

Rainer W. Schlegelmilch

Hartmut Lehbrink · Jochen von Osterroth

Mercedes



*h.f.*fullmann

Bruno Sacco: Fascination Mercedes

Highway 405, en route to Los Angeles Airport. It's 19 August 1997, around 9 AM. The link is OK, and Mr. S... is on the other end of the line. The book is already in production, he explains, almost ready to go to press. It's planned as a photographic record of the most interesting and beautiful Mercedes vehicles. He's a photographic designer. Only at the second time of asking do I get his name: Rainer Schlegelmilch. I'm familiar with his pictures for the Car Museum in Untertürkheim. They're good.

Hartmut Lehbrink is responsible for the text. Would I like to write a foreword? I call back ten minutes later. I'll do it.

I've been a devotee of Mercedes cars since 1952, which seems a long time ago now. What happened in 1952? A one-two in the Le Mans 24 Hour race. And the Carrera Panamericana. And then, in 1954 in Reims, "veni, vidi, vici," the rest of the world had to give best to the new Mercedes phalanx of Nallinger, Uhlenhaut and Neubauer with worldclass drivers like Fangio, Herrmann and Kling at the wheel. The same year saw the launch of the 300 SL, one of the most beautiful cars of all time. So it was then I joined Mercedes in 1958. And I've remained faithful to Mercedes ever since. Why? The answer lies in the fascination that Mercedes cars exerted and still exert on me, naturally at different levels of perception. It was Leo Levine who said in 1988: "Why cars look the way they do, and why Mercedes-Benz automobiles look the way they do, are fascinating subjects."¹ How right he was!

The history of the invention of the motor car undoubtedly began long before Karl Benz and Gottlieb Daimler. However, Karl Benz and Gottlieb Daimler were the first to build "machines" that really ran and were therefore usable. One fact which is of great importance in historical terms too is that neither of them was a mere tinkerer who had managed to create some one-day wonder or other. They were experienced engineers who had arrived separately at their goal as a result of methodical work and then continued to refine and improve their inventions and eventually bring them to industrial fruition. They produced the first saleable products of this type, even if the manufacturing process used for these cars was not comparable with that of what we would now term production cars: these earliest models were lovingly built by highly-specialized craftsmen who overcame all kinds of difficulties in the process.

Your next question will be: What is fascinating? Let's take the example of Benz's three-wheeler (1885/86), Daimler's motor carriage (1886) and their direct derivatives such as the Daimler Stahlradwagen. With these models I would refer to the fascination of the spirit of invention. What's next? The Benz Victorias and Velos, and the Daimler Riemenwagen and Phoenix. Not the most visually attractive of cars, if we're honest. However, what

Highway 405, auf dem Weg zum Flughafen Los Angeles. Es ist der 19. August 1997, so um 9 Uhr vormittags herum. Die Verbindung funktioniert, auf der anderen Seite der Leitung Herr S... Das Buch befindet sich bereits in der Herstellungsphase, ist sozusagen »im Druck«. Es soll ein Bildband über die interessantesten und schönsten Mercedes-Fahrzeuge werden. Er sei Fotodesigner. Erst beim zweiten Anlauf verstehe ich seinen Namen: Rainer Schlegelmilch. Ich kenne seine Aufnahmen für das Untertürkheimer Automobil-Museum. Gute Arbeiten.

Den Text soll Hartmut Lehbrink verfassen. Ob ich doch ein Vorwort schreiben möchte? Nach zehn Minuten rufe ich zurück. Ich werde es schreiben.

Mercedes-Fahrzeuge haben mich in ihren Bann gezogen seit dem inzwischen fernen 1952. Was war geschehen? 1. und 2. Platz bei den 24 Stunden in Le Mans. Und die Carrera Panamericana. Und dann, 1954 in Reims, »veni, vidi, vici«, der Rest der Welt musste sich der neuen Mercedes-Phalanx der Nallinger, Uhlenhaut und Neubauer beugen, gefahren von Weltklasse-Piloten wie Fangio, Herrmann und Kling. Dann erschien im selben Jahr der 300 SL. Eines der schönsten Sportwagen aller Zeiten. So kam ich zu Mercedes 1958. – Und blieb auch Mercedes treu. – Warum eigentlich? Die Antwort liegt in der Faszination die Mercedes-Automobile, natürlich auf unterschiedlichen Ebenen des Wahrnehmbaren, auf mich ausübten und noch ausüben. Sagte doch Leo Levine 1988: »Why cars look the way they do, and why Mercedes-Benz automobiles look the way they do, are fascinating subjects«¹ – wie recht er hatte!

Die Geschichte der Erfindung des Automobils beginnt sicher lange vor Karl Benz und Gottlieb Daimler. – Es waren aber Karl Benz und Gottlieb Daimler die ersten, die wirklich laufende und somit brauchbare »Maschinen« schafften. Was auch historisch betrachtet sehr wichtig ist: beide waren keine Tüftler, die irgendwelche Eintagsfliegen zusammenbastelten. Sie waren erfahrene Ingenieure, die methodisch arbeitend – getrennt – zum Ziel gekommen waren und Schritt für Schritt ihre Erfindungen weiterentwickelten, verbesserten und schließlich bis zur industriellen Reife führten. Sie erzeugten die ersten verkäuflichen Produkte dieser Gattung, auch wenn diese Automobile in ihrem Herstellungsprozess nicht vergleichbar waren mit sogenannten Serienautos: Handwerker mit hohem Spezialisierungsgrad bauten diese ersten Stücke liebevoll und unter Überwindung allerlei Schwierigkeiten zusammen.

Sie werden nun fragen: Was ist faszinierend? Nehmen wir doch das Dreirad von Benz (1885/86), die Motorkutsche von Daimler (1886) und ihre unmittelbaren Derivate, wie z.B. der Daimler-Stahlradwagen. Bei diesen Objekten würde ich von Faszination durch den Erfindergeist sprechen. Was kommt danach? Es sind die Benz Victorias und Velos, die Daimler Riemenwagen und Phoenix. Eigentlich keine optisch absolut begehrenswerten Automobile. Es ist aber

Autoroute 405, je suis en route vers l'aéroport de Los Angeles. Nous sommes le 19 août 1997, vers neuf heures du matin. Le téléphone sonne, c'est un certain monsieur S... qui m'appelle. Le livre est déjà en cours de réalisation, pour ainsi dire «en phase d'impression», dit-il. Il s'agira d'un ouvrage photographique sur les plus intéressantes et les plus belles des Mercedes. Il est photographe, ajoute-t-il. Ce n'est qu'après coup que je comprends son nom: Rainer Schlegelmilch. Je connais les photos qu'il a faites pour le musée de l'Automobile d'Untertürkheim. Du bon travail.

Le texte sera signé Hartmut Lehbrink. Ne pourrais-je pas écrire une introduction? Après dix minutes de réflexion, je le rappelle. Je l'écrirai.

Je suis tombé sous le charme des Mercedes un jour qui remonte déjà loin, c'était en 1952. Que s'est-il passé?

Première et deuxième places aux 24 Heures du Mans. Et la Carrera Panamericana. Puis en 1954, à Reims, *veni, vidi, vici*, le reste du monde a dû plier l'échine sous les coups de boutoir de la nouvelle phalange de Mercedes réunie par les Nallinger, Uhlenhaut et Neubauer, dont les voitures sont conduites par des pilotes d'exception comme Fangio, Herrmann et Kling. C'est alors qu'apparaît, la même année, la 300 SL, l'une des plus belles voitures de sport de tous les temps. Et c'est ainsi que je me suis retrouvé chez Mercedes en 1958, et que j'y suis resté fidèle. Pourquoi? En raison de la fascination que les voitures de chez Mercedes ont exercée sur moi, et exercent encore. N'était-ce pas Leo Levine qui disait, en 1988: «*Why cars look the way they do, and why Mercedes-Benz automobiles look the way they do, are fascinating subjects*»¹ – comme il avait raison!

L'histoire de l'invention de l'automobile aura sans doute commencé longtemps avant Karl Benz et Gottlieb Daimler. Ils furent pourtant les premiers à réaliser des «machines» qui roulaient réellement, donc viables. Autre considération très importante sur le plan historique: les deux hommes n'étaient pas du genre «bricoleur». Ingénieurs expérimentés, ils travaillaient avec méthode – séparément – et ont atteint leur objectif puis, pas à pas, ont perfectionné leurs inventions, les ont améliorées, jusqu'à ce qu'elles parviennent enfin à la maturité industrielle. Constructeurs, ils sont aussi les premiers véritables vendeurs automobiles, même si leurs engins n'étaient en rien comparables avec ce que l'on pourrait appeler des voitures de série, de par leur processus de fabrication: des artisans doués d'un haut niveau de spécialisation construisaient ces premiers exemplaires avec amour et ingéniosité pour surmonter toutes les difficultés.

Vous allez maintenant me demander: Qu'y a-t-il de passionnant? L'invention et la nouveauté que représentent le tricycle de Benz, mû par un moteur à essence (1885–1886), la calèche à moteur de Daimler (1886) et ses dérivés directs,

Glittering years—but not always

Lichtjahre – aber nicht immer

Des années de lumière – mais avec des zones d'ombre

In many ways the history of Mercedes-Benz is synonymous with the history of the automobile, from its chugging, awkward beginnings to the most technologically sophisticated forms of the vehicle, which has given us unprecedented mobility in unprecedented measure. In addition, Mercedes cars were always witnesses to their age—just as the brand in turn shaped that age. Even their ever-changing names represent different phases, identify key players, and reveal change, continuity in change, and sometimes wrong turnings.

The Benz & Cie. Rheinische Gasmotorenfabrik AG, Mannheim, was launched into the world on 8 May 1899. Founding father Karl Benz (1844–1929) had received the Reich patent number 37,435 for his “Patent Motor Car” on 29 January 1886. This spindly three-wheeler became famous thanks to the bold ride taken by his wife Berta Benz to Pforzheim on a fine August day in 1888, rigorous proof that the self-moving vehicle worked, and a demonstration of what it could do. Berta’s pioneering feat was inspirational: by 1900, Benz & Cie. had become the largest car factory in the world. In 1904, profits gently started rolling in. In March 1914, Benz shares were introduced onto the stock exchange, and were already being traded in the free market at 226 percent. With the outbreak of the First World War, production folded. The firm emerged reasonably unscathed from the trials and tribulations of inflation in the early twenties, because a car with the reputation of a Benz was a good investment. Nevertheless, the business could not on its own save itself from the octopus arms of the speculator Jakob Schapiro, who by 1924 had contrived to become the major shareholder, with 60 percent of the shares.

So, too, the Daimler-Motoren-Gesellschaft was notarized on 28 November 1890. The titular saint was Gottlieb Daimler (1834–1900). Whereas Karl Benz thought of himself as the steward of the vehicle as an organically knit unit, Daimler worked as an exponent of the high-speed internal combustion engine, with which he helped an American-type four-wheeled carriage make its first independent leap in the fall of 1886. The symbiosis of engine and chassis, however, was proceeding apace, with Daimler’s congenial partner Wilhelm Maybach (1846–1929) as the

In vielerlei Hinsicht ist die Geschichte von Mercedes-Benz synonym mit der Geschichte des Automobils, von den tuckernd-unbeholfenen Anfängen bis hin zu den technisch ausgefeiltesten Ausformungen des Fahrzeugs, das uns individuelle Beweglichkeit in nie gekanntem Maße geschenkt hat. Immer auch waren Autos von Mercedes Zeugnisse der Zeit – so wie die Marke ihrerseits die Zeit geprägt hat. Schon ihre sich wandelnden Namen bilden Aggregatzustände ab, benennen Schlüsselfiguren, Wechsel, Dauer im Wechsel und sogar Irrwege.

Da ist die Benz & Cie. Rheinische Gasmotorenfabrik AG, Mannheim, in dieser Form ins Leben gerufen am 8. Mai 1899. Gründervater Karl Benz (1844–1929) hat das Reichspatent Nr. 37435 für seinen »Patent-Motorwagen« am 29. Januar 1886 erhalten.



1909

Berühmt wird das spillerige Dreirad durch den kühnen Ausritt von Benz-Gattin Berta nach Pforzheim an einem schönen Augusttag des Jahres 1888, stringenter Beweis dafür, dass das selbstbewegliche Vehikel funktioniert und wozu es fähig ist. Bertas Pioniertat zündet: 1900 ist die Benz & Cie die größte Autofabrik der Welt. 1904 beginnen sich sanfte Gewinne einzustellen. Im März 1914 wird an der Börse die Benz-Aktie eingeführt, im freien Verkehr bereits für 226 Prozent gehandelt. Mit Kriegsbeginn knickt die Produktion ein. Die Irrungen und Wurrungen der Inflation Anfang der Zwanziger übersteht man halbwegs unbeschadet, weil ein Auto vom Renommee eines Benz eine gute Kapitalanlage ist. Dennoch kann sich das Unternehmen nicht aus eigener Kraft aus den Krakenarmen des Spekulanten Jakob Schapiro befreien, der sich 1924 mit 60 Prozent der Anteile zum Großaktionär emporgemogelt hat.

Da ist die Daimler-Motoren-Gesellschaft, notariell beurkundet am 28. November 1890. Namenspatron ist Gottlieb Daimler (1834–1900). Wo sich Karl Benz als Sachwalter des Kraftwagens als organisch zusammengewachsener Einheit versteht, wirkt Daimler als Exponent des schnell laufenden Verbrennungsmotors, mit dem er im Herbst 1886 einer vierrädrigen Kutsche Typ American auf die eigenständigen Sprünge hilft. Die Symbiose von Trieb- und Fahrwerk schreitet indessen zügig voran, mit Daimlers kongenialen Partner Wilhelm Maybach

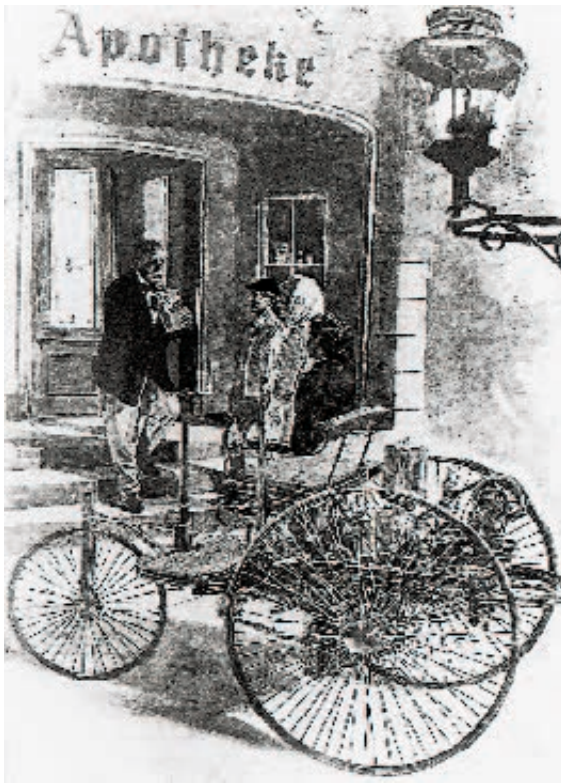


1909

A bien des égards, l’histoire de Mercedes-Benz correspond à celle de l’automobile, depuis ses débuts poussifs jusqu’à la conception de véhicules dotés de formes approchant la perfection technique et offrant une liberté de mouvement inconnue jusqu’alors. Les voitures Mercedes ont toujours été les témoins de leur temps, tout comme la marque elle-même a fait époque. Ses différentes appellations évoquent des situations, des personnages clés, des changements, la durée dans le changement et même des erreurs de parcours.

La Benz & Cie Rheinische Gasmotorenfabrik AG à Mannheim fut fondée le 8 mai 1899. Le père fondateur, Karl Benz (1844–1929), avait obtenu le brevet impérial n° 37 435 pour son « Patent-Motorwagen », le 29 janvier 1886. Le frêle tricycle devint célèbre grâce à l’audacieuse promenade de Berta, l’épouse de Benz, qui la mena à Pforzheim par une belle journée d’août 1888, preuve évidente que le véhicule automobile fonctionnait et qu’il était performant. L’acte pionnier de Berta créa l’étincelle: en 1900, Benz & Cie était la plus grande usine automobile au monde. En 1904, de faibles bénéfices commencèrent à apparaître. En mars 1914, l’action Benz fut introduite en bourse; sur le marché libre, elle était déjà négociée à 226 % de sa valeur. Cependant, le début de la guerre entraîna une chute de la production. Au début des années 1920, les erreurs et la confusion résultant de l’inflation furent surmontées sans trop de difficultés car une voiture jouissant de la renommée de la Benz était un bon placement. Toutefois, l’entreprise ne put se libérer seule des tentacules du spéculateur Jakob Schapiro qui, s’étant approprié 60 % des parts en 1924, était devenu le plus gros actionnaire.

La Daimler-Motoren-Gesellschaft fut enregistrée par acte notarié le 28 novembre 1890. Le patron était Gottlieb Daimler (1834–1900). Alors que Karl Benz envisageait l’automobile comme une unité constituée d’éléments interactifs et indissociables, Daimler, considéré comme le chef de file du moteur à combustion rapide, n’hésita pas à équiper un buggy américain à quatre roues et le rendit autonome, à l’automne 1886. La symbiose entre le moteur et le châssis progressa rapidement sous la houlette du partenaire de Daimler, le génial Wilhelm Maybach (1846–1929). Sa gamme Simplex, en particulier,



Berta Benz stopping to refuel at a drugstore in Wiesloch during her long journey in 1888.

Während ihrer Fernfahrt 1888 legt Berta Benz an einer Apotheke in Wiesloch einen Tankhalt ein.

Durant son excursion de 1888, Berta Benz refait le plein devant une pharmacie de Wiesloch.

of 18,124 employees in 1927 had shrunk to a smaller band of 8,850 by 1932. Automobile production had long since been concentrated in Untertürkheim, with lorry manufacturing in Gaggenau and body work in Sindelfingen. Even selection had been streamlined, to the detriment of the dowry brought by Benz, which was completely scuttled. For reasons of prestige, the supercharger stayed in the program. When its creator and co-designer Ferdinand



German officers during the Russian campaign in a Mercedes-Benz L1500A. They obviously seem in high spirits.

Deutsche Offiziere während des Russlandfeldzugs in einem Mercedes-Benz L1500A. Die Laune ist offenbar glänzend.

Officiers allemands pendant la campagne de Russie à bord d'un Mercedes-Benz L1500A. L'humeur est apparemment joyeuse.

Mercedes-Benz eingelassen ist, umkränzt nun den Benz-Stern, der für die Macht des Menschen über Luft, Wasser und Erde steht.

Wilhelm Kissel, Architekt der Integration, baut auf Rationalisierung. Die Phalanx von 18124 Beschäftigten anno 1927 schrumpft bis 1932 zum Fähnlein von 8850. Da sind längst die Pkw-Produktion in Untertürkheim, die Lkw-Fertigung in Gaggenau, der Karosseriebau in Sindelfingen konzentriert. Auch das Sortiment wird verschlankt, zu Lasten der Benz-Mitgift, die vollständig in der Versenkung verschwindet. Aus Prestige Gründen belässt man die Kompressorwagen im Programm. Als ihr Schöpfer und Mitgestalter Ferdinand Porsche (1875–1951) seinen Dienst bei Daimler-Benz 1928 im Zorn quittiert, bleiben als Vermächtnis die aufgeladenen Modelle 400 und 630 K sowie die gefeierte Typenreihe S, SS und SSK. Am 25. Oktober 1929 kollabieren die Börsen. Mercedes-Benz lässt inmitten der allgemeinen Misere zunächst relativ wenig Federn: Jeder zehnte Wagen im Reich trägt den Stern. Überdies rundet man auf dem Pariser Salon 1931 die Produktpalette nach unten mit dem Hoffnungsträger Typ 170 ab, Premiere zugleich für die Schwingachse. Ende 1932 jedoch weist die DBAG Verluste von 13,4 Millionen aus, rund ein Drittel des Grundkapitals.

Mit der Machtergreifung am 30. Januar 1933 beginnt ein regelrechter Boom, von Auto-Freund Adolf Hitler mit Steuervergünstigungen, Sportförderung und dem Ausblick auf üppigen Straßenbau angefacht. Vorstandsvorsitzer Kissel fährt einen kalkulierten Schmuskurs, belohnt etwa am 20. April 1939 des »Führers« Vorliebe für die Stuttgarter Firma und die tatkräftige Unterstützung des Systems im Rennsport zu dessen 50. Geburtstag mit dem Großen Mercedes 770 offen, noch ein paar hierarchische Stufen über den Pracht-Mobilen 500 K und 540 K. Die beiden neuen Stars im Sortiment auf der Berliner Automobil-Ausstellung im Februar 1936 geben sich eher volksnah: der derb gewirkte 170 V und der gleichermaßen knorrige und vernehmlich dieselnde 260 D. 1938, an der Schwelle zum



Untertürkheim factory after the air raid on 5 September 1944.

Werk Untertürkheim nach dem Angriff am 5. September 1944.

L'usine d'Untertürkheim après les bombardements du 5 septembre 1944



Joint advertising by Daimler and Benz.

Gemeinsame Werbung von Daimler und Benz.

Publicité commune de Daimler et Benz.

Wilhelm Kissel, acteur de la fusion, se basait sur la rationalisation et les 18124 employés de 1927 ne furent plus que 8850 en 1932. Depuis longtemps, la production était concentrée à Untertürkheim pour les voitures, à Gaggenau pour les camions et à Sindelfingen pour les carrosseries. Les gammes furent également réduites au détriment de la dot de Benz qui fut totalement engloutie. Pour des raisons de prestige, les voitures à compresseur furent cependant conservées au catalogue. Lorsque Ferdinand Porsche (1875–1951) quitta, furieux, Daimler-Benz en 1928, il laissa en héritage les puissants modèles 400 et 630 K, ainsi que les

Mercedes-Benz 230 1938



The type 230 Cabriolet D began its long life in 1939 as a service vehicle for the NSFK (Nationalsozialistisches Flieger-Korps or National Socialist Flyers Corps) at the Kassel garrison. After a long exile in Czechoslovakia, it finally returned to Germany in 1986.

Das abgebildete Cabriolet D vom Typ 230 beginnt sein langes Leben 1939 wie andere auch als Dienstfahrzeug beim NSFK (für Nationalsozialistisches Flieger-Korps) mit Garnison Kassel und kehrt 1986 nach langem Exil in der Tschechoslowakei nach Deutschland zurück.

Le Cabriolet D 230 représenté ici entame sa longue carrière en 1939 comme d'autres également en tant que voiture de fonction auprès du NSFK (Nationalsozialistisches Flieger-Korps ou corps national-socialiste d'aviateurs) de la garnison de Cassel et reviendra en Allemagne en 1986 après un long exil en Tchécoslovaquie.

Mercedes-Benz 190 SL 1955



The little brother. The similarity between the 190SL and the 300SL is clear to see. This too was a good-looking car and popular to boot. However, it did not find its way onto the racetracks.

Kleiner Bruder: Die Ähnlichkeit zum 300SL steht dem 190SL ins Gesicht geschrieben. Schön ist auch er und populär dazu. Das Ambiente der Pisten jedoch umfächelt ihn nicht.

Petite sœur : la similitude de la 190SL avec la 300SL est incontestable. Tout aussi jolie et, ce qui ne gâte rien, populaire. Mais elle n'a jamais reniflé l'odeur d'huile des circuits.

Mercedes-Benz *Pagode* 1963



Mercedes-Benz 250SL 1967

its hub caps and the badge on the trunk. When production ceased in March 1971, this series had sold 48,912 cars in eight years. Although the challenge of squaring the circle was still open, the sales statistics spoke volumes for its success.

Nicht einmal ein Jahr ist der 250 SL im Angebot, dann hat die »Pagode« teil an der allgemeinen Aufrüstung, die den Wagen der Oberklasse widerfährt. Eine Hubraumvergrößerung auf 2,8 Liter bringt 20 PS und erneut zehn Prozent mehr Drehmoment. Nur an seinen Radzierblenden und der üblichen Aufschrift auf dem Heck ist der 280 SL von seinen Vorfahren zu unterscheiden. Als die Produktion im März 1971 ausläuft, hat es die Baureihe in acht Jahren auf 48 912 Exemplare gebracht. Die Quadratur des Zirkels bleibt zwar nach wie vor eine Herausforderung. Aber wenn es um Erfolg geht, sprechen ja auch Zahlen Bände.

nément sous une averse doit immédiatement se mettre en quête d'un abri.

La 250 SL n'aura même pas été produite pendant un an puisque la «Pagode» participe à la course générale aux améliorations dont bénéficient les voitures du segment supérieur. L'accroissement de cylindrée à 2,8 litres lui donne vingt chevaux de plus et, de nouveau, 10 % de couple supplémentaire. La 280 SL ne se distingue de ses devancières que par de nouveaux enjoliveurs de roues et le patronyme traditionnel sur la malle arrière. Lorsque la production est suspendue en mars 1971, la gamme a donné naissance en huit ans à 48 912 exemplaires. La quadrature du cercle n'a, certes, toujours pas été résolue, mais, quand il est question de succès, les chiffres disent parfois plus que mille mots.

Like the s-Class models, the second generation of compact Mercedes, launched in May 1993, was given its own name. It was now known as the c-Class, with the c preceding the three-digit numerical code in accordance with the new Mercedes system. For about the same amount of money as for the w201 predecessor, the customer now got more car: more space, more safety, more comfort. A driver's airbag, integrated side-impact protection, ABS, power steering, 5-speed transmission, and central locking were included in the standard package. In addition to the standard version, there were also three special versions of the w202 that were obviously aimed at a younger clientele. The Esprit sat an inch lower and had a brightly colored interior; the Elegance was sumptuously appointed inside, and bore protective strips in contrasting colors, various chrome trims, and different lights; and the Sport, also with a lowered suspension, had harder running gear, wide tires and alloy wheels. Those whose thirst for a dynamic look was still not satisfied could turn to the AMG variant which offered a lowered sports suspension, different skirts, and side panels.

Four gasoline engines were available, the four-valves-per-cylinder types familiar from the 124 series and a new 1.8-liter engine with electronic injection, together with three diesel powerplants, the two-liter from the preceding model, and 2.2-liter and 2.5-liter engines, both using four-valves-per-cylinder technology for the first time. At the Frankfurt Motor Show in September 1993, collaboration with dynamic partner AMG in Affalterbach reached high c, as it were, with the C36 AMG, which contributed a powerful helping hand in the form of a six-cylinder, 4-valve, 3.6-liter engine which delivered 280 bhp.

There were quite a number of innovations in the 202 series to report from the Frankfurt International Motor Show in the autumn of 1995. The standard model was now called Classic, and had new lights plus an updated interior, the whole series had been shod with 195/65 R 15 tires and its front track had been increased by ¼ in. Two new variants were pressurized in different ways: the C230 Kompressor had a Roots supercharger that coaxed 193 bhp from its four-cylinder engine, and the C250 Turbodiesel with four valves per cylinder by an exhaust-driven turbocharger that helped it to 150 bhp and so to a lively performance. Both engines offered a good torque response over a wide engine speed range. The introduction of their turbocharged counterpart signaled the disappearance without trace of the C200 Diesel and the C250 Diesel, while the C220 was replaced in August 1996 by the C230. From then on the whole range was available on request, and at an extra charge, with a 5-speed automatic transmission which reduced fuel consumption, noise, and also maintenance costs.

Three months earlier Mercedes had entered the sporty compact estate-car sector with the T model which had nevertheless proved to be unusually spacious. Measured in accordance with the VDA norm, it had a capacity of

Analog zu den s-Modellen bekommt die zweite Generation der kompakten Mercedes, vorgestellt im Mai 1993, einen eigenen Namen. Sie heißt nun c-Klasse, mit dem c vor dem dreistelligen Zahlencode nach neuem Benz-Brauch. Für ungefähr das gleiche Geld wie für den Vorgänger w201 erwirbt der Kunde mehr Auto: mehr Raum, mehr Sicherheit, mehr Komfort. Ins Serienpaket geschnürt sind Fahrer-Airbag, integrierter Seitenaufprallschutz, Servolenkung, Fünfganggetriebe, ABS sowie Zentralverriegelung. Neben der Standardausführung bietet man den w202 in drei Sonderversionen an, die offensichtlich an eine jüngere Klientel adressiert sind, als Esprit 25 mm tiefer und mit farbig-frohem Interieur, als Elegance mit üppiger Innenausstattung, Schutzleisten in Kontrastfarben, diversen Chromintarsien und anderen Leuchten und als Sport, wiederum tiefer gelegt, mit härterem Fahrwerk, Breitreifen und Leichtmetallfelgen. Wen es nach noch mehr visueller Dynamik dürstet, der kann mit der AMG-Variante zufriedengestellt werden, die mit einem abgesenkten Sportfahrwerk, anderen Schürzen und seitlichen Schwellern daherkommt.

Vier Ottomotoren stehen zur Verfügung, die aus der Baureihe 124 bekannten Vierventiler und ein neuer 1,8-Liter mit elektronischer Einspritzung, dazu drei Dieselmotoren: der Zweiliter aus dem Vorgänger sowie ein 2,2-Liter und ein 2,5-Liter, beide erstmals mit Vierventiltechnik. Auf der IAA im September 1993 zeitigt die Zusammenarbeit mit dem dynamischen Partner AMG in Affalterbach gewissermaßen das hohe c mit dem C36 AMG, dem ein Sechszylinder-Vierventiler mit 3,6 Litern und 280 PS mächtig auf die Sprünge hilft.

Auf der Frankfurter Ausstellung im Herbst 1995 gibt es mancherlei Neues zu berichten von der Baureihe 202: das Standardmodell heißt nun Classic und hat neue Leuchten sowie ein aktualisiertes Interieur, die ganze Reihe ist mit Reifen des Formats 195/65 R 15 besohlt und hat sechs Millimeter mehr Spurweite vorn. Zwei neue Spielarten werden auf unterschiedliche Weise unter Druck gesetzt: der C230 Kompressor von einem Roots-Gebläse, das seinem Vierzylinder 193 PS einhaucht, der C250 Turbodiesel mit vier Ventilen je Zylinder von einem Abgaslader, der ihm zu 150 PS und damit ebenfalls zu munteren Fahrleistungen verhilft. Beide Maschinen warten mit einem guten Drehmoment über ein weites Drehzahlband auf. Mit dem Erscheinen ihres zwangsbeatmeten Pendant verschwinden der C200 Diesel und der C250 Diesel sang- und klanglos aus dem Programm, während der C220 im August 1996 durch den C230 abgelöst wird. Vom gleichen Zeitpunkt an gibt es die gesamte Palette auf Wunsch und gegen Aufpreis mit einer Fünfgang-Automatik, die Verbrauch und Geräuschemission ebenso mäßig wie die Kosten für ihre Wartung.

Ein Vierteljahr vorher sind die Untertürkheimer in das Segment der sportlich-kompakten Kombis mit dem T-Modell vorgestoßen, das sich gleichwohl als ungewöhnlich geräumig erweist: mit 1510 Litern nach

À l'instar des modèles de la Classe s, la deuxième génération de la compacte Mercedes présentée en mai 1993 se voit dotée d'un nom spécifique. Elle s'appelle Classe c, le c se trouvant devant le code à trois chiffres selon les us et coutumes désormais en vigueur chez Mercedes. Pour une somme sensiblement identique à celle qu'il fallait déboursier pour sa devancière la w201, le client en a maintenant plus pour son argent: plus d'espace, plus de sécurité, plus de confort. L'équipement de série comporte l'airbag conducteur, une protection intégrée anticollision latérale, l'ABS, la direction assistée, une boîte à cinq vitesses ainsi que le verrouillage centralisé. Outre l'exécution standard, la w202 est proposée en trois versions spéciales destinées à une clientèle plus jeune, l'Esprit à châssis surbaissé de 25 mm et habitacle haut en couleur, l'Elegance à l'aménagement intérieur très généreux, avec bandes de protection latérales de couleur contrastée, diverses applications de chrome et d'autres optiques, et, enfin, la Sport, elle aussi à châssis surbaissé, avec trains roulants plus fermes, pneus larges et jantes alliage. Celui qui souhaite plus d'esthétisme peut être comblé avec la version AMG caractérisée par un châssis sport surbaissé, d'autres boucliers et des jupes de bas de caisse.

La motorisation consiste en quatre moteurs à essence, les quatre-soupapes connus de la série 124 et un nouveau 1,8 litre à injection électronique, plus trois moteurs diesel: le deux litres de l'ancien modèle ainsi qu'un 2,2 litres et un 2,5 litres, dotés d'une culasse à quatre soupapes. À l'IAA de septembre 1993, la coopération avec le partenaire de Mercedes-Benz, AMG, à Affalterbach, porte ses fruits avec la C36 AMG. Un six-cylindres à quatre soupapes de 3,6 litres et 280 ch lui confère des performances hors du commun.

Lors du Salon de Francfort, à l'automne 1995, les nouveautés de la gamme 202 ne manquent pas: le modèle standard s'appelle Classic et a de nouveaux phares ainsi qu'un intérieur remis au goût du jour, toute la gamme étant chaussée de pneus de 195/65 R 15 avec des voies élargies de 6 mm à l'avant. Deux nouvelles variantes sont mises sous pression de façon différente: la C230 Kompressor avec un compresseur Roots qui confère 193 ch à son quatre-cylindres, ainsi que la C250 Turbodiesel à quatre soupapes par cylindre avec un turbocompresseur qui lui insuffle 150 ch et la rend plus performante que la moyenne. Les deux moteurs se distinguent par un couple généreux sur une large plage de régime. L'apparition de son homologue turbochargé signifie pour la C200 Diesel et la C250 Diesel une disparition du programme alors que la C220 est remplacée, en août 1996, par la C230. Toute la gamme est disponible sur demande et contre supplément avec une boîte automatique à cinq rapports qui tempère aussi bien la consommation et le niveau sonore que les coûts d'utilisation.

Trois mois plus tôt, le constructeur de Stuttgart s'est lancé dans le segment des breaks sportifs et compacts avec le modèle T qui se signale par une habitabilité généreuse: avec un coffre de 1510 litres de capacité selon la norme VDA

Mercedes-Benz SLK 2011



Mercedes-Benz SLK200 Sport 2011

in the SLK350—are available to choose from. Available since January 2012: the mighty SLK 55 AMG with a 421 bhp v8, and a 2.1-liter diesel version with 204 bhp. So there's also room for the culture diesel in this series.

Aufmerksamkeits-Assistent bereit. An den Start rollt er mit drei verschiedenen Otto-Triebwerken, als SLK 200 mit 1796 cm³ und 184 PS bereits 237 Stundenkilometer flink, als SLK 250 mit dem gleichen Turbo-Vierzylinder und 204 PS, als SLK 350 mit einem 306 PS starken V6 von 3498 cm³. Geschaltet wird mit sechs Gängen oder einer lang übersetzten Siebengang-Automatik, ab SLK 350 Serie. Seit Januar 2012 erhältlich: der Kraftprotz SLK 55 AMG, dessen V8 mit 421 PS aufwartet, und eine Selbstzünder-Variante mit 2,1 Litern und 204 PS. Damit hat der Kultur-Diesel auch in diese Baureihe Einzug gehalten.

avec trois motorisations différentes: la SLK 200 avec une cylindrée de 1796 cm³ développant 184 ch pour une vitesse maximale de 237 km/h, la SLK 250 avec le même moteur turbo 4 cylindres de 204 ch, et la SLK 350 avec un V6 de 306 ch et d'une cylindrée de 3498 cm³. Le moteur est couplé à une boîte six vitesses ou à une boîte automatique à sept rapports, en série à partir de la SLK 350. La SLK 55 AMG, un roadster ultrasportif doté d'un V8 de 421 ch, ainsi que la version diesel de 2,1 litres et 204 ch, sont disponibles depuis janvier 2012. Le diesel fait ainsi également son entrée dans cette série.

Mercedes-Benz SL 2012



Mercedes-Benz SL500 2012

Despite the sporty genes of the SL, the interior with its luscious leather covers, elegant woods, and finely brushed aluminum parts are irresistible to passers-by. After all, a status-conscious SL driver wants everyone to know what his classy vehicle has to offer: a tasteful, practically equipped cockpit with a joystick for automatic drive; an electric wind deflector that controls the turbulence when driving with the top down; and, for cooler days, warm air blowers in the headrests that provide a pleasant temperature at the highest level.

As with the SLK, a panoramic window that can be darkened is also available for the vario roof. This is another SL attribute that underscores the vehicle's claim to belong to the automotive *haute couture*.

reagieren beim SL Scheinwerfer mit variablem Leuchtkegel. Ohne Streuverlust arbeitet die Scheibenwaschanlage, die an die Wischerblätter gekoppelt ist.

Trotz aller sportlichen Gene des SL animiert das Interieur mit üppigen Lederbezügen, edlen Hölzern und fein gebürsteten Alu-Teilen zum offenen Defilieren. Schließlich will ein standesbewusster SL-Lenker zeigen, was sein nobles Gefährt zu bieten hat: nämlich ein geschmackvoll und praktisch ausgestattetes Cockpit mit einem Joystick für die Automatik. Ein elektrisches Windschott reguliert die Turbulenzen beim Open-Air-Fahrvergnügen. An kühleren Tagen sorgen Warmluftgebläse in den Kopfstützen für angenehme Temperierung auf höchster Ebene.

Wie beim SLK wird für das Variodach eine abdunkelbare Panoramasscheibe angeboten. Auch dieses SL-Attribut unterstreicht den Anspruch, zur automobilen Haute Couture zu gehören.

la SL réagissent en adaptant le cône lumineux. Le système d'essuie-glace associant balai et lave-glace nettoie les vitres en utilisant juste la quantité nécessaire de liquide.

Malgré l'ADN sportif de la SL, l'habitacle s'offre aux regards avec des selleries cuirs raffinées, du bois précieux et des éléments en aluminium brossé. Pour conclure, le conducteur de SL peut être fier de ce que sa noble monture a à offrir: un cockpit sophistiqué et ergonomique avec levier sélecteur pour la boîte de vitesses. Un pare-vent électrique protège des courants d'air en conduite à ciel ouvert. Lorsque la température baisse, le chauffage de nuque intégré dans les appuie-têtes garantit une chaleur agréable dans les plus hautes sphères.

Comme pour la SLK, le toit escamotable est proposé avec une vitre panoramique qui peut s'assombrir au besoin. Cet attribut de la SL souligne sa volonté d'appartenir à la haute couture de l'automobile.

Mercedes-Benz A-Klasse 2012



Mercedes-Benz A250 2012

minded, the continuous rear lights that constrict the loading bay of the rear tailgate will undoubtedly be like a red flag to a bull.

mittleren Lufteinlasses – als habe er GTI-Blut geleckt – und einem aggressiv wirkenden »Diamant«-Gesicht visualisiert dieses Modell seine Potenz. Dazu gehört auch eine Auspuffanlage mit Doppelendrohren, eingebettet in die AMG-Heckschürze. Roter Streifen auch am Heck: ein verzichtbares Attribut. Dass die Heckleuchten, da ungeteilt, die Ladebucht der Heckklappe einengen, dürfte für Pragmatiker freilich wie ein rotes Tuch auf einen Stier wirken.

train de roulement et à la direction paramétrique en option font de la A250, déjà bien motorisée, la terreur des GTI. Avec une bande rouge au-dessus du spoiler avant au niveau de la calandre – comme si elle avait sucé le sang d'une GTI – et sa calandre diamant, ce modèle fait étalage de sa puissance. On peut mentionner encore la double sortie d'échappement intégrée dans le tablier arrière AMG. On aurait sans doute pu se passer des lignes rouges à l'arrière. Les feux arrière pour ainsi dire collés au seuil de chargement du hayon arrière, pourraient évoquer aux plus pragmatiques d'entre nous la cape rouge brandie par les toreros pendant la corrida.



© h.f.ullmann publishing GmbH

Original title: *Mercedes*

ISBN 978-3-8331-1056-6

Photography: Rainer W. Schlegelmilch

Text: Hartmut Lehbrink, Jochen von Osterroth (Updates)

Layout: Rainer W. Schlegelmilch, Oliver Hessmann

Project management: Sally Bald, Joachim Schwochert

Typography: Oliver Hessmann

Translation into English: Les Telford, Stephen Hunter, Mike Daly, Russell Cennydd

Translations into French: Jean-Luc Lesouëf

© for this updated edition: h.f.ullmann publishing GmbH

Special edition

Project management for h.f.ullmann: Lars Pietzschmann

Translations into English: Andrew Brown and Mo Croasdale in association with First Edition Translations Ltd, Cambridge, UK.

Edited by Sally Heavens and David Price in association with First Edition Translations Ltd, Cambridge, UK.

Translations into French: Florence Lecanu and Marion Villain-Richaud in association with Intexte Édition, Toulouse

Cover design: Oliver Hessmann

Overall responsibility for production: h.f.ullmann publishing GmbH, Potsdam, Germany

Printed in China, 2013

ISBN 978-3-8480-0438-6

10 9 8 7 6 5 4 3 2 1

X IX VIII VII VI V IV

www.ullmann-publishing.com
newsletter@ullmann-publishing.com



Dies ist eine unverkäufliche Leseprobe des Verlags *h.f.ullmann publishing*.

Alle Rechte vorbehalten. Die Verwendung von Text und Bildern, auch auszugsweise, ist ohne schriftliche Zustimmung des Verlags urheberrechtswidrig und strafbar. Dies gilt insbesondere für die Vervielfältigung, Übersetzung oder die Verwendung in elektronischen Systemen.

© *h.f.ullmann publishing*, Potsdam (2016)

Dieses Buch und unser gesamtes Programm finden Sie unter www.ullmann-publishing.com.