



STERNSTUNDE



“Retro Classics 2005:
Verkehrsminister
Stefan Mappus (Baden-
Württemberg) eröffnet
die Mercedes-Halle“
Seite 8-13



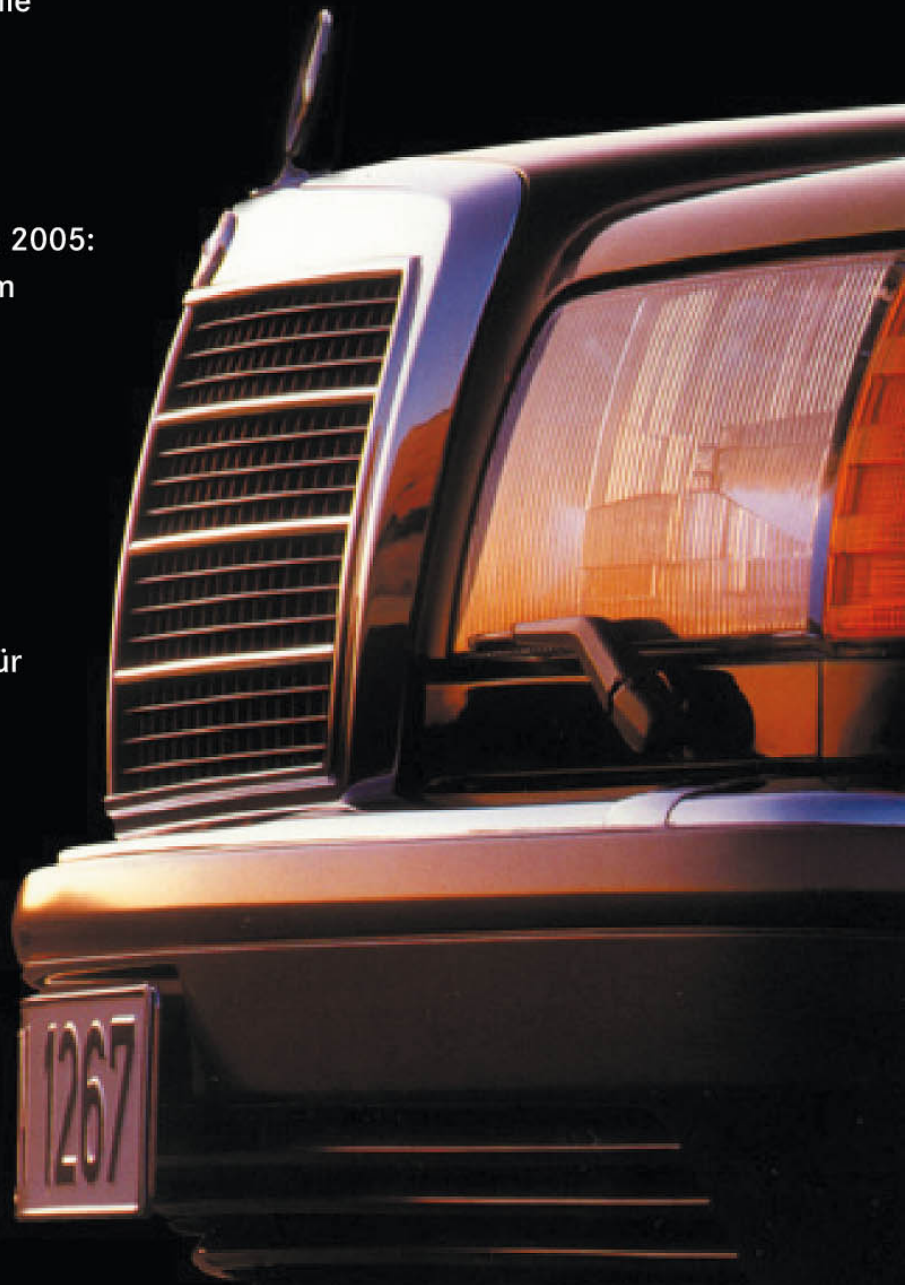
“Techno Classica 2005:
Klaus Ludwig zum
Interview beim
Mercedes-Benz
W 126-Club e.V.
Seite 14-17”



“Batteriepflge:
Frischzellenkur für
tot geglaubte
Stromspender“
Seite 67-70



Maybach
Exelero
Seite 64-65





Bremen Classic Motor Show 2005

In diesem Jahr hat sich die Bremen Classic ein ganzes Stück nach vorn entwickelt.

Im Gegensatz zu 2004 ist der Platzbedarf gestiegen und auch die Teilnehmerzahl hat sich erhöht. Bedingt durch die Sonderausstellungen für Motorräder hat sich natürlich auch das Publikumsspektrum erweitert. Immer unter der Vorgabe, dass die Fahrzeuge zumindest 20 Jahre alt sein sollten, befanden sich natürlich Fahrzeuge der Mitte 80er und jünger in den Hallen. Viele Fahrzeuge an denen ich noch gelernt und geschraubt habe, aber es waren auch wieder richtig schöne Exoten und seltene Stücke in den Hallen zu besichtigen.

Man konnte auch wirklich fast alle Fahrzeuge hautnah erleben und zum größten Teil auch anfassen und fotografieren. Viele Fahrzeugclubs waren präsent, stellvertretend sei hier "Mercedes" mit seinen verschiedenen Modellen und Clubs genannt, es waren aber natürlich auch noch andere Marken und "Themen" vertreten.



Der 126er Club war leider (noch) nicht vor Ort. Schlagworte hierzu waren: Fahrzeugbewertungen, Oldtimerrestauration und Aufarbeitungen, Rallyefahrzeuge der 80er Jahre, sinnvolle Konservierungen, Motorräder, Fahrzeugmodelle, Werkstattausrüstungen für Oldtimerfreunde, Clubs stellen sich vor, jede Menge Gebrauchtteile. Literaturstände, und, und, und ...

Eine Halle war für den Fahrzeugmarkt reserviert worden, hier konnte man sein

Fahrzeug verkaufen. Als Interessent konnte man hier schon den Preistrend erkennen, der uns alle die nächsten Jahre noch beschäftigen wird. Es gibt leider noch sehr wenig gute und bezahlbare Youngtimer, was gerade den Einstieg in diese Szene erschweren wird. Auf dem privaten Markt sind die Preise teilweise schon ziemlich überteuert und ohne Fahrzeugclub und dem dahinter stehenden Know How wird es für einen Außenstehenden fast unmöglich sein, einen guten und vernünftigen Wagen zu finden.

Fahrzeugclubs und Interessengemeinschaften gab es genügend auf der Messe, Informationen zu diesen Fahrzeugen natürlich auch, man mußte sich halt nur erkundigen wollen. Nicht nur zu den Fahrzeugen gab es Interessantes auch zu dem Drumherum gab es sehr viel zu sehen und zu erfahren, Zum Thema Rostvorsorge/Rostschutz und Konservierung gab es einige Stände und Händler und es gab auch Videomaterial und Vorträge. Zum Thema Teileverkauf und Versorgung gab es in Bremen zwei komplette Hallen und auch noch ein paar Stände, die in anderen Hallen verteilt waren, also auch hier genug zu sehen und mit Sicherheit auch das eine oder andere zu finden.

Fazit: Die Bremen Classic sollte man in sein Pflichtprogramm aufnehmen. Für ernsthaft interessierte Youngtimer/Oldtimerfans eigentlich ein Muss. Infomaterial gab es genug. Interessante Messeinhalte für 6-8 Stunden waren vorhanden, da sollte man doch hinfahren. Parkplätze vor den Messehal-



Speziell für unseren 126er habe ich aber leider sehr wenig gefunden: Nur drei Fahrzeuge waren zu sehen, und die standen auch noch zum Verkauf in der Gebrauchtwagenverkaufshalle.



Bremen 2006 werde ich wieder vor Ort sein und vielleicht sehen wir dann ja mehr 126er oder der Club ist dann sogar vor Ort.

Bernd Dammann



len. Eintrittspreisermäßigung für Clubmitglieder mit Club-Ausweis gab es auch noch.



Fotos und Hintergrundinformationen:
DaimlerChrysler

Maybach Exelero – oder: Wie man die Superlative steigert!

Wilhelm Maybach (1846-1929), die dritte historische Stern-Figur neben Gottlieb Daimler und Carl Benz, stand schon immer für das Außergewöhnliche – damals wie heute. Bis zum Tode Gottlieb Daimlers stand Maybach an seiner Seite in der Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG). Nach Differenzen mit dem Aufsichtsrat verließ er die

DMG, begründete unter seinem eigenen Namen

eine Manufaktur, deren Markenzeichen zum Sinnbild der Superlative im Automobilbau wurde. Nicht nur im Luxussegment gewann der Name Maybach einen prestigeträchtigen Klang, auch Geschwindigkeit war eine Spezialität der Edel-Autoschmiede. So konstruierten die Maybach-Ingenieure bereits in den 1930er Jahren ein Hochgeschwindigkeitsfahrzeug für den heute 99 Jahre erfahrenen Reifenhersteller Fulda, das mit über 200km/h eine neue Dimension für Reifentests öffnete. Der 1938 konzipierte und 1939 ausgelieferte Versuchswagen, der nur einmal gebaut wurde, ist in den Wirren des zweiten Weltkrieges bis heute verschollen.

66 Jahre später bringt Fulda einen neuen anspruchsvollen Hightech Reifen auf den Markt. Für die extremste Dimension dieser Reifenlinie (315 / 25 ZR 23), freigegeben für Geschwindigkeiten über 350km/h, wohlgermerkt als Serienrei-

fen, kein Rennreifen, benötigt man ein High Speed-Fahrzeug, aber keinen Rennwagen.

René Staud, Weltklasse-Fotograf von Automobilen, schlug zielgerichtet eine historische Brücke in die Moderne, brachte Maybach und Fulda nach 66 Jahren wieder zusammen. Nach einigen abstimmdenden Gesprächen mit Leon Hustinx, Maybach-Verantwortlicher, ist man sich einig: Maybach baut für Fulda ein Automobil. Staud erwies sich als ausgezeichnete "Netzwerker" von DaimlerChrysler und Fulda Reifen. Die vor wenigen Jahren wiederbelebte Edelmarke knüpft mit dem neuen Supersportwagen an eine fast vergessene Tradition wieder an, beeindruckt bereits mit trockenen Daten:

Der serienmäßige Typ 12 Maybach-Motor mit Biturbo-Auflader erfuhr eine Hubraumerweiterung auf 5,9 Liter. Kombiniert mit einer optimierten Turbo-Aufladung stehen nun 700PS und ein Drehmoment von 1020Nm bereit – genug für über 350km/h! Das 2,66t schwere



Technische Daten des Fulda/Maybach Exelero:

Motor:	
Bauart:	V-Motor 60° Bankwinkel
Zylinderzahl:	12
Hubraum (ccm):	5908
Bohrung x Hub (mm)	83,0 x 91,0
Verdichtung:	9,1
Ventile pro Zylinder:	3
Ventilsteuerung:	Rollen-Schwinghebel über eine Nockenwelle pro Bank
Nockenwellenantrieb:	Kette
Gemischauflbereitung:	Einspritzung
Kraftstoffart:	Super 100 Oktan
Leistung (kW)	515
Leistung (PS)	700
Leistung bei U/min	5000
Max. Drehmoment: (Nm)	1020
Max. Drehmoment: bei U/min	2500
Abgasentgiftung:	KAT
Motorschmierng:	Ölumlaufschmierung
Maße und Gewichte:	
Maße:	
Radstand: (mm)	3390
Länge: (mm)	5890
Breite: (mm)	2140
Höhe: (mm)	1390
Kraftstofftank Fassungsvermögen: (l)	110
Gewichte:	
Leergewicht: (kg)	2660
Zulässiges Gesamtgewicht: (kg)	2960
Maximale Zuladung: (kg)	300
Fahrleistungen:	
Höchstgeschwindigkeit:	351,45
Beschleunigung von 0 auf 100 km/h (s)	4,4
Fahrwerk:	
Radaufhängung:	
vorn:	Doppelquerlenkerachse
hinten:	Raumlenkerachse
Bereifung:	Fulda Carat Exelero
vorn:	315/25 ZR 23
hinten:	315/25 ZR 23
Bremsen:	Innenbelüftete Scheibenbremsen
Typ vorn:	4x4 Kolbenfestsattel (2 Sättel)
Durchmesser: (mm)	376
Typ hinten:	2x4 Kolbenfestsattel
Durchmesser: (mm)	355
ABS:	ja
ESP:	ja

Sportcoupé basiert auf dem Maybach 57.

Sportwagen auf Limousinenbasis - Extremdaten im krassen Widerspruch?



Dazu Testfahrer Klaus Ludwig nach seiner 351,45 km/h (FIA-genormte Messeinheit) schnellen Rekordfahrt in Nardo: "Es war unglaublich, wie leicht sich das Fahrzeug bei dieser Rekordgeschwindigkeit handhaben ließ. Insbesondere die Reifen vermittelten ein absolut sicheres Gefühl. Hier stimmte einfach alles, Technik, Fahrwerk und Bereifung."

Maybach Exelero, ein Auto, das inklusive TÜV-Gutachten und Straßenzulassung alles hat – nur eines nicht: einen Preis. Eine Serienfertigung wird es nicht geben. Der Exelero bleibt ein Unikat!

Marc Westhofen

