

HUBRAUM

THE ART OF DRIVING CULTURE

magazine

NEW

**FERRARI
296 GTB**

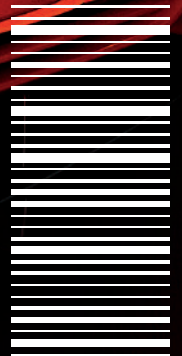
**BRABUS 900
SUPERBLACK**

Der neue

**MERCEDES
MAYBACH
EQS SUV**

**LAMBORGHINI
REVUELTO**

Supersportwagen mit V12-Hybrid HPEV



MS	URB - 6
RCS	PA - 07.06
Prod.	Wahlberg
Mod.	05.14

AC 380 V



THE TRAVELLER

Das Luxus Reise und Genuss Magazin

AB SOFORT ALLE 3 MONATE NEU
„THE TRAVELLER“ MAGAZIN!



Jeden Sonntag
im Newsletter:
Die neuesten Reise
und Lifestyle Trends



www.thetraveller.vip



Impressum

Founder & Publisher: Markus Elsässer
Editor in Chief: Markus Elsässer (V.I.S.D.P.)
Geschäftsführer: Sabine Elsässer

Verlag: FUNDSCENE Media UG (haftungsbeschränkt)
Waldblickstr. 40 - DE-75245 Neulingen
Registergericht: Amtsgericht Mannheim
Registernummer: HRB 743708
Ust-Ident-Nummer: DE352431825

Tel.: +49 (0)7231 - 6035228
E-Mail: redaktion@hubraummagazine.com

Cover Image: Copyright © 2023 Automobili Lamborghini S.p.A.

Anzeigenleitung

Christine Arnoldt +49 (0)7231 - 7760106
werbung@hubraummagazine.com

Die Inhalte des HUBRAUM MAGAZINS sind urheberrechtlich geschützt, alle Rechte liegen beim Verlag FUNDSCENE Media UG (haftungsbeschränkt) Vervielfältigung oder Nachdruck bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages.

Autoren und Interviewpartner sind im Sinne des Presserechts selbst für Ihre Aussagen und Empfehlungen verantwortlich. Die Aussagen von Autoren und Interviewpartnern spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion oder des Verlages wieder.

Anzeigen- und Redaktionsschluss ist der 07. Juli 2023

Die nächste Ausgabe des
***HUBRAUM* MAGAZINE**

erscheint am 28. Juli 2023

ISSUE No. 02 – 2023

From the Editor

Liebe Leserinnen, liebe Leser ich freue mich Ihnen die neueste Ausgabe des deutschen HUBRAUM Magazins präsentieren zu dürfen.

In den nächsten Ausgaben des HUBRAUM MAGAZIN`s werden wir den Inhalt um Interviews und Reportagen erweitern!

**Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen
des neuen HUBRAUM MAGAZINS**



LADY`S & GENTLEMEN PLEASE SIT IN AND START YOUR ENGINE

Markus Elsässer Publisher/Editor in Chief

THE ART OF DRIVING CULTURE
www.hubraummagazine.com

FOLLOW US in the Social Medias



DER BENTLEY CONTINENTAL GT WIRD 20!





欧陆GT S特别版



Zur Feier des 20. Jubiläums des Continental GT organisiert Bentley Motors ein viermonatiges Programm mit einzigartigen Modellen, Fahrten und Veranstaltungen, das heute auf der Shanghai Auto Show mit der Premiere eines Continental GT S-Unikats beginnt. Dieses einzigartige Fahrzeug wartet mit zahlreichen maßgeschneiderten Mulliner-Merkmalen auf, darunter Embleme, Einlagen und Designmotive zur Erinnerung an den 20. Geburtstag des Fahrzeugs, das die moderne Ära von Bentley Motors maßgeblich geprägt hat.

Der besondere GT S für Shanghai ist in einem düster anmutenden Magnetic Dark Grey Metallic lackiert, ergänzt durch schwarz verchromte/schwarze 22 Zoll-Sporträder mit 10 Speichen, in denen rote Bremssättel für einen Farbkontrast sorgen. Mit einer Zweifarbkombination in Beluga- und Hotspur-Leder,

kombiniert mit Piano Black, findet der Schwarz-Rot-Kontrast im Innenraum seine Fortsetzung.

Das maßgefertigte Interieur umfasst über eine einzigartige Mulliner-Farbgebung, Duo-Furniere an Armaturenbrett und oberen Türleisten sowie individuelle Details an der Mittelkonsole und den Einstiegsleisten.

Das Furnier im oberen Bereich des Armaturenbretts ist in Granite Stone ausgeführt und bietet eine einzigartige Haptik, während jenes im unteren Bereich in Grand Black gehalten ist und eine lasergravierte Plakette zur Feier des 20. Jubiläums des Continental GT aufweist. Die beiden Furniere werden durch einen roten Nadelstreifen getrennt, der sich von Tür zu Tür zieht – entlang der oberen Lamellen der Lüftungsdüsen im Bullaugen-Design und über die Armaturentafel.



Die Silhouetten des Continental GT der ersten sowie der dritten Generation zieren die Einstiegsleisten und repräsentieren damit die 20-jährige Erfolgsgeschichte des modernen GT. Dieses Design findet sich auch auf der Mittelkonsole wieder, während das LED-Begrüßungslicht in den Türen den Jahrestag des legendären Grand Tourers mit einem einzigartigen Design würdigt.

Der 2003 eingeführte Continental GT war der erste vollkommen neue Bentley der neueren Zeit, der erste mit Allradantrieb und der erste mit dem innovativen W12-Motor. Er trug wesentlich zu Bentleys heutigem Status als begehrteste Luxusautomarke der Welt bei.

Bei seiner Markteinführung im Jahr 2003 bot der Continental GT eine einmalige Kombination aus herausragendem Design, Fahrleistungen auf dem Niveau eines Supersportwagens und unvergleichlicher Handwerkskunst. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von über 300 km/h und einer Zeit von nur 4,8 Sekunden für den Sprint von 0 auf 100 km/h galt er seinerzeit als schnellstes wirklich viersitziges Coupé der Welt. Ohne vergleichbare Rivalen in seiner Preisklasse entwickelte sich der Continental GT schnell zu einer weltweiten Sensation und schuf ein völlig neues Marktsegment.

Mittlerweile in der dritten Generation, gewinnen der Continental GT und sein Stallgefährte Continental GTC, weiterhin Auszeichnungen und Preise. 2022 erhielt der Continental GT Speed die renommierte Auszeichnung zum Auto des Jahres vom

Robb Report; bemerkenswerterweise folgte ihm der Continental GT V8 S als Auto des Jahres 2023. Darüber hinaus wurde der Continental GT im Februar 2023 bei der Leserwahl von Auto Motor und Sport, an der über 101.000 Leser teilnahmen, zum zweiten Mal in Folge zum besten Luxusfahrzeug der Importklasse gekürt.

„Continental Drive Hubs“

Der 20. Geburtstag des Continental GT wird mit zwei „Continental Drive Hubs“ gefeiert, eines an Bentleys Hauptsitz in Crewe und das andere in Genf. Neben aktuellen Modellvarianten werden Continental GT-Modelle der ersten und zweiten Generation aus der Bentley Heritage Collection für Fahrten zur Verfügung stehen und so 20 Jahre konstanter Design- und Technikentwicklung lebendig werden lassen.





Eine Weltumrundung in 20 Filmberichten

Im Mai wird ein im Hause entworfener und hergestellter Bentley-„Staffelstab“ seine Weltumrundung antreten und in verschiedenen Continental GT-Modellen durch Europa, den Nahen Osten, China, den asiatisch-pazifischen Raum und die USA reisen, bevor er nach Crewe zurückkehrt. Am Ende wird der Staffelstab 20 Andenken an die Tour enthalten und eine Art Zeitkapsel sein – als bleibende Erinnerung an eine einzigartige Reise.

Ein doppeltes Jubiläum

Zeitgleich mit dem Continental GT wird auch Bentleys mächtiger 6-Liter-Twin-Turbo-W12-Motor zwanzig, der Bentley über zwei Jahrzehnte hinweg physisch und metaphorisch zum Erfolg getrieben hat. Da das Produktionsende des Motors für April 2024 geplant ist, verbleiben nur noch 12 Monate, bevor dieses legendäre Triebwerk der elektrisch geprägten Zukunft von Bentleys den Platz überlässt. Dieser Meilenstein wird beim Festival of Speed in Goodwood (13. bis 16. Juli)



gefeiert. Dort wird Bentley den W12 mit einer bewegenden Schau W12-getriebener Fahrzeuge aus den vergangenen 20 Jahren zelebrieren, bis hin zum neuen Bentley Batur by Mulliner.

Eine Homage an das Original auf der Monterey Car Week

Der erste Continental GT, der 2003 die Fertigungslinie in Crewe verließ, trug die Fahrgestellnummer 20001, war in Cypress Green lackiert und mit einem Interieur in Saddle-Leder und Burr Walnut

ausgestattet. Als wichtiger Meilenstein ist er bis zum heutigen Tag durchweg im Besitz des Unternehmens geblieben und logiert in der Garage der Heritage Collection.

Zum Abschluss der Jubiläumsfeierlichkeiten wird Bentley auf der diesjährigen Monterey Car Week (vom 11. bis 18. August) einen letzten einmaligen und ganz besonderen Continental GT präsentieren, der vom Fahrzeug mit der Nummer 20001 inspiriert ist. ■

DIE LE MANS CO

HOMMAGE AN EINE GEME



COLLECTION

EINSAME GESCHICHTE





Um das zwanzigste Jubiläum seit dem sechsten Bentley-Sieg beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans sowie das hundertste Jubiläum des legendären Rennens zu feiern, erschafft Bentley eine limitierte Auflage von Continental GT Coupés und Continental GTC. Jedes Fahrzeug wird vom Bentley W12-Motor angetrieben, dem erfolgreichsten 12-Zylindermotor der Moderne. Die Le Mans Collection beinhaltet einzigartige Interieur- und Exterieur-Details, die dem Design des Speed 8 nachempfunden sind, der beim Rennen von Le Mans mit der Startnummer 7 den Gesamtsieg erzielte.

Alle Modelle aus der Le Mans Collection sind mit dem Bentley Rotating Display ausgestattet, das wahlweise einen Touchscreen, Analoginstrumente oder ein nahtlos in die Armaturentafel integriertes Duo-Furnier zeigt. Doch mit einer Besonderheit: Statt des üblichen Elements in





der Mitte trägt es dort eine kleine Vitrine mit einem Motorventil des 4,0-Liter-V8-Motors mit Doppelturbo-aufladung aus dem Jahr 2003, in dem der Bentley Speed 8 das Rennen von Le Mans gewann. Der Motor wurde nach dem Rennen ausgebaut und aufbewahrt. 24 der 32 Motorventile wurden nun halbiert, um 48 Artefakte für diese exklusive Kollektion ultimativer Grand Tourer zu kreieren.

Ein weiteres durchdachtes Detail: Die sonst übliche 12-Stunden-Analoguhr wurde durch eine Digitaluhr mit speziell angefertigtem Ziffernblatt ersetzt – natürlich im 24-Stunden-Format.

Mulliner, die Veredelungsabteilung von Bentley, ließ sich dabei von den dunkelgrünen Speed-8-Rennautos inspirieren, die beim Rennen von Le Mans im Jahr 2003 alle anderen hinter sich ließen. Von der Lackierung im Farbton Verdant Green bis zum in die Instrumententafel integrierten Detail des Speed 8-Originalmotors: Die Le Mans Collection ist eine von Herzen kommende Hommage an die lange und glorreiche gemeinsame Vergangenheit von Bentley und dem 24-Stunden-Rennen von Le Mans.

Eine Hommage an den Speed 8 mit der Startnummer 7

Die Designer von Mulliner beschäftigten sich eingehend mit dem siegreichen Speed 8 von 2003 – gewiss einer der schönsten Rennwagen, die jemals beim Rennen von Le Mans triumphierten. Die li-

mitierte Anzahl der Continental GT und Continental GTC aus der Le Mans Collection ist in Verdant Green lackiert und mit einem Moonbeam-Rennstreifen gestaltet, der sich über die Motorhaube (und das Coupé-Dach) erstreckt. Die Blackline Specification erinnert an die schwarz-grüne Lackierung des Speed 8, während die Carbonteile der Styling-Spezifikation in Schwarz mit einem dezenten Nadelstreifen im Moonbeam-Design ausgeführt sind. Der Farbton Beluga Black wurde auch für den unteren Bereich des vorderen Stoßfängers, die Türspiegelabdeckungen und den hufeisenförmigen Bereich unter dem Heckspoiler gewählt. Hinter den ebenfalls schwarzen 22-Zoll-Rädern mit zehn Speichen verbergen sich Carbon-Keramik-Bremsen mit roten Bremssätteln.

Der markante Bentley-Matrixgrill (ursprünglich zum Schutz des Kühlers auf der unbefestigten Rennstrecke von Le Mans in den 1920er-Jahren entwickelt) trägt eine „7“ im Farbton Arctic White. Somit wird die siegreiche Startnummer von 2003 mit den lackierten Kühlern der Bentleys kombiniert, die zwischen 1924 und 1930 beim Rennen von Le Mans bereits fünf Siege für sich verbuchen konnten.

Individuelle Details

Der Innenraum des Continental GT und des Continental GTC aus der Le Mans Collection ist deutlich luxuriöser als der des Bentley Speed 8s – doch der sportliche Geist ist nach wie vor präsent. Eine Be-







grüßungslicht im 2003-Siegerkranz-Design führt in ein Cockpit, dessen Innenverkleidung im Farbton Beluga gehalten ist. Die Sitzflächen sind mit genopptem Dynamica-Bezug gestaltet, während das monochrome Farbschema des Innenraums durch Kontrastnähte und Sicherheitsgurte in der Akzentfarbe Hotspur aufgelockert wird. Das mit Leder- und Dynamica-Material bezogene Lenkrad besitzt ebenfalls kontrastierende Hotspur-Steppnähte und auf sechs Uhr einen Akzentstreifen.

Das in zwei Farben gestaltete Furnier der Instrumententafel und oberen Türeinslagen ist in Piano Black und hochglänzendem Carbon Fibre ausgeführt – beide Farbkomponenten werden durch einen schmalen Chromstreifen voneinander getrennt. Zur Instrumententafel passende Türen, die den Eindruck vermitteln, der Chromstreifen zöge sich nahtlos von einer zur anderen Seite, sind ein weiteres Markenzeichen für die herausragende Handwerkskunst, die in jedem Bentley steckt.

Die Le Mans Collection von Bentley ist mit zahlreichen individuellen Details gestaltet, angefangen bei den Schwellern des Speed 8 und den mit sechs Siegerkränzen verzierten Einstiegsleisten. Auf der Instrumententafel prangt das Emblem mit den sechs Siegerkränzen auf hochglänzenden Carbonfasern – so wird jeder der sechs Bentley-Siege beim Rennen von Le Mans zwischen 1924 und 2003 gewürdigt.



Vom Rennsport inspirierte Leistung

Der Continental GT und GTC aus der Le Mans Collection wird angetrieben von einer überarbeiteten Version des bekannten 6,0-Liter-W12-TSI-Motors von Bentley, der 659 PS leistet und ein außergewöhnlich hohes Drehmoment von 900 Nm entwickelt.

In Verbindung mit einem hervorragenden Handling resultieren daraus eine Höchstgeschwindigkeit von 335 km/h und ein Beschleunigungsvermögen von 0 auf 100 km/h in 3,6 Sekunden. Eine Kombination von vier Fahrwerks-technologien verleiht der neuen limitierten Auflage das richtige Maß an Agilität, Leistung und Fahrkomfort, wie man es von einem Fahrzeug mit diesem Erbe erwartet.

Das Bentley Dynamic Ride System und die aktive Drei-Kammer-Luftfederung mit adaptiver Stoßdämpfung tragen ent-

scheidend zur harmonischen Balance des Fahrzeugs bei und bieten eine hervorragende Basis. Die optionalen, neu entwickelten Carbon-Keramik-Bremsen, die variable elektronische Stabilitätsregelung, die Allradlenkung und ein elektronisches Sperrdifferenzial steigern die Agilität und das Leistungspotenzial zusätzlich.

Bentley und Le Mans

Bentleys langjährige Geschichte mit Le Mans begann etwas zögerlich. „Ich halte das für völlig verrückt. Niemand wird durchs Ziel fahren. Fahrzeuge sind einfach nicht dafür gemacht, über 24 Stunden derartig belastet zu werden.“ Das war die Reaktion von W.O. Bentley im Jahr 1923, als er hörte, dass der Privatmann John Duff am ersten 24-Stunden-Rennen von Le Mans teilnehmen wollte, mit einem 3-Liter-Bentley. Doch der Sportsgeist von W.O. war geweckt, und so eilte er doch noch in letzter Minute zum Circuit de la Sarthe. Inspiriert von einem Rundenrekord und dem vierten Platz, den Duff damals erzielte (trotz eines längeren Reparaturstopps wegen eines Lecks im Benzintank), erschienen W.O. und Bentley Motors auch im Jahr 1924 mit einem Werkswagen an der Startlinie – und gewannen das Rennen. Dies war der Beginn eines glorreichen Jahrzehnts mit



fünf Siegen innerhalb von sieben Jahren.

Im Jahr 2001 erschien Bentley mit dem EXP Speed 8 abermals auf der Bildfläche – zum Startschuss eines dreijährigen Programms mit dem Ziel eines sechsten Gesamtsiegs. Am Sonntag, dem 15. Juni 2003, erzielten zwei Speed 8s-Werksfahrzeuge den ersten und zweiten Platz bei diesem anspruchsvollsten aller Langstreckenrennen. Das Fahrzeug mit der Startnummer 7 von Guy Smith, Tom Kristensen und Rinaldo Capello absolvierte 377 Runden mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 214,33 km/h, gefolgt vom Speed 8 mit der Startnummer 8 von Johnny Herbert, Mark Blundell und David Brabham. ■

DER BENTLEY BLOW IN DEN RENNSPORT



WER KEHRT ZURÜCK



Foto/Quelle: © Bentley Motors



Das erste Fahrzeug aus der Bentley Blower Continuation Series – auch bekannt unter dem Namen Car Zero – wird bei mehreren Rennveranstaltungen im Jahr 2023 das Erbe seines Vorgängers wieder aufleben lassen. Um seine Leistung und Ausdauer zu testen und seinem Erbe gerecht zu werden, wird sich das Car Zero aus der Blower Series für die abschließende technische Validierung mehreren Rennstrecken im Vereinigten Königreich, in Frankreich und in Belgien stellen.

Die Blower Continuation Series – die erste Wiederauflage eines Vorkriegsfahrzeugs – wurde von Hand gefertigt. Für die Entwicklung wurden moderne, laser-gescannte Daten und Originalzeichnungen miteinander kombiniert. Sowohl die Originalbaupläne als auch die 3D-Daten stammen vom 4,5-Liter-„Team Car #2“ mit Kompressor aus dem Jahr 1929 – der berühmteste Bentley der Welt und eine der Ikonen aus der Bentley Heritage Collection. 93 Jahre nachdem dieses legendäre Fahrzeug bei Le Mans (und anderen Rennen) antrat, wird das Car Zero die Rolle des ursprünglichen Blower übernehmen und seine Renntauglichkeit unter Beweis stellen – unter anderem auf dem Circuit de la Sarthe. Damit ist es der



erste Bentley-Werkswagen, der seit dem Sieg des Speed 8 im Jahr 2003 beim Rennen von Le Mans antritt.

Um das Rennen zu bestreiten, wurden am Blower Car Zero nur wenige sicherheitsrelevante Modifikationen durchgeführt. Dazu zählen der Einbau von Regenlichtern, Seitenspiegeln, Abschleppösen, einem Feuerlöscher sowie einem Batterietrennschalter. Das Fahrzeug verfügt nun auch über den Historic Technical Passport (HTP) – ein Dokument, das seine Teilnahmetauglichkeit an von der FIA genehmigten Events für historische Fahrzeuge bescheinigt.



Das Blower Car Zero wird im Jahr 2023 auf drei Rennstrecken antreten:

Donington Park, Vereinigtes Königreich, 29.–30. April
 Le Mans, Frankreich, 29. Juni – 3. Juli (zwei Rennen)
 Spa, Belgien, 28.–30. September

Nach dem Car Zero wurden 12 weitere Fahrzeuge aus der Blower Continuation Series über Mulliner (der Bentley-Veredelungsschmiede für personalisierte und maßgefertigte Fahrzeuge) in Auftrag gegeben. Davon wurden acht bereits ausgeliefert, vier befinden sich noch in der Fertigung. Einige dieser kundenspezifischen Fahrzeuge werden im Sommer gemeinsam mit dem Car Zero beim Rennen von Le Mans antreten, zusammen mit originalen Bentley-Teamfahrzeugen aus den 1920er-Jahren.

Dazu Paul Williams, Chief Technical Officer bei Mulliner:

„Durch die Rennteilnahme mit dem Blower Car Zero auf der originalen Rennstrecke können wir die Leistungsfähigkeit, Authentizität und Langlebigkeit unserer Continuation Series unter Beweis stellen. Unsere Kunden erhalten somit die Gewissheit, dass sich ihre Continuation-Fahrzeuge auch auf der Rennstrecke bewähren. Die technische Qualität des Fahrzeugs haben wir bereits durch einen anspruchsvollen Test überprüft, bei dem das Fahrzeug die Rennstrecke Goodwood mehrere Stunden im Renntempo befuhr. Jetzt ist es an der Zeit, das Potenzial des Wagens in einem echten Rennen unter Beweis zu stellen. Die Erkenntnisse aus diesem Rennprogramm werden wir für die



anstehende Speed Six Continuation Series nutzen – der erste Engineering-Wagen wird bereits gefertigt.“ Um sich auf seine Rennpremiere vorzubereiten, absolvierte das Car Zero vor Kurzem einen sechsstündigen Dauerversuch bei vollem Renntempo auf der Rennstrecke Goodwood. Das von Stuart Morley (GB) gefahrene Fahrzeug bewältigte den gesamten Test fehlerfrei und legte 612 Kilometer bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 134 km/h zurück. Die am Rennprogramm teilnehmenden Fahrer werden bald verkündet. Es wird sich um eine Mischung aus erfahrenen, renntauglichen Rennsport-Journalisten und professionellen Rennfahrern handeln. ■

Mercedes Maybach EQS SUV







Mit dem Mercedes-Maybach EQS 680 SUV präsentiert die legendäre Marke ihr erstes vollelektrisches Serienmodell. Es basiert auf der Technologie des EQS SUV von Mercedes-EQ und kombiniert diese mit der Exklusivität von Maybach – ganz im Sinne der Maxime von Karl Maybach: „Was gut ist, muss auch schön sein.“ Für einen unverwechselbaren Auftritt sorgt das besondere Exterieur mit aufrechtstehendem Mercedes Stern auf der Haube und markanter Black-Panel-Front, die den spezifischen Maybach Kühlergrill in das Zeitalter der Elektromobilität überträgt. Ebenso markentypisch ist die optionale Zweifarbenlackierung. Der großzügige Innenraum bietet dank erlesener Materialien, vollendeter Handwerkskunst und exklusiven Details ein ganzheitliches Komforterlebnis mit Cocooning-Effekt. Mit seiner konsequenten Interpretation von Sophisticated Luxury bildet der Mercedes-Maybach EQS SUV den neuen Maßstab im Segment der vollelektrischen Top-End-Luxus-SUVs.

„Kundinnen und Kunden von Mercedes-Maybach suchen das Besondere und unser Ziel ist es, ihre hohen Erwartungen noch zu übertreffen. Der Mercedes-Maybach EQS SUV verbindet unseren Führungsanspruch bei Digitalisierung und Elektromobilität mit unserem Fokus auf das Luxussegment. Das erste vollelektrische Fahrzeug von Mercedes-Maybach ergänzt die besten Technologien von Mercedes-Benz mit dem Extra an Komfort und individuellen Details, die es nur bei Mercedes-Maybach gibt.“

Ola Källenius, Vorsitzender des
Vorstands der Mercedes-Benz Group AG

„Der Mercedes-Maybach EQS SUV ist unser erster vollelektrischer Full-Size-Luxus-SUV. Bei Mercedes-Maybach streben wir danach, dem Schönen zusätzlich den Glanz des Außergewöhnlichen zu verleihen. Der Innenraum ist ein emotionales und stilvolles Statement. Der Lounge-Charakter verspricht luxuriöses Reisen auf höchstem Niveau. Zusammen mit der neuartigen progressiven SUV-Proportion definieren wir den SUV-Luxus der Zukunft komplett neu.“

Gorden Wagener, Chief Design
Officer Mercedes-Benz Group AG

„Der Mercedes-Maybach EQS SUV ist ein Meilenstein in unserer Markenhistorie. Für uns verkörpert er nicht weniger als die Neudefinition von automobiler Extraklasse im Zeitalter der Elektromobilität. Unsere Kundinnen und Kunden können sich auf ein elektrisches Fahrerlebnis der absoluten Spitzenklasse freuen – mit der für Maybach-typischen Aura des Außergewöhnlichen.“

Daniel Lescow, Leiter Mercedes-
Maybach, Mercedes-Benz Group AG

Das Exterieur-Design: Markentypische Front, Chromakzente und Marken-Emblem als Designelement

Mercedes-Maybach bereichert das dynamische Purpose Design des EQS SUV von Mercedes-EQ um exklusive Elemente, die ihm einen ganz eigenen Charakter verleihen. Auf der Haube thront statusprägend der Mercedes Stern. Die Front ist geprägt vom markentypischen Black Panel mit vertikalen, verchromten Zierstäben in dreidimensionaler Tiefenoptik. Das große Black Panel ist erstmals glattflächig geschlossen. Das Hightech-Element für die Radarsensoren ist vollständig integriert und nicht mehr sichtbar. Verchromte, filigrane Lamellen finden sich auch am Lufteinlass des Stoßfängers wieder. Der klassische MAYBACH-Schriftzug ist dezent in einer verchromten Zierleiste eingearbeitet, die mit dem durchgehenden Leuchtband der serienmäßigen DIGITAL LIGHT Scheinwerfer eine Einheit bildet. Das Maybach Muster mit mehreren kleinen Marken-Emblemen findet sich zudem in Zierelementen des seitlichen Stoßfängers wieder. DIGITAL LIGHT begrüßt und verabschiedet die Fahrerin oder den Fahrer mit einer speziellen Lichtinszenierung. Zur weiteren Begrüßung erstrahlt in allen vier Türen eine animierte Projektion des Maybach Musters.

Spezifische Merkmale in der Seitenansicht sind die kräftige Chromumrandung der Seitenfenster und die verchromte B-Säulen-Blende. Dieses Schmuckelement ist ein fester Bestandteil der Mercedes-Maybach Signatur und betont die Länge des hinteren Sitzraums. Auf der D-Säule unterstreicht ein Maybach Emblem die Wertigkeit. Der Schriftzug EQS ist subtil im vorderen Fensterdreieck integriert. Die ausgeprägten Radhäuser mit Claddings in Hochglanzschwarz betonen Kraft und emotionale SUV-Präsenz. Passend dazu rollt der Mercedes-Maybach EQS SUV auf exklusiven 21- oder 22-Zoll-Leichtmetall- und Schmiederädern. Der Maybach Schriftzug findet sich auf den integrierten, exquisit ausgeführten Radnabenabdeckungen. Ein weiterer Blickfang sind die serienmäßigen Trittbretter, die bei Dunkelheit beleuchtet sind. Die Trittflächen sind aus eloxiertem Aluminium gefertigt, das die Nadelstreifenoptik der Black-Panel-Front aufgreift. Auch hier ist stilvoll das Maybach Emblem integriert. Am Heck unterstreichen die Rücklichter als durchgängiges Leuchtband mit zweiteiliger Helix den exklusiven Charakter. Die Leuchten sind über die gesamte Breite animiert. Hinzu kommen Chromzierelemente auf der Heckklappe, an der Heckschürze und der Abrisskante sowie der Maybach Schriftzug.

Zum besonderen Auftritt des Mercedes-Maybach EQS SUV gehört auf Wunsch auch die markentypische Zweifarbenlackierung mit filigranem Pinstri-



pe. Sie wird nach höchsten Qualitätskriterien von Hand aufgebracht und ist in fünf Farbkombinationen erhältlich: hightechsilber/obsidianschwarz, hightechsilber/nautikblau, obsidianschwarz/selemitgrau, obsidianschwarz/kalaharigold und velvetbraun/onyxschwarz.

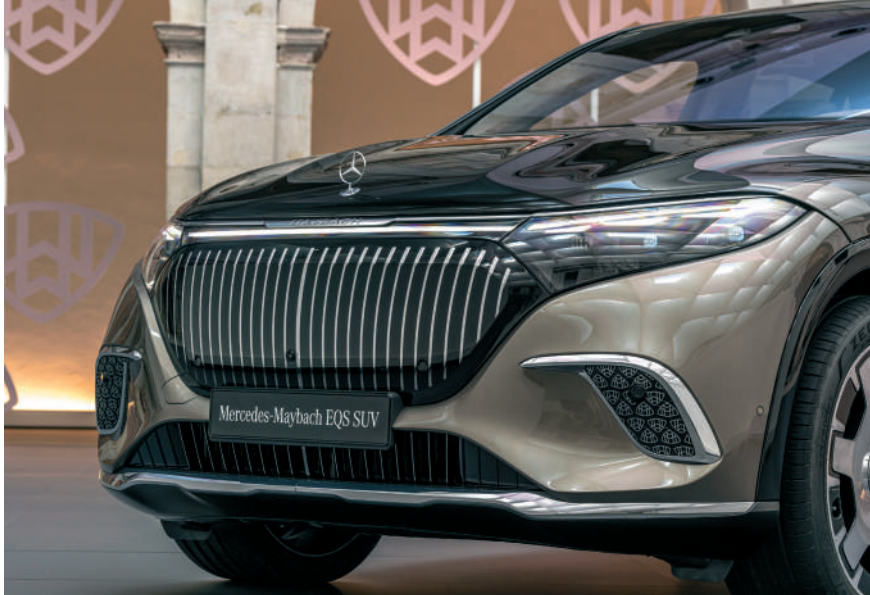
Das Interieur-Design: Die Verschmelzung von Tradition und Avantgarde

Die Gestaltung im Innenraum folgt ebenso konsequent dem Maybach Credo „Was gut ist, muss auch schön sein“. Ein Highlight für die Frontpassagiere ist der serienmäßige MBUX Hyperscreen mit „Zero Layer“ und Mercedes-Maybach spezifischen Start-up-Animationen auf allen drei Displays. Die visuelle Gesamterscheinung ist speziell für den Mercedes-

Maybach EQS SUV in einem edlen Tiefblau gestaltet. Zu den zahlreichen exklusiven Merkmalen zählt die animierte Anzeige des Kombi-Instrumentes im „MAYBACH“-Modus. Die Zeiger in den beiden Tuben sind wie ein Seidenschal gestaltet, der sich entsprechend der Geschwindigkeit und des Fahrstils elegant im Wind bewegt. Parallel verändern die Ziffern ihre Größe und werden dynamisch ein- oder ausgeblendet. Die Einfassung der Rundinstrumente ist im markentypischen Roségold gehalten. Eine alternative Anzeigeform zu den Tuben ist der sportliche „Pure EV“-Stil. Eine räumlich dargestellte Leistungsspanne vermittelt den jeweiligen Fahrzustand (Fahren, Beschleunigen, Laden).

Das Zentraldisplay startet mit dem bekannten Homescreen und dem sogenannten „Zero-Layer“. In dieser Grundeinstellung dominiert die Navigationskarte. Die Fahrerin oder der Fahrer kann 80 Prozent der häufigsten Interaktionen direkt durchführen, ohne die Applikation zu wechseln. Das System reagiert situativ und personalisiert durch intelligente Vorschläge und unterbreitet vorausschauende Angebote.

Die funktionalen Inhalte und die Bedienstruktur aller drei Displays entsprechen denen des EQS SUV von Mercedes-EQ. Das Erscheinungsbild lässt sich mit drei Anzeigestilen (dezent, sportlich, MAYBACH) und drei Modi (Navigation, Assistenz, Service) individualisieren. Im Dezent-Stil sind die Darstellungen inhaltlich so weit wie möglich reduziert und auf den Farbwechsel der ausgewählten Ambientebeleuchtung harmonisch abgestimmt.



Die Fondpassagiere erleben mit zwei 11,6 Zoll großen Displays an den Rücklehnen der Frontsitze dasselbe umfangreiche Infotainment- und Komfortangebot. Mit dem serienmäßigen MBUX High-End Fond-Entertainment lassen sich Inhalte einfach und schnell auf den verschiedenen Displays teilen. Auch die Auswahl und Modifizierung der Navigationsziele sind von den Rücksitzen möglich. Ebenfalls zur Standardausstattung gehören das MBUX Fond-Tablet, das sich auch außerhalb des Fahrzeugs nutzen lässt, und der MBUX Interieur-Assistent. Er kann mit Hilfe von Kameras die Bedienwünsche der Passagiere an Körper- und Handbewegungen erkennen und die entsprechenden Funktionen ausführen – zum Beispiel das Leselicht einschalten.

Einen stilvollen Kontrast zur Hightech-Anmutung erzeugen in vollendeter Handwerkskunst gefertigte Naturmaterialien. Serienmäßig ist der Mercedes-Maybach EQS SUV mit Leder Nappa Exklusiv in den warmen Farben espressobraun/balaobraun pearl ausgestattet. Optional ist macchiato beige/bronzebraun pearl erhältlich. Für eine noch edlere Optik sorgt auf Wunsch Leder Exklusiv Nappa Maybach MANUFAKTUR in Kristallweiß/Silbergrau pearl. Das Leder in allen Ausstattungsfarben stammt aus nachhaltiger Verarbeitung. Als Zierteile sind natürliche Hölzer verfügbar: MANUFAKTUR Holz Birke braun offenporig und MANUFAKTUR Holz Nussbaum braun offenporig sowie MANUFAKTUR Klavierlack schwarz flowing lines.



Den markentypisch hochwertigen Auftritt unterstreicht das Maybach Emblem, das an verschiedenen Stellen als Designelement integriert ist. Es ziert die Edelstahl-Pedalanlage, die Kissen der Kopfstützen, die vorderen Sitzlehnen und als Projektion den Fußraum im Fond. In Verbindung mit dem First-Class Fond findet es sich auch auf dem Holzzierteil zwischen den Fondsitzen. Bei geöffnetem Kofferraum ist es zudem auf der Innenverkleidung der Heckklappe zu sehen. Der Marken-Schriftzug differenziert das Lenkrad und begrüßt auf den Edelstahl-Einstiegsleisten in beleuchteter Form alle Fahrgäste.

Ressourcenschonender Luxus: Mercedes-Maybach führt vegetabil gegerbtes Nappaleder ein

Der Mercedes-Maybach EQS SUV ist das erste Modell der Mercedes-Benz AG, das mit vegetabil gegerbtem Leder ausgestattet ist. Als Gerbstoff dienen unter anderem Kaffeebohenschalen. Das für die Gerbung verwendete Wasser wird in einem geschlossenen Kreislauf geführt und fließt nach der Wiederaufbereitung zurück in natürliche Gewässer. Die Fettungsmittel in der Gerbung sind ebenfalls ausschließlich auf pflanzlicher Basis. Auf eine Konservierung des nachhaltig verarbeiteten Leders mit Salz wird verzichtet. Dadurch werden pro Fahrzeug mit Ledersitzen rund 45 Kilogramm Salz eingespart. Aus den „By-Products“ der Gerbung entstehen neue



Upcycling-Produkte wie kompostierbare Blumentöpfe, Isolierungsschäume oder Terrassendielen. Das nachhaltig verarbeitete Leder ist somit ressourcenschonend. Auch die Kaffeebauern profitieren. Sie erhalten durch den Verkauf der Kaffeebohenschalen ein zweites Einkommen.

Mercedes-Benz hat verbindliche Kriterien für nachhaltig verarbeitetes Echtleder definiert. So ist eine wichtige Vergabeanforderung an Lieferanten, dass die Lederlieferkette frei von jeglicher Form der illegalen Entwaldung sein muss. Die Weideflächen dürfen nicht zur Gefährdung oder zum Verlust natürlicher Wälder beitragen. In diesem Kontext müssen die Partner ihre gesamte Lieferkette von der Farmregion bis zum Endprodukt offenlegen. Die Lederhäute dürfen zudem nur von Tieren aus artgerechter Haltung stammen. Für die Gerbung dürfen ausschließlich vegetabile oder alternativ nachhaltige Gerbstoffe eingesetzt werden, die vollständig chromfrei sind. Für das veredelte Leder fordert Mercedes-Benz von seinen Partnern eine Ökobilanz über alle Stufen des Wertschöpfungsprozesses (Life Cycle Assessment).

Mercedes-Maybach will Luxus mit Nachhaltigkeit verbinden. Im Mercedes-Maybach EQS SUV sind eine Reihe von Bauteilen und Komponenten anteilig aus ressourcenschonenden Materialien gefertigt. Außerdem sind Sekundärstahl und recyceltes Aluminium enthalten. Der Einsatz von Recyclingmaterialien ist eine wichtige Maßnahme auf dem Weg zur Dekarbonisierung. Hinzu kommt die bilanziell CO₂-neutrale Produktion des Mercedes-Maybach EQS SUV und seiner Batterie in den Mercedes-Benz Werken im US-amerikanischen Alabama. Ziel von Mercedes-Benz ist es, bereits bis zum Ende dieses Jahrzehnts die CO₂-Emissionen pro Pkw in der Neufahrzeugflotte über den gesamten Lebenszyklus im Vergleich zu 2020 mindestens zu halbieren. Ab 2039 soll die Pkw- und Van-Neufahrzeugflotte über ihren Lebenszyklus und die gesamte Wertschöpfungskette hinweg bilanziell CO₂-neutral sein.

Der Fond: Exklusive Lounge mit ganzheitlichem Komforterlebnis für alle Sinne

Im Fond des Mercedes-Maybach EQS SUV erzeugt die Kombination aus erlesenen Materialien, vollendeter Handwerkskunst und exklusiven Details

eine in sich geschlossene Wohlfühlatmosphäre für alle Sinne – den sogenannten Cocooning-Effekt. Die serienmäßigen Executive Sitze sind – wie die Frontsitze – mit Belüftung, Massagefunktion sowie Nacken- und Schulterheizung ausgestattet. Hinzu kommen die Wadenmassage und das Chauffeur-Paket. Sobald der rechte Fondpassagier die Liegeposition wählt, fährt der Beifahrersitz automatisch nach vorne in die Chauffeur-Position. Die Massageprogramme sind auch im Rahmen von ENERGIZING COMFORT verfügbar. Bei der Ausstattung First-Class Fond setzt sich die vordere Mittelkonsole wie ein schwebendes Band bis zu den Fondsitzen fort. Sie wurde für den vollelektrischen Mercedes-Maybach EQS SUV neu gestaltet. Erstmals schmückt ein Holzzierteil das hintere Staufach. Es ergänzt die Holzzierteile an den Rückseiten der vorderen Sitzlehnen und zwischen den Fondsitzen und verstärkt so optisch die Cocooning-Wohlfühlatmosphäre. Ebenfalls neu ist ein Projektor in der Mittelkonsole, der dezent das Maybach Emblem auf den Boden projiziert. Zur weiteren Ausstattung gehören wie in der Mercedes-Maybach S-Klasse zwei Thermo-Cupholder und eine Ablagefläche für das serienmäßige MBUX Fond-Tablet. Vier schnellladefähige USB-C-Anschlüsse und zwei HDMI-Schnittstellen sorgen darüber hinaus dafür, dass die Reisenden ihre eigenen digitalen Geräte problemlos nutzen können. Auf Wunsch verfügt die Mittelkonsole über zwei Klapptische, ein Kühlfach und versilberte Champagnerkelche.

Vielfältige Möglichkeiten für individuelle Lichtstimmungen

An den C-Säulen ist jeweils eine Designlampe integriert. Die adaptive Fondbeleuchtung bietet weitere Leselichter in den Haltegriffen und Lichtstreifen im Dachhimmel. Sowohl die Helligkeit als auch die Größe und Position der Lichtspots lassen sich einstellen. Zugleich ist eine breite Spreizung zwischen präzisiertem Arbeits- und entspanntem Loungelicht möglich. Die Einstellung der Lichtfarbe folgt automatisch dem menschlichen Tagesrhythmus, kann aber auch von Hand verstellt werden. Hinzu kommt die Ambientebeleuchtung, die bis in den Dachhimmel und hinter die Rücksitze das gesamte Fahrzeug durchzieht. Zusätzlich verfügt der Mercedes-Maybach EQS SUV über die Aktive Ambientebeleuchtung mit 253 individuell ansteuerbaren LEDs und 64 einzeln anwählbaren Farben. Dazu gehören die Maybach-spezifischen Farbwelten Roségold White und Amethyst Glow. Die vielfältigen Möglichkeiten für individuelle Lichtstimmungen unterstreichen ebenfalls den Cocooning-Effekt. Die markentypische „Welcome“-Inszenierung begrüßt die Passagiere mit einem besonderen Lichtspiel: Ein Lichtteppich läuft quer durch das Fahrzeug und setzt insbesondere die hinteren Türen in Szene.

Die Luftqualität: Schadstoffe bleiben draußen

Für gute Luftqualität sorgt serienmäßig ENERGIZING AIR CONTROL Plus mit HEPA-Filter (High Efficiency Particulate Air). Der Luftgütesensor unterstützt die Frischluft-Umluftschaltung. Die klimatisierte Umluft wird im Umluftbetrieb mehrfach gefiltert. Der HEPA-Filter reinigt die einströmende Außenluft sehr effektiv von Feinstaub, Kleinstpartikeln und Pollen. Eine spezielle Aktivkohle im HEPA-Filter und im Innenraumfilter filtert zusätzlich Schwefeldioxid und Stickoxide sowie Gerüche. In regelmäßigen Abständen erfolgen Spülungen mit Frischluft. Über die Vorklimatisierung ist eine Reinigung der Innenluft bereits vor dem Einsteigen möglich. Die Feinstaubwerte außerhalb und innerhalb des Fahrzeugs werden zudem in MBUX angezeigt. Im eigenen Air-Quality-Menü werden sie im Detail aufgeführt. Bei geringer Qualität der Außenluft kann das System auch Empfehlungen geben, die Seitenscheiben oder das Schiebedach zu schließen. Den Geruchssinn spricht auch die aktive Beduftung



an. Sie ist Teil des serienmäßigen AIR BALANCE Pakets. Für den Mercedes-Maybach EQS SUV wurde ein eigener Duft kreiert. No. 12 MOOD Ebony ist ein außergewöhnlicher und polarisierender Duft. Er zielt nicht auf Gefälligkeit, sondern auf Verführung. Anregendes Sandelholz verbindet sich mit Gewürznoten zu einer exklusiven Komposition.

Das Sounderlebnis: Immersiver Musikgenuss und spezifischer Maybach Fahrsound

Mit dem serienmäßigen Burmester® 4D-Surround-Soundsystem bietet der Mercedes-Maybach EQS SUV das ultimative Klangerlebnis. Es verfügt über das immersive Audioerlebnis Dolby Atmos, das Musik mehr Raum, Klarheit und Tiefe verleiht. Dolby Atmos ermöglicht es, diskrete Audioelemente oder Objekte in einem dreidimensionalen Klangfeld zu platzieren und an jede Wiedergabeumgebung anzupassen. Die Passagiere können ihre Musik mit einer Klarheit hören, die der ursprünglichen Studio-Komposition des Künstlers entspricht.

Das Soundsystem umfasst 15 Lautsprecher: zwei Frontbasslautsprecher im vorderen Fußraum, je ein Mittel- und ein Hochtöner in jeder Tür, zwei 3D-Lautsprecher im Dachhimmel, zwei Surround-Lautsprecher in der Kofferraumabdeckung und

ein Center-Lautsprecher in der Instrumententafel. Hinzu kommen zwei Exciter in jedem Sitz. Die direkte Wiedergabe des Körperschalls in den Sitzen macht das Hörerlebnis vierdimensional. Die Passagiere auf dem Beifahrersitz und im Fond können den 4D-Sound auch für den Audio-Content der Kopfhörer anwenden. Der Klang lässt sich für jedes MBUX Nutzerprofil individuell anpassen. Mit verschiedenen Klangwelten wird auch der Fahrsound zu einem akustischen Erlebnis. „Aerial Grace“ heißt der speziell für das vollelektrische Mercedes-Maybach Modell kreierte Fahrsound, der im Innenraum zu hören ist. Er ist interaktiv und reagiert auf gut ein Dutzend verschiedener Parameter wie Stellung des Fahrpedals, Geschwindigkeit und Rekuperation. Mittels intelligenter Sounddesign-Algorithmen werden die Klänge auf dem Verstärker des Burmester® 4D-Surround-Soundsystems in Echtzeit berechnet und von den Lautsprechern wiedergegeben.

Der Geräuschkomfort: SUV mit besonders leisem Fond

Der neue Luxus-SUV baut auf dem ausgezeichneten Geräusch- und Schwingungskomfort des EQS SUV von Mercedes-EQ auf. Dazu gehören die Kapselung des elektrischen Antriebsstrangs vorne und hinten, der innovative Tragrahmen an der Vorderachse





und die über Gummilager doppelt entkoppelten Antriebseinheiten. Auch die speziellen Akustikschäume in ausgewählten Rohbauprofilen sowie die Rampen in der Unterbodenverkleidung wurden übernommen. Sie reduzieren die Geräusche von aufgewirbeltem Splitt in den Radhäusern.

Die noch weitergehenden NVH-Maßnahmen (Noise, Vibration, Harshness) im Mercedes-Maybach EQS SUV zielen vor allem auf den Fond. So ist die mit Ledernachbildung ARTICO bezogene Kofferraumabdeckung wie bei einer Limousine ein karosriefestes Querschott. Es setzt an der Oberkante der Rücksitzlehne an und schottet den Kofferraum bis zur Unterkante der Heckscheibe ab. Dies bewirkt eine sehr effektive Geräuschunterdrückung. Dazu trägt auch die neue Disconnect Unit (DCU) bei. Je nach Fahrsituation und abgeforderter Leistung entkoppelt sie automatisch die E-Maschine an der Vorderachse, um die Reichweite zu erhöhen. Bei geringer Last schaltet die DCU in den 4x2-Fahrmodus. Dann stehen der Elektromotor und das Getriebe an der Vorderachse still. Darüber hinaus sind im Mercedes-Maybach EQS SUV zusätzliche Isolationsmaterialien und serienmäßig akustisch wirksame Verbundglasscheiben eingesetzt. Am Panoramadach sorgen verschiedene Windleitmaßnahmen wie Windabweiser, Abdeckungen und Dichtungen mit verbesserter Geometrie für hohen Geräuschkomfort trotz großer Dachöffnung. Alle Maßnahmen zusammen machen das neue Maybach-Modell zum SUV mit höchstem Geräuschkomfort im Fond – beste Voraussetzung für den puren Genuss von Musik oder einfach nur entspannender Stille. Dank elektrisch betätigter Rollos an den hinteren Seitenfenstern können die Fondpassagiere selbst

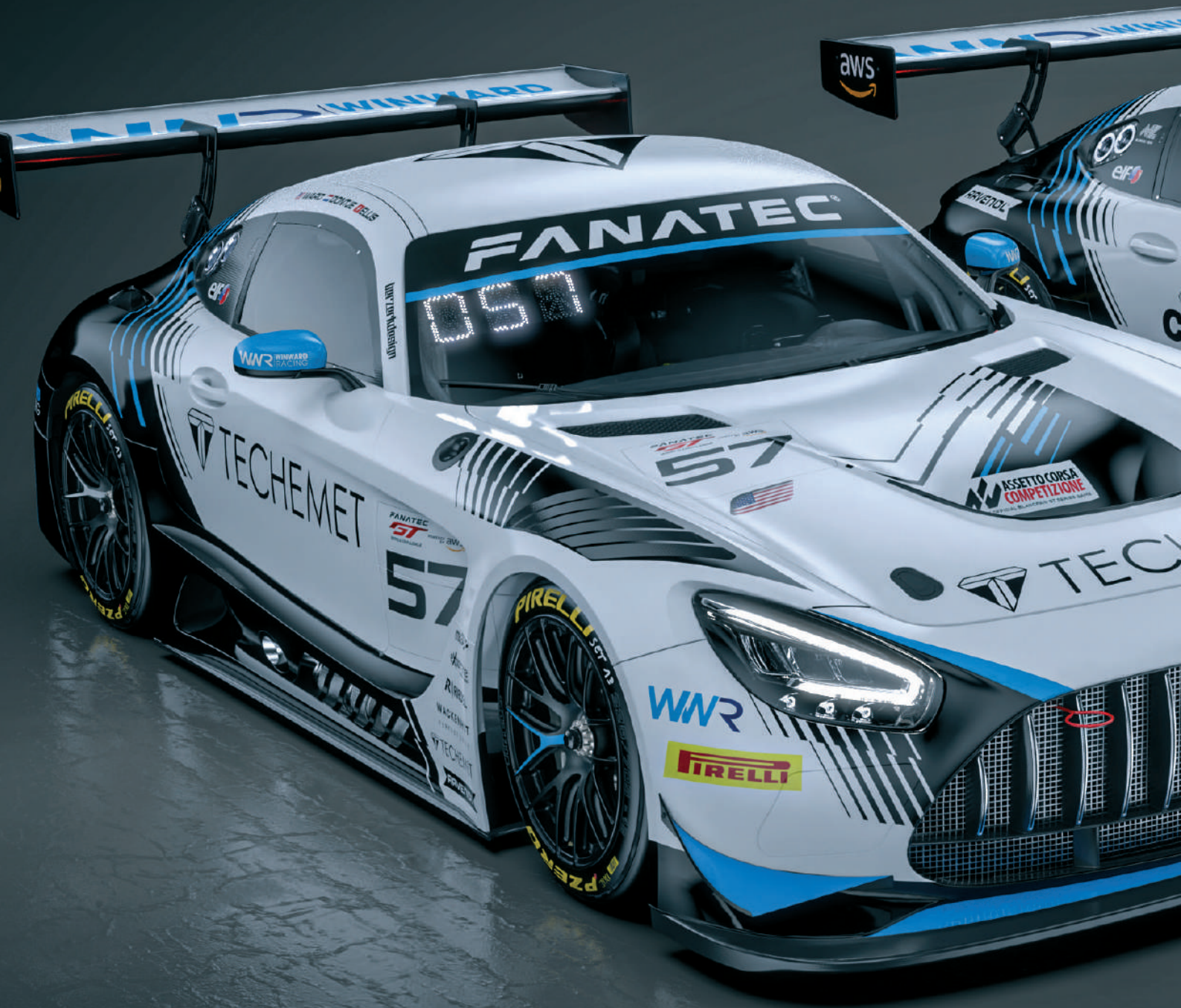
entscheiden, wie viel sie dabei von der Umgebung wahrnehmen wollen.

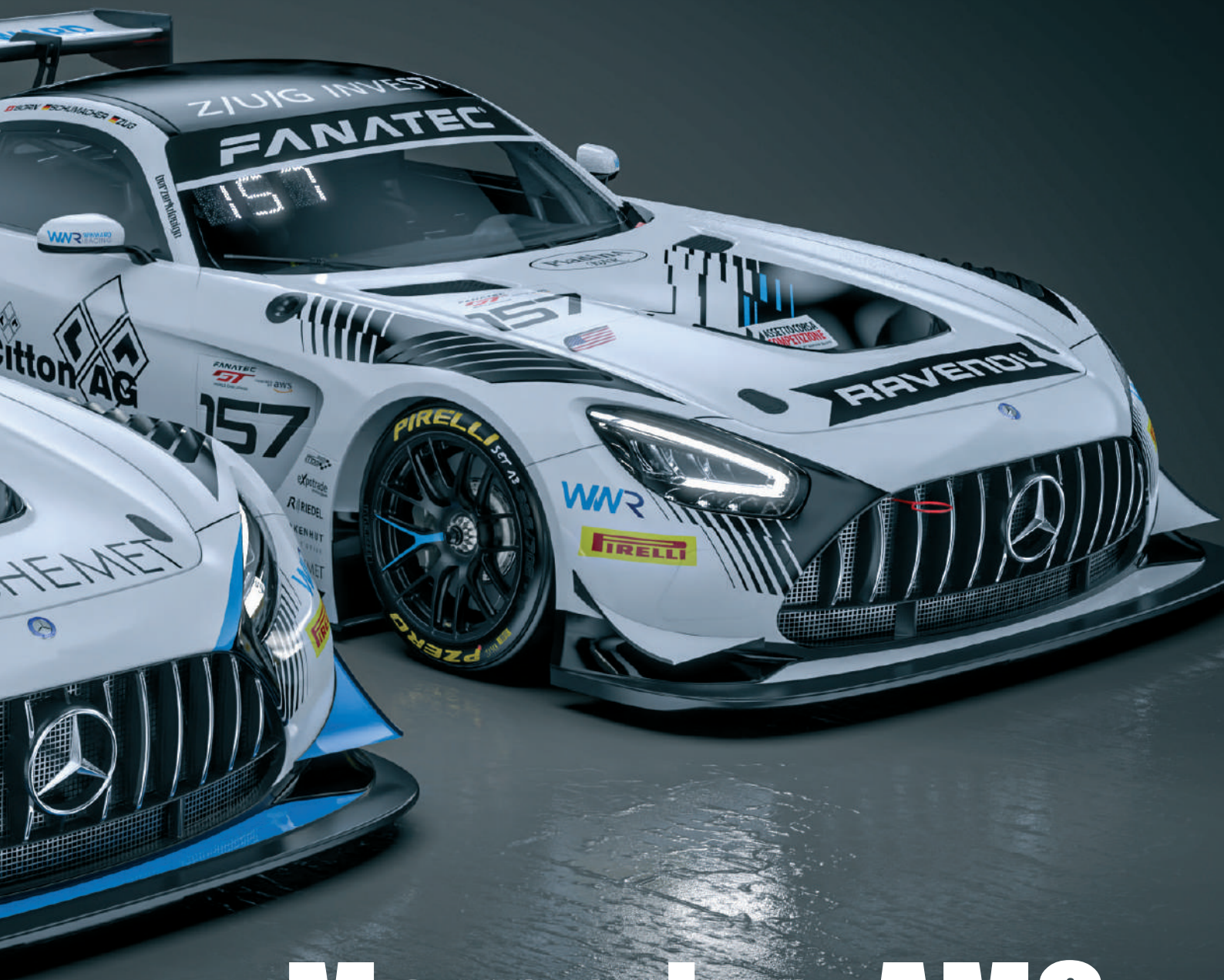
Das Fahrwerk: komfortabel, anpassungsfähig und mit speziellem MAYBACH-Fahrprogramm

Höchste Ansprüche gelten auch für den Fahrkomfort. Serienmäßig ist die Luftfederung AIRMATIC mit kontinuierlicher Verstelldämpfung ADS+. Um die Bodenfreiheit zu vergrößern, lässt sich das Fahrzeugniveau um bis zu 35 Millimeter anheben. Ebenfalls zum Standard gehört die Hinterachslenkung mit einem Lenkwinkel von bis zu 4,5 Grad. Alternativ lassen sich die Hinterräder bis zu 10 Grad einschlagen. Dadurch ist ein Wendekreis von 11,0 statt 11,9 Metern möglich, der dem vieler kompakter Modelle entspricht.

Neben den DYNAMIC SELECT Fahrprogrammen ECO, SPORT, OFFROAD und INDIVIDUAL besitzt der Mercedes-Maybach EQS SUV das spezielle Fahrprogramm MAYBACH. Es ersetzt das klassische Programm COMFORT und ist ganz auf höchstem Fahrkomfort für die Fondpassagiere ausgelegt. Es sorgt dafür, dass unter den Fondsitzen nur minimale Aufbaubewegungen entstehen. Dort befindet sich ein Schwingungsknoten, so dass die Amplituden am geringsten sind. Das MAYBACH-Fahrprogramm ist die Standard-Einstellung. ■







Mercedes-AMG Customer Racing

visiert Titelverteidigung in der GT World Challenge Europe an!



Mit einem dreistündigen Langstreckenrennen auf dem traditionsreichen Autodromo Nazionale di Monza startet die Fanatec GT World Challenge Europe powered by AWS am 23. April in die neue Saison. Die sieben Kundensportteams haben sich für das Auftakt-event in Norditalien hohe Ziele gesteckt und wollen das erfolgreiche Abschneiden des vergangenen Jahres bestätigen. 2022 hatte sich das Mercedes-AMG Team AKKODIS ASP beim Saisonfinale in Barcelona die Teammeisterschaft in der Endurance- und Overall-Wertung gesichert. Raffaele Marciello (SUI) holte sich nach der Gesamtmeisterschaft außerdem die Trophäe für den besten Langstreckenfahrer.

AKKODIS ASP Team und Raffaele Marciello hoffen auf gemeinsame Titelverteidigung

Sowohl das AKKODIS ASP Team mit zwei PRO-Fahrzeugen als auch Marciello gehören 2023 erneut zum hochklassigen Teilnehmerfeld der GT World Challenge Europe. Der Titelverteidiger teilt sich das Cockpit des Mercedes-AMG GT3 #88 mit Timur Boguslavskiy (FIA) und Jules Gounon (AND). Im Per-

formance-Schwesterfahrzeug mit der #87, das unter der Nennung Mercedes-AMG Team AKKODIS ASP gemeldet ist, nehmen Thomas Drouet (FRA), Lorenzo Ferrari (ITA) und Maximilian Götz (GER) Platz. Für den Endurance Cup sind acht weitere Mercedes-AMG GT3 gemeldet. Das Mercedes-AMG Team AlManar stellt das dritte Fahrzeug in der PRO-Kategorie. Die Einsätze des Performance-Fahrzeugs mit der #777, an dessen Steuer sich Maro Engel, Fabian Schiller und Luca Stolz (alle GER) abwechseln, werden in diesem Jahr von GetSpeed durchgeführt. Das Team hatte bereits im letzten Jahr den Performance-Einsatz eines Mercedes-AMG GT3 verantwortet.

Winward Racing erweitert sein Aufgebot um ein weiteres Fahrzeug und hat für 2023 zwei Mercedes-AMG GT3 nominiert, die jeweils in der GOLD-Kategorie starten. Das GT3-erfahrene Trio aus Indy Dontje (NED), Philip Ellis (SUI) und Russell Ward (USA) pilotiert die #57. Miklas Born (SUI), David Schumacher und Marius Zug (beide GER) sollen mit dem Mercedes-AMG GT3 #157 weitere Erfahrungen auf höchstem Niveau sammeln.

Madpanda Motorsport nimmt, wie schon im vergangenen Jahr, mit dem Mercedes-AMG GT3 #90 am Silver Cup teil. Teambesitzer Ezequiel Perez Compagnon (ARG) wird in den fünf Veranstaltungen des Endurance Cups von Magnus Gustavsen (NOR) und vom 19-jährigen Alexey Nesov (BUL) unterstützt. Mit einem weiteren Mercedes-AMG GT3 fährt auch GetSpeed in dieser Klasse mit und setzt in der #2 auf Lance Bergstein (USA), Andrzej Lewandowski (POL) und Aaron Walker (GBR).





Beide Teams haben zudem je ein Fahrzeug für die BRONZE-Kategorie nominiert. Im Mercedes-AMG GT3 #3 von GetSpeed stellen sich Patrick Assenheimer (GER), Alex Peroni (AUS) und Florian Scholze (GER) den Herausforderungen des Endurance Cups. Sébastien Baud (FRA), Hubert Haupt (GER) und Arjun Maini (IND) machen sich mit der #79 des Haupt Racing Teams, das im vierten Jahr in Folge in der GT World Challenge Europe startet, Hoffnungen auf regelmäßige Klassenerfolge. Neu zum Aufgebot in der GT World Challenge Europe gehört in diesem Jahr Theeba Motorsport. Das Team hat sich mit dem Mercedes-AMG GT3 #81 ebenfalls für die BRONZE-Wertung eingeschrieben. Das Line-up für die Premiersaison setzt sich aus Ralf Aron (EST), Reema Juffali (KSA) und Alain Valente (SUI) zusammen.



CrowdStrike 24 Hours of Spa bilden Höhepunkt des Endurance-Cup-Rennkalenders

Mit diesem hochkarätigen Aufgebot geht Mercedes-AMG Customer Racing die fünf Läufe des Endurance Cups an. Nach dem Saisonauftakt in Monza macht die Serie in Südfrankreich Halt, wo am 3. Juni das Circuit Paul Ricard 1000Km stattfindet. Die CrowdStrike 24 Hours of Spa (27. Juni bis 2. Juli) im Anschluss sind auch in diesem Jahr das unbestrittene Saisonhighlight der GT World Challenge Europe. Nach dem Drei-Stunden-Rennen am Nürburgring (30. Juli) entscheidet sich die Meisterschaft erneut auf dem Circuit de Barcelona-Catalunya (1. Oktober).

Sechs Mercedes-AMG GT3 in der Entry List des Sprint Cups

Der einzeln gewertete Sprint Cup eröffnet am 13. und 14. Mai mit zwei einstündigen Läufen in Brands Hatch seine neue Saison. Hier stellt das AKKODIS ASP Team mit der #88 das einzige PRO-Fahrzeug für Mercedes-AMG Customer Racing und vertraut dabei auch in diesem Jahr auf Timur Boguslavskiy und Raffaele Marciello. Das Duo beendete die vergangene Saison als Vize-Meister. Außerdem schickt die französische Mannschaft einen weiteren Mercedes-AMG GT3 ins Rennen. Eric Debard und Jim Pla (beide FRA) gehen mit dem Mercedes-AMG GT3 #87 im BRONZE Cup an den Start.



Madpanda Motorsport legt den für den Silver Cup nominierten Mercedes-AMG GT3 #90 in die Hände von Ezequiel Perez Companc und Jesse Salmenautio (FIN). Das Haupt Racing Team tritt mit den Piloten Frank Bird und Jordan Love ebenfalls im Silver Cup an. HRT startet mit dem Mercedes-AMG GT3 #79 und Sébastien Baud sowie Hubert Haupt zudem in der BRONZE-Kategorie. Komplettiert wird das BRONZE-Line-up von Theeba Motorsport, das auf Ralf Aron und Reema Juffali am Lenkrad des Mercedes-AMG GT3 #81 baut.

Wie der Endurance Cup, besteht auch der Sprint-Kalender aus insgesamt fünf Rennveranstaltungen. An einem Wochenende finden je zwei einstündige Wertungsläufe statt. Nach dem Auftakt in Brands Hatch folgen im weiteren Saisonverlauf Events in Misano (15. und 16. Juli), Hockenheim (2. und 3. September), Valencia (16. und 17. September) sowie in Zandvoort (14. und 15. Oktober).

Mercedes-AMG Kundensportteams möchten Erfolge der letzten Saison bestätigen

Nach dem erfolgreichen Abschneiden im vergangenen Jahr gehen die Mercedes-AMG Kundensportteams mit entsprechend hohen Zielen in die Fanatec GT World Challenge Europe 2023. Neben der Team- und Fahrermeisterschaft im Gesamtklassement und dem Endurance Cup geht es noch um

die Verteidigung eines weiteren Titels: SPS automotive performance, das sich in diesem Jahr auf sein Engagement in anderen Rennserien konzentriert, krönte sich 2022 zum PRO-AM-Teamchampion. Die PRO-AM-Kategorie wurde vor dieser Saison in den BRONZE Cup umbenannt. Außerdem ist Mercedes-AMG amtierender Meister der interkontinentalen Herstellermeisterschaft, die neben der Fanatec GT World Challenge Europe auch die GT World Challenge America, GT World Challenge Asia und GT World Challenge Australia miteinschließt.

„Wir haben 2022 gemeinsam mit unseren Teams einige wunderschöne Momente in der GT World Challenge Europe erlebt. Entsprechend groß ist die Vorfreude auf den Saisonauftakt in Monza. Auch in diesem Jahr sind wir wieder großartig aufgestellt und haben auf jeden Fall das Potenzial, um die Erfolge aus der letzten Saison zu wiederholen. Auch in den einzelnen Klassen möchten wir Rennen für Rennen um Siege mitfahren. Und wer weiß? Wenn alles gut läuft, können wir uns am Ende vielleicht wieder mit dem übergreifenden Herstellertitel belohnen. Dafür müssen wir aber natürlich auch auf den anderen Kontinenten kontinuierlich Bestleistungen abrufen.“

Stefan Wendl, Leiter Mercedes-AMG Customer Racing



AI:MAG TATTOO SPEZIAL



**100%
AI GENERATED**



Mercedes- „Großer Mercedes“ (W 100) f



-Benz 600

feiert 1963 Premiere

„Der ‚Große Mercedes‘ 600 – Das exklusive Fahrzeug der großen Repräsentation.“ Mit dieser Überschrift positioniert 1963 die Pressemitteilung zur Premiere des Mercedes-Benz 600 das Fahrzeug mit der internen Baureihenbezeichnung W 100 ganz vorn in der weltweiten Spitzengruppe der Branche. Das Dokument beschreibt vor 60 Jahren weiter: „Mercedes-Benz knüpft an die Vorkriegstradition des Hauses an, mit einem luxuriös ausgestatteten und in höchstem Masse fahrsicheren Automobil in der kleinen Gruppe der aufsehenerregenden Repräsentationswagen der Welt vertreten zu sein.“

Der Mercedes-Benz 600 ist im Jubiläumsjahr vielfältig zu erleben: Mercedes-Benz Classic stellt die legendäre Baureihe ab dem 11. April 2023 im Studio Odeonplatz in München aus. Die Limousine ist dort im futuristischen Ambiente der 1960er-Jahre und seiner „Space Age“-Ära inszeniert. Einen weiteren Auftritt erhält der „Große Mercedes“ im Jahr 2023 auf der weltweit größten Classic-Messe, der Techno Classica in Essen, vom 12. bis 16. April. Auch über das Jubiläumsjahr hinaus können Besucher ein ganz besonderes Modell im Mercedes-Benz Museum in Stuttgart erleben: Zur Dauerausstellung gehört eine 1965 gebaute, gepanzerte Mercedes-Benz 600 Pullman-Staatslimousine aus dem Fuhrpark des Unternehmens. Besucher finden sie im Raum „Collection 4 – Galerie der Namen“. Zu Abonnenten des Mercedes-Benz Classic Magazins kommt der 600 sogar nach Hause – die Repräsentationslimousine zierte nicht nur das Cover. Die kommende Ausgabe, die am 12. Mai 2023 erscheinen wird, widmet sich ausführlich dem Jubiläumsfahrzeug.



Ein außergewöhnliches Automobil für außergewöhnliche Persönlichkeiten

Der „600er“ wird seine Position als internationaler Maßstab der automobilen Spitzenklasse fast zwei Jahrzehnte lang halten – bis zum Ende der 17-jährigen Produktionszeit im Jahr 1981. Dafür sorgen herausragende Technik, erlesener Komfort, ausgezeichnetes Handling und ein mehr als eindrucksvoller Auftritt. Die Käufer der Repräsentationslimousine kommen aus der ganzen Welt. Zu ihnen zählen gekrönte Häupter, Staatsoberhäupter sowie Persönlichkeiten aus Wirtschaft und Showgeschäft. Produziert werden die Fahrzeuge der Baureihe W 100 in der Sindelfinger Manufaktur. Mercedes-Benz setzt dabei individuelle und außergewöhnliche Kundenwünsche um, sofern sie nicht den Grundcharakter des Automobils verändern oder auf Kosten der Sicherheit gehen. So erhält jeder der 2.677 gebauten Mercedes-Benz 600, 487 davon als Pullman-Ausführung, den Charakter eines Unikats. Viele werden nach ihrer Einsatzzeit zum Sammlerstück.

Hochrepräsentative Automobile sind tief in den Ursprüngen der Marke verwurzelt. Ein frühes Beispiel ist der Mercedes-Simplex 60 PS, vorgestellt im Jahr 1903. Das damalige Topmodell ist in der Sammlung von Mercedes-Benz Classic als ganz besonderes Exponat vorhanden: als eleganter und luxuriöser Reisewagen aus dem Besitz von Emil Jellinek, der die Frühzeit der Marke Mercedes nicht nur als Namensgeber prägt und entscheidend beeinflusst. In den Folgejahren umfasst das Verkaufsprogramm der Marken Mercedes und Benz stets mehrere Modelle in der höchsten Sphäre der Automobilität. Diese Tradition setzt die 1926 aus den Vorgängerunternehmen gegründete Daimler-Benz AG beispielsweise mit dem 770 „Großer Mercedes“ (W 07 und W 150) mühelos fort. Ab 1951 knüpft das Unternehmen mit dem 300 (W 186 und W 189) wieder daran, bevor der Mercedes-Benz 600 zum neuen Maßstab automobiler Exzellenz wird. Nach dessen Produktionsende im Jahr 1981 offeriert die Daimler-Benz AG der hochanspruchsvollen



Klientel Pullman-Versionen der S-Klasse sowie zusätzlich von 2002 bis 2012 den in der Sindelfinger Manufaktur gefertigten Maybach (Baureihe 240). Seit 2014 steht der Name Mercedes-Maybach für die exklusivsten und repräsentativsten Fahrzeuge der Mercedes-Benz Group.

Vier Karosserievarianten sind erhältlich

Produziert wird der Mercedes-Benz 600 ab September 1964. Von Anfang an werden die Limousine mit normalem Radstand von 3.200 Millimetern und die Pullman-Limousine mit 3.900 Millimetern angeboten. Von beiden gibt es ab 1965 Sonderausführungen. Später kommen die Karosserievarianten Pullman-Landaulet und Pullman-Limousine mit sechs Türen hinzu. Die meisten Mercedes-Benz 600 werden in die USA geliefert, 743 Fahrzeuge. Es folgen Deutschland mit 589, Frankreich mit 151 und Großbritannien mit 126 Fahrzeugen. Zwei Sonderanfertigungen sind ein Landaulet mit langem Radstand für Papst Paul VI. sowie ein Landaulet mit kurzem Radstand für den Grafen Berckheim. Ein Einzelstück bleibt ein 1965 in Sindelfingen gebautes, zweitüriges Coupé. Es dient dazu, das Potenzial eines großen Coupés als Nachfolger des 300 Sc (W 188 II) zu prüfen.

Die Preisliste des Jahres 1964 ruft für die Limousine 56.500 DM auf und für die Pullman-Limousine 63.500 DM. Zum Vergleich: Die noble Oberklasse-Limousine Mercedes-Benz 300 SE lang (W 112) mit Automatikgetriebe kostet 27.800 DM. 1979 steht der Mercedes-Benz 600 zum letzten Mal auf der Preisliste. Nun kostet die Limousine 144.368 DM, die Pullman-Limousine 165.760 DM und die sechstürige Pullman-Limousine 175.728 DM. Auch hier ein Vergleich: Die Hochleistungs-Limousine Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 (Baureihe 116) ist 1979 für 78.999,20 DM zu haben.

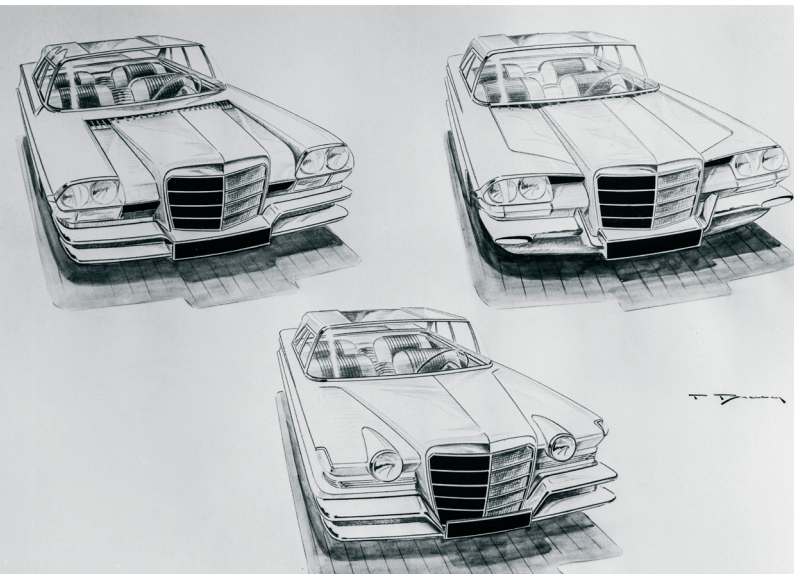
Eckdaten für ein herausragendes Automobil

Die Konzeption des 600 konkretisiert sich acht Jahre vor der Weltpremiere. Mitte 1955 legt Chefindingenieur Fritz Nallinger die Eckdaten der Baugruppe C fest, für die „zukünftige Gruppe der Groß-Reise- und Repräsentationswagen“. Diesen kommenden Repräsentationswagen beschreibt Nallinger so: „Er erhält serienmäßig automatisches Getriebe, servo-









unterstützte Lenkung und servounterstützte Bremsen. Er ist normal 6-sitzig. Die Konstruktion der Rahmenbodenanlage ist so gehalten, dass gegebenenfalls durch Radstandsverlängerung auch ein Fahrzeug mit 3 Sitzreihen geschaffen werden kann.“

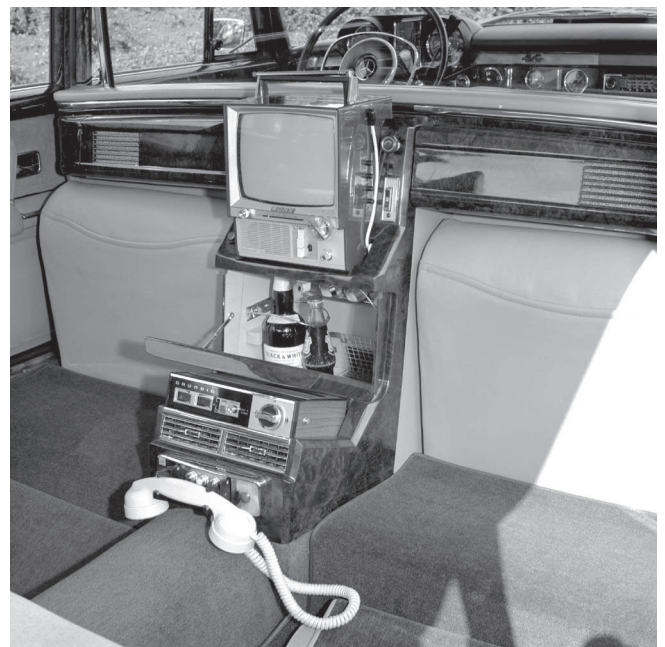
Als Antrieb ist ein V8-Motor vorgesehen, der erste in einem Mercedes-Benz Personenwagen. Das erste Exemplar läuft Ende 1959 auf dem Prüfstand. Der Serienmotor mit der Bezeichnung M 100 erhält schließlich einen Hubraum von 6,3 Litern und entwickelt 183 kW (250 PS). Er kommt auch im Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 (W 109) mit unveränderter Leistung zum Einsatz.

Ikonisches Design und beispielloser Komfort

Das Design des Mercedes-Benz 600 entsteht unter der Leitung von Friedrich Geiger. Einen großen Anteil hat Paul Bracq. Technikvorstand Prof. Dr. Fritz Nallinger ist während der Entwicklung intensiv in die Gestaltung des neuen Spitzenprodukts von Mercedes-Benz eingebunden. Das Design verdeutlicht, dass das Fahrzeug auf besondere Persönlichkeiten als Kunden ausgerichtet ist: Das Exterieur spiegelt ein modernes Statement für Repräsentation wider. Im Innenraum erwartet die Passagiere eine Atmosphäre von gepflegtem Luxus und ausgeprägter Kultur, die alle Möglichkeiten zur Komfortsteigerung nutzt.

Als Alleinstellungsmerkmale für einen „Großen Mercedes“ genügen Ende der 1950er-Jahre nicht allein eine große Karosserie oder gute Fahrleistungen. Von einem Mercedes-Benz wird mehr erwartet. Die Marke stellt sich der Herausforderung, das Unmögliche möglich zu machen. Der spätere Vorstandsvorsitzende Werner Breitschwerdt sagt Ende der 1980er-Jahre rückblickend zum Typ 600: „Wir wollten damals ein Auto bauen, das alles das kann, was möglich war, und es sollte mehr können als alle anderen Autos, und zwar für den Fahrer und den Beifahrer.“

Der Bedienungskomfort ist beispielhaft. Zum Einsatz kommt eine Komforthydraulik für die folgenden Funktionen: Schließen der Türen (Komfortschließung); Schiebedachantrieb; Fensterheber; Trennwandbetätigung; Kofferraumbetätigung;



Öffnen und Schließen der Heizungs- und Lüftungsclappen; Sitzverstellung vorn und hinten; Stoßdämpferverstellung; Entriegeln der Feststellbremse. Um das Optimum zu erzielen, vergleichen die Ingenieure ein elektrisches System, entwickelt von Breitschwerdt, mit einem hydraulischen System, konstruiert von Ernst Fiala. Die Hydraulik gewinnt. Dazu Breitschwerdt: „Man hätte damals die vielen Funktionen, die wir machen wollten, mit der Elektrik nicht untergebracht. Das war ein Platz- und Gewichtsproblem, weil wir unter anderem eine zweite Batterie benötigen hätten. Die entwickelte Hochdruckhydraulik hatte mit ihren hohen Drücken den Vorteil, mit kleinen Elementen auszukommen. Die Hydraulik war eben kleiner, leiser und leichter als damalige elektrische Systeme.“

Pkw-Entwicklungschef Rudolf Uhlenhaut setzt drei Schwerpunkte für dieses moderne, repräsentative Fahrzeug der Extraklasse: höchsten Fahrgastkomfort, höchste Sicherheit und hervorragende Fahrleistungen. Das Verschmelzen der Luftfederung mit den vorderen Dreieckslenkern und der Eingelenkpendelachse mit zusätzlichen abgesenkten Schubstreben mit Bremsmomentabstützung sowie zwei Querstreben und doppelter Aufhängung in Verbindung mit den ein-

stellbaren Stoßdämpfern führt zu einem damals euphorisch beurteilten Fahrverhalten. Besondere Sorgfalt widmen die Ingenieure der Bremsanlage. Vorn und hinten hat der Typ 600 Zweikreis-Scheibenbremsen. Auf die vorderen 291 Millimeter großen Scheiben wirken jeweils zwei Bremszangen. Die Diagonalreifen von Fulda und Continental der Größe 9,00 x 15 sind eigens für die Repräsentationslimousine konstruiert.

Erstaunlich gut für den kantig daherkommenden 600 ist der cW-Wert von 0,458. Zum Vergleich: Der Mercedes-Benz 230 SL „Pagode“ (W 113) kommt mit Hardtop auf cW = 0,515 und der Typ 190 SL (W 121) mit Hardtop auf cW = 0,461. Auf hohem Niveau bewegen sich die Fahrleistungen: Die Repräsentationslimousine beschleunigt in 9,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 205 km/h.

Kunden und Fachpresse sind begeistert

Der Mercedes-Benz 600 ist nach weit verbreiteter Ansicht das beste Automobil der Welt. Viele Kunden setzen es jahrelang für ihre standesgemäße Mobilität ein, ob mit Chauffeur oder selbst am Steuer. Die Fachpresse ist ebenfalls äußerst angetan. Stellvertretend sei die „Motor Revue“ 3/1965 zitiert: „Es ergibt sich ein Fahrkomfort, der zweifellos ein Optimum des in der Automobiltechnik bisher Erreichten darstellt.“ Und resümiert: „Man kann [...] mit dem 600 auf Passstraßen fahren wie mit einem Sportwagen – ein gut gefahrener Sportwagen hat es dann sehr schwer, dranzubleiben.“



Foto/Quelle: © Mercedes-Benz Group AG.



FotoQuelle: © Mercedes-Benz Group AG.





Produktionsjubiläum für eine Marken-Ikone: Im österreichischen Graz ist heute das 500.000. Modell der legendären Mercedes-Benz G-Klasse vom Band gerollt. Das vielfach als „bester Geländewagen der Welt“ ausgezeichnete Offroad-Urgestein schreibt seit 1979 seine ganz eigene Erfolgsgeschichte. Den Kultstatus innerhalb ihrer wachsenden Fangemeinde verdankt die G-Klasse vor allem ihrer einzigartigen Kombination aus unverwechselbarem Design und überragender Geländegängigkeit. Das Jubiläumsfahrzeug erinnert an die Ursprünge der Offroad-Ikone: Vorbild für den Vintage-Look des Einzelstücks ist der 280 GE aus dem Baujahr 1986. Von ihm übernimmt der 500.000. Nachfahre ikonische Design-Elemente wie die Außenfarbe und das Sitzmuster. Die G-Klasse nähert sich ihrem 45-jährigen Produktionsjubiläum, das 2024 ansteht. Auch bei der damit verbundenen Modellpflege wird sie sich treu bleiben. Die Devise wird weiterhin lauten: technische Weiterentwicklung bei unverändertem Charakter.

„Wir möchten uns anlässlich des 500.000er-Jubiläums sowohl bei unserer treuen Kundschaft und langjährigen Fans als auch bei unseren Mitarbeitenden und unserem Produktionspartner Magna Steyr in Graz bedanken. Wir sind stolz auf diese Zahl, die zugleich die Exklusivität der G-Klasse unterstreicht. Denn bis zu diesem bedeutenden Jubiläum sind vier Jahrzehnte vergangen. Damit ist die G-Klasse alles andere als ein Massenprodukt. Mit der vollelektrisch angetriebenen G-Klasse, die 2024 startet und die Grenzen im Offroad-Bereich verschieben wird, blicken wir mit Vorfreude in die Zukunft der Geländewagen-Ikone.“

Dr. Emmerich Schiller, Vorsitzender Geschäftsführer Mercedes-Benz G GmbH und Leiter Produktbereich Geländewagen der Mercedes-Benz AG

Einzelstück zum Produktionsjubiläum: ein Original, inspiriert vom Original

Bei dem Modell, das Mercedes-Benz anlässlich des Produktionsjubiläums vorstellt, handelt es sich um ein lupenreines Unikat. Der 500.000. „G“ ist von einer G-Klasse aus den Anfangsjahren inspiriert. Er zeigt einige besonders markante Design-Merkmale des historischen Vorgängers, der längst den Status eines automobilen Klassikers genießt. Ein echter Eyecatcher ist der historische Lack in Agavengrün, eine der ersten Lackfarben, die für die G-Klasse verfügbar war. Zu den eher subtilen Details bei der Exterieur-Gestaltung zählen die Blinker. Deren Form ist bis heute gleich geblieben, nicht aber deren Farbe: Beim Jubiläumsfahrzeug zeigen die Abdeckungen der Fahrtrichtungsanzeiger das heute nicht mehr verwendete Orange, also den für Automobile der 1970er-Jahre typischen Look. Auch die historische Reserverad-Abdeckung mit dem im Vergleich zu heutigen Modellen deutlich größeren Mercedes Stern, die Marken-Plakette an der Hecktür sowie das 5-Speichen-Rad in Sterlingsilber zitieren die Anfangszeit der G-Klasse. Das Interieur des 500.000. Fahrzeugs ist ebenfalls vom 280 GE inspiriert. So ist der mittlere Teil der Sitzfläche mit dem damals typischen karierten Stoff bezogen, während der Haltegriff auf der Beifahrerseite den Schriftzug „No. 500.000“ in Agavengrün trägt. Die „Schöckl“-Einstiegsleiste ist hingegen fester Bestandteil des aktuellen Individualisierungsangebots der G manufaktur. Das gilt auch für den Türkнопf mit Logo-Prägung: Im heute verfügbaren Logo-Paket ist dieser jedoch in silberner Ausführung erhältlich – beim Jubiläumsmodell ist er in Schwarz gehalten.

Seit 1979 setzt das Topmodell unter den Luxus-Geländewagen neue Maßstäbe

Die G-Klasse ist – neben der S- und E-Klasse – eine

der am längsten gebauten Pkw-Modellreihen der Mercedes-Benz Historie. Schon mit dem ersten G-Modell gestaltete das Entwicklungsteam ein Fahrzeug, das überlegene Geländegängigkeit mit On-road-Fahrkomfort und Mercedes-typisch hohen Sicherheitsstandards kombinierte. Zum Marktstart im Frühjahr 1979 konnte die Kundschaft zwischen vier Motorvarianten mit einem Leistungsspektrum von 53 kW/72 PS bis 110 kW/150 PS wählen. Sowohl Cabriolets mit kurzem Radstand als auch Station-Wagen mit kurzem oder langem Radstand waren lieferbar.

Im Verlauf der vergangenen vier Jahrzehnte hat sich die G-Klasse vom reinen Nutzfahrzeug zum Lifestyle-Objekt etabliert. Ihren unverwechselbaren Charakter und ihr typisches Erscheinungsbild hat sie sich jedoch bis heute bewahrt. Allradantrieb, Differenzialsperren mit 100-prozentiger Sperrwirkung und der robuste Leiterraum gehören seit Beginn zur G-Klasse. Ikonische Design-Elemente wie die Rundscheinwerfer, das exponierte Ersatzrad an der seitlich angeschlagenen Hecktür und die klare, kantige Silhouette sorgen dafür, dass die Geländewagen-Ikone auch heute noch als direkter Erbe des ersten G-Modells zu erkennen ist.

In Sachen Performance und Technik wurde die G-

Klasse über die Jahre hinweg kontinuierlich weiterentwickelt. Den größten technologischen Sprung der Modellgeschichte brachte die Neuauflage, die 2018 auf der Detroit Auto Show Weltpremiere feierte: Scheinwerfer in LED-Technik, moderne Fahrerassistenzsysteme, ein grundlegend neu gestaltetes, modernes Interieur sowie ein neues Fahrwerk sorgen für mehr Sicherheit und Komfort sowie verbesserte Fahreigenschaften auf und abseits der Straße.

Das Motto der 2018 eingeführten aktuellen Generation lautet „Stronger Than Time“ und gilt in Zukunft mehr denn je: Mit der rein elektrischen G-Klasse, die ab 2024 parallel zu den Modellen mit Verbrennungsmotoren vom Band läuft, geht die Geländewagen-Ikone den Schritt in die Zukunft. Dabei wird die vollelektrische Version, die weiterhin ganz in der Design-Tradition der Baureihe steht, mit ihren Offroad-Fähigkeiten neue Maßstäbe setzen: Vier radnahe und individuell angesteuerte Elektromotoren ermöglichen einzigartige Fahreigenschaften, wobei die im Leiterraum integrierten Batterien für einen tiefen Schwerpunkt sorgen. Die Elektromotoren stellen praktisch mit der ersten Umdrehung ihr maximales Drehmoment bereit und sorgen so für enorme Durchzugskraft und Dosierbarkeit. Damit ist die Offroad-Ikone optimal auf die Abenteuer der Zukunft vorbereitet. ■





919 Pferde im Elva Hyperroa



McLaren Roadster



NOVITEC veredelt seit Jahrzehnten die exklusivsten Automobile der Welt. Mit dem exklusiven Individualprogramm für den in einer limitierten Auflage von nur 149 Fahrzeugen gebauten McLaren Elva stellt NOVITEC einmal mehr seine Spitzenstellung in der Welt der Highend-Automobilveredelung unter Beweis.

Der britische Hyperroadster ohne Windschutzscheibe und Dach wird von einem Vierliter-Achtzylinder-Biturbo angetrieben, der mit NOVITEC Motortuning auf 919 Pferdestärken und 888 Nm maximales Drehmoment erstarkt. Daraus resultieren überragende Beschleunigungswerte und eine Höchstgeschwindigkeit von über 330 km/h.

Maßgeschneidert für den Zweisitzer entwickelte NOVITEC ein präzise abgestimmtes Handlingpaket mit Hightech-Schmiederädern in 20 und 21 Zoll sowie Sportfedern, die den Mittelmotorsportwagen nicht nur optisch aufregender, sondern auch noch agiler im Handling machen.

High Performance ist die Mission des McLaren Elva, der nicht nur durch seinen Verzicht auf Windschutzscheibe und Dach aus dem Rahmen fällt:

Direkt hinter den beiden Sitzen arbeitet das 4,0 Liter-V8-Biturbo-Triebwerk, das serienmäßig 599 kW / 815 PS und ein maximales Drehmoment von 800 Nm produziert.

Damit bietet dieser Motor eine hervorragende Basis für drei ebenso effiziente wie alltagstaugliche Leistungssteigerungen von NOVITEC, die für diesen offenen Supersportwagen angeboten werden. In allen Varianten wird das elektronische Motormanagement im Plug & Play Verfahren mit einem NOVITEC N-TRONIC Modul aufgerüstet. Dieses Zusatzsteuergerät liefert nicht nur spezielle Mappings für Einspritzung und Zündung, sondern greift auch in die elektronische Ladedrucksteuerung ein.

Passend dazu konstruierte der deutsche Tuner eine speziell auf diesen Motor abgestimmte Hochleistungsauspuffanlage, die den Abgasgegendruck reduziert. Sie ist komplett wärmeisoliert, ein Effekt, der mit einer 999 Feingoldbeschichtung weiter optimiert werden kann. Dadurch werden die Temperaturen im Motorraum reduziert, was sich nicht nur positiv auf eine maximale Leistungsentfaltung auswirkt, sondern auch der Standfestigkeit zugutekommt.



FotoQuelle: © NOVITEC GROUP



Diese Kombination entlockt dem Triebwerk 76 kW / 104 PS mehr Spitzenleistung und ein um 88 Nm höheres Drehmoment. Damit leistet der von NOVITEC getunte McLaren Elva enorme 676 kW / 919 PS bei 7 100 U/min. Das maximale Drehmoment von 888 Nm steht bei 6 300 Touren bereit.

Die Verbindung von NOVITEC High Performance Tuning und McLaren Leichtbaudesign macht das Fahrerlebnis im Elva noch spektakulärer: Aus dem Stand katapultiert sich der getunte Roadster in nur 2,7 Sekunden auf Tempo 100. Weniger als vier Sekunden später, nach 6,3 Sekunden, ist der von



NOVITEC getunte Elva bereits 200 km/h schnell. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei über 330 km/h. Neben den weiter verbesserten Fahrleistungen fasziniert das NOVITEC Upgrade mit einem noch spontaneren Ansprechverhalten des Triebwerks und einem noch atemberaubenderen Durchzugsvermögen über das gesamte Drehzahlband.

Während die Karosserie des McLaren Roadsters mit ihrer aktiven Aerodynamik unangetastet bleibt, entwickelte NOVITEC zusammen mit Vossen, dem renommierten US-Produzenten von Highend-Leichtmetallfelgen, eine maßgeschneiderte Rad/Reifen-Kombination in 20 und 21 Zoll Durchmesser.

Die NOVITEC MC3 Räder werden unter Einsatz modernster Schmiede- und Bearbeitungstechnologie gefertigt und füllen den vorhandenen Raum in den Radhäusern optimal aus. Mit sieben bis zum Außenrand reichenden Doppelspeichen und einem im Zentralverschluss-Look gestalteten Nabendeckel runden sie die extrem sportliche Optik des Fahrzeugs perfekt ab. Die exklusiven Felgen sind in 72 verschiedenen Farbvarianten und wahlweise auch mit gebürsteter oder polierter Oberfläche erhältlich.

Vorne kommen 9Jx20 Räder mit Hochleistungsreifen der Dimension 255/30 ZR 20 zum Einsatz. An der Hinterachse sorgen 325/25 ZR 21 Pneus auf 12Jx21 Felgen mit konkav geformtem Radstern für hervorragende Traktion.

Die NOVITEC Sportfedern legen den offenen Mittel-motorrenner um ca. 20 Millimeter tiefer. Durch den abgesenkten Schwerpunkt wird das Fahrverhalten noch dynamischer.

Auch das Interieur des McLaren Elva kann von NOVITEC bis ins letzte Detail auf die Wünsche des Besitzers abgestimmt werden: Dafür steht feinstes Leder und Alcantara in einer praktisch unendlichen Vielfalt von Farben zur Verfügung. ■



Lamborghini Hu



uracán Tecnica





Ab sofort gibt es auch ein exklusives Tuningprogramm für den Lamborghini Huracán Tecnica, mit dem der Mittelmotorsportwagen noch spektakulärer aussieht und noch mehr Fahrspaß bietet.

Die maßgeschneiderten NOVITEC Sichtcarbon-Komponenten betonen die sportliche Optik noch mehr. Um die die Keilform des Sportwagens noch mehr zu unterstreichen, entwickelte NOVITEC in Kooperation mit dem amerikanischen Hersteller Vossen maßgeschneiderte Hightech-Räder in 20 und 21 Zoll Durchmesser.

Weiteres Feintuning für Handling und Optik bietet NOVITEC mit Sportfedern oder dem in Höhe und Dämpfung einstellbaren Gewindefahrwerk.

Der V10 Saugmotor mit 470 kW / 640 PS bleibt unangetastet. Performance und Motorsound können aber durch die Montage einer NOVITEC Hochleistungsauspuffanlage, die es auch mit 999 Feingoldbeschichtung gibt, optimiert werden.

Exklusives Interieurdesign in einer praktisch unbegrenzten Vielfalt von Farben ist eine weitere Domäne des süddeutschen Veredlers.

Die Karosserie des Lamborghini Huracán Tecnica ist schon ab Werk auf hohen Abtrieb ausgelegt. Die NOVITEC Designer ergänzen dieses Konzept mit maßgeschneiderten Aerodynamikelementen.





Während die Frontschürze serienmäßig bleibt, wird der serienmäßige Kofferraumdeckel gegen ein Spezialteil von NOVITEC ausgetauscht, das auch in einer Sicht-Carbon-Variante erhältlich ist. Die Schlitze links und rechts leiten die Luft über integrierte Schächte durch die Haube, was dazu beiträgt, die Fahrstabilität bei hohem Tempo weiter zu optimieren.

Die Seitenpartien werden mit den NOVITEC Seitenschwellern sportlich akzentuiert, die es natürlich auch in einer Sichtcarbon-Variante gibt. Sie lassen den Zweisitzer nicht nur optisch noch tiefer wirken, sie verbessern durch ihre integrierten Lufteinlässe auch die Kühlung der hinteren Bremsen. Die NOVITEC Carbon-Cover für die Seitenspiegel runden den Racing-Look ab.



Um die Keilform des Tecnica optisch noch stärker zu betonen, ersetzt NOVITEC die serienmäßigen 20 Zoll Felgen mit exakt auf die Platzverhältnisse in den Radhäusern abgestimmten NOVITEC NL4 Rädern in 20 Zoll Durchmesser vorne und 21 Zoll auf der Hinterachse. Weil dieser Sportwagen wahlweise mit Zentralverschluss oder konventioneller Fünfflochbefestigung geordert werden kann, gibt es die Felgen des Tuners natürlich ebenfalls in beiden Varianten.

Unter Einsatz modernster Schmiede- und Bearbeitungstechnologie fertigt Vossen diese Räder in einem besonders spektakulären Design: Ihre sechs









zum Felgenhorn in ein Y auslaufenden Speichen lassen diese Räder noch größer wirken als sie es sowieso schon sind. Auf der Vorderachse werden 9Jx20 Räder mit 245/30 ZR 20 Hochleistungsreifen gefahren. Die 12.5Jx21 Felgen an der Hinterachse sorgen mit 325/25 ZR 21 Pneus für hervorragende Traktion.

Doch das ist nicht der einzige Vorteil dieser NOVITEC Räder: Vossen erfüllt mit einer Palette von 72 Farben, die zusätzlich auch noch mit gebürsteten oder polierten Oberflächen kombiniert werden kön-

nen, selbst ausgefallene Kundenwünsche.

Nicht nur die gegenüber der Serie breiteren Hinterreifen machen das Handling des Huracán mit Heckantrieb noch sportlicher und direkter: NOVITEC bietet für die Tecnica Modelle mit MAGNETO-Fahrwerk auch professionelles Fahrwerkstuning an.

Die NOVITEC Sportfedern legen den Lamborghini um ca. 35 Millimeter tiefer. Alternativ gibt es das NOVITEC Aluminium-Gewindesportfahrwerk, das

zusammen mit KW entwickelt wurde. Dessen Dämpfung kann sowohl im Low- als auch im High-Speed-Bereich 14-fach verstellt werden. Zusätzlich bietet es die Möglichkeit, den Lamborghini stufenlos bis zu 35 Millimeter tieferzulegen.

Um die Leistungsfähigkeit des ab Werk 470 kW / 640 PS starken Zehnzylindermotors zu optimieren, gibt es präzise abgestimmte NOVITEC Hochleistungs-auspuffanlagen in Versionen mit oder ohne aktives Soundmanagement durch Abgasklappen. Beide Systeme können wahlweise in Edelstahl oder dem noch leichteren, auch in der Formel 1 verwendeten Werkstoff INCONEL geordert werden. Um die Temperaturen im Motorraum zu reduzieren und damit

Leistung und Standfestigkeit zu optimieren, sind alle NOVITEC Auspuffanlagen mit einer speziellen Wärmeisolierung ummantelt. Die INCONEL-Version gibt es auf Wunsch auch mit 999 Feingoldbeschichtung, was den Temperaturhaushalt im Motorraum noch positiver beeinflusst. Alle NOVITEC Systeme sind so konzipiert, dass sie mit den charakteristischen, sechseckigen Endrohren des Tecnica kombiniert werden können.

Für Huracán Eigner, die sich ein besonders exklusives Interieur wünschen, bietet NOVITEC nicht nur eine riesige Farbvielfalt bei Leder und Alcantara, sondern auch meisterhafte Verarbeitung und viele verschiedene Designs. ■



Ferrari

296 GTB







Der neue 296 GTB ist das jüngste Beispiel, wie konsequent Ferrari den Technologietransfer von den aktuellen Formel 1 Rennwagen in die Produktion von modernen Hybrid-Hochleistungssportwagen betreibt. Dazu gehört nicht nur das neu konstruierte V6-Biturbo-Triebwerk, sondern auch der dahinter positionierte MGU-K Elektroantrieb.

Als weltweit führender Veredler für die Boliden aus Maranello bietet NOVITEC natürlich auch für den Ferrari 296 GTB maßgeschneiderte Entwicklungen an, die den Zweisitzer noch dynamischer und attraktiver machen.

Eine in verschiedenen Varianten angebotene NOVITEC Hochleistungsauspuffanlage, Sportkatalysatoren und strömungsoptimierte Turbo-Inlets sorgen dafür, dass der Verbrennungsmotor freier ausatmen kann. Damit steigt die Systemleistung des Sportwagens um 38 Pferdestärken auf 638 kW / 868 PS. Weitere Performance Upgrades für die Ferrari 296 Modellreihe sind in Entwicklung.

Im NOVITEC Designstudio wird bereits mit Hochdruck an sportlich gestylten und effizienten Aerodynamik-Komponenten für den Mittelmotorsportwagen gearbeitet. In Kooperation mit Vossen wurden bereits maßgeschneiderte NOVITEC Hightech-Räder bis zur besonders exklusiven Variante in 21 und 22 Zoll Durchmesser aufgelegt.

Um das Handling noch agiler zu machen, gibt es die NOVITEC Sportfedern.

Für die Personalisierung des Cockpits bietet NOVITEC exklusives Interieurdesign in einem riesigen Farbspektrum und größter Liebe zum Detail.

Hochleistungsauspuffanlagen für die exklusivsten Automobile der Welt sind eine ganz besondere Spezialität von NOVITEC. Präzise Abgasführung, innovative Detaillösungen und Materialien sowie hervorragende Verarbeitungsqualität stehen stets ganz oben im Lastenheft der Entwickler. Das galt natürlich auch für die Konstruktion des NOVITEC Abgassystems für den 296 GTB Hybridportler.

Die Auspuffanlagen für den V6 sind wahlweise in









Edelstahl oder der auch in der Formel 1 verwendeten Hightech-Legierung INCONEL erhältlich. Um den Wärmehaushalt im Motorraum zu optimieren, sind alle Anlagen mit einer Hochtemperatur-Wärmeisolierung umwickelt. Ein Effekt, der bei der INCONEL-Ausführung durch eine auch optisch aus dem Rahmen fallende 999 Feingoldbeschichtung weiter verstärkt werden kann.

Um die Abgasströmung noch weiter zu optimieren, entwickelten die NOVITEC Techniker zusätzlich spezielle Turbo-Inlets und maßgeschneiderte 100-Zeller-Metallkatalysatoren. Insgesamt können durch die NOVITEC Modifikationen auf der Abgasseite 28 kW / 38 PS mehr Spitzenleistung generiert werden.



Dazu gesellt sich ein aufregenderer Motorsound, der in der Version mit Auspuffklappensteuerung auch vom Cockpit aus individuell zwischen sportlich aufregend und Racing reguliert werden kann. Um das NOVITEC Abgassystem auch optisch in Szene setzen zu können, gibt es verschiedene 102 Millimeter Endrohre, mit oder ohne Carbon-Blende und auf Wunsch auch mit besonders edler 999 Feingoldbeschichtung. Um die Auspuffrohre perfekt in die Heckpartie zu integrieren, gibt es einen NOVITEC Gittereinsatz, der auch dazu beiträgt, mehr aufgeheizte Luft aus dem Motorraum abzuführen.

Während das NOVITEC Aerodynamikprogramm mit Sicht-Carbon-Komponenten noch in Entwicklung ist, kann die Optik bereits jetzt mit maßgeschneiderten Rädern aufgewertet werden, die in Kooperation mit Vossen, dem führenden amerikanischen Produzenten von Hightech-Schmiedefelgen, entwickelt wurden.

Unter Einsatz von State-of-the-Art Bearbeitungstechnologie entstanden aus geschmiedeten Rohlingen die NOVITEC NF 10 Räder, die den vorhandenen Platz in den Kotflügeln des 296 GTB perfekt nutzen. Aus einer Palette von insgesamt 72 Farbtönen und verschiedenen Oberflächen wurde für diese Fotos die glänzend schwarz lackierte Variante mit Nabenabdeckungen in Zentralverschlussoptik gewählt.

Mit ihren fünf filigranen, bis zum äußersten Rand reichenden Doppelspeichen gehören die NF 10 Leichtmetallfelgen zu den leichtesten ihrer Art in diesem Kingsize-Bereich. Auf den beigefügten Fotos ist der Zweisitzer mit einer Kombination aus 9.5Jx21 Rädern vorne mit 255/30 ZR 21 Pneus und 11.5Jx22 mit 335/25 R 22 auf der Hinterachse ausgerüstet. Die unterschiedlich großen Durchmesser an beiden Achsen betonen die Keilform des Ferrari noch mehr.

Passend dazu legen die NOVITEC Sportfedern das Fahrzeug um ca. 35 Millimeter tiefer. Eine Maßnahme, die nicht nur Optik, sondern durch den abgesenkten Schwerpunkt auch das Handling positiv beeinflusst. Um Ein- und Ausfahrten sowie Rampen in Parkhäusern leichter befahren zu können, gibt es

für den 296 GTB auch ein NOVITEC Frontliftsystem, mit dem die Fahrzeugnase per Knopfdruck hydraulisch um ca. 40 Millimeter angehoben werden kann.

Exklusivität bis in den letzten Winkel des Interieurs bietet der deutsche Veredler mit hochwertigen Innenausstattungen in praktisch jeder gewünschten Farbe. ■





Lamborghini A LP 780-4 Ultimae



Aventador ae



Sein Nachfolger steht bereits in den Startlöchern, doch zum Abschied des Lamborghini Aventador präsentiert NOVITEC eine ganz besonders spektakuläre Variante der letzten Auflage des V12-Mittelmotorsportwagens.

Der LP 780-4 Ultimae erhielt vom deutschen Veredler ein ausgefeiltes Upgrade: Die maßgeschneiderten NOVITEC Carbon-Aerodynamik-Komponenten, die im Windkanal präzise auf die aktive Aerodynamik des Zweisitzers abgestimmt wurden, machen die letzte Aventador Edition, ob Coupé oder Roadster, noch aufregender.

Die von Vossen exklusiv für NOVITEC entwickelten und produzierten NL4 Zentralverschluss-Schmiederäder in 20 und 21 Zoll Durchmesser sind nicht

nur besonders leicht, sondern betonen auch die Keilform des Sportwagens.

Das Handling kann mit NOVITEC Sportfedern noch agiler gestaltet werden.

Die NOVITEC Sportauspuffanlagen für den Aventador LP 780-4 Ultimae optimieren nicht nur Sound und Performance, sondern sparen je nach Ausführung auch bis zu 19 Kilogramm Gewicht ein.

Lamborghini-Eigner, die sich ein noch exklusiveres Interieurdesign wünschen, können sich ihr Coupé oder ihren Roadster von NOVITEC bis ins letzte Detail auf ihre Wünsche abstimmen lassen.

Wie alle Aventador-Modelle kann auch die Karosserie des LP 780-4 Ultimae, der letzten Version dieser Baureihe, mit NOVITEC Sicht-Carbon-Komponen-



ten noch sportlicher gestaltet werden. Die Designer des Veredlers hatten dabei nicht nur eine spektakuläre Optik im Fokus: Umfangreiche Tests im Windkanal sorgten für eine optimale aerodynamische Funktion.

So wird die Frontschürze mit jeweils einem zusätzlichen Spoiler ober- und unterhalb der Lufteinlässe aufgerüstet. Zusätzlich werden die seitlichen Einlässe mit maßgeschneiderten Blenden versehen, die den Fahrtwind noch gezielter zu den vorderen Bremsen führen. Die Liebe der NOVITEC Designer zum Detail demonstriert außerdem die NOVITEC Kofferraumhaube: Ihre integrierten Luftschächte reduzieren bei hohen Geschwindigkeiten den Auftrieb an der Vorderachse und verbessern damit die Fahrstabilität. Zum markanten NOVITEC Gesicht für den Boliden gehören auch die im Vergleich zur Serie verlängerten Luftauslässe am oberen Ende der vorderen Haube.

Die Seitenansicht der finalen Aventador Variante wird durch die NOVITEC Schwelleransätze vor den hinteren Radhäusern und die weiter nach vorne reichenden seitlichen Lufteinlässen an den Seitenfenstern, die den Fahrtwind noch präziser zu den Kühlern im Heck lenken, noch sportlicher definiert. Die NOVITEC Lufteinlässe auf den hinteren Seitenteilen bringen mehr Atemluft zum Triebwerk.

Aventador LP 780-4 Ultima Eigner, die sich eine besonders spektakuläre Heckansicht ihres Coupés oder Roadster wünschen, können sich auch einen NOVITEC Heckflügel montieren lassen, der in zwei verschiedenen Versionen angeboten wird.







Zur extravaganten NOVITEC Optik gehören natürlich auch maßgeschneiderte Leichtmetallfelgen, die den vorhandenen Platz in den Radhäusern maximal ausnutzen. Optimaler Partner für Design, Konstruktion und Fertigung ist die amerikanische Hightech-Manufaktur Vossen. Das Unternehmen aus Miami hat sich auf die Fertigung von exklusiven Rädern für die aufregendsten Autos der Welt spezialisiert.



Für den LP 780-4 Ultimae wurde das NOVITEC NL4 Design mit Zentralverschluss und sechs filigranen Speichen, die in einem weit gespreizten Y zum Felgenreif auslaufen, gewählt. Dieses Styling nimmt die Linien und Winkel von Karosserie und Rückleuchten des Aventador auf. Trotz ihrer hohen Festigkeit und den enormen Dimensionen 9Jx20 vorne und 13Jx21 an der Hinterachse sind diese Räder besonders leicht. Zusätzlich gibt es Individualität in Reinkultur mit 72 verschiedenen Farbvarianten, wahlweise auch in Verbindung mit gebürsteter oder polierter Oberfläche. Auf den Kingsize-Rädern werden natürlich auch besonders breite Hochleistungsreifen in den Dimensionen 255/30 ZR 20 und 355/25 ZR 21 gefahren.



Nicht nur eine noch aufregendere Optik, sondern auch ein weiter optimiertes Handling liefern die NOVITEC Sportfedern, die den Aventador LP 780-4 Ultimae um ca. 35 Millimeter tieferlegen.

Während der 6,5 Liter Zwölfzylinder mit 574 kW / 780 PS und 720 Nm Drehmoment unangetastet bleibt, verleihen die NOVITEC Sportauspuffanlagen dem Triebwerk nicht nur einen noch aufregenderen Motorsound, der auf Wunsch auch aktiv mit Hilfe einer elektronischen Abgasklappensteuerung beeinflusst werden kann: Die aus Edelstahl-gefertigten und gegen Wärmeabstrahlung isolierten Abgassysteme lassen den V12 auch freier ausatmen, was besonders in Verbindung mit den optional erhältlichen Metallkatalysatoren leistungsoptimierend wirkt. Außerdem können auf diesem Weg auch bis zu 19 Kilogramm Gewicht gegenüber dem Seriensystem eingespart werden.

In praktisch grenzenloser Farbenvielfalt und in höchster Handwerkskunst verarbeitet gibt es von NOVITEC auch exklusive Innenausstattungen für alle Lamborghini Aventador Modelle. ■





BRABUS 900 SUPERBLACK





BRABUS 900 SUPERBLACK: Unter diesem Label bietet der größte unabhängige Automobilveredler der Welt ab sofort ein neues luxuriöses High Performance SUV an. Der Name ist Programm: Innen wie außen dominiert die Farbe Schwarz. Im gleichen Farbton präsentieren sich auch die geschmiedeten BRABUS Monoblock Z „PLATINUM EDITION“ 24 Zoll Räder. Passend zur schwarzen Lackierung wurden alle weiteren Zierteile, die beim Basisauto verchromt sind, in Shadow Grey lasiert. Sicht-Carbon-Elemente setzen an Karosserie und im Interieur sportliche Akzente.

Herz dieses Allrad-Supercars ist das BRABUS ROCKET 900 V8 Biturbo Triebwerk mit einem auf 4,5 Liter vergrößerten Hubraum und einem Hochleistungsturbo. Nach dem Umbau produziert der Achtzylinder 662 kW / 900 PS Spitzenleistung und ein maximales Drehmoment von 1 250 Nm, das im Fahrzeug auf 1 050 Nm begrenzt ist.

Die Fahrleistungen liegen auf reinrassigem Sportwageniveau: Aus dem Stand katapultiert sich der BRABUS 900 SUPERBLACK in nur 3,6 Sekunden auf Tempo 100. Die Höchstgeschwindigkeit wird, abhängig von der gewählten Rad/Reifen-Kombination, elektronisch auf 310 oder 330 km/h begrenzt.

Der Innenraum des High Performance Luxus-SUVs erhielt in der hauseigenen Sattlerei von BRABUS (Brabus-Allee, D-46240 Bottrop, Telefon + 49 / (0) 2041 / 777-0, Internet www.brabus.com) ein besonders exklusives, bis in den letzten Winkel perfekt verarbeitetes BRABUS MASTERPIECE Interieur in schwarzem Leder und Alcantara.

Der BRABUS 900 SUPERBLACK wird zu einem empfohlenen Verkaufspreis von 440.955 Euro (Preis inklusive 19 Prozent Mehrwertsteuer in Deutschland) angeboten.

Seit mehr als 45 Jahren steht die Marke BRABUS für Hochleistungstriebwerke, die in höchster Perfektion herausragende Performance und makellose Standfestigkeit vereinen. Und so wird natürlich auch der neue BRABUS 900 SUPERBLACK von einem der leistungsstärksten Motoren der Geschichte des Unternehmens angetrieben. Nach bewährter Tradition wird der GLS 63 Motor im Hightech-Motorenbau des Bottroper Unternehmens komplett überarbeitet:

Das Rezept für das BRABUS ROCKET 900 V8 Biturbo Triebwerk ist ebenso aufwendig wie bewährt: Mehr Hubraum bedeutet mehr Leistung! Deshalb wird das Zylindervolumen des Achtzylinder-Vierturbo-Motors von serienmäßigen 3 982 cm³ auf 4 407 cm³ erweitert. Dazu werden die acht Zylinderbo-

hrungen auf 84 Millimeter erweitert und anschließend dazu passende Schmiedekolben und Hochleistungspleuel installiert. Eine aus dem Vollen gefräste und feingewuchtete Spezialkurbelwelle verlängert den Hub auf exakt 100 Millimeter.

Um die Leistungssteigerung von 212 kW / 288 PS gegenüber dem 450 kW / 612 PS starken Serientriebwerk zu erzielen, wurde auch das Aufladungssystem neu konstruiert. Die beiden BRABUS Spezial-Turbo-lader mit größerer Verdichtereinheit und spezieller Rumpfguppe mit verstärkter Axiallagerung produzieren einen maximalen Ladedruck von 1,4 bar. Zwei BRABUS BoostXtra Ventile sorgen beim Lastwechsel für ein aufregendes Blow-Off-Geräusch.

Da ein derart starkes Kraftwerk auch ein Plus an Atemluft benötigt, sind Sicht-Carbon-Lufteinlässe links und rechts in den Kühlergrill integriert. Passend dazu wird auch die Kraftstoffzufuhr mit drei speziellen Hochdruckpumpen modifiziert. Optischen Feinschliff erfährt der V8 mit der BRABUS 900 Motorabdeckung in rotem Sicht-Carbon.

Die Auslassseite wird mit speziellen Downpipes mit 76 Millimeter Durchmesser und Metallkatalysatoren aufgerüstet. Ebenso wichtig für die optimale Leistungsentfaltung ist auch die BRABUS Edelstahl-Hochleistungsauspuffanlage mit Abgasklappensteuerung für ein aktives Soundmanagement. Per Knopfdruck kann zwischen flüsterndem „Coming home“ Modus und erdigem, reinrassigem V8 Sound gewählt werden, wenn die Option „Sport“ aktiviert wird. Die vier BRABUS Endrohre in Carbon/Titan-Kombination sind auch optisch ein absoluter Leckerbissen.

Umfangreiche Tests mit modernsten Prüfständen und umfangreiche Erprobungsfahrten unternahmen die BRABUS Motoreningenieure und Elektroniker, um alle Hochleistungskomponenten und die Motorelektronik perfekt aufeinander abzustimmen. Das kommt nicht nur der enormen Leistung des Triebwerks zugute, die präzise programmierten Kennfelder dienen auch der Erfüllung der strengen EURO 6D ISC-FCM Abgasnorm. Außerdem gewährleistet dieser enorme Aufwand auch die sprichwörtliche Zuverlässigkeit eines BRABUS Triebwerks, die natürlich von der BRABUS Tuning-Garantie über 3 Jahre bis 100 000 Kilometer (gemäß BRABUS Garantiebedingungen, Stand Juli 2013) untermauert wird. Die Hightech-Schmierstoffe für den kompletten Antriebsstrang werden von Technologiepartner MOTUL geliefert.

Die Leistungswerte des BRABUS 900 SUPERBLACK sind herausragend: Bei nur 6 200 U/min wird die Spitzenleistung von 662 kW / 900 PS erreicht. Ebenso







einzigartig ist das gewaltige maximale Drehmoment von 1 250 Nm, die bereits bei 2 900 Touren bereitstehen. Um die Kraftübertragung zu schonen, wird dieser Output im Fahrzeug elektronisch auf 1 050 Nm limitiert.

Damit erreicht das Allrad-Supercar Fahrleistungen wie ein reinrassiger Sportwagen: Aus dem Stand katapultiert sich das rund 2,6 Tonnen schwere SUV in nur 3,6 Sekunden auf Tempo 100. Die Höchstgeschwindigkeit wird, abhängig von der gewählten Rad/Reifen-Kombination, elektronisch auf 310 oder 330 km/h limitiert. Darüber hinaus fasziniert der Fünftürer vor allem durch sein herausragendes Beschleunigungsvermögen bei jeder Drehzahl.

Selbstverständlich werden auch Aerodynamik, Reifen und Fahrwerk dem enormen Leistungspotenzial des BRABUS 900 SUPERBLACK angepasst. So entwickelten die Designer des Bottroper Veredlers ebenso sportlich-elegante wie passgenaue Karosseriekomponenten aus Sicht-Carbon, die das SUV nicht nur sportlicher aussehen lassen, sondern auch aerodynamisch effizient sind.

So verleiht der BRABUS Frontspoiler, der am unteren Teil der Schürze angebracht wird, dem SUV nicht nur ein noch markanteres Gesicht. Durch seine ausgefeilte Formgebung reduziert das Aerodynamikteil bei hohen Geschwindigkeiten den Auftrieb an der Vorderachse, was zu einer weiter verbesserten Fahrstabilität führt. Die seitlichen Lufteinlässe im vorderen Stoßfänger werden mit maßgeschneiderten Luftführungen aufgewertet. Die BRABUS Lufteinlässe im Kühlergrill gehören ebenso zu dieser aufregenden Optik wie ein beleuchtetes BRABUS Emblem und weiße Signature Stripes, die genauso einen Kontrast zum schwarzen SUPERBLACK Outfit setzen wie die farblich ebenso abgesetzten BRABUS Typenschilder an Heck und Seiten des Supercars.

Die Radläufe werden mit maßgeschneiderten BRABUS Sicht-Carbon-Aufsätzen genauso sportlicher gestaltet wie das Heck mit dem BRABUS Diffusoreinsatz, der die vier BRABUS Endrohre des Sportauspuffs perfekt in Szene setzt. In Schwarz lackiert ist dagegen der BRABUS Dachspoiler aus PUR-Rim.



In der größten Variante füllen die geschmiedeten BRABUS Monoblock Z „PLATINUM EDITION“ 24 Zoll Räder den vorhandenen Platz in der Radhäusern des Supercars perfekt aus. Durch den Einsatz von CAD-Technologie und State-of-the-Art Fertigungsprozessen bieten diese Räder, die durch ihre bis zum Felgenrand hinausreichenden zehn Speichen optisch noch größer wirken, eine perfekte Kombination aus Leichtbau und Festigkeit. Die passenden Hochleistungsreifen für diese Hightech-Räder steuert BRABUS Technologiepartner Continental bei. Vorne werden 10Jx24 Felgen mit 295/35 R 24 Bereifung gefahren. Auf der Hinterachse sind es zwölf Zoll breite Räder mit 335/30 R 24 Pneus. Diese Bereifung erfordert es, die Höchstgeschwindigkeit

elektronisch auf 310 km/h zu begrenzen. Bei Wahl des optional erhältlichen BRABUS 23 Zoll Radsatzes erlauben die Pneus eine V/max-Anhebung auf 330 km/h.

Um das Handling weiter zu optimieren und noch sicherer zu machen und gleichzeitig auch die Optik durch Tieferlegung sportlicher zu gestalten, entwickelten die Fahrwerksingenieure des Veredlers ein spezielles Steuermodul für die Luftfederung. Sie legt den BRABUS 900 SUPERBLACK im Vergleich zum Basisauto um ca. 25 Millimeter tiefer.

BRABUS Interieurdesign ist seit Jahrzehnten eine weitere Domäne der deutschen Traumfabrik. In der



hauseigenen Sattlerei entstand auch für das neue Supercar eine ebenso exklusive wie komfortable BRABUS MASTERPIECE Innenausstattung, die in höchster Präzision verarbeitet ist. Passend zur Karosserielackierung dominiert im Cockpit besonders weiches und hautsympathisches, schwarzes Leder, das durch mit Alcantara bezogene Partien wie dem Dachhimmel ergänzt wird.

Diese edle Innenausstattung demonstriert auch beim Polsterdesign, mit welcher großer Liebe zum Detail in der BRABUS Sattlerei gearbeitet wird: Ein typisches Beispiel dafür ist die präzise muschelförmige Steppung der Sitzflächen und der Innenteile der Türverkleidungen. Diese Lederpartien sind zusätzlich millimetergenau perforiert. Im gleichen Design abgesteppt wurden auch der Boden der





Fahrzeugkabine und der gesamte Kofferraum. An das BRABUS Gründungsjahr 1977 erinnern Elemente mit eingepprägtem „77“ Logo wie beispielsweise die Sonnenblenden.

Zum exklusiven Innenraum des neuen Supercars gehören auch zahlreiche sportliche Carbon-Elemente: Teile des Lenkradkranzes sind genauso aus diesem Compound gefertigt wie die Blenden am Armaturenbrett, den Türverkleidungen und der Mittelkonsole. Edle Einstiegsleisten an den vier Tü-

ren und der Heckklappe setzen mit einem BRABUS Logo, das analog zur Ambiente Innenraumbeleuchtung seine Farbe wechselt, ebenfalls attraktive Akzente.

Passend zum ganz in Schwarz gehaltenen Cockpit wurden alle Bedienelemente, Lüftungsdüsen, Lautsprechergritter und Blenden in mattem Shadow Chrome lasiert. Sportliche BRABUS Accessoires im Innenraum sind die schwarz lasierten Schaltwippen, Pedale und Türverriegelungsstifte aus Aluminium. ■

Lamborghini R

Erster Supersportwagen mit V12-Hybrid HP



Foto/Quelle: © Automobili Lamborghini S.p.A.

evuelto

EV





Im Jahr seines 60-jährigen Firmenjubiläums präsentiert Automobili Lamborghini den völlig neu entwickelten Revuelto[1]. Er ist der erste Supersportwagen mit V12-Plug-in-Hybridantrieb, ein wahres High Performance Electrified Vehicle (HPEV). Der Revuelto definiert die Begriffe Leistung, Sportlichkeit und Fahrfreude vollkommen neu und wird damit zum idealen Nachfolger des legendären Aventador. Denn er nutzt eine noch nie dagewesene Architektur, ein fortschrittliches Design, eine hocheffiziente Aerodynamik und eine ultraleichte Carbonkarosserie. Das Zusammenspiel eines vollkommen neu entwickelten V12-Verbrennungsmotors mit drei Elektromotoren ermöglicht die Maximalleistung von 1015 CV / 746 kW. Zum ersten Mal kombiniert Lamborghini im Revuelto zudem einen Zwölfzylinder mit einem Doppelkupplungsgetriebe.

Der Antriebsstrang vereint wahre Hochleistungs-komponenten: Der neue Verbrenner verfügt über eine spezifische Literleistung von 127 CV und wirkt sowohl mit den vorderen Axialflussmotoren mit einem herausragenden Leistungsgewicht als auch mit dem Radialflussmotor auf dem Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe zusammen – als erster seiner Art in einem Zwölfzylinder-Lamborghini. Ein Lithium-Ionen-Hochleistungsakku mit einer spezifischen Energiedichte von 4500 W/kg versorgt die drei Elektromotoren, der Akku liefert auch den Strom für die rein elektrischen Fahrmodi.

„Der neue Revuelto ist ein Meilenstein in der Geschichte Lamborghinis und ein wichtiger Pfeiler unserer Elektrifizierungsstrategie Direzione Cor Tauri“, erklärt Stephan Winkelmann, Präsident und CEO von Automobili Lamborghini. „Der Revuel-

to ist ein einmaliges und revolutionäres Fahrzeug, bleibt aber trotzdem unserer DNA treu: dem V12 als Ikone unserer Supersportwagen-Herkunft und unserer Tradition. Wir haben den Revuelto aber auch entwickelt, um mit alten Traditionen zu brechen, indem er einen neuen Zwölfzylinder mit drei E-Motoren verbindet. Damit schafft er das perfekte Gleichgewicht, mit dem wir unseren Kunden die gewünschten Emotionen liefern können und trotzdem Emissionen reduzieren.“

Das wichtigste strukturelle Bauteil in diesem neuen Supersportwagen bilden Carbonfasern. Sie werden im Werk in Sant'Agata Bolognese nach höchster Handwerkskunst verarbeitet. Verwendung finden sie in der Monofuselage und dem Rahmen sowie den meisten Teilen der Karosserie. Mit Hilfe seines starken Antriebs und dem umfangreichen Einsatz von Carbonfaser und anderen leichten Materialien erreicht der Revuelto das beste Leistungsgewicht in der Geschichte Lamborghinis: 1,75 kg/CV.

Weil der neue Revuelto all diese Eigenschaften vereint, setzt er sich mit diesen Leistungswerten an die Spitze seines Segments: Von 0 auf 100 km/h beschleunigt er in 2,5 Sekunden und seine Höchstgeschwindigkeit liegt jenseits von 350 km/h. Diese technischen Daten treffen auf außergewöhnliche dynamische Maßnahmen – elektronisches Torque Vectoring, ein Allradantrieb, der auch im vollelektrischen Betrieb möglich ist – und stellen sicher, dass der Supersportwagen seine Talente sowohl auf der Rundstrecke als auch auf der Straße demonstrieren kann.

„Mit dem Revuelto heben wir das Lamborghini Fahrerlebnis auf ein neues, überragendes Niveau“,

verspricht Rouven Mohr, Chief Technical Officer von Automobili Lamborghini. „Der Revuelto macht hierbei im Vergleich zum Vorgänger speziell bezüglich Feedback und Ansprechverhalten einen bedeutenden Schritt nach vorne und bietet stets ein absolut authentisches und emotionales Fahrgefühl. Entwicklungsziel war von Anfang an sowohl die Performance als auch die Fahrfreude zu maximieren.“

Das Design

Der Revuelto bringt die zukünftige Formensprache Lamborghinis schon heute auf die Straße. Er bleibt der außergewöhnlichen Lamborghini-Design-DNA treu und verleiht ihr zusätzlich einen ganz neuen Stil. Mit seiner Form knüpft er an die legendären V12-Sportwagen Lamborghinis an, während die neuen Proportionen den Weg in die Zukunft weisen.

Mit seinem einzigartigen Design, außen wie innen, beginnt der Revuelto eine Revolution und unterstreicht seine Verbindung zu den historischen V12-Legenden. Dazu gehört der 1971 vorgestellte Countach-Prototyp mit seinen perfekten Proportionen entlang einer einzigen Längslinie. Dieser Supersportwagen hat während der Space-Age-Design-Ära einen einmaligen und reduzierten Stil geschaffen und damit die DNA aller folgenden V12-Supersportwagen Lamborghinis geprägt. Das bedeutendste Designelement seitdem: die nach oben öffnenden Scherentüren, die auch zur besonderen Persönlichkeit des Revuelto beitragen.

Der neue Supersportwagen lehnt sich an den un-nachahmlichen Diablo mit einem auf den Kotflügeln befestigten schwebenden Heckflügel an und die kraftstrotzende und geneigte Front hebt eine Reminiscenz an den Murcielago besonders hervor.

„Der Revuelto vermittelt sichtbar werdendes Adrenalin“, sagt Mitja Borkert, Head of Design bei Automobili Lamborghini. „Das Design des neuen Lamborghini Revuelto gibt einen spannenden Ausblick auf die Zukunft unserer einmaligen Formensprache. Auf den ersten Blick ist der Revuelto ein faszinierender V12-Lamborghini, bei dem alle Linien das Monocoque betonen und zusätzlich freie Sicht auf den V12-HPEV-Antriebsstrang ermöglichen.“

„Die einmalige Ypsilon-förmige Lichtsignatur mit ihrem hohen Wiedererkennungswert ist für unseren neuen Supersportwagen besonders bedeutend. Gleiches gilt für das Interieur-Design, das einen gewaltigen Sprung in Richtung Lamborghinis zukünftigem Gestaltungsstil macht. Unsere Philosophie ‘Feel like a Pilot’ wird in jedem Detail sichtbar und lebendig: Pilot und Copilot sitzen tief umschlossen in der Ypsilon-förmigen Einheit aus Cockpit und Mittelkonsole. Dadurch werden das gleiche Raumgefühl wie in einem Rennwagen ausgelöst, aber dennoch gibt es ein intuitives Gleichgewicht zwischen digitalen und physischen Bedienelementen.“

Mit dem Revuelto startet Lamborghini ein Rennen









den Muskelspielen, die schon an der Fahrzeugfront beginnen: Die Spitze der einteiligen Carbonfaser-Motorhaube ist ausgeformt wie ein Haifischmaul und vermittelt sowohl Power als auch Schnelligkeit. Diesen Eindruck ergänzen die Scheinwerfer mit den Ypsilon-förmigen Tagfahrlichtern – ein unverwechselbares Stilelement des aktuellen Lamborghini-Designs. Eingerahmt werden die Scheinwerfer von luftführenden Lamellen, die den Frontsplitter mit der Haube verbinden. Auch die seitlichen Finnen hinter den vorderen Radhäusern leiten den Luftstrom um den Supersportwagen und die Türwölbungen direkt zu den seitlichen Lufteinlässen. Diese spiegeln mit ihrem scharfkantigen Design die Pfeilform an der Fahrzeugfront.

in neue Dimensionen und führt dazu eine Formensprache ein, die sich an die Herausforderungen der Elektrifizierung anpasst, sowie die Formen und Proportionen der Supersportwagen der kommenden Jahre vorwegnehmen. Das Design ist stark von der Luftfahrt inspiriert. Es lebt von seinen wohlgeformten Oberflächen, umschlossen von zwei durchgängigen Linien von der Front bis zum Heck, die sich dann zu den hexagonalen Endrohren hin verjüngen.

Die Elemente aus der Luftfahrt harmonisieren gut mit





Das Dach kombiniert ein Mehr an Kopffreiheit mit ästhetischer Form und besonderen aerodynamischen Funktionen. Das zurückgesetzte Profil leitet Luft auf den Heckflügel und schafft trotzdem mehr Kopffreiheit für Fahrer und Beifahrer.

Das Fahrzeugheck zelebriert den V12-Hybrid. Der vollkommen frei liegende Längsmotor betont das mechanische Herz des Revuelto und ist sichtbar mit dem Doppel-Hexagonalauspuff verbunden. Die Abgasanlage wird von dem darüberliegenden, geometrisch geformten Heckflügel und den Rücklichtern mit Ypsilon-förmiger Lichtsignatur eingerahmt.

Das Y ist auch Markenzeichen des fahrerorientierten Cockpits, das klar von Lamborghinis Philosophie 'Feel like a Pilot' beeinflusst ist. Das Interieur spiegelt das völlig neue, futuristische Außendesign wider: Jeder Bereich des Cockpits lässt sich klar als Teil eines Lamborghinis erkennen. Es schafft eine perfekte Balance zwischen digitalen und physischen Erlebnissen während des Fahrens, ganz egal, ob im Alltagsverkehr oder auf der Rundstrecke. Den Mittelpunkt der Kabine bildet ein hervorgehobenes Carbonfaser-Profil im Design vergleichbar mit einem Raumschiff, welches die mittleren Lüftungsdüsen und den 8,4 Zoll großen, vertikal ausgerichteten, berührungssensitiven Monitor umschließt.

Mit dem Revuelto erschafft Lamborghini ein neues, mitreißendes Fahrerlebnis, bei dem Pilot und Copilot die gleichen Informationen anschauen können.

Während der Fahrer Infos auf dem 12,3 Zoll großen digitalen Kombiinstrument erhält, werden die Daten für den Beifahrer simultan auf einem 9,1 Zoll großen Bildschirm vor ihm dargestellt. Der Revuelto ermöglicht seinen Insassen als erster Lamborghini auch das Swipen. Damit können Fahrer und Beifahrer Apps und Informationen vom zentralen Bildschirm so intuitiv nach links und rechts schieben, wie sie es von ihrem Smartphone gewohnt sind. Die drei digitalen Bildschirme, mit deren Hilfe auf viele physische Knöpfe verzichtet werden kann, sorgen für die stilistisch gewünschte Klarheit des Cockpits und helfen bei der Umsetzung neuer Funktionen. Sie ermöglichen es dem Fahrer, sich voll und ganz aufs Fahren zu fokussieren, so wie in einem Rennwagen.

Bei Design und Funktion des Lenkrads ließen sich die Designer vom Rennsport und Lamborghinis Erfahrungen mit dem Essenza SCV12 inspirieren. Vier Drehschalter an den Speichen des Lenkrads ermöglichen die Wahl der Fahrmodi, die Höhenverstellung des Fahrwerks und die Neigung des Heckspoilers. Das intuitive Design des Cockpits und der Bedienelemente vermittelt das spezielle Lamborghi-Geühl: So lassen sich Blinker oder Launch Control per Tastendruck bedienen, damit der Fahrer immer die maximale Kontrolle über das Lenkrad behält.

Der Revuelto ist neben seinen Rennsportanleihen dank seiner Ausgewogenheit auch der perfekte Begleiter für den Alltag. In allen Designstadien ach-



tete Lamborghini besonders auf die Geräumigkeit und Alltagstauglichkeit der Fahrgastzelle, perfekt für Ausflüge auf die Rundstrecke. Im Vergleich zum Aventador Ultimae bietet der Revuelto 26 Millimeter mehr Kopffreiheit und zusätzlich schafft die neue Monofuselage 84 Millimeter mehr Fußraum. So entsteht zusätzlicher Stauraum hinter den Sitzen, zum Beispiel für eine Golftasche. Zusätzlich steht auch noch ein Abteil unter der Fronthaube zur Verfügung – hier finden zwei Kabinen-Trolleys Platz. Um den Aufenthalt an Bord des Revuelto noch komfortabler zu gestalten, integrierten die Designer in der Mitte des Armaturenrägers und zwischen den Sitzen zusätzliche Ablagen. Auf der Beifahrerseite des Cockpits findet sich zudem ein Cup-Holder.

Personalisierung

Der Revuelto ist Lamborghinis Serienfahrzeug mit der größtmöglichen Personalisierung. Zusätzlich zu den 400 Serien-Karosseriefarben bietet Lamborghini weitere Individualisierungsmöglichkeiten an. Das ermöglicht Kunden, ihren ganz persönlichen Supersportwagen zu gestalten. Und die Vereinbarkeit von Nachhaltigkeit und Sportlichkeit endet beim Revuelto nicht beim Plug-in-Hybrid-Antrieb: Alle eingesetzten Lacke sind wasserbasiert und erlauben den Verzicht auf chemische Lösungsmittel.

Das Thema Nachhaltigkeit setzt sich auch beim Interieur fort und bezeugt Lamborghinis Fokus auf die Abfallvermeidung. Ein Vorgehen, das im Unternehmen zum Standard gehört. Dazu zählt unter

anderem, dass zum Schneiden der Polsterstoffe in Lamborghinis Salleria nur modernste Maschinen zum Einsatz kommen. Das reduziert anfallenden Müll so weit wie möglich, ohne die Qualität der Handwerkskunst oder der Stickerarbeiten zu beeinträchtigen. Denn echte Handarbeit bleibt auch in Zukunft ein Exzellenzbereich von Lamborghini.

Die Fahrgastzelle zeichnet sich durch den umfangreichen Einsatz von Sichtcarbon aus. Das Leichtbaumaterial kommt am Armaturenräger, an den hexagonalen Lüftungsdüsen sowie an der Einfassung des Armaturenrägers und der Luftausströmer zum Einsatz. Die Polster kombinieren feinstes Leder mit dem neuen, ultraleichten Corsa-Tex-Gewebe aus Dinamica®-Microfaser, hergestellt mit einem wasserbasierten Verfahren aus recyceltem Polyester. Kunden können sich bei ihren Individualisierungswünschen für einen ausgeglichenen Mix aus Leder und Corsa-Tex oder für das von ihnen bevorzugte Material entscheiden. Es stehen insgesamt 70 verschiedene Farben zur Wahl.

Aerodynamik

Form und Funktion streben beim Lamborghini Revuelto in die gleiche Richtung: aerodynamische Effizienz. Das neue Layout des Supersportwagens benötigt andere Designanforderungen als der Vorgänger Aventador. Diese neuen Anforderungen haben die Entwicklung der Aerodynamik entsprechend beeinflusst. Dabei standen 4 Eigenschaften besonders im Fokus: Effizienz, Synergieeffekte, bestmögliche Inte-

gration der Komponenten und das Design.

Durch die Kombination von hohem Anpressdruck und minimalem Luftwiderstand erreicht Lamborghini die größte Effizienz. Ein Schlüsselement dieser Strategie stellt der neue aktive Heckspoiler dar. Er liefert nun unter allen Bedingungen die bestmögliche aerodynamische Performance. Dafür entwickelten die Ingenieure neue Stellmotoren, die dank drei verschiedener Voreinstellungen alle Lastsituationen bestens steuern können.

Die Stellung des Flügels ändert sich in Abhängigkeit von Fahrmodus und Fahrverhalten. Alternativ kann der Fahrer ihn auch nach seinen Wünschen einstellen – dazu nutzt er einen der Drehregler am Lenkrad. In der geschlossenen Stellung wird der geringste Windwiderstand geleistet, wie im elektrischen Fahrmodus. Diese Einstellung sorgt für beste Verbrauchswerte. Zudem erlaubt diese Option erlaubt höhere Spitzengeschwindigkeiten und garantiert trotzdem eine stabile Straßenlage. Die Stellung für hohen Abtrieb maximiert den Anpressdruck und verbessert so das Handling und die Beweglichkeit des Revuelto spürbar.

Die Front des neuen Supersportwagens aus Sant'Agata Bolognese zeichnet sich durch einen Splitter aus Carbonfaser aus. Dieser besitzt in der Mitte eine strahlenförmige Anströmkante, an den Seiten ist die Kante geneigt. Dadurch entstehen Wirbel, die die Frontlast erhöhen und den Luft-

strom so ableiten, dass er nicht auf die Räder trifft. Das Mittelteil leitet den Luftstrom in vier Wirbelgeneratoren, die aus engen, geschwungenen Lamellen im Unterboden bestehen. Durch das Aufbrechen der Strömungsenergie reduzieren sie die Wucht, mit der die Luft zwischen Unterboden und Fahrbahn austritt. Dies wiederum erzeugt zusätzlichen Abtrieb und leitet den Luftstrom in den Diffusor, der deutlich effizienter arbeitet als je zuvor bei einem V12. Die aerodynamische Aufgabe des Diffusors besteht darin, den Luftstrom am Unterboden des Fahrzeugs durch ein vielfältiges Leitsystem abzuleiten. Der Mittelteil besitzt eine Neigung von elf Grad (sieben Grad beim Aventador Ultimae) und an den Rändern beträgt der Anstieg mit 15 Grad etwas mehr (acht Grad beim Aventador Ultimae). Zugleich dient der Diffusor als tragendes und kühlendes Bauelement für den Motorraum.

Mit den neuartigen Designlösungen steigt die aerodynamische Last gegenüber dem Aventador Ultimae an der Fahrzeugfront um 33 Prozent und am Heck sogar um 74 Prozent (unter Vollastbedingungen).

Wie entscheidend das Zusammenspiel der Komponenten ist, zeigt sich in den Details des Kühlsystems des Lamborghini Revuelto. Die heiße Luft, die der vordere Kühler abgibt, wird so geführt, dass sie nicht die Kühlleistung der seitlichen Kühler beeinträchtigt. Nach außen weisenden Lamellen auf dem Kühlergrill leiten die warme Luft von den Rädern



und den seitlichen Kühlern ab. Finnen an beiden Seiten der Frontstoßfänger mindern den Luftwiderstand.

Alle Bauteile entwickelte Lamborghini mit Blick auf ihr bestes Strömungsverhalten. Sogar die Ypsilon-förmigen Türgriffe mit Flügelprofil tragen zur aerodynamischen Gesamtleistung bei: Aufgrund ihrer Bauart können sie kühle Luft von der Fahrzeugfront zu einer der horizontalen Finnen an der Fahrzeugseite leiten. Von dort strömt die Luft direkt den Kühler an.

Das Streben nach größtmöglicher Integration der Bauteile zeigt sich auch beim Kühlkreislauf der Bremsanlage – die Aerodynamik ist hier Teil des Systems. Die Deflektoren der Vorderradaufhängung und der Kühlergrill in den Radhäusern wurden entwickelt, um die Kühlung der Vorderradbremse zu verbessern. Sie saugen Luft vom vorderen Diffusor an und leiten sie zur Bremse und reduzieren gleichzeitig den Luftwiderstand im Radhaus. So reduzieren sich Staueffekte und der Anpressdruck an der Vorderachse verbessert sich nochmals.

Die beiden NACA-Öffnungen vor den Hinterrädern lenken den Luftstrom vom Unterboden direkt in den Kühlkanal für die hinteren Bremsen.

Das Dach aus Carbonfaser übernimmt neben seiner strukturellen Funktion und dem verbesserten Raumangebot auch eine aerodynamische Aufgabe: Das flügelartige Profil leitet durch eine Aussparung in der Mitte Luft an die hinteren Lufteinlässe, zum Inverter und zu dem auf dem Getriebe verbauten Elektromotor. An den Seiten schafft diese Dachkonstruktion zudem mehr Platz für Pilot und Copilot.

Monofuselage

Die Rohkarosserie des Revuelto führt Lamborghini als Monofuselage aus, einem von der Luftfahrt inspirierten Strukturkonzept. Das gesamte Monocoque ist aus vielfältigen Carbonfaser-Verbundstoffen gefertigt, der Vorderwagen verfügt über eine Frontstruktur aus Forged Composite. Diesen Verbundwerkstoff aus kurzen Carbonfasern und Epoxidharz entwickelte Lamborghini 2008 und setzt ihn seitdem in strukturellen Bauteilen ein.

Die Monofuselage-Struktur erhöht die Verwindungssteifigkeit des Fahrzeugs, reduziert das Gewicht und verbessert die Fahrdynamik. Obendrein bietet der Revuelto als erster Supersportwagen einen vollständig aus Carbonfaser gefertigten Vorderwagen. Sogar die kegelförmigen Pralldämpfer in der Fahrzeugfront bestehen aus Forged Composites. Diese Ausführung macht das Bauteil sehr viel leichter als eine vergleichbare Metallstruktur und gewährleistet dennoch eine

deutlich höhere Energieaufnahme – sie ist doppelt so hoch wie beim Aluminium-Vorderwagen des Aventador.

Insgesamt wiegt das Monofuselage-Chassis des Revuelto 10 Prozent weniger als die Rohkarosserie des Aventador, der Vorderwagen wiegt sogar 20 Prozent weniger als die vergleichbare Aluminiumbaugruppe des Vorgängers. Die Verwindungssteifigkeit erreicht den Spitzenwert von rund 40.000 Newtonmeter pro Grad: ein Plus von 25 Prozent gegenüber dem Aventador und ein Garant für enorme dynamische Belastbarkeit.

Die Idee hinter der Entwicklung der Monofuselage beruht auf der größtmöglichen Integration von Bauteilen. Begünstigt wird dieser Ansatz durch die umfangreiche Nutzung der Forged-Composites-Technologie sowie durch die Entwicklung des einteiligen Rocker Rings. Das gewölbte, ringförmige Bauteil aus carbonfaserverstärktem Kunststoff (CFK) bildet die tragende Struktur des Supersportwagens. Es umschließt und verbindet die Forged-Composites-Elemente wie das Monocoque, die Spritzwand und die A-Säulen von unten. Ein derartiger Einsatz von Carbonfaser-Bauteilen macht den Revuelto im Segment der Supersportwagen einzigartig.

Für die Dachkonstruktion behält Lamborghini die klassische, effiziente Technologie der Autoklav-Verbundstofffertigung mit Carbon-Prepreg bei. Die Fertigung im Autoklav erfüllt die höchsten technischen, ästhetischen und qualitativen Ansprüche und profitiert zudem von Lamborghinis hochspezialisiertem Handlaminierverfahren. Dieser hohe Grad handwerklichen Könnens ist das Ergebnis jahrelanger, qualitätsorientierter interner Produktion von Komponenten aus Verbundwerkstoffen. Zudem ermöglicht diese Fertigungsweise, noch gezielter auf die Individualisierungswünsche der Kunden einzugehen.

Der Hinterwagen besteht aus hochfesten Aluminiumlegierungen, zur Fertigung nutzt Lamborghini Extrusions- und Hohlglasstechniken. Die Domlageraufnahmen, die Federbeinaufnahmen, die hinteren Querlenker und die Aufhängung des Antriebsstrangs integrierten die Ingenieure direkt in einem Hohlglasbauteil. So reduziert sich das Gewicht deutlich, erhöht sich die Steifigkeit und minimiert sich das Volumen der Schweißnähte.

Mit dem Revuelto beginnt bei Lamborghini das AIM-Zeitalter der Fahrzeugproduktion mit Carbonfaser-verbundstoffen: AIM steht für Automatisierung, Integration und Modularität. Automatisierung bezeichnet die Einführung automatisierter und digitalisierter Prozesse in der Materialverarbeitung. Die traditionelle Lamborghini-Handwerkskunst bleibt dennoch erhal-

ten, wie im Bereich der Verbundwerkstoffe.

Bei der Integration fasst Lamborghini mehrere technische Funktionen in einem einzigen Bauteil zusammen, ermöglicht durch die Weiterentwicklung des Formpressverfahrens. Die Ingenieure nutzen vorgewärmte Polymere, um eine große Bandbreite von Kunststoffteilen mit unterschiedlicher Länge, Dicke und Komplexität herzustellen. So wird eine optimale Integration der Bauteile bei maximaler Verwindungssteifigkeit gewährleistet. Modularität bezieht sich aber auch darauf, die angewandten Technologien modular und damit flexibler und effizienter zu gestalten, um allen Produktanforderungen und -eigenschaften gerecht zu werden.

Antriebsstrang und Layout

Der neue Revuelto präsentiert sich in einem einmaligen Layout: Den V12-Saugmittelmotor mit 6,5 Litern Hubraum ergänzen drei Elektromotoren, von denen einer in das neue Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe integriert ist. Das Getriebe liegt erstmals in Querrichtung hinter dem V12-Verbrennungsmotor. Im seit Countach-Zeiten verwendeten Getriebetunnel sitzt stattdessen der Lithium-Ionen-Akku für die Elektromotoren.

Die Elektromotoren steigern das Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen und können den neuen Revuelto auch in ein reines Elektroauto verwandeln. Auf diese Weise reduziert Lamborghini die CO₂-Emissionen gegenüber dem Aventador Ultimae um insgesamt 30 Prozent[2].

Die Elektromotoren steigern das Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen und können den neuen Revuelto auch in ein reines Elektroauto verwandeln

Einzigartige Architektur

Lamborghini und der V12-Motor sind seit der Gründung des Unternehmens untrennbar miteinander verbunden. Das erste Lamborghini-Modell mit dem charakteristischen Aggregat, der ikonische 350 GT, feierte 1963 sein Debüt. Die Kombination aus Elektromotor und Zwölfzylinder stellte Lamborghini erstmals 2019 im Sián vor. Hier diente ein 25-kW-E-Motor zur Unterstützung der vorherigen V12-Generation, die elektrische Energie speichert ein Superkondensator.

Der Revuelto präsentiert sich mit einer beispiellosen Hybrid-Architektur und einer neuen V12-Generation. Der Supersportwagen bildet das erste High Performance Electrified Vehicle (HPEV): ein Plug-in-Hybrid-Supersportwagen mit leichtem Lithium-Ionen-Hochleistungsakku, der an Stelle des Getriebetunnels zentral verbaut ist. Diese innovative Lösung dient dazu, im Vergleich zum vorherigen V12 Emis-

sionen zu reduzieren und gleichzeitig die Leistung zu maximieren.

Mit dem neuen Antrieb L545 mit 6,5 Litern Hubraum entwickelte Lamborghini das leichteste und kraftvollste Zwölfzylinder-Aggregat seiner Geschichte. Mit gerade einmal 218 Kilogramm wiegt es 17 Kilogramm weniger als das Aventador-Aggregat. Im Revuelto dreht Lamborghini den V12 gegenüber der Anordnung im Aventador um 180 Grad. Unter anderem dank einer geänderten Ventilsteuerung, die eine maximale Drehzahl von 9500 U/min unterstützt, leistet der Superquadro-V12 nun 825 CV bei 9250 U/min und produziert ein maximales Drehmoment von 725 Newtonmeter bei 6750 U/min. Die spezifische Leistung beträgt 127 CV pro Liter, die höchste in der Geschichte des Lamborghini-Zwölfzylinders.

Die Luftansaugkanäle der Zylinder gestalteten die Ingenieure neu, um die Luftzufuhr zu erhöhen und einen optimalen Luftstrom in den Brennraum zu gewährleisten. Auch die Verbrennung selbst wurde durch eine Ionisierungsregelung im Brennraum mittels zweier Steuergeräte verbessert. Diese Technologie kommt bereits seit dem Aventador zum Einsatz und wurde auf den Revuelto übertragen. Das neue Verbrennungssystem zeichnet sich außerdem durch ein erhöhtes Verdichtungsverhältnis von 12,6:1 verglichen mit 11,8:1 in Aventador aus. Des Weiteren optimierten die Ingenieure die Strömungsdynamik der Abgasanlage, um den Gegendruck bei hohen Drehzahlen zu verringern und die spezifische Leistung zu erhöhen. Alle Lamborghini-Fahrzeuge sind für ihren einzigartig emotionalen und unverwechselbaren Klang berühmt. Darum wird dem Soundtrack des neuen Antriebes L545 besondere Beachtung geschenkt. Der Ton des Motors ist bereits bei niedrigen Drehzahlen melodios und steigert sich zu einem natürlichen, harmonischen Crescendo an.

Elektrischer Allrad-Antrieb

Der Revuelto bewahrt eine der stärksten Traditionen Lamborghinis: den Allradantrieb. Während der Verbrennungsmotor die Hinterräder antreibt, sorgen an der Vorderachse erstmalig zwei Elektromotoren - je einer pro Rad - für Vortrieb. Ein dritter Elektromotor ist auf dem Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe verbaut. Er kann in Abhängigkeit vom gewählten Fahrmodus und äußeren Bedingungen zusätzlich Kraft an die Hinterräder leiten.

Das kombinierte Drehmoment des Verbrennungsmotors und der drei Elektromotoren bietet ein Leistungsniveau, das selbst in der Welt der Supersportwagen einzigartig ist. Der V12 gibt 725 Newtonmeter und die drei Elektromotoren geben je 350 Newtonmeter ab. Die kombinierte Leistung des gesamten Antriebsstrangs beträgt 1015 CV.



Lamborghini verwendet an der Vorderachse zwei ölgekühlte Axialflussmotoren mit einem herausragenden Leistungsgewicht von 18,5 Kilogramm pro 110 kW starkem Motor. Sie treiben die Vorderräder an und verfügen über eine Torque-Vectoring-Funktion. Außerdem rekuperieren sie die Energie, die beim Bremsvorgang entsteht. Im elektrischen Betrieb nutzt der Revuelto nur den Vorderradantrieb zur Optimierung des Energieverbrauchs, während der elektrische Antrieb der Hinterachse bei Bedarf aktiviert wird.

Emissionsfreie Leistung

Der Lamborghini Revuelto ist mit einem Lithium-Ionen-Akkupaket mit hoher spezifischer Leistung (4500 W/kg) ausgestattet, das im Getriebetunnel untergebracht ist. Diese Einbauposition stellt einen möglichst niedrigen Schwerpunkt und eine optimale Gewichtsverteilung sicher. Eine strukturelle Schicht schützt die Unterseite des Akkupakets. Das Lithium-Ionen-Akkupaket ist mit den vorderen Elektromotoren, dem Elektromotor hinten und einer integrierten Ladeinheit verbunden.

Der Akku misst 1550 Millimeter in der Länge, 301 Millimeter in der Höhe und 240 Millimeter in der Breite. Er besteht aus Pouch-Zellen mit einer Gesamtkapazität von 3,8 Kilowattstunden. Er kann sowohl mit konventionellen Haushalts-Wechselstrom als auch an Ladesäulen mit bis zu 7 Kilowatt Leistung aufgeladen werden. Damit benötigt er bis zu 30 Minuten bis zur Vollladung. Eine Aufladung ist auch durch Bremsenergieerückgewinnung an den Vorderrädern oder direkt über den V12-Motor in nur sechs Minuten möglich.

Gang einlegen

Die Einführung einer neuen Technik-Plattform erforderte innovative technische Lösungen am Getriebe: Es ist der neuralgische Punkt des Plug-in-Hybridsystems. Um die eigenen Zielvorgaben zu erreichen, wählte Lamborghini ein neues, kompaktes Getriebe, das in der Lage ist, die Bedürfnisse einer so kraftvollen elektrischen Antriebseinheit zu erfüllen. Nach dem Revuelto wird dieses Getriebe auch in der nächsten Generation der Supersportwagen aus Sant'Agata Bolognese zum Einsatz kommen. Die nassschaltende Doppelkupplung stellt die effizienteste und leistungsfähigste Lösung dar, 725 Newtonmeter Drehmoment bei 6750 U/min zu bändigen.

Das neue Achtganggetriebe verbaut Lamborghini quer hinter dem V12-Längsmotor. So entsteht im Mitteltunnel Platz für den Lithium-Ionen-Akku, der die Elektromotoren speist. Eine für Supersportwagen innovative Lösung, die Lamborghini erneut an die Spitze setzt – ein Beweis für die Kreativität und

das Erfindertum von Lamborghini. Weitere Vorteile: Dieses technische Layout hält den Radstand in Grenzen und optimiert die Gewichtsverteilung – für eine hervorragende Fahrdynamik.

In der 60-jährigen Geschichte von Automobili Lamborghini gab es vor dem Revuelto nur zwei andere V12-Fahrzeuge mit einem Quergetriebe im Heck: den revolutionären Miura von 1966, der auf ein Layout mit quer eingebautem Mittelmotor setzte, und den Essenza SCV12, ein auf die Rennstrecke ausgerichtetes Hypersportwagen mit Längsmotor und tragendem Quergetriebe.

Das Getriebe verfügt über zwei anstelle der üblichen drei Getriebewellen: Eine dient zum Einlegen der geraden, die andere zum Einlegen der ungeraden Gänge, wobei beide in derselben Abtriebswelle münden. Dieser Aufbau hält das Gesamtgewicht niedrig und spart zugleich Platz.

Die Entwicklung des Achtgang-Doppelkupplungsgetriebes (DCT) entstammt dem Wunsch, ein Produkt zu schaffen, das allen Anforderungen für einen sportlichen Fahrstil mit schnellen Schaltzeiten gerecht wird. Der neue achte Gang trägt zudem zur Verbrauchsoptimierung und einer besseren Fahrbarkeit bei Reisegeschwindigkeit bei.

Ein besonderes Feature ist das kontinuierliche Herunterschalten. Dabei schaltet das Getriebe beim Bremsen mehrere Gänge herunter, indem der Pilot die linke Schaltwippe am Lenkrad gedrückt hält. So wird dem Fahrer ein Gefühl vollständiger Kontrolle vermittelt.

Ohne die elektrischen Komponenten wiegt das neue DCT im Vergleich zum Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe der Huracán-Modellreihe weniger und erreicht schnellere Schaltzeiten. Die Querlage des Getriebes schafft zudem einen geräumigeren, komfortableren Innenraum, da hinter Fahrer und Beifahrer mehr Platz entsteht.

Das Doppelkupplungsgetriebe bleibt mit 560 Millimetern Länge, 750 Millimetern Breite und gerade einmal 580 Millimetern Höhe extrem kompakt. Das Gesamtgewicht von nur 193 Kilogramm schließt bereits eine neue Komponente mit ein, die für die Hybrid-Architektur des Autos von grundlegender Bedeutung ist: den hinteren Elektromotor mit einer maximalen Leistung von 110 kW und 150 Newtonmetern maximalem Drehmoment.

Dieser über dem Getriebe verbaute Elektromotor fungiert auch als Anlasser und Drehstromgenerator. Zudem versorgt er die beiden vorderen Elektromotoren über den Akku im Getriebetunnel mit



Energie. Im vollelektrischen Betrieb liefert er Leistung an die Hinterräder. Zusammen mit den Elektromotoren an den Vorderrädern ermöglicht er einen Elektro-Allradantrieb. Wie das System arbeitet, hängt vom gewählten Fahrmodus ab. Ein Entkopplungsmechanismus mit einer speziellen Synchronisierungsvorrichtung stellt die Verbindung mit dem Doppelkupplungsgetriebe her. Wenn er den V12-Verbrennungsmotor mit zusätzlicher Leistung versorgt, befindet sich der Elektromotor in Position P3 und trennt sich vom Getriebe. Indes wechselt er in die Position P2, um den Akku bei niedrigen Geschwindigkeiten oder beim Parken aufzuladen und zugleich als Anlasser zu fungieren.

In Position P3 fährt der Revuelto je nach gewähltem Fahrmodus mit elektrischem Allradantrieb und knüpft damit ganz ohne Schadstoffemissionen an die Allrad-Tradition von Lamborghini an.

Im Rückwärtsgang sind grundsätzlich die beiden vorderen Elektromotoren aktiv. Wenn zusätzliches Antriebsmoment benötigt wird, kann der hintere Elektromotor eingreifen und die Hinterachse und -räder aktivieren. Somit treibt der Revuelto auch im Rückwärtsgang bei schlechter Bodenhaftung alle vier Räder elektrisch an.

Grenzenloses Fahren erleben

Lamborghini entwickelte den Revuelto mit dem Ziel, dem Piloten in allen Situationen und auf jedem Belag größtmögliche Kontrolle und maximalen Fahrspaß zu vermitteln. Der Revuelto vermittelt dem Fahrer Verbundenheit und Vertrauen, wie er es

noch nie zuvor in einem Fahrzeug erlebt hat.

Lamborghinis neuer Hybrid-Supersportwagen setzt sich mit einer Vielzahl an Innovationen an die Spitze des Segments: Er profitiert von einer Performance-orientierten Entwicklung des Fahrwerks, einer Rohkarosserie auf dem neuesten Stand der Technik, modernster Aerodynamik und einem Hybridantrieb, der das Maximum aus den gekoppelten Elektromotoren herausholt. Zusätzlich stehen 13 Fahrmodi zur Wahl, darunter ein reiner Elektroantrieb.

Der Supersportwagen zeichnet sich durch sein einmaliges Layout aus: V12-Saugmotor mit 6,5 Litern Hubraum in Mittellage, drei Elektromotoren, von denen zwei an der rein elektrisch angetriebenen Vorderachse (E-Achse) verbaut sind und einer direkt an das Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe angebunden ist. Das Getriebe ist erstmals quer hinter dem V12 verbaut. Der Mittelunnel, der seit dem Countach Heimat des Getriebes war, beherbergt nun die neue leistungsstarke Lithium-Ionen-Batterie, welche die Elektromotoren mit Energie versorgt.

Dank der neuen Architektur erreicht der Revuelto die optimale Gewichtsverteilung von 44:56 zwischen Vorder- und Hinterachse und ermöglicht einen längeren Radstand kommt der Supersportwagen näher an eine perfekte Fahrzeugbalance. So lässt sich der Supersportwagen auf der Straße und auf der Rundstrecke extrem agil, stabil und gleichzeitig präzise bewegen.

Die neue Architektur ermöglicht eine optimale

Gewichtsverteilung (44 % vorne und 56 % hinten), bringt sie näher an den Schwerpunkt und optimiert die Länge des Radstands, was zu einer perfekten Balance führt, die den Revuelto extrem agil und macht effektiv sowohl auf der Straße als auch in den Kurven einer Rennstrecke. Das

Dies wird durch steifere Stabilisatoren (+11 % vorn, +50 % hinten) und ein kürzer übersetztes Lenkgetriebe gesteigert: Maßnahmen, die schon im Huracán STO[3] ihre Wirksamkeit bewiesen haben. Die dynamischen Möglichkeiten des Revuelto profitieren zudem von der Allradlenkung – sie sorgt für beeindruckende Agilität und verleiht ein kompaktes Fahrgefühl. Dank der neu entwickelten Bridgestone Potenza Sport verfügt der Revuelto an der Vorderachse außerdem über 4 Prozent mehr Aufstandsfläche als der Aventador Ultimae.

Mit dem Revuelto führt Lamborghini zwei fahrdynamische Neuerungen ein: Im Aventador-Nachfolger wird zum ersten Mal Lamborghini Dinamica Veicolo Integrata 2.0 (LDVI 2.0) präsentiert. Darüber hinaus ist er das erste Modell in der Geschichte des Unternehmens, in dem elektronisches Torque Vectoring zum Einsatz kommt. Möglich wird das durch die E-Achse. Elektronisches Torque Vectoring steigert sowohl die Agilität des Fahrzeugs in engen Kurven als auch die Stabilität in schnell gefahrenen

Kurven, weil die Antriebskräfte optimal an jedes einzelne Rad geleitet werden können. Für maximale Präzision ist das System auch mit der Allradlenkung verbunden. Im Gegensatz zu herkömmlichen Torque-Vectoring-Systemen nutzt Lamborghinis neues System Bremsengriffe nur in allerletzter Instanz, um die Momentenverteilung zu regeln. Die Folge ist ein natürlicheres Fahrgefühl, zugleich arbeitet das System effizienter und leistungsfähiger. Wäh-



rend des Bremsvorgangs tragen sowohl die vordere E-Achse als auch der hintere Elektromotor zur Verzögerung bei. So wird die Belastung der konventionellen Bremsanlage gemindert und gleichzeitig der Akku geladen.

Auch die neu entwickelte Rohkarosserie trägt essenziell zum dynamischen Potenzial des Revuelto bei. Er ist der erste Lamborghini mit einer von der Luftfahrt inspirierten, selbsttragenden Monofuselage. Dieses ultraleichte Carbonfaser-Element wiegt 10 Prozent weniger als die Rohkarosserie des Aventador und ist dennoch 25 Prozent steifer. Auch bei der Energieaufnahme erreicht die Monofuselage mit Pralldämpfern aus Forged Composites neue Spitzenwerte. Dank dieses außergewöhnlich stabilen Fahrgestells fühlt sich der Revuelto sehr kompakt an und reagiert äußerst präzise.

Mit Hilfe der aktiven Aerodynamik erreicht der Revuelto auch in den Bereichen Effizienz und Anpressdruck ein neues Niveau. Der Abtrieb ist 61 Prozent und im Volllastbereich sogar 66 Prozent höher als im Aventador Ultimae. Erreicht wird das durch den Frontsplitter und das Design des Dachs, welches den Luftstrom direkt auf den Heckspoiler leitet. Zudem besteht eine Synergie zwischen der Aerodynamik und der halbaktiven Aufhängung der geregelten Dämpfer. Die eigens für den Revuelto entwickelte Lamborghini Vertical Control überwacht Bewegungen um die Nickachse des Fahrzeugs, wie sie unter anderem bei plötzlichen Lastwechseln auf der Rundstrecke auftreten. Sie passt dann sowohl die Dämpfer als auch die Stellung des Heckspoilers nahezu in Echtzeit an.

Um allen Fahrsituationen im Hochleistungsbereich gerecht zu werden, entwickelte Lamborghini auch die Bremsanlage und deren Kühlung neu. Im Revuelto kommen jetzt Carbon-Keramik-Bremsen Plus zum Einsatz. An der Vorderachse wirken Zehn statt Sechs-Kolben-Bremssättel auf Bremsscheiben in der Dimension 410x38 Millimeter, der Durchmesser ist 10 Millimeter größer als beim Aventador Ultimae. An der Hinterachse bleibt es bei einer Vierrad-Anlage, aber die Bremsscheiben messen jetzt 390x32 statt zuvor 380x38 Millimeter. Die Scheiben sind mit einer speziellen Reibschicht überzogen, um sowohl das Thermomanagement als auch den Geräuschkomfort beim Bremsen zu verbessern.

Auch die aerodynamischen Bauteile tragen zur Leistungsfähigkeit der Bremsanlage bei. Die vorderen Luftabweiser und die Öffnungen in den Radhäusern sind so entworfen, dass sie die Bremsen an den Vorderrädern kühlen – die Luft wird vom Frontdiffusor direkt auf die Bremsanlagen geleitet – und gleichzeitig wird der Luftwiderstand im Radhaus

reduziert. So werden Staueffekte vermindert und der Anpressdruck an der Vorderachse nochmals verbessert. Die beiden NACA-Öffnungen vor den Hinterrädern lenken den Luftstrom vom Unterboden direkt in den Kühlkanal für die hinteren Bremsen.

Als Teil des Hybridantriebs gibt es erstmals in einem Lamborghini die drei speziellen Energiemodi Recharge, Hybrid und Performance. Sie können mit den Fahrprogrammen Città, Strada, Sport and Corsa kombiniert werden, wobei die Auswahl über die beiden Drehschalter am überarbeiteten Lenkrad erfolgt. Es stehen insgesamt 13 verschiedene Abstimmungen zur Wahl. Die Fahrmodi betonen die vielfältigen Charaktere und Möglichkeiten, die im Revuelto stecken. So ist er für jede Fahrsituation, egal, ob auf der Straße oder auf der Rundstrecke, bestens gewappnet.

Città – der Stadtmodus – wurde für alltägliche rein elektrische Fahrten im urbanen Raum entwickelt. Die Dämpfer, und das Getriebe agieren so komfortabel wie möglich, die Aerodynamik leistet minimalen Luftwiderstand und die Leistung ist auf 180 CV begrenzt – so wird Città zum effizientesten Antriebsmodus im Revuelto. Sollte der Lithium-Ionen-Akku für die Energie der E-Motoren einmal leer sein, dann lädt der V12-Saugmotor im Recharge-Modus den Akku innerhalb weniger Minuten vollständig auf. So ist es problemlos möglich, im E-Modus in historische Stadtzentren mit Emissionsbeschränkungen einzufahren.

Der Strada-Modus bietet sich perfekt für zügige Alltags- und Langstreckenfahrten an. Er verbindet gehobenen Komfort mit spürbarer Sportlichkeit und aktiviert dazu bis zu 886 CV. Der V12 läuft immer, so ist eine kontinuierliche Ladung des Akkus sichergestellt. Durch den Wechsel in die Einstellung Recharge wird der Ladeprozess forciert. Die rein elektrisch angetriebene Vorderachse garantiert dank Torque Vectoring die bestmögliche Traktion und die aktive Aerodynamik sorgt bei hohen Geschwindigkeiten für eine hochstabile Straßenlage.

Im Sport-Modus offenbart der Revuelto einen anderen Charakter, gibt sich äußerst reaktionsfreudig und richtet den Fokus auch in den drei Energiemodi Recharge, Hybrid sowie Performance voll auf Fahrspaß. In jeder Voreinstellung läuft der Verbrennungsmotor und leistet in Verbindung mit dem Hybridsystem 907 CV, dazu liefert der V12 eine unwiderstehliche Klangkulisse. Das Doppelkupplungsgetriebe reagiert blitzschnell, während die Sport-Abstimmung des Fahrwerks sowie die aktive Aerodynamik das Kurvenvermögen und die Agilität noch weiter steigern.



In der Einstellung Corsa vereinen sich Dynamik, Leistungsabgabe und Klang zu einem einmaligen Höhepunkt. Dieser Fahrmodus zeigt die dynamischen Fähigkeiten des Fahrzeugs auf der Rundstrecke im Grenzbetrieb. In Kombination mit der Performance-Abstimmung erreicht der Antriebsstrang seine Spitzenleistung von 1015 CV. Die Steuerung des Hybridsystems ist darauf ausgerichtet, an der vorderen E-Achse mit Torque Vectoring und Allradantrieb für höchste Traktion zu sorgen. So ermöglicht der Revuelto ein extrem sportliches und trotzdem zugängliches Fahrverhalten. Wird das Recharge-Programm gewählt, steht im Corsa-Modus die Aufladung des Lithium-Ionen-Akkus im Mittelpunkt. Für versierte Fahrer besteht zudem die Möglichkeit, das ESC zu deaktivieren, um die maximale Leistung des Revuelto ohne aktive Steuerung zu erleben. Dann lässt sich auch der Kick eines Launch-Control-Starts aus dem Stand erfahren. Dazu muss der Pilot lediglich für einen kurzen Augenblick die Taste drücken, die innerhalb des linken Drehschalters liegt.

Reifen

Die Reifen für den Lamborghini Revuelto stammen von Bridgestone. Der Hersteller hat eine maßgeschneiderte Variante des Potenza Sport entwickelt, um die sportlichen Möglichkeiten und das Hochgeschwindigkeitspotenzial des Wagens optimal auszureizen.

Die Premium-Hochleistungsreifen Potenza Sport kommen als Mischbereifung in folgenden Kombinationen: 265/35 ZRF20 vorn und 345/30 ZRF21

hinten oder 265/30 ZRF21 vorn und 355/25 ZRF22 hinten. Beide Varianten verfügen über Runflat-Technologie, damit der Fahrer im Falle einer Panne auch bei null bar Reifendruck 80 Kilometer mit 80 km/h fahren.

Eine Performanceabstimmung mit Reifen der Dimensionen 265/35 ZR20 vorn und 345/30 ZR21 hinten ist ebenfalls verfügbar. Beide Reifenvarianten liefern überragende Leistung im Hochgeschwindigkeitsbereich, bei der Lenkpräzision sowie beim Ansprechverhalten und das alles in Verbindung mit herausragendem Grip auf trockenen und nassen Oberflächen.

Um allen Anforderungen der Revuelto-Fahrer gerecht zu werden, sind die speziell für den Wiedereinsatz entwickelten Bridgestone Blizzak LM005-Reifen eine Option, die eine hervorragende Haftung auf Schnee sowie eine reaktionsschnelle Lenkung und Präzision auf trockener und nasser Fahrbahn bieten.

Die Reifen von Bridgestone wurden mit Hilfe von Bridgestones revolutionärer Virtual-Tyre-Development-Technik entwickelt. So können während des Entwicklungsprozesses Rohstoffe und Emissionen reduziert werden.

Scheinwerfer

Die Scheinwerfer verfügen über adaptives Abblendlicht mit Kurvenfunktion, um bei Dunkelheit die Sicht unter allen Fahrbedingungen zu verbessern. Das Fernlicht ist mit einer blendfreien Matrixfunk-







tion (je nach Markt) ausgestattet. Die steuert automatisch unabhängige Sektoren und ermöglicht ein präziseres und komfortableres Fahrerlebnis: Darüber hinaus bieten die Scheinwerfer eine zusätzliche Boost-Funktion für eine Lichtreichweite von etwa 400 Metern.

HMI, Infotainment, Konnektivität und ADAS

Der Revuelto bietet eine vollkommen neuartige Bedienschnittstelle – Human Machine Interface (HMI) – welche aus drei Bildschirmen besteht: ein 12,3 Zoll großes Kombiinstrument, ein zentraler Bildschirm mit 8,4-Zoll-Diagonale und ein Bildschirm mit 9,1-Zoll-Diagonale für den Beifahrer. Die Oberfläche hat eine überarbeitete Optik mit 3D-Grafiken, Animationen, Widgets und verschiedene Stile. Alle drei Bildschirme werden von einem zentralen Computer gesteuert und bieten eine konsistente Nutzeroberfläche in den Bereichen Farbe und Darstellung sowie eine schlüssige Bedienlogik.

Das neue Infotainment-System des Revuelto bietet neue Funktionen zur Anpassung und Personalisierung des Systems. So soll jede Nutzung zu einer echten Lamborghini-Erfahrung werden. Mit einem Zwei-Finger-Wischen kann der Inhalt vom zentralen Bildschirm in das Kombiinstrument oder auf das Display des Beifahrers geschickt werden. Speziellen Gesten lassen sich außerdem beliebte Funktionen zuweisen.

Beim Design des neuen Lenkrads ließ sich Lamborghini von dem eines Rennwagens der Squadra Corse

inspirieren. Die zusätzlichen Bedienelemente ermöglichen es, alle dynamischen Einstellungen des Fahrzeugs sowie die verschiedenen Medien an Bord unkompliziert zu erreichen. Im Revuelto kann sich der Beifahrer ganz wie ein Copilot fühlen, weil er alle fahrdynamischen Daten auf einem eigenen Bildschirm mitverfolgen kann.

Das Navigationssystem wurde von Grund auf neu entwickelt. Es lädt Karten in Echtzeit und bleibt so immer auf dem neuesten Stand. Die Berechnung von Routen und Suchaufträgen erfolgt dank der Nutzung von Rechenservern deutlich schneller. Dabei berücksichtigen diese auch Echtzeitverkehrsdaten, Wetterdaten und andere Informationen, die in das System eingespeist werden. Außerdem greift der Lamborghini Revuelto auf eine permanent aktuell gehaltene Online-Datenbank mit Sehenswürdigkeiten, Parkplätzen, Tankstellen und freien Ladeplätzen zu. Zusätzlich zur Zieladresse werden auch Daten wie Öffnungszeiten, Preise und weitere Details dargestellt.

Amazon Alexa erlaubt die Kontrolle verschiedener Fahrzeugfunktion wie Klimasteuerung, Navigation und Mediendienste via Sprachsteuerung. Daneben sind auch die gewöhnlichen Alexa-Funktionen zur Steuerung der Unterhaltungsprogramme oder von Smart-Home-Geräten enthalten. Außerdem kommt mit Alexa auch What3Words in den Lamborghini Revuelto und ermöglicht es so gemeinsam mit dem integrierten Navigationssystem, auch die Orte in der Welt zu erreichen, die nur eine ungenaue Adresse haben.

Der Lamborghini Revuelto besitzt ein überarbeitetes Entertainment-System mit einem eigenständigen Design. Das neue Online-Radio macht tausende Radiosender verfügbar und die Musik lässt sich auch nach Kriterien wie Beliebtheit, Genre oder Land auswählen. SiriusXM 360L (ausschließlich für den US-Markt) ist deutlich umfangreicher als das vorherige SiriusXM und bietet noch mehr Inhalt: Shows, Sport, Podcasts, Pandora, Xtra und vieles mehr.

Das Infotainment-System des Lamborghini Revuelto entwickelt sich im Laufe der Zeit weiter. Mit den zugehörigen Over-the-air-Updates werden stetig weitere Inhalte angeboten. So können nicht nur Anwendungen aktualisiert werden, die auf dem zentralen Bildschirm laufen, sondern auch solche, die im Kombiinstrument oder auf dem Bildschirm des Beifahrers laufen.

Im Lamborghini Revuelto steht zudem eine wachsende Anzahl an zusätzlichen Anwendungen bereit, aus denen sein Besitzer auswählen kann, um die Erfahrung im Fahrzeug noch weiter an die eigenen Bedürfnisse anzupassen. Lamborghini legt einen großen Wert auf die Sicherheit seiner Kunden, deshalb stehen im Lamborghini Revuelto sowohl eine Notruf-Funktion als auch ein direkter Draht zum Pannendienst bereit. Das System reagiert im Falle einer Panne automatisch und bietet dem Kunden so die Chance, schnellstmöglich Hilfe zu bekommen. Zusätzlich besteht mit Lamborghini Connect Vehicle Tracking System die Möglichkeit, unerlaubten Gebrauch des Fahrzeugs festzustellen und dann nicht nur den Besitzer, sondern auch einen Sicherheitsdienst mit 24-Stunden-Bereitschaft zu informieren und das Fahrzeug zu allokieren.

Die Interaktion mit dem Lamborghini Revuelto geht auch nach dem Abstellen des Motors weiter. Mit der Lamborghini-Unica-App kann der Besitzer den Status des Fahrzeugs ständig überwachen,

einschließlich Tankfüllstand, Ladezustand der Batterie, elektrische Restreichweite und die exakte Position, an der das Fahrzeug abgestellt wurde. Die Unica-App ermöglicht auch eine Reihe von Fernbedienungsvorgängen, wie z. B. Türen verriegeln und öffnen, hupen, Blinker einschalten. Einige Befehle funktionieren sogar mit der Apple Watch. Der Besitzer hat die Kontrolle über sein Auto, auch wenn es von einem anderen gefahren wird. Per Geolokalisierung können Höchstgeschwindigkeitsparameter sowie Stunden- und Nutzungslimits eingestellt werden: Wenn das Auto eine festgelegte Geschwindigkeit überschreitet, die Grenzen eines festgelegten Gebiets überschreitet oder über eine bestimmte Zeit hinaus verwendet wird, wird der Besitzer über die App gewarnt.

Der Lamborghini Revuelto will seinen Kunden die größtmögliche Sicherheit bieten. Alle Daten, die vom Fahrzeug an die Cloud übertragen werden, sind durch modernste Cybersicherheitsstandards geschützt. Der Besitzer hat die Kontrolle, ob und welche Daten geteilt werden, dazu kann er in einem sechsstufigen Datenschutzmanagement-System definieren. Das Programm wurde nach Privacy-by-Design-Prinzipien entwickelt.

Für den Lamborghini Revuelto steht ein weltweites Support-Netzwerk mit über 30 Sprachen bereit, um möglichst präzise und vertrauensvoll zu helfen.

Die Scheinwerfer verfügen über automatisches, adaptives Abblendlicht inklusive Kurvenlicht, damit wird die Sicht unter allen Fahrbedingungen und beim Rangieren verbessert. Das Fernlicht verfügt über eine blendfreie Matrix-Funktion (marktabhängig), welche einzelne Bereiche der Fahrbahn gezielt stärker ausleuchten kann, mit einer zusätzlichen Verstärkungsfunktion ermöglichen sie eine Lichtreichweite von circa 400 Metern. ■



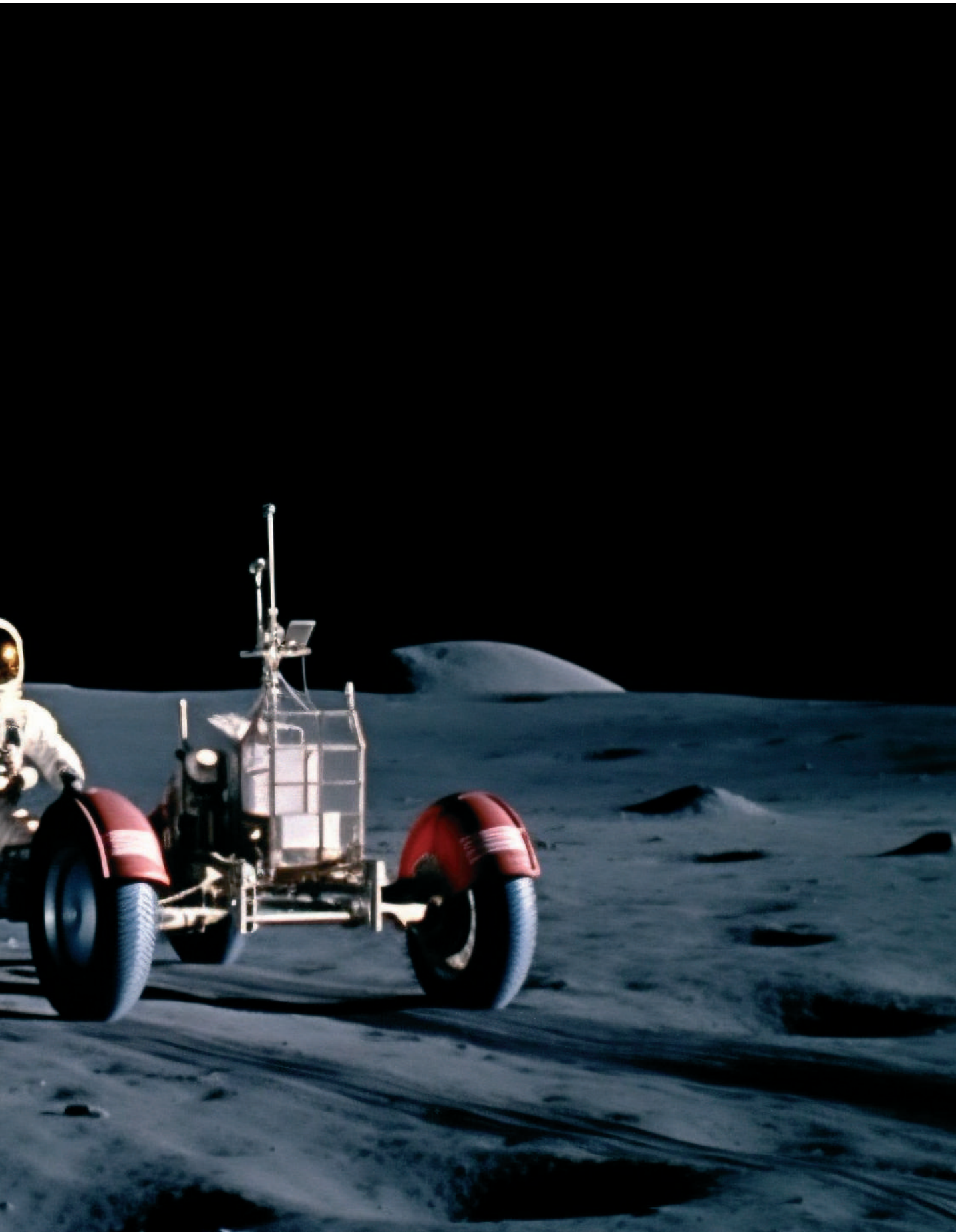
**In den folgenden
werdet ihr Fotos
entdecken, die
Midjourney, ein
künstlichen Int
generiert wurde**

Wir hoffen, dass ihr beim Bet

**en Seiten
ografien
von
mer
telligenz,
len.**

trachten viel Freude habt!



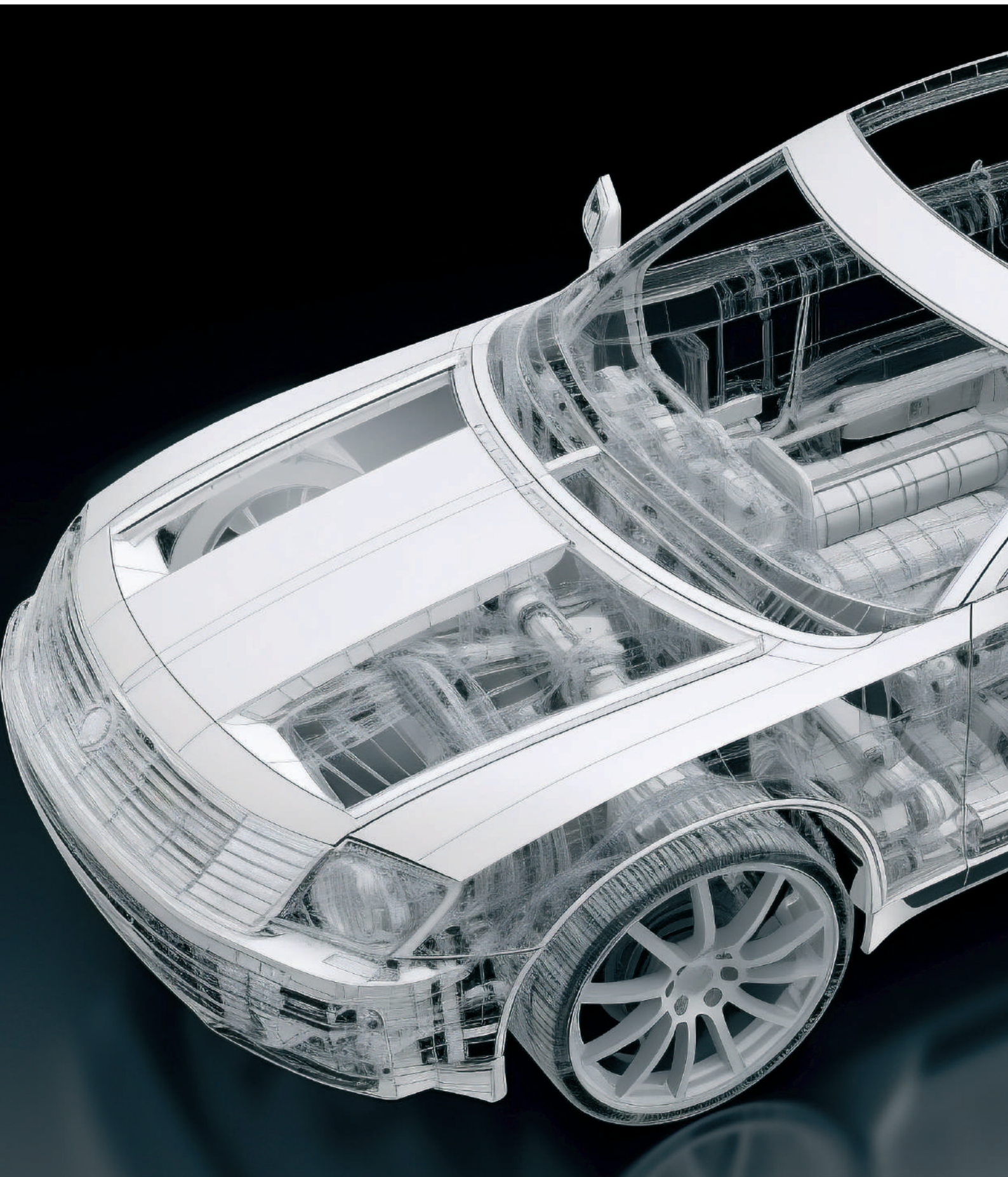


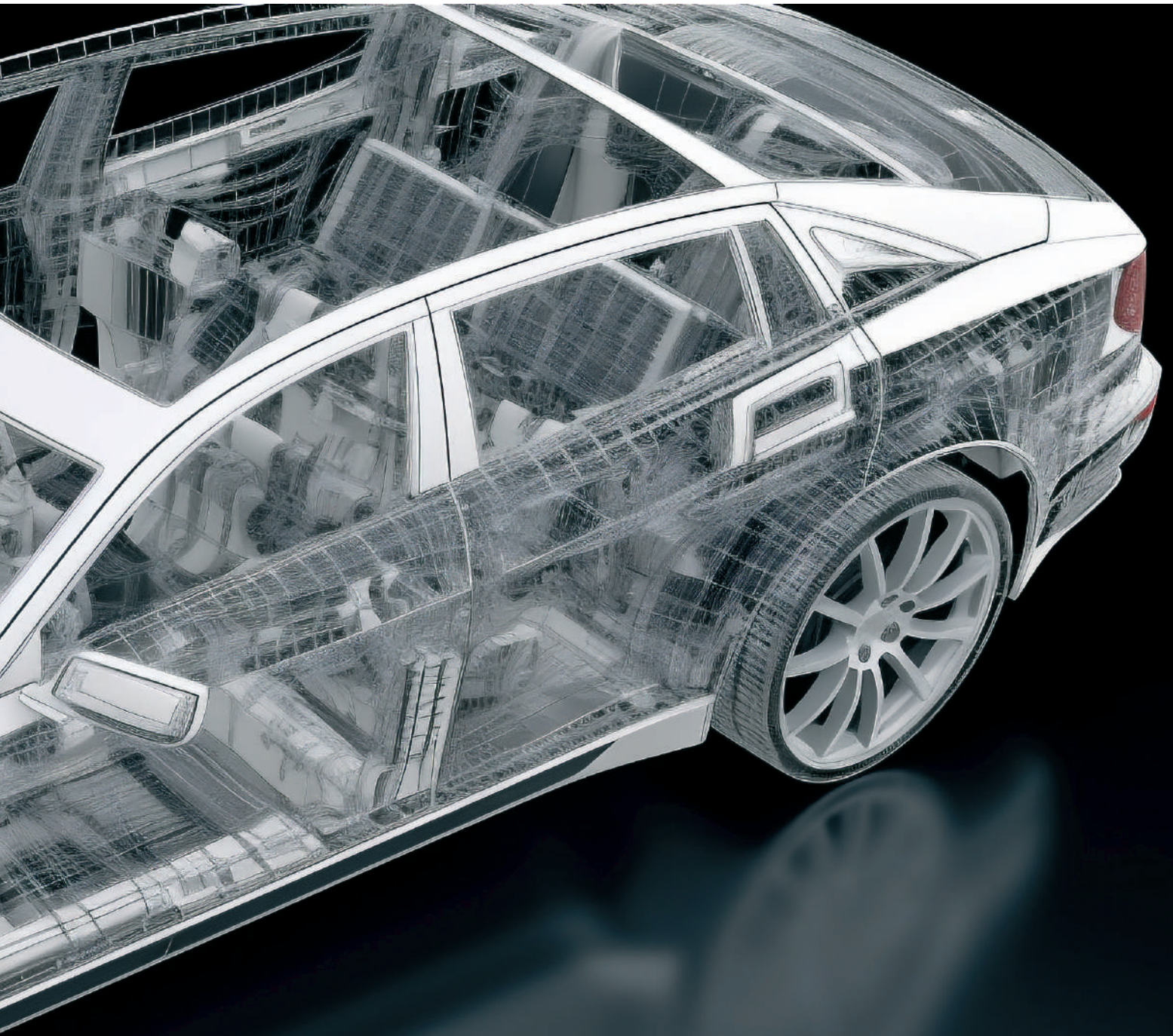


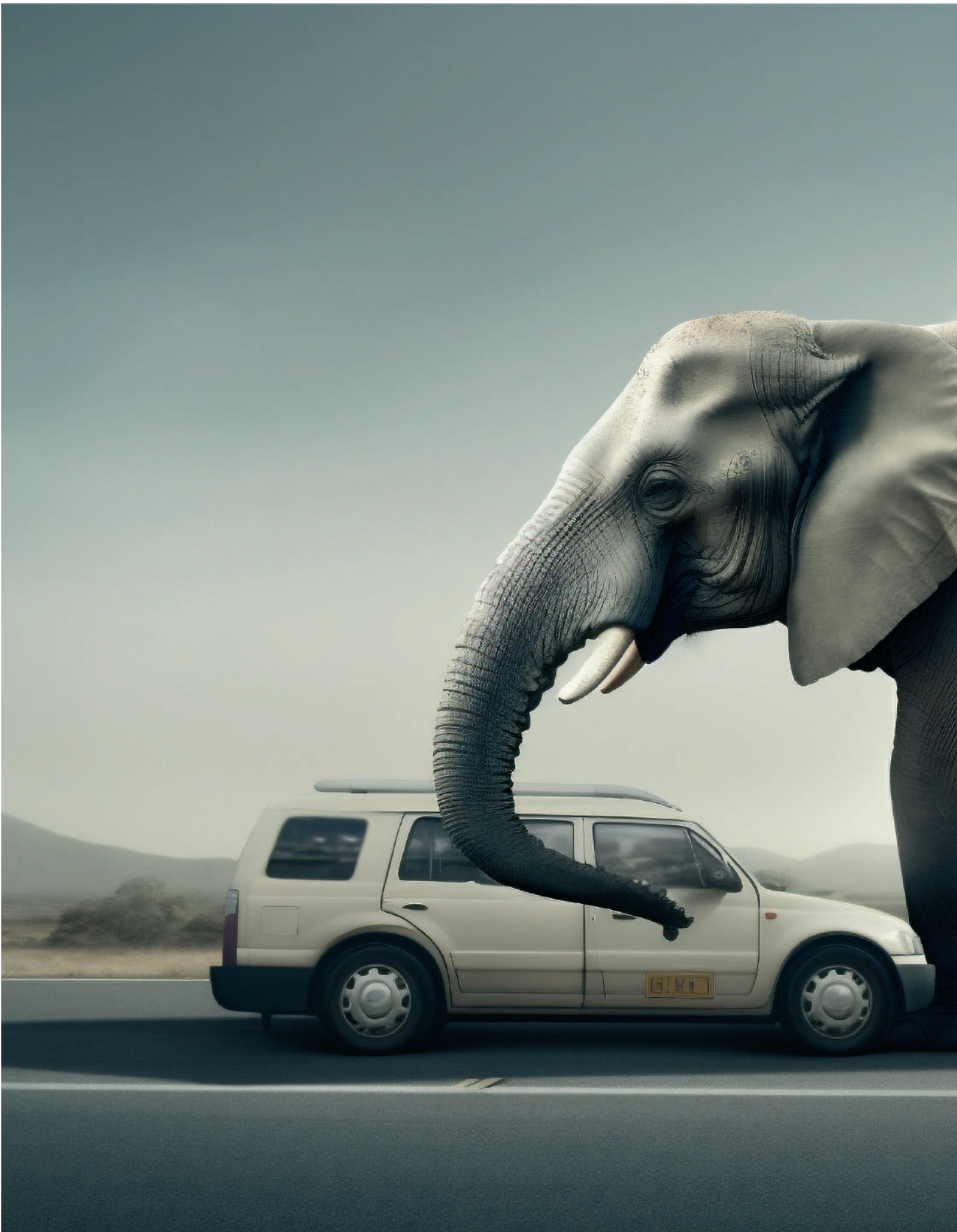




























































Buchvorstellung



„Midjourney 201 Ideen und Prompts“ von Christine Arnoldt und Stefan Kny ISBN: 9798390797815 als Taschenbuch erhältlich und als ebook (Eine Leseprobe finden Sie bei Amazon, siehe Link unten).

„Midjourney 201 Ideen und Prompts“ ist ein ausgezeichnete Ideen-Ratgeber für alle, die Inspirationen suchen, um ihre kreativen Projekte in Midjourney umzusetzen. Dieses Taschenbuch ist vollgepackt mit großartigen und beeindruckenden Bildern.

Die Autoren haben in diesem Buch 201 Ideen und Prompts zusammengestellt, die dazu dienen sollen, die Kreativität der Leser zu stimulieren und neue Ideen zu generieren. Das Buch zeigt nicht nur Beispiele, sondern auch, wie man Suchmaschinen oder ChatGPT sinnvoll nutzen kann, um neue Ideen und Inspirationen zu finden. Dies ist besonders hilfreich, da das Buch versionsunabhängig ist und somit immer aktuell bleibt.

Die Prompts und Ideen in diesem Buch sind breit gefächert und decken viele verschiedene Bereiche ab, von Fotografie und Illustration, bis hin zu kultigen Pixelgrafiken oder beliebten Miniaturmodellen.

Jeder, der sich kreativ ausdrücken möchte, wird in diesem Buch etwas finden, das seine Fantasie anregt.

Insgesamt ist „Midjourney 201 Ideen und Prompts“ ein großartiges Buch, das eine Fülle von Ideen und Inspirationen bietet, um kreativ zu werden und neue Projekte zu starten. Ob Sie ein Anfänger oder ein erfahrener Künstler sind, dieses Buch wird Ihnen helfen, Ihre kreative Reise zu starten oder fortzusetzen.

MIDJOURNEY

201 IDEEN & PROMPTS



C.ARNOLDT & S.KNY

Affiliate -Link zu AMAZON: <https://amzn.to/3Lc0Eq0>

WORLD NEWS 24

BREAKING NEWS WORLDWIDE

**Aktuelle Nachrichten
Politik, Wirtschaft & Finanzen**

www.wn24.eu



Follow us

[/thepublishergang](#)

www.thepublishergang.com