistungsansprüchen zahlungsfähiger Kunden stehen die Motorenbauer bei Daimler-Benz ohnehin nicht ablehnend gegenüber. Profes-

sor Werner Breitschwerdt, Vorstand im Bereich Fahrzeugentwicklung, sagt ganz offen, „daß eine Vergrößerung des Achtzylinders auf 5,6 Liter Hubraum im Bereich des Möglichen liegt“. Ein Super-Mercedes mit der Bezeichnung 500 SEL 5.6 ist daher für die Zukunft nicht ausgeschlossen. Der deutliche Hubraumzuwachs soll allerdings nicht in erster Linie einer gesteigerten Spitzenleistung dienen, die 250





PS (184 kW) nicht nennenswert übersteigen wird, sondern hauptsächlich einem hohen Drehmoment bei niedrigeren Drehzahlen zugute kommen. Vor allem für den Export wird Daimler-Benz bei der nächsten S-Klasse auch wieder einige weniger potente Motor-Versionen parat haben. Neben dem 300 SE, dessen Motor etwa 190 PS (140 kW) leisten soll, wird es

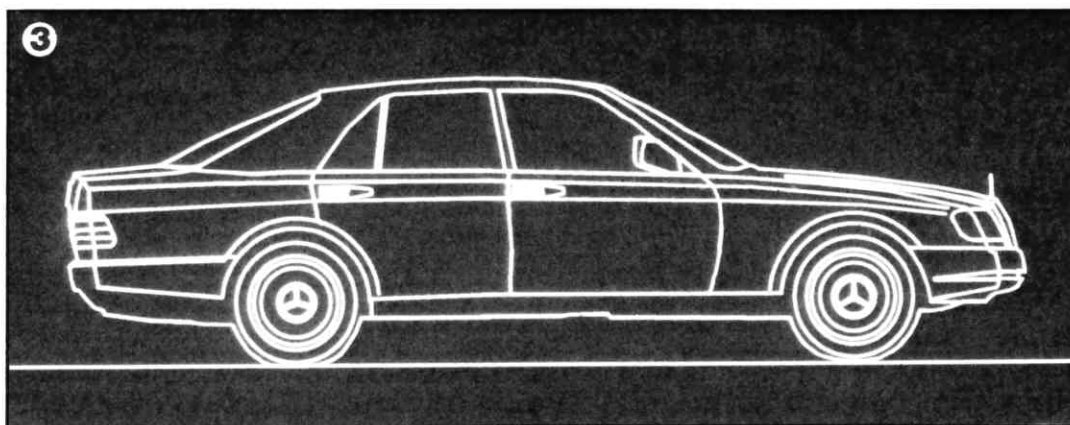
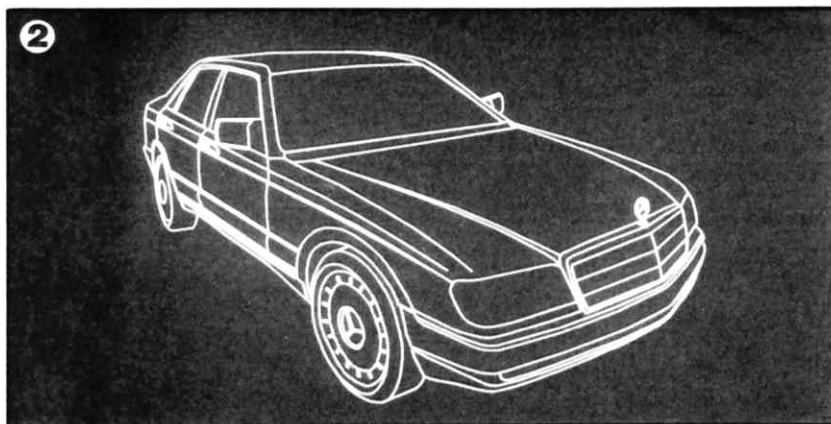
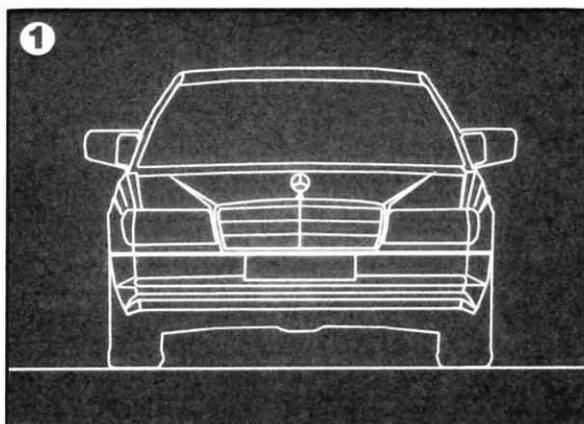
einen vergaserbestückten 300 S mit etwa 170 PS (125 kW) geben, da eine solche entfeinerte Ausführung als „Kolonialmodell“ und „Ministerwagen“ seit Jahrzehnten schon einen festen Markt hat.

Speziell für die USA ist schließlich noch eine neue Diesel-Variante in Arbeit. Zwar wird der künftige 300 SD mit dem gleichen Hubraum, jedoch mit einem Zylinder mehr antreten.

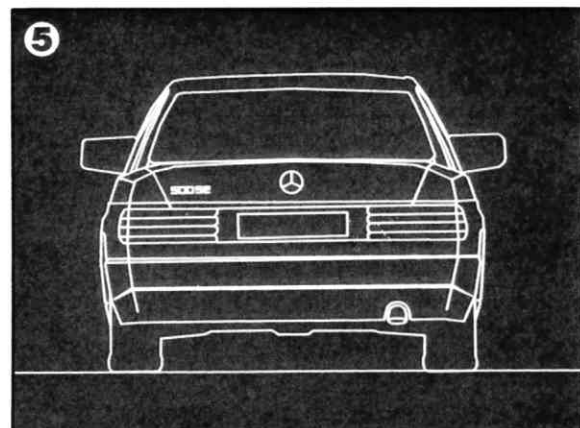
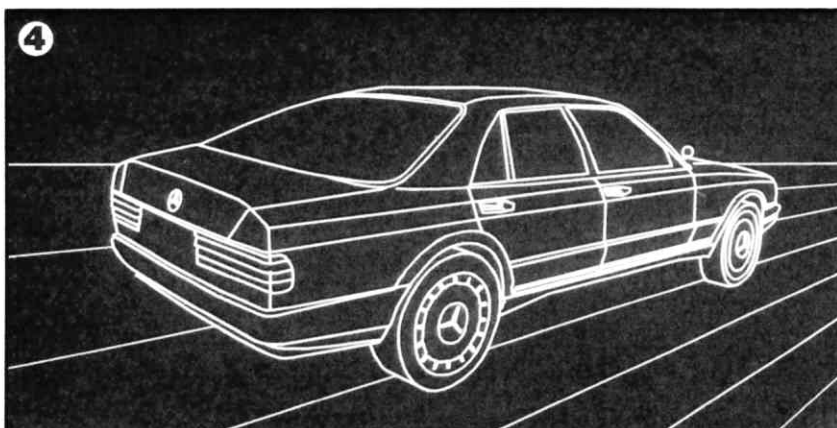
Der 500 SE bekommt einen Motor mit 5,6 Liter Hubraum

Denn das geplante Aggregat basiert auf dem völlig neukonstruierten Vierzylinder-Diesel des 190 D, wird aber für den Einsatz in der großen Karosse-

rie kurzerhand um zwei Einheiten verlängert. Damit die Leistung einigermaßen stimmt, muß auch dann ein Turbolader dafür sorgen, daß etwa 100 Kilowatt (136 PS) bereitstehen. Eine Kapselung, die ja recht bald schon ins Mercedes Diesel-Programm Einzug hält, soll die Geräuscentwicklung speziell nach außen dämmen. Auf dem Gebiet der Kraftübertragungen sind der künftigen S-Klasse zwei Neuerungen si-



Nach dem systematischen Erfassen von zweidimensionalen Darstellungen wie beispielsweise der Front- ①, der Seiten- ③ und der Heckansicht ⑤ auf der Digitalisierplatte ⑥ (rechts) ist der Computer in der Lage, ein räumliches Modell zu errechnen und abzubilden, das auf dem Bildschirm in jede Richtung gedreht und aus unterschiedlichen Perspektiven schräg vorne ② oder von hinten ④ betrachtet werden kann



cher. Eine Viergang-Automatik mit zwei Programmen (Standard und Economy), wie sie heute schon der Mercedes 190 hat, kann durchaus noch vor dem Modellwechsel Eingang in die Serie der S-Klasse finden. Spätestens mit der Neuauflage aber will Mercedes das Anti-Slip-System auch in die S-Klasse übernehmen.

Die Einführung dieser Technik läßt den Schluß zu, daß Daim-

ler-Benz trotz eines beabsichtigten Vorstoßes in der mittleren Modellreihe nicht um jeden Preis und in ganzer Breite auf Allradantrieb setzen will. Ausgeschlossen freilich ist ein Mercedes 500 SE 4 x 4 darum noch lange nicht. Viele Anzeichen sprechen dafür, daß Vierrad-Antrieb in der automobilen Spitzenklasse zum Statussymbol wird. Und bekanntermaßen ist die Daimler-Benz AG stets gerne bereit, der Kundschaft

für ein entsprechendes Aufgeld exquisite Sonderausstattungen zu verkaufen.

Wie das Fahrwerk der nächsten S-Klasse-Generation aussieht, darüber bestehen heute kaum noch Unklarheiten. Im Bereich der Vorderachse wird es mit großer Sicherheit keine grundlegenden Änderungen geben. Der etwas größere Raumbedarf der bewährten Doppelquerlenkerachse spielt bei den

großen Wagen keine entscheidende Rolle. Außerdem läßt sich bei dieser Konstruktion leichter ein hydropneumatisches Federungssystem verwirklichen als bei der kompakten Dämpferbeinachse des neuen Mercedes 190.

Völlig sicher hingegen ist, daß die Raumlener-Hinterachse des kleinsten Mercedes alle weiteren Modelle dieses Hauses und mithin auch die Spitzenbaureihe zieren wird; nach fünf bis sechs weiteren Entwicklungsjahren deutlich verfeinert und gewiß noch komfortabler abgestimmt.

Lange nicht mehr gezeigte Größe werden die noblen Mer-

Auch Allradantrieb ist in der S-Klasse nicht ganz ausgeschlossen

cedes auch bei den Rädern demonstrieren. Gemäß dem aktuellen Trend erhält die S-Klasse Felgen mit 16 Zoll Durchmesser und dazu Super-Niederquerschnittreifen der Dimension 225/60-16.

Bei aller Absicht, wieder einmal das fortschrittlichste Auto der Spitzenklasse zu bauen, haben die Schöpfer der neuen S-Klasse zumindest in einem Punkt vor, etwas konservativ zu bleiben. Nach modischen Computerspielen auf dem Armaturenbrett und nach Geisterstimmen aus dem Synthesizer steht ihnen nicht so recht der Sinn. Ihrer Ansicht nach gibt es sinnvollere Einsatzgebiete für elektronische Datenverarbeitung – nämlich Autos damit zu konstruieren: schneller, besser und präziser.

