

me



ABENTEUER





Liebe Leserinnen,
Liebe Leser,

unser Ziel ist es, Ihren mobilen Alltag zu einem Erlebnis zu machen. Eine Fahrt in Ihrem Mercedes-Benz soll sich vertraut und sicher anfühlen. Und natürlich wollen wir Sie inspirieren, überraschen und begeistern. Die große Kraft der individuellen Mobilität liegt in der Freiheit, die sie uns schenkt. Jederzeit losfahren zu können ist die große Errungenschaft, die Carl Benz mit der Erfindung des Automobils ermöglicht hat. Der Weg von der Idee bis zum ersten Auto war für ihn so abenteuerlich wie die Entscheidung seiner Frau Bertha, die sich im August 1888 spontan in den wenig erprobten Benz Patent-Motorwagen Nr. 3 setzte, um einfach loszufahren. Durch die 100 Kilometer lange Fahrt von Mannheim nach Pforzheim wurde sie zur ersten Autofahrerin überhaupt. Sie sehen: Abenteuer gehören zum Gründungsmythos unserer Marke.

Kleine und große Abenteuer erweitern unseren Horizont, inspirieren zu neuen Perspektiven. Außergewöhnliches zu erleben macht glücklich – auch im Alltag. In unseren Fahrzeugen können Sie die Welt besonders entspannt und intensiv entdecken. Das zeigt diese Ausgabe: Kommen Sie mit, wenn wir die abenteuerliche Seite Australiens im



Mercedes-AMG G 63 erkunden. Erleben Sie atemberaubende Architektur und die Eleganz unseres neuen EQS SUV in der Wüste Kaliforniens. Was wir an diesen und anderen Orten erlebt haben, erfahren Sie auf den folgenden Seiten. Wir freuen uns, wenn wir Sie dazu inspirieren, loszufahren und die Welt durch unsere Fahrzeuge mit anderen Augen zu sehen.

Ihre

Britta Seeger
Vorstandsmitglied der Mercedes-Benz Group AG
Mercedes-Benz Cars Vertrieb



HERAUSGEBER

Mercedes-Benz Group AG
Mercedesstraße 120
70327 Stuttgart

VERANTWORTLICH FÜR DEN HERAUSGEBER

Matthias Brock
Karin Buchmann
Silke von Homeyer

POSTANSCHRIFT

Mercedes-Benz AG
HPC L538
70546 Stuttgart

Das Mercedes-Benz
Kundenmagazin erscheint
am 23. Juni 2023
im 70. Jahrgang mit
der Nummer 372 in
27 Sprachen weltweit.

KONZEPTION UND REALISATION

team x communications
c/o Oliver Schrott
Kommunikation GmbH
Friesenplatz 10
50672 Köln

GESCHÄFTSFÜHRER
Oliver Schrott
DIRECTOR CONTENT
Jan Wilms

CHEFREDAKTEUR
Hendrik Lakeberg
(V.i.S.d.P.)
CREATIVE DIRECTOR
Vivian Schmidt
Valerie Benner
ART DIRECTOR
Jacqueline Page
PROJEKTMANAGERIN
Sarah Franke
REDAKTION
Nicolo Fischer
Josefine Klatt
Katalina Farkas
Sarah Reid
Dawn Parisi
ART BUYING
Stephanie Pfaender
LAYOUT
Ulrike Hemme

SCHLUSSREDAKTION
wordinc GmbH
Hongkongstraße 7
20457 Hamburg

PRODUKTION
Laudert GmbH + Co. KG
Magellanstraße 1
70771 Leinfelden-
Echterdingen

6720 0372 01

RECHTE

Nachdruck und Verwendung, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher und schriftlicher Genehmigung der Mercedes-Benz AG. Für unverlangt eingesandte Texte und Fotos wird keine Gewähr übernommen. Namentlich gekennzeichnete Beiträge müssen nicht der Meinung des Herausgebers oder der Redaktion entsprechen. Informationen über Ausstattung und Zubehör ohne Gewähr. Verbindliche Angaben und Preise enthalten die jeweils gültigen offiziellen Verkaufsunterlagen der Mercedes-Benz AG. Auch alle anderen Informationen in diesem Heft nach bestem Wissen, aber ohne Gewähr.

* Verbrauchangaben

Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Es handelt sich um „WLTP-CO₂-Werte“ i. S. v. Art. 2 Nr. 3 Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153. Die Kraftstoffverbrauchswerte wurden auf Basis dieser Werte errechnet. Der Stromverbrauch wurde auf der Grundlage der VO 683/2008/EG ermittelt. Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen verschiedenen Fahrzeugtypen. Die Werte variieren in Abhängigkeit von den gewählten Sonderausstattungen.

Messverfahren

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und zu den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch aller neuen Personenkraftwagenmodelle“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der Deutschen Automobil Treuhand GmbH unter www.dat.de unentgeltlich erhältlich ist.



Abenteuer bereichern unser Leben – darum geht es in dieser Ausgabe von Mercedes-Benz me. Für unsere Coverstory haben wir Australien mit der G-Klasse erkundet, im EQS SUV spektakuläre Architektur in der Wüste Kaliforniens besucht und Österreichs Berge im GLC durchfahren. Lesen und entdecken Sie selbst – und lassen Sie sich inspirieren.

Als international tätiges Unternehmen zählen Chancengleichheit, Vielfalt, Offenheit und Respekt zu den Grundüberzeugungen von Mercedes-Benz. Dies zeigen wir in der Art und Weise, wie wir denken, handeln und kommunizieren. Grundsätzlich schließen alle gewählten Begriffe selbstverständlich alle Geschlechter und Identitäten ein.

Blaue Stunde in der Bregenzer Bergwelt:
Im GLC erkundeten wir die österreichischen Alpen und besuchten zwei Architekten, die traditionelle Bauwerke überraschend anders interpretieren.

INHALT

EDITORIAL 4
IMPRESSUM 6
CONTRIBUTORS 10

NEU ANFANGEN 12
**Wie durch Innovationsgeist
neue Lebenswege entstehen**

AUS DEM ARCHIV 18
**Highlights aus der
Mercedes-Benz Art Collection**

ON BEAUTY 20
**Eine neue Ära: das
Interieur der E-Klasse**

MOMENTS THAT MATTER 24
**Markus Schäfer über seine
Leidenschaft für Technologie**

**JENSEITS DER
KOMFORTZONE 42**
**Warum es sich lohnt,
mehr Abenteuer zu wagen**

RANA JUNE 128
**Die Gründerin revolutioniert
das In-Car-Entertainment**

BEVISIONEERS 134
**Die neue Initiative für
mehr Nachhaltigkeit**



DRIVE & STYLE 26
**Sporty Couture trifft auf
den Mercedes-AMG GLE 63 S**



A DRIVE ON THE WILD SIDE 50
**Mit dem Mercedes-AMG G 63 im
tropischen Nordosten Australiens**

ÜBER BERGE UND BRÜCKEN 108

Durch den Bregenzerwald im GLC 300 e



ÓLAFÍA LOVES EQA 90

Eine Begegnung mit der isländischen Golferin Ólafía Kristinsdóttir



DIE ZUKUNFT DER ARBEIT 138

Von Quiet Quitting bis zur 4-Tage-Woche

DIGITALE EXTRAS 144

Das neue Betriebssystem MB.OS

ICONS 144

Die „Pagode“ feiert 60. Geburtstag

MEISTERWERK IN DER WÜSTE 52

Der EQS SUV und ikonische Architektur im Joshua-Tree-Nationalpark

Fotos: Max vom Hofe, Andy Hatton, Florian und Michael Basche, Daniel Dorsa, Marzena Skubatz

CONTRIBUTORS



HENDRIK LAKEBERG

Seit über vier Jahren spürt unser Chefredakteur spannende Themen für das Magazin auf, die Zeitgeist, New Luxury und Tradition vereinen. Im Essay zum Leitthema dieser Ausgabe analysiert er die Bedeutung von Abenteuern für uns als Individuen, aber auch für Unternehmen wie Mercedes-Benz. Lesen Sie mehr ab Seite 42.

Fotos: Daniel Dorsa, Peter White, Fenna Baldursdóttir, Tonje Thiesen, Andy Hatton, Anna Daki



STEPHANIE PFAENDER

Bevor unsere Bildredakteurin Bestandteil des Teams wurde, war sie als freiberufliche Fotografin tätig – unter anderem bereits für das Mercedes-Benz me Magazin.



DANIEL DORSA

Seine ersten Bilder machte er von Freunden aus der Skateboardszene. Für uns hat der in LA lebende Fotograf den EQS SUV vor der Schönheit der kalifornischen Wüste eingefangen. Mehr dazu ab Seite 64.



MARZENA SKUBATZ

Die Berliner Fotografin interessiert sich für die Beziehung zwischen Menschen und Fahrzeugen. Das zeigt auch unsere Strecke über die ehemalige Profigolferin Ólafía Kristinsdóttir und den EQA.



ANDY HATTON

In seiner Wahlheimat Australien bieten sich dem Fotografen viele Gelegenheiten, Beruf und Reisen zu verbinden. So auch die beeindruckende Fahrt in der G-Klasse durch die australische Wildnis.



VALERIA BENNER

Neu im Team ist unsere Kreativdirektorin, der besonders wichtig war, Abenteuer aus verschiedenen inspirierenden Perspektiven zu betrachten. Ihr Highlight? Die sportlich-opulente „Drive & Style“-Strecke, für die sie das Konzept entwickelt hat.

NEU ANFANGEN



SAAR SAFRA (Mitte) und sein Team engagieren sich mit ihrem Tech-Start-up Beewise für einen optimalen Lebensraum für Bienen. Erfahren Sie mehr unter beewise.ag

Abenteuer sind so individuell wie die Menschen, die sie erleben. SAAR SAFRA, KERSTIN BOGNÁR und CHERYL STRAYED haben den Mut, ihren Impulsen zu folgen, um ihre und unsere Welt ein bisschen besser zu machen



Foto: Beewise

DIE BIENENRETTER: DAS START-UP BEEWISE

Es gibt kaum ein Lebewesen, das für unsere Ökosysteme so wichtig ist wie die Biene. Wie gefährdet sie jedoch ist, lernt der israelische Softwareentwickler Saar Safra vor fünf Jahren durch ein Gespräch mit seinem späteren Mitgründer Eliyah Radzyner, einem Imker: Jedes Jahr verlieren wir rund 35 Prozent der Bienenvölker aufgrund äußerer Einflüsse wie Wetterextreme, Krankheiten, Pestizide oder Nahrungsknappheit. Dabei sind es die Bienen, die Pollen effektiver als jede andere Spezies verbreiten und so das Fortbestehen vieler Pflanzenarten und damit letztlich unserer Nahrungsgrundlage und Existenz sichern. Safra ist sofort motiviert, etwas zu tun. „Der Klimawandel fühlt sich an wie das falsche Abenteuer, in das wir hineingeraten sind“, sagt er. „Wir dachten: Zwei Leute aus einem kleinen Land können die Erderwärmung vielleicht nicht aufhalten – aber wir können die Werkzeuge verbessern, die den Bienen helfen, unter den aktuellen Bedingungen und Stressfaktoren zu überleben.“

Gemeinsam gründen sie Beewise und entwickeln mit einem kleinen Team einen modernen Bienenstock, der mithilfe von künstlicher Intelligenz die Bedürfnisse und Probleme seiner Bewohnerinnen in Echtzeit erkennen und behandeln kann. Der Unterschied zu herkömmlichen Bienenstöcken: Sensoren und Kameras, die es Imkern ermöglichen, ihre Bienen allzeit und remote zu beobachten. Dazu kommt ein Roboter, der bei Bedarf Futter, Wasser und Medikamente bereitstellt, die Temperatur reguliert oder auch Honig ernten kann. Ein Jahr lang hat das Team seine Theorien getestet und aus eigener Tasche finanziert. „Am Anfang war es schwer, Investoren zu überzeugen, die sich sonst mit E-Commerce oder Elektromobilität beschäftigen. Dann kommen wir und verbinden Bienen und teure Robotik – so etwas gab es bisher nicht“, erzählt Safra. „Mein Team brennt für diese Mission und das zeigt unser Erfolg. In den letzten vier Jahren haben wir 120 Millionen Dollar Fördergelder erhalten und damit die Sterblichkeit unserer Bienen um 80 Prozent gesenkt. Wir sind zu zweit mit einer Idee gestartet und beschäftigen heute 150 Mitarbeitende.“ Damit beweist Saar Safra, dass es sich lohnt, seinem Herzen zu folgen und sich einfach mal auf ein Abenteuer einzulassen – auch wenn man zu Beginn nicht immer weiß, wohin die Reise führt.



DIE REISEEXPERTIN: KERSTIN BOGNÁR

„Bevor ich Mutter wurde, war ich beruflich wie privat viel unterwegs – auf ganz unterschiedliche Weise: mal im Fünf-Sterne-Hotel, mal mit dem Rucksack. Aber immer sehr individuell“, erinnert sich Kerstin Bognár. Als ihre Zwillinge geboren werden und sie zeitweilig alleinerziehend ist, wird ihr erstmals bewusst, wie sich Elternsein auf die Art des Reisens auswirkt. Mit einer klassischen Redaktionskarriere im Gepäck gehört Recherche zu ihrem täglichen Einmaleins. Doch auf der Suche nach Inspirationsquellen, wo man mit Kindern auch abseits der ausgetretenen Pfade unterwegs sein kann, findet sie nur wenig Ansprechendes.

Spätestens nach der Geburt ihres dritten Kindes weiß Bognár, dass sie etwas Eigenes auf die Beine stellen möchte. Ende 2019 bringt sie The Niche Traveller an den Start. Das Konzept: eine persönliche Reiseberatung und -organisation mit handverlesenen Unterkünften, Ausflugsempfehlungen und Restauranttipps – insbesondere für Familien, aber auch für Soloreisende. Alle Empfehlungen werden von Bognár und ihrem Team vorab getestet. Das Ganze funktioniert als Abomodell, bei dem Kunden zwischen zwei Mitgliedschaften mit unterschiedlichem Beratungsumfang wählen können. Dabei wird besonders darauf geachtet, dass die Bedürfnisse aller Altersgruppen berücksichtigt werden. So finden Reisende bei The Niche Traveller beispielsweise den archaischen Leuchtturm auf einer italienischen Insel, den Gäste ganz oder zimmerweise mieten können, oder das nachhaltige Boutiquehotel auf Korsika direkt am Strand, wo die Kinder bei der Gemüseernte mithelfen dürfen.

Auch nachhaltiges Reisen ist ein essenzieller Bestandteil von The Niche Traveller, was sich mit der Coronapandemie noch verstärkt hat. Nahziele, die mit dem Auto oder der Bahn erreichbar sind, boomen. „Es gibt auch im eigenen Land viele Möglichkeiten, Abenteuer zu erleben. Für mich ist das vor allen Dingen eine Einstellungssache. Wie weit bin ich bereit, mich auf Neues einzulassen, und habe ich den Mut, etwas bisher Unbekanntes auszuprobieren?“, sagt Bognár.

Wann ist ein Urlaub für die Gründerin rundum gelungen? „Wenn ich atmen kann und Freiheit habe. Und wenn die Reise in Erinnerung bleibt, weil irgendetwas anders war – zum Beispiel über Strecken hinweg mal keinen WLAN-Zugang zu haben, was die Kinder auf neue Ideen bringt –, und wenn man als Familie schöne Erlebnisse fernab vom Alltag hat.“

Mit ihrer Reiseplattform The Niche Traveller schafft KERSTIN BOGNÁR Urlaubsmomente, die in Erinnerung bleiben.

Weitere Infos unter niche-traveller.com

DIE BESTSELLERAUTORIN: CHERYL STRAYED

Cheryl Strayed hat keine Angst vor dem Unbekannten, weder literarisch noch im echten Leben. 1995 begibt sie sich nach dem Tod ihrer Mutter auf eine Wanderung entlang des Pacific Crest Trails. Ausgestattet nur mit einem zu großen Rucksack und zu kleinen Wanderschuhen. Rund 1770 Kilometer Fußmarsch liegen vor ihr – und der dringende Wunsch, sich selbst zu finden. „Ich war 26 Jahre alt, völlig orientierungslos und wusste: Ich muss neu anfangen“, erzählt Strayed heute. „Neuanfänge sind komplex. Sie können von Schmerz begleitet, aber auch hoffnungsvoll sein.“

Ihre Wanderung bildet auch den Auftakt für ein weiteres, ungleich größeres Abenteuer. Strayed hält ihre Erfahrungen auf dem Pacific Crest Trail in einem Notizbuch fest, Jahre später veröffentlicht sie die Geschichte. ‚Wild: From Lost to Found on the Pacific Crest Trail‘ wird über Nacht zum New-York-Times-Bestseller und in 30 Sprachen übersetzt. Reese Witherspoon verfilmt die Geschichte, übernimmt die Hauptrolle und erhält dafür eine Oscarnominierung. „Ich habe mein Leben lang geschrieben“, erzählt Strayed, „aber erst nach dem Erfolg von ‚Wild‘ konnte ich mein Leben auch mit dem Schreiben finanzieren.“

Zwischen der Schauspielerin und der Autorin entwickelt sich eine kreative Freundschaft. Witherspoon produziert auch ‚Tiny Beautiful Things‘, jene achttellige Miniserie, die auf dem gleichnamigen Buch von Strayed basiert und in diesem Jahr auf verschiedenen Streamingplattformen veröffentlicht wird. Die Autorin wirkt am Drehbuch mit – ein weiterer Neuanfang, für den sie sehr dankbar ist. „Ich höre nie auf, zu lernen. Egal, wie viel ich veröffentliche. Das ist es, was meine Arbeit so spannend macht.“ Ihre Demut dem Schreibprozess gegenüber führt dazu, dass jeder Text einer Expedition ins Ungewisse gleichkommt. „Schreiben ist für mich ein Aufbruch ins große Unbekannte.“

Ein weiteres Abenteuer steht Strayed in zwei Jahren bevor – auch wenn sie noch nicht weiß, wo genau es auf sie wartet. „Meine Wanderung auf dem Pacific Crest Trail ist bald 30 Jahre her. Ich fühle, es ist Zeit für meine nächste große Reise. Ich weiß noch nicht, wie sie aussieht, aber sie muss mich herausfordern und aus meiner Komfortzone herausführen.“

CHERYL STRAYED verarbeitet in ihren Kolumnen und Büchern persönliche Erlebnisse. Ihr Bestseller ‚Wild‘ verkauft sich weltweit über vier Millionen Mal.

Mehr zu aktuellen Projekten der Autorin unter cherylstrayed.com



Foto: Holly Andres

AUS DEM ARCHIV

DAVID HOCKNEY



David Hockney, The Steering Wheel #3 [Das Lenkrad #3], 1982. Fotocollage. 56 x 70 cm.

Foto: © David Hockney; Foto Credit: Richard Schmidt

Die MERCEDES-BENZ ART COLLECTION zählt zu den bedeutenden Corporate-Kunstsammlungen weltweit. Hier stellen wir Highlights aus dem Archiv vor. Diesmal: eine Collage des Künstlers David Hockney, der einen Roadtrip im Mercedes multiperspektivisch in Szene setzt

Moving in Stereo – das war der Titel der jüngsten Kunstaussstellung im Stuttgarter Mercedes-Benz Museum. Gezeigt wurden 150 Werke aus unterschiedlichen Disziplinen: von Malereien, Zeichnungen, Skulpturen und Lichtobjekten über Fotografien und Installationen bis hin zu Videos. Das Spektrum umfasste neben jungen internationalen Gegenwartskünstlern auch Werke von Koryphäen wie David Hockney.

Erfahren Sie mehr über die MERCEDES-BENZ ART COLLECTION und aktuelle Ausstellungen unter [mercedes-benz.art](https://www.mercedes-benz.art)

Der englische Maler und Grafiker leistete in den 1960er-Jahren einen entscheidenden Beitrag zur britischen Richtung der Pop-Art. Mit künstlerischen Mitteln wie Ölfarbe, Fax- und Kopiergerät oder Polaroidfotos greift Hockney Motive der Alltagswelt auf, die in ihrer zweidimensionalen Struktur und mit leuchtenden Farben Aspekte unserer Welt verfremden und verwandeln. Hockney hat ein Werk geschaffen, das durch hintergründigen Witz, eine hohe Sinnlichkeit und überraschende inhaltliche und formale Einfälle geprägt ist, die den Betrachter immer wieder überraschen. Seine Bildfindungen zeugen von profunden kunsthistorischen Kenntnissen vom Mittelalter über die Renaissance bis hin zu Picasso.

Seit etwa 1980 experimentierte Hockney mit der kubistischen Bildtechnik der Formzerlegung und mit Fotomontagen. Hierzu gehört auch das Lenkrad eines Mercedes-Benz, das Hockney aus Einzelmotiven zusammensetzte: eine Folge kleinformatiger, aus dem Blickwinkel des Fahrers aufgenommener fotografischer Detailaufnahmen, welche mit den Mitteln der Collage zu einem neuen Ganzen zusammengefügt wurden. Das Bild suggeriert zwar eine zentralperspektivische Sicht des Autofahrers, besteht jedoch aus einer ebenso fragmentarischen wie subjektiven, aus vielen Blickpunkten bestehenden Betrachtungsweise. Ähnlich einer frühen Landkarte gibt es Leerstellen, die gedanklich zu füllen sind: Welche abenteuerlichen Szenen verbirgt der Rückspiegel? Welche Landschaften offenbaren sich beim Blick aus dem Beifahrerfenster? Hockney liefert darauf keine Antwort – aber lässt Platz für unsere eigenen Vorstellungen und Träume.

ON BEAUTY

E-KLASSE



Text von Nicolo Fischer

Details, die Mercedes-Benz Modelle begehrlich machen: Leiter Interior Design HARTMUT SINKWITZ über die ikonenhafte Instrumententafel der neuen E-Klasse



„Der besondere Charakter des neuen E-Klasse Interieurs entsteht durch das Zusammenspiel aus Bildschirmglas und Düsenband, welches seitlich dynamisch nach unten zieht“



HARTMUT SINKWITZ

Hartmut Sinkwitz leitet bei Mercedes-Benz den Bereich Interieur Design. Einer der glücklichsten Momente seiner Karriere? Nur wenige Wochen nach seinem Einstieg in das Unternehmen erhielt er im Entwurfswettbewerb den Zuschlag für die C-Klasse. Die Verwirklichung seines Kindheitstraumes, wie Sinkwitz strahlend erzählt.

„Es gibt bisher absolut keine vergleichbare Form“, schwärmt Hartmut Sinkwitz über sein persönliches Highlight der neuen E-Klasse: die auffällig großzügige Instrumententafel. Unzählige Arbeitsstunden steckten der Leiter des Bereichs Interieur Design und sein Team in die Innenraumgestaltung dieser E-Klasse Generation. Diese populäre Fahrzeugreihe der oberen Mittelklasse vereint laut Sinkwitz „Raum und Luxus, wie man es von einem Mercedes erwartet.“

Sein Leitsatz? Ein Fahrzeug-Interieur muss als stimmiges Ästhetik-Erlebnis überzeugen, „wie eine Symphonie, bei der alle Klänge spannungsvoll und zugleich harmonisch zusammenspielen.“ So stellt sich beim Blick in die neue E-Klasse ein Gefühl von schwebender Leichtigkeit ein. Das liegt nicht zuletzt an den großen Glasflächen des Beifahrerbildschirms, des Zentral- und Kombidisplays. „Die gesamte Instrumententafel wird zum Screen“, erklärt Sinkwitz. „Einerseits nimmt das digitale Erlebnis in unseren Interieurs mehr und mehr Raum ein. Andererseits sorgen wir dafür, dass der traditionelle Luxus mit Zerteilen in Echtholz oder schönen, haptischen Bedienelementen weiterhin zu dem beliebten Mercedes Feeling beiträgt. Diese Balance aus digitalen und analogen Elementen ist essenziell.“

Was auch am Beispiel der Instrumententafel der neuen E-Klasse ersichtlich wird. Laut Sinkwitz entsteht der besondere Charakter durch das Zusammenspiel aus Bildschirmglas und Düsenband, welches über der Instrumententafel verläuft und seitlich dynamisch nach unten zieht. Alle erforderlichen Belüftungsdüsen sind in diesem schlanken Band integriert. Ebenfalls enthalten: eine einzige, scheinbar schwebende Lamelle, beleuchtet wie eine ultrafeine Neonröhre. Diese Lamelle steht exemplarisch für die vielen kleinen Details, aus welchen sich der Innenraum zusammensetzt und die ein stimmiges Ganzes ergeben. Auch wenn dabei viel Ideenreichtum und Überzeugungsarbeit gefragt ist: Über ein Jahr setzten sich Sinkwitz und seine Mitarbeitenden für dieses spezielle Detail ein, ließen nicht locker und suchten zusammen mit den Ingenieuren nach technischen Lösungen zur Umsetzbarkeit. Mit Ausdauer und Entschlossenheit zum Erfolg: der wohl schönste Moment für alle Designschaffenden.



MOMENTS THAT MATTER

MARKUS SCHÄFER



Protokoll von Nicolo Fischer

Foto: Mercedes-Benz AG

Ohne Technologie geht nichts: Vorstandsmitglied und Chief Technology Officer MARKUS SCHÄFER über seine Begeisterung für das automatisierte Fahren und wieso Unternehmen gerade besonders mutig sein müssen

Als Chief Technology Officer bin ich im Grunde Chef des Bereichs „Neugier“ bei Mercedes-Benz. Wir gestalten die Zukunft des Autos und beschäftigen uns dafür mit einer enormen Vielfalt an Themen. Schließlich ist das Auto eines der komplexesten Produkte überhaupt. Mich faszinieren beispielsweise die Möglichkeiten des automatisierten Fahrens. Besonders in Kombination mit herausragendem Infotainment. Mit unserem eigenen Betriebssystem MB.OS, das wir gerade entwickeln, wird sehr viel möglich. Das Auto wird zu einem dritten Lebensraum – neben dem Zuhause und dem Büro. Es passt sich den Bedürfnissen der Insassen an. Von digitalen Arbeitsterminen bis hin zu einem immersiven Infotainment-Erlebnis mit allen Sinnen: Bewegung, Video, Musik, Licht, Temperatur, sogar Duft – sowas gab es vorher in dieser Form einfach nicht.

Welche Macht Technologie haben kann, wurde mir schon als Schüler klar: Ich hatte das Glück, dass meine Schule bereits 1978 die ersten Rechner angeschafft hat. Heute wären diese Commodores museumsreif. Damals war das für uns ein bahnbrechendes Ereignis. Wir konnten unsere ersten kleinen Programme schreiben. Und hatten tausend Ideen, wie die Zukunft aussehen könnte. Ob wir auch an automatisierte Autos gedacht haben, weiß ich nicht mehr. Aber wenn ich an diese Zeit

zurückdenke, ist es schon gigantisch, was heute dank Digitalisierung alles möglich ist. Wie das prägendste Erlebnis meiner bisherigen Laufbahn bei Mercedes-Benz: der Tag Ende 2021, an dem wir als erster Hersteller der Welt eine Genehmigung für das automatisierte Fahren nach SAE-Level 3 erhalten haben. Die Menschen am Steuer können dabei unter bestimmten Voraussetzungen ihre Aufmerksamkeit anderen Dingen zuwenden. Dass wir das geschafft haben, war eine Wahnsinns-Teamleistung – unsere persönliche Mars-Landung. Klar, um erfolgreich zu sein, muss man als Unternehmen gerade extrem mutige Dinge tun. Das gelingt aber nicht, indem ich als Einzelkämpfer meinem Bauchgefühl folge und dann vorpresche. Ich höre viel zu und frage viel nach. Mut bedeutet für mich auch, dass die Menschen in meinem Bereich die Hand heben können, wenn sie Ideen haben – und wenn es Probleme gibt. Nur aufgrund dieser Vertrauensbasis können wir als Team innovativ und erfolgreich sein.

Wann ich wusste, dass ich im Technologiebereich arbeiten will? Mit 16 hatte ich meine erste 80 ccm Zündapp. Der Beginn der unbegrenzten Freiheit! Für das Schrauben habe ich mir ein Buch zum schnelllaufenden Zweitaktmotor besorgt und mein Moped komplett auseinandergenommen. Und wieder zusammenbekommen! Spätestens da war's um mich geschehen.

DRIVE & STYLE

SPORTY COUTURE

Fotos von Max vom Hofe
Text von Josefine Klatt

Er: Daunenjacke von **PERFECT MOMENT**,
Sonnenbrille von **MYKITA**,
Poloshirt von **LORO PIANA**.
Sie: Mantel von **#DAMUR**,
Nylon-Regenjacke von **SAVE THE DUCK**.



**Moderne Sportlichkeit trifft auf ästhetische Opulenz:
Unkonventionelle Looks und überraschende Perspektiven
passen ideal zum MERCEDES-AMG GLE 63 S 4MATIC+ COUPÉ,
dem perfekten Begleiter für abenteuerliche Roadtrips**



Kleid und gesteppte Stola von **PROTOTYPE: AM**,
Sonnenbrille von **MAISON MARGIELA X GENTLE MONSTER**, Absatzschuhe von **WANDLER**.

A full-page fashion photograph featuring a person standing in a dynamic pose next to a dark-colored car. The person is wearing a highly reflective, shiny orange jumpsuit with a high collar and a black strap across the chest. They are also wearing dark sneakers. The entire scene is bathed in a strong, warm red light, creating a dramatic and futuristic atmosphere. The car's side mirror and door handle are visible in the background.

Jacke von **FLORIAN MÁTHÉ**,
Cargohose von **STONE ISLAND**,
Sneaker von **LI-NING X RAZER**.

Kapuzenshirt von **PERFECT MOMENT**,
Bomberjacke von **MAISON MARGIELA**,
Nylonhose von **PROTOTYPE: AM**,
Schuhe von **CAMPERLAB**.





MERCEDES-AMG GLE 63 S 4MATIC+ COUPÉ:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,7–12,4 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 288–281 g/km



Steppjacke von
PERFECT MOMENT,
Sonnenbrille von
VERSACE, Ohrringe
von **SWAROVSKI**.



Daunenjacke von
PERFECT MOMENT,
Poloshirt und Shorts
von **LORO PIANA**,
Socken von **FALKE**,
Sneaker von
SOULLAND X LI-NING.



Glanzgedrehtes AMG 10-Speichen-Leichtmetallrad in Tantalgrau von **MERCEDES-BENZ**.



Steppweste von **PROTOTYPE: AM**,
Pullover von **PERFECT MOMENT**,
weite Hose von **#DAMUR**, darunter
Hose von **C.P. COMPANY**, Sneaker
von **THE NORTH FACE**.



Daunenjacke, Kleid und Schneestiefel
von **MONCLER**, Sonnenbrille von
MYKITA, Ohrringe von **SWAROVSKI**,
Socken von **FALKE**.

Edelstahl-Isolierflasche
von MERCEDES-BENZ.





Mantel aus Dupionseide
von **JOSHUA SENGESPEICK**,
Rucksack und Nylon-Umhängetasche
von **C.P. COMPANY**, Tritan-Trinkflasche
von **MERCEDES-BENZ**.



Mantel von **#DAMUR**,
Nylon-Regenjacke
von **SAVE THE DUCK**,
Jumpsuit von **SERGIO
ROSSI X WOLFORD**,
Regenstiefel von
BOTTEGA VENETA.



Regenmantel und Regenhose
von **STONE ISLAND**, Sonnenbrille
von **MAISON MARGIELA X
GENTLE MONSTER**, Shirt von
WOOD WOOD, Trekkingrucksack
von **TATONKA**, Hamilton-Cap
von **MERCEDES-BENZ**.



Kleid und gesteppte Stola von **PROTOTYPE: AM**,
Sonnenbrille von **MAISON MARGIELA X GENTLE MONSTER**.

ESSAY

JENSEITS DER KOMFORTZONE

Text von Hendrik Lakeberg

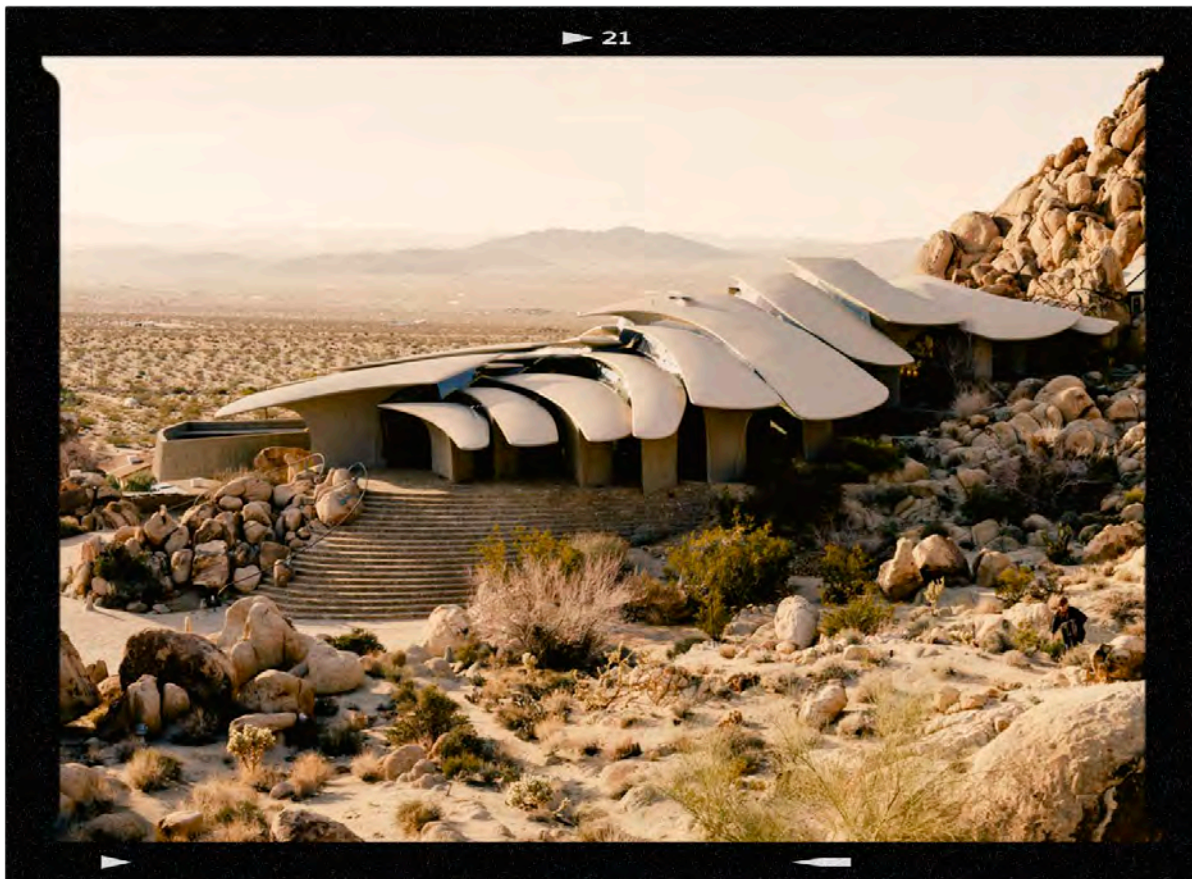
Wir lieben Abenteuer – im Kino, in Serien, Büchern und Geschichten, deren Ursprünge bis in die Antike reichen. Auch im echten Leben suchen wir außergewöhnliche Erfahrungen, die uns herausfordern und unseren Horizont erweitern. Doch kann uns der Abenteuergeist überdies im Alltag beflügeln?

Eine Gedankenreise

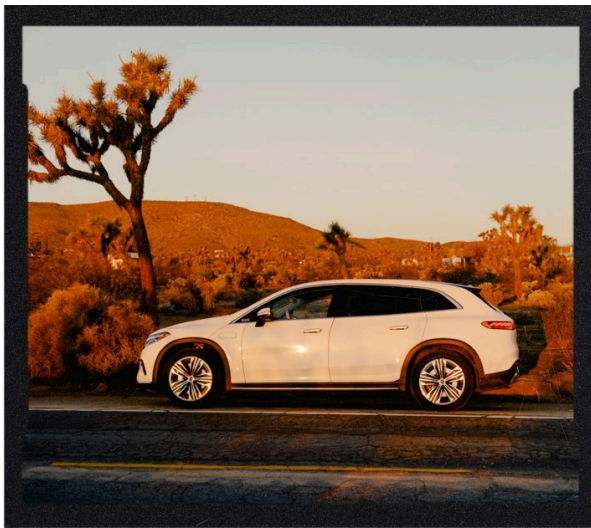


Haben Sie schon mal darüber nachgedacht, morgens auf der Fahrt zur Arbeit an einer Kreuzung anders abzubiegen als gewohnt? Probieren Sie es aus: Setzen Sie sich früher in Ihren Mercedes-Benz als sonst, nehmen Sie den Umweg. Sie werden merken: Plötzlich nehmen Sie alles anders wahr – die Natur, die Architektur, die Landschaft, die sich im Licht der aufgehenden Sonne vor Ihren Augen bis zum Horizont erstreckt. Wenn Ihnen danach ist, parken Sie Ihr Fahrzeug, steigen Sie aus, atmen Sie ein. Spüren Sie ihn, den Hauch des Abenteuers, des Unbekannten hier an diesem Ort, an dem Sie noch nie waren, obwohl er vielleicht nur wenige Kilometer von Ihrem Zuhause entfernt liegt? Möglich ist es. Der Reiz des Neuen, er muss nicht immer in der weiten Ferne liegen.

**Aus unbändigem Abenteuergeist
entstehen nicht selten große Ideen,
die zunächst ungewohnt sind,
manchmal gar Ablehnung provozieren,
oft aber auch revolutionär sind**



Fotos: Daniel Dorsa



Um Sie zu inspirieren, haben wir für Sie in dieser Ausgabe außergewöhnliche Orte besucht. In der kalifornischen Joshua-Tree-Wüste entdeckten wir im EQS (oben) abenteuerliche Architektur (links).

Was schwingt nicht alles mit in diesem Begriff: Abenteuer. Reisen in weit entfernte Länder. Nervenkitzel abseits des Alltags. Der Geruch des Risikos. Abenteuer können uns bereichern – auch jenes eingangs beschriebene. Schon das kurze Aufbrechen monotoner Alltagsroutinen kann uns inspirieren, Denkmuster verändern und überhaupt dazu führen, das eigene Lebensumfeld wieder bewusst wahrzunehmen.

Zugegeben, ein kleiner Umweg am Morgen macht niemanden zu einem neuen Menschen, dennoch steckt in diesem Beispiel das, was die Geschichten, die uns Menschen von Anbeginn faszinieren, in epischer Größe erzählen. Abenteuergeschichten, in denen wagemutige Helden das scheinbar Unmögliche versuchen, sind das Herzstück der Weltliteratur, wenn nicht gar Weltkultur. Das indische Nationalepos Ramayana handelt von der Geschichte Prinz Ramas, der seine Frau Sita vor dem bösen König Ravana rettet. Geschrieben wurde sie im 4. Jahrhundert vor Christus. Homers Odyssee entstand im 8. und 7. Jahrhundert vor Christus und handelt von einem Helden, der auf seiner Heimreise vom Trojanischen Krieg diverse Hindernisse zu bewältigen hat und dabei mit seiner Crew einige Dramen durchlebt. Am Ende ist er an Erfahrung reicher und als Persönlichkeit gereifter. Das Gilgamesch-Epos, dessen Kern die abenteuerliche Suche nach Unsterblichkeit des Helden Gilgamesch ist, ist sogar noch älter. Erste Schriftstücke tauchen im 24. Jahrhundert vor Christus auf. Abenteuergeschichten porträtieren Charaktere, die durch ihre Erfahrungen eine Transformation durchlaufen und meistens im Zuge einer Reise wichtige Lektionen fürs Leben lernen.

Wir Menschen haben früh die Kraft des Abenteuers verstanden. Egal, ob man es selbst erlebt oder sich als Geschichte erzählt. Fiktionale Abenteuer stimulieren die Fantasie und befriedigen unsere naturgegebene Neugier. Durch erlebte Abenteuer hingegen wachsen zudem Selbstvertrauen und Selbstbewusstsein. Indem wir uns dazu bringen, Neues auszuprobieren und Risiken einzugehen, lernen wir mehr über unsere Fähigkeiten, entdecken ungeahnte Stärken und Talente. Das ist der Grund, warum manche von uns über Jahre hinweg in einem Mercedes-Benz um die Welt fahren wie die deutsche Pensionärin Margot Flügel-Anhalt, die ihre Erlebnisse in dem Buch ‚Einfach abgefahren‘ schildert. Oder andere den Mount Everest erklimmen, was 2019 der südafrikanischen Bergsteigerin Saray Khumalo als erster Schwarzer Frau aus Afrika gelungen ist.



In der G-Klasse haben wir die spektakuläre Landschaft Australiens erkundet (oben und rechts). Aber auch kleine Abenteuer im Alltag inspirieren zu neuen Perspektiven.

Diese Sehnsucht, sich herauszufordern, hat immer Konjunktur. Aktuell allerdings mehr denn je: Die Neugier, die uns bereichern soll, durch die wir uns als Menschen überhaupt erst weiterentwickeln, verblasst oftmals vor dem Hintergrund der steigenden Komplexität unserer Alltagsroutinen. Unsere Sehnsucht nach Abenteuern befriedigen wir vor allem durch die Bücher, Filme und Serien, die wir lesen und anschauen. Wie sehr wir abenteuerliche Heldengeschichten lieben, zeigen die großen Kinoerfolge der letzten Jahre – von Science-Fiction und Superhelden-Sagas bis zu nostalgischen Neuauflagen klassischer Abenteuergeschichten, in denen Helden nach Schätzen oder sagenumwobenen Städten fahnden, die seit Jahrhunderten im Regenwald verborgen sind. Natürlich ist es dennoch ein großer Unterschied, ob wir auf dem weichen Kinositz mitfiebern, wie ein Held über sich hinauswächst, oder es selbst erleben.



NEUE IDEEN FÜR DIE MENSCHHEIT

Schon ein kleiner Umweg auf dem Weg zur Arbeit kann das Abenteuer also verlagern: von der virtuellen Welt der Filme, Serien und Bücher in die echte Welt. Wir gestalten den Weg ins Unbekannte aktiv. Dieses Bedürfnis ist für uns Menschen auch jenseits der individuellen Persönlichkeitsentwicklung entscheidend, denn aus unbändigem Abenteuergeist entstehen nicht selten große Ideen, die zunächst ungewohnt sind, manchmal gar Ablehnung provozieren, die Menschheit als Ganzes jedoch voranbringen. Denn genau genommen sind die Wissenschaft oder die Technologie auch Abenteuer. Sie erfordern grundsätzlich Mut und oftmals die Notwendigkeit, Entbehrungen in Kauf zu nehmen, um am Ende der Reise umso stärker belohnt zu werden – mit Erfahrungen und Erlebnissen, aber auch mit Reichtum, Ruhm oder dem Stolz darauf, etwas bewegt zu haben. Getrieben sind sie von den Protagonisten, die so sehr an eine Idee glauben, dass sie dafür kämpfen, auch wenn ein Erfolg zunächst in weiter Ferne liegen mag.





Ob die Weite Islands (links) oder die Wüste Kaliforniens im EQS (rechts): Einfach losfahren wie Bertha Benz im ersten Automobil bereichert und erweitert den Horizont.

DER GLAUBE AN EINE BAHNBRECHENDE ERFINDUNG

Das zeigt die Geschichte von Mercedes-Benz: Ohne das Wissen ihres Mannes brach Bertha Benz 1888 zusammen mit ihren Söhnen Richard und Eugen im neu entwickelten Benz Patent-Motorwagen Nummer 3 auf, um 106 Kilometer von Mannheim nach Pforzheim zu fahren. Die längste Strecke, die bis dato in einem Automobil zurückgelegt wurde. Es waren der Mut von Bertha Benz, einfach loszufahren, und Carl Benz' fester Glaube an seine bahnbrechende Erfindung, die unser Leben veränderten. Das erste Automobil irritierte manche Zeitgenossen zunächst, um nur wenige Jahre später die Welt zu erobern und ein ganzes Jahrhundert durch die Möglichkeit individueller Mobilität zu prägen. Mercedes-Benz ist bis heute von der Abenteuerlust der Gründer beseelt und folgt konsequent ihrem Beispiel – zuletzt auf dem Weg zum automatisierten Fahren. Die Idee, dass ein Auto in Zukunft ohne Zutun der Reisenden von A nach B fährt und uns zum Beispiel ermöglicht, die Landschaft ohne Ablenkung durch den Verkehr zu genießen, gibt einer Erfahrung Raum, die am Anfang des Artikels beschrieben wurde: Wir nehmen die Welt intensiver wahr und damit auch uns – unsere Gedanken, Gefühle, Träume und Sinneseindrücke.

Am Ende des Regenbogens steht ein Topf voll Gold, sagt man. Und nach bewältigten Abenteuern kann die Welt plötzlich eine andere sein. Sie können ungeahnte Kräfte in uns freisetzen. Insofern: Sie müssen nicht gleich durch den Regenwald flanieren, Island bei wildem Wetter erleben oder die karge Wüste Kaliforniens durchfahren, wie wir es für Sie in dieser Ausgabe getan haben. Dennoch und aus eigener Erfahrung: Verlassen Sie ab und zu Ihre Komfortzone und lassen Sie sich ein – auf das Abenteuer Leben. Manchmal reicht es, dafür im Alltag eine andere Abzweigung zu nehmen.



A lush tropical forest scene with dense green foliage, including palm trees and other tropical plants. A fallen log lies on the ground in the foreground, and the background is filled with more trees and vegetation. The lighting is soft, suggesting a shaded forest environment.

REISE

A DRIVE ON THE WILD SIDE

Fotos von Andy Hatton
Text von Sarah Reid

**Der MERCEDES-AMG G 63 ist der ultimative Begleiter
für einen aufregenden Roadtrip
in den tropischen Nordosten Australiens**



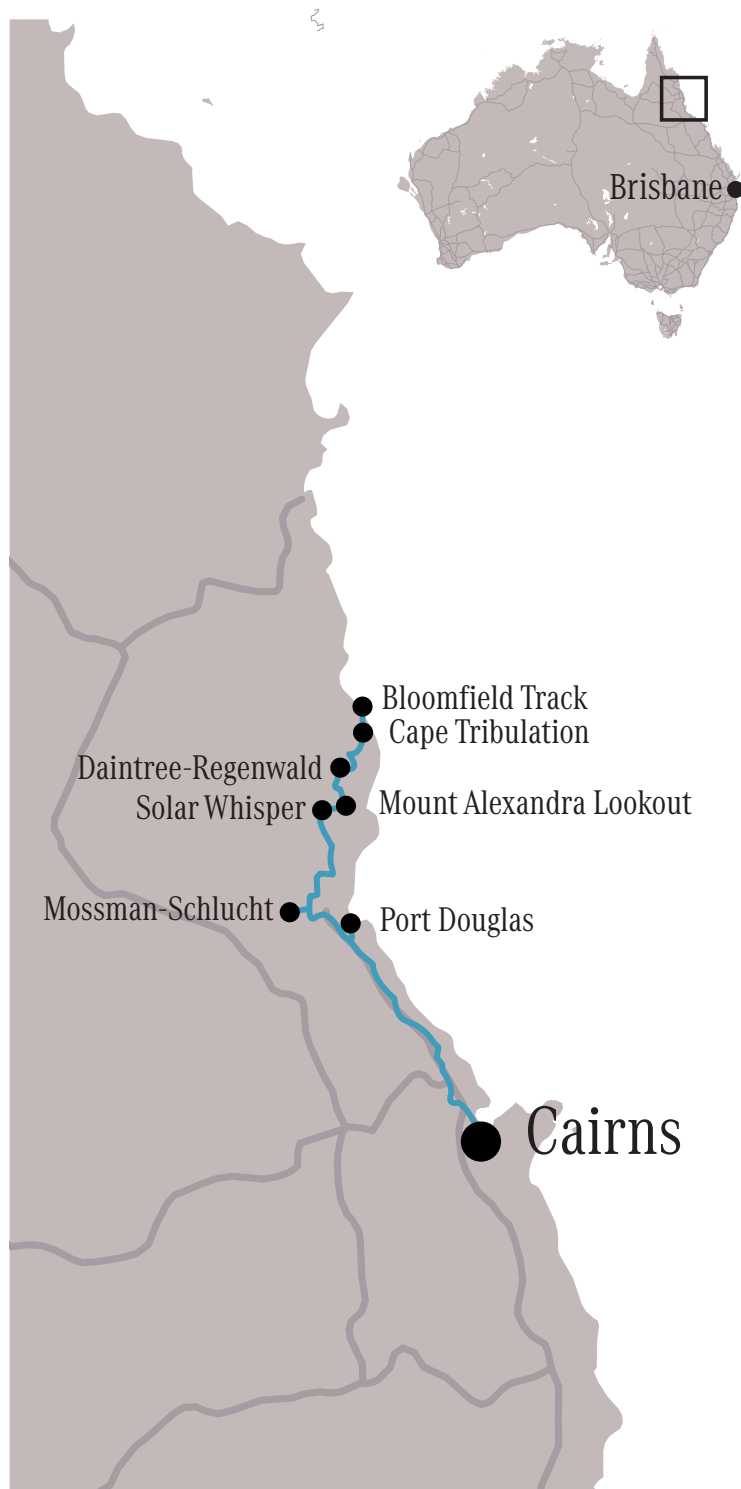
MERCEDES-AMG G 63:

Kraftstoffverbrauch kombiniert*: 16,2 l/100 km

CO₂-Emissionen kombiniert*: 369 g/km

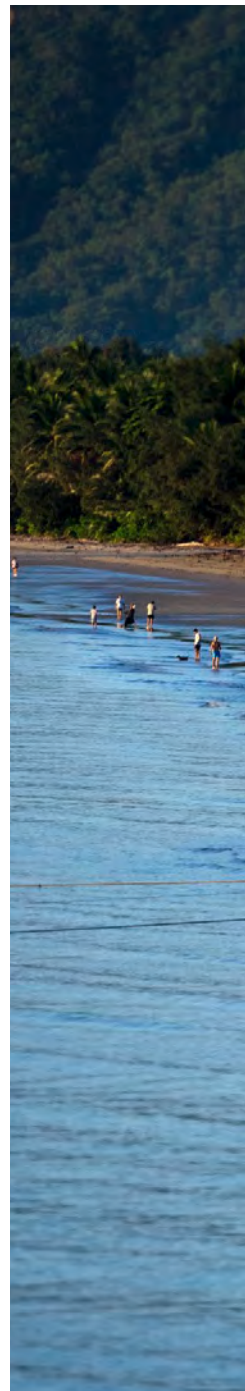


Zwei der bekanntesten UNESCO-Welterbestätten – das Great Barrier Reef und die Feuchttropen von Queensland – liegen in dieser tropisch-warmen Region am nordöstlichen Rand Australiens, rund 1700 Kilometer nördlich von Brisbane



Wir haben kaum den Flughafen in Cairns auf der Kap-York-Halbinsel in Queensland verlassen und schon fühlen sich unsere Kleider feucht an. Die feuchtwarme Regenzeit geht langsam zu Ende, doch die schwüle Luft ist immer noch zum Schneiden. Zum Glück ist keine Wolke am Himmel zu sehen, als wir in den Mercedes-AMG G 63 steigen, die Klimaanlage hochfahren und unsere Playlist für das anstehende Roadtrip-Abenteuer synchronisieren.

Zwei der bekanntesten UNESCO-Welterbestätten – das Great Barrier Reef und die Feuchttropen von Queensland – liegen in dieser Region am nordöstlichen Rand Australiens, rund 1700 Kilometer nördlich von Brisbane. Die bei Touristen beliebte Stadt Cairns, in der es freundlich und entspannt zugeht, ist das Tor zu dieser grandiosen Wildnis. Hier in Cairns, wo man über die letzten Jahre die Uferpromenade renoviert und eine Reihe neuer Luxushotels gebaut hat, beginnt der Great Barrier Reef Drive. Diese 140 Kilometer lange Route erstreckt sich bis zu Cape Tribulation, einer Landzunge und Küstenortschaft inmitten des 120 000 Hektar großen Daintree-Regenwalds. Der Great Barrier Reef Drive gehört zu den schönsten Küstenstraßen Australiens und ist mit seinen verschiedenen Nebenstrecken, die alle für den Straßenverkehr geöffnet sind, genau das Richtige für die G-Klasse.



WILDE SCHÖNHEIT

Die ersten 70 Kilometer dieser herrlich abenteuerlichen Route führen von Cairns zu dem kleinen Urlaubsort Port Douglas. Die Strecke lässt sich in einer Stunde schaffen. Doch man sollte diese Fahrt genießen – besonders am Steuer eines G 63. Seine großen Fenster ermöglichen einen großartigen Panoramablick über die grüne Landschaft, wo regenwaldbedeckte Hügel in einen die Küste säumenden Flickenteppich aus Zuckerrohrplantagen hinabfallen. Als wir Palm Cove passieren, einen Vorort von Cairns,



wird die Landschaft zerklüfteter, und die Straße führt nun entlang der Küste durch den Macalister-Range-Nationalpark. Idyllische Strände laden zu einer Pause und einem Bad im Meer ein, doch die Schönheit der Natur kann in dieser Region trügerisch sein. Schilder erinnern daran, dass gerade „Stinger“-Saison ist und tödliche Quallen das Schwimmen außerhalb besonders geschützter Bereiche zu gefährlich machen. Auch Salzwasserkrokodile gibt es hier. Überall stehen gut sichtbare rot-gelbe Schilder, die auf Englisch, Deutsch und Chinesisch vor den „Salties“ warnen.



Die sandigen Zufahrtsstraßen zu den Stränden entlang der Route bieten jedoch eine aufregende Gelegenheit, die Fähigkeiten des G 63 zu testen. Wir schalten in einen niedrigen Gang, als wir den Asphalt hinter uns lassen, doch der Übergang ist so nahtlos, dass es sich anfühlt, als hätten wir die befestigte Straße nie verlassen. Das ist auch nicht überraschend, da jedes Fahrzeug der G-Klasse auf der notorisch schwierigen Mercedes Teststrecke am Schöckl, dem Hausberg der österreichischen Stadt Graz, auf Herz und Nieren geprüft wird.



„Der Regenwald ist wie unser Supermarkt, doch wir müssen aufpassen, in welchem Gang wir einkaufen“ – Levi Williams



EIN STREIFZUG DURCH DIE GESCHICHTE

Die G-Klasse im Daintree-Regenwald.

Rechts: Levi Williams erklärt Besuchern das kulturelle Erbe der indigenen Bevölkerung der Region.

KULTURELLE VERBINDUNGEN

Um die reiche Geschichte der Region in ihrer Bedeutung würdigen zu können, muss man sich Zeit für eine Tour mit einem indigenen Reiseführer wie Juan Walker vom Aborigines-Volk der Kuku Yalanji nehmen. Walker, dessen Volk seit über 40 000 Jahren in einer tiefen Verbindung mit dem Great Barrier Reef und dem Regenwald lebt, ist der Besitzer von Walkabout Cultural Adventures.

„Die Besucher sind überwältigt von dem Wissen über die Nutzung der Natur, das wir immer noch haben“, erzählt er, als wir uns an einem lokalen Strand treffen. „Schau mal, diese Beere hier“, sagt er, pflückt die weiße Frucht einer Fächerblume (*Scaevola taccada*) und drückt ihren laugenartigen Saft in seine Augen aus. „Das funktioniert wie eine Salzlösung, die vor Infektionen schützt.“

Da jeder indigene Australier als Hüter eines eigenen kulturellen Wissensschatzes fungiert, ist jede touristische Erfahrung mit einem indigenen Guide einzigartig. Das beweist auch unser Dreamtime Walk mit dem Kuku-Yalanji-Angehörigen Levi Williams durch die Mossman-Schlucht, einen magischen Teil des Daintree-Regenwalds in der Nähe von Port Douglas.

Die Begegnung beginnt mit einer Rauchzeremonie (eine traditionelle Form der Begrüßung), die so bewegend ist, dass wir Gänsehaut bekommen. Dann führt Levi uns tiefer in den Regenwald hinein, zeigt uns auf dem Weg heilige Stätten, heimische Tiere sowie Pflanzen, die für Waffen, Medizin und Nahrung verwendet werden. „Der Regenwald ist wie unser Supermarkt, doch wir müssen aufpassen, in welchem Gang wir einkaufen“, sagt Levi lachend und zeigt auf eine Kasuarpflaume (*Cerbera floribunda*). Essbar sind diese leuchtend blauen, eiförmigen Früchte nur für den Kasuar, einen von den Dinosauriern abstammenden, Respekt einflößenden Laufvogel. Für den Menschen sind die Kasuarpflaumen so giftig, dass ihr Verzehr binnen Stunden zum Tod führen kann.

Weitaus genießbarer ist das kulinarische Angebot einer wachsenden Zahl erstklassiger Restaurants in der Region, in denen man kulturelle Erfahrungen ganz anderer Art machen kann. Denn die moderne australische Küche ist stark von asiatischen Aromen beeinflusst und die Top-Restaurants in dieser multikulturellen Region kombinieren solche Aromen gekonnt mit regionalen Produkten und heimischen Zutaten.



FAHRT MIT AUSSICHT

Die sandigen Zufahrtsstraßen zu den Stränden entlang der Route bieten eine aufregende Gelegenheit, die Fähigkeiten des G 63 zu testen.



FASZINIERENDE AUSBLICKE

Der Himmel leuchtet tieforange in der Dämmerung. Der G 63 erwacht grollend zum Leben, als wüsste er, wohin es geht. Denn die nächste Etappe unserer Reise führt uns über den Daintree River, den man von Port Douglas aus nach 40 Fahrminuten erreicht, und hinein in die Wildnis von Cape Tribulation. Bevor wir den für die darin lebenden Reptilien berühmten Fluss überqueren, unternehmen wir eine Bootstour mit dem Anbieter Solar Whisper, der elektrische Boote einsetzt, um die Beobachtung von Tieren in ruhiger Umgebung zu ermöglichen.

Nachdem wir einige Salzwasserkrokodile beobachtet haben, sitzen wir wieder im geräumigen Innenraum der G-Klasse, bereit für das nächste Abenteuer. Das vom Straßennetz abgeschnittene Cape Tribulation ist nur von Süden aus per Autofähre zu erreichen. Die Überfahrt über den Fluss dauert nur wenige Minuten, doch wenn man von der Fähre rollt, fühlt man sich wie in einem Dinosaurierfilm. Der älteste durchgängig fortbestehende Regenwald der Welt umschließt die schmale Straße, als der G 63 zu unserem ersten Halt, dem Mount Alexandra Lookout, hinaufklettert. Der klare Himmel gewährt uns eine atemberaubende Aussicht über den Regenwald bis zum türkisfarbenen Korallenmeer. Dann fahren wir langsam weiter und passen dabei gut auf, da jederzeit Kasuare die Straße überqueren könnten. Die Menschen, die abgeschieden in der kleinen Ortschaft von Cape Tribulation leben, arbeiten zu einem großen Teil in Tourismusbetrieben wie der Daintree Ice Cream Company. Dort erfrischen wir uns mit einem Eis und probieren eine Kombination aus Kokosnuss und der heimischen Sorte Akaziensamen.



AUF DEN SPUREN DER NATUR

Oben: Boyds Winkelkopffagame, auch Walddrache genannt, ist in den Hoch- und Tieflandregenwäldern im Norden Australiens beheimatet.







REGENBÖGEN IN DER WILDNIS

Ausgeschilderte Wanderwege animieren dazu, unterwegs auf der Strecke nach Cape Tribulation, wo der Great Barrier Reef Drive und auch die Asphaltstraße offiziell enden, ein wenig die Beine zu vertreten. Von hier an geht die Straße in den berühmten Bloomfield Track über, eine anspruchsvolle Strecke für Fahrzeuge mit Allradantrieb, die Cape Tribulation mit dem geschichtsträchtigen Ort Cooktown verbindet. Die in der Regenzeit oft gesperrte Straße ist heute freigegeben, was wir als Einladung begreifen, in den Gelände-Modus zu wechseln und einen Abschnitt der Piste anzutesten. Dann geht es wieder zurück auf die Route nach Cairns.

Die erste Flussdurchfahrt bewältigt die G-Klasse so mühelos, dass wir die Unebenheiten des steinigen Flussbetts kaum spüren, während oben das Wasser über die Motorhaube spritzt. Anschließend erklimmen wir den ersten von zwei steilen Hügeln, die den meisten Fahrzeugen auf der Strecke alles abverlangen. Der G 63 meistert beide problemlos. Es ist dennoch beruhigend zu wissen, dass wir nur eine Notfalltaste drücken müssen, um Hilfe zu erhalten, sollten wir welche brauchen.

Viel zu früh müssen wir uns von der Wildnis verabschieden und den Rückweg einschlagen. Die Dämmerung kommt schnell, als wir nach Cairns hineinfahren, um uns im Crystalbrook Flynn, dem neuesten Luxushotel der Stadt, frisch zu machen. Anschließend laufen wir den kurzen Weg zur Uferpromenade, wo wir im zwölften Stock eines Gebäudes die Rooftop-Bar Rocco besuchen. An unserem Platz in der höchsten Bar von Cairns stoßen wir auf unser unglaubliches Abenteuer an. Plötzlich flattert ein Schwarm Regenbogenpapageien unter vielstimmigem Gekreische vorbei. Selbst hier in der Stadt ist die Wildnis niemals weit.

SARAH REID

Sarah Reid ist eine preisgekrönte australische Reiseautorin, die sich für nachhaltigen Tourismus einsetzt. Reid lebt in Byron Bay an der Nordküste von New South Wales und ist bis ans Ende der Welt gereist (auch sonst war sie so ziemlich überall), um das Abenteuer zu suchen – oft am Steuer eines Autos.



MEISTERWERK IN DER WÜSTE

Text von Josefine Klatt
Fotos von Daniel Dorsa





Interior Designer JOHN VUGRIN hat seine Karriere einem Haus gewidmet, das Architekturgeschichte schreibt. Eine Reise durch die Wüste Kaliforniens mit dem EQS SUV 450+

MERCEDES-BENZ EQS SUV 450+:

Stromverbrauch kombiniert*:

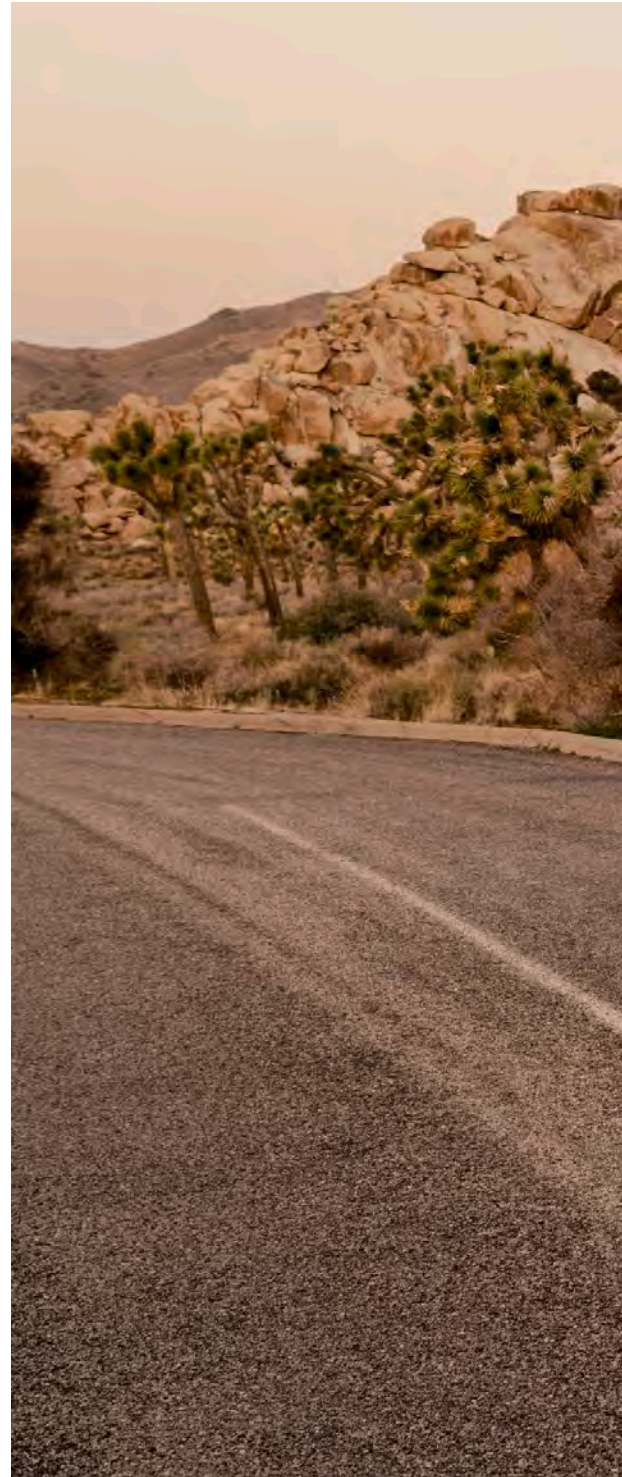
22,8–18,2 kWh/100 km

CO₂-Emissionen kombiniert*: 0 g/km

Kalifornien – das sind malerische Traumstrände und szenische Routen entlang der mehr als 1300 Kilometer langen Küste. Und klar: Wir denken an Hollywood, Mekka der internationalen Filmindustrie, oder San Francisco, Epizentrum der Tech- und Start-up-Welt, weiter im Norden. Doch der sogenannte Golden State hat natürlich viel mehr zu bieten als das. Unsere Reise führt uns ins Landesinnere, raus aus dem Trubel von Los Angeles in Richtung Palm Springs. Die Berggipfel der San Bernardino Mountains sind Anfang März weiß – ein ungewöhnlicher Anblick –, nachdem es im sonnenverwöhnten Kalifornien starke Schneestürme gegeben hat.

Mit der Zeit verändert sich die Landschaft, wird weiter, wilder, beruhigender fürs Auge. Die Region um den Joshua-Tree-Nationalpark ist ein beliebtes Ziel für all diejenigen, die der Metropole am Wochenende entkommen wollen – oder sogar ganz herziehen, um den Stress der Großstadt hinter sich zu lassen. Viele Superreiche und Celebritys haben rund um Palm Springs ihren Zweit- oder Drittwohnsitz. Das berühmte Coachella-Musikfestival lockt jährlich Hunderttausende Besucher hierher, ebenso wie die Indian Wells Masters, eine der größten Tennisveranstaltungen weltweit.

**Mit der Zeit verändert sich die
Landschaft, wird weiter, wilder,
beruhigender fürs Auge**









Für ein paar Tage dürfen wir an diesem exklusiven Ort mit dem elektrisch angetriebenen EQS SUV 450+ unterwegs sein. Gary Whitaker, General Manager von Mercedes-Benz of Palm Springs, kennt die Region und ihre Einwohner gut. Er gibt uns Tipps und erzählt während der Abholung des Fahrzeugs, dass die Nachfrage nach Elektroautos in seiner Region deutlich zunimmt. Die Ladesäulen-Infrastruktur ist hier in größeren Städten schon an den steigenden Bedarf angepasst. Und auch entlegenere Orte haben die Zeichen der Zeit verstanden und ziehen nach. Wir brauchen uns also keine Sorgen um den nächsten Ladestopp zu machen. Und bei der angezeigten vollelektrischen Reichweite von 660 Kilometern werden wir ohnehin nicht oft laden müssen, selbst bei einer etwas größeren Distanz.

Schon bevor wir einsteigen, fasziniert uns die edle Innenausstattung: Helles Nappaleder wird von einer perfektionierten Linienführung im Interieur elegant konturiert. Der großzügige Hyperscreen ist eingebettet in hochwertiges Magnolienholz mit eingepprägtem Sternenmuster.

FAHRT IM SCHWEBEFLUG

Wir steuern den EQS SUV Richtung Nordosten, in die Wüstenlandschaft um den Ort Joshua Tree. Mit ihren natürlichen Erdtönen setzt sich die Farbwelt draußen im hellen Interieur des Fahrzeugs fort. Am blauen Himmel gleiten Vögel. Und für einen Moment denken wir, dass sich ihr Schwebeflug ein bisschen so anfühlen muss wie unsere Fahrt – leicht und mühelos. Wir lassen Yucca Valley hinter uns, biegen von der Hauptstraße ab. Für unebenere Untergründe hat der EQS SUV serienmäßig ein zusätzliches fünftes Fahrprogramm, den Offroad-Modus. Das Fahrzeugniveau wird dabei um 25 Millimeter angehoben – Luftfederung für höchsten Komfort.









DIE FREIHEIT IM BLICK

Alle Seiten des Kellogg-Doolittle-Hauses bieten uneingeschränkte Sicht in den beliebten Joshua-Tree-Nationalpark.

DAS HAUS ALS GESAMTKUNSTWERK

Unser Ziel: eines der außergewöhnlichsten Bauwerke dieser Region, wenn nicht gar Kaliforniens – die Kellogg-Doolittle-Residenz, entworfen Ende der 1980er-Jahre von Design-Koryphäe Kendrick Bangs Kellogg für die Künstlerin Bev Doolittle und ihren Mann Jay. Im Haus treffen wir Interior Designer John Vugrin, der diesem Ort einen Großteil seiner Karriere gewidmet hat. Seit beinahe drei Jahrzehnten verbessert und verfeinert er das Haus. Es liegt versteckt hinter einer Kurve direkt am Eingang des Joshua-Tree-Nationalparks, eingebettet in eine massive Felsformation. Schon auf den ersten Blick wird deutlich: Das ist kein traditionelles Eigenheim. Imposant umrahmen zwei kunstvoll geschmiedete Tore Einfahrt und Garage unterhalb des Hauses.

Vugrin und Eigentümer Scott Leonard empfangen uns bereits an der Einfahrt. Sie führen uns einen geschwungenen Weg hinauf – gerade breit genug, um auf ihm mit einem Golfcart zu fahren. Dabei erklären sie, wo die Grenze des Grundstücks verläuft und wie man von hier aus direkt in den Nationalpark hineinwandern kann. Zäune gibt es weiter oben nicht mehr, dafür gigantische Felsbrocken, die das Grundstück wie eine naturgeschaffene Mauer schützen. Die breite Steintreppe vor der schweren Eingangstür aus Glas erinnert an die Treppen in antiken Amphitheatern und führt direkt in den offenen Hauptwohn- und Küchenbereich. Die Eindrücke, die sich uns hier eröffnen, sind überwältigend. Überall entdecken wir faszinierende Details. Scott Leonard erzählt, dass es ihm beim ersten Besichtigungstermin genauso ging. „Ich habe Freunde mitgenommen, und als sie mich später nach meiner Meinung fragten, hatte ich Mühe, überhaupt Worte zu finden. Ich war buchstäblich sprachlos angesichts der einzigartigen Architektur.“



GEGENSÄTZE

Schneebedeckte Berggipfel thronen surreal über der Wüstenlandschaft um den Joshua-Tree-Nationalpark.





DER INTERIOR DESIGNER

John Vugrin beginnt seine Karriere als klassischer Möbelmacher. Im Laufe der Zeit avanciert er zum persönlichen Handwerksmeister der Kellogg-Doolittle-Residenz. Mit dem Architekten Kendrick Bangs Kellogg verbindet Vugrin eine langjährige Freundschaft, die viele gemeinsame Projekte hervorbringt. Seit 1994 arbeitet er an der gesamten Innengestaltung des Hauses und fertigt ausschließlich Unikate. Dabei geht er intuitiv vor und verwendet nur natürliche Materialien, die eine Symbiose mit der umliegenden Landschaft bilden. Sein Credo ist es, der Natur nichts wegzunehmen, sondern sie in seinen Entwürfen aufzugreifen. Er lebt und arbeitet in Joshua Tree.



„Das Haus ist für mich das Gegenteil von Modernismus. Eigentlich finde ich die Gestaltung fast barock“

**Alle Möbel und Features
im Haus sind von Vugrin
maßgefertigte Einzelstücke,
die in aufwendiger
Handarbeit entstehen**





EINRICHTUNGSKUNST

Kaum als Badezimmer zu erkennen, sind die sich gegenüberliegenden Waschbecken in eine abstrakte Metall-Skulptur eingefasst.



DAS GEGENTEIL VON SYMMETRIE

Kein Wunder, denn an diesem Haus ist nichts gewöhnlich. Das ist neben dem Architekten dessen 20 Jahre jüngerem Weggefährten John Vugrin zu verdanken. Er studiert Malerei und Möbeldesign, kommt als junger Berufsanfänger mit seinen Entwürfen aber gerade so über die Runden. Auf einer Kunstmesse kauft Kellogg schließlich ein paar seiner Möbel und sie werden Freunde. Der Rest ist Geschichte. Denn seitdem arbeiten sie gemeinsam an vielen Projekten, die Hoshino-Kapelle in Japan zählt zu ihren bedeutendsten Kooperationen. Anstelle von Säulen besteht sie aus einer Reihe massiver Bögen, die wie Dominosteine aufgereiht und durch Glas verbunden sind. Vielleicht eine Art Testlauf für ihr nachfolgendes Projekt, das alles bisher Dagewesene übertrifft – angefangen bei seiner Form: Den Rahmen des Kellogg-Doolittle-Hauses bilden 26 frei stehende Betonsäulen, die sich am oberen Ende großzügig auffächern, einander zum Teil überlappen und so ein rippenartiges Dach formen. Verbunden sind die einzelnen Pfeiler allein durch Glaspaneele, die einzigartige Lichtsituationen in den verschiedenen Innenbereichen kreieren und abends den Blick auf den Sternenhimmel freigeben. Aus der Vogelperspektive gleicht der Gebäudeumriss dem Skelett eines schlafenden Tieres.

Von den Fenstern und Türen bis zu den Betten sind ausnahmslos alle Möbel und Features im Haus von Vugrin maßgefertigte Einzelstücke, die in aufwendiger Handarbeit entstehen. Mit besonderem Stolz erfüllen ihn die zwei Tische im Eingangsbereich, deren Glasplatten sich auf eine Konstruktion aus geschwungenem Metall stützen und an den Körper eines Skorpions erinnern. Kein Zufall, denn die Doolittles haben eine Vorliebe für fossile Formen. Künstlerin Bev arbeitet hier an ihren in ganz Amerika beliebten Camouflage-Bildern, in denen oft Tiere oder indigene Motive versteckt sind.

MATERIALVIELFALT

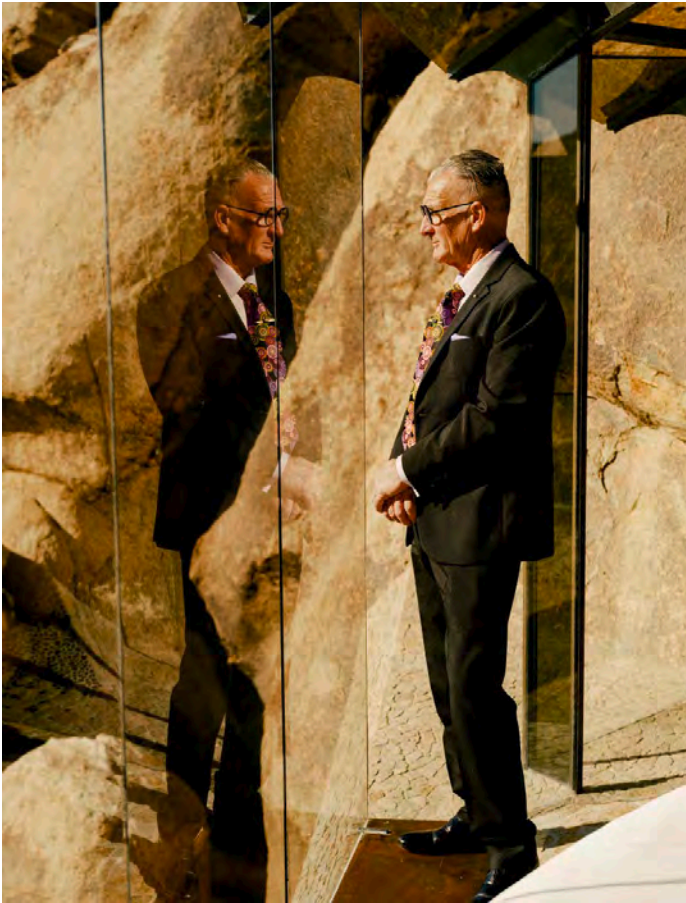
Beton, Glas und Metall sind die vorherrschenden Werkstoffe, die John Vugrin verarbeitet. An ausgewählten Stellen kommen Textilien wie Leder und Teppich zum Einsatz.











Es gibt viele Versuche, das Haus zu beschreiben: Manche sehen in ihm die verlassene Kulisse eines Science-Fiction-Films, andere rechnen es dem Architekturgenre des organischen Brutalismus zu oder spekulieren, ob es aus einer anderen Galaxie an diesen Ort versetzt worden ist. Für John Vugrin stellt das Haus „das Gegenteil von Modernismus“ dar. „Eigentlich finde ich die Gestaltung sogar anti-modern, fast barock“, sagt er. Es ist ein bewusster Gegenentwurf zur modernen Mid-Century-Architektur, die mit ihrer klaren Struktur-Ästhetik und bunten Farbakzenten ab Mitte des 20. Jahrhunderts besonders in Palm Springs auflebt und bis heute weltweit kopiert wird.

AUSSERGEWÖHNLICHE VERBINDUNGEN

Die Doolittles wollen etwas anderes. Sie möchten durch das Bauwerk etwas Ursprüngliches sichtbar machen, die Rohheit der umliegenden Landschaft aufgreifen und in Architektur überführen. In Ken Kellogg und John Vugrin finden sie das Team, das ihre Visionen versteht – und in ein Meisterwerk übersetzen kann. Das felsige, unwegsame Bauland verstehen die beiden nicht als Herausforderung, die es zu domestizieren gilt, sondern als essenziellen Teil der Konstruktion.

Herkömmliche Wände gibt es nicht, ebenso wenig wie klassisch verschließbare Zimmer. Alle Räume sind miteinander verbunden, erlauben dank der Aufteilung auf fünf Ebenen dennoch Inseln für Ruhe und Privatsphäre. Und obwohl es wenige Textilien, dafür aber viel Beton und Stein gibt, strahlt das Haus eine überraschende Wärme aus. Das liegt wohl gleichermaßen an dem Mix natürlicher Materialien sowie an Vugrins beispielloser Handwerkskunst. Die Betonung liegt auf Kunst, denn der 67-Jährige ist mindestens ebenso Künstler wie Möbelmacher. Mit CAD-Files am Computer arbeitet er nur selten, rollt lieber Papier aus und zeichnet seine Ideen in Originalgröße vor. Vugrin ist ein Meister im Umgang mit unterschiedlichsten Rohstoffen. Glas, Stahl, Holz, Metalle, Alabaster – der Designer verwendet, „was Sinn ergibt“.

EINS MIT DER NATUR

Großzügige Fenster und das breite Panoramadach des EQS SUV sorgen für besondere Ausblicke in die Landschaft.



Für einige Jahre lebt er gar in Italien, um dort den besten Marmor für Waschbecken und Küchenoberflächen auszuwählen und nach Kalifornien zu importieren. Auf die Frage, mit welchem Material er am liebsten arbeitet, sagt er: „Ich mag die wärmeren Metalle, die jetzt glücklicherweise ein großes Comeback erleben. Ich mag, dass es für immer dort bleibt, wo man es haben will, wenn man es einmal installiert hat.“

Insgesamt arbeitet er etwa 20 Jahre ohne Zeitdruck, dafür mit Präzision am Kellogg-Doolittle-Haus, bevor das Ehepaar es 2014 verkauft. Vugrin glaubt damals nicht, je an den Ort seiner Muse zurückzukehren, und ist umso überraschter, als vor zwei Jahren der Besitzer erneut wechselt – und er einen Anruf bekommt. „Ich war sehr glücklich darüber, es war wie eine Heimkehr“, erinnert sich Vugrin. Scott Leonard hat schnell erkannt, dass dieser Ort untrennbar mit seinem Handwerksmeister verbunden ist und ohne ihn auch nicht vollendet werden kann.

„Niemand kennt das Haus so gut und hat seine Seele so mitgeprägt wie John“, sagt er. In den nächsten zwei Jahren sollen noch weitere Möbelstücke für das große Schlafzimmer, die Bar und ein Pool entstehen. Leonards Bestreben ist es, diesen besonderen Ort zugänglicher zu machen – sei es in Form von Touren für Architekturstudierende oder exklusiven Events wie kürzlich einem Dinner, das Superstar Alicia Keys vor der Kulisse des Nationalparks musikalisch begleitet hat.



**Die feierliche Atmosphäre im Fahrzeug lässt
den Zauber dieses Ortes nachklingen.
Er erdet und inspiriert zugleich und strahlt
ein unvergleichliches Freiheitsgefühl aus**

Bevor wir zurück in Richtung Los Angeles fahren, möchte Vugrin das Interieur vom EQS SUV noch einmal unter die Lupe nehmen. Er lobt das Raumgefühl, die offene Architektur des Fahrzeuginneren. Dazu tragen besondere Elemente bei, wie das Panorama-dach, das viel Licht hineinlässt. Oder die Aussparung im unteren Teil der Mittelkonsole, die die insgesamt elegante Optik des Fahrzeugs unterstreicht und für zusätzlichen Stauraum sorgt. Luxus mit Understatement könnte man das nennen – oder eben Handwerkskunst, wie sie auch das Kellogg-Doolittle-House auszeichnet: Es geht um die Liebe zum Detail und eine unverwechselbare Formsprache.

Auf dem Rückweg genießen wir noch einmal die Landschaft, die allmählich von der Dämmerung eingehüllt wird. Die Ambientebeleuchtung verleiht dem EQS SUV den Charakter eines luxuriösen Raumschiffs. Die feierliche Atmosphäre im Fahrzeug lässt auch den Zauber dieses Ortes nachklingen. Der Architektur des Kellogg-Doolittle-Hauses, aber auch der kargen, steinigen Landschaft, aus der die typischen Josuabäume in den rosaroten Abendhimmel aufragen. So außergewöhnlich sich dieser Ort anfühlt, so erdet und inspiriert er zugleich. Auch die Menschen, die wir hier getroffen haben, sind von ihm und dem Freiheitsgefühl inspiriert, das er ausstrahlt. Es hat sie befähigt, Außergewöhnliches zu schaffen. Ermuntert, physikalische und gedankliche Grenzen zu überwinden – über den Tellerrand hinauszublicken. Und zwar meilenweit.



ÓLAFÍA ♥ EQA





Fotos von Marzena Skubatz
Text von Nicolo Fischer



MERCEDES-BENZ EQA 300 4MATIC:

Stromverbrauch kombiniert*:

18,7–17,4 kWh/100 km

CO₂-Emissionen kombiniert*: 0 g/km

Immer in Bewegung bleiben: Das gilt für die Unternehmerin und ehemalige Profigolferin ÓLAFÍA KRISTINSDÓTTIR – genauso wie für ihre Heimat Island und den EQA. Ein Besuch im Land aus Feuer und Eis



Ein Sonntag im Jahr 1998. Das Grau des Meeres und das des Himmels verschwimmen am Horizont. Von der Küste weht ein eisiger Wind in Richtung Gebirge. Ein Mercedes-Benz 230 E schlängelt sich über eine Straße durch die schneebedeckte Landschaft Islands. Auf dem Vordersitz: ein Mann, der gerade eine Beatles-Kassette einlegt und die Lautstärke hochdreht. Seine Tochter, sechs Jahre alt, sitzt auf dem Rücksitz und isst ein Eis. Ein paar Jahre später sollte dieses Mädchen eine der berühmtesten Sportlerinnen Islands werden.

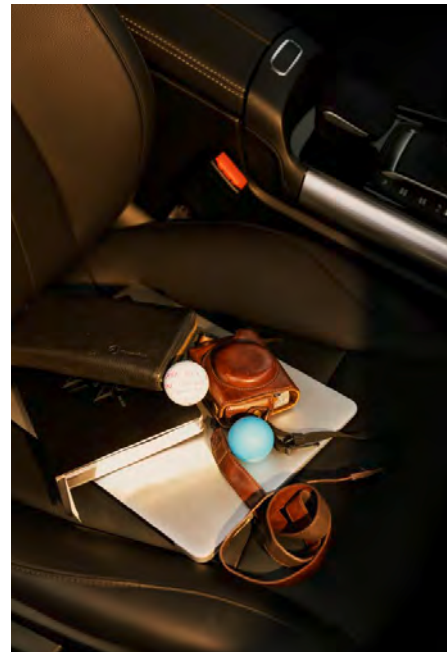
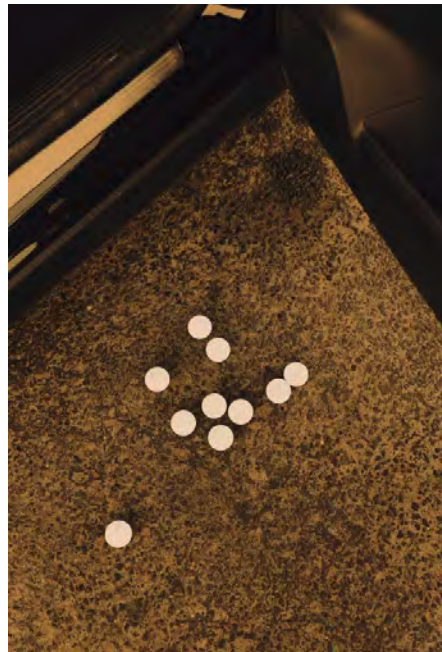
IN KLEINEN SCHRITTEN ZU EINER GROSSEN KARRIERE

Ólafía Kristinsdóttir lächelt, als sie diese frühe Erinnerung an die Sonntagsausflüge mit ihrem Vater Revue passieren lässt. Wir treffen die inzwischen 30-Jährige an ihrem Haus in einer Kleinstadt südlich von Reykjavík. Die Morgensonne kämpft sich durch die helle Wolkendecke und bringt das matte Grün der umgebenden Hügel zum Vorschein. Mit dem EQA 300 4MATIC beginnen wir die gemeinsame Fahrt gen Keilir-Golfplatz. Ein Ort, der unsere Protagonistin geprägt hat wie wenig andere. Dabei ist Golf für sie als Kind zunächst keine Leidenschaft, sondern eher Zeitvertreib. Ihre beiden älteren Brüder lassen ihr keine Wahl: „Wenn sie auf mich aufpassten, mussten wir tun, was sie wollten. Also gingen wir zum Golfspielen.“



**„Es gibt so viele Ebenen beim Golf.
Man muss mental und körperlich in
Topform sein, die Technik beherrschen
und sich einfach gut fühlen“**





ERINNERUNGSSTÜCKE

Im EQA auf dem Weg über die Insel, vorbei an Orten, die Ólafía Kristinsdóttir geprägt haben. Immer mit dabei: ihr Tagebuch – und andere persönliche Andenken an ihre Karriere.

Ihre erste Medaille gewinnt sie im Alter von zehn Jahren – ein Schlüssel-erlebnis für Kristinsdóttir: „Ich fand es so cool, eine Medaille zu haben. Also habe ich weiter trainiert. Das war mein Ansporn.“

EIN GOLFPLATZ AUS LAVAGESTEIN

Am Golfplatz angekommen, spazieren wir über grüne Wiesen und schwarzes Lavagestein. Ihre ersten Turniere spielt sie auf diesem Boden. Im Alter von 14 Jahren gewinnt sie ihre erste isländische Meisterschaft, internationale Turniere folgen kurze Zeit später. 2014 folgt dann der Eintritt in die Welt des Profisports.

Der Wind frischt auf und treibt hohe Wellen gegen die Klippen am Rande des Golfplatzes, Gischt spritzt nach oben und prasselt wieder herab. Was sie am Golfsport so reizvoll findet? Ein kurzer nachdenklicher Blick in Richtung Meer, dann die Antwort: „Es gibt so viele Ebenen beim Golf. Man muss mental und körperlich in Topform sein, die Technik beherrschen und sich einfach gut fühlen. Es kommt also alles zusammen und es hat etwas Magisches, wenn man in diesen Flow kommt.“

Wenig später sitzen wir wieder im EQA, unterwegs auf dem Hringvegur, der nationalen Ringstraße. Diese gut 1300 Kilometer lange Straße läuft einmal rund um in die Insel und ist damit eine der Hauptverkehrsadern Islands. Am Fenster ziehen endlos scheinende Grünflächen vorbei. Die darauf stehenden Pferde lassen sich vom sanften Surren des 168 kW bzw. 228 PS starken Elektromotors nicht beirren. Fast lautlos gleitet die Landschaft vorbei. Ein Anblick, den Ólafía Kristinsdóttir aus frühen Tagen kennt, denn ihre Eltern nehmen für ihre Turnierteilnahmen lange Autofahrten in Kauf. Wie ihre Eltern fährt auch sie einen Mercedes. „Es ist einfach diese stilvolle und zugleich unbeschwerte Eleganz. Manche Autos geben einem dieses Gefühl von Angeberei. Und das wollten mein Mann und ich auf keinen Fall. Ein Mercedes-Benz fühlt sich einfach richtig gut an.“

DIE INSEL DER E-MOBILITÄT

Doch anders als ihre Eltern damals fährt Kristinsdóttir keinen Verbrenner, sondern einen EQA. Und ist damit in Island keine Ausnahme: Nach Norwegen ist es das Land mit der höchsten Anzahl an Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen weltweit. Dabei gab es vor knapp einem Jahrzehnt nicht mal 100 Elektrofahrzeuge im Land. Was sind die Gründe für diese rapide Entwicklung?

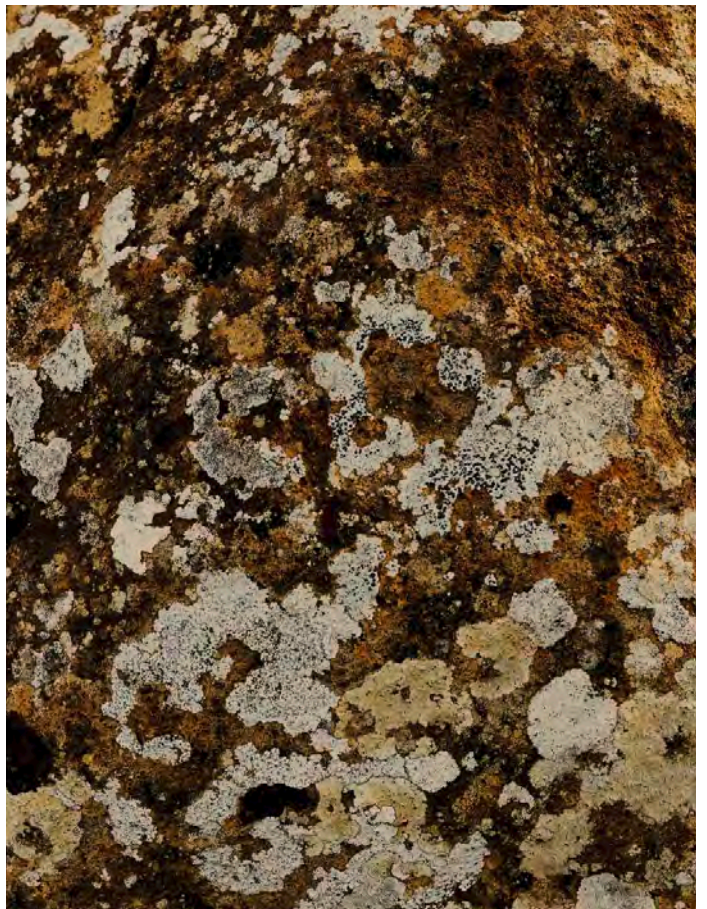
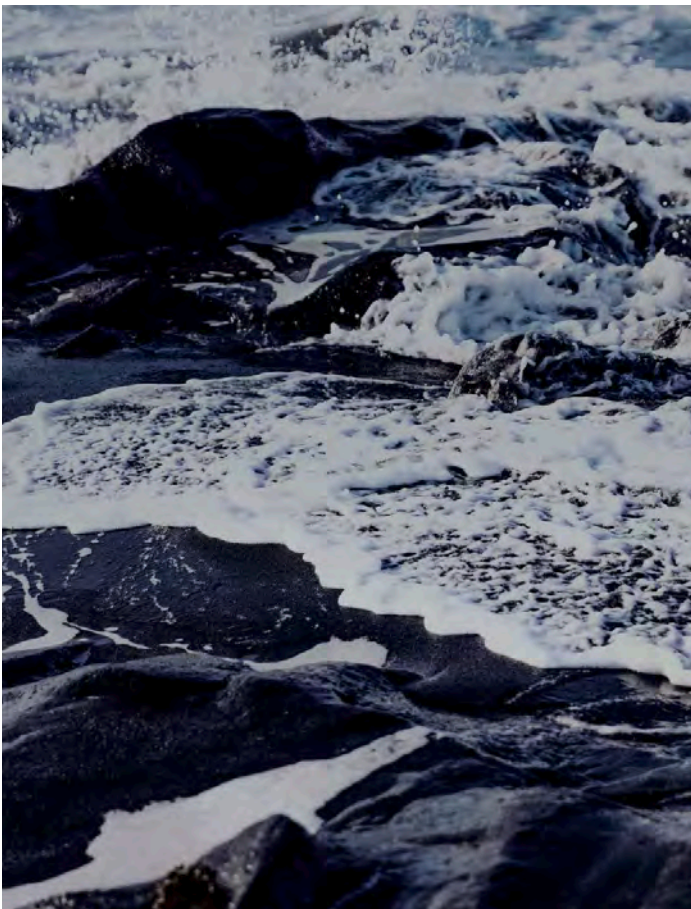
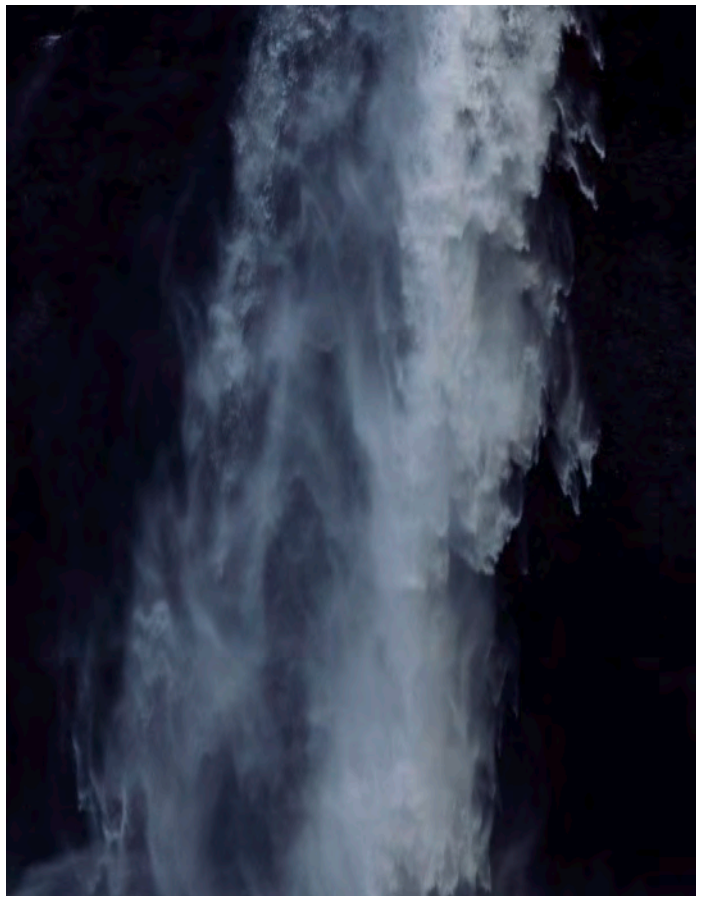
Die Antwort liegt in der sich stetig wandelnden Natur. Wer auf Island unterwegs ist, spürt diese Kräfte permanent. Sei es bei der Fahrt vorbei an atemberaubenden Wasserfällen, knackenden Gletschern, zischenden Geysiren oder rauchenden Vulkanen. Alles auf Island ist in ständiger Bewegung. Bis 2040 will das Land CO₂-neutral werden. Ein realistisches Ziel, wenn man sich die gegenwärtige Situation vor Augen führt: Island deckt bereits heute seinen Strombedarf zu annähernd 100 Prozent aus erneuerbaren Energien. Denn davon gibt es in Island reichlich. Allen voran Wasserkraft und Geothermie, also Erdwärme. Ein Land wie gemacht für Elektromobilität.



VOLLTREFFER

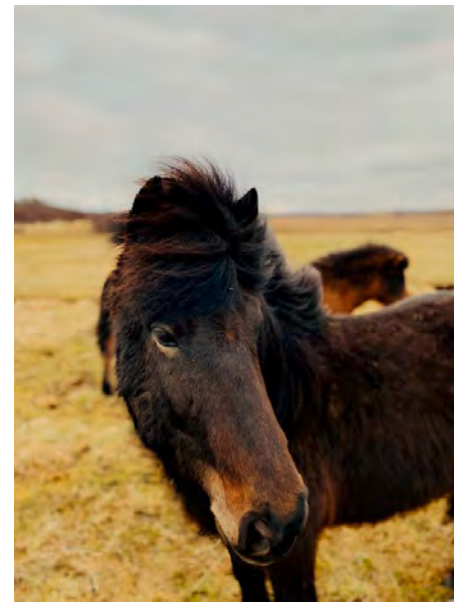
Zeugnis eines besonders glücklichen Ereignisses:
Ihren ersten Hole-in-one-Ball hält Ólafía Kristinsdóttir in Ehren.





Mithilfe des Infotainment-Systems MBUX suchen wir nach einer Möglichkeit zum Laden. Und tatsächlich finden sich auf dem Display gleich mehrere Schnellladestationen in der Umgebung. In Vík í Mýrdal, einem kleinen Dorf an der Südspitze der Insel, machen wir Halt. Schnellladesäulen säumen die Ringstraße im Abstand von nie mehr als 100 Kilometern. Mit bis zu 417 Kilometern Reichweite kämen wir aber auch nicht in die Bredouille, wenn eine Ladesäule bereits belegt wäre.

Während grüner Strom durch die Leitung in den EQA fließt, zeigt uns Ólafía Kristinsdóttir ein paar Golfbälle, einer davon mit auffälliger Beschriftung. „Das ist mein erster Hole-in-one-Ball“, erzählt Kristinsdóttir mit strahlenden Augen. Ein Hole-in-one ist der Jackpot des Golfspiels: Mit nur einem Schlag wird der Ball direkt ins Loch geschlagen. „Das Publikum ist durchgedreht. Und du stehst da, in deiner eigenen Welt, noch total fokussiert, der Ball verschwindet und du realisierst: Das ist ein Hole-in-one. Ich habe lange auf diesen Moment gewartet.“ Ein anderes Highlight ihrer Karriere ist die Teilnahme an den European Championships 2018, als sie im gemischten Team für Island antritt und die Goldmedaille gewinnt. Außerdem ist sie die erste isländische Golferin, die bei der bekannten Ladies Professional Golf Association Tour dabei ist.



DER BEGINN EINES NEUEN KAPITELS

Man bemerkt schnell, wie sehr Ólafía Kristinsdóttirs Herz immer noch am Golfen hängt. Beim Erzählen leuchten ihre Augen und sie spricht schneller. 2022 dann der Einschnitt: In einem emotionalen Video auf ihrem YouTube-Kanal verkündet die Isländerin ihren Rückzug aus dem professionellen Golfsport. Sie ringt sichtlich mit sich, braucht mehrere Anläufe. Es war keine leichte Entscheidung, wie sie erzählt. „Es erforderte Mut, ein solches Video zu veröffentlichen, mich verletzlich zu zeigen. Aber ich hielt es für den richtigen Weg. Der Großteil der Menschen versteht auch, dass der Profi-Lebensstil nicht immer einfach ist. Man muss eine Menge opfern und ich habe jetzt eine Familie. Es war Zeit für mich, ein neues Kapitel zu beginnen.“



Unter dem Golfball liegt ein Buch auf dem Beifahrersitz: Kristinsdóttirs Tagebuch, in dem sie ihre Gedanken und Business-Ideen festhält. Anfang 2023 findet nach nur zweimonatiger Entwicklung der Launch ihres Online-Verleihs für Luxushandtaschen statt. Eine Affinität für Mode zeigt sich schon im Alter von sieben Jahren. Ihr damaliger Berufswunsch? Fashion-Designerin. Nun ist die Zeit reif für ihren Eintritt in die Branche.

Kristice, so der Name ihres eigenen Unternehmens: Kristinsdóttir aus „Iceland“. Es ist ihr kreativer Raum, um Dinge auszuprobieren und zu lernen: Sie spricht mit Mentorinnen, liest über Unternehmensgründungen, gestaltet mithilfe von YouTube-Videos ihre Website. Feuer und Flamme sei sie gewesen, erinnert sie sich. „Ich bin um sechs Uhr aufgestanden und habe mit Arbeiten angefangen. Ich war so aufgeregt.“

Mit der Business-Idee verfolgt sie neben der Mode noch ein Thema, das ihr am Herzen liegt: Nachhaltigkeit. Der Taschenverleih ist ein Beispiel für Sharing Economy: Dinge werden nicht mehr von Einzelpersonen gekauft und selten genutzt, sondern geliehen und nach Benutzung wieder zurückgegeben. So werden Ressourcen gespart und die Umwelt geschont.

„Im Golfsport hatte ich mir eine Reputation erarbeitet. Aber das hier ist etwas völlig Neues“





Ihr Rat, um sich einen solchen Karrierewechsel zu trauen? Darauf achten, ob es eine Idee ist, die einen länger als eine Woche beschäftigt. Und dann dem eigenen Bauchgefühl vertrauen. „Natürlich ist es immer schwierig, bei null anzufangen. Jetzt muss ich mir erst einmal einen Ruf in dieser Branche aufbauen. Im Golfsport hatte ich mir eine Reputation erarbeitet. Aber das hier ist etwas völlig Neues.“

ALLES BLEIBT IN BEWEGUNG

Nach einer halben Stunde ist der EQA geladen und die Fahrt geht zurück Richtung Reykjavík. Abseits der Ringstraße sind befestigte Straßen auf Island keineswegs die Regel. Mit dem Allradantrieb 4MATIC kann der EQA auch viele der Schotterstraßen problemlos bewältigen und sorgt zudem für ein sicheres Fahrverhalten bei Schnee und Eis. Mit jedem weiteren Kilometer ändert sich das Wetter und plötzlich ist das Fahrzeug umhüllt von dichtem Nebel. Kein Grund zur Sorge: Ein isländisches Sprichwort besagt, dass man nur fünf Minuten warten müsse, wenn einem das Wetter nicht behage. Die Natur, die Witterung – ein stetiger Wandel. Auf Island lernt man, die Dinge so zu nehmen, wie sie eben kommen. Das bestätigt auch unsere Protagonistin: „Da sich das Wetter vom einen auf den anderen Moment ändern kann, sind wir sehr spontan. Das Motto vieler Isländer ist deshalb: Es wird schon alles gut gehen.“

So wie die Natur Islands scheint auch der EQA in ständiger Bewegung: Das MBUX erkennt die Gesten teilweise automatisch und hebt bestimmte Bereiche des Displays hervor, was die Bedienung deutlich erleichtert. Die Klimatisierungsautomatik THERMOTRONIC sorgt je nach Wetterlage für eine konstante Temperatur.

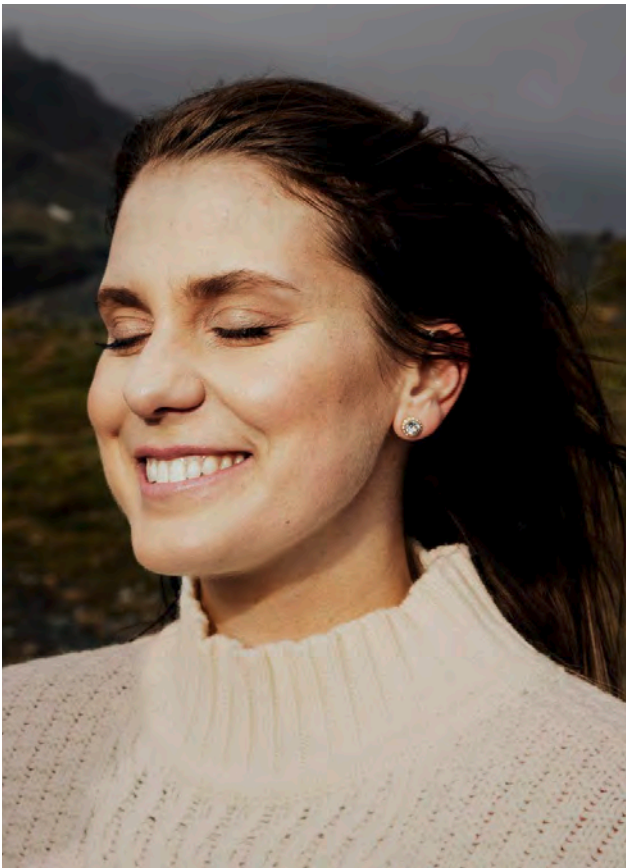


**„Da sich das Wetter vom
einen auf den anderen
Moment ändern kann, sind
wir in Island sehr spontan.
Unser Motto: Es wird schon
alles gut gehen“**





„Ein Mercedes hat diese stilvolle und zugleich unbeschwerte Eleganz“



Ein Detail hat es Ólafía Kristinsdóttir aber besonders angetan: die Ambientebeleuchtung, die gerade im Kontrast zum grauen Nebel eine gemütliche Lichtatmosphäre im Inneren schafft. „Ich habe davon einmal eine Story auf Instagram gepostet. Und die Leute fanden diese Beleuchtung so cool und haben mich noch lange danach darauf angesprochen.“

Die Anzahl der Häuser nimmt wieder zu, die Straßenzüge werden städtischer: Wir erreichen die Ausläufer von Reykjavík. Gerade rechtzeitig, damit die Mutter ihren knapp anderthalb Jahre alten Sohn aus dem Kindergarten abholen kann. Natürlich habe sie ihn schon mal mit auf den Golfplatz genommen und inzwischen würde er sogar schon „Golf, Golf!“ rufen. „Vielleicht sollte ich mit seinem Training früher beginnen als gedacht“, schmunzelt sie.

Nicht nur für ihren Sohn kehrt die ehemalige Profisportlerin auf den Golfplatz zurück: Zusammen mit einem ehemaligen Sponsor möchte sie Golfkurse für Mädchen anbieten, um so die nächste Generation an Sportlerinnen mit ihrem Elan anzustecken. Außerdem engagiert sie sich in ihrem Golfclub in Reykjavík und in Trainingsgruppen mit anderen Spielerinnen. Golf nimmt also weiterhin einen großen Stellenwert im Leben der Isländerin ein, wenn auch nicht mehr in dem Maße wie zuvor.

„Jetzt startet das nächste Abenteuer“, sagt Ólafía Kristinsdóttir am Ende ihres Rücktritts-Videos. Es bringt ihren Ansatz, neue Dinge anzugehen, auf den Punkt. Offen zu sein für die Abenteuer, die das Leben einem bietet. Abenteuer, die überraschen. Abenteuer, um in Bewegung zu bleiben. Ob ihr Vater immer noch den 230 E fährt? Nein, entgegnet Kristinsdóttir, ihr Vater sei schon auf E-Mobilität umgestiegen.

DESTINATIONS REDUZIERT BIS ZUR PERFEKTION



Text von Merlin Gröber
Fotos von Marvin Zilm
Luftaufnahmen von Florian Basche und Michael Basche



MERCEDES-BENZ GLC 300 E 4MATIC:

Kraftstoffverbrauch kombiniert*:

0,6–0,5 l/100 km

CO₂-Emissionen kombiniert*:

15–12 g/km

Stromverbrauch kombiniert*:

22,5–20,4 kWh/100 km

Die Vorarlberger Gebirgslandschaft ist rau, vielfältig – und belohnt mit großartigen Ausblicken. Mit dem GLC 300 e auf Erkundungstour zu Bauwerken der Architektenbrüder Marte, die Tradition und Moderne verbinden



STEFAN UND BERNHARD MARTE

1993 gründen sie ihr Architekturbüro Marte.Marte und erschaffen in der Region minimalistische Bauwerke wie die Schanerlochbrücke (rechts).

Wer am östlichsten Ufer des Bodensees auf der Europastraße 60 Richtung Süden fährt, kurz vor Feldkirch links abbiegt und sich über enge Serpentin den Berg hochzirkelt, steht nach wenigen Kilometern vor einer hell leuchtenden Betonwand. Wir parken den neuen GLC 300 e 4MATIC auf einem Parkplatz neben der Wand und steigen aus. Die Mauer dient als Rückseite des 38 Meter langen Hauses der Höfe, einem Wohnort, geplant und erschaffen von den beiden Architektenbrüdern Bernhard und Stefan Marte. Das Wohnhaus ist die erste Station auf unserem Roadtrip mit dem neuen GLC durch Vorarlberg, der uns zu verschiedenen Bauwerken der beiden Architekten führen wird.

Wie ein riesiger Betonmonolith schmiegt sich das Haus in die Landschaft, verschwindet nach hinten fast vollständig in den Hang und öffnet sich nach vorne zum Tal. Über eine flache Treppe gelangen wir in einen Innenhof, eine hohe Holztür lenkt den Blick ins Innere des Hauses. Bereits an der Eingangstür reicht die Sicht bis in die offene Küche zu einer Panoramascheibe, hinter der sich das Rheintal und die Appenzeller Alpen ausbreiten. Links neben der Küche öffnet sich ein weiterer Innenhof, der von allen Wohnbereichen des Hauses durch hohe Glastüren erreichbar ist. Im elfeinhalb Meter langen Swimmingpool schimmert blaues Wasser, in dem sich die Bergwelt spiegelt. In einer kleinen Nische lagert Feuerholz. Warm scheint die Sonne auf die Terrasse, Licht strömt durch insgesamt vier Innenhöfe ins Innere des Hauses. Während außen Beton und Glas-scheiben dominieren, sind Wände und Boden im Inneren mit Eichenholz verkleidet.

„Ein lebenswerter Raum beginnt bei der Klarheit und der Hochwertigkeit der Materialien“, sagt Stefan Marte. Nach unserem Besuch im Haus der Höfe











DAS HAUS DER HÖFE

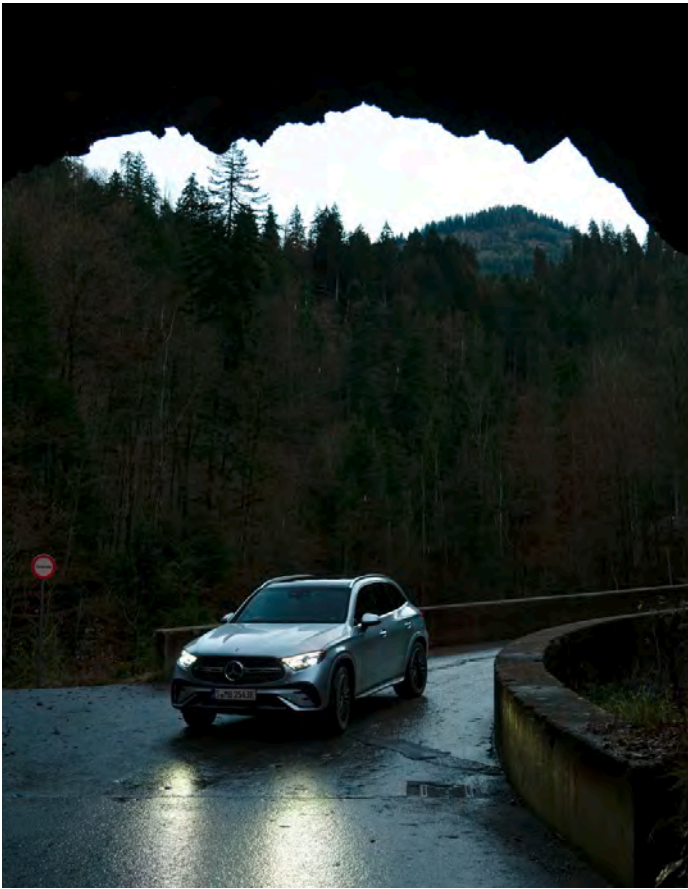
Materialkombinationen aus Glas, Holz und Beton sorgen für einen spielerischen Kontrast – spektakulärer Blick auf die Bergkette inklusive.

fahren wir mit dem GLC nach Feldkirch ins Büro von Marte.Marte in einem alten Stadthaus, das die beiden Architekten behutsam architektonisch erweitert haben. Dank der 360-Grad-Kamera wird das Einparken mit dem GLC selbst in der engen Altstadt zum Kinderspiel. Auf dunklen Parkettböden stehen Modelle von Brücken, Häusern und Tunnelleinfahrten aus Pappe, an den Wänden Regale aus Stahl mit schwarzen Aktenordnern, meterhohe Lightwalls erhellen die weiß gestrichenen Räume. 1993 gründeten die beiden Brüder ihr Architektenbüro, heute zählen ihre Bauten mit ihrer klaren und reduzierten Formsprache zu Ikonen in der Welt der Architektur.

Ein wichtiger Bestandteil ihrer Arbeit: Die Brüder vergessen nie die Beziehung zur umliegenden Landschaft. „Wie der Innenraum mit der Außenwelt umgeht, ist ganz entscheidend dafür, wie lebenswert ein Raum wird“, sagt Stefan Marte. Die beiden Architekten setzen Innen- und Außenraum in eine stimmungsvolle







GIPFELSTÜRMER

Fast lautlos gleitet der GLC 300 e durch die eindrucksvolle Bergwelt: Dank der mitlenkenden Hinterachse meistert er auch noch so schmale Straßen und Kurven.

Beziehung, ihre Entwürfe hören nicht bei der Vorderkante des Wohnraums auf. Ein Wohnraum, so Marte, müsse ähnlich wie ein Auto schützen und ein Wohlfühlklima erzeugen. Das erreichen die beiden Architekten dadurch, dass sie ihre Räume, wie beim Haus der Höfe, nur dahin öffnen, wo man in die Natur sehen kann. „Wenn man Vorhänge zuziehen muss, ist der Wohnraum gescheitert.“

Wichtig sei auch ein Gefühl für das Gesamtwerk, erklärt Stefan Marte den Grundsatz der eigenen Arbeit. Eine Form sei erst dann schön, wenn sie ihre Funktion perfekt erfülle und einen noch dazu emotional berühre. „Die Architektur hat tatsächlich viel mit dem Autobauen gemeinsam: Erst kommt die Funktion, dann musst du die passende Hülle finden.“ Aus all den notwendigen Funktionen und der Hülle entstehe so eine Großform, eine Skulptur, die so viel Kraft besitzt, dass sie begeistert.

ÜBER BERGE UND BRÜCKEN

Nach dem Besuch im Büro von Marte. Marte wagen wir uns mit dem GLC in die Vorarlberger Gebirgslandschaft, immer auf den Spuren der Architekten. Voll aufgeladen fährt der Plug-in-Hybrid bis zu 130 Kilometer rein elektrisch – mehr als genug für unseren bevorstehenden Ausflug in die Berge. Denn auch auf rauem Terrain kann der GLC dank eines neuen Offroadprogramms komplett ohne Verbrenner überzeugen. Die Straße windet sich durch enge Schluchten, vorbei an Bäumen, deren Blätter der Herbst orange und gelb verfärbt. Dank der mitlenkenden Hinterachse zirkelt der GLC unbeschwert durch die engen Kurven der Bergstraße, die Motoren mit einer Systemleistung von 230 kW bzw. 313 PS schieben das Auto mühelos den Berg hinauf. Die breite Windschutzscheibe, die Seitenfenster und ein Panoramadach, das den gesamten vorderen Teil des Fahrzeugs durchzieht, öffnen den Blick in die umliegende Natur und bieten doch genug Geborgenheit, sodass wir uns auf den engen Bergstraßen zu keiner Zeit unsicher fühlen.

Immer weiter schlängelt sich der GLC bergauf, vorbei an Felswänden hoch wie Wolkenkratzer. Rechts fällt der Hang ab in eine Schlucht, durch die sich ein Fluss zwischen Kieselsteinen windet. Nur das Rauschen des Wassers, das durch die geöffneten Fenster dringt, und das leise Abrollen der Reifen auf dem Laub begleiten uns durch die Bergwelt. Ein kurzer Tunnel, noch mehr Felswände, dann ist die erste Brücke von Marte. Marte in Sichtweite. Anmutig spannt sie sich über eine Schlucht, ein Segel aus Beton, das sich in die Bergwelt einschmiegt, aber









**„Architektur hat viel mit
dem Autobauen gemeinsam:
Erst kommt die Funktion,
dann muss man die
passende Hülle finden“**

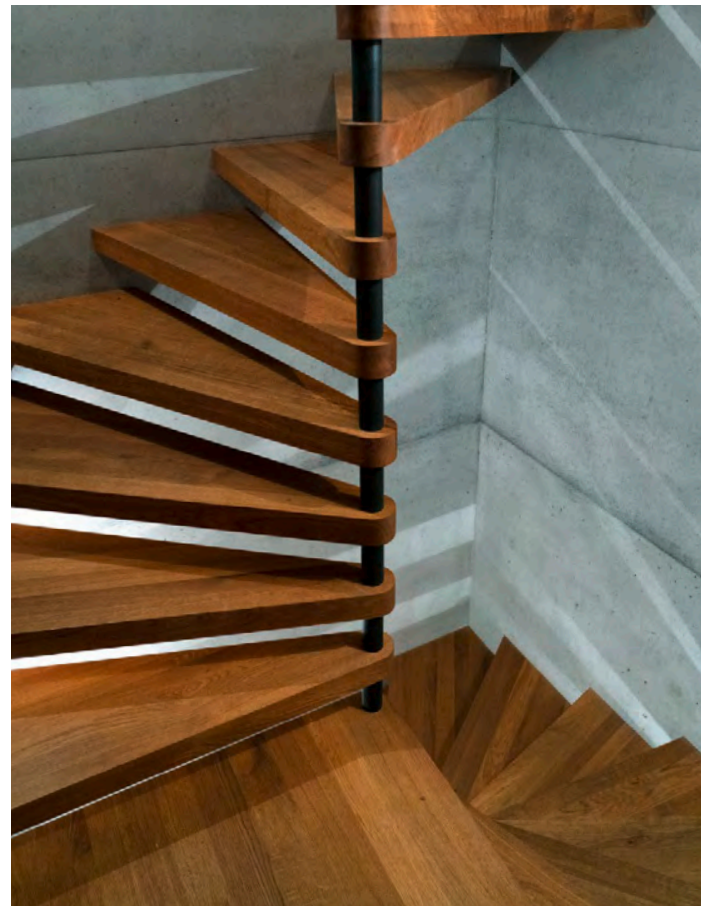
Stefan Marte



VOM MODELL ZUM BAUWERK

Die Schanerlochbrücke ist inspiriert von klassischen Bogenbrücken aus der Römerzeit – bei maximaler Reduzierung auf das Nötigste: „Wir wollen Traditionen folgen, aber keine Plagiate anfertigen“, so Stefan Marte.





DIE SCHUTZHÜTTE

Wie ein Fels in der Landschaft steht das Gebäude in der Natur (oben links). Im Inneren offenbart der vierstöckige Bau eine gemütliche und geschützte Atmosphäre.

durch seine extravagante Form doch präsent genug ist, dass wir anhalten, um uns den Bau genauer anzusehen. Keine Seile spannen die Brücke ab, keine Metallplatten versperren die Sicht. Nur ein Betonsegel, das die Bergwelt verbindet.

Insgesamt vier Brücken bauten Marte.Marte entlang der Ebniterstraße. Die Betonwerke sind angelehnt an klassische Bogenbrücken, wie sie bereits die Römer gebaut haben. Diese Bauwerke nahmen sich Marte.Marte als Inspirationsquellen, interpretierten sie neu und erschufen moderne Ikonen. „Es ist wichtig, nicht immer auf denselben Spuren zu wandeln“, erklärt Stefan Marte. Einer seiner Leitsätze stammt von Jean Jaurès: Tradition ist die Weitergabe des Feuers, nicht die Anbetung der Asche. Man könne der Tradition folgen, ohne nachzuahmen, und zwar, indem man sie als Impuls nutze. „Wir wollen Traditionen folgen, aber keine Plagiate anfertigen“, so der Architekt. „Bei uns in



Vorarlberg verstehen wir Tradition auch als handwerkliche Qualität.“ Hier gehen Marte.Marte keine Kompromisse ein: Durch ihre konsequente Reduktion auf das Wesentliche müssen besonders abstrakte Bauten von außerordentlicher Qualität sein. Perfektion, so Stefan Marte, sei erst dann erreicht, wenn man nichts mehr weglassen könne.

ZWISCHEN INNEN UND AUSSEN

Unsere letzte Station auf der Tour mit dem GLC durch Vorarlberg führt uns ins Laternsertal, ein östliches Seitental des Rheins. Über einen schmalen Feldweg, zwischen Almwiesen, auf denen Ziegen grasen, und Bauernhöfen aus Holz, erreichen wir ein vierstöckiges Bauwerk aus Beton, das auf einer Wiese am Hang steht, ein gedrungener Leuchtturm in der Welt der Berge. Die Fassade der Schutzhütte ließen die Architekten mit Schremmhämmern grob behauen. So wirkt das Gebäude wie ein grauer Felsblock in der Landschaft. Über eine kurze Treppe gelangen wir auf das Sonnendeck, das gleichzeitig als Eingangsebene dient und durch seine Erhöhung auch nach starkem Schneefall erreichbar bleibt – ein Beispiel funktionaler Architektur. Im Inneren führt eine Wendeltreppe aus massivem Holz in den ersten Stock mit einer Küche und einem Fenster, das den Blick freigibt ins Laternsertal – ein perfekter Ort zum Verweilen und ideale Symbiose zwischen Innen- und Außenraum: Wie auch das Haus der Höfe öffnet sich die Schutzhütte durch Glasscheiben talseitig, bietet Ausblicke in den Naturraum, während die Wände bergseitig geschlossen bleiben und eine heimelige und geschützte Atmosphäre schaffen.

Nach dem Besuch der Schutzhütte fahren wir weiter bergauf zum Furkajoch. Dunkle Wolken schieben sich über den Himmel, immer wieder blitzt die Sonne durch. Die Fahr- und Außengeräusche dringen kaum ins Innere, die Klimaanlage hüllt uns in eine wohlige Wärme, das dynamische Fahrwerk schluckt alle Unebenheiten der holprigen Passstraße. Wie auf Watte gleiten wir durch die Bergwelt und beobachten durch die großen Scheiben, wie die einsetzende Dunkelheit die Umgebung zu schlichten Formen dimmt: Berggipfel reduzieren sich im Abendlicht zu einer gezackten Linie vor dem orangenen Himmel, die Straße wird ein graues Band zwischen dunklen Felsen. Aufgereihte Fichten am Bergrücken wirken wie Scherenschnitte. Die Außenwelt, durch die wir den GLC lenken, erscheint wie ein Bauwerk von Marte.Marte: reduziert auf das Nötigste und so perfekt, dass man nichts mehr weglassen könnte.



INTERVIEW

„AUS VERWUNDBAR- KEIT UND UNSICHERHEIT



ENTSTEHEN GROSSE IDEEN“

Innovation ist kein Fremdwort in der Welt der Automobile, aber nur wenige haben sich wie RANA JUNE in den Bereich des In-Car-Entertainments gewagt. In unserem exklusiven Interview mit der mutigen CEO von ZYNC erhalten wir Einblick in die Gedankenwelt einer Tech-Pionierin, die die Branche im Sturm erobert

Text von Josefine Klatt und Hendrik Lakeberg

ÜBER DIE GRÜNDERIN

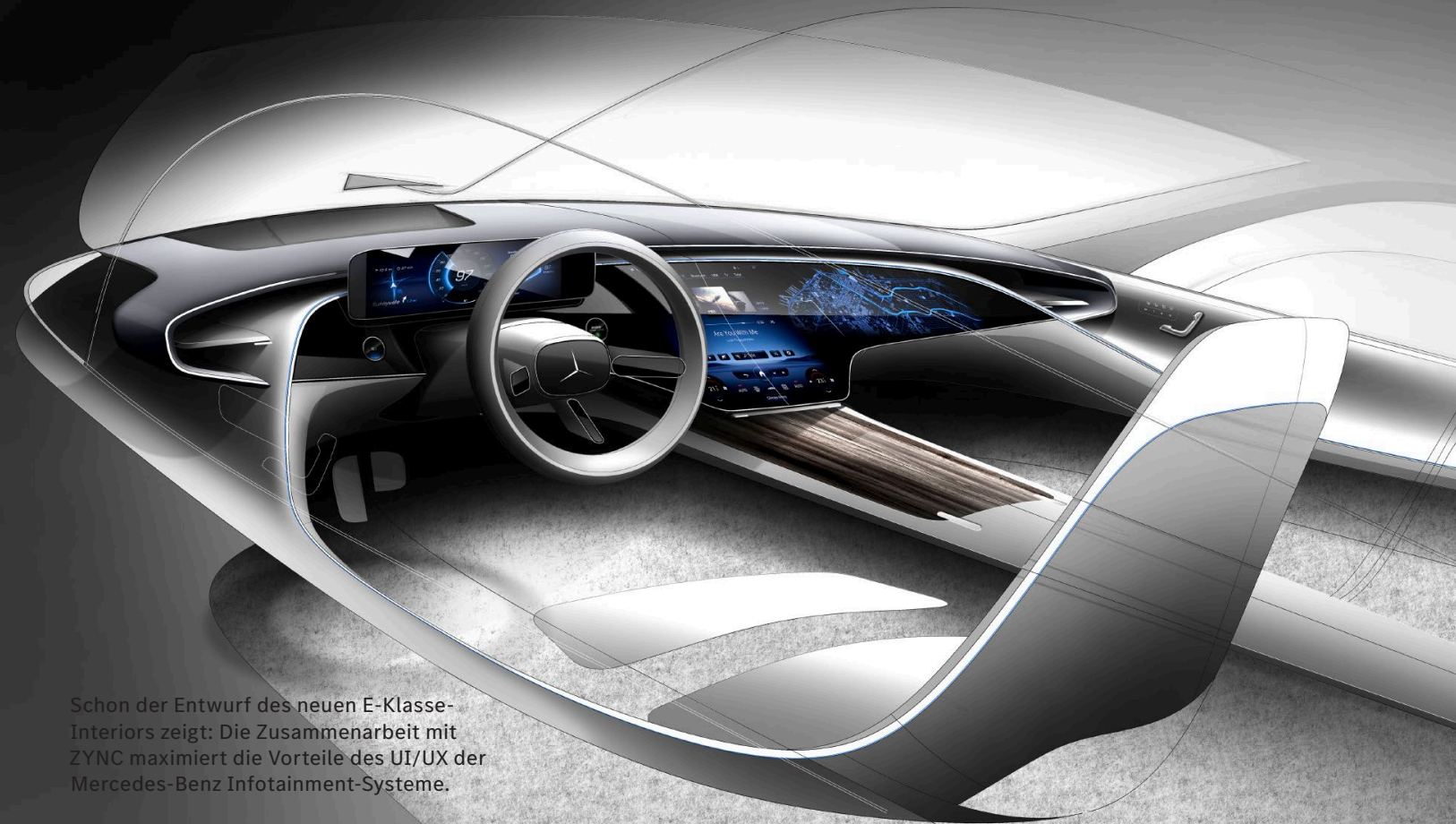
Rana June, die sich selbst lieber RJ nennt, hat ihre gesamte Karriere der Softwareentwicklung gewidmet. In den vergangenen sechs Jahren konzentrierte sie sich ganz auf den Bereich der Mobilität. Dort stellte sie nicht nur vorhandene Praktiken infrage, sondern legte auch wichtige Grundsteine für die Zukunft der In-Car-Erfahrung. 2019 gründete die gebürtige US-Amerikanerin ZYNC und arbeitet seither eng mit Luxus-Automobilmarken wie Mercedes-Benz zusammen. Mit ihrem Unternehmen gilt sie als Pionierin der Branche und hat Dutzende von Patenten in den Bereichen künstliche Intelligenz (KI) im Auto, Biofeedback und kontextbezogene Medienwiedergabe in Mobilitätskontexten angemeldet.

Autos faszinieren Sie seit jeher. Wann hat Ihre Leidenschaft begonnen und wie hat sie sich im Laufe der Jahre entwickelt?

RJ: Meine Liebe zu Autos begann bereits im Kindesalter. Ich durfte meinem Vater dabei zusehen, wie er an seinem Mercedes-Benz 450 SL von 1977 arbeitete. Ich war fasziniert von den komplexen mechanischen Systemen und davon, wie nahtlos sie zusammenarbeiteten. Für mich war das wie Magie. Als ich älter wurde, wuchs mein Interesse an Autos, und ich begann, den Nervenkitzel des Autofahrens selbst zu erleben. Autos ermöglichen ein so emotionales, intuitives und einzigartiges Erlebnis. Was mich wirklich anspricht, ist die Mischung aus Kunst und Technologie, die nötig ist, um ein solch unglaubliches Werk der Technik zu schaffen.

Wie ist es, jetzt mit Mercedes-Benz zusammenzuarbeiten?

Es hat mich tief geprägt, dass ich Mercedes-Benz durch die Liebe meines Vaters kennengelernt habe. Ich war fasziniert von der perfekten Kombination aus Luxus, Leistung und modernster Technologie, die nur ein Mercedes-Benz bieten kann. Ich wusste immer: Mit diesem Unternehmen will ich zusammenarbeiten. Dieses Ziel zu erreichen hat es mir ermöglicht, zur Evolution des Automobils beizutragen. Das Engagement des Unternehmens für Innovation und Spitzenleistung passt perfekt zu meiner Vision für die Zukunft der Automobiltechnologie.



Schon der Entwurf des neuen E-Klasse-Interiors zeigt: Die Zusammenarbeit mit ZYNC maximiert die Vorteile des UI/UX der Mercedes-Benz Infotainment-Systeme.

Ihr Unternehmen ZYNC hat es sich zur Aufgabe gemacht, das Unterhaltungserlebnis im Auto neu zu definieren. Was hat Ihnen vorher gefehlt, und was hat Sie dazu inspiriert, sich dieser Herausforderung zu stellen?

Vor allem im Luxussegment sind Autos für ihre unglaubliche Technik, ihre außergewöhnliche Ästhetik und ihren unvergleichlichen Komfort bekannt. Bisher gab es allerdings eine Lücke, wenn es darum ging, hochwertige und beeindruckende Unterhaltungserlebnisse zu schaffen. Hier kommt ZYNC ins Spiel. Es geht nicht nur um Videostreaming, sondern darum, was eine Plattform wie unsere ermöglichen kann. ZYNC hat es sich zur Aufgabe gemacht, zu revolutionieren, wie Menschen Unterhaltung im Auto wahrnehmen. Wir heben sie auf eine ganz neue Ebene. Autos waren für mich schon immer ein Symbol für Freiheit und Abenteuer. Wir wollen die Fahrt ebenso magisch machen wie die Ankunft am Ziel – vielleicht sogar noch ein bisschen magischer. Ich erinnere mich daran, wie gerne ich als Kind im Auto Musik gehört habe. Ich war fasziniert! Die Musik hat mich in neue Welten entführt und mich auf ganz neue Gedanken gebracht. Die Schnittstelle zwischen

Technologie und Kunst hat mich immer begeistert, und ich glaube, dass die Verschmelzung dieser beiden Welten die Kraft hat, im Kontext der Mobilität unvergleichliche Erfahrungen zu schaffen.

Wie verbessert ZYNC das Erlebnis für die Fahrenden? Was hebt es von anderen Technologien ab?

Die Software von ZYNC wurde entwickelt, um ein wirklich personalisiertes und kontextualisiertes Erlebnis im Auto zu schaffen. Sie kombiniert das Beste aus visuellen Medien, Spielen und immersivem Storytelling. Die Software integriert sich in die Fahrzeugfunktionen und schafft so eine kohärente und intelligente Umgebung. Unser Ziel ist es, eine emotionale Bindung zwischen dem Benutzer und der Technologie zu schaffen, damit sich das Erlebnis für jeden maßgeschneidert anfühlt. Was ZYNC von anderen Technologien abhebt, ist seine Fähigkeit, aus den Vorlieben und Stimmungen der Fahrgäste zu lernen und sich ihnen anzupassen, sodass jede Interaktion mit dem Auto Spaß macht.

Im Laufe Ihrer Karriere haben Sie an bahnbrechenden und revolutionären Produkten gearbeitet, von der Analysetechnologie für

„Ich glaube, dass die Verschmelzung von Technologie und Kunst die Kraft hat, einzigartige Erfahrungen im Bereich der Mobilität zu schaffen“



ÜBER ZYNC

Mit der Entwicklung der branchenweit modernsten Videostreaming- und Gaming-Software setzt ZYNC neue Maßstäbe im Bereich des In-Car-Entertainments. Das Unternehmen bietet Zugang zu Filmen, interaktiven digitalen Medien, Musik, Nachrichten, Spielen und vielem mehr – und das alles bequem vom eigenen Auto aus und nicht über mobile Geräte. ZYNC bündelt eine breite Palette eigener und fremder Inhalte auf seiner schlüsselfertigen Plattform und fungiert als Schnittstelle zwischen Content-Partnern und vorhandener kompatibler Mercedes-Benz Hardware. Neben dem Hauptsitz in San Francisco unterhält das Unternehmen Niederlassungen in München und Berlin.

mobile Apps bis hin zu tragbaren Geräten für emotionale Reaktionen und Biofeedback. Wie gehen Sie an den kreativen Prozess heran, wenn Sie neue Ideen für die In-Car-Entertainment-Software von ZYNC entwickeln?

Ich habe das Unbekannte immer umarmt, anstatt davor wegzulaufen. Es gibt keinen schnelleren Weg, den kreativen Funken zu verlieren, als immer direkt „Nein“ zu sagen oder auch „So geht das nicht“. Das Chaos, das Unvorhersehbare, aber auch die glücklichen Zufälle sind die wichtigsten Zutaten für innovatives Denken – sie befreien einen von Schranken im eigenen Kopf. Bei ZYNC verschieben wir ständig die Grenzen des Möglichen – durch innovative Ideen und Technologien. In dieser Hinsicht haben wir auch etwas mit Mercedes-Benz gemeinsam. Wir sehen Hindernisse als Chance, einfallsreich zu sein. In der Softwareentwicklung ist es Teil unserer DNA, Normen infrage zu stellen, um Erfahrungen zu schaffen, die disruptiv sind. Ich ermutige mein Team, Risiken einzugehen und bestehende Best-in-Class-Lösung herauszufordern. Gute Ideen können von überall kommen und sie sind anfangs manchmal auch unbequem. Es ist, als würde man im Dunkeln laufen und sich den Weg ertasten müssen – manchmal stolpert man dabei, aber so findet man die Magie.

Wenn Sie Ihre frühen Erfahrungen mit Autos mit den heutigen vergleichen, was hat sich Ihrer Meinung nach in der Automobilindustrie am meisten verändert?

Die wichtigste Veränderung ist der rasante technologische Fortschritt, der beinahe an Science-Fiction erinnert. Autos sind elektrisch, vernetzt und autonom geworden – das hat auch unsere Beziehung zu ihnen verändert. Wir sind zwar noch nicht am Ziel, aber der Trend geht eindeutig weg von einer aktiven Rolle im Fahrzeug hin zu einer passiveren Haltung. Man darf sich zurücklehnen. Was einst wie ein weit entfernter Traum vom automatisierten Fahren erschien, ist heute bereits Realität, man nehme zum Beispiel den DRIVE PILOT von Mercedes-Benz. Wir erleben auch, wie verschiedene Branchen zusammenkommen, zum Beispiel KI, IoT und die erneuerbaren Energien. Sie alle revolutionieren die Art und Weise, wie wir Autos erleben. Da die Grenzen zwischen unserem digitalen und physischen Leben immer mehr verschwimmen, werden sich unsere Fahrzeuge nahtlos in unseren vernetzten Lebensstil integrieren.

Welche Rolle sehen Sie für ZYNC in der Zukunft, wenn sich die Autos noch mehr verändern und das automatisierte Fahren allgegenwärtig sein könnte?

ZYNC wird bei diesem Übergang eine entscheidende Rolle spielen, indem es das Nutzererlebnis deutlich verbessert. Wir sind begeistert davon, Fahrten intuitiver, angenehmer und unterhaltsamer zu gestalten. Die im Auto verbrachte Zeit wird sich verändern – durch großartige Entertainment-Erlebnisse, die es uns erlauben, unser Markenversprechen, „Arrive Better“, zu erfüllen.

Wie gehen Sie mit der Skepsis und dem Widerstand um, die radikalen Innovationen oft entgegengebracht werden?

Das ist etwas, womit ich in der Automobilindustrie regelmäßig zu kämpfen habe. Aber die Wegbereiter, die vor uns kamen, haben mich daran erinnert, dass Widerstand unvermeidlich ist, wenn man neue Wege beschreitet. Wenn ich jetzt auf Reibung stoße, sehe ich das als Zeichen dafür, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Kritiker können unsere engsten Verbündeten sein, denn sie zwingen uns, unsere Annahmen zu hinterfragen und tiefer zu graben. Ich habe mir angewöhnt, diese Herausforderungen anzunehmen. Ich nutze sie als Ansporn, um die Leidenschaft für etwas Außergewöhnliches zu entfachen. Ich habe akzeptiert, dass ich dadurch als „Anti-Heldin“ wahrgenommen werden kann. Aber es beweist auch, dass wir die Spielregeln neu definieren können – um zu zeigen, dass wir Dinge schaffen können, die größer sind als das, was man für möglich hält. Das motiviert mich ungemein.

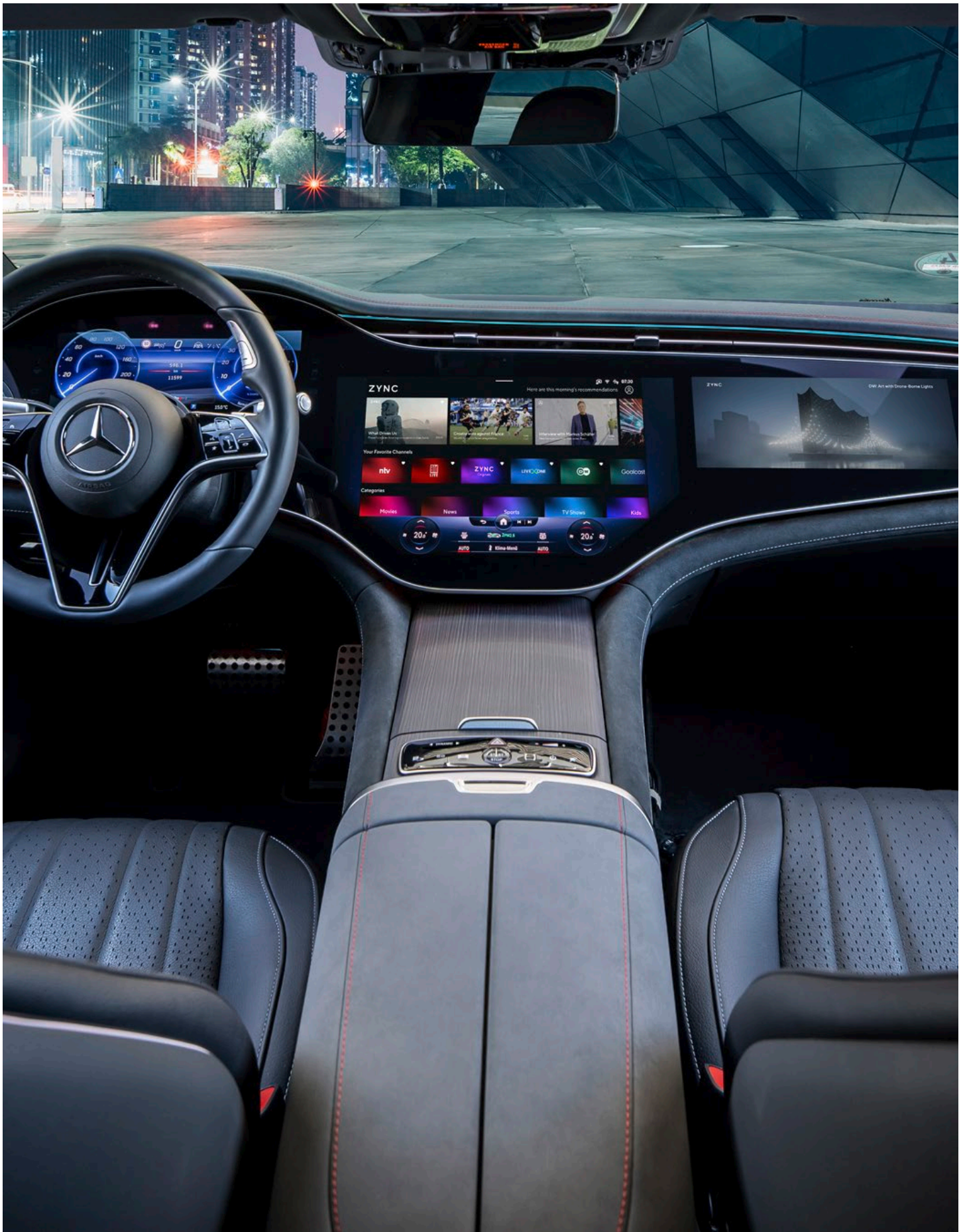
„Kritiker können unsere engsten Verbündeten sein, denn sie zwingen uns, unsere Annahmen zu hinterfragen und tiefer zu graben“

Wie bringen Sie Ihre künstlerische Vision mit den praktischen Zwängen der Entwicklung eines Produkts für den Massenmarkt in Einklang?

Es ist nicht immer einfach, meinen kreativen Instinkten treu zu bleiben und gleichzeitig die Anforderungen des Marktes zu berücksichtigen. Ich glaube, dass Künstler Grenzen überschreiten müssen. Das ist entscheidend. Aber ebenso wichtig ist es, den Punkt zu finden, an dem Kunst und Technologie harmonisch nebeneinander bestehen können. Nur so kann man ein Produkt schaffen, das ein breites Publikum anspricht. Erst dann weiß man, dass man etwas wirklich Außergewöhnliches geschaffen hat.

Was ist die wichtigste Lektion, die Sie auf Ihrem Weg in der Autoindustrie gelernt haben?

Die wertvollste Lektion, die ich gelernt habe: Großartige Ideen entstehen an Orten der Verwundbarkeit und Unsicherheit. Man muss sich seinen Ängsten stellen, seine stärksten Emotionen erforschen und das Chaos akzeptieren, das damit einhergeht. Es ist ein Balanceakt, man wandelt zwischen Kontrollverlust und dem Vertrauen in das Unbekannte. Diese Erfahrung hat nicht nur meine unternehmerische Herangehensweise geprägt, sondern auch mein persönliches Wachstum. In meinen 15 Jahren als Tech-Unternehmerin habe ich Höhen und Tiefen erlebt. Aber erst diese emotionalen Kontraste zeigen uns unsere Grenzen auf und lassen uns über sie hinauswachsen.



JUNGE TALENTE FÜR EINE NACHHALTIGE ZUKUNFT



Text von Josefine Klatt

Mercedes-Benz finanziert mit Spenden ein globales Förderprogramm. BEVISIONEERS: THE MERCEDES-BENZ FELLOWSHIP unterstützt junge Menschen dabei, ihre innovativen Projekte für Umweltschutz und Dekarbonisierung umzusetzen. Die Rekordauktion des 300 SLR „Uhlenhaut-Coupés“ bildet hierfür das Startkapital

Um die Herausforderungen der Gegenwart und der Zukunft nachhaltig meistern zu können, sollte man vor allem der jungen Generation eine Stimme geben. Bei Mercedes-Benz ist das Teil der Unternehmensgeschichte: Gottlieb Daimler nahm den damals 15-jährigen Wilhelm Maybach unter seine Fittiche und förderte dessen außergewöhnliches Talent. Auch heute, 162 Jahre später, hat sich an dieser Einstellung nichts geändert. Im Gegenteil: Als global agierender Konzern möchte Mercedes-Benz einen spürbaren positiven Beitrag für die Gesellschaft leisten, der über die eigentliche Geschäftstätigkeit hinausgeht – und zwar weltweit. Denn unsere Welt verändert sich immer schneller. Lösungen für die Probleme unserer Zeit zu finden gleicht mehr einem Marathon als einem Sprint. Dafür bedarf es Mut, innovativer Ideen, einer Gemeinschaft aus kreativen Köpfen und einer ganzheitlich nachhaltigen Geschäftsstrategie.

EIN FÖRDERPROGRAMM FÜR POSITIVEN WANDEL

Das beVisioneers-Programm richtet sich an kreative Menschen im Alter von 16 bis 28 Jahren, die vielversprechende Ideen für nachhaltige Projekte haben. Die gemeinnützige The DO School Fellowships gGmbH hat das Konzept für das Förderprogramm von Grund auf erdacht und konzipiert – und ist auch für die Umsetzung verantwortlich. Aus der Gesamtzahl der Bewerbenden, die aus unterschiedlichen Ländern und Lebenswelten kommen, wählt The DO die Teilnehmenden nach bestimmten Kriterien aus. Diese Fellows können dann mithilfe der Förderung ihre Ideen in die Tat umsetzen und auf diese Weise messbare Erfolge für lokale Communitys und die Umwelt erzielen. Während einer zwölfmonatigen hybriden Lernphase haben die Fellows Zugang zu vielfältigen Qualifikationsangeboten und Finanzierungsmöglichkeiten, um ihre Visionen zu realisieren. Darüber hinaus werden sie von Mentoren bei der Umsetzung ihrer Projekte unterstützt und in ihrer persönlichen Entwicklung begleitet. Beschäftigte von Mercedes-Benz haben die Möglichkeit, eine solche Mentorenrolle zu übernehmen.

„Wir sind stolz, beVisioneers zu unterstützen. Dieses Engagement verbindet das Erbe der Marke mit dem Pioniergeist einer neuen Generation von Entscheidungsträgern“

Renata Jungo Brüngger

Im April 2023 ist das Programm mit zunächst 100 Fellows aus Südafrika, Indien, Deutschland und einigen weiteren europäischen Ländern gestartet. In den kommenden Jahren soll die Zahl der Teilnehmenden auf jährlich 1000 Fellows aus der ganzen Welt erweitert werden. So wird langfristig ein global agierendes Netzwerk aus kreativen Ideengebern und Fachleuten aufgebaut, die das gemeinsame Ziel verfolgen, einen positiven Beitrag für die Umwelt zu leisten.

EIN GEMEINSAMES ZIEL

Im Jahr 2022 hat Mercedes-Benz begonnen, sein Corporate-Citizenship-Engagement an der nachhaltigen Geschäftsstrategie auszurichten. beVisioneers fördert Nachhaltigkeit und den gesellschaftlichen Zusammenhalt durch Bildung – und zielt darauf ab, dass sowohl die jungen Teilnehmenden als auch ihre Gemeinschaften vor Ort und die Umwelt profitieren. „Das Programm spiegelt wesentliche Elemente unserer Corporate-Citizenship-Strategie wider. Wir sind sehr stolz darauf, diese Initiative zu unterstützen – und so eine neue und vielfältige Generation von Innovatoren zu stärken“, so Renata Jungo Brüngger, Vorstandsmitglied der Mercedes-Benz Group AG für Integrität und Recht.

REKORDSUMME FÜR DAS 300 SLR „UHLENHAUT-COUPÉ“

Um das Fellowship zu finanzieren, hat sich das Unternehmen dazu entschieden, eines von zwei existierenden Mercedes-Benz 300 SLR „Uhlenhaut-Coupés“ aus dem Jahr 1955 an einen privaten Sammler zu versteigern. Für eine Rekordsumme von 135 Millionen Euro hat der legendäre „Flügeltürer“ mit rotem Interieur im Mai 2022 den Besitzer gewechselt. Damit ist der nach seinem Schöpfer Rudolf Uhlenhaut benannte Sportwagen das wertvollste Automobil der Geschichte. Die Entscheidung, dieses legendäre Sportauto zu verkaufen, wurde wohlüberlegt getroffen: um einen guten Zweck zu unterstützen. Uhlenhaut, seinerzeit Leiter der Personenwagen-Entwicklung bei Mercedes-Benz, kreierte mit dem technisch hochfortschrittlichen Wagen und einem bahnbrechenden 302 PS starken Motor eine Ikone. Das zweite originale Exemplar bleibt in Firmenbesitz und kann im Mercedes-Benz Museum in Stuttgart bestaunt werden. Erlöse aus der Versteigerung bilden das Startkapital für das Förderprogramm, das Mercedes-Benz Jahr für Jahr durch Spenden finanzieren wird.

Weitere Informationen und Teilnahmebedingungen unter bevisioneers.world



FUTURE DIMENSIONS

DIE ZUKUNFT DER ARBEIT, EIN ABENTEUER



Weltweit stellen Menschen infrage, wie wir heute arbeiten. Zum Glück hält die Zukunft der Arbeit viel Gutes bereit. Vor allem, weil neue Technologien es uns ermöglichen, unseren Büroalltag neu zu erleben. Wie wird New Work die Arbeitswelt verändern? Ein Ausblick

Reisen Sie mit uns ins Jahr 2043. Nach jahrelanger Debatte wurde unlängst die 28-Stunden-Woche eingeführt. Dank des branchenübergreifenden Einsatzes von künstlicher allgemeiner Intelligenz ist die Produktivität nicht eingebrochen – allen Ängsten zum Trotz. Dazu kommt: Arbeitende leiden seltener unter Burnout-Symptomen und sind insgesamt glücklicher.

Vielleicht bezeichnen Sie das, was Sie tun, nicht einmal mehr als Arbeit – vielleicht ist es eher eine kollegiale Partnerschaft mit Ihrem Arbeitgeber, der sich verpflichtet hat, in Ihre Work-Life-Balance und psychische Gesundheit zu investieren. Meetings finden an virtuellen Orten statt – nicht statisch, wie wir es heute kennen, sondern im Metaverse, einem hyperrealistischen Café beispielsweise oder bei einem gemeinsamen Spaziergang, der genau dort stattfindet, wo Sie es sich wünschen.

Ein Science-Fiction-Szenario? Mitnichten. Vielmehr beschreibt es, wie unsere Arbeitswelt in 20 Jahren aussehen könnte.

WIE ES UM UNSERE ARBEITS-ZUFRIEDENHEIT STEHT

Aber lassen Sie uns einen Schritt zurückgehen und den Blick auf den Status quo richten. Der sieht so aus, dass immer weniger Menschen mit ihrer Arbeitssituation zufrieden sind: Laut einer aktuellen Gallup-Umfrage haben 18 Prozent der Arbeitnehmer in Deutschland keine emotionale Bindung zu ihrem Arbeitgeber, während gleichzeitig die Zahl der aktiv engagierten Arbeitnehmer sinkt. Wie haben die letzten Jahre und insbesondere die Covid-19-Pandemie zu diesem Trend beigetragen?

„Immer, wenn wir als Gesellschaft an einen Wendepunkt kommen, halten Menschen inne und bewerten ihr Leben neu“, sagt Alexandra Levit. Die Journalistin, Beraterin und Futuristin befasst sich schon lange mit der Zukunft der Arbeit und hilft Einzelpersonen und Unternehmen dabei, mit der sich wandelnden Arbeitswelt Schritt zu halten. „Wenn ein solch einschneidendes Ereignis eintritt, reflektieren sie, wie viel ihrer Zeit sie mit ihrem

Job verbringen, oder fragen sich, ob das, was sie tun, von Bedeutung ist. Geht es ihnen darum, berufliche Ziele zu verfolgen – oder wollen sie auch persönliche Ziele erreichen?“

Überraschend ist, dass die oft unter „New Work“ subsumierten Ideen gar nicht so neu sind: Der Begriff stammt aus den späten 1970er-Jahren und stellte damals traditionelle Arbeitsbedingungen infrage. Er unterstreicht individuelle Erfüllung und Selbstdisziplin und weist darauf hin, dass Arbeit und Leben in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander stehen sollen. Das Zauberwort? Work-Life-Balance. Der Schwerpunkt liegt nicht mehr auf der Produktivität, sondern auf der persönlichen Entwicklung, dem Sinn, der Berufung.

WIE DIE GENERATION Z DIE ARBEITSWELT AUF DEN KOPF STELLT

Und doch gibt es Anzeichen dafür, dass die Bewegung jetzt wieder an Fahrt aufnimmt. In mehreren europäischen Ländern wird die Vier-Tage-Woche immer mehr



Wie sieht die KI die Zukunft der Arbeit? Für die Bilder auf diesen Seiten haben wir das KI-Tool Midjourney verwendet, das für diesen Artikel mögliche Szenarien für zukünftige Arbeitssituationen visualisiert.

diskutiert. Die Idee dahinter ist einfach: Die Arbeitswoche verkürzt sich auf vier Tage – Gehalt und Aufgaben bleiben jedoch gleich. Ein britisches Pilotprojekt mit über 60 Unternehmen und 3 300 Beschäftigten erwies sich als besonders erfolgreich: Die Produktivität blieb hoch, während der Stresslevel- und der Krankenstand unter den Mitarbeitenden sanken. Auch in Japan versuchen sich erste Unternehmen an der verkürzten Arbeitswoche. Und auch, wenn es nicht ganz dasselbe ist: In Südkorea wurde in diesem Jahr ein Vorstoß, die Arbeitszeit zu erhöhen, von den zwischen 1980 und 1996 geborenen Millennials und der zwischen 1995 und 2010 geborenen Generation Z so heftig und lautstark abgelehnt, dass die Initiatoren zurückrudern mussten. Warum

also nicht einmal einen Blick auf genau diese jungen Menschen richten, die künftig den Arbeitsmarkt dominieren werden?

Die Gen Z gilt als die Kohorte, die alles will – vor allem den richtigen Arbeitgeber. Felix Zeltner, Unternehmer und Journalist, hat für seine Recherchen mit vielen Menschen gesprochen, die zur Gen Z gehören. Sein Fazit: „Sie fordern viel – den tollen Arbeitsplatz, Erfolg, aber auch ein Leben, in dem sie Zeit für sich haben. Sie streben nach etwas, das meine Generation, glaube ich, nicht erreicht hat. Und das stimmt mich sehr optimistisch.“

Das gilt auch für Phänomene wie „Quiet Quitting“, das in den vergangenen Jahren zum Trend geworden ist. Es steht in direktem Zusammenhang mit den Forderungen der Gen Z und

beschreibt eine Einstellung, bei der die Mitarbeitenden gerade so viel Mühe und Zeit in ihre Arbeit investieren wie nötig. Experten warnen aber davor, diesem durch die sozialen Medien weltweit verbreiteten Trend zu viel Bedeutung zuzumessen. Quiet Quitting bedeute nicht, dass Menschen unmotiviert seien und kurz davor, tatsächlich zu kündigen – vielmehr heiße es, dass sie sich für ihren Job nicht kaputtmachen wollen. Sie ziehen Grenzen, setzen Prioritäten, vermeiden Überlastung.

REMOTE ARBEITEN ODER NICHT, DAS IST HIER DIE FRAGE

Darüber zu diskutieren, wie viel Zeit wir bei der Arbeit verbringen, ist eine Sache, aber es gibt noch etwas anderes, worüber sich die Arbeitnehmer und Arbeitgeber streiten: Nachdem die meisten Belegschaften die vergangenen Jahre überwiegend im Homeoffice verbracht haben, fordern Unternehmen weltweit nun dazu auf, ins Büro zurückzukehren – wenn auch nur für ein paar Tage pro Woche. Und während einige dieser Aufforderung gerne nachkommen, reagieren andere nicht gerade überschwänglich. Vor allem diejenigen, die weggezogen sind und deren Arbeitszeiten sich jetzt nicht mehr an den Geschäftszeiten orientieren, sondern an den besten Wellen.

Die Debatte ist hitzig, viele Arbeitnehmende wollen die Freiheiten nicht aufgeben, die ihnen Remote Work ermöglicht hat – zusätzliche Zeit mit der Familie zu verbringen und einfach ein ausgewogeneres Leben zu führen. Felix Zeltner zufolge wird die Debatte jedoch mitunter etwas oberflächlich geführt. „Das sieht man auch in den großen Meinungsstücken

„Die Gen Z fordert viel – den tollen Arbeitsplatz, Erfolg, aber auch ein Leben, in dem sie Zeit für sich hat“

FELIX ZELTNER

Unternehmer und Journalist

der New York Times oder des Wall Street Journal. Der eine fordert dieses Extrem, der andere jenes. Dazwischen jedoch gibt es eine Debatte, die wir unbedingt führen sollten – und das ist der Wunsch der Menschen nach faireren Arbeitsbedingungen und mehr Flexibilität“, sagt er.

Letztlich wollten viele Menschen einfach eine gute Zeit im Büro verbringen (oder eben auch im Homeoffice oder in dem an der portugiesischen Küste geparkten und zum Office umfunktionierten Van). Sie wollten annehmbare, faire Arbeitsplätze. Und auch, wenn es dem Privatleben zuträgt, weniger oder aus der Ferne zu arbeiten, löst das nicht alle Probleme am Arbeitsplatz.

„Während der Pandemie haben viele Menschen erlebt, was schlechte Führung ist. Einem virtuellen Meeting, das schlecht vorbereitet ist, dem Struktur und Tagesordnung fehlen, merkt man in Sekundenschnelle an, dass es unstrukturiert ist. Teilnehmende schalten dann direkt ab. Sie telefonieren, beantworten E-Mails, aber sie hören nicht mehr zu“, sagt Zeltner. Das Gleiche gelte für schlechtes Management und

unklare Kommunikation. All diese Dinge, die es auch in präpandemischen Zeiten schon gab – im Virtuellen zeigen sie ihre unschönen Gesichter besonders deutlich.

Denn klar, wir alle lieben Remote Work. Aber Remote Meetings? Eher weniger. Und das weist vielleicht auch darauf hin, warum der Frust bei der Arbeit in den vergangenen Jahren stetig zugenommen hat. Ja, wir waren froh, von zu Hause aus arbeiten zu können und mehr Zeit mit unseren Familien zu verbringen – aber gleichzeitig hat sich vielerorts auch jener schleichende Unmut breitgemacht.

Felix Zeltner weiß, warum: „Das Nonverbale macht etwa 90 Prozent der menschlichen Interaktion aus. Wenn wir uns virtuell unterhalten, fehlt uns diese Interaktion – ganz einfach, weil wir nicht im selben Raum sind. Daher glaube ich, dass das persönliche Gespräch immer wirkungsvoller und relevanter bleiben wird.“

Fest steht: Körpersprache ist der Schlüssel zur Kommunikation. Ohne die körperliche Energie einer Person fühlen sich Interaktionen oft seltsam an. Was wäre, wenn es einen Weg gäbe,

„Ich bin mir sicher, dass wir vornehmlich im Metaverse arbeiten werden – einer virtuellen Welt, die so gestaltet ist, dass sie sich echt anfühlt“

ALEXANDRA LEVIT

Journalistin, Beraterin und Futuristin

die virtuelle Welt immersiver und die persönliche Interaktion realer zu gestalten? Würde das unsere Arbeit besser machen?

DAS METAVERSE UND DAS HYBRIDE ZEITALTER

Die Frage, wie sie sich einen typischen Arbeitstag in 15 Jahren vorstellt, beantwortet Alexandra Levit mit einem Raum, der mehr als alles andere mit dem Virtuellen verbunden ist: „Ich bin mir sicher, dass wir vornehmlich im Metaverse arbeiten werden – einer virtuellen Welt, die so gestaltet ist, dass sie sich echt anfühlt. Das Metaverse wird eine Welt wie die unsere sein, und ich denke, wir werden mühelos zwischen den beiden hin- und herwechseln.“ Auch Felix Zeltner prognostiziert, dass virtuelle Meetings viel mehr sein werden als das, was wir heute gewohnt sind – einander in kleinen Kästchen auf Bildschirmen zu begegnen. Dem Journalisten zufolge könnten wir Meetings in einem virtuellen Pariser Café abhalten oder an einem digitalen Lagerfeuer an einem kalifornischen Strand zusammensitzen: „Und wir werden uns viel besser an dieses Treffen erinnern können, weil sich die Interaktion real angefühlt

hat. Wir würden uns einen echten Raum teilen und nicht durch Bildschirme getrennt sein wie bei einem Zoom-Call.“ Bedeutet das, dass Büros künftig noch weniger frequentiert werden als in den letzten Jahren? Nicht unbedingt. Zeltner glaubt, dass die Zukunft der Arbeit das Beste aus beiden Welten vereinen könnte. Die Lösung sei hybrid. Und in dieser Sowohl-als-auch-Situation habe jeder einzelne Arbeitsplatz ganz eigene Funktionen, die einander elevieren. Man könne es sich wie eine Treppe vorstellen. Das Virtuelle bildet die erste Stufe, die wiederum das persönliche Treffen auf die nächste Stufe hebe.

Niemand kann genau vorher sagen, wie wir in Zukunft arbeiten werden. Aber eines ist klar: Wir befinden uns in einer Phase großer Veränderungen, vielleicht der größten seit der New-Work-Bewegung in den 70er-Jahren. Klingt abenteuerlich, nicht wahr?



FUTURE DIMENSIONS

Dieser Text basiert auf der fünften Folge unseres Mercedes-Benz Feature-Podcasts Future Dimensions, in dem es um kühne Visionen der zukünftigen Welt geht. Möchten Sie weitere faszinierende Einblicke von Alexandra Levit und Felix Zeltner in New-Work-Konzepte erhalten? Dann laden wir Sie

zu einem Deep Dive ein – scannen Sie den QR-Code und hören Sie sich die Folge jetzt an!
mb4.me/Podcast





Die Zukunft der Arbeit sieht rosig aus. Nicht nur wegen der neuen Technologien, sondern auch, weil mit der Generation Z eine wagemutige, digital aufgewachsene Generation auf den Arbeitsmarkt drängt.

DIGITALE EXTRAS

WIE MB.OS DAS FAHRERERLEBNIS REVOLUTIONNIERT



Das eigens entwickelte Betriebssystem MB.OS setzt Maßstäbe in allen Bereichen des Automobils. Erfahren Sie mehr über das Herzstück zukünftiger Mercedes-Benz Modelle

Stellen Sie sich ein Haus vor. Sie gehen durch die Wohnräume und genießen die Architektur, den Komfort. Haben Sie vor Ihrem inneren Auge auch explizit an das Fundament gedacht? Vermutlich nicht.

Das neue Betriebssystem MB.OS von Mercedes-Benz kann man in gleicher Weise betrachten. Auf zwei unterschiedlichen Ebenen wird es künftige Fahrzeuge prägen und der Kundschaft von Mercedes-Benz einen nie da gewesenen Mehrwert bieten – auf sichtbarer und unsichtbarer Ebene.

Da ist zum Beispiel die grundlegende Funktionsweise: Das Mercedes-Benz Operating System, kurz MB.OS, ist eine Chip-to-Cloud-Architektur, die dafür sorgen soll, dass alle zukünftigen Fahrzeuge erstklassige Nutzerfreundlichkeit und aktuelle Softwarefunktionen vereinen. Die Bezeichnung deutet es schon an: Eine große Rolle spielen neue Hardwarekomponenten wie Chips und Sensoren, aber auch digitale Innovationen im Bereich der Software, die über die Over-the-Air(OTA)-Updates komfortabel und kontinuierlich auf dem neuesten Stand der Technik gehalten wird. CEO Ola Källenius bringt die OTA-Updates wie folgt auf den Punkt: „Das Produkt wird nicht alt, sondern mit der Zeit sogar besser.“

GERÜSTET FÜR AUTOMATISIERTES FAHREN

Stets im Fokus der Entwicklung: die Interessen der Kunden von Mercedes-Benz. Dabei ist das neue Betriebssystem so gestaltet, dass sie zu jeder Zeit Zugriff auf ihre Daten haben und entscheiden können, wie diese verarbeitet werden. Zudem kommen die neuesten Verschlüsselungsmethoden zum Einsatz. Dies ist nur einer der Gründe, warum Mercedes-Benz die Entwicklung des Systems von Anfang an selbst verwaltet. Gleichzeitig ist das System offen für vertrauenswürdige und verlässliche Partner, die ihre individuelle Expertise einbringen: zum Beispiel das

Softwareunternehmen NVIDIA, welches maßgebliche Lösungen für das automatisierte Fahren liefert. Oder Luminar mit einem Laserscanner (LiDAR), der selbst kleinste Objekte mit nur schwacher Reflexion im Infrarotbereich erkennen kann – für die Sicherheit der Passagiere und aller Verkehrsteilnehmenden beim automatisierten Fahren.

Erinnern Sie sich an den Vergleich mit dem Wohnhaus? Der Wohnraum und damit das Komfortable des Hauses sind jene MB.OS Funktionen, die man direkt wahrnimmt. Was also sind diese konkreten Neuerungen, auf die Sie sich freuen können?

EIN NEUES INFOTAINMENT-ERLEBNIS

Neben den rasanten Entwicklungen im Bereich des automatisierten Fahrens gibt es viele Innovationen im Bereich Infotainment. Dabei kommt ein weiterer Partner ins Spiel: Mercedes-Benz ist der erste Autohersteller, der seine Navigation auf Basis des Marktführers Google Maps aufbaut. Die Vorteile? Smarte Routen, Verkehrs- und Reichweiteninformationen, die zusammen mit den bordeigenen Sensoren noch genauere Ergebnisse liefern werden. Ebenso verwandelt sich das Interieur zum Wohn- und Arbeitsraum, auch dank des Hyperscreens: Video-Konferenzen und Videowiedergabe sind problemlos möglich, ebenso wird den Passagieren in Zukunft eine größere Auswahl an In-Car-Games zur Verfügung gestellt. Ein besonderes Feature für Kunst-Connaisseurs: Mit der „My NFT“-Funktion kann man seine digitalen Kunstschatze auf der Hyperscreen-Fläche zur Schau stellen.

Einen ersten Ausblick auf MB.OS liefert die neue E-Klasse, die in diesem Jahr ihre Markteinführung feiert. Ab Mitte des Jahrzehnts wird das Betriebssystem dann standardmäßig in allen neuen Mercedes-Benz Modellen verfügbar sein.

ICONS

230 SL „PAGODE“

Text von Sebastian Gierich

Im Frühjahr 1963 präsentierte Mercedes-Benz auf dem Genfer Auto-Salon den neuen 230 SL. Der kompakte Zweisitzer ersetzte gleich zwei Roadstermodelle auf einmal: den komfortablen 190 SL und den sportlichen 300 SL

Das Konzept geht auf: Dynamische Fahreigenschaften sind beim SL der Baureihe W 113 mit einem laufruhigen Sechszylindermotor und luxuriösen Komfortausstattungen vereint. Servolenkung, Viergang-Automatikgetriebe und das spielerisch leicht zu bedienende faltverdeck sind in den Sonnenstaaten der USA, dem Hauptabsatzmarkt, besonders beliebt. Das abnehmbare Hardtop stellt die Ganzjahrestauglichkeit in allen Klimazonen sicher. Und es gibt dieser Baureihe ihren Spitznamen „Pagode“: Mit hohen Scheiben und der nach innen gewölbten Form erinnert es an asiatische Tempelbauten. Die innovative Gestaltung bietet eine höhere Dachfestigkeit und damit Sicherheit bei einem Überschlag. Außerdem wird der Ein- und Ausstieg erleichtert.

SPORTWAGEN MIT SICHERHEITS-TECHNOLOGIE

Sicherheit schreibt Mercedes-Benz seit Anfang der 1960er-Jahre groß und übernimmt damit eine Führungsposition in der Automobilindustrie. Der neue SL basiert auf der verkürzten und verstärkten Bodengruppe der „Heckflossen“-Limousinen: Wie diese hat der SL eine Sicherheitskarosserie mit steifer Fahrgastzelle und verformbaren Knautschzonen an Front und Heck, die Aufprallenergie aufnehmen. Hinzu kommen zahlreiche weitere Sicherheitsmerkmale wie der entschärfte Innenraum und die geknickte

Lenksäule. Erstmals rollt ein Mercedes-Benz Pkw auf modernen Gürtelreifen. Scheibenbremsen vorn, später an allen vier Rädern, garantieren bestmögliche Verzögerung.

200 KM/H TOP SPEED

Das Fahrwerk stammt in den Grundzügen aus der Limousine 220 SE, ist aber neu abgestimmt. Komfortable Federn und straffe Dämpfer ermöglichen den perfekten Kompromiss zwischen sportlichem Fahrereindruck und hohem Langstreckenkomfort. Der auf 2,3 Liter Hubraum vergrößerte Sechszylinder-Reihenmotor leistet im 230 SL mit Benzineinspritzung 150 PS. Er ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h.

BEGEHRT BIS HEUTE

Mit den Nachfolgern 250 SL und 280 SL entstehen von 1963 bis 1971 insgesamt 48 912 „Pagoden“. Heute sind die Modelle bei Autoenthusiasten in aller Welt beliebt und begehrt. Topfahrzeuge bewerten renommierte Marktbeobachter mit 121 000 bis 154 000 Euro, Fahrzeuge mit besonderer Historie sogar noch deutlich darüber. Da die Ersatzteillage grundsätzlich gut ist, lohnen sich auch aufwendige Wiederaufbauten, zumal viele Technikelemente baugleich mit den Limousinen sind.

Nach ihrer Weltpremiere auf dem Genfer Auto-Salon im März 1963 wird die „Pagode“ im September auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) zum ersten Mal in Deutschland der Öffentlichkeit präsentiert.

R G U T E R S T E R N A U F A L L E N

