



Presse-Information

Fulminantes Sportcoupé: Maybach Exelero

Fakten

- Fahrzeug: Maybach Exelero
- Vorstellung: Mai 2005
- Ort: Nardo/Italien
- Zielsetzung: Erprobungsfahrzeug für Hochgeschwindigkeits-Reifen
- Antrieb: Viertakt-Ottomotor mit 12 Zylindern, 5,9 Liter Hubraum, zwei Turbolader, **515 kW** (700 PS), Heckantrieb

Der Maybach Exelero ist ein besonderes Konzeptfahrzeug. Er entsteht aus einer Zusammenarbeit mit dem Reifenhersteller Fulda: Zur Erprobung von Hochleistungsreifen benötigt das Unternehmen ein Fahrzeug, das die 350-km/h-Marke durchbrechen kann. Ende der 1930er-Jahre war bereits ein Maybach für Fulda als Erprobungsfahrzeug gebaut worden – und diese Verbindung wird jetzt wiederbelebt. Das Endergebnis überzeugt: Am 1. Mai 2005 fährt der Rennfahrer Klaus Ludwig in Nardo/Italien mit dem Maybach Exelero und auf Fulda-Reifen 351,45 km/h – ein neuer Hochgeschwindigkeits-Weltrekord für Limousinen auf Serienreifen.

Der Maybach Exelero vereint die Eleganz und die erstklassige Qualität einer High-End-Limousine mit der kraftvollen Geschmeidigkeit eines Sportcoupés. Er ist ein Fahrzeug, das bei einem Leergewicht von 2,66 Tonnen und mit den Ausmaßen eines Kleintransporters eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 350 km/h erreicht. Eigens für ihn wird ein Reifen entworfen, der das vorgenannte Gewicht, die Maße und die Geschwindigkeit nicht nur verkraftet, sondern dem Automobil darüber hinaus auch noch Sicherheit, Stabilität und Komfort verleiht.

Im Jahr 2003 nimmt das Projektteam seine Arbeit auf. Es besteht aus Mercedes-Benz Ingenieuren, die sich um die Technik kümmern, aus Designern unter der Leitung von Prof. Harald Leschke und aus zwei Professoren und vier Studenten

der Fachhochschule Pforzheim, Spezialbereich Transportation Design. Ein dreiviertel Jahr später steht in der Reihe vielversprechender Design-Vorschläge der zu realisierende Entwurf eines Studenten fest. Ihm ist die eleganteste Symbiose der Formen-Verwandtschaft vergangener und jetziger Fahrzeuggenerationen gelungen. Nach der Modellphase entsteht der Aufbau des Fahrzeugs beim bekannten Fahrzeugstudienhersteller Stola in Turin/Italien. Jetzt erhält es auch seinen endgültigen Namen: Maybach Exelero. Die Bezeichnung ist ein Kunstwort aus den lateinisch-italienischen Vokabeln ex-cello/eccelso = erhaben, ausgezeichnet, hervorragend und accelero = beschleunigt. Im Innenraum fungieren als Hauptmaterialien Naturleder, Neopren, beschichtetes Aluminium-Lochblech sowie glänzende Kohlefaseroberflächen in Schwarz und Rot. Im Frühjahr 2005 ist das Fahrzeug fertig. Zwischen Idee und Auslieferung liegen gerade einmal 25 Monate.

Basis ist der Maybach 57. Der Zwölfzylindermotor, wie er in den Limousinen von Maybach zum Einsatz kommt, genügt allerdings trotz Biturbo-Aufladung nicht für die angepeilte Höchstgeschwindigkeit. So wird der Hubraum von 5,6 auf 5,9 Liter vergrößert und die Turboaufladung optimiert. Das Ergebnis: Auf dem Prüfstand werden knapp **515 kW** (700 PS) und ein Drehmoment von rund 1.000 Newtonmetern ermittelt. Damit erreicht das Fahrzeug die avisierte 350-km/h-Marke.

Fulda blickt auf eine lange Tradition von Spezialfahrzeugen zurück, um Reifen zu erproben und sie in der Öffentlichkeit bekannt zu machen. Der als Stromlinienfahrzeug gestaltete Maybach SW 38, 1938 konzipiert und 1939 ausgeliefert, ist eine Antwort auf die technische Entwicklung der damaligen Zeit, denn in den 1930er- Jahren legen Automobile an Geschwindigkeit zu: Die Fahrwerk- und Motorentechnik, aerodynamisch gestaltete Karosserien und auch die ersten Autobahnen machen schnelle Fahrten möglich. Fulda beauftragt damals den Karosierer Dörr & Schreck in Frankfurt/Main mit dem Bau des Erprobungsfahrzeugs. Klare Bedingung: Das Fahrzeug muss in der Lage sein, dauerhaft Hochgeschwindigkeitstests bei mehr als 200 km/h zu absolvieren. Dörr & Schreck nimmt die Herausforderung an und sucht sich als passenden Kooperationspartner für das Projekt das Unternehmen Maybach Motorenbau. Mit

Unterstützung des in der Fachwelt bekannten Aerodynamikers Freiherr Reinhard Koenig-Fachsenfeld entsteht ein dreisitziger Stromlinienwagen auf Basis eines Chassis vom Typ Maybach SW 38. Das zweifarbig lackierte Fulda Coupé in Pontonform hat ein lang nach hinten abfallendes Heck. Von oben gesehen entsprechen die Gesamtlinien einem Rechteck mit abgerundeten Kanten. Die hinteren Radhäuser sind vollkommen verkleidet, ebenso wie der Unterboden, sogar die Türgriffe sind teilversenkt.

Um die von Fulda geforderten mehr als 200 km/h zu erreichen, bauen die Techniker einen leistungsstarken Sechszylindermotor mit 140 PS (**103 kW**) ein. Ebenso unterstützt der ungewöhnlich geringe Luftwiderstandsbeiwert von $c_w = 0,25$ (damals üblich sind bei Serienfahrzeugen 0,6) diese Geschwindigkeitsleistung. Eine weitere Voraussetzung ist, dass das Chassis ein Gewicht von 1,6 Tonnen nicht überschreitet. Das Fulda Coupé wird im Juli 1939 fertiggestellt. Doch wegen des bald darauf ausbrechenden Zweiten Weltkriegs kommt es nur sehr begrenzt zum Einsatz. Es verschwindet in den Kriegswirren und gilt heute als verschollen.

Weitere Infos: <https://laxary.de/luxusautos/maybach-exelero>

LAXARY
EXCLUSIVE ONLINE MAGAZINE ★★★★★