



## Zwölfzylinder und Wurzelholz – das war einmal

Zusammen kosten sie fast 500 000 Euro – billiger werden Luxusautos auch mit Batterieantrieb nicht. BMW i7, Lucid Air und Tesla Model S Plaid zeigen aber, wie gut Elektromotoren zu Highend-Limousinen passen

Von Georg Kacher

N ein, fair ist das nicht. Der 819 PS starke Lucid Air Grand Touring und das Tesla Model S Plaid mit 1020 PS spielen beinahe in der Hypercar-Liga. Dagegen ist der BMW i7 mit 544 PS wesentlich schwächer motorisiert. Vielleicht hätte man auf den BMW i7 M70 mit mehr als 100 Extra-PS warten sollen, der im Spätsommer an den Start gehen wird. Aber schon der schwächere i7 xDrive 60 kostet im Testwagen-Trimms stolze 187 920 Euro – inklusive Extras im Wert von 48 820 Euro. Dafür bekommt man einen gut ausgestatteten Renault Megane E-Tech.

Vorhang auf für einen Vergleich der Edel-Stromer: Sind sie tatsächlich ihr Geld wert, erfinden sie den automobilen Luxus neu und können sie die Wegbereiter der Antriebswende sein, als die sie angepriesen werden? Für das neue Flaggschiff aus München haben sich die BMW-Entwickler jedenfalls mächtig ins Zeug gelegt. Auf Wunsch und Knopfdruck öffnen und schließen die Türen selbsttätig, die belüfteten Sitze sind mit einem sündteuren Kaschmir-Wollmix bezogen, das Interieur ist großflächig beheizt, auf allen Plätzen wird nach Herzenslust massiert und die Fondpassagiere dürfen sich vom Breitwandbildschirm die Augen verdrehen lassen.

So viel Fürsorge treibt natürlich nicht nur den Preis, sondern auch das Leergewicht nach oben, und zwar auf adipöse 2715 Kilogramm. Der relativ schlanke Tesla wiegt 450 Kilo weniger. Und er ist mit einem Basispreis von 130 490 Euro auch das billigste Modell in diesem illustren Kreis.

So schwer er ist, so bedächtigt und unelig fährt er auch, dieser gar nicht typische, eher undynamische BMW. „Ein Marken-

kern lässt sich nicht unendlich breit spreizen“, hat der Chefdesigner Domagoj Dukec richtig erkannt. „Irgendwann muss man eine Entscheidung treffen. Zum Beispiel für mehr Sport oder mehr Komfort.“ An dieser Gabelung hat der i7 den Weg des gelassenen Gleiters eingeschlagen, der bei einer Blindverkostung ohne weiteres als vollelektrischer Rolls-Royce Ghost durchgehen würde. Auch die auftragende Front im Stil einer Trutzburg und die übereinander geschichteten Scheinwerfer erinnern an die britische Marke.

**Mit dem 900-Volt-Bordnetz rüstet Lucid künftig auch die Sportwagen von Aston Martin aus**

Tatsächlich ist der fast 5,40 Meter lange BMW nicht nur ein Muster an Geschmeidigkeit in der ansonsten recht steifbeinigen Elektrowelt. Er ist auch die einzige vollwertige Luxuslimousine in diesem Trio. Wie bei Rolls-Royce werden die Fondpassagiere noch erstklassiger behandelt als die Reisenden in der ersten Reihe. Ein Mercedes EQS bietet hinten zwar ähnlich viel Platz für lange Beine, aber was die Kopffreiheit sowie den mühelosen Ein- und Ausstieg betrifft, ist nur die konventionell angetriebene S-Klasse dem BMW ebenbürtig. Was den solventen Kunden in China gar nicht behagt, denn sie wollen sich beim Einsteigen nicht allzusehr bücken. Mercedes sah sich deshalb gezwungen, die EQS-Preise dort um ein Drittel zu senken.

Nicht ganz so entscheidend ist die Ladeleistung bei einer Chauffeurlimousine. Beim i7 ist sie mit 195 kW nicht bahnbrechend, und obwohl die Ladekurve erst relativ spät abfällt, dauert es 34 Minuten, bis sich der i7 genug Power für den Sprung



Mit einer durchgehenden Glaskuppel ohne störenden Querbalken zwischen den A-Säulen bietet der Lucid Air ein luftiges Raumgefühl. FOTOS: LUCID



Wer mit seinem alten Bentley unterwegs ist, kann etwas erleben. Die Reaktionen auf den Oldtimer in Braun-Metallic reichen von Vandalismus mit mutwillig verkratzer Beifahrertür bis hin zu Lippenstift-Liebesbeweisen auf dem beigen Verdeck. Es gibt Daumen-hoch-Gesten und Selfies an der Tankstelle mit dem T1, aber auch (nicht wenige) Leute, das das Schwestermodell des Rolls-Royce Silver Shadow auf der Autobahnauffahrt partout nicht einfädeln lassen wollen.

Für manche sind die superbequemen Autos mit dem verchromten Kühlergebirge ein rotes Tuch, für andere sind sie ein geliebter Autotraum. Was viele nicht wissen: Die extrem hohen Preise vieler Luxusautos steigen nur bei echten Unikaten und raren Sammlerstücke kontinuierlich weiter. Modelle wie der T1 sind dagegen nach 50 Jahren relativ günstig zu haben. Die Liebe zu alten Autos muss also kein Hobby allein für Superreiche sein.

Der T1 ist ein Botschafter einer längst vergangenen Zeit. Damals, als Bentley zu Rolls-Royce gehörte und bei der Leistungsangabe das Wort „ausreichend“ genügte. Dabei waren die Briten bis zur Übernahme durch VW 1998 ein notorisch klammer Kleinserienhersteller. Unter der Aufsicht von VW-Konzernpatriarch Ferdinand Piëch wandelte sich die leicht verstaubte Luxusmarke in Rekordzeit zum Anbieter von technisch anspruchsvollen Autos. Was nicht zuletzt dem glücklosen VW Phaeton zu verdanken war. Das Wolfsburger Topmodell wurde zur technischen Basis der neuen, erfolgreichen Continental-Familie.

Bei der Gestaltung von Blech, Holz und Leder hatte Bentley zwar immer freie Hand, doch das Infotainment stammte an-

fänglich aus dem Passat, der V8-Benziner war eine Leihgabe von Audi, und die aktuelle Generation teilt sich ihre Architektur mit dem Porsche Panamera. Diese Integration in den VW-Konzern war und ist die Voraussetzung für das Überleben in Zeiten des Technologiewandels. Das gilt nicht zuletzt für den Schritt von großvolumigen Verbrennern zu leise surrenden, aber nicht minder drehmomentstarken Elektroantrieben.

Die Hundertjährigen des Automobilbaus sind Zeitzeugen eines wechselnden Begriffs von Luxus und Schönheit. Die Bentleys der frühen VW-Ära tragen beispielsweise die Handschrift von Dirk van Braeckel. Der belgische Designer, der mit dem Skoda Octavia sein Meisterstück abgeliefert hatte, war ein Verfechter eines progressiven Understatements – außen Loden, innen Nerz. Seine reduzierten Gegenentwürfe zu den barock verschnörkelten Formen beispielsweise eines T1 passen noch heute zu den von Krisen geschüttelten Zeiten.

Der erste Continental GT aus dem Jahr 2003 gilt mittlerweile als markenprägende Stilikon. Möglich wurde das handwerklich perfekte und extrem langlebige Auto durch ein ungewöhnliches Managementteam. Franz-Josef Paefgen war Audi-Entwicklungsvorstand, bevor er nach England wechselte und zum Bentley-Chef aufstieg. Auch Technikvorstand Ulrich Eichhorn erwies sich als kongenialer Partner der Teams um Dirk van Braeckel. So entstanden in relativ kurzer Zeit das Luxus-Cabriolet Azure, das dazu passende Coupé Brooklands und die große Limousine Mulsanne – allesamt Meilensteine der Bentley-Historie.

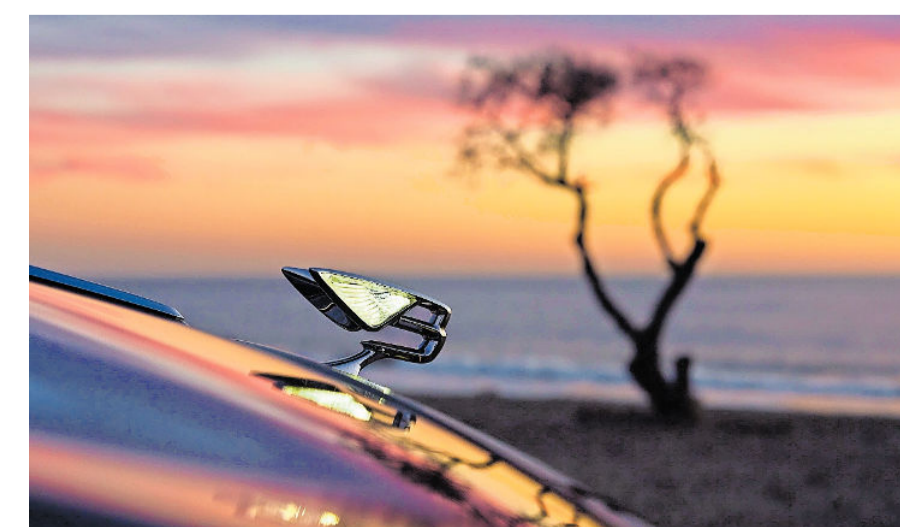
Doch dann drehte sich das Personalalbum im Vorstand weiter, und die vornehme Zurückhaltung der Modelle wich einem Trend zu immer größerer, breiter und opulenter. Der Bentayga geriet zu einem späten, fast schon proligen Bekenntnis zum SUV-Trend; überbordende Proportionen mit viel Chrom verschoben den Markenauftritt in Richtung Power, Pomp und grell zur Schau gestelltem Wohlstand.

2003 hatte Bentley noch das Langstreckenrennen 24 Stunden von Le Mans gewonnen und war voll auf Motorsport gepolt, doch der folgende Ausflug in den Breitensport konnte aufgrund des angeborenen Gewichtshandicaps nur auf dem Panneinstreifen enden. Außerdem hatten die Verantwortlichen rasch herausgefunden,

dass die immer ausgefalleneren Individualisierungswünsche der reichen Stammkunden die Kasse viel lauter klingeln ließen als jedes gewonnene Rennen.

Inzwischen ist die Bentley-Welt noch exklusiver und teurer geworden. Der typische Kunde besitzt neben Flying Spur und Bentayga längst auch mehrere, oft hochklassige E-Autos. Mit dem vollelektrischen Schritt in die Zukunft haben es die Briten dennoch nicht besonders eilig. Im Rahmen der CO<sub>2</sub>-Strategie werden zunächst die 2024 facegelifteten Hybride mit stärkeren Maschinen ausgerüstet, deren elektrische Reichweite auf über 100 Kilometer erhöht werden dürfte.

Der Zwölfzylinder läuft zwar aus, doch bis zum ersten Elektromodell der Marke



Bentley-Motorhaube mit der geflügelten Kühlerfigur. FOTO: BENTLEY

zu kurzen Fondsitzen passen nicht zu einer Luxuslimousine. Dafür bricht der Cw-Wert mit 0,197 alle Rekorde und weil der Extra-Kofferraum unter der Fronthaube 283 Liter Volumen fasst, schlägt der Gesamtstauraum des Kaliforniers mit 950 Liter alle Konkurrenten.

Der Lucid ist das Chamäleon in unserem Elektro-Zoo. Er kann repräsentieren und verwöhnen, aber sobald die 1200 Newtonmeter ihre Rotationskräfte auf die vier Reifen übertragen, mutiert der Viertürer ansatzlos zum Sportwagen für die ganze Familie. Vollgas fühlt sich an, als würde eine überirdische Macht den Asphalt unter dem Auto nach hinten wegreißen, während der Horizont in Riesenschritten näherkommt. Außerdem verbindet der Air die Bodenhaftung eines Superklebers mit der Lenkpräzision eines Laserpointers und der Bremsleistung eines Düsentriebwerks im Gegenschub. Ziernlich wild für ein Familienauto, aber es geht noch wilder.

**1000 PS muss man erst einmal spurstabil auf die Straße bringen**

Was haben wir über Tesla gelästert: schlechte Verarbeitung, liebloses Interieur, verkopfte Bedienung, nichtssagendes Design, miese Kundenbetreuung. Das war vor zehn Jahren, doch das Model S ist immer noch da, optisch kaum gealtert und technisch akkurat auf Stand, trotz des umstrittenen Autopilot-Systems. Es gibt zwar kein Head-up Display, aber der völlig ausreichende kleine Bildschirm hinter dem Lenkrad reduziert die Ablenkungsgefahr, weil man sich seltener mit dem großen Touchscreen befassen muss. Dort verstecken sich nach wie vor alle Fahrprogramme, Untermenüs und dynamische Besonderheiten der Cheeta-Software, die maximal 1020 PS und 1424 Nm freischaltet – was eigentlich einen psychologischen Eignungstest für den Fahrer voraussetzt.

Für Formel-1-Rennfahrer wie Lewis Hamilton und Fernando Alonso ist es kein großes Ding, sich aus der Kurve direkt bis ans Ende der Geraden zu katapultieren. Doch in dieser viertürigen Limousine mit Liegesitzen und Heckklappe kann jedermann in nur 2,1 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h beschleunigen. Die Steigerungsform des Wahnsinns heißt Track Pack, kostet 18 435 Euro und enthält neben besseren Reifen und Bremsen einen Vmax-Chip, der die Höchstgeschwindigkeit von 250 auf 322 km/h anhebt. „Keine Angst“, meinte der Verkäufer. „Wer die Leistung voll ausreizt, muss schon nach 14 Minuten nachladen.“ Dann sind wir ja beruhigt.

Schließlich ist es kaum weniger aufregend, sich im 4,65-Sekunden-Zeittraffer von 100 auf 200 km/h zu beamen, wobei das Fahrwerk diese enorme Leistung nicht ohne Zuckungen auf die Straße bringen kann und die Richtungsstabilität leidet.

Dieser Tesla hat mit dem klassischen Begriff von Luxus wenig am Hut. Er will polarisieren, überraschen, die Grenzen immer wieder neu abstecken. Man kann förmlich hören, wie das Kühlsystem unter Last nachlegt. Fühlen, wie die beiden hinteren E-Maschinen Kurve für Kurve mit den Kräften ringen. Riechen, wie der Supercharger den Akku beim Ladehalt einheizt. Der Plaid hat mit 130 kWh die höchste Kapazität in diesem Vergleich, kann mit 250 kW richtig schnell laden und verbraucht trotz doppelt soviel Leistung nominal kaum mehr als der BMW.

Nur bei der Reichweite liegt das Model S mit 600 Kilometer an letzter Stelle. Aber wer fährt schon mit einem Supersportwagen von München nach Hamburg? Wobei diese verrückte dreimotorige Droge immer wieder von neuem begeistern kann. Mit dem i7 ist die Langstrecke wesentlich entspannter, während der Lucid Air den Spagat zwischen den beiden Extremen versucht. Dass die kalifornischen Newcomer künftig auch den E-Antrieb für Aston Martin liefern, zeigt einmal mehr, wie rasant sich alter und neuer Luxus aufeinander zubewegen.

müssen die Bentley-Boys noch über drei Jahre warten. Die Zeit soll mit mehreren Millionen teuren Kleinserien-Modellen wie Bacalar (Roadster) und Batur (Coupé) überbrückt werden oder mit Nachbarn von Autolegenden wie Blower und Speed Six. Mittelfristig planen die Briten fünf bis sechs völlig neue Stromer, die bis zu 1400 PS stark sein sollen.

Bentley wurde 1919 gegründet. 1931 von Rolls-Royce geschluckt und 1998 von VW übernommen. Ob es vernünftig war, die ursprünglich mit Porsche verbandelte Marke unter die Fittiche von Audi stecken, muss die Zukunft zeigen. Sicher ist nur, dass Bentley-CEO Adrian Hallmark jedes Jahr neue Rekordzahlen schreibt. Und dass er weitgehend freien Zugriff auf die Plattformen und Komponenten hat, auf denen alle künftigen Oberklasse-Stromer des Volkswagen-Konzerns aufbauen. Bentley plant unter dem Kürzel D-LUX auch ein extrem luxuriöses und repräsentativeres E-Modell im Stil des Mulsanne. Sobald die überarbeitete Palette bis 2030 am Markt installiert ist, rechnen Analysten mit einer Absatzsteigerung von 15 000 auf 20 000 Fahrzeuge pro Jahr.

Ist das schon der Schritt in die Massenfertigung? Wettbewerber wie Rolls-Royce setzen auf Exklusivität und Individualisierung. Aber auch dort sind fünfstellige Absatzzahlen denkbar, wenn sich der Luxusrend ungebremst fortsetzt. **Georg Kacher**

**AUTOS DER EXTRAKLASSE**

Verantwortlich: Jochen Temsch  
Redaktion: Joachim Becker  
Anzeigen: Jürgen Maukner

# Traumwagen von gestern

Hoher Preis und noch höherer Spritverbrauch:  
Welche Youngtimer trotzdem als Wertanlage taugen.  
Die wichtigsten Fragen und Antworten

Von Haiko Tobias Prengel

Alte heißt nicht unbedingt billig. Während die Preise der meisten Gebrauchtwagen mit den Jahren sinken, steigen manche Veteranen rapide im Kurs. Laut dem Deutschen Oldtimer Index hat sich der durchschnittliche Preis eines Ford Capri (1969 bis 1972) zuletzt verdoppelt. Auch andere erschwingliche Sportcoupés aus den Siebzigerjahren wie der Opel Manta und VW Scirocco sind beliebt und teuer. Mehr als 700 000 Autos mit H-Kennzeichen sind in Deutschland zugelassen. Das sind mehr als dreimal so viele wie vor von zehn Jahren. Doch längst nicht alle Klassiker taugen als Wertanlage. Was für die Anschaffung spricht – und was dagegen.

## Welche Youngtimer steigen im Kurs?

Der Unterschied zwischen einem historischen Traumwagen und einem ausgedienten Allerweltsauto lässt sich auf eine einfache Formel bringen: Je exklusiver ein Modell ist, umso höher der Marktwert. Beispiel Ford Capri 1: Der vermeintliche Sportwagen aus Köln hatte in der Basisvariante 1300 nur ein 50-PS-Motörchen unter der Haube. Entsprechend moderat sind die Preise. Ganz anders sieht es bei der Sechszylinder-Variante aus. Den 2600 RS mit 150 PS listet die Sachverständigenorganisation Classic Data im Zustand 2 zuletzt bei mehr als 51 500 Euro. Extras wie die luxuriöse Ghia-Ausstattung oder ein stylisches Vinyl Dach treiben den Marktwert weiter nach oben.

Auch die einstigen Top-Modelle in anderen Fahrzeugklassen verzeichnen einen teils deutlichen Preisanstieg. In den vergangenen fünf Jahren verteuerte sich beispielsweise der Audi V8 in der staatsmännischen Langversion um satte 287 Prozent. Mit der Luxuslimousine stieß Audi vor 30 Jahren in die automobilen Oberklasse vor. Aber auch ein BMW 535i der Baureihe E34 (plus 128 Prozent), ein Citroën XM Turbo (plus 309 Prozent) oder ein Mercedes E 320 der Baureihe W210 (plus 153 Prozent) waren stark gefragt.

## Sind Klassiker mit H-Kennzeichen besonders begehrt?

Oldtimer-Fahrer genießen einige Privilegien. So ist die Kfz-Steuer bei Autos mit H-Kennzeichen auf 191 Euro im Jahr gedeckelt, zudem haben sie trotz höherer Abgaswerte in Umweltzonen freie Fahrt. Auch die Versicherungsprämien für Liebhaberfahrzeuge sind sehr günstig.

Gepflegte Oldtimer gelten schon seit Langem als eine gute Wertanlage. Zuletzt waren aber auch Youngtimer aus den Neunziger- und frühen Nullerjahren besonders gefragt. Obwohl sie noch etwas auf das H-Kennzeichen warten müssen, können sie bereits Kultstatus haben. „Die jungen Wilden kommen!“, heißt es in einer aktuellen Preisübersicht der Fachzeitschrift *Oldtimer Markt* für mehr als 5000 Modelle von 165 Marken.

## Welche Risiken lauern beim Oldie-Kauf?

Die Preissteigerungen wirken verlockend für Geldanleger, bergen aber Risiken. Zwar mache sich ein „Run“ auf bestimmte Modelle bemerkbar, sagt Norbert Schroeder, Oldtimer-Fachmann beim TÜV Süd. „Sensationsergebnisse durch die Bank sehe ich aber nicht.“

Schroeder warnt vor allem vor den Folgekosten, die eine blauäugige Klassiker-Anschaffung verursachen kann. Beispiel Mercedes W210: Das Image der Neunziger-Jahre-E-Klasse hat unter massiven Rostproblemen arg gelitten. Das Preisniveau ist daher immer noch moderat: Ein E320 kostet derzeit laut Classic Data im Zustand 2 nun etwa 4300 Euro. Bei einem Neupreis von 80 000 Mark (ohne Extras) ist das nicht viel Geld.

Doch aufgepasst: Einen rostarmen E320 muss man erst einmal finden. Das Gros der Angebote sind verbrauchte Exemplare mit hohen Kilometerständen. Entsprechend teuer kann es werden, den Reparatur- und Wartungsstau zu beheben. „Oft ist das Fahrwerk beim W210 verschlissen, ganze Achselemente können durchgerostet sein“, warnt Norbert Schroeder. So kann sich ein Schnäppchen schnell als teures Zuschussgeschäft erweisen.



Sportwagen? Den Ford Capri 1 gab es auch in der Basisvariante 1300 mit 50-PS-Motörchen.

FOTO: FORD

## Warum ignorieren Klassiker-Fans den Spritverbrauch?

Es ist verblüffend: Deutschlands Autofahrer ächzen unter den hohen Kraftstoffpreisen. Wie die Sachverständigenorganisation Dekra beobachtete, waren jedoch ausgerechnet großvolumige Sechs- und Achtzylinder auf dem Youngtimer-Markt zuletzt so gut wie ausverkauft. Fahrzeuge mit solch großen Motoren werden heute kaum noch gebaut. Offenbar versuchen Liebhaber, sich die letzten gut erhaltenen klassischen Reihensechszylinder oder V8-Varianten zu sichern.

Für Vielfahrer sind solche alten Schätzchen eher nicht geeignet. Bleibt die jährliche Fahrleistung unter 5000 Kilometer, spielt der Spritverbrauch jedoch eine untergeordnete Rolle. Reparaturen und teure Ersatzteile können die Kosten weit mehr in die Höhe treiben.

## Kann man mit alten Autos Geld sparen?

Generell haben Youngtimer einen Vorteil gegenüber modernen Modellen: „Autos aus den Neunziger- und frühen Nullerjahren sind noch nicht mit komplexer Bord-

elektronik und -Sensorik überfrachtet“, sagt TÜV-Experte Schroeder. Das macht die Veteranen gut reparabel und relativ günstig im Unterhalt.

Vollkommen alltagstauglich ist zum Beispiel die dritte Generation der 5er-Baureihe von BMW (E34) oder der Begründer der Mercedes E-Klasse aus den Neunzigerjahren (W124). Selbst nach heutigen Maßstäben schneiden sie auch bei der Komfortausstattung und der passiven Sicherheit ordentlich ab.

## Lohnt sich ein Wertgutachten für Youngtimer?

Die Versicherungsprämien für Liebhaberfahrzeuge sind recht günstig. Dabei gilt es jedoch zu beachten, dass die meisten Assekuranten ein anderes Fahrzeug als Erstauto voraussetzen – die Klassiker dürfen im Jahr also nur wenig bewegt werden. Außerdem ist es im Schadensfall nicht immer leicht, den Wert seines Fahrzeugs zu belegen.

Handelt es sich um einen wertvollen Oldtimer oder um ein verschlissenes Altfahrzeug? Auch bei einem unverschuldeten Un-

fall orientieren sich die Versicherungen in der Regel an den Restwerten, wie sie etwa die Deutsche Automobil Treuhand (DAT) für normale Gebrauchtwagen festlegt. „Diese Werte kommen aber nicht annähernd an die Marktwerte für einen gepflegten Young- oder Oldtimer heran“, sagt der Berliner Kfz-Sachverständige Björn Linkowitz.

## Wie teuer sind Wertgutachten?

Wer seinen 25 oder 30 Jahre alten Opel oder Mercedes nicht durch ein Gutachten abgesichert hat, bekommt im Schadensfall für sein verunfalltes Fahrzeug ausgezahlt. Dabei bieten Fahrzeugbewerter bereits für etwa 150 bis 200 Euro ein Kurzgutachten an. Der Gesamtverband der Deutschen Versicherer (GDV) empfiehlt, die Gutachten regelmäßig zu wiederholen und Veränderungen an die Versicherung zu melden, um den Wert eines Young- oder Oldtimers abzusichern. Bei einem Fahrzeugverkauf kann das Wertgutachten darüber hinaus als Grundlage für Preisverhandlungen dienen.

## Was erhöht den Fahrzeugwert?

Generell gilt: „Top motorisierte Modelle sind besonders gefragt“, sagt der Kfz-Sachverständige Björn Linkowitz und verweist auf die BMW 3er Baureihe E30: Zwischen einem Vierzylinder-Modell mit lediglich 1,6 Liter Hubraum und dem 325i mit Reihensechszylinder betrage die Preisdifferenz etwa 10 000 Euro. Auch ein guter Wartungs- und Originalzustand sowie eine geringe Laufleistung und viele Ausstattungsextras wirken sich preisstärkend aus.

Je nach Marke und Modell haben Fans allerdings unterschiedliche Erwartungen an ihren Traumwagen: Die BMW-Szene etwa liebt es sportlich, handgeschaltete Sechszylinder stehen hoch im Kurs genau wie ein M-Paket. Die Mercedes-Fahrer mögen es dagegen gediegen, hier sind Automatik-Fahrzeuge gewünscht – und Komfortextras wie Schiebedach, Klimaanlage, Ledersitze und eine Mittelarmlehne quasi obligatorisch. Über den Nostalgiewert eines Klassikers entscheiden also eine ganze Reihe von Faktoren. Eines sollte man beim Studium der Preislisten aber nicht vergessen: Auch alte Autos sind zum Fahren da.

# INGENIEURSKUNSTWERK.

Der neue Mercedes-AMG SL 55 4MATIC+.

**Ausdrucksstärke aus Affalterbach:** Exklusive MANUFAKTUR Lacke, Polsterungen und edle Extras verleihen der Roadster-Ikone optional noch mehr Esprit.



AMG

Mercedes-AMG SL 55 4MATIC+ | WLTP: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,2–12,6 l/100 km, CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 299–286 g/km.<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Die angegebenen Werte sind die ermittelten WLTP-CO<sub>2</sub>-Werte i. S. v. Art. 2 Nr. 3 Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153. Die Kraftstoffverbrauchswerte wurden auf Basis dieser Werte errechnet.