Sternstunde

Die Clubzeitschrift des MB-W126 Club e.V. • Heft 4 • September 2002

Mercedes-Benz

560SEL

USA-Version Baujahr 09 / 1986

Besitzer: Holger Dau

VORWORT

von Marc Westhofen

Liebe Leser unserer *Sternstunde*,

es ist überaus beeindruckend, die Entwicklung unseres noch recht jungen Clubs zu betrachten: In nur etwa zwei Jahren wuchs unsere Gemeinschaft auf über 150 Mitglieder heran. Deutlich über 140 Fahrzeuge finden dabei Platz unter dem Dach unserer Gemeinschaft. Besonders aber freue ich mich über die steigende Zahl der aktiven Mitglieder, die mit Verantwortungsbewusstsein und viel Engagement den Club mit Leben füllen und unsere Angebotsliste erweitern.

Ohne Ihre Mitwirkung, liebe Mitglieder, wären unsere Messeauftritte bei der *Retro Classics* in Stuttgart und der *Techno Classica* in Essen nicht so interessant und damit erfolgreich gewesen. Mein Dank gilt an dieser Stelle besonders den Messeteams, die in tagelanger und ehrenamtlicher Arbeit unsere Messeauftritte vorbereitet und gestaltet haben. Auch das Regionaltreffen in der Schweiz muss an dieser Stelle hervorgehoben werden - war es doch nicht nur eine Zusammenkunft mit starkem „Wir-Gefühl“, sondern gleichzeitig eine Betonung der Grenzenlosigkeit unserer Faszination: Baureihe 126.

Das laufende Jahr ist aber auch ein Jahr der Weichenstellung. Mit Erreichen unseres ersten Zieles, unsere Ernsthaftigkeit und Seriosität durch die Eintragung unseres Clubs in das Vereinsregister zu untermauern, galt es sofort den Blick noch weiter nach vorn zu richten: Die wachsende Zahl unserer Mitglieder macht grundlegende und strukturelle Entscheidungen für unsere Zukunft unabdingbar. Hier zeigen sich facettenreiche Herausforderungen, die von Aufgabenverteilungen über Kommunikation und Struktur bis zu Zahlungslösungen reichen. Exemplarisch seien hier nur die jetzt aufgewertete Suborganisation der niederländischen Niederlassung mit eigener Finanzstruktur und eigenem Bankkonto sowie das neue Mailing- und Informationssystem erwähnt. Die neue elektronische Kommunikationslösung gibt somit jedem Mitglied die Möglichkeit sich zu entscheiden, ob es nur über aktuelle Termine und Ereignisse informiert werden möchte oder aktiv am Dialog aller Mitglieder im Club teilnehmen möchte.

Neben den elektronischen Medien steigt aber besonders die Bedeutung unseres Clubjournals *Sternstunde*, welches vor allem auch den Mitgliedern ohne Zugang zum Internet als Informationsquelle dient. Vor diesem Hintergrund wird unentwegt an Umfang und Qualität der *Sternstunde* gearbeitet und gefeilt. Die enorme Resonanz auf die Beiträge zur US-Version der 126er in der letzten Ausgabe hat uns veranlasst, die Thematik in dieser Ausgabe in Form eines Specials erneut aufzugreifen und zu vertiefen. Erstmals hat in dieser Ausgabe auch DaimlerChrysler einen Beitrag für die *Sternstunde* verfasst.

Ich wünsche uns allen am 5. und 6. Oktober 2002 eine erfolgreiche Jahreshauptversammlung und ein gelungenes Treffen in Eisenach.

Herzlichst
Ihr Marc Westhofen
2. Vorsitzender

Zeitlose Eleganz…

...photographiert von
Dr. med. Frank Husemann

PREFACE

by Marc Westhofen

Dear readers of our *Sternstunde*,

I feel happy and impressed watching the development of our club since foundation two years ago: More than 150 members have joined our community and more than 140 126-type cars are registered in our list. Especially the increasing number of active members who feel responsible for the club and help to keep things up.

Without your enthusiasm and participation our club presentations at the *Retro Classics* in Stuttgart and the *Techno Classica* in Essen would not have been that interesting and successful. Thanks to the presentation teams who took their free time working hard for perparation and running the club presentation. Furthermore the local meeting in Switzerland is to be high lighted: Being more than a meeting of our club members it was a demonstration of state borderlines not being boundaries for our community.

Reviewing the last months, the present year also is a year of decision making and setting up for the future. Reaching our primary objective - the registration of the MB-W126 Club in the official German club register - we had to work on several items regarding the club structure, communication and financial solutions - for instance our dutch suborganisation which now has an own finance structure including a seperated bank account or our new mailing and information system.

Our new electronic communication solution supports the opportunity of our member´s decision either to participate in the active dialogue or just to receive important information.

Additionally to our electronic media the importance of our club magazine *Sternstunde* is growing: To members without access to the worldwide web our *Sternstunde* is the main source of information. Regarding to this we keep on working to increase the amount of contents and to improve the quality of our magazine.

Due to the high resonance to our article concerning the US-type 126 in the last *Sternstunde* we decided to present a "US-Special" containing further information and details in this *Sternstunde*. First time ever DaimlerChrysler sent an article for the *Sternstunde*.

I am looking forward to seeing you on october 5th to 6th in Eisenach wishing a successful assembly and a nice and interesting meeting of our community.

Yours faithfully
Marc Westhofen
Vice President

INHALT

Cover-Foto: Mercedes-Benz 560 SEL USA-Version	2
Vorwort	3
Impressum und Anschriften	8
Aus der Redaktion	9
The 126 Stars Of America • Fabulous S-Class	10
Japan - In der Telematik der Zeit voraus	15
5 Sterne für die Schweiz - Regionaltreffen mit dem MBVC im Emmental	18
126er Taxis in Stettin / Polen	28
Retro Classics und *Techno Classica* 2002 - Aus Tradition innovativ	32
Das 07-er Kennzeichen	35
Oldtimer Treffen im Rhein-Main-Gebiet	38
MB-S-KlasseTreffen in Herold im Mai 2002	40
Stammtisch-Nord-Treffen in Hamburg	42
Mercedes-Benz Stammtisch Dresden	44
Demografie im MB-W126 Club e.V.	49
Energie in Zahlen	53

Inhalt

Das Archiv	58
Rund um die Technik	
- Zündkerzen	61
- Das Heckrollo	65
- Das Kaltstartventil	66
- Alternativtreibstoffe	68
- Ventilspieleinstellung M110	72
- Ratgeber Abgasnorm und Steuern	76
Mitglieder stellen sich vor:	
- Lothar Adorjan	80
- Peter Marcolli	86
- Stephan Schrader	88
The Worldwide Pages	92
Restoring a 300SD Turbodiesel - Part 1	93
The Flying Fortress	98
Internes aus unserem Club	99
Ziele erreicht man am besten gemeinsam	107

Aus Der Redaktion

Autoren dieser Sternstunde:

Lothar-Pierre Adorján,
Holger Dau,
Jörg Ewering,
Manfred Kneip,
Martin Makolski,
Peter Marcolli,
Erich Matzek (DaimlerChrysler),
Christian May,
Erkki Myllynen,
Peter Kallen,
Stephan Schrader,
Stefan Wagner,
Dr. Wolfgang Wagner,
Marc Westhofen,
Axel Willikens (DaimlerChrysler),
Gerben van Vlimmeren,
Carsten Zimmer

***Fotographen dieser Sternstunde**:*

Lothar-Pierre Adorján,
Flavio Birri,
Dirk Busch,
Jörg Ewering,
Dr. med. Frank Husemann,
Peter Marcolli,
Erich Matzek (DaimlerChrysler),
Erkki Myllynen,
Peter Kallen,
Stefan Wagner,
Dr. Wolfgang Wagner,
Uwe Weischedel (DaimlerChrysler),
Marc Westhofen,
Axel Willikens (DaimlerChrysler),
Gerben van Vlimmeren
DC-Bilder-Support: Frank Hannemann (DaimlerChrysler)

„Ziele erreicht man am besten gemeinsam."
entstand nach Idee und Vorlage von Horst Krämer.

Lieber Leser,

wussten Sie eigentlich, dass ***Mercedes*** ein weiblicher Vorname mit spanischem Ursprung ist? Er bedeutet soviel wie „die Gnadenreiche" und wird anstelle von Maria gebraucht. Entstanden ist der Name aus der Abkürzung des Marienfestes „Maria von der Gnade der Gefangenenerlösung". Es handelt sich um einen Stellvertreternamen, da aus religiöser Ehrfurcht Maria als Taufname oftmals vermieden wurde. Namenstag von ***Mercedes*** ist übrigens am 24.September.

Mit dieser kleinen Anekdote möchte der MB-W126 Club e.V. sich herzlich bei allen Autoren, Fotographen und denjenigen bedanken, die diese Ausgabe der *Sternstunde* erst möglich gemacht haben. In wirtschaftlich schwierigen Zeiten, in denen der Satz „How much did we make with it?" vor allen anderen Überlegungen steht, ist es wohltuend, das außerordentliche Engagement auf non-profit Basis unserer Mitglieder, Freunde und weiteren Mitwirkenden für unsere Clubzeitung *Sternstunde* erleben zu dürfen.

Daher würden wir uns sehr freuen, wenn Sie nicht nur mit Interesse unsere *Sternstunde* lesen, sondern auch das Engagement anerkennen und mit dem Respekt würdigen, den sich alle Mitwirkenden ohne Zweifel verdient haben.

Herzlichst,
Ihr
Stefan Wagner

The 126 Stars Of America • Fabulous S-Class

Details der US-Modelle (Teil 2)

von Flavio Birri (Fotos) und Christian May (Text)

Anfang bis Mitte der 80er Jahre war es für einen damals noch sehr jungen Menschen wie mich unerlässlich, diverse Fernsehserien im alltäglichen Vorabendprogramm zu verfolgen. Dies war allein schon deshalb nötig, um auf dem Schulhof über die neusten Ereignissen von Colt Sievers, dem „A-Team“ oder dem „Trio mit vier Fäusten“ mitreden zu können.

Besonders fasziniert war ich aber von J.R. Ewing aus der bekannten Serie Dallas. Er hatte nämlich ein ganz besonderes Fahrzeug, mit dem er die lange Einfahrt zu der Southfork Ranch befuhr: einen Mercedes der Baureihe 126. Die Unterschiede seiner S-Klasse zu den deutschen Modellen stachen mir dabei stets besonders ins Auge. Ich war zu gleichen Maßen fasziniert und empört über die Andersartigkeit von J.R.s S-Klasse.

Im Laufe der Jahre und nach zwei Aufenthalten in den Staaten gewann allerdings die Begeisterung über die US-Modelle Oberhand über anfängliche Abneigungen, weshalb ich mich immer mehr mit ihnen befasst habe. Angeregt durch den Artikel in der letzten Ausgabe der *Sternstunde* möchte ich im Folgenden einige Ergänzungen zu den Unterschieden bei den US-Modellen machen.

Zunächst einmal ist festzuhalten, dass die 126er Baureihe in den USA erst im September 1980, also zum Modelljahr 1981, eingeführt wurde. Dabei waren längst nicht alle bekannten Motor- und Karosserievarianten beliebig verfügbar oder kombinierbar. Die nachstehendeTabelle zeigt die in den Staaten lieferbaren Modelle mit den jeweiligen Leistungsangaben der Motorisierung. Die Angabe der Motorleistung in

SAE-netto-PS lässt sich dabei allerdings aufgrund abweichender Messbedingungen nicht mit einem festgelegten Faktor auf die uns bekannten DIN-PS umrechnen.

Die Modelle der ersten Serie hatten stark modifizierte Motoren, um die strengen US-Abgasbestimmungen zu erfüllen. Die frühen 380er hatten einen ungeregelten Katalysator, der 1984 durch eine per Lambdasonde geregelte Abgasentgiftungsanlage ersetzt wurde.

Modell	Zyl.	SAE-netto-PS	Modelljahr										
			1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
300SD	5	123[1)]	x	x	x	x	x						
300SDL	6	147[2)]						x	x				
300SE	6	177								x[3)]	x	x	x
300SEL	6	177								x	x	x	x
350SD	6	134											x[4)]
350SDL	6	134										x[4)]	x[4)]
380SE	8	155				x	x						
380SEL	8	155	x	x	x								
380SEC	8	155		x	x								
420SEL	8	201						x	x	x	x	x	x
500SEL	8	184				x	x						
500SEC	8	184				x	x						
560SEL	8	238						x	x	x	x	x	x
560SEC	8	238						x	x	x	x	x	x

1 = 118 PS für Kalifornien
2 = 143 PS für Kalifornien
3 = Einführung vermutlich im laufenden Modelljahr
4 = nicht lieferbar in Kalifornien

Neben den Benzinern war bis auf die Jahre 1988 und 1989 immer ein Dieseltriebwerk für die Limousinen erhältlich. Der Grund für die Vorhaltung eines Dieselmodells war bei der amerikanischen Regierung zu suchen. Überschritt der Durchschnittsverbrauch der Fahrzeugflotte eines Herstellers einen vorgegebenen Wert, so war eine Art Strafsteuer (gaz guzzler tax) fällig. Trotz der eher bescheidenen Fahrleistungen, die aufgrund des Tempolimits allerdings nicht

übermäßig ins Gewicht fielen, verkauften sich die Dieselmodelle in den USA recht gut. Verwunderlich ist allerdings, weshalb Mercedes-Benz of North America nicht zusätzlich das Sechszylindermodell 280 angeboten hat, das im Vergleich zu den Achtzylindermodellen doch deutlich weniger Sprit verbrauchte und noch 1980 in dem Vorgänger W116 zu haben war.

Neben den unterschiedlichen Modell- und Motorvarianten gab es weitergehende Abweichungen von den europäischen Modellen, die größtenteils schon in der letzten Ausgabe beschrieben wurden.

Ein besonders charakteristisches Merkmal der ersten Serie waren die Scheinwerfer, die auffälliger ausfielen als die überarbeiteten US-Scheinwerfer der zweiten Serie. Die Art der Leuchten mit den sealed-beam-Einsätzen machte die Kombination mit einer Scheinwerferreinigungsanlage unmöglich. Folge war ein deutlich schlechte-

res Abblendlicht bei jedoch höherer Lebensdauer der Leuchtmittel. Durch die amerikanischen Bestimmungen sollte vermieden werden, dass Autofahrer selbst im Motorraum hantierten, um Glühlampen zu wechseln. Mittlerweile wurde diese Bestimmung wieder aufgehoben.

Weitere Detailunterschiede sind z.B. das Fehlen der Leuchtweitenregulierung, der Nebelschlussleuchte und des Automatik-Programmwählschalters („E“ und „S“) in der zweiten Serie sowie die Außentemperaturanzeige in Grad Fahrenheit und englische Beschriftungen auf den Armaturen.

Für die meisten Amerikaner sind Wartezeiten von mehreren Monaten auf ein bestelltes Neufahrzeug nicht akzeptabel. Die Autohändler sollen den gewünschten Wagen möglichst innerhalb weniger Tage bereitstellen können. Dieses logistische Problem lässt sich nur durch eine großzügige Vorhaltung von Fahrzeugen realisieren. Dabei stellt sich jedoch die Frage, wie die unterschiedlichen Ausstattungswünsche der Neuwagenkunden erfüllt werden können.

Da in Amerika ohnehin hohe Komfortansprüche bestehen, hat man einfach die Grundausstattung derart umfangreich ausgelegt, dass kaum noch Sonderwünsche entstehen. Es müssen lediglich Fahrzeuge in diversen Farbvarianten vorgehalten werden.

Neben der reichhaltigen Serienausstattung gab es also eine sehr kurze Sonderausstattungsliste, wobei eine Order von bestimmten Extras meist längere Lieferzeiten zur Folge hatte, ebenso wie die Bestellung von einigen wenigen, besonders außergewöhnlichen Farbkombinationen. Solche special-order-options wurden oft mit einem Preisaufschlag für den erhöhten Logistikaufwand belegt. Die Tabelle auf der Seite 13 zeigt die Serien- und Sonderausstattungen der jeweils letzten Modelljahre der ersten und zweiten Serie.

Die genannten Fakten machen die Tatsache nachvollziehbar, dass Sonderausstattungen bei den US-Modellen eher selten zu finden sind. Einige uns in Deutschland bekannte Extras waren in den USA gar nicht lieferbar. Als Beispiele seien hier die Standheizung, das hydropneumatische Fahrwerk, die Kühlbox im Kofferraum und der Reiserechner genannt.

Interessanterweise wurden den Amerika-

Serien- und Sonderausstattungen US-Modelle Baureihe 126	Modelljahr 1985				Modelljahr 1991				
	300SD	380SE	500SEL	500SEC	300SE/SEL	350SD/SDL	420SEL	560SEL	560SEC
Motor/Chassis/Exterieur									
Antenne automatisch	□[1]	□[1]	□[1]	□[1]	□	□	□	□	□
Antiblockiersystem (ABS)	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Antriebs-Schlupfregelung (ASR)	–	–	–	–	●	–	●	●	●
Ausgleichsgetriebe mit begrenztem Schlupf	–	–	–	–	–	–	–	□	□
Außenspiegel rechts elektrisch verstellbar	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Ausstiegsleuchten in den Türen	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Automatisches Sperrdifferential (ASD)	–	–	–	–	–	●	–	–	–
Einbruch- und Diebstahlwarnanlage	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Getriebe automatisch 4-Gang	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Leichtmetallräder 5fach	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Metalliclackierung	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Niveauregulierung an der Hinterachse	–	–	–	–	–	–	–	□	□
Scheibenwaschanlage beheizt	–	–	–	–	□	□	□	□	□
Scheinwerferwischeranlage	–	–	–	–	□	□	□	□	□
Schiebedach elektrisch	○	○	○	○	○	○	○	□	□
Tempomat	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Wärmedämmendes Glas mit Bandfilter	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Zentralverriegelung	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Interieur									
Airbag für Beifahrer inkl. Kniepolster und Edelholzbox zwischen Vordersitzen	–	–	–	–	●	●	□	□	□
Airbag für Fahrer inkl. Kniepolster	●	●	□	□	□	□	□	□	□
Armlehne klappbar vorn	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Ascher mit Zigarrenanzünder beleuchtet in den Fondtüren	□[2]	□[2]	□	–	□[2]	□[2]	□[2]	□	–
Außentemperaturanzeige	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Coupé-Sitzanlage elektrisch verstellbar inkl. Edelholzbox zwischen Fondsitzen	–	–	●	–	●[3]	●[3]	●	●	●
Fanfare Zweiklang	–	–	–	–	–	–	–	□	□
Fensterheber elektrisch 4fach	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Fondsitzbank elektrisch verstellbar	–	–	□	–	●[3]	●[3]	●	□	–
Fußstützen im Fond	–	–	–	–	–	–	–	□	–
Gepäcknetze an Vordersitzlehnen	□	□	□	□	–	–	–	–	–
Holzausführung Wurzelnuß	–	–	□	□	–	–	–	□	□
Klimatisierungsautomatik	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Kopfstützen im Fond	●	●	□	●	□	□	□	□	□
Lederlenkrad und -Wählhebel	–	–	□[4]	□[4]	□	□	□	□	□
Lenksäule elektrisch verstellbar	–	–	–	–	□	□	□	□	□
Leseleuchten im Fond	□	□	□	–	□	□	□	□	–
Polsterung Leder	●	●	□	□	□	□	□	□	□
Polsterung MB-Tex	□	□	–	–	–	–	–	–	–
Polsterung Velours	●	●	○	○	○	○	○	○	○
Pompadourtaschen	–	–	–	–	□	□	□	□	□
Radio Becker electronic Cassette[5] mit Hecklautsprechern und Überblendregler	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Rollo elektrisch für Heckfenster	–	–	–	–	●	●	●	●	●
Sitzheizung Fondsitze	●	●	□	–	●	●	●	□	–
Sitzheizung Vordersitze	●	●	□	□	●	●	●	□	□
Sonnenblenden mit beleuchtetem Spiegel	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Sound-System	–	–	–	–	□	□	□	□	□
Vordersitz elektrisch verstellbar links mit Memory	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Vordersitz elektrisch verstellbar rechts	□	□	–	–	–	–	–	–	–
Vordersitz elektrisch verstellbar rechts mit Memory	–	–	□	□	□	□	□	□	□
Vordersitze verstärkt	●	●	●	●	○	○	○	○	○
Vordersitzlehnen orthopädisch	●	●	●	●	●	●	●	●	●

● = als Sonderausstattung lieferbar
○ = als Sonderausstattung ohne Mehrpreis lieferbar
□ = Grundausstattung

1 = mit regulierbarer Höhe per Schalter im Armaturenbrett
2 = vermutlich serienmäßig, keine offizielle Angabe verfügbar
3 = nur für SEL bzw. SDL
4 = Einführung im laufenden Modelljahr, vermutlich ab Januar 1985
5 = wie deutsches Becker Mexico electronic Cassette, jedoch ohne Verkehrsfunkdecoder

nern in den Mercedes der 80er Jahre keine Cupholder gegönnt. Diese fanden ab Werk erst Mitte der 90er Jahre Einzug in die Fahrzeuge. Findige Zubehörfirmen entwickelten jedoch farblich zu den Innenausstattungen passende Getränkehalter und

boten sie auch an.

Neben den regulären US-Modellen fanden besonders bis Mitte der 80er Jahre Grauimporte ihren Weg in die Staaten. Die Nachfrage wurde einerseits durch das Fehlen einiger Modelle (500er bis 1983!) und andererseits durch die günstigeren Preise bestimmt. Diese europäischen Modelle wurden nach den US-Bestimmungen umgebaut, haben jedoch oft nicht die umfangreiche Ausstattung, sodass man noch heute 126er in den USA findet, die z.B. keine elektrische Sitzverstellung oder Klimatisierungsautomatik haben, dafür aber vielleicht einen Reiserechner.

Des weiteren haben die Amerikaner ihre S-Klassen auch gern modifiziert bzw. individualisiert. Beispielsweise wurde einigen 126ern der ersten Serie Scheinwerfer der europäischen Modelle verpasst, da diese teilweise als schöner empfunden wurden und eine bessere Lichtausbeute hatten. Sehr populär war auch das Tönen der Scheiben oder das Chrombeschichten der serienmäßigen Alufelgen, was entgegen landläufiger Meinungen nicht ab Werk zu haben war. Mitunter finden sich sogar Mercedes mit vergoldeten Zierteilen. Falls dem wohlhabenden Kunden die Normallänge von 5145mm (SE/SD) bzw. 5285mm

(SEL/SDL) nicht genügte, nahmen Karosseriebaufirmen extreme Umbauten vor und schufen gewaltige Stretch-Limousinen. Das Weglassen der Typenbezeichnung am Kofferraumdeckel dagegen war und ist jedoch im Unterschied zu unseren Breiten kein Thema. Ein Wagen ohne Typenbezeichnung ist in Amerika eine echte Rarität: Man zeigt was man hat!

Alles in allem war die Baureihe 126 in den USA ein echter Erfolg. Im Vergleich zu den amerikanischen Konkurrenzmodellen galt die S-Klasse als eher sportliche Limousine mit dem begehrten Siegel „Made in Germany“. Ungefähr die Hälfte aller exportierten Wagen des Baumusters 126 gingen in die Vereinigten Staaten von Amerika. Vielleicht hat J.R. Ewing etwas dazu beigetragen...

Weitere Fragen rund um die US-Modelle oder Anregungen und Kritiken nimmt der Verfasser gern per e-mail (Christian.May @mb-w126-club.de) entgegen.

Christian May □

JAPAN - IN DER TELEMATIK DER ZEIT VORAUS

Das Telematik Entwicklungsteam (von links nach rechts: Hr. Fischer, Hr. Willikens, Hr. Czymmeck, Fr. Konstanzer, Hr. Munz, Hr. Langbein, Hr. Frosch, Hr. Mähner)

von Axel Willikens

Mit der Markteinführung des W211 in Japan debütiert dort gleichzeitig eine neue und anspruchsvolle Telematikausstattung. Diese beinhaltet ein Comand-System mit integriertem MD-Player, DVD-Laufwerk für Navigation, Video und Audio-CD sowie Sprachbedienung und TV-System.

Daneben werden die übrigen Features der neuen E-Klasse, wie den einfach zugänglichen CD-Wechsler und die Bedien- und Anzeigephilosophie mittels Lenkradtasten, Sekundärdisplay im Kombiinstrument ebenfalls unterstützt. Das System ermöglicht weiterhin die Telefonbedienung, den Notruf, das Aufspüren gestohlener Fahrzeuge, Internet-Zugriff, e-Mailing und den berühmten i-mode, der telefongestützte Zugriffe auf verschiedene Informationen, wie z.B. Kinoprogramme, Wetterbericht, Börsenticker, Flugdaten und weitere Ressourcen ermöglicht.

Da wir stückzahlbedingt in Japan keine umfangreichen und kostenintensiven Innovationen umsetzen wollten, war das Ziel ein modernes und attraktives System mit der Umsetzung der DC-Sicherheitsfeatures und einer bequemen Bedienung.

Heraus kam ein System, das in seiner Gesamtperformance die meisten Wettbewerber toppt.

Wir waren noch im Jahr 1999 drauf und dran unseren Anspruch auf wettbewerbsfähige, moderne und marktfähige Systeme zu verlieren. Die Ursache lag in einer komplizierten Abwicklung über mehrere Lieferanten, die mit den japanischen Innovationszyklen nicht Schritt halten konnte.

Audio Bildschirm:

Von einer Oberfläche ist es möglich alle Audioquellen des Comand Systems auszuwählen. FM/AM Radio, Mini-Disc, internes CD-Laufwerk sowie CD-Wechsler

Nachdem Ende 1999 der ursprünglich vorgesehene Telematik-Lieferant für den W211 „Japan“ den Auftrag zurückgab, schien alles verloren. Eine neue Strategie musste her um Abhilfe zu schaffen.

In einer ad hoc-Aktion wurde mit einem lokalen Lieferanten, der während einer Japan-Reise ausgewählt wurde, ein neues System designed, welches sowohl vorhandene Standardmodule übernimmt, als auch die Ansprüche an das Netzwerk und das Design des W211 berücksichtigt.

In einer Rekordzeit von ca. 22 Monaten wurde ein völlig neues System mit herausragender Performance entwickelt.

Unsere Erfolgsfaktoren waren ein eingeschworenes und abteilungsübergreifendes Expertenteam, eine sehr intensive Zusammenarbeit mit dem Lieferanten im Rahmen von Regeltreffen, Klausuren und endlosen Diskussionen über alle verfügbaren Medien.

Am Ende hat man zeitweise nicht mehr

Navigationsbildschirm:

Navigationsbildschirm mit 3D-Darstellung der Umgebung

erkannt, wer bei wem arbeitet. Unsere Kollegen aus der DCJ haben ebenfalls mächtig geholfen - Alles in allem: Der Teamgeist war benchmarkfähig.

Auf der anderen Seite war die Herausforderung groß: Bedingt durch die kurze Entwicklungszeit war eine intensive Nutzung der Arbeitszeiten erforderlich:

Wenn wir abends nach Hause gingen, fingen wenige Stunden danach schon wieder die Mitarbeiter des japanischen Lieferanten an zu arbeiten; dies führte zu immer wiederkehrenden, nach deutscher Zeit frühmorgendlichen Mail-Lawinen. Die parallele Kommunikation ging bis nachmittags 17.00 Uhr, d.h. bis 01.00 Uhr japanischer Zeit!

Ein weiterer Erfolgsfaktor war eine gebürtige Japanerin in unserem Team. Sie hat die MMI (Bedienabläufe / Darstellungen) ent-

worfen und damit dafür gesorgt, dass unsere Kunden in Japan nicht mit deutschen Denkmodellen konfrontiert werden.

Internetoberfläche:
Das Mercedes Benz Portal im Internet auf dem Comand System

Desweiteren hat Sie laufend Hindernisse beseitigt, die aus der unterschiedlichen Denkansätzen der beiden Kulturkreise resultierten und wertvolle Hinweise für unser strategisches Vorgehen geben können.

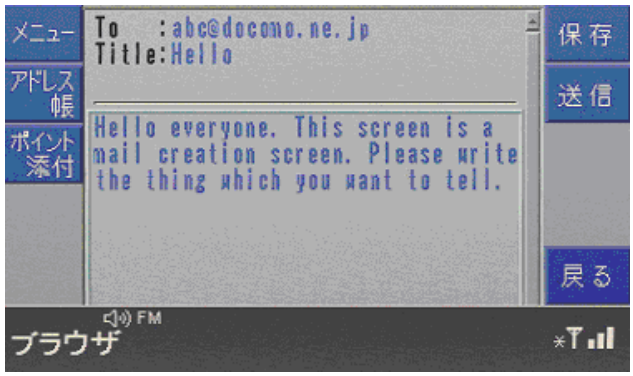
Die vorliegende Systemplattform wird DaimlerChrysler nach der BR 211 auch zur Modellpflege der BR 220 einsetzen und ein dort mittlerweile veraltetes System ablösen. Weitere Baureihen werden mit leichter Modifikation folgen.

Axel Willikens
DaimlerChrysler

EP/ET1
Tel.: +49 (0)7031 90 2037
Fax: +49 (0)7031 90 81956

e-mail: axel.willikens@daimlerchrysler.com
□

TV-, DVD- und Video-CD Bildschirm
Die auf dem Bild sichtbaren Bedienelemente blenden sich automatisch aus.



Email-Bildschirm
Mit Hilfe des neuen Comand Systems ist es möglich Emails zu empfangen bzw. zu versenden.

Ziele erreicht man am besten gemeinsam.

The achievements of our club are the results of the combined effort of each member.
Ensemble nous atteignons nos objectifs plus facilement.
Doelstellingen bereikt men het beste gezamenlijk.
Las metas mejor se consiguen juntos.

www.mb-w126-club.net