

Eigentlich sollte der Mensch in seinem Auto mindestens genauso gut von allen Seiten geschützt sein.



Der natürliche Rundumschutz.

► Wenn eine Kastanie im Herbst ihren 10 oder 20 Meter langen Fall zum Boden antritt, kann sie sich auf eine perfekt gestaltete Sicherheits-Karosserie verlassen. Mit ihrer hochfesten Fahrgastzelle und den zahlreichen Pralldämpfern rund um die ganze Karosserie ist sie von allen Seiten gleich gut geschützt. Obendrein hat die Kastanie die für Unfälle

Spätestens hier wird klar, daß es nicht so einfach ist,

dem Menschen im Fall des Falles den gleichen Schutz von allen Seiten zu geben wie der Kastanie. Der Schutz von vorne ist durch den Einsatz von computerberechneten Knautschzonen bei vielen Autos schon recht weit gediehen. Aber was ist mit dem Schutz von links, rechts und hinten?

► Die neue S-Klasse, die Ihnen in wenigen Wochen vorgestellt wird, zeigt in diesem Punkt ein paar völlig neue Ideen. Was in den Augen der Fachwelt aber

vielleicht als revolutionär angesehen wird, ist in Wahrheit nur beste Tradition unseres Hauses.

Bereits in den dreißiger Jahren dachten unsere Ingenieure intensiv über sichere Autos nach. Seit dieser Zeit erfanden sie die Knautschzone und die formstabile Fahrgastzelle. Sie entwickelten den Lenkradpralltopf, den automatischen Gurtstraffer und den Airbag für Fahrer und Beifahrer. Sie bauten als erste elektronische

Freuen Sie sich auf

Anti-Blockier-Systeme ein und einen automatisch ausfahrenden Überrollbügel für Cabriolets.

► Diese Sicherheitsentwicklungen wurden meist zuerst in der S-Klasse eingeführt. Denn nur in der automobilen Oberklasse war den anspruchsvollen Kunden der Preis dieser Neuentwicklungen zumutbar. Nach einigen Jahren Bauzeit konnte dann mit höheren Stückzahlen der Fortschritt verbilligt und an

die neue S-Klasse.

andere Modelle und andere Hersteller weitergegeben werden. Wobei allerdings die aufsehenerregenden Tests des ADAC und im besonderen AMS (19/90) vor ein paar Monaten gezeigt haben, daß es zwischen Sicherheitslenksäule und Sicherheitslenksäule oder zwischen Knautschzone und Knautschzone doch noch ein paar lebenswichtige Unterschiede gibt. Was vielleicht damit zusammenhängt, daß Mercedes-Benz schon 1939 mit Sicherheitsforschung

begonnen hat – gut 20 Jahre vor allen anderen.

► In der neuen S-Klasse sind wir dem Ziel des totalen Rundumschutzes wieder ein gutes Stück nähergekommen. Im Interesse aller Autofahrer. Denn bei der Sicherheit mögen auch weiterhin andere unsere neuen Ideen übernehmen.



Mercedes-Benz