

NEWS, FACTS & IMPRESSIONS



AUSGABE 2/2010

AMG
Owners Club

INHALT

Editorial/Grußwort	Seite 3
CLS 63 AMG – Maßstab bei Design, Performance und Effizienz	Seite 4
Rückblick JHV Baden-Baden 2010	Seite 8
Vorschau Jubiläum 2011	Seite 9
Club-Collection 2011	Seite 10
Die Legende lebt: Le Mans Classic 2010	Seite 12
Platz drei für den SLS AMG GT3 beim letzten Testeinsatz auf der Nürburgring-Nordschleife	Seite 14
Neuer Clubpartner: Das AMG Performance Center bei LUEG in Essen	Seite 18
AMG kooperiert mit Ducati	Seite 20
Die AMG Driving Academy startet in China	Seite 20
DTM 2010	Seite 21
Der neue S 63 AMG	Seite 22
Historie: Von einem Benzindirekteinspritzer zu einem Benzindirekteinspritzer	Seite 24
Restaurant-Tipp: Restaurant Schlossangeralp.	Seite 30

+++ IMPRESSUM +++ KONTAKT +++ IMPRESSUM +++

Inhaltlich Verantwortlicher gemäß § 6 MDStV:
Oliver Wieser

Herausgeber: AMG Owners Club e.V.

Redaktion: Frank Bode, Oliver Wieser

Redaktionelle Betreuung:
Werbeagentur Frank Bode GmbH
www.werbe-bo.de

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Otfried S., Frank Bode, Oliver Wieser, Udo Herbig,
Benno Edelmann

Gestaltung: Werbeagentur Frank Bode GmbH,
Eisenach · www.werbe-bo.de
Herstellung & Druck:
www.nacht-druck-express.de
(ein Dienstleistungsangebot der
Werbeagentur Frank Bode GmbH)

Kontakt und Einzelverkauf:
AMG Owners Club e.V.; c/o Herbig HV GmbH
Psf 830 · 87586 Kaufbeuren
Telefon: (07 00) AMGOWNERS; (07 00) 2 64 69 63 77
Fax: (0 83 41) 96 69 66
Email: info@amg-owners-club.org
Web: www.amg-owners-club.org
Mediadaten: www.amg-owners-club.org/mediadaten.pdf

Abonnement: Frank Bode
Telefon: 03691/296336
fb@werbe-bo.de
1. Auflage: 5.000 Exemplare
Schutzgebühr: 4,00 Euro

Fotonachweis: Daimler Media Service; Archiv der
Mercedes-AMG GmbH/Michael C. Clauss; Frank Bode;
WA Bode; Benno Edelmann

©2010 für alle Beiträge bei AMG Owners Club. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos usw. wird keine Haftung übernommen. Für Inhalte übernehmen wir keine Haftung.

LINDIG Fördertechnik GmbH

... und sie bewegen mehr!

Gabelstapler | Lagertechnik
Arbeitsbühnen | Reinigungstechnik

Tel. (03691) 6929-0 | www.lindig.com



Kärcher
Multicar
SystemLift

Linde Material Handling





EDITORIAL

Liebe Mitglieder, liebe Leser,

wir freuen uns, Ihnen heute die 2.te Ausgabe unseres Clubmagazins für 2010 präsentieren zu können. Das Jahr neigt sich langsam dem Ende, einige unserer Mitgliederfahrzeuge befinden sich im verdienten Winterschlaf, und wieder darf man sagen, auch 2010 war ein Jahr vieler Erlebnisse. Unser Owners Club ist weiter gewachsen, die Wirtschaft meldet Erholung mit teilweise rasant steigenden Zahlen und was ist im Bereich der Automobilindustrie in aller Munde? Eine zu steigenden Werten konträre Entwicklung - Downsizing heisst das neuer Zauberwort. Aber in die komplett richtige Richtung! Insbesondere in Affalterbach hat man sich die Verantwortung für den Erhalt unserer Umwelt und Schonung der Ressourcen auf die Fahne geschrieben. So hat es AMG mit der neuen Motorengeneration mit Biturboaufladung wieder geschafft, einen Antrieb zu entwickeln, der seines gleichen sucht. Weniger Hubraum, ein Verbrauchsniveau auf Höhe wesentlich kleinerer und schwächerer

Antriebe, und ein Zuwachs an Leistung und insbesondere Drehmoment, welcher die AMG Liebhaber nur eine Frage stellen lässt: „Wann kommt der Motor in meine Baureihe“.

Was wird uns 2011 bescheren? Der AMG Owners Club e.V. feiert sein 10-jähriges Jubiläum. Dieses Jubiläum werden wir zusammen mit der AMG GmbH und der AMG Driving Academy feiern. Ein tolles Programm auf einer bestens bekannten Rennstrecke Deutschlands wird uns erwarten. 10 Jahre Owners Club, das sind 10 Jahre engste Verbundenheit und Identifikation mit der Marke AMG sowie 10 Jahre Emotion pur, wie es nur unsere drei Buchstaben aus Affalterbach bewirken können.

Bei aller Vorfreude auf das kommende Jahr, freue ich mich besonders auf die Adventszeit, auf Weihnachten und den Jahreswechsel im Kreise meiner Lieben.

Dies wünsche ich auch Ihnen, im Namen des gesamten Vorstandes!

Ihr

Oliver Wieser
(1. Vorstand)

Frank Bode
(2. Vorstand)

Michael Harmansa
(Vorstand)

Jürgen Bubel
(Vorstand Events)

Otfried Schneider
(Vorstand Historie/Technik)

+++ GRUSSWORT +++



Liebe AMG-Fans,

nur noch wenige Wochen, dann beginnt für AMG ein neues Jahr, gespickt mit aufregenden Modell-Neuheiten, die allesamt den typischen AMG-Spirit verkörpern: Souveräne Performance, ausgezeichnete Längs- und Querdynamik, hohe Exklusivität und das selbstverständlich auf Basis der von Mercedes-Benz gewohnten Sicherheits- und Qualitäts-Standards.

Den neuen Mercedes CLS 63 AMG mit seinem elegant-dynamischen Design und vor allem dem neuen V8-Biturbo-Antriebsstrang kann ich Ihnen bereits heute verraten, und bei dieser Gelegenheit nur wärmstens empfehlen, dieses viertürige Hochleistungs-Coupé einmal ausgiebig Probe zu fahren: Die druckvolle Leistungsentfaltung unseres neuen 5,5-Liter-Benzindirekteinspritzers wird Sie ebenso begeistern wie die herausragende Effizienz dank Controlled Efficiency-Schaltprogramm mit Stopp/Start und natürlich das sportliche Handling.

Im nächsten Jahr dürfen Sie sich aber auch auf weitere Neuheiten freuen, die vor allem

die Frischluftfans unter Ihnen begeistern werden. Und auf die Sportfahrer kommt ein ganz besonders erfrischendes Schmankerl zu...

Sie merken schon: Ich kann meine Vorfreude kaum verbergen.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen Frohe Weihnachten, ein gesundes und erfolgreiches Jahr 2011 und allezeit Gute Fahrt in Ihrem AMG.

Übrigens: Kommen Sie im neuen Jahr doch einmal in Affalterbach vorbei. Die Heimat der Performance-Marke AMG wird immer mehr zu einem Mekka für AMG- und Mercedes-Fans aus aller Welt. Ein Besuch – nach Voranmeldung bei unseren Werksführern oder vielleicht sogar im Rahmen eines Programms der AMG Driving Academy – ist ebenso informativ wie unterhaltsam und spannend. Herzliche Einladung von meiner Seite!

Herzliche Grüße,
Ihr

Ola Källenius

Der neue CLS 63 AMG

Maßstab bei Design, Performance und Effizienz



Affalterbach – Faszinierendes Design, Performance auf höchstem Niveau und wegweisende Effizienz: Das ist der neue Mercedes-Benz CLS 63 AMG. Die Topversion des viertürigen Coupés bietet den neu entwickelten AMG V8-Biturbomotor mit bis zu 410 kW (557 PS) Höchstleistung und 800 Newtonmeter Drehmoment sowie das AMG SPEEDSHIFT MCT 7-Gang-Sportgetriebe. Der Kraftstoffverbrauch von 9,9 Litern auf 100 Kilometer nach NEFZ sorgt für einen Verbrauchsvorteil von 32 Prozent gegenüber dem Vorgängermodell (alle Angaben vorläufig).

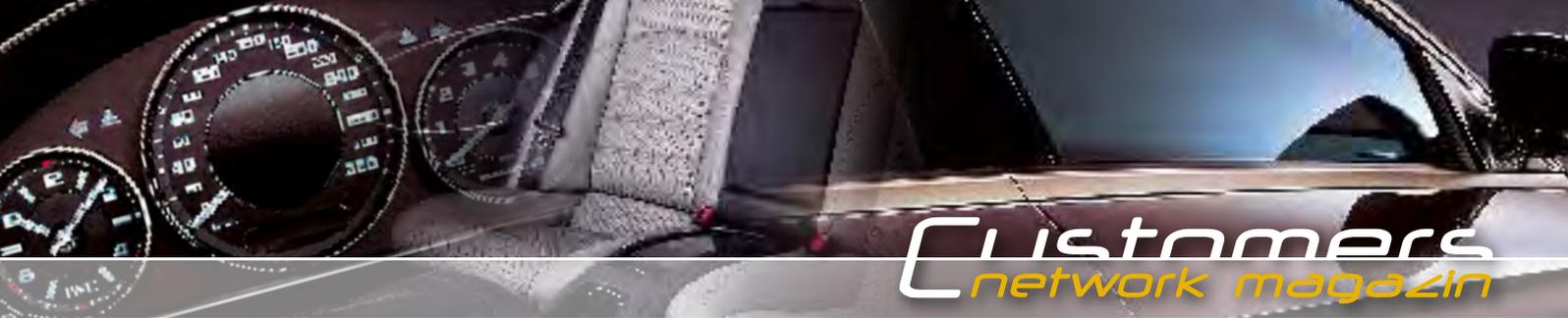
Als Synonym für höchste Fahrdynamik steht die Kombination aus AMG RIDE CONTROL-Sportfahrwerk mit elektronisch geregelter Dämpfung und neuer Vorderachse, neu entwickelter elektromechanischer AMG Sportparameter-Lenkung und

optional lieferbarer AMG Keramik-Hochleistungs-Verbundbremsanlage. Optisch überzeugt der CLS 63 AMG mit seinem athletischen Auftritt und eigenständigen Exterieur- und Interieurdesign. Die neuartigen LED-High-Performance-Scheinwerfer zählen zum Serienumfang.

„Der neue CLS 63 AMG schreibt die Erfolgsgeschichte der Vorgängermodelle CLS 55 AMG und CLS 63 AMG fort, die seit 2004 unsere Kunden auf der ganzen Welt begeistern“, so Ola Källenius, Geschäftsführer der Mercedes-AMG GmbH. „Der CLS 63 AMG ist ein einzigartiges High-Performance-Automobil – er setzt neue Maßstäbe bei Design, Performance und Effizienz.“

Analog zum S 63 AMG und CL 63 AMG profitiert der Fahrer des CLS 63 AMG vom intern M 157 genannten Achtzylinder-Kraftpaket: Der neue AMG 5,5-Liter-V8-Biturbomotor

verfügt über eine Kombination innovativer High-Tech-Komponenten: Neben der strahlgeführten Benzin-Direkteinspritzung mit Piezo-Injektoren kommen ein Vollaluminium-Kurbelgehäuse, die Vierventiltechnik mit Nockenwellenverstellung, die Luft-Wasser-Ladeluftkühlung, das Generatormanagement und das Stopp-Start-System zum Einsatz. Aus 5461 cm³ schöpft der Achtzylinder eine Höchstleistung von 386 kW (525 PS) sowie ein Drehmoment von 700 Newtonmetern. In Verbindung mit dem AMG Performance Package steigen die Werte auf 410 kW (557 PS) sowie 800 Newtonmeter. Beide CLS 63 AMG Varianten realisieren Fahrleistungen der Extraklasse: Die Beschleunigung von null auf 100 km/h dauert 4,4 bzw. 4,3 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 250 km/h (elektronisch begrenzt).



Wesentlicher Unterschied zwischen beiden Leistungsstufen ist der von 1,0 auf 1,3 bar gesteigerte maximale Ladedruck. Zudem zeigt der CLS 63 AMG mit AMG Performance-Package eine besonders hochwertige Motorabdeckung mit Carbon-Applikationen.

Quantensprung: 32 Prozent weniger Kraftstoffverbrauch

Trotz einer deutlichen Steigerung gegenüber dem Vorgängermodell mit AMG 6,3-Liter-V8-Saugmotor, der über 378 kW (514 PS) und 630 Newtonmeter Drehmoment verfügt, ist der neue CLS 63 AMG um 4,6 Liter respektive 32 Prozent sparsamer – ein Quantensprung. Der Kraftstoffverbrauch von 9,9 Litern auf 100 Kilometer nach NEFZ entspricht einem CO₂-Ausstoß von 232 g/km. Mit diesen Werten unterbietet das neue V8-Coupé von AMG nicht nur sämtliche direkte Wettbewerber im kleinen, aber feinen Segment der viertürigen High-Performance-Coupés deutlich, sondern ist auch verbrauchsgünstiger als weitaus leistungsschwächere Fahrzeuge. Beide Leistungsvarianten verfügen über identische Verbrauchs- und CO₂-Werte.

Exklusiv: AMG SPEEDSHIFT MCT 7-Gang-Sportgetriebe

Einen wesentlichen Anteil an den konkurrenzlosen Verbrauchswerten hat das bei Mercedes-AMG exklusiv eingesetzte AMG SPEEDSHIFT MCT 7-Gang-Sportgetriebe. Anders als bei einem herkömmlichen Automatikgetriebe verzichtet das MCT-Getriebe auf den Drehmomentwandler; zum Einsatz kommt eine kompakte, nasse Anfahrkupplung. Serienmäßig an Bord ist die Stopp-Start-Funktion: Sie ist im Getriebe-Fahrprogramm Controlled Efficiency („C“) stets aktiv und schaltet den Achtzylinder bei Fahrzeugstillstand ab. „C“ bedeutet gleichzeitig eine weich ausgelegte Getriebekennlinie mit komfortablen und frühen Gangwechseln; der Anfahrvorgang erfolgt hier generell im zweiten Gang. Ein grünes „ECO“-Symbol im AMG Kombi-Instrument signalisiert dem Fahrer, dass die Stopp-Start-Funktion aktiv ist.

Im Fahrprogramm „S“ (Sport), S+ (Sport plus) und „M“ (Manuell) präsentieren sich Motor und Getriebe wesentlich agiler; zudem ist die Stopp-Start-Funktion deaktiviert. Die Motorsteuerung nimmt in den Modi „S“ und

„M“ eine partielle Ausblendung der Zylinder vor: Über eine kurzzeitige und exakt definierte Rücknahme von Zündung und Einspritzung bei Volllast erfolgen somit noch schnellere Schaltvorgänge als zuvor. Reizvoller Nebeneffekt dieses blitzschnellen Vorgangs: ein äußerst emotionales Klangerlebnis. Eine automatische Zwischengasfunktion und die RACE START-Funktion zählen ebenso zum Serienumfang.

Eigenständiges AMG RIDE CONTROL-Sportfahrwerk

Als perfekte Ergänzung zum High-Tech-Antriebsstrang präsentieren sich Fahrwerk, Lenkung und Bremsanlage des neuen CLS 63 AMG. Das AMG RIDE CONTROL-Sportfahrwerk mit Stahlfederbeinen an der Vorder- und Luftfederbeinen an der Hinterachse sowie automatischer Niveauregulierung wird verfeinert durch ein elektronisch geregeltes Dämpfungssystem; es variiert je nach Fahrsituation automatisch die Dämpferkennung und reduziert die Wankwinkel der Karosserie. Das Ergebnis: eine blitzschnelle Anpassung zwischen optimalem Fahrkomfort und

Die wichtigsten Daten im Überblick

CLS 63 AMG	
Hubraum	5461 cm ³
Bohrung x Hub	98,0 x 90,5 mm
Verdichtungsverhältnis	10,0 : 1
Leistung	386 kW (525 PS) bei 5250/min 410 kW (557 PS) bei 5750/min*
Max. Drehmoment	700 Nm bei 1750-5000/min 800 Nm bei 2000-4500/min*
Motorgewicht (trocken)	204 kg
Kraftstoffverbrauch NEFZ gesamt	9,9 l/100 km
CO ₂ -Emission	232 g/km
Beschleunigung 0-100 km/h	4,4 s 4,3 s*
Höchstgeschwindigkeit**	250 km/h



Alle Angaben vorläufig; * mit AMG Performance-Package; ** elektronisch begrenzt.



größtmöglicher Agilität. Der Fahrer kann per Knopfdruck zwischen den drei Fahrwerkmodi „Comfort“, „Sport“ und „Sport plus“ wählen. Die eigenständige Vorderachse mit 24 Millimetern größerer Spurweite harmoniert perfekt mit der neu entwickelten, elektromechanischen AMG Sportparameter-Lenkung. Sie verfügt nicht nur über eine variable, je nach Fahrwerkmodus angepasste Servounterstützung, sondern ermöglicht auch eine Verbrauchseinsparung bis zu 0,3 Liter (7 g CO₂) im ECE-Verbrauchszyklus, da die Lenkunterstützung nur Energie benötigt, wenn tatsächlich gelenkt wird. Das 3-Stufen-ESP® bietet individuelle Einstellmöglichkeiten – und damit ein klares Plus an Fahrspaß bei uneingeschränkter Fahrsicherheit.

AMG Keramik-Hochleistungs-Verbundbremsanlage auf Wunsch

Perfekte Verzögerung auch bei betont dynamischer Fahrt garantiert die AMG Hochleistungs-Bremsanlage mit rundum 360 Millimeter großen, innen belüfteten und gelochten Bremscheiben. An der Vorderachse kommt die besonders belastbare, motorsportprobierte Verbund-Technologie zum Einsatz. Eine noch bessere Brems-Performance sowie geringere ungefederte Massen bietet die neu entwickelte, optionale AMG Keramik-Hochleistungs-Verbundbremsanlage mit abermals größer dimensionierten Bremscheiben. Den Kontakt zur Straße stellen titangrau lackierte, glanzgedrehte AMG Leichtmetallräder im neuen Triple-Speichen-Design mit Bereifung im Format 255/35 R 19 (vorne) und 285/30 R 19 (hinten) her.

Intelligenter Leichtbau: Wesentlicher Beitrag zur Effizienz

Auch auf dem Karoseriesektor beweist der neue CLS 63 AMG höchste Ingenieurskunst: Intelligenter Leichtbau trägt entscheidend dazu bei, den klassischen Zielkonflikt zwi-

schen niedrigem Gewicht und hoher Festigkeit zu überwinden. Wie der SLS AMG verfügt auch der CLS 63 AMG über Türen in Vollaluminium-Bauweise. Sie bestehen aus tiefgezogenen Alublechen mit Strangpressprofilen und sind im Vergleich insgesamt rund 24 Kilogramm leichter als konventionelle Stahltüren. Aus Aluminium werden außerdem Motorhaube, vordere Kotflügel, Kofferraumdeckel, Hutablage, verschiedene Trägerprofile sowie wesentliche Teile des Fahrwerks sowie der Motoren gefertigt.

Vorsprung durch Licht: LED-High-Performance-Scheinwerfer in Serie

Als erstes Automobil der Welt besitzt der CLS 63 AMG LED-High-Performance-Scheinwerfer, die den faszinierenden tageslichtähnlichen Farbeindruck der LED-Technologie mit Performance, Funktionalität und Energieeffizienz der heutigen Bi-Xenon-Generation kombinieren. Das neue, serienmäßige Lichtsystem bietet erstmals das bereits in Mercedes-Modellen mit Bi-Xenon-Scheinwerfern bewährte Intelligent Light System in Kombination mit LED-Technologie. Die Scheinwerfer mit ihren insgesamt 71 LED unterstreichen den unverwechselbaren Auftritt des CLS 63 AMG. Die Licht-Spezialisten von Mercedes-Benz konnten die LED-Technologie erstmals mit dem Adaptiven Fernlicht-Assistenten verbinden, was zu einem neuen Sicherheitslevel bei Nacht führt.

Damit sind, anders als bei den ersten Fahrzeugen mit LED-Fahrlicht, keinerlei Abstriche mehr bei Funktionalität und Leistungsvermögen der Lichttechnik zu machen. Weitere Argumente für die neue, auf Leuchtdioden basierende Lichttechnologie: Die durchschnittliche Lebensdauer einer LED liegt mit 10.000 Stunden rund fünf Mal höher als die einer Xenonlampe; und LED-Fahrlicht ist der Farbe des Tageslichts am nächsten. Dadurch kommt LED-Licht den Sehgewohnheiten des

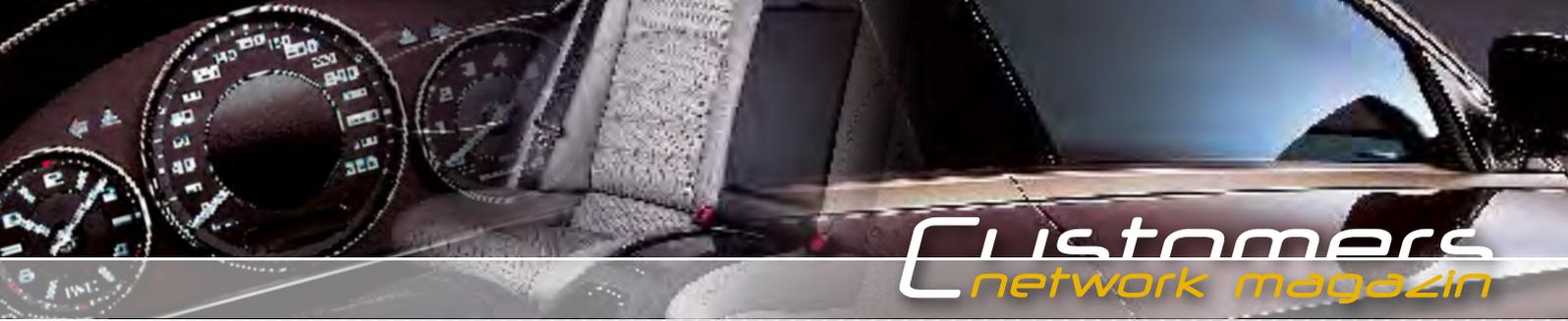
Menschen entgegen. Untersuchungen zeigen, dass künstliches Licht das Auge umso weniger anstrengt, je näher seine Farbe am Tageslicht ist. Mit einer Farbtemperatur von 5.500 Kelvin liegt LED-Licht näher am Tageslicht (6500 K) als Xenon-Licht (4200 K). Charakteristisch präsentiert sich auch das AMG-spezifische LED-Tagfahrlicht mit zwei in der AMG Frontschürze integrierten Lichtleisten.

Exterieur-Design vom SLS AMG inspiriert

In der Frontansicht weckt der neue CLS 63 AMG Assoziationen an den SLS AMG – speziell die Kühlermaske mit dem großen Mercedes-Stern und der flügelartigen Querlamelle zeigt sich vom Flügeltürer inspiriert. Von den anderen CLS-Varianten unterscheidet sich das AMG Topmodell durch eine eigenständige Motorhaube, breitere Kotflügel mit „V8 BITURBO“-Logo und eine spezifische AMG Frontschürze mit schwarz lackierter Querstrebe. Am Heck fallen der Diffusoreinsatz, die AMG Abrisskante auf dem Kofferraumdeckel, die AMG Sportabgasanlage mit zwei verchromten Doppelendrohren sowie die – ebenfalls vom SLS AMG bekannte – integrierte Nebelschlussleuchte ins Auge. Das AMG Styling harmoniert perfekt mit der typischen CLS-Silhouette, die maßgeblich von den elegant gestreckten Proportionen, der seitlichen „Dropping Line“ und dem sportwagenhaft ausgeprägten Schultermuskel über der Hinterachse geprägt wird.

Exklusive Atmosphäre im Interieur

Auch innen setzt sich diese Philosophie konsequent fort. Sämtliche AMG-spezifischen Design- und Ausstattungsmerkmale ergänzen sich ideal mit dem neu gestalteten CLS-Interieur. Den „Wrap-around“-Effekt im Cockpit mit der hohen Linie, die sich in einem Schwung von der Fahrertür über den Instrumententräger bis zur Beifahrertür erstreckt, flankieren großzügige und edle



Zierelemente – im Fall des AMG Topmodells serienmäßig in Klavierlack schwarz. Materialgüte und Verarbeitungsqualität genügen höchsten Ansprüchen und garantieren eine besonders exklusive Atmosphäre. Zur umfangreichen Serienausstattung zählen AMG Sportsitze in Leder Nappa, ein neues AMG Performance-Lenkrad im Dreispeichen-Design mit Aluminium-Schaltpaddles sowie oben und unten abgeflachtem Kranz und die AMG DRIVE UNIT mit kompaktem E-SELECT-Wählhebel.

Neue Fahr-Assistenzsysteme: Mehr Sicherheit

Über ein Dutzend Fahr-Assistenzsysteme tragen im neuen CLS dazu bei, Verkehrsunfälle zu vermeiden und die Unfallschwere zu vermindern. Neu sind der aktive Totwinkel-Assistent und der aktive Spurhalte-Assistent.

Der aktive Totwinkel-Assistent warnt den Fahrer, wenn er mithilfe von Nahbereichs-Radarsensoren erkennt, dass bei einem Spurwechsel Kollisionsgefahr droht.

Ignoriert der Fahrer die Warnhinweise und kommt er dem Fahrzeug auf der Nachbarspur gefährlich nahe, so greift der aktive Totwinkel-Assistent ein. Durch einen Bremseneingriff an den Rädern der gegenüberliegenden Fahrzeugseite, gesteuert über das Elektronische Stabilitäts-Programm ESP®, entsteht eine Gierbewegung, die dem Kollisionskurs entgegenwirkt.

Erstmals mit dem ESP® vernetzt ist der aktive Spurhalte-Assistent. Das System tritt

in Aktion, wenn der Fahrer ungewollt eine durchgezogene Linie rechts oder links der Fahrspur überfährt. In diesem Fall bremsst der aktive Spurhalte-Assistent die gegenüberliegenden Räder ab, um das Fahrzeug am Überfahren der Linie zu hindern. Zugleich warnt eine Anzeige im Kombi-Instrument den Autofahrer. Beim Überfahren von unterbrochenen Fahrbahnmarkierungen steuert das System einen elektrischen Impulsgeber im Lenkrad an. Dieser sorgt für kurzzeitige Vibrationen – ein dezenter, aber durchaus wirkungsvoller Hinweis, unverzüglich gegenzulenken. Auch vor dem Bremseneingriff erfolgt stets die haptische Warnung per Lenkradvibration.

AMG Performance Package mit Mehrleistung ab Werk

Ein Highlight der reizvollen Wunschausstattungen ist das für den CLS 63 AMG erhältliche AMG Performance Package; es umfasst:

- Steigerung der Höchstleistung um 24 kW (32 PS) und des maximalen Drehmoments um 100 Newtonmeter; AMG Motorabdeckung in Echtcarbon
- AMG Abrisskante auf Kofferraumdeckel in Echtcarbon
- Rot lackierte Bremssättel
- AMG Performance-Lenkrad mit Alcantara®-Einsätzen im Griffbereich

Auf Wunsch sind exklusive Sonderausstattungen aus dem AMG Performance Studio lieferbar:

- AMG RIDE CONTROL Performance-Fahrwerk

- AMG Leichtmetallräder in leichter Schmiedetechnologie und 5 Doppelspeichen Design, mit Bereifung 255/35 R 19 vorne und 285/30 R 19 hinten
- AMG Hinterachs-Sperrdifferenzial mit 40 Prozent Sperwirkung
- AMG Keramik-Hochleistungs-Verbundbremsanlage
- AMG Exterieur Carbon-Paket
- AMG Zierelemente Carbon/Klavierlack schwarz
- AMG Einstiegsleisten, beleuchtet
- AMG Driver's Package (beinhaltet Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 300 km/h, Teilnahme an einem Fahrertraining der AMG Driving Academy)

„Edition 1“ als besondere Komposition

Ein besonderes Angebot ist der limitierte CLS 63 AMG „Edition 1“. Lackiert in der neuen Mattfarbe Manganitgrau shape, fasziniert die „Edition 1“ durch eine spezielle Komposition hochwertiger Interieur-Details: Beim Öffnen der Türen fallen die AMG Sportsitze auf: Das designo-Leder „Cortecchia Pearl“ begeistert durch seine metallisch schimmernde Oberfläche. Innenhimmel, A-, B- und C-Säulen sowie Sonnenblenden sind mit anthrazitfarbigem Alcantara® bezogen. AMG Zierelemente in Carbon/Klavierlack schwarz sorgen für eine funktionelle Atmosphäre. Designo- Fußmatten in Velours schwarz mit designo-Plakette und designo-Ledereinfassung in „Cortecchia Pearl“ korrespondieren perfekt mit den designo-Ledersitzen. Die Markteinführung: März 2011.

RÜCKBLICK JHV BADEN-BADEN 2010



Die Voraussetzungen waren blendend, die Region für unsere Jahreshauptversammlung vielversprechend und das Rahmenprogramm spektakulär.

So machten sich die Mitglieder des AMG Owners Club aus ganz Deutschland am Freitag auf den Weg gen Schwarzwald, um dem lang herbeigesehnten Wochenende endlich Taten folgen zu lassen. Doch die Anfahrt im Berufsverkehr war alles andere als spektakulär. Endlose Blechlawinen rollen Richtung Süden und jeder staufrei durchfahrene Kilometer entlockt zumindest ein gequältes „trotzdem gut voran gekommen“. Allein die letzte Passage Richtung Sasbachwalden zum Hotel gönnt einem etwas Spass, geht es doch serpentinartig in die Höhenlagen des Waldes.

Im Hotel angekommen, warteten schon das ein oder andere Mitglied bei Kaffee oder Weizen auf der Terrasse sitzend auf die, die ihre V8's den Berg hochtrieben. Schon im Tal akustisch wahrgenommen, entschied sich dann, wer mit seinem Tipp über das ankommende Fahrzeug richtig lag. So ging es bei bestem Wetter den ganzen Abend.

Mensch und Maschine trudelten ein, die Tische im Aussenbereich des Hotels füllten sich und die Parkplätze wurden weniger. Vergessen die Pläne der Organisatoren, die Spiel- und Cocktailsucht einiger weit angereizter zu befriedigen, fand man doch in der lauen Abendsonne bei Gesprächen mit Gleichgesinnten entsprechend Genugtuung.

Der Samstag dann brachte die Aufteilung der Gruppen. Während die einen zum LUK Trainingsgelände fahren, um mit der AMG Driving Academy die sicherheitsrelevanten Teile von sechs gestellten SLS zu untersuchen, machte sich eine andere Gruppe auf den Weg in das benachbarte Elsass. Maleische Landschaften und die Besichtigung des Glasmuseums sorgten für Kurzweil. Auch der weltgrößte Kristallaltar in der benachbarten Kirche sowie der (eine) Kellner im Restaurant bleiben dauerhaft in Erinnerung.

Am Abend dann die wenig spektakuläre Jahreshauptversammlung ohne Vorstandswahl, eben nur mit Berichterstattung und den üblichen „Entlastungen“ sowie der Vorstellung der neuen Clubcollection, bei

der Männer im gesetzten Alter eben doch feststellen mussten, was „körperbetont geschnitten“ im realen Leben bedeutet! Unsere neuen T-Shirts verzeihen nichts und offenbaren alle kulinarischen Sünden...

Am Sonntagmorgen dann Fahrsicherheitszentrum Vol.II: frisch gewartete AMG's warten gierig auf frisch gestylte Clubmember. Wieder war es ein wundervoller Tag mit reichlich Gummiverbrauch bei gewohnt gutem Catering und bester Betreuung durch die Mitarbeiter der Driving Academy.

Und wieder geht ein geniales Wochenende im Beisein Gleichgesinnter zu Ende...bis bald!

::[FB]





VORSCHAU 2011

10 JAHRE AMG OWNERS CLUB DEUTSCHLAND / SCHWEIZ E. V.

die JHV 2011 in Verbindung mit unserer großen Jubiläumsfeier wird voraussichtlich im Oktober 2011 stattfinden.

Kombinieren wollen wir dies mit einem Fahrevent auf dem Hockenheim-Ring in Zusammenarbeit mit der AMG-Driving-Academy.

Da wir noch in der abschließenden Planung stecken, können wir momentan noch keine konkreten Daten liefern, werden dies aber in den nächsten Wochen im Forum und per Newsletter nachholen.

Ihr dürft also gespannt sein!

::[MH]



Mercedes-Benz & Friends feiern 125! Jahre Automobil

Mercedes-Benz Classic veranstaltet in Kooperation mit den anerkannten Mercedes-Benz Markenclubs vom 26. - 28. August 2011 (Terminänderung vorbehalten) auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof ein internationales Großevent

anlässlich des 125jährigen Automobiljubiläums. Im Mittelpunkt steht dabei ein Weltrekordversuch - „Das größte Mercedes-Benz Treffen aller Zeiten“ - und der Eintrag ins Guinness-Buch der Rekorde.

Bitte merken Sie sich diesen Termin vor, Sie erhalten schnellstmöglich weitere und detailliertere Informationen.

::[DA]

Power Pack.

Der E 63 AMG: jetzt ab sensationellen 625,- € im Monat.



DB PROMOTION, HH

Abbildung entspricht nicht dem Angebot.

Unser Privat-Leasing plus Angebot:*

E 63 AMG Limousine, Automatik 7-Gang, AMG RIDE CONTROL Performance Fahrwerk, Klimaautomatik THERMATIC, Geschwindigkeitslimit-Assistent, PARKTRONIC inkl. Parkführung, Rückfahrkamera, DISTRONIC PLUS inkl. PRE-SAFE*, Spurhalte-Assistent, COMAND APS mit DVD-Wechsler, LED-Tagfahrlicht, Komfort-Telefonie, Media Interface u. v. m.

Kaufpreis	143.200,- €
Leasing-Sonderzahlung	43.000,- €
Laufzeit	36 Monate
Gesamtleistung	45.000 km
Monatliche Leasingrate	576,- €
Kfz-Versicherungsbeitrag	49,- €**

Monatliche Gesamtrate **625,- €**

*Ein Angebot der Mercedes-Benz Leasing GmbH. Das Angebot ist nicht kombinierbar mit anderen Aktionen oder Verwerterrabatten. Kraftstoffverbrauch, innerorts/außerorts/kombiniert: 18,7/9,1/12,6 l/100 km; CO₂-Emissionswert: 295 g/km. Diese Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen verschiedenen Fahrzeugtypen.

**Versicherer: HDI Direkt Versicherung AG.



Mercedes-Benz

Mercedes-Benz Niederlassung Berlin

AMG Performance Center, Salzufer 1, Marco Lopomo, Telefon 030/39 01-18 23, marco.lopomo@daimler.com

Die neue Clubcollection haben wir ja bereits im Sommer vorgestellt. Hier nochmal ein kleiner Auszug der für die kalte Jahreszeit geeigneten Modelle. Auch eigetroffen ist die neue Sport- und Reisetasche von Samsonite. Bestellt werden kann über das Formular von der Homepage.



Reisetasche
Samsonite **X-BLADE**
79,90 EUR



Stick auf Rücken

Hardshell
Modell **SHANGHAI**
219,00 EUR



Fleece-Jacke
Modell **SPA**
109,90 EUR

Collection 2011

Sporttasche Samsonite

X-BLADE

Reisetasche aus starkem Polyester mit Verstärkungen an den anfälligen Stellen. Mit Kreuzpackgurt, Wäschefach und verstellbarem Umhängeriemen. Auf Trolley steckbar. Volumen ca. 50-60 Liter.

Maße 550 x 300 x 30 mm

Farbe schwarz

Bestell-Nr.: 643
Preis: 79,90 EUR

Hardshell

Modell **SHANGHAI**

Wind- und wasserdichte Jacke mit abnehmbarer, verstellbarer Kapuze. Verschweißte Nähte und Reißverschlüsse. 3 Taschen außen, 1 Napoleon-Innentasche mit Ausgang für Mp3 Kopfhörer. Verstellbare Armabschlüsse, elastische Kordel an Unterkante.

Material 100% Polyamid

Farbe 40 schwarz

Größen S-XXL

Bestell-Nr.: 7638
Preis: 219,00 EUR

Fleece-Jacke

Modell **SPA**

Klassische Polarfleece Jacke mit Polyesterverstärkungen an Schulter und Unterarm mit zwei Außentaschen und einer Brusttasche.

Material

100% Polyester

Farbe 2474 schwarz/arsenic

Größen S-XXL

Bestell-Nr.: 6116
Preis: 109,90 EUR

Sportanzug-Set

Modell **MONTREAL**

295,00 EUR



Sweatshirt

Modell **BRANDS HATCH**

75,90 EUR



T-Shirt

Modell **MONTREAL**

74,90 EUR



Sportjacke

Modell **MONTREAL**

119,00 EUR

Sporthose

Modell **MONTREAL**

112,90 EUR

Strickpullover

Modell **SILVERSTONE**

99,00 EUR



Collection 2011

Sportanzug-Set

Modell **MONTREAL**

Sportset aus leichtem, atmungsaktiven Stretch Material. Seitentaschen mit Reißverschluss. Hose mit elastischem Bund und Kordelzug.

Farbe 2345 schwarz/grau

Größen S-XXL

Set-Bestell-Nr.: 6159/3159/2174

Preis: 295,00 EUR

Jacke Bestell-Nr.: 6159

Preis: 119,00 EUR

Hose Bestell-Nr.: 3159

Preis: 112,90 EUR

T-Shirt Bestell-Nr.: 2174

Preis: 74,90 EUR

Strickpullover

Modell **SILVERSTONE**

Strickpullover V-Ausschnitt in hochwertiger Strickware und eingesetztem Ärmel.

Material 85% Baumwolle, 15% Nylon

Farbe 423 spirit grey

Größen S-XXL

Jacke Bestell-Nr.: 9010

Preis: 99,00 EUR

Sweatshirt

Modell **BRANDS HATCH**

French-Rib Sweatshirt mit kurzem Reißverschluss und Teflon-Beschichtung, dadurch wasser- und schmutzabweisend. Kontrastfarbe am Reißverschluss, Kragen und Dekorband. Im Bund und an den Ärmelenden mit einem Bündchen abschließend.

Material

100% gekämmte Baumwolle

Farbe 402 gris foncé

Größen S-XXL

Bestell-Nr.: 1005

Preis: 75,90 EUR

DIE LEGENDE LEBT: LE MANS CLASSIC 2010



Es gibt wohl kaum ein berühmteres Langstrecken-Automobilrennen als die seit 1923 ausgetragenen „24 Stunden von Le Mans“. Da liegt es natürlich nahe, auf der Rennstrecke „Circuit des 24 Heures“ mit einer Veranstaltung für historische Automobile das Flair der vergangenen Jahrzehnte regelmäßig wieder aufleben zu lassen. Und genau dies findet alle zwei Jahre an einem Juli-Wochenende mit „Le Mans Classic“ statt, einer Veranstaltung, die man als Liebhaber klassischer sportlicher Automobile erlebt haben muss. In diesem Jahr hatte Mercedes-Benz Classic diese Veranstaltung zum ersten Mal auf seinem Event-Programm und bot über das Mercedes-Benz Club Management ein attraktives Arrangement zum Besuch dieses fantastischen Ereignisses an, das auf einer Rennstrecke stattfindet, die - wie in Deutschland der Nürburgring - allergrößte Motorsport-Tradition besitzt.

Gewiss - die Anreise aus Deutschland ist weit und die Preise vor Ort sind extrem, aber das Ereignis ist rundum faszinierend und mit Sicherheit unvergesslich. Was macht diesen ganz speziellen Reiz aus? Natürlich zuerst die Autos, und zwar die an den Rennen teilnehmenden wie auch die innerhalb der Rennstrecke geparkten vielen tausend Gäste-Oldtimer. Dann die legendäre Rennstrecke selbst, das ganz spezielle Ambiente des Fahrerlagers und die an die berühmten „24 Stunden von Le Mans“ erinnernden Trainings und Rennen der „Le Mans Classic“, auch

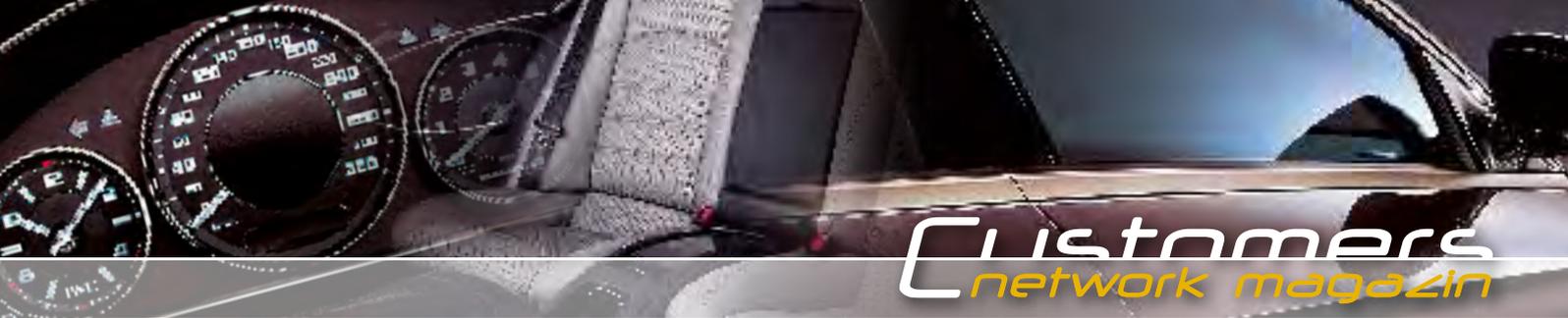
während der Nacht. Und schließlich - wenn auch am Rande, aber nicht zu vergessen - etwas französische Lebensart zu genießen.

Der besondere Charme des Fahrerlagers fängt den Besucher gleich beim ersten Betreten ein, denn nicht umsonst wird dieser Bereich seit dem ersten Rennen 1923 als Dorf (le Village) bezeichnet und ist entsprechend gestaltet. Aufgelockert unter Bäumen gibt es Läden mit Le Mans-typischen Accessoires und in direkter Nachbarschaft zu den Rennwagen sind Zeltstraßen angelegt, in denen Händler ihre Shops eingerichtet haben und Bilder, Bücher, Bekleidung, Modellautos und viele andere Accessoires anbieten. Es ist allerdings eben nicht das „fliegende Händler“-Ambiente, das man von anderswo kennt, sondern das „Village“ ist einfach schön. Und es gibt so manches Schnäppchen zu machen, z.B. bei alten Büchern oder Zeitschriften (natürlich meist in Französisch, aber mit vielen tollen Fotos). Im Mittelpunkt dieses Geschehens wehen blaue Mercedes-Benz Flaggen und zeigen den Besuchern eine weitere Attraktion an: das elegante Mercedes-Benz Zelt mit 6 darin ausgestellten edlen Fahrzeugen. Zelte sind auch für alle an den Rennen teilnehmenden Fahrzeuge vorhanden (soweit sie nicht in den Boxen stehen), wobei an jedem Stellplatz ein Schild über Fahrzeugtyp, Baujahr sowie Fahrer und deren Nationalität Auskunft gibt. All dies und dazu die aufgestellten Torbögen mit dem „Le Mans Classic“-Logo, gibt dem „Village“ das

ganz spezielle Le Mans-Ambiente.

Was passiert auf der Rennstrecke? Von 16 Uhr am Samstag (der klassischen 24-Stunden-Rennen-Startzeit) bis 16 Uhr am Sonntag, also 24 Stunden lang, finden Rennen statt. Über 400 Fahrzeuge der Baujahre 1923 bis 1980, unterteilt in 6 Klassen, wechseln sich etwa jede Stunde auf dem 13,65 km langen Rundkurs ab. Somit ist neben der Schonung der Fahrzeuge auch für Abwechslung für die Zuschauer gesorgt. Grundvoraussetzung für die Zulassung der Fahrzeuge zu Le Mans Classic ist, dass der jeweilige Typ an einem der 24 Stunden Rennen vor 1980 teilgenommen hat. Schon ungewöhnlich für einen deutschen Besucher ist es, dass bei den Vorkriegsfahrzeugen kein einziger Mercedes SSK am Start ist. Aber da wir diese gut kennen, ist es umso interessanter, einmal andere seltene Wagen von Marken wie Alfa Romeo, Citroen, Invicta, Morgan, Singer oder Talbot zu sehen. Vertrauter sind uns dann die Wagen der 50er bis 70er Jahre: Aston Martin, Ferrari, Jaguar, Lotus, Maserati, Mercedes-Benz (Gesamtsieger 1952: Lang/Riess im 300 SL) oder Porsche.

Bis die Rennen am Samstag ab 16 Uhr beginnen, gibt es außer den Trainings eine ganze Reihe verschiedener Paradenfahrten (eigentlich ein unpassendes Wort, denn auf einer Rennstrecke geht es immer um Tempo!), wo insgesamt viele hundert Gästefahrzeuge auf dieser legendären Rennstrecke bewegt werden. Eine dieser Paradenfahrten war für die Mercedes 300 SL und SLS reserviert und wurde durch Mercedes-Benz Classic auch



dazu genutzt, dem Publikum, entsprechend dem Jahresthema „Supersportwagen“, einen 300 SL Prototyp von 1952 und einen C111 in Fahrt zu präsentieren. Mit Sicherheit war es eine exklusive Attraktion innerhalb des Programms, als fast 30 der edlen 300 SL und SLS ihre Runden drehten.

Weitere Highlights auf der Rennstrecke sorgten immer wieder für Abwechslung für die Zuschauer. Da war z.B. das Rennen „Little Big Mans“ (kleine große Männer), für das ungefähr 100 Kinder zwischen 6 und 13 Jahren vor der Haupttribüne gegenüber von ihren Miniatur-Rennwagen aufgestellt warteten, um dann den berühmten „Le Mans-Start“ zu praktizieren und eine Runde auf der kurzen so genannten „Bugatti-Strecke“ zu fahren. Es ist ein herrliches Bild, wenn die Kids mit ihren maßstäblich nachgebauten, wunderschönen Rennwagen einmal „Nachwuchs-Motorsport“ demonstrieren! Auch bei den „richtigen“ Rennen wird bei Tag in den Klassen bis Baujahr 1965 der Le Mans-Start durchgeführt, ein jedes Mal interessantes „Gewusel“, wenn sich nach dem Sprint der Fahrer über die Piste die Autos auf der Startgeraden einsortieren. Die Starts in der Dunkelheit erfolgen aus Sicherheitsgründen immer fliegend nach einer Einführungsrunde. Auf jeden Fall lohnend ist es auch, am Samstagabend die Rennen in die Nacht hinein zu verfolgen, bis schließlich in voller Dunkelheit die Wagen nur noch im Licht ihrer Scheinwerfer unvermindert nach Siegen und Platzierungen jagen, während immer wieder Mechaniker in der hell erleuchteten Boxengasse damit beschäftigt sind, technische Probleme zu beheben, um anschließend die Wagen wieder auf die Strecke zu schicken.

Wie reist man als Besucher zu Le Mans Classic? Am besten im eigenen Oldtimer, dann parkt man zusammen mit 8.000 (!) anderen innerhalb der Rennstrecke, gut organisiert und sortiert nach Automarken bzw. Clubs. Le Mans Classic ist also auch ein gigantisches Oldtimer-Treffen mit dem aus deutscher Sicht besonderen Reiz, dass dort enorm viele wunderschöne und seltene Fahrzeuge, hauptsächlich aus Italien und England, zu sehen sind. Nur ein paar Beispiele seien hier genannt: Seltene Coupés und Cabriolets von Alfa Romeo oder die ungewöhnliche Vielfalt an Modellen von Aston Martin. Beeindruckend ist aber auch bei den weniger seltenen Fahrzeugen deren große Anzahl: Dutzende Lotus Super 7 stehen aufgereiht nebeneinander, ebenso gibt es viele Jaguar und natürlich auch reichlich Ferraris, Maseratis, Ford GT 40 und so weiter und so fort. Apropos Dutzende: es wurden auch Hunderte geboten, genauer gesagt mehr als



1100 (in Worten: elfhundert) Porsche, sozusagen soweit das Auge reichte. Äußerst angenehm für die Mercedes-Benz Clubmitglieder dabei: Die Parkplätze für Mercedes-Benz waren sozusagen in „Top-Lage“, nämlich ganz zentral im „Village“ reserviert.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass der Besuch von Le Mans Classic, das zu den europäischen Top-Events im Bereich der automobilen Oldtimerveranstaltungen gehört, ein absolut herausragendes und begeisterndes Erlebnis gewesen ist. Von Freitag bis Sonntag das fantastische Flair der legendären Rennstrecke mit seinem so viel Charme besitzenden „Village“ zu genießen, ist einmalig.

Aber nicht zu vergessen sind zwei weitere wichtige Punkte, die zu diesem gelungenen Wochenende wesentlich beigetragen haben.

Erstens wieder einmal, dass für Mitglieder der offiziellen Mercedes-Benz Clubs ein tolles Teilnahme-Package angeboten worden war, inklusive Zutrittsmöglichkeit zur Haupttribüne und exzellentem Catering bei gleichzeitigem Blick auf die Start-/Zielgerade. Die Annehmlichkeiten die den Clubmit-

gliedern hier wie ja auch bei anderen Veranstaltungen (z.B. dem ADAC Eifelrennen) geboten werden, sind wirklich die Sahnehäubchen, die die an sich schon tollen Veranstaltungen zu wirklich genialen Events werden lassen.

Zweitens ist die hervorragende Gastfreundschaft des „Club Mercedes-Benz France“ zu erwähnen, der an diesem Wochenende sozusagen die Mercedes-Benz Clubszene repräsentierte und sich gegenüber den deutschen Clubmitgliedern äußerst aufgeschlossen zeigte – gelebte deutsch-französische Freundschaft.

Nach einem solch grandiosen Wochenende im „Mekka“ des Oldtimersports mit dieser Flut von überwältigenden Eindrücken geht unwillkürlich der Blick auch nach vorne und das heißt in diesem Fall in den Juli 2012, denn dann findet Le Mans Classic das nächste Mal statt. Hoffen wir also auf ein weiteres Engagement von Mercedes-Benz Classic bei diesem großartigen Event und machen schon einmal ein „Kreuzchen“ dafür in den Kalender.

::[BE]

That's all I need to know.
AHG Hoffmann in Tamm.

AMG Mercedes-Benz

Kraftstoffverbrauch, kombiniert 18,1 l/100 km, emissionsklasse 21/107 g/km, max.leistung 18,9 l/100 km, CO2-Emission kombiniert 206 g/km. Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen.

Verkauf: AHG Autohandelsgesellschaft mbH & Co. KG, Frankfurter Str. 6, 71732 Tamm, Tel. 071 41-3 00 00, Fax: 071 41-37 85 10, verkauf@ahg-hoffmann.de
Service: Autohaus Hoffmann GmbH & Co. KG, Karlsruher Allee 1, 71636 Ludwigsburg, Tel. 07141-46360, Fax: 07141-41530, service@ahg-hoffmann.de

AHG Hoffmann
www.ahg-hoffmann.de

PLATZ DREI FÜR DEN SLS AMG GT3 BEIM LETZTEN TESTEINSATZ AUF DER NÜRBURGRING-NORDSCHLEIFE



Nürburgring – Bernd Schneider (46) und Christian Mamerow (25) belegten mit einem vom Privatteam Mamerow-Racing eingesetzten Mercedes-Benz SLS AMG GT3 beim zehnten und letzten Lauf der VLN-Langstreckenmeisterschaft auf dem Nürburgring den dritten Platz. Thomas Jäger (34) und Christopher Haase (23), mit einem vom Privatteam Black Falcon eingesetzten SLS AMG GT3 fielen nach acht von 27 Runden wegen eines Defekts an der Kraftübertragung aus. Das 4-Stunden-Rennen war der dritte Testeinsatz und gleichzeitig das letzte Rennen für den Flügeltürer in dieser Saison.

Beide SLS AMG GT3 gingen von der fünften Startreihe ins Rennen. Bernd Schneider, mit der Startnummer 739 von Position neun gestartet, verbesserte sich in der Startrunde auf Platz acht und in der dritten Runde auf Rang sieben. Nach dem Fahrerwechsel in der achten Runde kämpfte sich Christian Mamerow mit kontinuierlich guten Rundenzeiten bis auf Platz drei nach vorn.

Schneider/Mamerow behielten die dritte Position bis zum Schluss und beendeten den Finallauf zur VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring auf dem Podium.

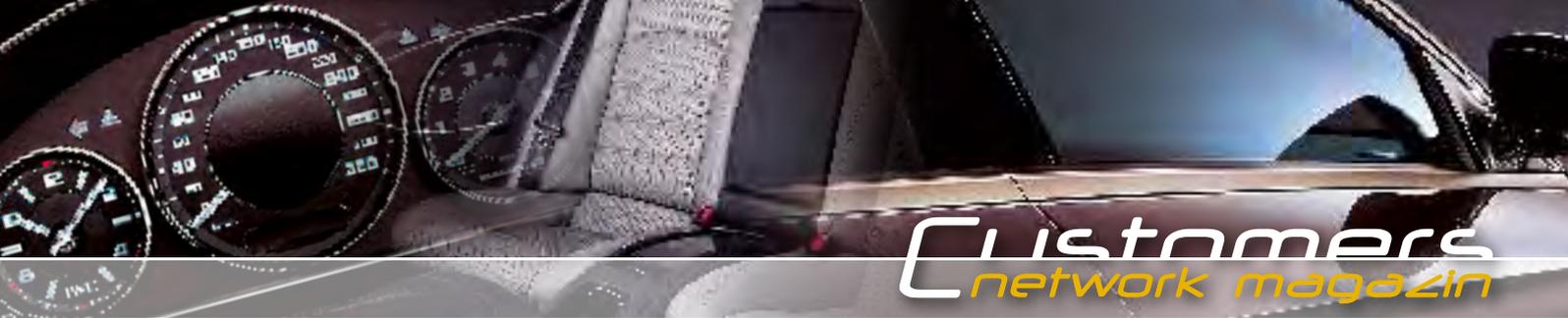
Thomas Jäger, mit der Startnummer 738 vom zehnten Platz gestartet, lag in der dritten Runde auf Rang acht. Probleme mit der Kraftübertragung zwangen den SLS AMG GT3 in Runde acht zu einer Reparaturpause. Da der Defekt in der Box nicht behoben werden konnte, entschied das Team, das Fahrzeug aus dem Rennen zu nehmen. Der nach dem GT3-Reglement des Automobil-Weltverbandes FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) entwickelte SLS AMG GT3 trat erneut in der Prototypenklasse E1-XP an. Auch beim dritten Renneinsatz bei einem VLN-Lauf standen die planmäßige Weiterentwicklung und das Sammeln von Testkilometern im Fokus. Die zwei SLS AMG GT3 wurden von den auf der Nordschleife erfahrenen Privatteams Black Falcon und Mamerow-Racing mit Unterstützung der AMG-Mannschaft eingesetzt. Beide Kundenteams werden den Flügeltürer

2011 in der nächsten VLN-Saison an den Start bringen (Veranstaltergemeinschaft Langstreckenmeisterschaft Nürburgring, mit 10 Motorsportclubs).

Bernd Schneider: „Natürlich freuen wir uns alle über den dritten Platz. Wir hatten ein problemloses Rennen mit kontinuierlich guten Rundenzeiten. Das heutige 4-Stunden-Rennen war in jedem Fall viel versprechend für die Weiterentwicklung des SLS AMG GT3.“

Am 16. Oktober 2010 hatten Thomas Jäger und Christopher Haase mit einem vom Privatteam Black Falcon eingesetzten Mercedes-Benz SLS AMG GT3 den vorletzten VLN-Lauf gewonnen. Bernd Schneider und Christian Mamerow, in dem von Mamerow-Racing eingesetzten Flügeltürer von der Pole Position gestartet, waren dabei in der fünften Runde nach einer Kollision an zweiter Stelle liegend ausgefallen.

Bernd Schneider ist mit fünf Titeln in der DTM sowie je einem in der ITC und in der FIA GT-Meisterschaft einer der erfolgreichsten deutschen Rennfahrer. Thomas



Jäger war von 2000 bis 2003 DTM-Fahrer für Mercedes-Benz. Im letzten Jahr gewann er den Meistertitel im Porsche Carrera Cup Deutschland. In der aktuellen Saison startete er in den ADAC GT-Masters (Deutschland). Wie Bernd Schneider gehört Thomas Jäger zum Instruktor-Team der AMG Driving Academy.

Seit dem 1. Oktober 2010 ist Thomas Jäger zusätzlich als Koordinator für den AMG Kundensport tätig. Als zentrale Kontaktperson unterstützt er die Kundenteams.

Nächster Renneinsatz bei den 24 Stunden von Dubai (VAE) in 2011

Beim nächsten Rennen, den 24 Stunden von Dubai (VAE) am 14. und 15. Januar 2011, werden drei SLS AMG GT3 an den Start gehen. Zwei Fahrzeuge werden vom Privatteam Black Falcon eingesetzt, der dritte SLS AMG GT3 von Heico Motorsport. Der erste Einsatz bei einem Langstreckenrennen ist ebenfalls fester Bestandteil des Entwicklungsplans mit dem Fokus einer kundennahen Entwicklung.

Die Rennversion des SLS AMG wird von AMG in enger Zusammenarbeit mit der HWA AG entwickelt und produziert. Die HWA-Mannschaft gehört zu den erfolgreichsten Teams im internationalen Motorsport: Neun Fahrertitel in der DTM und ITC sowie der zweimalige Gewinn der FIA GT-Meisterschaft sind deutliche Beweise hierfür, keine andere Marke hat ähnlich viele DTM-Rennen und DTM-Titel gewonnen wie die AMG Mercedes Fahrzeuge.

Auslieferungen ab März 2011 nach FIA-Homologation

Der SLS AMG GT3 wird nach Homologation durch den Automobil-Weltverband FIA ab März 2011 ausgeliefert; der Verkaufspreis beträgt 334.000 Euro (netto)/397.460 Euro (inkl. 19 % MwSt.). Interessierte



Rennteams können den neuen SLS AMG GT3 bei allen Rennserien nach dem FIA GT3-Reglement einsetzen, beispielsweise in der FIA GT3-Europameisterschaft, den ADAC GT-Masters, der VLN-Langstreckenmeisterschaft sowie bei den 24-Stunden-Rennen am Nürburgring oder in Spa-Francorchamps (Belgien).

Rennversion des Flügeltürers nach seriennahem FIA GT3-Reglement

Die Rennversion des Flügeltürers ist als Kunden-Sportfahrzeug für Sprint- und Langstreckenrennen nach dem seriennahen FIA GT3-Reglement konzipiert. Für kompromisslose Fahrdynamik sorgen konsequenter Leichtbau sowie Optimierungen an Fahrwerk, Bremsanlage und Aerodynamik. Die Höchstleistung des AMG 6,3-Liter-V8-Frontmittelmotors mit Trockensumpfschmierung wird von der FIA gemäß der „Balance of Performance“ bestimmt. Dies soll die Chancengleichheit der teilnehmenden Rennfahrzeuge gewährleisten. Die Einstufung, bei der unter anderem auch das Leergewicht des Fahrzeugs festgelegt wird, erfolgt im Frühjahr 2011.

Die Lösung, den Achtzylinder möglichst tief und als Frontmittelmotor hinter der Vorderachse zu installieren und mit einem an der Hinterachse platzierten Getriebe zu kombinieren, führt zu einem günstigen Gewichtsverhältnis und zu einem tiefen Schwerpunkt. Die Transaxle-Anordnung op-

timiert zudem Handling und Traktion. Das Sechsgang-Renngetriebe mit sequenzieller Schaltung ist mittels einer Torque Tube biege- und drehmomentsteif mit dem V8-Motor verbunden. Das leichte Aluminium-Fahrwerk mit doppelten Dreiecksquerlenkern und die Stahl-Rennsportbremsanlage mit Renn-ABS sorgen für eine perfekte Rennstrecken-Performance.

Vorbildliches Sicherheitsniveau dank Sicherheitszelle aus Carbon

Ähnlich wie in den DTM-Fahrzeugen von Mercedes-Benz befindet sich die Sitzschale des SLS AMG GT3 in einer Sicherheitszelle aus hochfestem Carbon (CFK). Durch ihre spezielle Form bietet die mit dem Überrollkäfig und dem Aluminium-Spaceframe verschraubte Sicherheitszelle einen deutlich verbesserten Schutz für Schultern, Hüfte und Beine des Fahrers; zudem ist sie kompatibel mit dem HANS-System (Head and Neck Support). Die Sitzschale wird individuell geschäumt, verfügt über einen Sechspunktgurt und ermöglicht damit höchste Insassensicherheit. Für zusätzliche Sicherheit sorgt der Überrollkäfig aus Stahl, der zudem den Aluminium-Spaceframe weiter versteift.

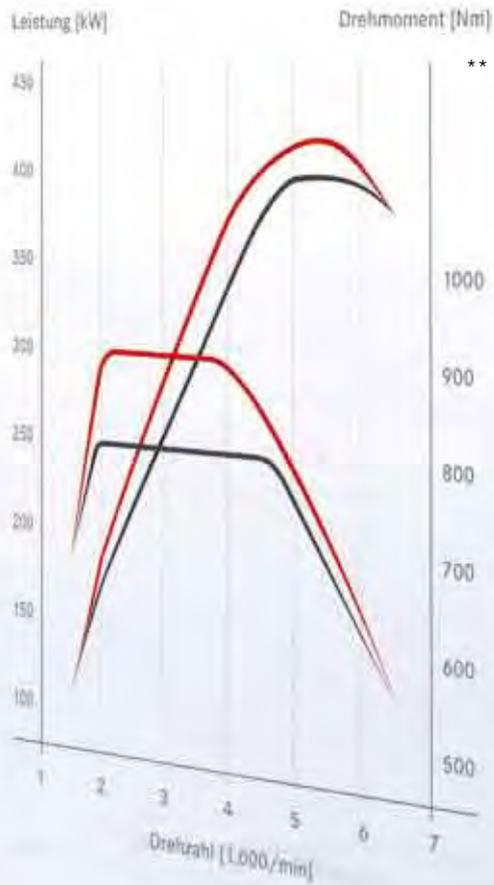
Weitere Informationen zum Mercedes-Benz SLS AMG GT3 finden Sie unter www.mercedes-amg.com/slsGT3

Peak Efficiency.

AMG 5,5-Liter-V8-Biturbomotor. Der effizienteste V8-Motor der Welt.*
Der neue Motor ist im neuen CL 63 AMG und im S 63 AMG zu erleben.

www.mercedes-amg.com/V8Biturbo





Mercedes-Benz

um mehr als 25%. Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,5 l/100 km, außerorts: 8,2 l/100 km, innerorts: 14,4 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert: 244 g/km.

** Mit AMG Performance Package — / Ohne AMG Performance Package —

NEUER CLUBPARTNER: DAS AMG PERFORMANCE CENTER LUEG IN ESSEN

Persönlichkeit pur im Herzen des Ruhrgebiets



Der Name LUEG steht im Ruhrgebiet schon seit fast 100 Jahren als Synonym für Mercedes-Benz und den „Stern“. Der heute größte Vertriebs- und Servicepartner der Daimler AG präsentiert an 15 Standorten im Ruhrgebiet das komplette Mercedes-Benz Neufahrzeug-Programm mit Stern, hochwertige Gebrauchtwagen und Werkstätten mit erstklassigem Service, Original-Zubehör und –Teilen sowie einem umfassenden Dienstleistungsprogramm. In der Philosophie des Unternehmens sind Kundenzufriedenheit und ein hoher Qualitätsanspruch die zentralen Größen.

Von daher ist das in jeder Hinsicht anspruchsvolle Produktportfolio von AMG eine nahezu

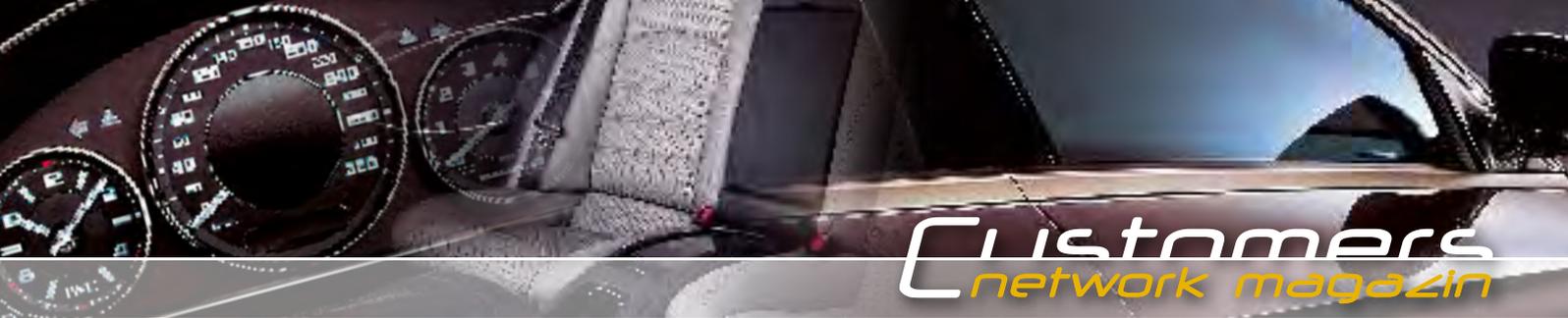
ideale Ergänzung im Leistungsangebot bei LUEG. Denn das faszinierende AMG-Fahrzeugprogramm mit sportiven Limousinen, bissigen Coupés, knackigen Cabriolets, breitharten Roadstern, bärenstarken SUV oder speziell angefertigten Fahrzeugen ist klar darauf ausgelegt, keinen Kundenwunsch offen zu lassen.

Eine Tatsache, die wie maßgeschneidert zur Philosophie von LUEG passt. Das LUEG Center Essen ist seit Sommer 2008 AMG Performance Center – und damit einer von bundesweit 30 Stützpunkten, die im Verkauf und Service besondere fachliche Kompetenz für die Luxuswagen aus Affalterbach besitzen. Da-

rüber hinaus gibt es in jedem LUEG Center Ansprechpartner, die mit der Fahrzeug- und Leistungspalette von AMG vertraut sind. AMG ist bei LUEG dadurch neben dem großen Performance Center am Standort in Essen quasi flächendeckend vernetzt.

Das großzügige AMG Performance Center in Essen begeistert schon auf den ersten Blick in der modernen und ansprechenden Glas-Architektur des größten LUEG Standortes an der Altendorfer Strasse direkt an der B 224, der wichtigen Verkehrsachse nahe den Autobahnen A 2, A 40, A 42 und A 52. Das Team vor Ort um Frieder Junghans präsentiert dort ständig eine Vielzahl faszinierender Fahrzeu-





Ihre Ansprechpartner im AMG Performance Center Essen:



Frieder Junghans
AMG Verkauf
Mercedes-Center LUEG Essen
Tel.: 02 01 / 20 65-262

ge aus dem AMG-Fahrzeugprogramm, die auf Wunsch auch gern „on the road“ bei einer Probefahrt erlebt werden können. Darüber hinaus ist Frieder Junghans auch der Profi für eine ausführliche Beratung zu den Fahrzeugen, zur Wunschausstattung oder zu ganz besonderen Vorstellungen der Kunden und Interessenten.

Die Aktivitäten des LUEG Teams beschränken sich aber nicht nur auf die faszinierenden AMG Fahrzeuge, sondern bieten den Kunden auch außergewöhnliche Veranstaltungen mit hohem Erlebnisfaktor und Begeisterung pur. Die große Begeisterung für AMG merkt man dem gesamten LUEG AMG Team schon beim kurzen Gespräch an und fühlt sich im Kreis Gleichgesinnter von Anfang an gut aufgehoben. Das AMG Performance Center bei LUEG in Essen ist nicht nur eine Bereicherung des umfangreichen LUEG Leistungsspektrums, sondern eine echte Topp- Adresse in der Region für jeden, den technisch anspruchsvolle und leistungsstarke Fahrzeuge begeistern.

::[LE]

Ebenso professionell präsentiert sich das AMG Service-Team bei LUEG um Peter Murek, das nicht nur in Sachen Wartung und Reparatur für die Kunden „am Ball“ ist, sondern auch für die Nachrüstung von Zubehör aus dem reichhaltigen AMG-Programm oder Accessoires aus der attraktiven AMG Lifestyle-Collection.



Peter Murek
Teamleiter Reparatur, AMG Service
Mercedes-Center LUEG Essen
Tel.: 02 01 / 20 65-304



AMG KOOPERIERT MIT DUCATI ZUSAMMENARBEIT MIT ITALIENISCHEM MOTORRADHERSTELLER UNTERZEICHNET

Los Angeles (USA)/Affalterbach – AMG und Ducati arbeiten fortan eng zusammen. Die Kooperation der Performance-Marke von Mercedes-Benz mit dem hochkarätigen italienischen Motorradhersteller hat zunächst gemeinsame Marketingaktivitäten zum Ziel. Der Kooperationsvertrag wurde heute im Rahmen einer Pressekonferenz auf der Los Angeles Auto Show von Ola Källenius, Geschäftsführer der Mercedes-AMG GmbH, und Gabriele del Torchio, Präsident und CEO der Ducati Motor Holding S.p.A., geschlossen.

„Ich freue mich sehr, dass wir heute eine strategische Zusammenarbeit mit Ducati verkünden können. AMG und Ducati ergänzen sich hervorragend, denn beide Unternehmen verkörpern die gleichen Werte: Rennsport als leidenschaftliche Triebfeder, High-Performance und Exklusivität zählen bei AMG und Ducati zu den zentralen Markenbotschaften. Die langfristig ausgelegte

Kooperation wird uns helfen, gemeinsam neue Kundenkreise zu erschließen“, so Ola Källenius, Geschäftsführer der Mercedes-AMG GmbH.

„Ich bin besonders stolz, AMG als einen unserer Sponsoren für das MotoGP Team zu haben. Ich bin auch sehr erfreut, dass die gemeinsamen Marketingaktivitäten beider Unternehmen auf einem guten Weg sind. Mit AMG haben wir einen Partner gefunden, der unsere Markenwerte wie High-Performance, Motorsport, Faszination und unseren Sinn für unverwechselbaren Stil und Design perfekt widerspiegelt“, so Gabriele del Torchio, Präsident und CEO der Ducati Motor Holding S.p.A.

Erste sichtbare Ergebnisse der Zusammenarbeit von AMG und Ducati werden gemeinsame Marketing- und Sponsoringaktivitäten sein. So wird AMG ab 2011 das Ducati MotoGP Team als Official-Car-Partner unterstützen. Bei ausgewählten AMG



Mercedes-Benz auf der Los Angeles Auto Show 2010, Gabriele del Torchio, Präsident und CEO der Ducati Motor Holding S.p.A, Niky Hayden, der offizielle Fahrer des Ducati MotoGP Teams, Ola Källenius, Geschäftsführer der Mercedes-AMG GmbH, sowie Ernst Lieb, Präsident und CEO Mercedes-Benz USA, präsentieren den neuen Mercedes-Benz CLS 63 AMG und die neue Ducati Diavel

Events können Teilnehmer Testfahrten mit Ducati-Motorrädern unternehmen, ebenso haben Ducati-Kunden bei Veranstaltungen die Gelegenheit, die neuesten AMG High-Performance-Fahrzeuge kennenzulernen.

::[DA]

DIE AMG DRIVING ACADEMY STARTET IN CHINA ENGAGEMENT AB SOFORT AUCH IN ASIEN

Affalterbach – Mercedes-AMG weitet sein Angebot aus: Die AMG Driving Academy bietet ab sofort auch ihren chinesischen Sportwagenfans ein maßgeschneidertes Rennstreckentraining. Die Auftaktveranstaltung findet vom 19. bis 24. November 2010 auf dem Shanghai International Circuit statt. Rund 150 AMG Kunden und Enthusiasten haben sich für die Asien-Premiere bereits angemeldet.

Vom 19. bis 22. November 2010 findet zunächst ein jeweils eineinhalbtägiges BASIC-Training statt. Die Teilnehmer erlernen im professionellen Umfeld das Know-how für ihre ersten Runden im Grenzbereich. Direkt im Anschluss startet vom 22. bis 24. November 2010 das zweieinhalbtägige ADVANCED-Training, bei dem das Vertiefen

des Fahrkönnens und das sportliche Autofahren im Mittelpunkt stehen – die Schwerpunkte lauten Kurventechnik, Ideallinie sowie Bremspunkt. Als Teilnehmerfahrzeuge stehen der SLS AMG, der SL 63 AMG, der C 63 AMG mit Performance Package Plus sowie der SLK 55 AMG am Start. Für 2011 sind in China zunächst drei Rennstreckentrainings geplant, zum Einsatz kommen dann der SLS AMG und der C 63 AMG.

„China ist auch für AMG ein Markt mit großem Wachstum. Dabei erfreuen sich nicht nur unsere AMG High-Performance-Fahrzeuge einer stetig steigenden Nachfrage, unsere chinesischen Kunden fragen uns auch immer häufiger nach Rennstreckentrainings. Ich bin stolz, dass wir jetzt auch den chinesischen AMG Fans mit der AMG



AMG Driving Academy, SL 63 AMG

Driving Academy ein einzigartiges Produkt und Markenerlebnis bieten können“, so Ola Källenius, Geschäftsführer der Mercedes-AMG GmbH.

::[DA]



DIE DTM 2010 ENTSCHEIDUNG IN SHANGHAI



Paul Di Resta (AMG Mercedes C-Klasse) ist DTM Champion 2010. Der Schotte belegte beim elften und letzten Lauf der DTM 2010 in Schanghai, China den zweiten Platz und holte sich den Titel mit 71 Punkten.

Das Rennen auf einem Straßenkurs im Stadtteil Pudong gewann Gary Paffett (Salzgitter AMG Mercedes C-Klasse), der mit 67 Zählern Vizemeister wurde. Dieser Sieg war der neunte der AMG Mercedes C-Klasse in elf Rennen 2010. Bruno Spengler (Mercedes-Benz Bank AMG C-Klasse), der nach acht Podiumsplätzen aus den vorherigen zehn Rennen als Punktbester in das

Finale gestartet war, startete nach einem Qualifyingunfall als 17. und wurde am Ende 13. und mit 66 Punkten Meisterschaftsdritter.

Für Paul Di Resta ist es der erste Titel in der DTM; nachdem er 2008 bereits Vizemeister war. Für Mercedes-Benz ist es die zehnte Fahrermeisterschaft seit dem werksseitigen Einstieg in die DTM 1988: sechs holte zuvor Bernd Schneider, zwei Klaus Ludwig und einen Gary Paffett.

Die Teamwertung hatten Salzgitter/Mercedes-Benz Bank AMG durch Spengler/Paffett

mit jetzt 133 Zählern bereits beim vorletzten Rennen vorzeitig gewonnen.

Jamie Green (Junge Sterne AMG Mercedes C-Klasse) wurde Sechster. David Coulthard (Deutsche Post AMG Mercedes C-Klasse) belegte Platz acht und holte im letzten Rennen seiner ersten DTM-Saison seinen ersten Punkt. Ralf Schumacher (Laureus AMG Mercedes C-Klasse) wurde Zehnter vor Susie Stoddart (TV Spielfilm AMG Mercedes C-Klasse). CongFu Cheng (stern AMG Mercedes C-Klasse) belegte Platz 15 vor Maro Engel (GQ AMG Mercedes C-Klasse).



Das Rennen wurde in der 50. von 60 geplanten Runden abgebrochen, weil nach einer Berührung zwischen Susie Stoddart und Mike Rockenfeller (Audi) die Strecke kurz blockiert war.

Sportler brauchen viel Vitamin C.

Unser Privat-Leasing plus Angebot*:

C 63 AMG EZ 09/10, max. 6.000 km, verfügbar ab 15.12.10, obsidianschwarz-met., Vogelaugenahorn schwarz, Leder Nappa schwarz, Media Interface inkl. Consumer-Kabel Kit, Intelligent Light System mit Bi-Xenon RV, PARKTRONIC System, Glasschiebedach elektrisch SHD, COMAND APS mit DVD-Wechsler, Harman Kardon® Logic7® Soundsystem, Spiegel- und Memory-Paket, u.v.m.

Kaufpreis	EUR 67.900,00
Leasing-Sonderzahlung	EUR 13.500,00
Laufzeit	48 Monate
Gesamtlauflistung	60.000 km
Monatliche Leasingrate	EUR 750,00
Kfz-Versicherungsbeitrag	EUR 49,00

Monatliche Gesamtrate

799 €



Abbildung ähnlich.

LUEG Fahrzeug-Werke LUEG AG, Autorisierter Mercedes-Benz Verkauf und Service, 14 Center im Ruhrgebiet, AMG Performance Center Essen, Herr Frieder Junghans, Tel. 0201/2065-262, frieder.junghans@lueg.de

*Kraftstoffverbrauch innerorts/außerorts/kombiniert: 20,9/9,2/13,4/100 km; CO2-Emission kombiniert: 319 g/km, Kaufpreis ab Werk 67.900,00 Euro, Leasing-Sonderzahlung 13.500,00 Euro, Gesamtkreditbetrag 54.400,00 Euro, Laufzeit 48 Monate, Gesamtlauflistung 60.000 km, eff. Jahreszins 1,381 %, mtl. Rate Leasing inkl. GAP-Unterdeckungsschutz 750 Euro, mtl. Rate Haftpflicht und Vollkasko 49 Euro, mtl. Gesamtrate Privat-Leasing plus 799,00 Euro. Ein Privat-Leasing plus Angebot der Mercedes-Benz Leasing GmbH.

MEHR PERFORMANCE, WENIGER VERBRAUCH – NEUER S 63 AMG MIT BIS ZU 420 KW (571 PS) LEISTUNG



Affalterbach – Das S-Klasse V8-Topmodell, der Mercedes-Benz S 63 AMG, profitiert von einem völlig neu entwickelten Antriebsstrang. Der AMG 5,5-Liter-V8-Biturbomotor mit einer Höchstleistung von bis zu 420 kW (571 PS) und einem Drehmoment von bis zu 900 Newtonmetern sorgt in Kombination mit dem einzigartigen AMG SPEEDSHIFT MCT 7-Gang-Sportgetriebe für eine erhebliche Verringerung von Verbrauch und Emissionen – bei gleichzeitigem Zuwachs an Höchstleistung und Drehmoment. Mit einem Kraftstoffverbrauch von 10,5 Litern auf 100 Kilometer (NEFZ gesamt) unterbietet die neue High-Performance-Limousine nicht nur ihre direkten Wettbewerber – sie bleibt auch um mehr als 25 Prozent unter den Verbrauchswerten des Vorgängermodells mit V8-Saugmotor.

Mit dem neuen S 63 AMG startet ein weiteres Kapitel der Antriebsstrategie „AMG Performance 2015“: Mercedes-AMG schreibt die eindrucksvolle Geschichte fort und erfüllt mit der neuen Motor-Getriebe-Kombination gleichzeitig sein Versprechen, Kraftstoffverbrauch und Emissionen neuer Modelle in den nächsten Jahren kontinuierlich zu reduzieren – und gleichzeitig den zentralen AMG Markenwert „Performance“ weiter zu steigern.

Ola Källenius, Geschäftsführer Mercedes-AMG GmbH: „Mit dem S 63 AMG starten wir in eine neue Ära: Erstmals kombinieren wir die strahlgeführte Benzin-Direkteinspritzung mit Biturboaufladung und dem Stopp-Start-System. Zusammen mit dem AMG SPEEDSHIFT MCT 7-Gang-Sportgetriebe verringern wir Kraftstoffverbrauch und

Emissionen erheblich – bei gleichzeitigem Zuwachs an Leistung und Drehmoment.“

Der neue AMG 5,5-Liter-V8-Biturbomotor wird in der Mercedes-AMG Modellstrategie der nächsten Jahre eine bedeutende Rolle spielen. Das einzigartige AMG SPEEDSHIFT MCT 7-Gang-Sportgetriebe sorgt auch bei künftigen AMG Hochleistungsfahrzeugen für eine faszinierende und gleichzeitig ökonomisch betonte Kraftübertragung. Die neue Motor-Getriebe-Kombination ist ein weiterer Meilenstein in der 1967 begonnenen Erfolgsgeschichte von Mercedes-AMG.

Benzin-Direkteinspritzung mit strahlgeführter Verbrennung und Biturbo-Aufladung

Der neue, intern M 157 genannte V8-Motor ist ein Musterbeispiel an Effizienz und beeindruckt mit einer Fülle technologischer



Highlights: Erstmals nutzt AMG die Vorteile der Benzin-Direkteinspritzung mit strahlgeführter Verbrennung und Piezo-Injektoren: Diese Technologie ermöglicht durch einen höheren thermodynamischen Wirkungsgrad eine bessere Kraftstoffausnutzung und führt zu geringeren Abgas-Emissionen. AMG kombiniert die strahlgeführte Verbrennung mit einer Biturbo-Aufladung. Weitere Highlights des Triebwerks aus Affalterbach sind: Vollaluminium-Kurbelgehäuse, Vierventiltechnik mit Nockenwellenverstellung, Luft-Wasser-Ladeluftkühlung, Generatormanagement sowie die serienmäßige Controlled Efficiency Stopp-Start-Funktion. Gegenüber dem AMG 6,3-Liter-V8-Saugmotor mit einem Hubvolumen von 6208 Kubikzentimetern kommt der neue AMG 5,5-Liter-V8-Biturbomotor mit 5461 Kubikzentimetern aus.

Dieses Hightech-Paket führt zu einer hohen Leistungs- und Drehmomentausbeute bei gleichzeitig im Wettbewerb konkurrenzlosen Verbrauchswerten. Der AMG 5,5-Liter-V8-Biturbomotor entwickelt eine Höchstleistung von 400 kW (544 PS) und ein maximales Drehmoment von 800 Newtonmetern. In Verbindung mit dem AMG Performance-Package steigen die Werte auf 420 kW (571 PS) und 900 Newtonmeter. Ein Blick auf die Drehmomentkurven zeigt: Kein anderes Triebwerk dieser Leistungsklasse



erreicht die Werte des neuen AMG Biturbomotors. Wesentlicher Unterschied zwischen beiden Leistungsstufen ist der von 1,0 auf 1,3 bar gesteigerte maximale Ladedruck. Außerdem präsentiert sich die Motorabdeckung des S 63 AMG mit AMG Performance-Package mit hochwertigem Echtcarbon.

Quantensprung: Kraftstoffverbrauch um mehr als 25 Prozent abgesenkt

Mit einem Kraftstoffverbrauch von nur 10,5 Litern auf 100 Kilometer nach NEFZ ist der neue S 63 AMG um 3,9 Liter sparsamer als das Vorgängermodell mit AMG 6,3-Liter-V8-Saugmotor – trotz einer Steigerung der Höchstleistung um 14 kW (19 PS) bzw. 34 kW (46 PS) und des Drehmoments um 170 bzw. 270 Newtonmeter. Die erzielte Einsparung beim Kraftstoffverbrauch von über 25 Prozent gilt unter Motorfachleuten als Quantensprung. Auch die CO₂-Emissionen konnten erheblich reduziert werden:

Der Wert von 244 Gramm pro Kilometer liegt um knapp 30 Prozent unter dem Vorgänger. Beide Leistungsvarianten verfügen über identische Verbrauchs- und CO₂-Werte.

Mit diesen Daten rangiert der neue S 63 AMG nicht nur deutlich unter allen Wettbewerbern, sondern ist auch verbrauchsgünstiger als weitaus leistungsschwächere Fahrzeuge in diesem Segment.

Fahrleistungen auf Sportwagen-Niveau

Gleichzeitig realisiert der S 63 AMG souveräne Fahrleistungen auf Sportwagen-Niveau: Die Hochleistungslimousine beschleunigt von null auf 100 km/h in 4,5 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 250 km/h (elektronisch begrenzt). Mit AMG Performance-Package ist Tempo 100 nach 4,4 Sekunden erreicht; damit ist auch eine Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 300 km/h verbunden (elektronisch begrenzt).

Aber nicht nur das einzigartige Drehmomentangebot des aufgeladenen Achtzylinders fasziniert: Das agile Ansprechverhalten ohne störendes Turboloch führt zu einer in dieser Leistungsklasse bislang ungekannnten Dynamik. Dazu passt der kraftvolle und sonore Motorsound. Auch dieses AMG Hochleistungstriebwerk erfüllt alle Anforderungen in Bezug auf Laufruhe und Mercedes-typischen Langstreckenkomfort.

Die Preise im Überblick

- S 63 AMG (kurzer Radstand): 120.800 EUR (netto)/143.752 EUR (inkl. 19 % MwSt.).
- S 63 AMG (langer Radstand): 127.200 EUR (netto)/151.368 EUR (inkl. 19 % MwSt.).

Das AMG Performance-Package kostet 7.900 EUR (netto)/9.401 EUR (inkl. 19 % MwSt.).

::[DA]

VON EINEM BENZINDIREKTEINSPRITZER ZU EINEM BENZINDIREKTEINSPRITZER



„45“ Jahre Mercedes „S“-Klasse von AMG

Die Anfänge der heutigen „Mercedes-AMG GmbH“ begannen im Jahr 1965 mit dem „Tuning“ leistungsstarker Mercedes-Limousinen wie dem „300 SE“ (W 112.014). Auf den folgenden Seiten möchte ich die verschiedenen Baureihen, welche ab September 1972 „Sonderklasse“ – kurz „S“ Klasse genannt wurden und jeweils ein ausgesuchtes AMG Modell derselben vorstellen.

Die ersten Anfänge - Baureihe W112 „300 SE“ (bei MB hieß er nur „300SE lang“ den SEL gab es erst ab W109) 3 Liter Reihensechszylinder mit Benzindirekteinspritzung

Im Herbst 1955 hatte Daimler-Benz nach dem Gewinn der Formel 1 Weltmeisterschaft (W 196/Juan Manuel Fangio) und der Sportwagenweltmeisterschaft (W 196 R „SLR“) den Motorsport aufgegeben. Privat-

fahrer setzten jedoch weiterhin Fahrzeuge der Daimler-Benz AG bei Motorsportveranstaltungen ein, etwa den „300 SL“ (W 198) oder den auf Basis des „300 SL Roadster“ (W 198.042) gebauten „300 SLS“. Bei Tourenwagenrennen setzten Privatfahrer wie Manfred Schieck den „300 SE“ (W 112.014) ein, an welchem Erhard Melcher mit seinen mechanischen Fähigkeiten und Hans Werner Aufrecht mit seinen Prüfstanderfahrungen bei Daimler-Benz Motortuning durchführten.

Die letzten Versionen mit Direkter-Bosch-Benzineinspritzung leisteten 238 PS/7.000 1/min, gegenüber dem Serienmotor M 189.984 ein Leistungsgewinn von 48.75 %, wobei er auf Benzindirekteinspritzung umgebaut wurde, wie sie die ehemalige Rennabteilung der Daimler-Benz AG um Rudolf Uhlenhaut bei den Formel 1/Rennsportwagenmotoren des Baumusters M 196

R verbaut hatte.

07/1968 – 09/1972 Baureihe W109

Als „Klassiker“ muß der im Jahre 1971 bei dem 24 Stunden Rennen in Spa eingesetzte und von Erhard Melcher und Hans Werner Aufrecht auf 428 PS getunte „300 SEL 6.3“ (W 109.018) angesehen werden, welcher in die Annalen der heutigen „Mercedes-AMG GmbH“ als „AMG 300 SEL 6.8“ eingegangen ist.





Ende der 60iger Jahre zeigte sich eine Nachfrage nach schnellen Luxuslimousinen. Hauptanbieter waren Maserati, der 290 PS starke 4.709 cm³ V 8-90° DOHC Motor beschleunigte den Quattroporte (I) auf 240 km/h und galt als „schnellste Limousine der Welt“, Jaguar hatte den 420 G im Angebot, die letzte Variante der Luxuslimousine Mark X. Der Iso Fidra 300 mit einem GM 327 cu in „Small Block“ V 8 erreichte 220 km/h, für den Herrenfahrer bot Crewe unter dem Label „Bentley“ den „T 1“ an.

Im März 1968 überraschte die Daimler-Benz AG mit dem 300 SEL 6.3 (W 109.018). Der Wagen mit langem Radstand bot serienmäßig Luftfederung und, für die damalige Zeit ungewöhnlich, Halogenscheinwerfer für Abblend- und Fernlicht. Angetrieben wurde der Wagen von dem aus dem „600“ (V/W 100) bekannten 6.330 cm³ Liter V 8 Motor des Baumusters M 100.

AMG 300 SEL 6.3

Mit seinen 250 PS @ 4.000 1/min im Serienzustand war der M 100.981 ein Motor,

welcher über deutliche Reserven verfügte. Schon in der Serienversion war der „300 SEL 6.3“ gut 220 km/h schnell. Die damalige AMG Motorenbau GmbH bot für diesen Motor verschiedene Varianten der Leistungssteigerung an, wobei es bei unverändertem Hubraum 3 Ausbaustufen gab. Bei unverändertem Hubraum leistete der Motor in Ausbaustufe 3 320 PS, ein Leistungsgewinn von 28 % gegenüber der Daimler-Benz Serienmaschine, das maximale Drehmoment erhöhte sich um 8 % auf 550 Nm. Erreicht wurde die Leistungssteigerung durch eine Überarbeitung der Zy-

linderköpfe, bei welcher die Brennräume, Ansaug- und Auslasskanäle optimiert und poliert wurden. Die Kipphebel wurden erleichtert, die Nockenwellen durch solche der AMG Motorenbau GmbH ersetzt, welche schärfere Steuerzeiten ermöglichten. Ebenso wurde die Verdichtung erhöht. Die Leistungssteigerung erfolgte ohne optische Veränderungen des Fahrzeuges, die Fahrwerksabstimmung blieb ebenfalls unverändert. Die seitens der Daimler-Benz AG montierten Michelin XWX Bereifung wies ausreichend Schnelllaufreserven auf.

Die Wahrscheinlichkeit, auf Autobahnen auf ein Fahrzeug mit nur annähernd ähnlichem Potenzial zu treffen war sehr gering, nur klassische Gran Turismo wie der Maserati Ghibli oder der Ferrari 365 GTB/4 Daytona wiesen mehr Leistungspotenzial auf.

09/1965 – 03/71 - 11/1972 Baureihe W108

Im August 1965 wurde die Baureihe 108 vorgestellt, welche die bisherigen (bis auf den 230S) großen „Heckflossen“ Modelle (Baureihe 111/112) ablöste. Im Gegensatz zu der parallel in Produktion gehenden Baureihe 109 waren die Fahrzeuge anstelle der aufwendigen Luftfederung mit konventioneller Stahlfederung ausgestattet.

Ursprünglich mit 2.5/2.8/3.0 Liter Reihensechszylindermotoren (M 108/M 129/M 130/M 189) ausgeliefert, zeigte sich von Kundenseite Interesse an Leistungsstärkeren und prestigeträchtigeren V 8 Motoren. Im März 1971 wurde zuerst der „280 SE 3.5“ {W 108.057} eingeführt, welcher von einem neuentwickelten 3.5 Liter V 8 M 116 angetrieben wurde, der bereits seit November 1969 im Baumuster W 109 angeboten wurde. Für den Export wurde der Hubraumgrößere 4.5 Liter M 117.984 ab Mai 1971 verbaut.

Die Wurzeln der heutigen Mercedes-AMG GmbH lagen im damals „frisieren“ genannten „tunen“ von Modellen der Baureihe 108. Im Jahre 1969 war der „250 S“ (W 108.012) der am meisten „frisierter“ Typ.

AMG 250 S (W 108.012)

Angetrieben von dem robusten 2.496 cm³ Reihensechszylinder M 108.920 stellte der „250 S“ das Einstiegsmodell der Baureihe

108 dar. Mit 130 PS @ 5.400 1/min und einer Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h mit manuellem Schaltgetriebe war der „250 S“ damals zu den schnellen, leistungsstarken Limousinen zu rechnen. Erhard Melcher verzichtete jedoch darauf, solche Motoren, wie damals üblich mit aufwändig zu wartenden und einzustellenden Mehrfachvergaseranlagen zu versehen, sondern konzentrierte sich auf Bosch-Benzineinspritzungen.

Praxis zu jener Zeit war ein Tauschmotor. Anstelle des Umbaus des in dem Fahrzeug befindlichen Aggregates konnten so auch Leistungsstärkere Motoren verbaut werden. Anstelle des 2.5 Liter Vergasermotors mit seinen beiden Zenith 35/40 INAT Vergasern lies sich im Tausch ein Aggregat auf Basis des 2.8 Liter einbauen. Mit erhöhter Verdichtung, scharfer Nockenwelle, polierten Zylinderkopfkänen leistete der Motor 200 PS @ 5,800 1/min und bot 275 (!) NM @ 4,500 1/min als Drehmoment. Der mit Bosch Sechsstempelbenzineinspritzung ausgestattet Motor lief zudem ohne die Allüren hochverdichteter Mehrfachvergasermotoren mit scharfen Nockenwellen, welche sich bei plötzlicher Gaspedalbetätigung gerne „verschluckten“. Eine doppel-flutige Abgasanlage optimierte die Leistungssteigerung.

Das AMG Ingenieurbüro und Motorenbau in Burgstall berechnet für einen solchen Umbau incl. innenbelüfteter Scheibenbremsen an der Vorderachse ca. DM 7.500,-, was ca. 40% des Neuwagenpreises bedeutete. Ein solches Fahrzeug lief jedoch 210 km/h, beschleunigte in 8.7 Sekunden von 0-100 km/h. Für den Spurt im größten Gang von 40 km/h auf 120 km/h benötigte der Wagen 20.8 Sekunden – ein 4.7 Liter Maserati Ghibli, mehr als 3 mal so teuer wie der getunte W 108, war nur 1.2 Sekunden schneller.

09/1972 – 06/1980 Baureihe W116

Schon im Herbst 1966 begannen bei der Daimler-Benz AG die Entwicklungsarbeiten einer neuen Baureihe einer Oberklasselimousine, welche auch als „Sonderklasse“ bezeichnet wurde. Ab Frühjahr 1970 waren erste „Erlkönige“ im Straßenverkehr zu sehen und im Oktober 1972 wurde der Wagen,

nun erstmals offiziell „S-Klasse“ genannt, auf dem Pariser Automobilsalon präsentiert. Neben einer Variante mit Dieselmotoren für Exportmärkte wurden seitens der Daimler-Benz AG ein Reihensechszylinder {M 110} sowie zwei V 8-Zylinder {M 116/M 117} angeboten. Ab 9/1975 folgte der „450 SEL 6.9“ {W 116.036}, welcher von dem 6.9 Liter V8 M 100.985 angetrieben wurde. Die damalige AMG Motorenbau GmbH bot für alle Benzinmotoren Leistungssteigerungen an, wie etwa für den 3.499 cm³ V 8 M 116.983 des „350 SE“ {W 116.028}.

AMG 350 SE

Obwohl nur ca. 12 % der gesamten W 116 Produktion auf den „350 SE / L“ entfielen, möchte ich die AMG Variante dieses Modells vorstellen.

Neben dem reinen Tuning der Motoren wurde bei der Baureihe 116 auch speziell auf das Baumuster abgestimmte Fahrwerksmodifikationen mit entsprechender Bereifung als auch Aerodynamik-Tuning angeboten. Zu einem Preis von ca. DM 2.800,- wurde ein Front-/Heckspoilersatz mit Seitenschwellern angeboten. Für weitere DM 5.286,- konnte der Kunde alle Chromteile mattschwarz Kunststoff beschichten, oder in Wagenfarbe lackieren lassen. Daneben gab es verschiedene Felgen, entweder AMG-Fünfstern oder zu jener Zeit nicht unübliche 3-teilige BBS Felgen, um anstelle der Daimler-Benz AG Serienbereifung die in jener Zeit aufkommenden Niederquerschnittsreifen zu montieren. Zudem wurden verschiedene Modifikationsmöglichkeiten des Fahrzeuginnenraumes angeboten.

Doch zurück zu dem 3,5 Liter Motor: Für DM 6.950,- überarbeitete, bei einer Umbaudauer von ca. 4 Tagen, die AMG Motorenbau GmbH den Motor, indem die Ansaug- und Abgaskanäle der Zylinderköpfe als auch die Brennräume ausgeschliffen und poliert wurden. Damit einhergehend wurden die Ventile überarbeitet und die Schleppebel erleichtert. Die beiden Nockenwellen des SOHC Achtzylinders wurden gegen scharfe AMG Nockenwellen ersetzt. Ein solcher Motor leistete 239 PS @ 6,250 1/min und bot bei 4.250 1/min 315 Nm Drehmoment.



Als leistungsstärkste Variante der Baureihe 116 gab es den „450 SEL 6.9“, welcher ca. 1,5% der Gesamtproduktion ausmachte. In der größten Ausbaustufe steigerte die AMG Motorenbau GmbH die Motorleistung um 64% auf 380 PS. Hier sollte man bedenken, das die Fahrzeuge auf für heutige Verhältnisse schmalen Reifen mit 70iger Querschnitte liefen.

12/1979 – 08/1985 – 09/1991 Baureihe W126

R 6 Motoren Baumuster M 193 & M 110: 2.6/2.8/3.0/3.2 Liter
V8 Motor Baumuster M 116 & M 117: 3.8/5.0/5.2/5.4/5.6/6.0 Liter
ab 1983 M 117 auch mit 4-Ventil Zylinderköpfen

Die achtziger Jahre waren eine Zeit, als Tuning von Daimler-Benz Limousinen „hoffähig“ wurde. Die meisten unterschiedlichen AMG Varianten dürfte es von dieser Baureihe geben. Alleine auf Basis des 5 Liter M 117.96x entstanden bis August 1985 fünf verschiedene Leistungsausbaustufen. Die Historiker der Daimler AG nennen den Wunsch der Kunden nach Leistungsstarken „S-Klasse“ Limousinen als auch die Präsentation des BMW 750 i im Jahre 1987 als Grund für die Markteinführung des „560 SEL“ mit dem bis zu 300 PS starken M 117.985 im September 1985. Für diesen Motor bot die AMG Entwicklungs- und Motorenbaugesellschaft mbH vier verschiedene Leistungsausbaustufen an, von welchen ich hier die leistungsstärkste vorstellen möchte:

AMG 560 SEL 6.0 32 V

Bereits im 1983 hatte Erhard Melcher Vierventilzylinderköpfe entwickelt, welche auf den M 117 „500“ Motorblock gesetzt wurden. Technische Lösungen, wie etwa, dass die durch die Kurbelwelle angetriebene Steuerkette nur die jeweilige Einlass-Nockenwelle antreibt, welche dann die jeweilige Auslass-Nockenwellen über eine kleine Steuerkette antreibt, finden wir heute in den aktuellen 6.3 Liter Motoren wie dem M 159 oder M 156 wieder. Nachdem die Daimler-Benz AG im September 1985 als Spitzenmodell der Baureihe 126 den in der ECE Version 300 PS starken „560 SEL“ (V 126.039) vorgestellt hatte, wurde auch dieses Modell einer Leistungssteigerung unterzogen. Der M 117.985 „560“ Motorblock wurde aufgehohrt, die Kurbelwelle an den Gegengewichten „erleichtert“. Die Zylinderköpfe wurden durch die AMG – Vierventilköpfe ersetzt, das Ansaugsystem überarbeitet. Der nun 5.953 cm³ 32 Ventil V8 leistete 385 PS @ 5.500 1/min, sein maximales Drehmoment betrug 566 Nm @ 4.000 1/min.



Für Modelle der Baureihe 126 wurde zudem ein umfangreiches Individualisierungsangebot offeriert, welches neben vielen Angeboten für den Fahrzeuginnenraum, Soundsystem, Fahrwerkssätze, Aerodynamikplakette, geänderte Differenzialübersetzungen und Motorausbaustufen umfasste.

Das Ölembargo des Winters 1973/74 und die „Ächtung“ von „Spritfressern“ stellte das Team um den Daimler-Benz Chefingenieur Friedrich van Winsen vor neue Herausforderungen, als die Entwicklung des Nachfolgers der Baureihe 116 begann, welcher verstärkt unter umweltpolitischen Gesichtspunkten entwickelt wurde. Das Resultat war die im September 1979 auf der IAA in Frankfurt vorgestellte Baureihe 126, welche mit Reihensechszylindern (M 110) als auch V8 Motoren (M 116/M 117) ausgeliefert wurde.



Die leistungsstärkste Variante stellte die 6-Liter Variante mit 32-Ventil Zylinderkopf dar. Dieser auf Basis des „560“ M 117.985 aufgebaute Motor wurde durch Aufbohren auf 6 Liter Hubraum gebracht, die Kurbelwelle feingewuchtet und die Kurbelwellengegewichte reduziert. Anstelle der Daimler-Benz Zylinderköpfe wurden Vierventil-Zylinderköpfe, welche in aufwändigem Sandguß-Verfahren aus Aluminium hergestellten wurden, verbaut. Die bei 5.500 1/min anliegenden 385 PS sowie die 566 Nm bei 4.000 1/min beschleunigten selbst eine „lange“ S-Klasse auf über 270 km/h.

07/1991 – 08/1998 Baureihe W140

V 8 Motor Baumuster M 119: 6.0 Liter

V 12 Motor Baumuster M 120: 6.0/7.0/7.2/7.3 Liter

Auf dem Automobilsalon in Genf stellte die Daimler-Benz AG im März 1991 den Nachfolger der Baureihe 126, die neue „S-Klasse“ der Baureihe W140 vor. Der im Spitzenmodell „600 SE/L“ verbaute V12 (M 120 E 60), dem ersten V12 PKW Motor der Daimler-Benz AG seit dem 6 Liter Kompressor M 157 V 60 M des Jahres 1941, war mit seinen zwei obenliegenden Nockenwellen je Zylinderkopf und 4 Ventilen je Zylinder italienischen Sportwagenmotoren ebenbürtig. Dieser Motor trieb überarbeitet als M 297 LeMans Wagen an und wird heute noch in verschiedenen Ausbaustufen bei Pagani verbaut.

Obwohl zu Zeiten der Kooperation gebaut, standen nie „AMG“ Varianten der Baureihe 140 in offiziellen Preislisten der Daimler Benz AG. Alleine auf Basis des 6 Liter V 12-60° M 120 E 60 entstanden 4 Hubraumausbaustufen, von welchen ich den „600 SEL AMG“ {V 140.057} vorstellen möchte.

600 SEL AMG

Der 600 SEL AMG war die erste Ausbaustufe, welche die jetzige Mercedes-AMG GmbH für den „600“ {M 120.980} anbot. Für EUR 20.125,-- {DM 27.370,--} wurden die Zylinderköpfe überarbeitet, was neben Polieren und Optimieren der Ansaug- und Abgaskanäle der Zylinderköpfe, geänderten Ventildfedern und Ventilen vor allen Dingen geänderte Nockenwellen beinhaltete.

Der Motor leistete nun 440 PS/6.000 1/min, das Drehmoment stieg von 570 Nm/3.800 1/min auf 600 Nm/4.000 1/min. Die Höchstgeschwindigkeit solchermaßen leistungsgesteigerter Modelle war bei 275 km/h begrenzt, die Beschleunigungswerte waren in 2/10 – 3/10 Bereich besser als diejenigen der Basisvarianten.

Neben reinem Tuning der Antriebsaggregate gab es für die Baureihe 140 auch Fahrwerkssätze, welche sportliche Kennlinien aufwiesen und sinnvollerweise mit entsprechender Bereifung verbaut wurde. Das für den gezeigten „600 SEL AMG“ verbaute Fahrwerk kostete zusammen mit den

Baureihe 140



18" Felgen mit auf 255/45 ZR 18 Bereifung rundum DM 15.323.--. Zudem wurde ein umfangreiches Angebot für die Innenraumindividualisierung bereitgehalten. Auf Wunsch konnten auch Optikpakete geordert werden.

09/1998 - 8/2000 – 08/2005 Baureihe 220

S 55 – S 55 Kompressor – S 63 – S 65

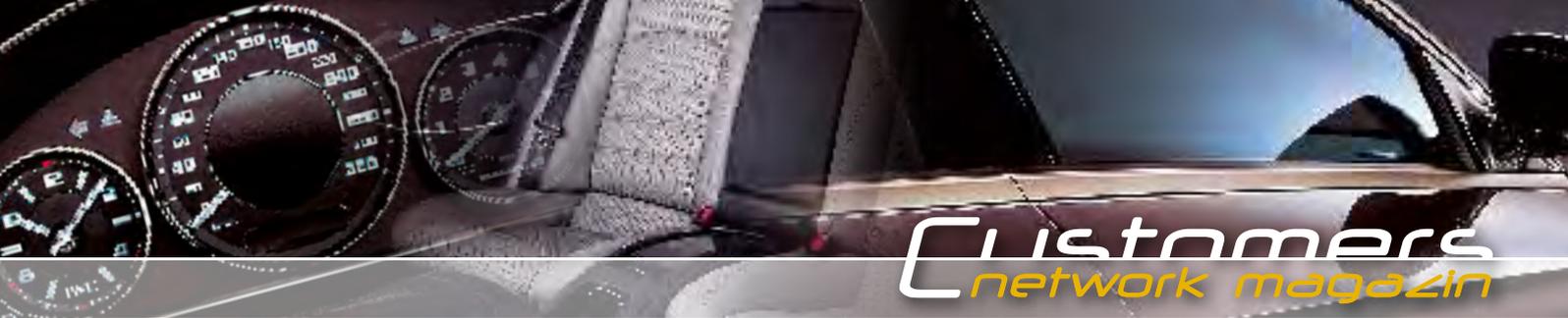


Im September 1998 wurde der Nachfolger der Baureihe 140, die Baureihe 220 vorgestellt. Gegenüber ihren Vorgängern waren diese Fahrzeuge deutlich aerodynamischer gestaltet. Die Fahrzeuge verfügen über eine Luftfederung „ADS“ oder über „ABC“ Active Body Control Fahrwerke. In den

Fahrzeugen wurden Motoren der „neuen“ Generation verbaut, welche leichter als die ihre Vorgänger sind.

S 63 AMG

Auf der IAA 2001 stellte die Mercedes-AMG GmbH das Spitzenmodell der Baureihe 220 vor, den „S 63“, welcher auf Basis des „S 600“ {V 220.178} entstand. Der ab Januar 2000 ausgelieferte, neu entwickelte 5.8 Liter V 12-60° M 137 wurde durch klassisches Motortuning hubraumgesteigert, wobei bei unveränderter Bohrung der Hubraum durch eine andere Kurbelwelle und Pleuel, welche später im übrigen auch bei dem „A 210“ Verwendung fanden, auf 6.258 cm³ erhöht. Unverändert blieb die Auslegung des Triebwerks mit zwei Einlass- und einem Auslassventil sowie der phasenversetzten Doppelzündung. Von seinen Abmessungen kaum größer als diejenigen des 5,5 Liter V 8-90° {M 113.986/„S 55“}, sowie mit dem geringen Gewicht von 222 kg setzte dieser Motor neue Maßstäbe. Er leistete 444 PS @ 5.500 1/min, das maximale Drehmoment lag bei 620 Nm @ 4.400 1/min. Optisch blieb der Wagen gegenüber



Baureihe 220



09/2005 - 8/2010 – in Produktion Baureihe 221 S 63 – S 63 Biturbo – S 65

Auf der IAA in Frankfurt im September 2005 präsentierte die DaimlerChrysler AG den Nachfolger der Baureihe 220, die "S" Klasse der Baureihe 221. Wie schon in den Vorgängern, bietet auch die aktuelle "S-Klasse" alle zur Zeit gegebenen technischen Möglichkeiten. Nahezu unverändert stellte der M 275.982 (S 65 AMG) auch in der Baureihe die Motorisierung des Spitzenmodells "S 65" {V 221.179}. Der bisherige Kompressormotor des "S 55" (M 113.99) wurde jedoch in der AMG 8 Zylinder Variante durch den 6.3 Liter "Saugmotor" (M 156.98x) ersetzt.

dem "S 600" {V 220.178} unverändert, was auch für Bremsanlage, Getriebe und Differenzialübersetzung galt. Mit Listenpreisen ab DM 319.214,-- war der Wagen ca. DM 100.000,-- teurer als der "S 600".

DM 2.904,-- war eine V_{max} Anhebung auf 295 km/h erhältlich.

Im August 2002 erfolgte die Modellpflege der Baureihe 220. Der M 137.970 "Saugmotor" des "S 600" wurde durch den M 275.950 Turbo "S 600" {V 220.176} abgelöst. Anstelle des "S 63 AMG" wurde seitens der Mercedes-AMG GmbH der "S 65 AMG" {V 220.179} angeboten.

Der "S 63" {V 220.178} beschleunigte in 5.7 Sekunden von 0 – 100 km/h, wurde jedoch bei 250 km/h abgeregelt. Für

Mit der Modellpflege im August diesen Jahres wurde im "S 63" (nun Baumuster .074/.174) der neuentwickelte M 157.980 Biturbo "S 63" verbaut. Ein genaue Beschreibung dieses aktuellen Hochleistungsmotors der Mercedes-AMG GmbH finden die geeigneten Leser auf den Seiten 22-23 dieses Magazins.

::[OS]



RESTAURANT-TIPP:

RESTAURANT (und Hotel) GUIDE SCHLOSSANGERALP ...nicht nur ein Wintermärchen



Auch in diesem Jahr starteten wieder einige Mitglieder vom Allgäu aus zur Südtiroltour (III). Treffpunkt war das Hotel und Gourmet-Restaurant „SchlossangerAlp“ in Pfronten/Allgäu in der Nähe von Füssen an der österreichischen Grenze. Ein Haus voller Tradition und Moderne. In seiner über 90jährigen Geschichte avancierte die „Alp“ von ihren Wurzeln als Sommer-Unterschlupf des Gründungsvaters Alfred Gött (1913) zum heutigen 4-Sterne-Superior-Haus der Spitzenklasse. Dabei ist der dritten Generation, Familie Schlachter-Ebert, nicht nur die Naturverbundenheit wichtig, welche sich auch im exklusiven Landhausstil-Ambiente des Hauses zeigt, sondern auch die vielfach ausgezeichnete Küche (2010 z. B. durch „Der Feinschmecker“, „Der Varta-Führer“, „Gusto“ sowie „Gault Millau“, 2009 durch „WACS Global Master Chef“, „DEHOGA“, usw.).

Ambiente & Ausstattung

Zauberhaft, fast wie im Märchen! Das derzeit weihnachtliche Ambiente im Restaurant und dem gesamten Haus lässt sich kaum treffender beschreiben. Den Besucher empfängt eine familiäre Herzlichkeit der besonderen Art. Die 2006 völlig erneuerte und erweiterte Wellness- und Spa-Abteilung mit kleinem Schwimmbad, Whirlpool und vielfältigen Beauty-Anwendungen lässt keine Wohlwünsche offen. Geist und Seele baumeln lassen, wird hier großgeschrieben. Der Abend kann im weitläufigen und gemütlichen Kaminzimmer ausklingen.

Speisen & Getränke

Wer ihre vielfachen Auszeichnungen kennt, der weiß, was ihn aus der Küche erwartet. Längst schon wurde Barbara Schlachter-Ebert von den wichtigsten Gourmet-Führern mit Lob zur Kenntnis genommen. Diese Leidenschaft zur Vervollkommnung machten sie bereits seit 1997 zu einem der

»Jeunes Restaurateurs d'Europe«, jener noblen Vereinigung von Köchen, die sich durch erfolgreiche Selbstständigkeit, stetige Weiterbildung und das Lob der Restaurantführer auszeichnen.

Die bodenständige, überwiegend regionale Küche, bietet Schmankerl von leicht über deftig bis elegant, immer mit der natürlichen Note, wie Frau Schlachter-Ebert selbst gerne ihre Kompositionen ergänzend beschreibt.

Aktuelle Menüs sind z. B. „Das regionale Menü“ (32,90 EUR) oder „Das feine leichte Menü“ (71,50 EUR). Einzelne Beispiele für ein Zwischengericht sind „Das Kalbslängel“ mit Weissessig verfeinert und dazu gebratene Schwarzbrottaler für (9,90 EUR).

Ein oft nachgefragtes Gericht, fast schon ein Klassiker der Alp, ist das Hauptgericht „Das Rehnüsschen“ (von der Rehkeule) auf Wacholderrahmsauce mit Rahmpilzen und Speck-Rosenkohl (21,80 EUR).

Das Angebot ist reichhaltig von Vorspeisen (zu empfehlen ist u. a. etwa „Das Dreierlei vom Allgäuer Landschwein“ 15,00 EUR) über erwähnte Zwischen- und Hauptgänge, immer gerne auch unterstützt durch passende Weine auf Empfehlung des Chefs, bis hin zu den fantastischen Kreationen der (natürlich auch süßen) Nachspeisen („Die Creme Brûlée“ von der Tonkabohne mit Orangenragout und Mandelparfait 11,00 EUR). Berühmt ist auch „Das Buttermilch-Panna-Cotta“ mit Holunderragout und Vanilleeis (10,80 EUR) oder „Das Amaretto-Kirschparfait“ mit Kirschragout und Mandelstreusel (11,00 EUR). Oder darf der Schluss ein Käsegenuss sein? „Der Pfrontener Rohmilchkäse“ bedeutet eine Auswahl von Ziegen- und Kuhmilchkäse vom Stein.

Der reichhaltige Weinkeller ist das Reich von Bernhard Ebert. Auf der Weinkarte stehen über 380 ausgesuchte Weine, die keine Wünsche offen lassen. Offen gibt Ebert zu, dass seine Leidenschaft an deutschen Weinen hängt. Dies führte sogar dazu, dass Ebert erstmals aus dem Jahrgang 2003 zwei eigene Weine anbietet. Der als „BB 1“ (Weißwein) und „BB 2“ (Rotwein) getaufte Cuvee baut der Freund und Winzer des Chefs Frank Dietrich in Sommerach/Franken an.

Service

Das mit Herz und Begeisterung engagierte Fachpersonal ist stets darum bemüht, dem Gast jeden Wunsch zu erfüllen. Neben selbstverständlicher Freundlichkeit wird auf individuelle Wünsche größtmögliche Rücksicht genommen. Der kon-



tinuierlich gute Service trägt maßgebend dazu bei, dass sich die Alp mit Recht „Platz zum Kraftschöpfen“ nennen darf.

Gesamturteil & Empfehlung

Das Restaurant glänzt in einem wunderschön geschmückten Ambiente und mit einer herausragenden Küchenleistung. Das Preis-Leistungsverhältnis ist absolut angemessen. Der Aufenthalt im Hotel (in herrlicher Allgäuer Landschaft und wunderschönem sowie liebevoll gestalteten Zweiraum-Zimmer) machen den kulinarischen Genuss perfekt.

Tipp

Ein Erlebnis ist auch das 2010 eröffnete neue Baumhaus. Naturnäher kann man das Ambiente sicher nicht mehr genießen. Auf zehn Quadratmetern Grundfläche, kann man im Baumhaus mit einem grandiosen Ausblick inkl. Frühstück übernachten, eine Brotzeit genießen oder eben „nur“ die Seele baumeln lassen.

Daten & Sonstiges

Restaurant: Am Schlossanger 1, 87459 Pfronten-Meilingen. Tischreservierung (auch online) unter Telefon 0049 (0) 8363 – 91 45 50 empfohlen; Mail: info@schlossanger.de; www.schlossanger.de Ansprechpartner für den AMG OWNERS CLUB ist Herr Bernhard Ebert. ::[UH]

bootepfister

Enjoy your boat!



www.bootepfister.de

SÜDDEUTSCHLANDS GRÖSSTE MOTORBOOT-AUSSTELLUNG MIT
ÜBER **100** NEUEN UND GEBRAUCHTEN BOOTEN VOR ORT



BOOTE PFISTER
Wahlweg 6/Gewerbegebiet
D-97525 Schwabheim

+49 (0) 9723/93710
info@bootepfister.de



Sea Ray

BLARSON



QUICKSILVER

MERCURY
MerCruiser

ZODIAC

Greenline

BAYLINER

Buster

