

Im vergangenen Herbst untersuchten die Sicherheitsexperten von Daimler-Benz einen ungewöhnlichen Total Schaden: einen 450 SEL, den das Geschoß einer russischen Panzerfaust vom Typ RPC-7W und acht Schüsse aus einer Maschinenpistole getroffen hatten.

Der amerikanische General Frederick James Kroesen, Oberbefehlshaber der US-Armee in Europa, war in diesem Auto am 15. September 1981 in sein Heidelberger Hauptquartier gefahren, und um 7.18

Dickhäuter

Fahrbericht auto motor und sport fuhr einen gepanzerten Mercedes 380 SEL.

Uhr war der Wagen von Mitgliedern der Roten Armee Fraktion (RAF) unter Beschuß genommen worden.

General Kroesen überlebte dieses Attentat nahezu unverletzt, weil es sich bei dem Mer-

cedes um eine Sonderausführung handelte, die laut werksinterner Sprachregelung als beschußgesichert bezeichnet wird.

Solche „Panzerwagen“ gehören schon seit vielen Genera-

tionen zum Sortiment der Nobelmarke, die traditionsgemäß im Fuhrpark von Potentaten stark vertreten ist. Professor Werner Breitschwerdt, technischer Direktor der Daimler-Benz AG, ist sicher „... daß schon im Ersten Weltkrieg mit Panzerplatten armierte Fahrzeuge gebaut worden sind.“

Die Größen des Dritten Reichs sorgten bei Daimler-Benz für eine erste Konjunktur gepanzerter Automobile. Einen noch weit stärkeren Aufschwung freilich nahm dieses Geschäft



Äußerlich nur an den breiteren Fenstereinfassungen erkennbar: Mercedes-Panzerwagen im Straßenverkehr

Fotos: Seufert

mit der Angst durch die zunehmenden Aktivitäten von Terroristen in den letzten Jahren.

Daimler-Benz unterhält heute eine Sonderabteilung für schußgesicherte Fahrzeuge im Karosseriewerk Sindelfingen, die bis zu 150 Einheiten pro Jahr fertigen kann. Bisher entstanden dort 324 gepanzerte Mercedes der S-Klasse.

Beschußgesichert führen kürzlich auch die Redakteure von *auto motor und sport*, denn für einige Tage stand ihnen das jüngste Modell aus der Sonderproduktion von Daimler-Benz zur Verfügung.

Rein äußerlich unterscheidet sich dieser fürs Überleben im Kugelhagel gebaute Mercedes 380 SEL nur unwesentlich vom Serienmodell. Allein die etwas breiteren Fenstereinfassungen verraten dem aufmerksamen Betrachter, daß die Führung der Panzerglasscheiben mit serienmäßigen Mitteln nicht ganz zu bewerkstelligen war.

Natürlich ist dieses diskrete Erscheinungsbild von den Technikern des Hauses Daimler-Benz beabsichtigt.

Das gepanzerte Auto soll so wenig wie möglich auffallen. Und auch sonst bemühte sich die Sonderabteilung für schußgesicherte Fahrzeuge im Karosseriewerk Sindelfingen, die Unterschiede zur Serie nach Möglichkeit klein zu halten. Dazu Professor Werner Breitschwerdt: „Wir betreiben auf diesem Gebiet ganz systematische Entwicklungsarbeit, deren Ziel es ist, die gleichen Fahreigenschaften, die gleiche Fahr-sicherheit und den gleichen Fahrkomfort wie beim Serienprodukt zu erzielen.“

Daß dies keine einfache Aufgabe gewesen sein kann, dokumentiert die Wiegekarte des gepanzerten Mercedes. Mit einem Leergewicht von 2440 Kilogramm ist das gegen Terroranschläge gewappnete Modell um fast eine Tonne schwerer als die Serienausführung.

Im wesentlichen geht dieser Zuwachs auf das Konto von Panzerplatten und Scheiben aus Panzerglas, die laut offiziellem Kommentar „... den Fahrgastraum von allen Seiten gegen Beschuß sichern“.

Über Beschaffenheit und Dimensionierung dieser Teile freilich spricht man im Hause Daimler-Benz nicht, denn wesentlicher Bestandteil dieses Sicherheitskonzepts ist eine konsequente Geheimhaltung, die noch strenger gehandhabt wird als bei Militärfahrzeugen.

Schließlich versetzen exakte Angaben über die Armierung jeden waffenkundigen Terroristen in die Lage, das entsprechende Arsenal aufzufahren.

Die erste Bekanntschaft mit der zusätzlichen Tonne machen die Passagiere des schußgesicherten Mercedes 380 SEL beim Einsteigen. Der oft zitierte Vergleich mit Geldschranktüren paßt hier wirklich. Da bleibt kein Zweifel daran, daß hier jeweils runde 100 Kilo in den Scharnieren hängen. Und entsprechend satt fallen diese Pan-

zerschrankportale beim Schließen in ihre Verriegelung.

Der Innenraum ist nicht merklich enger als der eines serienmäßigen SEL. Aber die dicken Fensterscheiben lassen keinen Zweifel daran aufkommen, daß hier auf Nummer Sicher gefahren wird. Die Sicht ist durch die geringfügig kleineren Flächen und auch durch gewisse Verzerrungen wesentlich stärker eingeschränkt als vermutet. Besonders die Übersicht durch die Heckscheibe ist nicht besonders gut.

Zunächst aber gibt es im Innenraum noch eine Menge sicherheitsorientierter Sonderausstattungen zu betrachten. Denn Bestandteil des Abwehrkonzepts ist ein aufwendiges Kommunikationssystem.

Zur üblichen Ausstattung eines solchen Wagens gehören ein Autotelefon und ein Funkgerät, das ständigen Kontakt mit Begleitfahrzeugen sowie einer zentralen Funkstelle ermöglicht.

Außerdem gibt es zwei Alarmsysteme. Das eine ist von der üblichen Art. Es setzt im Notfall das Licht, die Hupe und zusätzlich noch eine Sirene in Betrieb. Das andere stößt diskrete Notrufe in Form von automatisch ausgestrahlten Funksignalen aus. Schalter, um diese Anlage zu aktivieren, befinden sich überall im Auto und können mit einer unauffälligen Bewegung betätigt werden.

Ohne den Schutz der Panzerung aufzugeben, können die Insassen auch mit den Menschen am Straßenrand sprechen. Für diesen Zweck ist eine separate Gegensprechanlage mit Lautsprecher und Mikrofon im rechten Außenspiegel installiert.

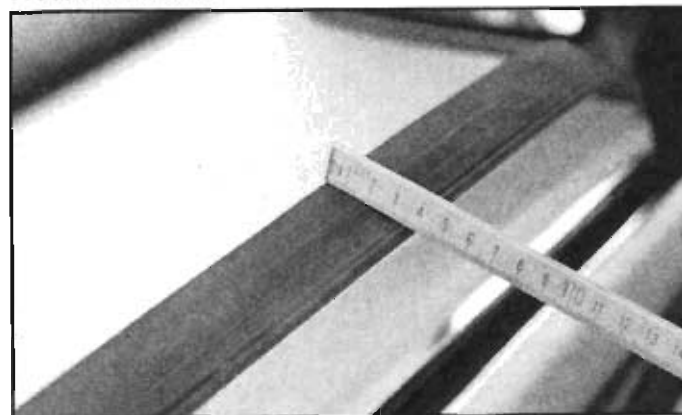
Das umfangreiche Kommunikations- und Alarmsystem wird aus einem separaten Stromkreis versorgt, was offenbar nicht nur einer größeren Betriebssicherheit dient. Beim Testwagen hatten die Mercedes-Techniker die ganze An-



Kommunikation mit der Außenwelt: Gegensprechanlage



... und Autotelefon



Vier Zentimeter dick: Fensterscheiben aus Panzerglas

Mercedes 380 SEL Panzerwagen

lage außer Betrieb gesetzt, wohl um zu vermeiden, daß jemand irrtümlich falschen Alarm schlägt. Was ohne die Teilnahme an einem ausführlichen Sicherheits-Seminar womöglich auch passiert wäre.

Abgesehen von diesen Dingen gestaltet sich der Umgang mit dem beschußgesicherten so mühelos wie mit jedem anderen S-Klasse-Mercedes. Der 2,5 Tonner ist dank der vorzüglichen Servolenkung kaum weniger mühelos zu dirigieren als das leichtere Gegenstück aus der Großserie.

Nur beim Beschleunigen tut sich der armierte 380er im wahrsten Sinne des Wortes schwer. Er kommt mit seinen zweieinhalb Tonnen lange nicht so gut von der Stelle wie die bürgerliche Leichtbauausgabe, die 9,5 Sekunden von 0 bis 100 km/h benötigt, während der Panzerwagen sich hierzu immerhin 12,6 Sekunden Zeit läßt.

Zumindest in diesem Punkt ist das Fluchtvermögen des beschußgesicherten Mercedes 380 SEL nicht über die Maßen ausgeprägt. Bessere Chancen hat sein Chauffeur da schon, die Verfolger a tempo abzuhängen. Trotz der hohen Reifenbelastung ist eine Dauergeschwindigkeit von 180 km/h erlaubt, und kurzfristig dürfen es auch 210 km/h sein.

Besonders schlechte Aussichten haben nachsetzende Übeltäter, wenn ein beherzter Fahrer das Heil in der Flucht auf kurvenreiches Terrain sucht. Denn die möglichen Kurvengeschwindigkeiten sind beim Gepanzerten tatsächlich nur unwesentlich geringer.

Die Daimler-Benz-Techniker erreichten dieses erfreuliche Ergebnis mit erstaunlich geringem Aufwand: Die Reifen des Schwergewichts sind etwas breiter (215/70 VR 14 statt 205/70 VR 14), die Schrauben-

federn an Vorder- und Hinterachse sind der höheren Masse entsprechend härter, und die beiden Stabilisatoren sind wegen des durch die Panzerung nach oben verschobenen Schwerpunkts kräftiger dimensioniert.

Ein wenig macht sich die höhere Schwerpunktlage trotzdem bei schneller Kurvenfahrt bemerkbar. Das gepanzerte Auto neigt sich etwas stärker nach außen, und es wirkt beim Kurvenfahren etwas behäbiger als die von Haus aus so verblüffend agilen Modelle der neuen S-Klasse.

Nicht ohne Auswirkungen bleibt das gewaltige Mehrgewicht auf den Verbrauch. Trotz des appetitzügelnden Energie-

konzepts von Daimler-Benz mit verbrauchsoptimiertem Motor und drehzahlensenkend übersetzter Viergangautomatik verlangt der beschußgesicherte 380 SEL 18 bis 20 Liter Superkraftstoff auf 100 Kilometer.

Seine Transportkapazität ist, gemessen daran, eher bescheiden, denn die erlaubte Zuladung beträgt nur noch 350 Kilogramm. Wenn also außer dem prominenten Fahrgast in diesem Wagen noch drei stattlich gebaute Sicherheitsbeamte Platz nehmen – womöglich schwer bewaffnet – dann sollte im Kofferraum nicht viel mehr als ein Diplomatenkofferchen untergebracht werden.

Vom Gewicht her an der Obergrenze ist der Panzer-Mercedes

sowieso. Er liegt mit 2790 Kilogramm zulässigem Gesamtgewicht knapp an jener 2,8 Tonnen-Grenze, deren Überschreiten mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h verbunden ist.

Trotz seines hohen Gewichtes ist der Sicherheits-Mercedes in vieler Beziehung ein Leichtbauauto. Seine Erbauer jedenfalls mußten mit jedem Kilo geizen.

Dies beispielsweise ist auch der Grund dafür, daß statt des leistungsfähigeren 500er-Motors nur der leichtere 380er installiert wurde, dessen weitere Kraftübertragung auch noch einmal etwas weniger wiegt.

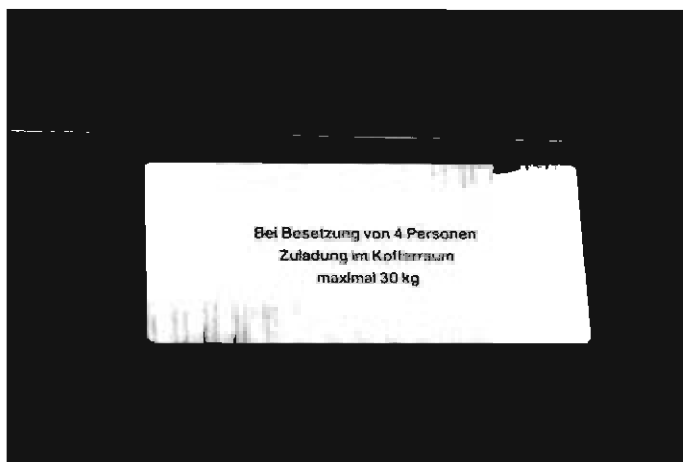
Auf dieses Kilo-Konto gehen auch die Motorhaube, die serienmäßigen Leichtmetallräder und der Kofferraumdeckel aus Aluminium.

Der Preis der persönlichen Sicherheit ist erwartungsgemäß erheblich. Wer seinen Mercedes gegen Beschuß sichern lassen will, sollte wenigstens 150 000 Mark dafür übrig haben. Je nach Ausstattung kann sich diese Summe noch deutlich erhöhen.

Geld allein freilich genügt nicht, um so ein Auto nach acht bis zwölf Wochen ausgeliefert zu bekommen. Die Verkaufsorganisation der Daimler-Benz AG prüft jeden Anwärter auf einen Beschußgesicherten kritisch, denn man will diese gepanzerten Autos natürlich nicht in der Hand krimineller Elemente sehen.

Das gleiche gilt übrigens auch bei Exportgeschäften, die, falls es sich um eine Lieferung in Krisengebiete handelt, nur in Abstimmung mit dem Auswärtigen Amt in Bonn zum Abschluß kommen.

An eine Bedingung aber müssen sich alle Käufer eines beschußgesicherten Mercedes halten: Wer seinen Panzerwagen loswerden will, darf ihn nur an die Daimler-Benz-Organisation verkaufen. *cpb*



Das hohe Leergewicht erlaubt nur eine geringe Zuladung

Ausstattung und Preise	
Mercedes 380 SEL	
MOTOR Wassergekühlter Achtzylinder-V-Motor vorn längs, Bohrung x Hub 88,0 x 78,9 mm, Hubraum 3839 cm ³ , Leistung 150 kW (204 PS) bei 5250/min, Verdichtungsverhältnis 9,4:1, maximales Drehmoment 315 Nm bei 3250/min.	Leergewicht 2440 kg, Gewichtsverteilung vorn/hinten 49,4/50,6%, zulässiges Gesamtgewicht 2790 kg, Zuladung 350 kg.
KRAFTÜBERTRAGUNG Hinterradantrieb, automatisches Vierganggetriebe mit hydraulischem Drehmomentwandler.	FAHRLEISTUNGEN Höchstgeschwindigkeit 180 km/h* Beschleunigung 0 – 40 km/h 3,7 s 0 – 60 km/h 6,1 s 0 – 80 km/h 8,9 s 0 – 100 km/h 12,6 s 0 – 120 km/h 17,7 s 0 – 140 km/h 23,9 s 0 – 160 km/h 32,4 s 1 km mit stehendem Start 33,6 s *Höchstgeschwindigkeit wegen Reifentragfähigkeit auf 180 km/h beschränkt
ABMESSUNGEN UND GEWICHTE Radstand 2935 mm, Außenmaße 4995 x 1820 x 1430 mm,	