



GUNTER FISCHER
Strategischer Projektleiter SLK, SL

DR. UWE ERNSTBERGER
Leiter Programm-Management große
Limousinen, Roadster und Sports
Utility Vehicles (SUV)

JÜRGEN WEISSINGER
Leiter Chief Engineering Baureihen
SL, SLK, SLR und Maybach sowie
Sonder- und Sonderschutzfahrzeuge

(von links nach rechts)

„OPTIMALE MISCHUNG AUS BAUREIHEN- ÜBERGREIFENDEN MODULEN UND EIGENSTÄNDIGEN KOMPONENTEN“

Die dritte Generation des SKL soll die Roadster-Erfolgsgeschichte seiner Vorgänger fortsetzen. Über die Innovationen des neuen SLK und seine Markterwartungen gaben Uwe Ernstberger, Gunter Fischer und Jürgen Weissinger Auskunft.

1 Welchen Stellenwert hatten die Themen Verbrauch und Leichtbau bei der Entwicklung des neuen SLK?

ERNSTBERGER _ Kernziel bei der Entwicklung war, neben einer gesteigerten Sportlichkeit, eine drastische Verbrauchsreduzierung. Und auch dies haben wir erreicht, denn bei jeder Motorisierung bieten wir im Wettbewerbsvergleich den günstigsten Verbrauch. Mit dem neuen Vierzylinder mit Direkteinspritzung und Turboaufladung konnten wir in Verbindung mit Eco-Start-Stopp, Eco-Lenkhelp-

pumpe und einer Kühlerjalousie Verbrauchsreduzierungen von bis zu 25 % realisieren. Der verbrauchsgünstigste SLK mit Ottomotor liegt damit bei 6,1 l/100 km (NEFZ). Im SLK 350 setzen wir den völlig neu entwickelten V6-Motor mit Direkteinspritzung der dritten Generation, Piezoinjektoren und einem für Magerbetrieb optimierten Schichtbrennverfahren ein. Hiermit erreichen wir einen hervorragenden Verbrauch von nur 7,1 l/100 km (NEFZ). Ende des Jahres bringen wir im SLK 250 CDI erstmalig einen Dieselmotor, der mit

150 kW/510 Nm einen im Segment einmalig niedrigen Verbrauch bei hervorragenden Fahrleistungen erreichen wird. Nun zum Leichtbau: Trotz Gewichtserhöhung in der Rohbaustruktur zur Erfüllung unseres Fünfsterne-Sicherheitsanspruches haben wir das Karosseriegesamtgewicht durch ein Bündel von Leichtbaumaßnahmen um 13 kg reduziert. Hervorzuheben sind der Materialwechsel von Stahl auf Aluminium bei Motorhaube, vorderen Kotflügeln und Cockpitquerträger, das Leichtbaumoduldach mit Magnesium-

druckgussstruktur und Kunststoffbeplankung sowie das in GFK-Technik gefertigte Rückwandmodul. Ein gerade für Sportwagen wichtiger Effekt dieser Maßnahmen ist der positive Einfluss auf die Achslastverteilung in Verbindung mit einer Schwerpunktabsenkung. Somit konnte ein deutlich geringerer Verbrauch bei gleichzeitig verbesserter Agilität erreicht werden.

2 Der neue SLK verwendet viele Bauteile aus dem Mercedes-Benz-Modulbaukasten. Wie hoch ist der Gleichteilanteil mit anderen Baureihen?

FISCHER _ Nicht der prozentuale Anteil gemeinsamer Sachnummern, sondern die intelligente Auswahl einzelner Module steht für uns im Vordergrund. Mit der Modulstrategie verfolgen wir hier ein klares Ziel und haben auch für den neuen SLK eine optimale Mischung aus baureihenübergreifend eingesetzten Modulen und eigenständigen, differenzierenden Komponenten gewählt. Im neuen SLK haben wir einen roadsterspezifischen Rohbau, den wir im Vergleich zum Vorgänger wieder selbst in einer eigenen, neuen Rohbaufertigung produzieren. Bei der E/E-Architektur, dem Motor-/Getriebebaukasten, dem Fahrwerk-/Bremsenbaukasten und den Assistenzsystemen bedienen wir uns aus unserem Mercedes-Benz-Modulbaukasten. So schaffen wir die Möglichkeit, dem Kunden die beste Technik für seinen Sportwagen anbieten zu können, und diese Kombination verleiht dem SLK seine Einzigartigkeit.

3 Welche Maßnahmen zur Steigerung der aktiven und passiven Sicherheit haben Sie im neuen SLK umgesetzt und wie lassen sich diese mit dem Sportwagengedanken vereinbaren?

WEISSINGER _ Mercedes-Benz steht für ein besonders hohes Sicherheitsniveau in allen von uns bedienten Segmenten. Insofern ist Sicherheitsgewinn auch im Sportwagen aus unserer Sicht kein Widerspruch zu Sportlichkeit und wir erwarten selbstverständlich ein Top Ratingergebnis mit fünf Sternen im Euro-NCAP. Insbesondere den Fußgängerschutz konnten wir durch die aktive Motorhaube deutlich verbessern. Durch den optionalen Einsatz

praktisch aller im Hause Mercedes-Benz verfügbaren Sicherheits- und Assistenzsysteme setzt der neue SLK diesbezüglich den Maßstab in dieser Fahrzeugklasse. Dies beginnt mit der serienmäßigen Müdigkeitserkennung ATTENTION ASSIST und führt über das optionale Angebot der DISTRONIC PLUS zum weltweit einzigartigen, vorausschauenden Insassenschutzsystem PRE-SAFE mit der PRE-SAFE-Bremse. Diese kann bei einem drohenden Auffahrunfall sogar autonom bis zum Stillstand bremsen. Geschwindigkeitslimit-Assistent und das Intelligent Light System runden das Angebot für den neuen SLK ab.

4 Welche Zielmärkte weltweit haben Sie für den neuen SLK im Fokus?

FISCHER _ Unser Kernmarkt ist Westeuropa, hier setzen wir über die Hälfte aller Fahrzeuge ab, wobei insbesondere unser Heimatmarkt Deutschland, Großbritannien und Italien hervorzuheben sind. Das zweite große Standbein bildet Nordamerika mit etwa einem Viertel Anteil am Gesamtvolumen. Der derzeitige Hauptwachstumsmarkt ist China. Beim Vorgänger haben wir in China und Hongkong mit über 8000 Einheiten ein Volumen absetzen können, das in Summe auf dem Niveau von Frankreich liegt. Die jährlichen Stückzahlzuwächse waren aber in China in den letzten Jahren enorm und stimmen uns sehr zuversichtlich. Entgegen der sonst üblichen Absatzentwicklung im Lifecycle konnten wir in China mit dem bisherigen SLK im Auslaufjahr mehr als doppelt so viele Fahrzeuge absetzen wie im Anlaufjahr 2004. Eine weitere kontinuierliche Steigerung ist hier durchaus vorstellbar, denn auch die Chinesen entwickeln offensichtlich mehr und mehr ein Faible für sportliche Zweisitzer, und mit unseren Dachinnovationen stellt sich auch schon bei geschlossenem Dach ein Open-Air-Feeling ein.

5 Was sind für Sie als Chefentwickler die Höhepunkte des neuen SLK?

WEISSINGER _ Unsere Mannschaft hat dem neuen SLK ein Kleid mit auf den Weg gegeben, das die klassischen Roadsterproportionen betont und faszinierend zur Geltung bringt. Einer langen Motor-

haube folgen ein nach hinten versetztes kompaktes Passagierabteil sowie ein kurzes, kraftvolles Heck. Damit lockt der SLK mit den Schlüsselreizen, die unsere klassischen Roadster von Mercedes-Benz auszeichnen und zu automobilen Ikonen machen. Ein Blickfang ist die aufrecht und selbstbewusst im Wind stehende Kühlermaske, die exponiert unseren Mercedes-Benz Stern mit einer im vorderen Bereich verchromten Lamelle trägt. Sie verlängert die Motorhaube nochmals optisch und deutet mit nach hinten fluchtenden Lichtkanten bereits die dynamischen Qualitäten des Roadsters an. Erstaunlicher und messbarer Beweis akribischer Detailarbeit ist die Tatsache, dass wir trotz markanter, steiler Front den c_w -Wert auf den für einen Roadster glänzenden Wert von 0,30 (Vorgänger 0,32) verbessern und damit trotz leicht größerer Stirnfläche den Fahrwiderstand senken konnten.

6 Welche Kerninnovationen bietet der neue SLK?

ERNSTBERGER _ Die Mercedes-Benz-Roadster waren schon immer besonders innovativ. Nach dem Retractable-Hardtop in der ersten SLK-Generation folgte in der zweiten Generation der AIRSCARF. Mit dem neuen SLK führen wir nun unser Leichtbau-Moduldach ein, das es uns ermöglicht, dem Kunden drei Dachvarianten anbieten zu können. Basisausführung des elektrohydraulisch bedienbaren Variodaches ist ein Dachmittelteil mit Kunststoffbeplankung in Wagenfarbe. Alternativ dazu gibt es ein getöntes Panorama-Variodach aus IR absorbierendem Polycarbonat mit UV absorbierender Beschichtung. Weltneuheit ist die dritte Variante, das Panorama-Variodach mit MAGIC SKY CONTROL. Hier lässt sich das Dach auf Knopfdruck hell oder dunkel schalten, erlaubt aber immer einen klaren Durchblick. Bereits in der hellen Stellung bieten wir einen optimalen Wärmeschutz. Wird auf dunkel geschaltet, stellt sich eine sehr positiv wahrnehmbare Schattenwirkung ein, mit dem großen Vorteil, dass selbst bei intensiver Sonneneinstrahlung die Strahlungsenergie nahezu vollständig "weggeschaltet" und somit das Aufheizen des Innenraums weitgehend verhindert wird. Mit anderen Worten: Wellness-Atmosphäre auf Knopfdruck – eine echte Mercedes-Benz-Innovation.