



Der Nachtsicht-Assistent Plus nutzt zwei separate Infrarot-Scheinwerfer für eine angenehme, gestochen scharfe Graustufen-Darstellung auf dem Display in der Instrumententafel, sodass Fußgänger, Radfahrer oder Hindernisse auf der Fahrbahn frühzeitig erkennbar sind.

MERCEDES-NEUIGKEITEN: REAL LIFE SAFETY UND C 250 CDI

Neuigkeiten im Bereich der Pkw-Sicherheit und eine neu konzipierte Dieselmotoren-Generation gibt es nun bei Mercedes-Benz: In der kommenden E-Klasse und in der S-Klasse des Modelljahrgangs 2009 machen erstmals Fahrer-Assistenzsysteme Mercedes-Modelle zu „denkenden“ Partnern bei der Vermeidung von Verkehrsunfällen oder der Verringerung der Unfallschwere. In der Prime Edition des C 250 CDI BlueEFFICIENCY verbindet der 150 kW/204 PS starke Vierzylinder bei durchschnittlich nur 5,5 Liter Verbrauch und 138 g/km CO₂-Ausstoß Effizienz mit Fahrspaß.

Gleichzeitig stellt die von Mercedes-Benz entwickelte BlueTEC-Technologie die beste Umwelt-Innovation für Dieselfahrzeuge dar und entlastet die Natur nachhaltig. Dafür verlieh jetzt „Bild am Sonntag“ (BamS) das Grüne Lenkrad. BlueTEC ist die sauberste Dieselmotortechnik der Welt, denn

sie setzt die Stickoxidemissionen drastisch herab – die einzige Abgas-Komponente, die heute bei Dieselmotoren prinzipbedingt noch über dem Wert von Benzinern liegt. Das BlueTEC-Konzept hat sich in der Praxis bewährt und besteht aus verschiedenen von den Mercedes-Inge-

nieuren sorgfältig aufeinander abgestimmten technischen Schritten. Inermotorische Maßnahmen minimieren die Rohemissionen, Oxidationskatalysator und Partikelfilter übernehmen die effektive Nachbehandlung des Abgases und ein NOx-Speicher-Kat sowie ein spezieller SCR-(Selective Catalytic Reduction)-Kat reduzieren schließlich höchst wirkungsvoll die Stickoxide. Das gesamte Maßnahmenpaket bewirkt vorbildliche Werte in allen Abgasbestandteilen. Die NOx-Grenzwerte der EU5-Norm werden mit der BlueTEC-Technologie deutlich unterschritten und sie bietet sogar das Potenzial, die künftige EU6-Norm zu erfüllen. Ihr niedriger Realverbrauch hilft außerdem, Kraftstoff zu sparen und damit den CO₂-Ausstoß zu reduzieren.

Radarsensoren und Kameras
Ehe Mercedes im Januar 2009 auf der

Detroit Motor Show die neue E-Klasse enthüllt, wurde sie im Leipziger Messegelände beim TecDay Real Life Safety schon in einem 3D-Film vorgestellt. Mit eckigen Doppelscheinwerfern setzt sie auch optisch Akzente und reicht näher als je zuvor an die aktuelle S-Klasse heran. In dieser sind ein Teil der neuen oder weiterentwickelten Sicherheitssysteme bereits zu haben. Dabei setzt Mercedes Benz neben Radarsensoren erstmals auch Kameras ein, die weit vorausschauen und kritische Situationen interpretieren können. Die neue E-Klasse wird das weltweit erste Auto sein, dessen Scheinwerfer sich automatisch an die jeweilige Verkehrssituation anpassen. Dazu erkennt der Adaptive Fernlicht-Assistent entgegenkommende oder vorausfahrende Fahrzeuge und steuert die Scheinwerfer kontinuierlich so, dass sie stets die größtmögliche Leuchtweite bieten, ohne andere Au-



Insgesamt sieben Airbags werden zur Serienausstattung der neuen E-Klasse gehören

Kopfstützen kommen ab Herbst 2009 im Fond der neuen E-Klasse selbst adaptive Gurtkraftbegrenzer, die sich automatisch der Körpergröße anpassen.



Aufsteckbare Nackenstützen vervollständigen den integrierten Kindersitz und automatische Kindersitzerkennung schaltet den Beifahrerairbag ab.

Auftakt mit Prime Edition

Eine völlig neu konzipierte Dieselmotor-Generation startet Mercedes jetzt als 2,2-Liter-Vierzylinder. Den Auftakt macht die leistungsstärkste Variante 250 CDI mit 150 kW/204 PS und 500 Nm maximalem Drehmoment. Stärker, sparsamer und sauberer als je zuvor ist dieser Selbstzünder dank Common-Rail-Technik der vierten Generation mit 2.000 bar Druck und zweistufiger Aufladung durch einen kleinen Hochdruck-(HD-) sowie einen großen Niederdruck-(ND-)Abgasturbolader in Reihe. Die Ölspritzdüsen und die Wasserpumpe werden bedarfsgerecht geschaltet, um Kraftstoff zu sparen. Ausgleichswellen unten im Motorblock und ein Zweimasenschwungrad tragen zu hoher Laufruhe bei. Premiere feiert das Triebwerk in der C-Klasse: Der C 250 CDI BlueEFFICIENCY Prime Edition beschleunigt in 7,0 Sekunden aus dem

Stand auf Tempo 100, erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h und verbraucht im Durchschnitt lediglich 5,2 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer (entsprechend 138 g/km CO₂-Ausstoß). Der Motor überzeugt mit spontanem Ansprechverhalten und ist künftig eine sinnvolle Alternative zu hubraumstärkeren Sechszylindern. Zwei weitere Leistungsvarianten werden als 220 CDI mit 125 kW/170 PS oder 200 CDI mit 100 kW/136 PS folgen und in der E-Klasse, im T-Modell der C-Klasse und im neuen GLK nacheinander Einzug halten. Das Sondermodell „Prime Edition“ ist auf 5.000 Exemplare begrenzt und ab 40.638 Euro lieferbar. Sonderlackierung diamantweiß metallic kostet 821 Euro extra – ohne Aufpreis sind auch 16-Zoll-Leichtmetallräder im Sieben-Speichen-Design oder 17-Zöller mit fünf Doppelspeichen erhältlich. Alle wegweisenden technischen Systeme der C-Klasse wie das AGILITY CONTROL-Paket mit situationsgerechter Stoßdämpferregelung oder das PRE-SAFE System sind mit an Bord. Die weitere Serienausstattung umfasst das Infotainmentgerät Audio 20, Armauflage mit Doppelpolster im Fond, Fußmatten mit Logo, Multifunktionslederlenkrad, Lichtpaket, Zierteile aus Aluminium und ein spezifisches Sitzdesign mit der Polsterung „Liverpool“ als Stoff/Ledernachbildung ARTICO.

CLC als Coupé-Einstieg

Die Abrundung der aktuellen C-Klasse nach unten und den „Einstieg ins Coupé-Fahren“ bildet bei Mercedes-Benz seit diesem Frühjahr der neue CLC. Er basiert auf dem Sportcoupé der (vorherigen) C-Klasse. Verglichen mit diesem, wurden mehr als 1.100 Bauteile neu- oder weiterentwickelt. Geringfügig verlängert ist die kompakte Karosserie durch das neue



Tempolimit-Schilder werden im Vorbeifahren „gelesen“ und im Kombi-Instrument angezeigt, bis wieder freie Fahrt erlaubt ist.

Frontend: Markante Coupé-Kühlermaske mit großem Mercedes-Stern in der Mitte und neue Projektionscheinwerfer schlagen die Brücke zur aktuellen C-Klasse. Gebaut wird der neue CLC in Brasilien. Die große Heckklappe verzichtet auf das schmale Fenster unter dem Spoiler und weist stattdessen eine lange Leuchtdiodenreihe als drittes Bremslicht auf. Unverändert variabel ist der Kofferraum des zweitürigen Viersitzers mit bis zu 1.100 Litern Ladevolumen. Das Dach des CLC ist auf Wunsch für 1.714 Euro als durchgehende Glasfläche ausgebildet, wobei die Öffnung des integrierten Schiebedaches ein Drittel größer ist als üblich. Die Kopffreiheit der Passagiere wird dadurch nicht eingeschränkt und elektrisch betriebene Rollos schützen vor Sonneneinstrahlung. Umfangreich und hochwertig präsentiert sich die Serienausstattung: Sportsitze mit guter Seitenführung, Klimaanlage, Dreispeichen-Multifunktionslenkrad, sechs Airbags und Gurtstraffer/Gurtkraftbegrenzer an allen Sitzplätzen. Wichtigstes Extra ist dabei für 821 Euro die PARKTRONIC mit neuen Sensoren, denn der Wegfall des schmalen Zusatzfensters in der Heckklappe schränkt die Sicht nach hinten deutlich ein.

Direktlenkung steigert Agilität

Sparsamste CLC-Variante ist mit durchschnittlich 5,8 bis 6,1 Liter je 100 Kilometer noch der 200 CDI, der aber mittelfristig auch durch die neue Dieselmotor-Generation abgelöst werden wird. Im CLC 350 (ab 36.087 Euro) gibt es zum 200 kW/272 PS starken Top-Sechszylinder mit 360 Nm maximalem Drehmoment statt manuellem Sechsganggetriebe alternativ für 2.261 Euro das Siebengang-Automatikgetriebe 7G-TRONIC. Die Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h

und der Spurt aus dem Stand auf Tempo 100 in 6,3 Sekunden sind unabhängig von der Getriebevariante möglich, der Durchschnittsverbrauch von 9,5 bis 9,8 Liter Super und die CO₂-Emission von 227 bis 239 g/km unterscheiden sich geringfügig. Technisches Highlight des CLC ist die innerhalb des Sportpakets (im CLC 350 für 1.339 Euro einschließlich 18-Zoll-Leichtmetallrädern und Polsterung in



Ein kompaktes Triebwerk mit allen Anbauteilen unter einer Kunststoff-Abdeckung ist der neue Dieselmotor im C 250 CDI.

Ledernachbildung ARTICO) lieferbare Direktlenkung mit variabler Übersetzung. Sie basiert mit ihrer geschwindigkeitsabhängigen Servounterstützung auf der Parameterlenkung. Die Übersetzung nimmt schon ab einem Lenkwinkel von fünf Grad stark zu, sodass bei Kurvenfahrt das Lenkrad weniger bewegt werden muss und das Fahrzeug sich noch spontaner dirigieren lässt. So verbindet sich Agilität und Handlichkeit auf kurvigen Landstraßen mit besonderem Lenkcomfort beim Einparken und sicherem Lenkverhalten bei hohen Geschwindigkeiten.

Karl Seiler

... und nächste Woche in

Fahrzeuge

**NEU IN DER FORD-FAMILY:
FIESTA, KA UND MAZDA6 MZR-CD**



Vor Fahrzeugen im "toten Winkel" des Außenspiegels warnt dort eine rote Leuchte, wenn ein Spurwechsel zu gefährlich ist.

tofahrer zu blenden. Ist die Strecke frei, schaltet das System mit einem weichen Übergang auf Fernlicht um. Der Nachtsicht-Assistent Plus erkennt Fußgänger und macht auf sie im Display durch eckige Markierungen aufmerksam. Der Spurhalte-Assistent beobachtet permanent den Spurverlauf des Autos, bemerkt ein unbeabsichtigtes Verlassen der Fahrspur und warnt durch kurze, aber spürbare Lenkradvibrationen. Der Totwinkel-Assistent nutzt Radartechnologie, um den Bereich unmittelbar neben und hinter dem Auto zu überwachen. Ist dort ein „unsichtbares“ Fahrzeug un-

terwegs, warnt vor einem Spurwechsel ein rotes Dreieck im Außenspiegel und bei Betätigung des Blinkers ein Ton. Der Geschwindigkeitslimit-Assistent erfasst runde Verkehrszeichen mit Tempobegrenzungen oder deren Aufhebung und zeigt diese zusätzlich in Echtzeit im Display an – warnt aber nicht akustisch!

Optimierte Sicherheitstechnik

Eine Müdigkeitserkennung ist künftig in E- und S-Klasse Serie. Mercedes beobachtet beim ATTENTION ASSIST nicht den Fahrer mit einer Kamera, sondern erfasst über mehr als 70 Pa-

rameter wie Geschwindigkeit, Längs- und Querbewegung, Blinker- und Pedalbetätigung oder bestimmte Bedienhandlungen dessen Fahrverhalten und die jeweilige Fahrsituation. Ändern sich diese Fakten und vor allem das per hochsensiblen Lenkradwinkelsensor kontrollierte Lenkverhalten, wird auf eine Übermüdung geschlossen und durch ein akustisches Signal sowie eine Displayanzeige „Pause“ vorbeugend gewarnt. Ebenfalls serienmäßig erkennt das präventive Insassenschutzsystem PRE-SAFE unfallträchtige Situationen anhand von Sensorinformationen und aktiviert reflexartig Schutzmaßnahmen für die Insassen, so dass Gurte und Airbags beim Aufprall ihre volle Schutzwirkung entfalten können. Damit entsteht eine Brücke zwischen Aktiver und Passiver Sicherheit. Künftig werden auch Informationen des Nahbereichsradars genutzt, um im allerletzten Augenblick vor einem Unfall die Gurtstraffer auszulösen. Die Radartechnik von DISTRONIC PLUS erfasst nun drei Nah-, Mittel- und Fernbereiche. In Verbindung mit dem Bremsassistent PLUS können durchschnittlich ein Fünftel aller Auffahrunfälle verhindert werden und auf Autobahnen lässt sich die Unfallquote sogar um rund 35 Prozent verringern.

„Elektronische“ Knautschzone
Erfolgt keine Reaktion auf die Warnhinweise des Bremsassistenten PLUS, greift die PRE-SAFE-Bremse ein und nimmt etwa 1,6 Sekunden vor dem berechneten Unfall eine autonome Teilbremsung mit 40 Prozent der maximalen Leistung vor. Wird auch dann nicht gehandelt, steuert der Computer rund 0,6 Sekunden vor dem unvermeidbaren Aufprall die maximale Bremsleistung ein und kann damit die Unfallschwere deutlich vermindern: Das System wirkt quasi als „elektronische“ Knautschzone. Die neue E-Klasse wird serienmäßig eine aktive Motorhaube haben, die beim Unfall ein Federsystem hinten um fünf Zentimeter anhebt und damit einem aufprallenden Fußgänger einen größeren Deformationsraum bietet. Die vom Mercedes-Sicherheitspionier Béla Barényi erfundene „reale“ Knautschzone ist inzwischen perfektioniert und die vorderen Deformationszonen moderner Mercedes-Personenwagen wirken auf mehreren Ebenen. Ebenso tragen höchstfeste Stahllegierungen (bei der neuen E-Klasse rund 72 Prozent aller Karosseriebleche) dazu bei, hohen Aufprallbelastungen Stand zu halten. Zu insgesamt sieben serienmäßigen Airbags, Gurtstraffern, Gurtkraftbegrenzern und crashaktiven NECK-PRO-



Über dem Seitenschweller trägt die Prime Edition einen Bordkantenzierstab aus poliertem Aluminium und die Verkleidung der B-Säule ist schwarz lackiert.