

Driving Performance

The AMG Magazine
2018

Den ny GT 4-dørs coupé
Dansk møbelkunst
Project ONE





BY APPOINTMENT TO
HER MAJESTY THE QUEEN OF DENMARK

GEORG JENSEN

ESTABLISHED 1904



THE MAGIC COLLECTION

COPENHAGEN | HONG KONG | LONDON | MUNICH | NEW YORK | STOCKHOLM | SYDNEY | TAIPEI | TOKYO

GEORJENSEN.COM

Udgiver
Mercedes-Benz Danmark
Postbox 130
0900 København C

Ansvarlig udgiver
Signe Christiani

Redaktør
Nikolaj Karlshøj

Journalister
Nikolaj Karlshøj
Billi Bierling
Alexander Mankowsky
Rasmus Palsgård
Thomas Kernstock
Christina Rahmes
Jo Clahsen

Foto
Büro Jantzen
Anja Behrens
Daimler Media
Jan Bürgermeister
Mercedes-AMG
Tyler Reid
Heiko Simayer

Produktion
TBWA & BBDO A/S
Store Kongensgade 59E
1264 København K

Projektleder
Linnéa Tunhage

Layout
Mette Bech Elsgaard

Produktionsstyring
Steen Nøhr

Annoncer
Mercedes-Benz Danmark
Postbox 130
0900 København C
3378 5450

Rettigheder
Der må ikke gengives, mangfoldiggøres eller kopieres noget fra denne publika-tion uden skriftlig tilladelse fra udgivere og/eller andre rettighedshavere.

006	Shortcuts and stories
016	Nyheder, biler og interviews
022	Formel 1 i København
024	En snak med manden bag den vilde idé
032	Mand x Maskine
034	Hvordan bevarer vi passionen i fremtiden?
042	Halvfemsernes racerkonger
050	DTM-legender og GT-mestre
054	Ekstremmenneske
060	Melissa Arnot på vej mod toppen
064	Turen du drømmer om
068	AMG Private Lounge Days i Barcelona
074	Stolekongen
080	Interview med Knud Erik Hansen
	Bidt af et fotografi
	Kenneth Nguyen er autodidakt fotograf
	Formel 1-teknologi til gaden
	Interview med manden bag Project ONE
	Behind the scenes
	Den første tur i en hyperbil
	Teknikken forklaret
	Sådan fungerer 4MATIC+
	Kvalitet til din tonic
	Interview med gin-producenterne fra Aarhus
	For en sikkerheds skyld
	Den ny F1 Safety Car
	Modeloversigten
	Det helt store overblik

SUV med ekstra Sport



Mercedes-AMG GLC 63 S 4MATIC+

Motor
4,0 liter, V8, biturbo

Hestekræfter
510 ved 5.500-6.250 o/min

Newtonmeter
700 ved 1.750-4.500 o/min

Brændstoføkonomi
9,7 km/l (kombineret)

CO₂-emission
244 g/km (kombineret)

Acceleration
0-100 km/t på 3,8 sekunder

Tophastighed
250 km/t (AMG Drivers Package: 280 km/t)

For priser og mere information:
mercedes-benz.dk

Du kan se det på den. Det er ikke nogen almindelig GLC. De 20-tommers AMG letmetalfælg under de bredere skærme, muskelbølgerne i motorhjelm og den aggressive front afslører dens kapacitet. Alligevel er den tilpas diskret til ikke at vække for megen opsigt. Altså indtil du trykker på knappen. Knappen, som starter motoren. Den 4,0-liters V8 med biturbo springer nemlig i gang med et ægte, gammeldags brøl. Et brøl, som kun en håndbygget, ottecylindret performancemotor fra Affalterbach kan afgive. Og så yder den 510 hestekræfter. Det er naturligvis bare et tal. Men immervæk et tal, som sender dig fra nul til 100 kilometer i timen på 3,8 sekunder. En præstation, som du indtil nu har troet, at du skulle sidde i en supersportsvogn for at opleve. Her leveres oplevelsen imidlertid i en SUV, som både performer optimalt på asfalten og uden for asfalten. Og du kan sagtens kalde den praktisk, for en GLC er rummelig som en stationcar, men samtidig overraskende sportslig. Men det sidste siger selvfølgelig sig selv. For enhver AMG er sportslig. For AMG navnet forpligter. Så GLC 63 S 4MATIC+ er mere end det uimodståeligt tjekkede udseende – fra sportsudstødningens fire blanke afgangsrør til Panamericana-grillen, som leder tankerne helt tilbage til Mercedes-Benz' historiske landevejsracere fra halvtredserne. Læg eksempelvis mærke til de ekstra store AMG bremses, som gemmer sig bag fælgene, og som sørger for, at du kommer lige så hurtigt ned i fart, som du kom derop. Du kan vælge mellem køreprogrammerne 'Comfort', 'Sport' og 'Sport+', og det siger sig selv, hvornår den er mest aggressiv. Men du kan kontrollere den, tæmme den, takket være den 9-trins AMG Speedshift MCT gearkasse, som du nemt og effektivt betjener med skiftepaddlerne bag rattet. Gearskiftene foregår hurtigt og sprødt. Du både mærker og hører den perfekt timede mellemgas, når du gearer ned. Det tykke AMG sportsrat forstærker fornemmelsen, og det samme gør de dybe AMG sportssæder. For ikke at tale om det effektive 4MATIC+ firehjuls-træk, som effektivt fordeler kræfterne mellem for- og bagaksel og skaber det ultimative greb. Eller den AMG specificerede AIR BODY CONTROL luftundervogn, som giver dig den helt perfekte kombination af rå sport og dynamisk komfort. Skulle du ikke bare se at komme afsted?

Funk, soul og Soleima



Soleima

Hedder Sara Mariegaard. Er 28 år og opvokset i Skejby ved Aarhus

Begyndte karrieren i det aarhusianske hiphopkollektiv Flødeklinikken. Gik solo i 2015

Kendes for sin funky og særegne stemme, som i 2017 indbragte hende talentprisen til P3 Guld

Tager på danmarksturné til september

Tekst: Nikolaj Karlshøj Foto: Nikolaj Osorio

Scenen er sat. En nedlagt flyvestation i Nordsjælland. De rå omgivelser af asfalt og hangarer er overtaget af virksomheder, der kræver plads til at udfolde sig. Akkurat som kunstneren Soleima, der har kameraets fulde fokus, mens baggrunden bliver mere og mere indhyllet i dækrøg fra den Mercedes-AMG C 63, som spiller en spektakulær rolle i musikvideoen til hendes nyeste single, Low Life. Soleima, eller Sarah Mariegaard, er sangerinde og sangskriver, og har du hørt P3 de seneste par år, er du uden tvivl stødt på den særlige, fine og lidt kælnе stemme og de faste, funky loops, som kendetegner hendes særlige stil. Efter at have været en del af det aarhusianske hiphop-kollektiv Flødeklinikken, debuterede Soleima i 2015 som solokunstner og begyndte at samarbejde med producere i København, London og Los Angeles. To år senere udgav hun sit første album, blev nomineret til Årets Nye Navn til Danish Music Awards og gav shows på Heartland Festival og P3 Guld, hvor hun også fik overrakt Talentprisen med begrundelsen, at “dansk musik med Soleima har fået en på mange måder særegen stemme, som synger fra vadedstedet mellem løssluppen ungdom og forpligtende voksenliv, dér hvor kærligheden bobler, men også slår knuder og går sin vej.” Ligesom hendes tracks er skæve, karakterfulde og svære at placere inden for de traditionelle definitioner på popmusik, er Soleimas egen historie også ganske ukonventionel. Hun er opvokset i Skejby uden for Aarhus i et hjem præget af soul, rytm and blues, og hvor man hørte Aretha Franklin og Stevie Wonder. Mere specielt var det, at Soleimas mor tog hende med til Utamaduni-lejren i Aarhus, da hun stadig var helt lille. “Utamaduni-lejren er en kulturbro mellem mennesker fra Sukumaland i Tanzania og Danmark, som dyrker dans og musik sammen, så det har altid været en del af mit liv. Det var også min mor, som valgte, at jeg skulle gå på en friskole, hvor musik blev prioriteret højt, og at jeg skulle gå til musikundervisning i forskellige musikklubber. Jeg er meget stolt over, at hun var så ansvarsbevidst og introducerede mig til musikken, for min mor og far var kun 17 og 18 år, da de fik mig,” sagde Soleima til Politiken, da hun optrådte på Distortion-festivalen i København i 2016. Som ung voksen rejste Soleima til Tanzania, hvor hun boede hos en dansegruppe langt ude på landet i et samfund, hvor der stadig laves mad over bål og hentes

vand på hovedet. “Jeg dansede, spillede trommer og lærte af de her mennesker, som var så unikke, og noget af det mest magiske var at sidde rundt om et bål og synge smukke sange på deres sukumasprog.” Soleima har siden taget en bachelor i antropologi, lavet feltarbejde i Nepal og arbejdet på en dokumentar om flygtningekrisen i Senegal. Oplevelser, som har inspireret sangerinden i sit musikalske arbejde. “Jeg elsker alverdens kulturer og bliver meget inspireret af dem, der bor steder, som er meget anderledes sammenlignet med den del af verden, jeg selv kommer fra.” Soleima lagde hårdt ud i 2018 med at udgive singlen Low Life, som er en opfølger til minialbummet No. 14, og som fortsætter hendes eksperimenterende, elektroniske stil. Selv kalder hun den for garagepop, og Low Life er typisk Soleima – et meget karakterfuldt track, der placerer sig i popmusikkens yderkant og besidder en utrolig mængde personlighed. “Low Life er en sang, der handler om at omfavne det, man har i livet og derved frigøre sig selv,” fortæller Soleima. “Da jeg skrev sangen, havde jeg en person, der står mig meget nær, i tankerne. Personen voksede op under svære kår, og selvom denne person stadig har det svært, så kæmper den med alle kræfter for at komme et bedre sted hen. Det beundrer jeg mere end noget andet.” Musikvideoen er lavet med instruktøren og fotografen Jonas Bang og er det tredje kreative videoprojekt fra Soleima, som er lavet i samarbejde med Mercedes-Benz’ kulturlaboratorium, Prxjects. “Det er en simpel idé, som reflekterer sangens tematik omkring at bryde fri fra en ond cirkel. Vi ville gerne lave noget kunstnerisk,” forklarer Jonas Bang. “Vi havde lyst til at følge en vision om at skabe længere scener i stedet for at lefle for det publikum som keder sig efter 10 sekunder - eller i det mindste kræve lidt mere tålmodighed fra seerne af videoen. Afslutningsscenen symboliserer, at selvom du føler dig nede og fanget, så er der altid en udvej, hvis du er målrettet.”

Musikvideoen til Low Life kan ses på www.prxjects.com, hvor du også kan se de andre visuelle projekter, som er lavet i samarbejdet mellem Soleima og Mercedes-Benz. Soleima kan desuden opleves på en række af sommerens festivaler samt på seks danske spillesteder til september i forbindelse med en efterårsturné.

Forestil dig en Mercedes-AMG GT med fire døre og bagsæder. Hvis det er det, du har drømt om, kan du godt begynde at glæde dig.

Mere power.
Mere plads. Ingen kompromiser



Verdenen af sportsvogne bliver mere og mere kompleks og varieret. Dét er grunden til, at AMG familien er blevet udvidet med endnu et medlem. Den ny GT 4-dørs coupé er den første firedørs model, som er udviklet i Affalterbach, og den er bygget med samme gener, som har skabt de succesfulde SLS- og GT-modeller. Du kender den på den lave, brede og kraftfulde front med Panamerica-grillen. Den følger Daimlers design-filosofi, Sensual Purity, og fremstår både simpel og muskuløs med sine konvekse flader og sin dynamiske fremtræden. De høje skuldre, lave ruder og bagenden med de smalle LED-baglygter levner ingen tvivl om slægtskabet med sportsvognene fra Mercedes-AMG. Men den adskiller sig med sit bagsæde og enorme praktiske kvaliteter. “Den ny AMG GT 4-dørs coupé er den ultimative firedørs sportsvogn og den ideelle ambassadør for performance-luksus,” som Gorden Wagener, Chief Design Officer hos Daimler AG, forklarede det til præsentationen.

Netop i kabinen beviser den nye Mercedes-AMG, at komfort og luksus ikke behøver konflikte med en performanceorienteret stil. Sæderne kan eksempelvis konfigureres på forskellige måder, fra de sportslige og komfortable sæder med kviltede syninger til de hardcore performancesæder med integreret nakkestøtte. Samme fleksibilitet finder du på bagsædet, hvor du kan vælge mellem et traditionelt bagsæde med plads til tre personer – eller to dybe, individuelle sæder, der kan opgraderes til de luksuriøse First Class-bagsæder, som kendes fra S-Klassen. Bagagerummet på 395 liter suppleres med yderligere 60 liter under gulvet, og med bagsædets ryglæn lagt ned udvides kapaciteten til 1.324 liter. Og så kan bagklappen naturligvis fås med HAND-FREE ACCESS, så du blot skal vifte med foden under kofangeren for at åbne.

Power? Dét finder du under hjelmen med de markante power domes, som giver associationer til halvtredsernes 300 SL. Den nyeste model fra Affalterbach gemmer på den hidtil kraftigste version af den 4,0-liters V8 med biturbo, som kendes fra de øvrige 63-modeller. GT 63 S 4MATIC+ yder hele 639 hestekræfter og 900 newtonmeter fra 2.500 omdrejninger i minuttet, og sammen med det effektive firehjulstræk sender

den dig fra 0 til 100 kilometer i timen på bare 3,2 sekunder. RACE START for ekstra effektiv affyring er standard, og det samme er topfarten på 315 kilometer i timen. Og så er den spækket med features, udviklet i motorsporten, som de aktive motorophæng, der øger komforten, når du har brug for det – og strammer op, når det er nødvendigt. Men selv de mest farthungrende kan blive mætte, hvilket leder til endnu en genistreg: Når køreren har valgt køreprogrammet Comfort, deaktiverer motoren automatisk fire ud af otte cylindre, når det passer dig. Det sker uden, du mærker det – og nedsætter forbruget og CO2-emissionen.



Mercedes-AMG GT 63 S 4MATIC+

Motor
4,0 liter, V8, biturbo

Hestekræfter
639 ved 5.500-6.500 o/min

Newtonmeter
900 ved 2.500-4.500 o/min

Brændstofføkonomi
8,9 km/l
(kombineret)

CO2-emission
256 g/km
(kombineret)

Acceleration
0-100 km/t
på 3,2 sekunder

Tophastighed
315 km/t

Men selv den mindste version er ekstrem. GT 4-dørs coupé fås som basis med den nye 53-motor, der for første gang i en Mercedes-AMG kombinerer forbrændingsmotoren med elektrisk power. Udgangspunktet er en 3,0-liters, sekscylindret rækkemotor med turbo, som yder 435 hestekræfter, og som supporteres af en elektrisk EQ Boost-kompressor, som tilføjer yderligere 22 hestekræfter og 250 newtonmeter. Kompressoren fungerer imidlertid også som en generator, som føder bilens ekstra kraftige 48-volts-system, der giver mulighed for en række helt nye funktioner. Mercedes-AMG GT 53 4MATIC+ er ligesom de ottecylindrede varianter udstyret med en nitrins AMG SPEEDSHIFT MCT 9G-automatgearkasse og sprinter fra 0-100 kilometer i timen på 4,5 sekunder. Topfarten er 285 kilometer i timen.

Afhængig af motor byder GT 4-dørs coupé på helt op til seks forskellige programmer: Slippery, Comfort, Sport, Sport+, RACE og Individual. Men det nyeste medlem af AMG familien byder også på yderligere fire overordnede køreindstillinger, som matcher bilens dynamiske karakter til behov og omgivelser på en endnu mere differentieret måde: Basic, Advanced, Pro og Master, som alle er samlet under menuen AMG DYNAMICS. På den sekscylindrede version er undervognen udstyret med stål fjedre og elektrisk justerbare dæmpere, mens de ottecylindrede varianter har luftundervogn, AMG RIDE CONTROL+, som standard. Det samme gælder aktiv baghjulsstyring, hvor baghjulene drejer i samme retning eller modsat forhjulene afhængig af hastighed for at forbedre agiliteten i de hurtige kurver – og stabiliteten på motorvejen.

Og så har vi ikke engang nævnt systemet, som får dig til at føle dig som Lewis Hamilton. AMG TRACK PACE registrerer og analyserer over 80 forskellige data, mens du kæmper med stopuret på racerbanen. Systemet er en del af COMAND Online-systemet, som er standard på GT 4-dørs coupé, og det hjælper dig med forskellige former for feedback til at blive en bedre, hurtigere og mere præcis kører.

Lyder det som et kompromis? Nej, vel? Den ny Mercedes-AMG GT 4-dørs coupé lanceres i Danmark i 2018.



12



AMG Performance Center – nu også i Aarhus

Danmarks andet AMG Performance Center er åbnet i Smilets By. Åbent for alle med hang til fascinerende sportsvogne.

Det kræver specialuddannede AMG teknikere, et dedikeret værksted, showroom og salgsafdeling at kalde sig for AMG Performance Center. Men det er netop, hvad Ejner Hessel i Aarhus nu kan gøre. I forbindelse med opførelsen af et nyt, stort Mercedes-Benz hus på Agerøvej i Tilst valgte man også at dedikere en del af forretningen til de fascinerende biler fra Affalterbach. Det betyder, at du fra 2018 kan opleve et AMG Performance Center på begge sider af Storebælt. Danmarks første AMG Performance Center åbnede i 2012 hos Mercedes-Benz CPH i Hørsholm nord for København. Der findes i dag mere end 400 dedikerede AMG Performance Centre i verden.



Ekstrem til lands – og til vands

Den ultimative powerbåd er inspireret af den ultimative hyperbil.

Cigarette Racing 515 Project ONE inspired by Mercedes-AMG er 15,7 meter lang, 2,9 meter bred og byder på seks siddepladser til dem, som tør gå ombord i en speedbåd, der kan suse hen over bølgerne med 225 kilometer i timen. Det er niende gang siden 2007, at Mercedes-AMG og den amerikanske bådproducent Cigarette Racing går sammen om at udvikle en powerbåd. Og motorsportsmærket fra Affalterbach har igen gjort mere end blot at lægge navn til. Det er blandt andet erfaringerne fra udviklingen af racerbiler, der har gjort det muligt at finde den helt rigtige kombination af kulfiber, kevlar og glasfiber til den spektakulære båd, som både er større, lettere og stærkere end de tidligere modeller. “Mercedes-AMG Project ONE er den hotteste og mest cool bil, vi har bragt til live, og den har været direkte inspirationskilde til Cigarette Racing 515 Project ONE. De er begge to legemliggørelsen af performance-luksus, og de besidder begge potentialet til at blive designikoner,” forklarede Chief Design Officer hos Daimler AG, Gorden Wagener, ved præsentationen i Miami, Florida. Med sine to Mercury Racing-motorer yder den imponerende powerbåd næsten tre gange så mange hestekræfter som Mercedes-AMG Project ONE. Ydelsen kan føreren i øvrigt selv regulere med en elektronisk nøgle – fra 2.700 til hele 3.100 hestekræfter, afhængigt af om du vælger sejlprogrammet Pleasure eller Race...

13

E-power under hjelmen

Hybridteknologi i de nye modeller fra Mercedes-AMG giver flere hestekræfter og lavere brændstofforbrug.

Med den ny 53-motor er det for første gang muligt at opleve hybridteknologiens fordele i en Mercedes-AMG. Den 3,0-liters, sekscylindrede række-motor med turbo og 435 hestekræfter er nemlig udstyret med en elektrisk hjælpekompressor, som eliminerer turbotoven, mens en elmotor integreret mellem motor og automatgearkasse tilfører yderligere 22 hestekræfter og 250 newtonmeter. Foruden de ekstra kræfter og imponerende præstationer sørger e-teknologien også for et lavere brændstofforbrug. Den ny 53-motor lanceres i løbet af sommeren 2018 også i modelerne E-Klasse coupé og cabriolet samt CLS.



Legenden lever videre

Kultbilen er stærkere, hurtigere og mere digital end nogensinde. Og alligevel er Mercedes-AMG G 63 utroligt tro mod sine rødder.

Med lanceringen af den ny G-Klasse har kultbilen gennemgået den største teknologiske forandring siden lanceringen i 1979. Fans vil imidlertid glæde sig over, at det ikoniske udseende lever videre, for intet signalerer mere robusthed og råstyrke end det ikoniske 'box design', de klassiske blinklys på forskærmene og de imponante 'side pipes' under dørpanelerne. Interiøret er til gengæld gennemgribende nyt og fuldt digitaliseret med blandt andet Widescreen Cockpit, kendt fra S- og E-Klassen, og for første gang kan du med en enkelt fingerberøring skifte mellem otte forskellige køreprogrammer. Tre af disse, Sand, Trail og Rock, er særligt udviklet til terrænkørsel og gør sammen med reduktionsgearet og det nyudviklede 4MATIC firehjulstræk (som kan variere fordelingen af kræfter mellem for- og bagaksel fra 40 til 60 procent) den ny G 63 til en endnu mere kompetent terrænbil end forgængeren. At det samtidig er den stærkeste G-Klasse nogensinde – med 585 hestekræfter og 850 newtonmeter fra den ny 4,0-liters V8 med biturbo og 9-trins AMG SPEEDSHIFT PLUS 9G automatgearkasse – gør kun det nye kapitel i historien om legenden endnu bedre.



Suveræne præstationer on track

Customer Racing: 45 gange kørte en Mercedes-AMG GT3 først over målstregen i 2017.

Foruden at være involveret i Formel 1 og DTM supplerer Mercedes-AMG også private kundeteams med GT3-versioner af sportsvognen GT. En rendyrket racerbil, udviklet til at vinde sejre på alverdens racerbaner – hvilket netop var, hvad den gjorde i 2017. Hele 730 gange stillede en Mercedes-AMG GT3 til start i et internationalt racerløb i 2017-sæsonen, hvilket resulterede i hele 145 podieplaceringer og 45 løbssejre. Mercedes-AMG Customer Racing var repræsenteret i 21 lande og på 74 racerbaner, og blandt højdepunkterne var sejre i 12-timersløbet på Sebring (Florida) og 24-timersløbet på Spa-Francorchamps (Belgien) samt mesterskaber i IMSA WeatherTech SportsCar Championship (USA), FIA GT World Cup (Macau), Blancpain GT Series (Europa, Asien), 24H Series (Europa, Asien, USA), Australian Endurance Championship (Australien) og International GT Open (Europa).

Kulinarisk performance i Gudhjem

Danmarks bedste kokke? Dem finder man på Bornholm.

Sol over Gudhjem er ikke bare en populær spise, men også Danmarks største kokkekonkurrence, som siden 2009 hvert år er blevet afholdt på havnen i Gudhjem på Bornholm. Bag konkurrencen står de to brødre Mads og Mikkel Marschall. Kokkekonkurrencen har gennem ti år tiltrukket den absolutte elite blandt kokke i Danmark, og restauranter som Noma, Geranium, Søllerød Kro, Kadeau, Henne Kirkeby Kro og Kong Hans har deltaget. Sol over Gudhjem, som i år kan fejre sit 10-års jubilæum, består af en kokkekonkurrence, en dessertkonkurrence, en produktpris og et madmarked. Arrangementet har udviklet sig til et gastronomisk univers, der tiltrækker op mod 10.000 foodies, turister og journalister fra hele verden. Sol over Gudhjem afholdes den 23. juni, og Mercedes-Benz er med som samarbejdspartner for andet år i træk.



Thomas Rode er blandt de gastronomiske eksperter, der tager del i den bornholmske madfestival.

En gal mands værk

Helge Sander har fået en vild idé. Han vil arrangere et Formel 1-løb i København. Vil det lykkes? Vi kørte en tur med den tidligere minister på det, der i 2020 skal være Danmarks nye Formel 1-bane.

“

“Og nu kører vi så ud på det stykke, hvor de rammer 340 kilometer i timen,” lyder det omme fra bagsædet. Vi er på vej ud på Amager. Hen over Langebro. Helge Sander viser vej. Det er ham, der ved, hvilken vej racerbilerne skal køre, den dag, der, hvis alt går vel, for første gang skal afholdes en afdeling af Formel 1-mesterskabet i Danmark. Projektet har været flere år undervejs og er blevet kaldt en håbløs idé, en gal mands værk, og det, der var værre. Men inden for det seneste halve års tid synes tingene at gå den rigtige vej for arbejdsgruppen, som består af blandt andre Saxo Bank-stifteren Lars Seier, og som forhandler med en række udpegede ministre fra regeringen samt Københavns overborgmester, Frank Jensen.

Det er Helge, som står i spidsen for det hele. Han interesserer sig faktisk ikke særlig meget for biler, men han kan godt lide at få projekter til at lykkes. Især de store projekter, som ingen rigtig tror på. Som et Formel 1-løb i Københavns gader, for eksempel. “Tribunebyggeren har sagt god for 107.000 tilskuere, og det er rigtig positivt. Vi skal nemlig kunne sælge 100.000 billetter, for at økonomien er på plads,” forklarer han, mens vi kører langs Amager Boulevard med vandet og voldene på venstre side. På højre side vil tusindvis af tilskuere sidde og se bilerne fare forbi med 11.000 omdrejninger i minuttet. “Og samtidig vil man kunne nyde synet af København i baggrunden,” siger Helge. Banen slår et knæk til venstre lige ved Radisson-hotellet og kobles på Torvegade i endnu et venstresving. Herfra går det igen ligeud, hen over Christianshavns Kanal og forbi de ikoniske kobbergrønne vagttårne på Knippelsbro, før Formel 1-bilerne igen rammer Sjælland. Nu med Børsen på venstre side. “Derinde har vi fået lov til at placere Formel 1-organisationens hovedkvarter under løbet,” siger Helge og peger på den historiske bygning med det karakteristiske tårn. Bremserne skal klodses lige inden Christiansborg, hvor banen slår en snæver hårnål til venstre og fortsætter ned gennem Slotsholmsgade, før et højresving leder os ud på Christians Brygge. Man kan næsten høre brølet for sig, når racerbilerne ræser gennem Den Sorte Diamant, inden de passerer Langebro, denne gang under broen – før banen drejer til højre og kører omkring Nykredits hovedsæde, Krystallen, og rammer Otto Mønstedts Gade og så Niels Brocks Gade via et halvfemsgradersssving. Her vil kørerne lige nå at spotte Glyptoteket på venstre side, før et højresving atter leder dem ud på H.C. Andersens Boulevard og videre mod Langebro. “Formel 1-organisationen er vilde med baneforslaget,” siger Helge om den 4,6 kilometer og ni sving lange grandprixbane. Den er til sammenligning 1,2 kilometer længere end den berømte bane i Monaco, og så er den såmænd designet i samarbejde med den tidligere Formel 1-kører Jan Magnussen. Målet er, at der skal køres Formel 1 i København i 2020.

“Jeg er faktisk meget lidt bilkyndig. Jeg interesserer mig ikke særligt for meget for biler,” siger Helge, da vi efter turen

rundt på banen har parkeret vores Mercedes-AMG S 63 4MATIC+ og drikker kaffe i Lagkagehuset ved Christianshavns Kanal. “Formel 1 er imponerende, men ikke kun på grund af hestekræfterne. Hele konceptet er fantastisk, især ud fra en markedsføringsmæssig betragtning. At afvikle et Formel 1-løb i København er absolut en vild idé, men i stedet for at se det som en udfordring, bør man se det som en kæmpe mulighed for byen og landet.”

Du har været involveret i flere forskellige typer sport. Hvorfor nu lige Formel 1?

“Idéen opstod, da jeg så Kevin Magnussen på podiet efter Formel 1-løbet i Melbourne i 2014. Formel 1 er en af de største sportsbegivenheder, og pludselig havde vi en dansker med i toppen. Det måtte da give nogle muligheder, tænkte jeg. Rent initiativmæssigt går det tilbage til halvfjerdserne, da jeg arrangerede seksdagesløb i Herning. Cykelløbet var historisk forbundet med Forum i København, men det sidste seksdagesløb var blevet afholdt i 1960, og B.T. og Ekstra Bladet skrev mellem linjerne, at jeg var en idiot, fordi jeg troede, at det kunne lade sig gøre at afvikle andre steder end dér. Nu er Formel 1 jo en noget større liga, men succeskriterierne for eventet var de samme. Ingen troede på, at det kunne lade sig gøre at lave sådan et event i en by som Herning. Men det kunne det, fordi vi havde den politiske opbakning, fordi byen og erhvervslivet så muligheder i eventet, og fordi vi havde de rette nøglepersoner. En af dem var Ole Ritter, som var en af tidens største danske sportsnavne, og som var med til at sælge varen. At få seksdagesløbet op at stå var stort dengang. Men det her er naturligvis hundrede gange større.”

Fire år senere har du haft over hundrede møder med alt fra erhvervsfolk til offentlige styrelser samt repræsentanter fra Formel 1. Hvordan udviklede idéen om et dansk løb sig til et reelt projekt?

“For det første havde jeg aldrig set et Formel 1-løb før. Jeg researchede lidt på sagerne, og jeg kontaktede blandt andre Anders Holck fra Bestseller-koncerten, som jeg kunne forstå havde hjulpet Kevin Magnussen med hans karriere. Senere på året drak jeg kaffe med Tom Kristensen i Skagen, hvor vi begge

holder sommerferie, og da præsenterede jeg ham for idéen. Til at begynde med sagde han, at det lød håbløst, men efter lidt betænkningstid sagde han så, at hvis nogen overhovedet skulle få sådan et projekt til at lykkes, var det måske mig. Han mente, at der var tre ting, som var afgørende. At man har kontakt til erhvervslivet, at man kender det politiske system, og at man er i stand til at kommunikere. ‘Og du er jo journalist, Helge. Du er også politiker, og du har et godt netværk i erhvervslivet’, sagde han.”

Så langt, så godt. Hvordan booker man et møde med Formel 1-ledelsen?

“Det gør man for mit vedkommende gennem Lars Seier, som udover at være kendt fra erhvervslivet også har en stor passion for motorsport. Han var positiv omkring projektet fra start, og han var allerede involveret i Formel 1 gennem et sponsorat af den franske kører Roman Grosjean. Han skaffede mig kontakt til Bernie Ecclestone, som jo ejede Formel 1-rettighederne på det tidspunkt, og Bernie sagde, at han var interesseret i at sætte København på Formel 1-kalenderen. Men derfra begyndte det at blive besværligt. Jo flere, der blev involveret, jo mere håbløst blev det. Pludselig blev Formel 1 overtaget af den amerikanske medievirksomhed Liberty Media, og så blev alting nemmere. Den nye chef, Chasey Carey, har haft flere topposter i den amerikanske medieindustri, og han kunne se mulighederne. Vi har haft fire møder nu, og vi er nået rigtig langt. Amerikanerne vil gerne ændre det image, som Formel 1 har, og et løb i en grøn by som København passer perfekt ind i konceptet.”

Men hvordan hænger det sammen med, at netop hensynet til miljøet er et af modstandernes store argumenter?

“Det sjove er jo, at Formel 1-bilerne i dag netop repræsenterer den udvikling, som har sikret os de mest brændstofvenlige og CO2-venlige familiebiler nogensinde. Formel 1-bilerne bliver konstant hurtigere, men samtidig bliver de også mere effektive, og i sidste ende bidrager de til udviklingen af miljøvenlige teknologier som hybrid. Samtidig vil organisationen bag Formel 1 gerne modernisere sporten med et

“Formel 1-organisationen vil ændre sportens image og vil gerne associeres med Københavns klimavenlige kultur,” siger Helge Sander.



Lewis Hamilton og resten af Formel 1-feltet vil måske snart ræse forbi de kobbergrønne vagttårne på Knippelsbro.

grønnere image, der afspejler tidens forhold. Og derfor vil de gerne bruge København, som er internationalt kendt for at være en klimavenlig by med masser af cyklister, parker og grønne områder.”

Nogle mener, at man hellere skulle bygge en bane uden for byen. Hvad er der galt med den løsning?

“Det er en dårlig idé. Hvis man skal opføre en helt ny bane med de krav og muligheder, som et Formel 1-løb kræver, så vil det koste over to milliarder kroner – det var, hvad det kostede at opføre Formel 1-banen i Austin, Texas – og så bliver det for alvor håbløst. Det skal med andre ord foregå et sted, hvor vi kan gøre brug af eksisterende faciliteter. Men København var faktisk kun et ud af ni potentielle lokationer, vi har undersøgt. Der var blandt andet tre lufthavne i spil. Og Herning, hvor man kunne gøre brug af det nye stykke motorvej. Det endte af flere årsager med at blive København, ikke mindst fordi overborgmester Frank Jensen ret tidlig gav sit nik til idéen. Noget andet er, at København har en meget høj profil, især i USA, og stiller med et stort udbud af hoteller, restauranter og forlystelser, som naturligvis vil få gavn af det her. Vi vurderer, at omkring halvdelen af tilskuerne vil komme fra udlandet.”

Formel 1 i København synes at være noget, man enten er stærkt for eller imod. Hvorfor mener du, at man skal være for?

“Jeg synes, at man skal støtte det, fordi det er vigtigt for København og for Danmark, at vi skaber nogle store begivenheder, som er med til at sætte os på verdenskortet. Vi bruger enorme kræfter på at profilere vores land, fordi vi skal have flere turister, øget eksport, flere internationale konferencer og så videre. Alle disse ting er kun noget, man får, hvis man er et kendt brand. Og jeg kan ikke tænke på noget, som er så massivt eksponeret på TV og på sociale medier, som Formel 1 er. Selvfølgelig vil det have konsekvenser, når der skal bygges en Formel 1-bane i en storby, men der er ingen borgere, som skal tvinges fra hus og hjem. Der vil heller ikke blive lukket for trafikken i flere dage, som nogle frygter. Under selve løbsweekenden vil vejene eksempelvis kun være spærrede, mens banen bruges, som man ken-

der det fra eksempelvis Singapores Grand Prix. Der bliver ikke ét døgn, hvor trafikken ikke kan køre gennem gaderne.”

En række københavnske attraktioner har også været nævnt i forbindelse med de møder, som er blevet afholdt over for pressen den senere tid. Hvorfor det?

“Fordi både vi og Formel 1-organisationen gerne ser, at hele byen bliver inddraget og gør eventet til en slags festival for København. Derfor har vi holdt møder med blandt andre Tivoli, Royal Arena, Parken og Nationalmuseet.”

Hvad har Nationalmuseet med Formel 1 at gøre?

“Jeg har eksempelvis foreslået den nye chef, Rane Willerslev, at de skal et arbejde med en udstilling, der hedder ‘Fra Solvognen til Formel 1’. Vi skal simpelthen have alle kræfter i spil.”

Ambitionen er et Formel 1-løb i 2020. Det er om to år. Hvad er status på projektet lige nu?

“Det springende punkt er, at Københavns Borgerrepræsentation giver lov til at afholde et Formel 1-løb. Dernæst skal vi have en økonomisk forhandling med regeringen om en konsortiemodel for samarbejde samt en udregning af, hvad værdien af et Formel 1-løb har for Danmark og København. Når vi har godkendelsen på plads, kan vi også forhandle videre med private investorer. Og så mangler vi de endelige forhandlinger med Formel 1-organisationen om en licens, der skal løbe fra tre til fem år. Men alt det skal nok ske, hvis bare vi får godkendelsen på plads. Den seneste tid har vi oplevet mere og mere velvilje, også fra dem, der var modstandere til at begynde med. Det er nok fordi, det er lykkedes os at fortælle, at vi ikke er en privat organisation, som kommer og overtager byen en hel weekend. Det er et samarbejde mellem det offentlige og det private erhvervsliv og borgerne, som skal komme alle til gode. Og i sidste ende er det jo København selv, som afgør, om det skal blive virkelighed eller ej.”



Om Helge Sander

Han er født i 1950, uddannet journalist, tidligere folketingsmedlem for Venstre i Ringkøbings Amtskreds, forhenværende borgmester i Herning Kommune og tidligere minister for videnskab, teknologi og udvikling. Kombinationen af et initiativrigt gen og et bankende hjerte for sport gjorde, at Helge Sander allerede som 24-årig arrangerede det første seksdagesløb i Herning, og sammen med fodboldikonet Harald Nielsen stiftede han i 1977 Danmarks Professionelle Fodboldforbund, hvilket var med til at indføre professionel fodbold i Danmark og i det hele taget løfte sporten op på et kommercielt plan. Han har desuden været direktør i Boldklubben Herning Fremad, og da han i firserne arbejdede som marketingkonsulent hos Carlsberg, var det med fokus på sportsaktiviteter.

“Der er to helt afgørende begivenheder, som gjorde det muligt at gå videre med Formel 1-projektet. Det ene var, da banearkitekten Hermann Tilke i marts 2017 var i København og godkendte vores baneforslag. Det andet var, da vi senere på året blev inviteret til London for at mødes med de tre topfolk i Formel 1, som var utroligt positive overfor det projekt, vi forelagde dem. Det var nok på dét møde, det gik op for os, at vi stod med en reel chance for at gøre projektet til virkelighed.”

Om Formel 1 i København

Idéen opstod, da Helge Sander i 2014 så den danske Formel 1-kører Kevin Magnussen på podiet i det australske grandprix i Melbourne.

Der blev herefter dannet en arbejdsgruppe bestående af blandt andre Saxo Bank-stifteren Lars Seier, som har sponsoreret Formel 1-køreren Romain Grosjean, og som etablerede den første kontakt til Formel 1-organisationens daværende chef, Bernie Ecclestone.

I foråret 2017 besøgte den berømte banearkitekt, tyskeren Hermann Tilke, København og godkendte det baneforslag, som arbejdsgruppen har fået designet med hjælp fra den tidligere Formel 1-kører Jan Magnussen. Den 4,6 kilometer lange bane løber ad historiske veje og gader i København og passerer blandt andet to broer.

Efter to møder i London og ét i Singapore har Formel 1-ledelsen siden været i København for at mødes med arbejdsgruppen og repræsentanter fra den danske regering. Under dette besøg var det tydeligt, at topchefen, amerikaneren Chase Carey, var positiv omkring at få København med på Formel 1-kalenderen.

I efteråret 2017 afholdtes et møde i Købehavn for sponsorer, investorer, politikere, presse og andre interessenter. Til dette møde var også inviteret repræsentanter fra københavnske kultursteder som Tivoli og Royal Arena for at imødekomme Formel 1-organisationens ønske om, at løbet skal inddrage hele byen – som en byfest eller festival.

Arbejdsgruppen forhandler i dag med Københavns overborgmester, Frank Jensen, samt tre udpegede ministre fra den danske regering: Erhvervsminister Brian Mikkelsen, finansminister Kristian Jensen og kulturminister Mette Bock.

Man anslår, at budgettet til at afvikle løbet vil være mellem 300 og 500 millioner kroner, hvilket dækker udgifter til selve opførelsen af banen samt den licens, som udstedes af Formel 1-organisationen. Pengene skal komme via et offentligt-privat partnerskab, hvor både den danske stat, København samt private sponsorer skaber budgettet.

Man anslår desuden, at de omkring 100.000 tilskuere, hvor op mod halvdelen ventes at være udenlandske turister, vil genere en meromsætningen på mellem en og to milliarder kroner.

Man håber på, at det første Formel 1-løb vil blive afholdt i København i 2020.



Fremtidens mobilitet: Båndet mellem menneske og maskine bliver hele tiden stærkere.

Menneske X Maskine

Hvordan vil fremtidens sportsvogn fungere? Fremtidsforsker hos Daimler AG, Alexander Mankowsky, har en teori. Eller nærmere: En fornemmelse.

I et brev til sine aktionærer bekendtgjorde stifteren af og CEO hos Amazon, Jeff Bezos, sin teori om opskriften på en succesfuld fremtid for onlinegiganten. Han skrev noget i retning af: Vær varsom med markedsundersøgelser. Planlæg ikke fremtiden ud fra resultaterne. Bezos' pointe var, at man skal passe på med at konkludere noget ud fra analyser. I hvert fald når det gælder fremtidige strategier. Analyser er nemlig ikke fremtidsorienterede. De ser på konkrete resultater og anskuer tingene her og nu. De kigger bagud. Aldrig fremad. Skal man spå om fremtiden, handler det om intuitioner. Om mavefornemmelser, visioner, indlevelse, nysgerrighed. Sådan mente Bezos. Den samme mand, som 22 år tidligere havde skabt den største disruption i bogbranchen nogensinde med formuleringen 'Kunder, som købte den bog, har også købt...'

Men hvad nu, hvis du transformerer Jeff Bezos' anbefalinger til motorsporten? Er begreber som performance, acceleration og sejre overhovedet visionære nok? Se på den moderne racerbil. Den kræver at være programmeret. Den producerer data, analyserer data og vil have, at du trykker på den rigtige knap

på det rigtige tidspunkt. Den menneskelige intuition synes at glide mere og mere i baggrunden. Sammen med alt det sjove. Eller gør den?

Dr. Miguel Nicolelis er en brasiliansk neurolog fra Center for Neurologi ved Duke University i North Carolina og berømt for sit arbejde med udvikling af exoskeletter til patienter med lammelser. Exoskeletter er mekaniske elementer, som kan genskabe funktionen af eksempelvis en arm eller hånd, og som styres af impulser fra patientens hjerne. Patienten kan således se bevægelsen – men ikke fornemme den. Netop dette fik for nogle år siden neurologen til at stille sig spørgsmålet: Kan patientens hjerne lære også at fornemme disse bevægelser?

Spørgsmålet hjemsøgte neurologen i en sådan grad, at han i 2013 besluttede at foretage en spektakulær test i sit laboratorium. Her fik en rotte transmitteret bittesmå elektriske impulser til sin hjerne via en sensor, som kunne registrere infrarødt lys. Det infrarøde lys markerede steder i et mørkt rum, hvor dyret kunne finde mad og vand. Gennem træning lærte rotten at navigere

uden at kunne se noget. Forsøget viste, at hjernen er modtagelig for nye stimulanter. Rotten fandt sin mad, selv om den var uden for fysisk synsvidde. Det var et spørgsmål om stimulering og træning.

Hvis underholdning og entusiasme stadig har høj prioritet, så er vejen dertil at få føreren og bilen til at indgå i en fysisk symbiose. Forestil dig, at racerføreren i fremtiden ikke behøver kigge i sidespejlene. Gennem signaler fra bilens sensorer vil man klart og tydeligt fornemme sine forfølgere. Varmen fra bilens batterier vil føles som dit eget pumpende hjerte under et sprintløb. Din krops muskelspændinger sendes videre til motoren.

Transformerer vi Miguel Nicolelis eksperimenter med exoskeletter til fremtidens sportsvogn, vil det med en 'kasket', som sender signaler fra bilens sensorer til førerens hjerne og retur, være muligt både at styre og fornemme bilen med hjernens kraft. Intet står i vejen for, at menneske og sportsvogn kan smeltes endnu mere sammen i fremtiden. Tværtimod.

De vilde halvfemsere

24



25

Mercedes-AMG er indehaver af i alt fire verdensmesterskaber i Formel 1. Men allerede i halvfemsere var det performancemærket fra

Affalterbach, der dominerede motorsportsscenen med spektakulære racerbiler.



190-modellen var ikke kun en supersælger på gaden. På racerbanen blev den en legende.

1992: Mercedes-Benz 2.5-16 Evolution II

Bevæbnet med brede skærme, store spoilere og tidens bedste racerkørere blev 1992 et år med rekorder, som endnu ikke er slået.

Da firserne blev til halvfemserne, var Europa forandret. Jerntæppet var brudt, og håbet om en ny verden blomstrede til tonerne af Scorpions' kæmpehit, Wind of Change. Det danske landshold blev europamestre – og så var Deutsche Tourenwagen Meisterschaft noget af det største, en racerkører kunne vinde. Takket være AMG havde Mercedes-Benz været blandt de hurtigste siden 1988, men ikke før 1992 lykkedes det mærket at vinde det prestigefulde mesterskab, endda med en suveræn 1-2-3-sejr. Det var tyskeren Klaus 'King' Ludwig, som løftede mesterskabstrofæet til sæsonens finaleløb på Hockenheimring, flankeret af danske Kurt Thiim på andenpladsen

og Bernd Schneider på tredjepladsen – de er alle Mercedes-Benz ambassadører i dag. Våbnet var den kraftfulde 190 E 2.5-16 Evolution II, som skrev motorsportshistorie ved at vinde 16 af sæsonens 24 løb. En præstation, som ingen DTM-bil til dato har overgået. Hvad der udenpå lignede en veltrimmet udgave af den populære Mercedes-Benz 190 E, var under letvægtskarrosseriet en rå og kompromisløs racerbil, konstrueret med det ene formål at slå konkurrenterne. En opgave, den 333 hestekræfter stærke og blot 980 kg tunge racerbil suverænt formåede at løse. Foruden de mange løbssejre sikrede Mercedes kørerne sig hele 17 andenpladser og 13

tredjepladser i 1992. Det var samarbejdet omkring DTM og de mange succeser, der for alvor knyttede båndene mellem Mercedes-Benz i Stuttgart og AMG i Affalterbach. Men 190-modellens racermeritter går faktisk helt tilbage til 1984, da Mercedes-Benz satte 20 eksemplarer af 190 E 2.3-16 til rådighed til et opvisningsløb på den tyske Formel 1-bane Nürburgring. I bilerne sad daværende og tidligere Formel 1-kørere – samt en ung brasilianer ved navn Ayrton Senna, som tog sejren. For at få godkendt Evo II til DTM blev der produceret 502 gadeversioner, som i dag er efterspurgte klassikere i enhver Mercedes-Benz samlers garage.



Der blev speedet op for udviklingen, og mesterskaberne i 1994 og 1995 blev vundet med en af de mest avancerede racerbiler fra AMG nogensinde.



1994-1995: **Mercedes-Benz** **C-Klasse V6**

Motorsporten forvandlede sig i halvfemserne til et teknologikapløb, og Mercedes-Benz ville være med helt i front. Et nyt DTM-reglement for 1994-sæsonen åbnede op for anvendelsen af ny teknologi, og det resulterede i en af de mest avancerede racerbiler fra AMG nogensinde. Ved første øjekast lignede den nye racerbil en C-Klasse, men under silhuetten havde den stort set intet tilfælles med den bil, man kunne købe hos Mercedes-Benz forhandleren. Det meste var skabt af kulfiber, og bilen var desuden spækket med avanceret teknologi, som selv Formel 1 havde forbudt – fra den computerstyrede undervogn og ABS-bremserne til de aktive vægte, der flyttede sig fra forende til

bagende og hele tiden sørgede for, at bilen havde bedst muligt greb. Der var ikke de store krav til motoren, udover at den maksimalt måtte have en volumen på 2,5 liter og højst seks cylindre. Og så skulle den være baseret på en motor, som var produceret i minimum 2.500 eksemplarer. Erhard Melcher, den ene af AMG's to grundlæggere, foreslog at basere racerbilens motor på den 4,2-liters V8 fra S-Klassen, og resultatet blev en V6, der ydede op til 450 hestekræfter. Motoren blev placeret i sin egen ramme, som var boltet forrest på bilen, hvilket gjorde det nemt og hurtigt at udskifte den mellem løbene, hvor man kun havde præcis 22 minutter til rådighed. Kørerer blev nærmest place-

ret på bagsædet for optimal vægtfordeling, og med bundplade af titanium var der garanti for gnister, når bilerne ramte de stenhårde curbs. AMG ramte plet med den brutale C-Klasse, som vandt DTM-mesterskabet i første forsøg med Klaus Ludwig bag rattet. Året efter tog Bernd Schneider mesterskabet i den modificerede version, og da Deutsche Tourenwagen Meisterschaft og International Touring Car Championship stoppede ved udgangen af 1996, havde Mercedes-Benz og AMG sikret sig intet mindre end 86 sejre, fire køermesterskaber og fem konstruktørmesterskaber – hvilket gør mærket til det mest succesfulde i DTM-historien.



Med sin V6-turbomotor og computerstyrede undervogn var C-Klassen ren magi i halvfemsernes DTM-serie.



CLK-GTR invaderede de internationale racerbaner i 1997 – og i 1998 vandt den alle afdelinger af FIA GT Championship.

1997-1998: **Mercedes-Benz** **CLK-GTR**

Det tog blot 128 dage for AMG at udvikle en af de mest succesfulde og uovervindelige racerbiler i motorsports-historien.



Nedlæggelsen af Deutsche Tourenwagen Meisterschaft medførte et tomrum på de europæiske racerbaner, hvor hundredtusinder af fans i mere end 10 år havde nydt actionfyldt underholdning i særklasse. Men allerede i efteråret 1996 var man klar med en ny topserie, FIA GT Championship, der formåede at samle de helt store bilmærker til en række langdistanceløb på baner i både Europa, USA og Japan. Mercedes-Benz meldte sig igen klar med AMG som samarbejdspartner, og på rekordtid udviklede man en helt ny GT1-racerbil. Projektet kom først i gang i begyndelsen af december, og den første test af den 12-cylindrede motor fandt sted den 21. december. To dage senere modtog man bilens chassis, som var et sandt kunstværk af kulfiber og kevlar, og den 26. marts, blot 128 dage efter de første streger var blevet slået, kørte den nye CLK-GTR sine første omgange på Circuito del Jarama-banen i Spanien. Trods den ekstremt korte udviklingsperiode lagde Bernd Schneider overbevisende ud med en pole position i seriens allerførste løb på hjemmebanen Hockenheim i april, sluttede på en andenplads i sæsonens andet løb på Silverstone i England, hvorefter han vandt fire af de i alt 11 løb og snupede køernes mesterskab.

Synet af den lave, brede CLK-GTR gav associationer til fortidens 'Silver Arrows', og de to fabriksbiler fremstod naturligvis i samme ikoniske farve. Mellem cockpittet og bagakslen var placeret en seksliters V12 med rødder i S-Klassen, dog ekstremt modificeret, og med en effekt på over 630 hestekræfter. Efter den succesfulde 1997-sæson blev CLK-GTR undervejs i 1998 afløst af den modificerede CLK-LM, som var udstyret med en V8, og som med sit lavere karrosseri egnede sig bedre til årets indsats i 24-timers Le Mans. Med CLK-LM var Mercedes-Benz endnu stærkere, og da sæsonen var omme, havde de to fabriksbiler vundet samtlige (!) løb i serien. Som GT1-reglerne krævede, blev der bygget en begrænset serie af 25 gadeversioner, der var udstyret med en lidt mindre spartansk kabine, lædersæder og andre features, der syntes at gøre den brugbar på offentlig vej. I virkeligheden erhvervede de få kunder, der fik lov at købe et eksemplar, sig den mest ekstreme gadebil, verden nogensinde havde set...

Den ultimative frihed

32



Melissa Arnot overvandt Mount Everest som 24-årig. “Det var faktisk ikke så hårdt,” siger hun.

Melissa Arnot har allerede besteget Mount Everest seks gange. Det har hun gjort til trods for, at hun blot er 33 år gammel og er opvokset i en fattig amerikansk familie, hvor det ikke hørte sig til traditionerne at bestige verdens højeste bjerge. “Fra jeg var 15 har jeg måttet klare mig selv, så jeg har haft en del forskellige jobs, inklusive at rengøre toiletter,” forklarer datteren af en skipatruljør og en kontorassistent. Hun beskriver sin nysgerrighed som sin største motivation til at opleve andre lande end sit eget. Men til at begynde med var det ikke et bjerg, som åbnede en helt ny verden for hende – men en bil. “Min far plejede at sige, at hjul giver dig frihed, og det har de ganske rigtigt altid gjort.” Da hun afsluttede gymnasiet, havde hun sparet penge nok sammen til at købe en truck, og så tog hun ellers afsted – som 16-årig. Først til Oregon, hvor hun arbejdede som barnepige, og derefter til Iowa, hvor hun nogle år senere gennemførte sin første store drøm, en universitetsuddannelse.

Bevæbnet med en universitetsgrad i markedsføring rejste hun tilbage til sin hjemstat Montana, hvor hun drog ud i bjergene med en ven. “Bjergene gav mig et eller andet, jeg ikke havde bemærket før.” I begyndelsen handlede bjergbestigningen mere om præcision og udholdenhed, end det handlede om fart. “Jeg arbejder efter kalkuleret risiko, og det er selve kunsten i præcision og perfektion, der interesserer mig. Det er også på dét område, jeg kan associere mig med AMG,” fortæller ambassadøren for Affalterbach-mærkets 50-års jubilæum 2017. Melissa besluttede sig for at blive ‘bjergbums’ for at forbedre sine evner og begyndte herefter at bruge det meste af sin tid på at klatre. Hun boede endda i sin bil i perioder for at få så meget ud af sine ekspeditioner som muligt. Og resultatet gav næsten sig selv: Da hun i 2005 søgte jobbet som guide hos Rainier Mountaineering Expeditions i Washington, bestod hun alle prøverne med topkarakter. Gennem de næste tre år gav hun alt, hvad hun havde i sig, før endnu en drøm blev til virkelighed i 2008. Hun var blot 24, da hun for første gang nåede toppen af verdens højeste bjerg, Mount Everest. “Det var anderledes, end hvad jeg havde forventet. Det foregik ret langsomt, og det var faktisk



Navn
Melissa Arnot Reid

Alder
33

Favoritbil
Mercedes-AMG
GLA 45 4MATIC

Favoritbjerg
Makalu (verdens femte-højeste bjerg)

Favoritmuskel
Hjertet – det er kilden til din styrke og slår automatisk

Favorittidspunkt
Sologang

Største præstation
At blive en af kun syv kvinder til at nå toppen af Mount Everest uden ilt

Største udfordring
At træne den næste generation af kvindelige bjergbestigere og forsøge at ændre statistikken

ikke så svært, som jeg havde troet,” fortæller hun. Melissa var ret overrasket over, hvor let det var for hende at komme til tops på det 8.848 meter høje bjerg i Himalaya, og oplevelsen gav liv til endnu en udfordring: at nå toppen uden iltflaske. En bedrift, som kun er lykkedes for 197 ud af de i alt 4.470 Everest-bestigere siden 1953. Allerede året efter vendte hun tilbage til Mount Everest til sit første forsøg uden ilt.

Ekspeditionen var imidlertid ramt af uheld helt fra start. På turens ottende dag til base camp faldt hun og skadede sit ene ben (hvilket dog ikke stoppede hende fra at klatre videre), hendes klatrepartner var ramt af sygdom og kæmpede desuden med personlige problemer, og det gjorde også Melissa, hvis privatliv i den periode var ved at falde fra hinanden. Hun bed smerten i sig og nåede toppen for anden gang, men ikke uden at anvende iltmasken. Hun havde dog ikke opgivet sit mål, og i dag erkender hun åbent, at hun ofrede sig ægteskab for at nå det. “Min mand var ikke bjergbestiger, og selv om det nogle gange var en fordel for os, var det også en udfordring, når han ikke forstod mine ambitioner,” forklarer hun. Hendes stædighed og ofre endte med at betale sig, og den 23. maj 2016 lykkedes det hende som den syvende kvinde af bestige verdens højeste bjerg uden brug af iltflaske. “På vej op følte jeg i lang tid, at jeg havde et tykt gummibælte spændt omkring livet. Men pludselig var det væk, og jeg kunne bevæge mig frit. Det føltes nærmest som om, at jeg var lavet af helium, og jeg var hurtigere end nogensinde.”

Efter sådan en præstation vil det være naturligt at tænke, om der overhovedet er nogen udfordringer tilbage i verden for den blot 33-årige amerikaner? Melissa har en helt anden holdning. “Når du opnår noget stort og føler, at du er den bedste, så vil jeg sige, at dét i virkeligheden er dit udgangspunkt. Du kan bygge videre, blive bedre og udfordre dig selv. Og det er dér, jeg er nu,” siger hun og refererer til sin nye ambition om at træne unge kvinder til at blive bjergbestigere. “Lige nu træner jeg en 14-årig amerikansk pige, Ellie, og det er enormt sjovt. Nogle gange ser jeg mig selv i hende, og jeg har gjort det til min ambition at være en rollemodel for piger som hende.” Kun 10% af dem, der begiver sig til at bestige Mount Everest, er kvinder, og det har Melissa tænkt sig at ændre på. “At være kvinde og bjergbestiger er et tveægget sværd. Kvinder får ofte muligheder, fordi de er kvinder og er søde, men samtidig får de kun én chance for at bevise noget. Jeg blev nødt til at arbejde ekstra hårdt for at opnå respekt, og i dag tror jeg, at de fleste finder min søde side ret kedelig...

33

Flugten fra hverdagen

34



35

Findes der noget bedre sted at nyde solnedgangen, end bag rattet af en Mercedes-AMG GT S?



36



Solskin. Tør asfalt. Fri leg på racerbanen. Skal du med?

På guidet tur rundt i området. Smukke veje og fantastiske spisesteder.



37



Montzerrat-bjergene i baggrunden. Forude venter festmiddagen.

Barcelona. Middelhavet. Sol. Bjerge. Fantastisk mad og fantastiske biler. AMG Private Lounge Days samler det hele til ét fortryllende eventyr på asfalt. Så langt væk fra hverdagen som muligt. Tag med de mest passionerede entusiaster til event i Catalonien.

38

Jens er fokuseret. Ude foran brøler den fireliters V8'er med fuld kraft. Hænderne holder et fast greb i læderet på det tykke sportsrat. Hans øjne kigger fremad. Han kan mærke sin hårdt pumpende puls. Lige nu har han kun ét mål. At holde ideallinjen. Han er på vej ned ad langsiden med langt over 200 kilo-

meter i timen i den røde Mercedes-AMG GT S. Denne gang kan han mærke, at han 'nailer' den hurtige Elf-kurve.

Normalt har Jens et enormt behov for at tænke på sin familie og på sit arbejde. Men i dette øjeblik tænker den tyske direktør og bil-entusiast hverken på sin kone, deres to små døtre eller på jobbet – men på bremsepunktet. Han bremses. Gearer ned. Styrer ind og mærker kraften af 670

newtonmeter, da han igen går på gassen og forlader svinget med endnu et brøl. Sportsvognens affjedring nærmest krammer sig til den varme asfalt, og den syvtrins sportstransmission skifter så effektivt, at Jens er tæt på at glemme,, hvor han er. Hvis det da ikke var for de 3,8 sekunder, det tager at komme fra nul til 100 kilometer i timen, hvilket presser hans krop godt tilbage i sædet. Og han har i øvrigt Peter og Jörg lige foran sig.

Mercedes-AMG har inviteret til AMG Private Lounge Days i Barcelona. 35 deltagere har meldt deres ankomst, og én af dem er Jens. To andre er hans venner, Peter og Jörg, som netop er ved at tackle den næste svingkombination på Formel 1-banen Circuit de Barcelona-Catalunya. Foran de tre kører den tidligere Formel 1-kører, femdob-

belte DTM-mester og nu-værende Mercedes-Benz ambassadør, Bernd Schneider. Sammen med chefinstruktør Reinhold Renger og Mercedes-AMG instruktørerne og racerkørerne Nico Bastian, Karl Wendlinger, Christian Hohenadel og Hannes Danzinger er han vært for dette AMG Private Lounge Days event. Deltagerne har allerede siddet bag rattet i lidt af hvert. Først en Mercedes-AMG C 63 S coupé, så C 43, derefter A 45 – og nu den 522 hestekræfter stærke GT S. Schneider har walkien i sin hånd og kommer undervejs med tips og korrektioner til sine forfølgere, som han nøje overvåger i bakspejlet. "Det var rigtig godt, det dér, Jens," råber han pludselig. Radioen skratter. "Drenge, tænk lige over hvilken retning, I kigger. "

Træningsmodulet er en del af banekurset på AMG ADVANCED niveau og kaldes for Lead & Follow. Her kører deltagerne bag en instruktør, som viser dem de optimale kørelinjer, bremse- og accelerationspunkter, og bagefter har de mulighed for at nærstudere data fra bilen med en tekniker med henblik på at forfine deres kørsel yderligere. Netop disse data viser med al tydelighed, at deltagerne, takket være Bernd Schneiders instruktioner, har forbedret sig omgang for omgang. Og naturligvis har Jens, Peter og Jörg også efternavne, men de bliver ikke brugt i disse dage. De tre entusiaster kender hinanden fra tidligere events, fra onlineudgaven af AMG Private Lounge, fra VIP-loungen til

forskellige DTM-løb og så videre. Det er næsten som en reunion for gamle klassekammerater. Glæden ved at se hinanden igen. Den afslappede stemning. Og de mange røverhistorier. De har glædet sig til helikopterturen, til den guidede køretur rundt i de smukke, mytiske bjerge i Montserrat og ikke mindst til den forestående passagertur med Bernd Schneider eller Nico Bastian i den racerpræparerede Mercedes-AMG GT3 med sikkerhedsbur, skålsæder, H-seler og slicks. Måske er det netop dét, der gør AMG Private Lounge Days til en magisk oplevelse: Kombinationen af exceptionelle oplevelser – ikke mindst udfordringerne på racerbanen. Deltagerne oplever ikke bare den brede palet af modeller fra Mercedes-AMG i trafikken og på bjergvejene. De får også mulighed for at teste dem til ekstremerne, udfordre sig selv og blive bedre kørere. Noget, som kræver professionel vejledning og optimale rammer. Det er derfor, der hele tiden er radiokontakt mellem instruktørerne og deltagerne. Og det er derfor, der foruden racerbanen er indrettet en særlig manøvrebane til teknikøvelser samt et specielt område til dét, som instruktørerne med et skævt smil kalder for 'kontrolleret drifting'...

Efter en intens dag på racerbanen bliver der konverseret lystigt under middagen på Michelin-restauranten, hvor især Bernd og Jörg får gang i en snak om de gamle DTM-biler fra halvfemserne – specielt den legendariske

190 E 2.5 16 Evolution II fra 1992. Bernd husker, at han vandt sin første sejr i 1993-sæsonens anden løbsweekend på Hockenheim-banen. Jörg har tydeligvis svært ved at skjule sin begejstring over den tidligere racerkørers historier og ender med at røbe, at han faktisk har købt præcis dén bil. Han finder sin smartphone frem og begynder at vise billeder fra garagen. Bernd scroller frem og tilbage mellem billederne af den pensionerede racerbil og giver så Jörg et venligt puf med albuen. "Jeg kørte alle de racerbiler, AMG udviklede i halvfemserne, og nu fortryder jeg, at jeg ikke købte en eneste af dem."

Det bliver en sen aften, og inden den ender, har mange lignende samtaler fundet sted. Om de gode gamle dage. Om nutiden og ikke mindst om fremtiden. Naturligvis handler det mest om biler. Specielle biler. Hurtige biler. "Hvis du er medlem af AMG Private Lounge, så elsker du kraftfulde biler," siger Manuel Eller fra AMG Private Lounge. Han fortæller, at over 55.000 entusiaster fra hele verden allerede har registreret sig på websitet. Et medlemskab giver adgang til en lang række fordele og oplevelser så som snigpremiere på nye modeller, spændende insiderviden, en chat for AMG entusiaster direkte adgang til AMG eksperter og ikke mindst de unikke events som AMG Private Lounge Days. Og mens den røde Mercedes-AMG GT S har fået lov at køle af i pitlane, træder David Coulthard op på vinderpodiet og

vinker ud over forsamlingen. "Det er nogle år siden, jeg sidst har stået her. Men jeg kan godt huske fornemmelsen," joker den tidligere Formel 1-stjerne. Han beder herefter publikum om at træde til side, så den rigtige vinder kan blive hyldet. "Andrea," udbryder han så og lykønsker den kvindelige deltager, som endte med at være den i gruppen, som scorede fleste point – og som efterlod Jens, Peter, Jörg og resten af Bernd Schneiders hold i støvet. Der bliver klap-pet og gratuleret. Også fra Jens, Peter og Jörg. For selv om de alle tre gerne ville have vundet, handler det i sidste ende om holdånd. Om venskab. Og om at have det sjovt.

Pirret? Du kan læse mere om AMG Private Lounge og de mange muligheder, et medlemskab giver dig. Registrer dig i dag på www.mercedes-amg.com/privatelounge

Hjelmen er på. Radiokontakten er etableret. Vi er klar til første omgang.



Watch and learn: Spændt fast i passagersædet ved siden af den femdobbelte DTM-mester Bernd Schneider.



Omgangene som passager i en Mercedes-AMG GT3 er en af eventens mest pirrende oplevelser.



Når vi når en milliard, går jeg på pension

Passion

Hans J. Wegner er en af historiens største danske møbelarkitekter. Og takket være Knud Erik Hansen, som er tredje generation i familievirksomheden Carl Hansen & Søn, sælger de berømte designklassikere bedre end nogensinde. Vi har mødt den entusiastiske entreprenør, som engang ikke interesserede sig for den virksomhed, der i dag betyder alt for ham.

44



45

“

“Se her,” siger Knud Erik Hansen og rækker hånden frem. Den er fyldt med spåner. Træspåner fra produktionen af de møbler, som har gjort familievirksomheden Carl Hansen & Søn til en ægte succeshistorie. Møbler fra Hans J. Wegner er ikke mindst.

De danske designklassikere sælger bedre end nogensinde, og den fynske direktør, som er barnebarn til stifteren, vil omsætte for en milliard kroner i 2022. Knud Erik er forretningsmand. Det er man ikke i tvivl om. Og det er træspånerne i hans hånd et godt eksempel på. “Alle spånerne fra produktionen bliver brændt og omdannet til varme, som vi sælger til det lokale varmekraftværk i Gelsted. Helt fra maj til september kører byen udelukkende på varmen herfra,” fortæller han. Jeps, uden tvivl forretningsmand. Men også en jovial, smilende, grinende og snakkesalig af slagsen. Og beder du ham fortælle sin livshistorie, skal du have god tid, for det

er ikke småting, Knud Erik har oplevet. Særligt gennem karrieren i ØK, som i halvfjerdserne var Skandinaviens største virksomhed med 40.000 ansatte og kontorer i hele verden. “Vi var 48 elever, der begyndte, og kun tre af os nåede igennem,” fortæller han, da vi sidder på kontoret, komfortabelt plantet i de møbler, som Knud Erik ret beset kan kalde for hjemmelavede. Han var blot 23 år, da han blev sendt til Sydafrika og herefter til Singapore, Hongkong, Kina og Tyskland. Gennem 22 år blev Knud Erik kastet ud i alt fra produktion til handel og marketing, og han lægger ikke skjul på, at han gennem hele sit liv har elsket at begive sig ud i vilde projekter og se tingene vokse. Og da han vendte tilbage til Danmark i halvfemserne, var det for at blive direktør for madrasimperiet Dan-Foam, som på kort tid blev Skandinaviens hurtigst voksende produktionsvirksomhed med en milliardomsætning, før han af ejerne blev bedt om at sælge virksomheden. Han solgte til en amerikansk kapitalfond – hvorefter han sagde sin stilling op.

Og Knud Erik var faktisk på vej tilbage til Hongkong, da han ved et tilfælde besluttede sig for at overtage møbelfabrikken, som hans bedstefar, Carl Hansen, havde stiftet i 1908. Og som hans far, Holger Hansen, havde gjort til en succesfuld forretning ved at serieproducere arkitekttegnede møbler fra blandt andre Hans J. Wegner. “Min far havde mødt Wegner i København i 1947. Han kunne godt lide Wegners utraditionelle møbler, og han så store muligheder i serieproduktion, hvilket Wegner dog ikke var så interesseret i. Men det var Wegners kone nok til gengæld. Hun ville gerne ud af den etværelses lejlighed, de boede i med deres to børn. Så det endte med, at Wegner rejste til Fyn. Han havde fem modeller med, og de fire af dem blev sat i produktion og er det stadig i dag. En af dem var CH24, bedre kendt som Y-stolen,” fortæller Knud Erik. “I dag kan jeg tydeligt se, at min far var meget fremsynet. Han havde store visioner og et kæmpe mod. Arkitekttegnede møbler er populære i dag, men i halvtredsernes Danmark var de alt for avantgarde. Det slog ham ikke ud. Han rejste til USA, og dér forstod de, hvad det handlede om. Specielt i San Francisco, hvor vores forhandler måtte udvide med tusind kvadratmeter for at have plads nok til alle møblerne,” fortæller Knud Erik. Han lægger ikke skjul på, at han er imponeret over, hvad hans far turde kaste sig ud i på et tidspunkt, hvor Europa stadig slikkede sårene efter Anden Verdenskrig. “Han var på forsiden af Fyens Stiftstidende, fordi han fløj til USA. Det var der ikke mange, der gjorde dengang.”

Holger Hansen var lige så effektiv, som Hans J. Wegner var produktiv. Han oprettede sammen med en gruppe af andre møbelproducenter et topmoderne salgs- og markedsføringssamarbejde, og han drev en succesfuld fabrik med 80 ansatte, da han i 1962 pludseligt døde af en blodprop, kun 50 år gammel. “Så stod min mor og skulle beslutte, om Carl Hansen & Søn skulle sælges, eller hun ville drive det hele

videre,” siger Knud Erik. Hun valgte det sidste, og stik mod alle odds lykkedes det hende sammen med sin regnskabschef at fortsætte driften. “Hun havde ingen uddannelse. Ingen erhvervserfaring. Hun kunne ikke andre sprog end sit eget, men hun kunne alligevel tale med alle. Jeg kan huske, at vi tog os til hovedet, men folk elskede hende. Hun var charmerende. Hun gav ikke op, og i de næste 20 år gik det fint.” Det var Knud Eriks storebror, Jørgen Gerner Hansen, som i 1988 tog stafetten efter moderen. “Min bror og jeg fandt ret tidligt ud af, at vi ikke skulle arbejde sammen. Vi så vidt forskelligt på tingene, når det gjaldt forretning. Det undrede os, for vi har altid været gode venner. Men på et tidspunkt købte vi en sejlbåd sammen, og da fandt vi ud af, at vi begge ville være kaptajn, og det duer jo ikke.”

Derfor blev det storebroren, som overtog styringen af familievirksomheden. Men kun indtil Knud Erik, som altså efter årtusindskiftet var på vej tilbage til Hongkong efter nogle år i Danmark, bad ham købe sine aktier. “Det ville han ikke. Hvis der var nogen, der skulle købe aktier, var det mig, som skulle købe hans. Han ville hellere på pension,” fortæller Knud Erik. “Det kom meget bag på mig. Han havde kørt forretningen fint gennem årene. Kunderne stod i kø, og der var over to års leveringstid på nogle af møblerne. Men det var en lille fabrik med 20 ansatte og en begrænset produktion, og den havde meget større potentiale. Og samtidig kunne jeg ikke forene mig med tanken om, at den skulle drives videre uden for familien,” forklarer Knud Erik, som besluttede at købe storebroderen ud. Han lavede en forretningsplan med høje mål og store ambitioner, hvilket indebar en helt ny og topmoderne fabrik med de dyreste og mest avancerede maskiner. “Jeg lånte en masse penge, og jeg brugte dem allesammen. Rub og stub. Folk var skeptiske. Nogle mente, jeg var sindssyg. Men det tænkte man sikkert også om min far, dengang han satsede alt på en ukendt Wegner. Jeg vidste godt, at jeg løb en risiko, men jeg troede på det, og hvis jeg skulle gå ned, skulle det være med et ordentlig brag,” forklarer Knud Erik og læner sig frem i sofaen med sit karakteristiske smil på læ-

ben. “Ser du, når du kommer fra shipping, synes du, at møbelbranchen er utrolig langsom. En møbelfabrik er typisk opstået ved, at en håndværker har bygget en lille virksomhed op. Han er tilfreds med det, han har. Og der skal jo også være tid til at spille golf og drikke en bajer. Det er typisk dansk. Men det er ikke mig. Sådan er jeg ikke opdraget. Jeg arbejder for konstant udvikling.”

Og udvikling skabte Knud Erik. Han overtog Carl Hansen & Søn i 2002, og i dag er fabrikken i Aarup vokset til over 380 ansatte, og 75 procent af produktionen går til eksport. Omsætningen har rundet en halv milliard. “Vi fik en ordentlig lussing under finanskrisen, hvor jeg måtte fyre 100 mand. Det var ikke sjovt, men der var ikke andet at gøre end skrue ned for udgifterne og komme videre,” fortæller Knud Erik, mens han viser rundt i den store, lyse produktion, hvor duften af frisk træ er altdominerende. Larmen fra store fræse- og slibemaskiner er øredøvende, og nogle ting må vi fotografere, andre må vi ikke. “Der er ting, vi gerne vil holde for os selv,” smiler han. Siden 2010 har Carl Hansen & Søn øget omsætningen år for år, og inden for de seneste seks år har virksomheden opkøbt en håndfuld mindre danske møbelfabrikker. “Det har vi gjort for at få endnu flere fine møbler af danske arkitekter ind i sortimentet,” forklarer Knud Erik. Carl Hansen & Søn producerer således meget andet end Wegner i dag, men Y-stolen er stadig virksomhedens ryggrad. Dels sælger den bedre end nogen sinde. Samtidig er den en glimrende ambassadør for den høje kvalitet, som alle fabrikkens produkter har tilfælles. “Se bare her,” siger Knud Erik og viser et kurvet stykke træ, der har form som ryggen på den berømte stol. “Det er dampbøjet. Fuldstændig som vikingerne gjorde, når de byggede deres skibe,” forklarer han. “Det er en kostbar proces, men den eneste måde, hvis du skal gøre det ordentligt. Det er kvaliteten, folk betaler for. Sådan har det altid været, og det skal det blive ved med. Kunsten har været at effektivisere produktionen uden at gå på kompromis med kvaliteten og håndværket,” siger han og præsenterer os for en maskine på størrelse med et villahus. I den ene ende indføres rå, firkantede stykker træ, der bliver

fræsset og slebet til smukke, forarbejdede komponenter, inden en ansat nøje tjekker dem efter, stabler dem i kasser og sender dem videre. Maskinen skifter automatisk mellem 278 forskellige typer værktøjer og kan producere komponenter til flere forskellige møbler.

Men hvordan bevarer man kærligheden til produkterne, når håndværket forsvinder? “Det forsvinder ikke,” svarer Knud Erik. “Vi har automatiseret det grove og nedslidende arbejde, så vi kan sikre, at det håndværksmæssige forbliver en central del af fremstillingen,” siger han og fører os videre. “Kom nu med, så skal I bare se.” Vi forlader hallerne med de store maskiner og går ind i produktionens stille område, hvor maskiner er erstattet af mennesker. Det er her, snedkere samler, sliber, olierer og polerer. Der er faglærte håndværkere, men også ufaglærte, som Carl Hansen & Søn selv uddanner til dygtige flettere, som kan lave sædet til en Y-stol på én time. “Det er så smukt, synes I ikke? Prøv at se her,” udbryder han, så en af fletterne – en dedikeret type med en tatovering af Wegnerstolen på underarmen – ikke kan lade være at grine. Knud Eriks entusiasme, begejstring og passion er misundelsesværdig. Hvordan har han kunnet holde sig væk alle de år ude i Østen? Svaret kommer prompte. “Da jeg overtog Carl Hansen & Søn, havde jeg den samme tanke, som jeg har haft med alle de andre virksomheder, jeg har arbejdet med. Produktet interesserede mig slet ikke. Det handlede kun om at skabe vækst og profit,” forklarer han. “Men siden er der sket en masse. Jeg har jo kendt alle dem, der har betydet noget for virksomheden. Arkitekterne. Medarbejderne. Min familie. Det er en respekt, der gror inden i dig. Og så opstår der en kærlighed til virksomheden, til produkterne og til menneskerne. Jeg ville nok relativt nemt kunne sælge den her virksomhed i dag. Men jeg kan ikke få mig selv til det. Det kan jeg ikke.”



Stolens Mester

Hans J. Wegner (1914-2007) anses som en af de mest afgørende danske møbeldesignere i det 20. århundrede. Han voksede op i Tønder som søn af en skomager og gik som 14-årig i lære som snedker. Mens han aftjente sin værnepligt i København, fik han mulighed for at se Snedkerlaugets Møbeludstilling, der viste arbejder fra tidens førende møbelarkitekter, og dét fangede hans interesse. Wegner startede på Kunsthåndværkerskolen og blev sammen med Finn Juhl, Børge Mogensen, Poul Kjærholm og Arne Jacobsen en af hovedfigurerne i dansk møbel-designs guldalder i halvtredserne. “Wegner var kendt for at være enormt produktiv, og af de mere end 1.000 møbel-designs, han nåede at lave, var omkring halvdelen stole. Y-stolen var en af de første stole, som Wegner og min far satte i produktion, og den blev lanceret i 1950, samme år, som jeg blev født,” siger Knud Erik Hansen. “Wegner tænkte anderledes end de andre. Han var snedkeren, som kendte træet bedre end nogen anden. Han lærte meget på Kunsthåndværkerskolen, men han havde sine egne holdninger til, hvordan møblerne skulle designes og var klart en af de mest fantasifulde. Samtidig lod han sig ikke rive med af berømmelsen, og han blev ved med at stille høje krav til kvaliteten. På det område tænkte han og min far ens. Det sjove er, at fordi Wegner var så produktiv, kan vi stadig hive produkter frem fra hans portefølje, som vi, blandt andet takket være moderne fremstillingsmetoder, kan sætte i produktion og sende på markedet.”



Det smukke råmateriale kommer primært fra danske skove, men Carl Hansen & Søn importerer også fra Letland og Ukraine.



Om Knud Erik Hansen

Den 67-årige direktør er indehaver af møbelfabrikken Carl Hansen & Søn, som ligger i Gelsted på Fyn. Som barnebarn til stifteren, og søn af Holger Hansen, der satte Hans J. Wegners ikoniske stole i produktion, har Knud Erik fået møbler ind med modermælken. Men faktisk nåede han at gøre karriere i det verdensomspændende handels- og shippingselskab ØK, før han i 2002 overtog familievirksomheden efter sin storebror.

Hvad får en 52-årig succesfuld shippingmand med hele verden som sin base til at satse rub og stub på en lille dansk møbelfabrik?

“Det var der flere årsager til. Dels overvejede jeg at rejse tilbage til Hongkong efter en årrække som administrerende direktør for en dansk virksomhed. Dels syntes jeg ikke om den konservative måde, min storebror drev virksomheden på. Min bror og jeg har altid være gode venner, men professionelt så ser vi forskelligt på tingene. Da jeg tilbød ham at købe mine aktier svarede han, at han hellere ville gå på pension, og at jeg i stedet kunne købe hans aktier og blive eneejer. Så kunne jeg jo drive virksomheden, som jeg ville. Hans reaktion kom helt bag på mig, men det tændte et eller andet. Jeg kendte jo virksomheden og dens historie, og efter mange år i udlandet vidste jeg, at der lå store muligheder i eksport-

markederne. Samtidig følte jeg et ansvar for at føre arven videre.”

Du har forvandlet Carl Hansen & Søn til en moderne fabrik med over 380 ansatte og hele verden som marked. Hvad gør dig mest stolt?

“At det hele gik. Det har været en hård tur. Det har været sjovt, men der har også været perioder med mange grå hår og forhøjet blodtryk. At drive en virksomhed som Carl Hansen & Søn handler både om respekt over for familien og arven, men også over for de medarbejdere, som har været med det meste af deres liv. Vi er blevet en stor virksomhed, fordi det er min ambition at komme ud og kæmpe internationalt, men samtidig forsøger vi stadig at holde på det gode i den lille, trygge fabrik, hvor vi er grundige med vores arbejde og tager os af hinanden og hjælper, når der er brug for det.”

I er kendte for historiske designklassikere, og især for Wegners møbler. Producerer I også for nye arkitekter?

“Vi modtager designskitser hver dag. Vi har eksempelvis sat en gyngestol i produktion for en ung, dansk og meget innovativ arkitekt, Anker Bak. Han sendte mig et billede af et rigtigt møbel, og sådan noget falder jeg altså for. Hans søster havde købt en gyngestol, som hun kunne slappe af i med sin nyfødte baby. Problemet var, at den fyldte alt for

meget i hendes lille køkken. Så lavede Anker en smuk, lille og meget komfortabel gyngestol, som hun kunne folde sammen, når hun ikke skulle bruge det. Den er enormt innovativ, og den sælger glimrende.”

Er der andre i familien til at tage over, når du en dag stopper?

“Det skal vores to yngste sønner. De er adoptivbørn fra Vietnam, og modsat min bror og jeg fungerer de rigtig godt sammen professionelt. Fagligt er de ret forskellige, for den ene er ingeniør, og den anden er marketingmand. Men de vil gerne ind i virksomheden. Hvordan og hvornår det bliver, ved vi ikke. Og de har lov til at ændre mening, for det værste er at blive tvunget til noget, man ikke vil. Alternativet er at sælge virksomheden, men det er jeg ikke interesseret i. Jeg har set, hvordan mine forældre og bedsteforældre har knoklet, og jeg har enorm respekt for det, de byggede op, så jeg vil gøre alt for, at den lever videre i familien. På den ene eller den anden måde.”

Er du overhovedet i stand til at stoppe?

“Altså, når vi når en milliard i omsætning, så går jeg på pension. Det har jeg i hvert fald sagt til mine medarbejdere. Det betyder, at de allesammen endnu hurtigere. Og når vi så når dertil – ja, så kan det være, jeg ændrer mening...”

Selfmade

Kenneth Nguyen har over 67.000 følgere på Instagram og har gjort det til en levevej at lave det, han drømmer om: At tage billeder, dokumentere verden omkring sig og gå på eventyr. Det særlige er, at den 34-årige fotograf ikke har nogen uddannelse, for han har lært sig selv det hele. Men hvornår fandt han egentlig ud af, at han var god? “Det startede, da de ryddede Ungdomshuset inde på Nørrebro. Jeg var begyndt at interessere mig for fotojournalistik og reportager, og pludselig var der en krigszone med bål i gaderne og helikoptere i luften. Det opslugte mig på en måde, så jeg ikke var i tvivl om, hvad jeg skulle bruge min fremtid på,” forklarer Kenneth. Han er født i Odense og opvokset i Sønderborg hos sine forældre, som kom til Danmark som flygtninge fra Vietnam i begyndelsen af firserne. Han gjorde sin studenterek-

samen færdig i København, og derefter vidste han faktisk ikke, hvad han skulle lave. “Jeg har nok været et af de dér kreative hoveder, som drømte lidt for meget og brugte for lidt tid i skolen,” siger han. Kærligheden til fotografiet ulmede, og Kenneths første fotojob var på spillestedet Rust på Nørrebro, hvor han fik lov til at tage billeder ved siden af sit job som afrydder – hvilket ejeren blev så imponeret af, at han ansatte Kenneth som fast koncertfotograf. “Der var ikke ret mange penge i det, og jeg gjorde det mest for at få gratis indgang og koncertbilletter. Første gang, jeg tog til Roskilde Festival, ejede jeg ikke et kamera, men det gjorde jeg året efter, hvor jeg tog et billede til en hiphopkoncert. Det blev så kåret som årets publikumsbillede af musikmagasinet Gaffa. Det var ret vildt for mig at vinde en pris, og så gik det ligesom slag i

slag derfra,” fortæller Kenneth. Han lægger ikke skjul på, at han i en årrække var en ret fast del af det Københavnske nattelev, og flere af dem, han hang ud i byen med, blev senere hans kunder. “Til sidst måtte jeg sige op på den café, hvor jeg arbejdede, og fra den dag har jeg været freelancefotograf.” Det særlige er, at Kenneth er autodidakt. Færdighederne har han lært sig selv i en blanding af passion og interesse. Og fordi han blev nødt til det. “At være autodidakt har givet mig en masse gåpåmod. Forskellen på at være selvlært og gå på en skole er, at på skolen skal du lære en masse ting, som du ikke er interesseret i, og så ender du med ikke at gøre dit bedste. Det er nok dét, det har givet mig at skulle lære tingene selv. At være hundrede procent engageret, både fordi, det har været min interesse og fordi, det har været nød-

vendigt, hvis jeg skulle leve af det. Det er en fed fornemmelse at tjene sine egne penge, men den er endnu federe, når du tjener penge på at lave det, du drømmer om,” forklarer han. “Men jeg kan da sagtens huske de første gange, hvor jeg kastede mig ud i noget, som jeg ikke var helt sikker på, jeg overhovedet kunne lave. Jeg har bestemt følt, at jeg har været ude af skide, for nu at sige det ligeud, men det er altid lykkedes mig at løse opgaven. Mange gange har det været et spørgsmål om at kaste sig ud i det, hvilket er betydeligt nemmere, når man ikke har så meget at miste.” Kenneth begyndte at lægge sine billeder på Facebook, da man stadig skulle inviteres af andre for at blive medlem af det dengang ukendte, sociale medie, og på det tidspunkt var han mest kendt for de billeder, han tog forskellige, alternative



Kenneth Nguyen

Er 34 år og autodidakt freelancefotograf. Født i Odense og opvokset i Sønderborg hos sine forældre, der kom til Danmark fra Vietnam i 1980.

Begyndte at fotografere som en sidegesjæft til sit afrydderjob på det københavnske spillested Rust.

Har stor passion for fotojournalistik og er blandt andet kendt for den umanerligt smukke fotoserie ‘The Morning After’, der har været bragt af magasinet Euroman.

Er ambassadør for blandt andre Adidas og Mercedes-Benz i Danmark.



steder i København, eksempelvis på afsatser og tage. “Jeg er stadig kendt som ham, der hoppede rundt på tagene og klatrede op i tårnene, selv om det er mange år siden. Historien er, at jeg begyndte at gå på opdagelse i min egen by, fordi jeg ikke havde råd til at rejse. En slags eventyr i min egen baghave, hvilket gav en masse billeder af byen set fra andre vinkler. Siden da har mine jobs givet mig mulighed for at komme ud i verden, hvilket jeg er vildt taknemmelig for. Nogle gange så taknemmelig, at jeg har glemt at spørge om honoraret, inden jeg sad i flyveren. Og på et tidspunkt var der så mange rejser og jobs, at det næsten blev for meget. Jeg begyndte at miste motivationen for fotografi, og selv om det var fedt at tjene penge, var jeg ikke længere ærlig, når jeg sagde, at jeg lavede det, jeg elskede. Det endte med, at jeg tog en beslutning om, at jeg kun vil lave det, der interesserer mig. Heldigvis havde jeg ikke de store udgifter privat, hvilket har gjort det muligt for mig at vælge ting fra,” forklarer Kenneth, der lyder som én, der er blevet klar over, at man skal passe på den passion, man har.

“Ellers kan det jo være ligegyldigt,” svarer han. “Jeg har altid mit kamera med mig. Jeg fotograferer hver eneste dag, både de betalte kundeopgaver, men også alle mulige ting fra mit eget liv. Jeg er ret meget på egen hånd og har det meste i min rygsæk. Noget af det, der kendetegner mine billeder, er nok, at jeg ret sjældent bruger kunstigt lys. Det giver billederne et mere realistisk og jordnært udtryk i forhold til de polerede reklamefotos. Jeg har en dejlig kæreste, som også er fotograf, og jeg har ofte hende med på optagelserne. Men jeg holder meget af at arbejde alene,” siger Kenneth. Mange af Kenneths billeder kan ses på hans Instagram-profil, hvor han forsøger at vise et billede af sin tilværelse og de ting, han omgiver sig med. “Jeg har et ganske normalt liv, men jeg oplever nogle spændende ting i kraft af de opgaver, jeg bliver stillet. De oplevelser vil jeg gerne dele med mit publikum. Jeg er meget taktsk med, hvad jeg lægger op, og meget af mit betalte arbejde ender aldrig på Instagram. Jeg siger også nej til velbetalte spon-soratjobs fordi jeg ved, at mine følgere ha-

der den slags. Det er vigtigt for mig at være ægte,” forklarer han og tænker lidt over spørgsmålet om, hvad han ønsker, hans billeder skal give folk. “De skal kunne fortælle noget specielt. Du kan synes, at du har skabt det perfekte billede rent teknisk, men hvis du ikke formår at fastholde folks opmærksomhed i mere end et par sekunder, så er det jo ligegyldigt. Netop dét, at fastholde opmærksomheden, er kun blevet sværere i dag, hvor man swiper sig gennem livet og hopper fra det ene sociale medie til det andet. Alt er blevet visuelt, og for mig handler det om at lave noget, som påvirker folk. Noget, de kan føle.”

Kenneth Nguyens billeder kan ses på www.instagram.com/kennethnguyen eller www.kennethnuien.blogspot.dk, ligesom du også kan følge med i hans hverdag på hans Youtube-blog.

████████████████████



Kan man bygge en Formel 1-bil til gaden?

54



I oktober 2015 kontaktede Tobias Moers, CEO hos Mercedes-AMG, chefen for powertrains, Andy Cowel, og spurgte, om drivlinen fra Mercedes-AMG Petronas' Formel 1-bil kunne forvandles til en gadebil. "Giv mig to måneder," lød svaret. Allerede efter en måned fik projektet grønt lys.

55

Idéen til Mercedes-AMG Project ONE er født og udviklet i Affalterbach.



56



Kunstværk? Under det organiske design gemmer sig den mest komplekse gadebil nogensinde.

De over 1.000 hestekræfter sørger for en 0-200-tid på under seks sekunder.



57



Forskelen på en Formel 1-racer og Project ONE er, at du kan have en passager med.



René-Christopher Wollmann er ansvarlig for udviklingen af Mercedes-AMG Project One – den første hyperbil fra Daimler. En bil så ekstrem, at selv hærdede ingeniører bliver blæst omkuld, når de præsenteres for de ekstreme data, specifikationer og teknologiske løsninger. Men René Wollmann, som i øvrigt insisterer på at blive kaldt projektleder og ikke chef, er ingen typisk motorsportsfreak med benzin i blodet. Den tyskfødte ingeniørs styrke ligger i elektrisk power, og han stod blandt andet bag udviklingen af batteriet til den over 750 hestekræfter stærke Mercedes-Benz SLS AMG Electric Drive fra 2014. Et projekt, som allerede dengang flyttede grænserne for, hvad der var muligt med en elektrisk bil. Siden blev René-Christopher Wollmann ansat som executive assistant for CEO hos Mercedes-AMG, Tobias Moers, og det var i dette job, han en dag blev spurgt, om han ville lede det hidtil mest ekstreme projekt fra Affalterbach.

René, du står i spidsen for det projekt, som kaldes Project ONE. Den mest ekstreme gadebil fra Mercedes-AMG nogensinde - og en bil, som blev præsenteret for verdenspressen på Frankfurt Motor Show i efteråret 2017. Hvor befinder bilen sig udviklingsmæssigt lige nu?

“Bilen, som blev præsenteret i Frankfurt, var en conceptbil, som først og fremmest skulle give en idé om bilens design, dens indre arkitektur og dens teknologi. Forude lå en masse test og udviklingsarbejde, og mens vi to taler, bliver prototypen testet (læs historien om CEO hos Mercedes-AMG, Tobias Moers', første køretur i Project ONE på side 60-63, red.).”

Hvad er formålet med at udvikle en bil som Project ONE?

“Entusiasten i mig vil svare, at vi gør det, fordi vi ikke kan lade være. Men der er naturligvis en dybere årsag, og det er i virkeligheden en kombination af flere. Sidste år fejrede vi 50-året for Mercedes-AMG, og samtidig sikrede vi os for fjerde gang i træk et mesterskab i motorsportens kongeklasse. Involveringen i Formel 1 har givet os adgang til nogle af de mest sofistikerede motorteknologier, du kan tænke dig, og samtidig har vi med årene nået en økonomisk og brandmæssig styrke til at kaste os ud i stadigt vildere projekter. Lægger du alle disse ting sammen, vil jeg mene, at det giver svaret på, hvorfor Project ONE er blevet en realitet.”

Du er selv passioneret ingeniør. Hvad er din personlige favoritdel ved bilen?

“Det hele! Tro mig, der er ikke noget, ved den her bil, som ikke er unikt. Hvis jeg absolut skal fremhæve en enkelt komponent, bliver det drivlinen. Det er i sig selv en vanvittig idé at bygge en gadebil med udgangspunkt i motoren fra en Formel 1-bil.”

Det har du ret i. Hvem fik egentlig idéen?

“Det gjorde Tobias Moers. Idéen opstod faktisk lige her i Affalterbach. I oktober 2015 spurgte Moers chefen for Mercedes-AMG High Performance Powertrains (som udvikler og producerer motorerne til Mercedes-AMG Petronas Motorsport teams Formel 1-biler, red.), Andy Cowel, om det var muligt at bruge drivlinen fra en Formel 1-bil til en gadebil. Cowel svarede, at han skulle bruge et par måneder på at finde svaret. Men allerede måneden efter vendte Cowel tilbage til Moers og vurderede, at det godt kunne lade sig gøre. Så gik Moers til Daimlers topchef, Dieter Zetsche, som gav projektet grønt lys. Og i 2016 gik vi i gang.”

Det er et ekstremt avanceret koncept. Kan du kort og enkelt forklare, hvordan teknikken fungerer?

“Drivlinen i Project ONE består af en 1,6-liters V6-forbrændingsmotor og fire elmotorer. To af elmotorerne sidder foran og driver hvert af de to forhjul. De to andre er integreret i motoren. Den ene af disse sætter boost på turboladerens aksel,

mens den anden er monteret direkte i motoren og fungerer som et traditionelt hybridssystem. Elmotorerne er altså både direkte og indirekte forbundet med bilens hjul. Fælles for elmotorerne er imidlertid, at de virker begge veje. De kan forbruge energi, som omsættes til power og fremdrift. Men de kan også virke som generatorer og producere energi, som igen lagres i batterierne. Jeg lyver ikke, når jeg siger, at det er en af de mest effektive og sofistikerede drivlinen i verden. Selv en hærdet ingeniør bliver blæst omkuld af dens data og specifikationer.”

Fire motorer... Er det egentlig ikke to mere end i Formel 1-bilen?

“Fuldstændig korrekt. Reelt opgraderer vi Formel 1-drivlinen ved at tilføje to ekstra elmotorer på forhjulene. Og hvorfor så det, spørger du sikkert? Der er flere årsager til, at det gav mest mening at lave et firehjulstrukket design. Især fordi, at det samlede output er over 1.000 hestekræfter...”

Det må være en ud-af-kroppen-oplevelse at komme bag rattet i Mercedes-AMG Project ONE. Har du prøvet det?

“Ikke endnu. Men jeg er heldigvis selvskrevet. Det er et af privilegierne ved at have det job, jeg har. Jeg er forpligtet til at køre bilen – og jeg kan love dig for, at jeg presser på.”

Har du overvejet, hvordan det vil føles at køre den?

“Hver eneste dag. Vi taler 11.000 omdrejninger i minuttet, over 1.000 hestekræfter, nul til 200 kilometer i timen på mindre end seks sekunder og en topfart på over 350. Det er jo ekstreme tal, og jeg kan ikke forestille mig andet, end at oplevelsen også er ekstrem. Selvom vi først nu er gået i gang med at teste prototypen, har vores testkørere kørt tusindvis af kilometer i simulatoren. Jeg har set dem sidde bag skærmene og køre, og det ser helt seriøst ud som om, de er med i en film, der bliver spolet hurtigt fremad. Samtidig bremses og accelereres de på steder, det ikke er muligt i en almindelig supersportsvogn.”

Der er mange fællestræk, men præcis hvor adskiller Projekt ONE sig fra den Formel 1-bil, som Lewis Hamilton og Valtteri Bottas sætter sig ned i 21 søndage om året?

“Den største forskel er nok, at de kan have deres kærester med i Project ONE. En anden er, at du kan køre den på offentlig vej. Men konceptmæssigt er Project ONE tættere på en Formel 1-bil, end nogen anden gadebil har været.”

Det lyder jo næsten som en bil, der er så teknologisk, at du skal være ingeniør for at køre den?

“Der tager du fejl. Ingen tvivl om, at den er ekstremt sofistikeret og avanceret, men en af de store opgaver med Project ONE var jo netop at gøre den mulig for enhver at køre. Den er noget af det mest ekstreme, du kan køre på gaden, men i sidste ende fungerer den som en helt almindelig bil. Dét er kunsten, og udfordringen, ved at bygge en hyperbil.”

Hvad gør en bil som denne så attraktiv?

“Det er ingen hemmelighed, at vi har langt flere forespørgsler på Project ONE, end vi kan efterkomme. Bilen vil blive produceret i et begrænset antal, og alene dét er med til at gøre den attraktiv. Men fælles for alle interesserede kunder er en brændende passion for produktet og det, som bilen og vores brand står for. Project ONE er et afgørende skridt for Mercedes-AMG, når det gælder teknologi, og samtidig er den et symbol for alt det, vi har opnået de sidste 50 år – fra de allerførste motorsportssejre i tresserne til de seneste fire Formel 1-verdensmesterskaber. Den repræsenterer på fineste vis arven fra vores grundlæggere. En motivation til altid at udfordre dig selv, aldrig at acceptere dine grænser – og lysten til at gøre noget vildt.”



Om Mercedes-AMG Project ONE

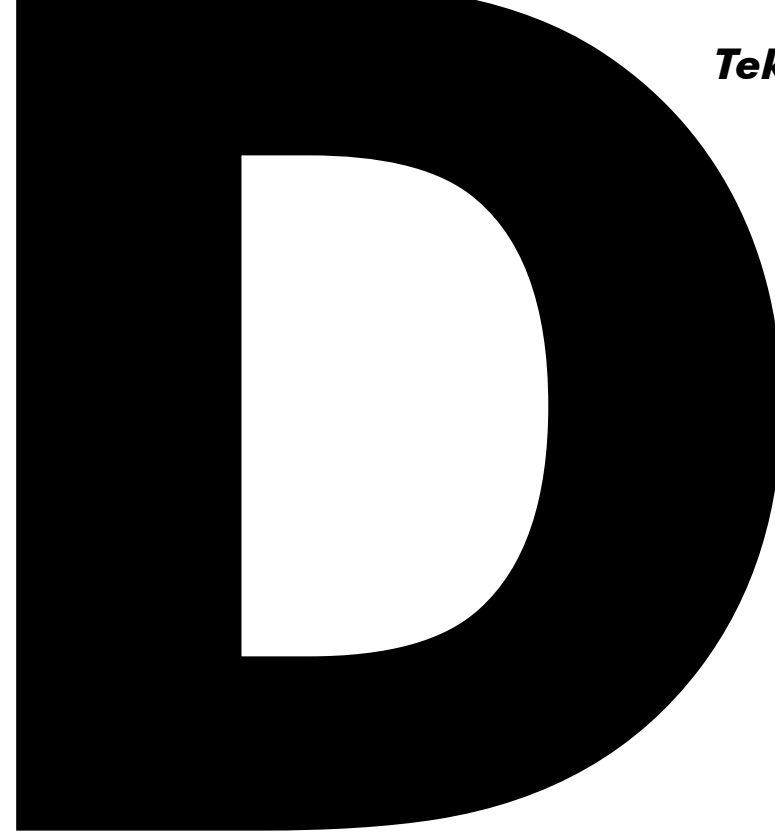
En Formel 1-bil til gaden. Så enkelt kan Project ONE beskrives. Under det organiske design gemmer sig den mest komplekse gadebil nogensinde. Idéen til Project ONE er født i Affalterbach, og den avancerede drivline bestående af en forbrændingsmotor og fire elmotorer er skabt i samarbejde mellem Mercedes-AMG High Performance Powertrains i Brixworth og Mercedes-AMG Petronas Motorsport teamet i Brackley, England. Den 1,6-liters V6-forbrændingsmotor er identisk med den, du finder i Lewis Hamilton og Valtteri Bottas' Formel 1-bil, og den er forbundet med bagakslen, mens to elmotorer på hver 120 kilowatt driver hvert sit forhjul. Én elmotor med omkring 90 kilowatt afhængig af belastning booster V6-motorens turbolader, mens yderligere en elmotor med 120 kilowatt er integreret i selve motoren. Den samlede system-

ydelse er omkring 740 kilowatt, svarende til mere end 1.000 hestekræfter. Gearkassen er en automatiseret, ottetrins manuel transmission. Batterierne og deres kølesystem er af samme type, som anvendes i Formel 1-bilen, men da hver elmotor har sit eget batteri, er systemet mere velegnet til hverdagsbrug – hvilket også gælder den toperso-ners kabine. Ligesom Formel 1-bilen er Project ONE bygget op omkring en superlet monocoque af kulfiber, ligesom hele baghjulsophængen er boltet direkte på motor og gearkasse. Når den mest ekstreme gadebil fra Affalterbach nogensinde sættes i produktion i 2019, vil den imidlertid være understyret med alle de features, du forventer i enhver Mercedes-AMG – fra COMAND infotainment system til tretrins justerbart ESP og RACE START funktion, som gør det muligt at komme fra nul til 200 kilometer i timen på under seks sekunder.

Den første tur

Spekulationerne har kørt siden præsentationen på Frankfurt Motor Show. Hvad gemmer sig bag den første hyperbil fra Daimler, som samtidig markerer 50-året for Mercedes-AMG? Vi fik lov at være med, da den første prototype af bilen med hybridteknologien fra en Formel 1-bil blev testet i England. Et historisk øjeblik, som bedst beskrives med – wow!

Tekst: Jo Clahsen Foto: Heiko Simayer



Det er en kold dag i begyndelsen af 2017. Vi befinder os på Milbrook Proving Ground godt halvanden times kørsel nord for London. Temperaturen siger fire grader, og der blæser en kraftig, bister vind fra vest. Det enorme testområde dækker 40 kvadratkilometer og er siden slutningen af tresserne blevet anvendt til udvikling af alle former for køretøjer. Oprindeligt blev det bygget af General Motors, men i dag bruges stedet af utallige bilproducenter, som ønsker at teste deres hemmelige prototyper et sted, hvor offentligheden ikke har adgang. Garage nummer 18 ligner et ganske almindeligt træskur. Men da porten køres op, afsløres det, der mest af alt ligner et skelet af kulfiber, stykker af aluminium, kabler, kølere, aksler og ophæng. Og en spektakulær motor, gemt under et varmeskjold. En E-Klasse ruller hen og standser foran garagen. Ud stiger CEO hos Mercedes-AMG, Tobias Moers. Tydeligvis beæret over “at være med til dette specielle øjeblik.”

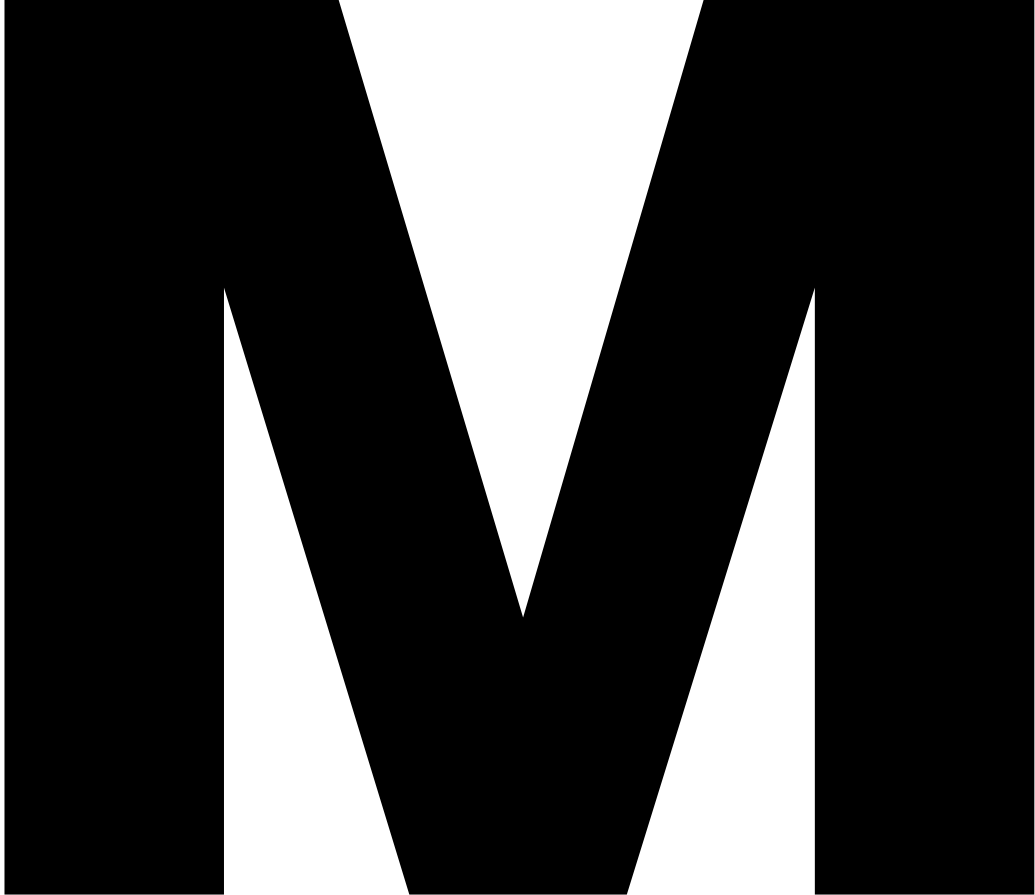
Dette er dagen, hvor alle, som er involveret i Project ONE, mødes. Om få minutter vil Formel 1-teknologi for første gang transformeres fra racerbanen til gaden – testet i prototypen foran os. Det er dagen, hvor alle, der er samlet, vil få gåsehud. Project ONE er ikke bare en bil, men en smeltedigel af ekspertise fra Mercedes-AMG Petronas Motorsport teamet og

AMG High Performance Powertrains i Brixworth, England. Tilføj udviklingsenergien fra Mercedes-AMG i Affalterbach, og du har en bil, som slår benene væk under enhver med hang til sportsvogne. Og apropos sportsvogn, så er Project ONE på dette stadie en prototype, som har lige så meget tilfælles med en bil, som en Mercedes-Benz S-Klasse har med en skolebus. Foran os holder et nøgent, rul-lende kulfiberchassis med et skålsæde, polstret med to centimeter tykt skum. Den er også udstyret med et aftageligt rat, akkurat som på Formel 1-bilen, forskellige displays, et sæt pedaler og et virvar af kabler, ledninger og forbindelser. Og så naturligvis Formel 1-motoren, som projektets chef, René-Christopher Wollmann forklarer os “allerede er delvist optimeret til gadekørsel og eksempelvis i dag bliver testet med almindeligt benzin som det, du kan købe på tanken.”

Tobias Moers smiler. Han ligner ikke den typiske CEO, som han står med sin læderjakke over en hættetrøje, jeans og sneakers. Han synes afslappet, men tag ikke fejl – han er også forventningsfuld. Og måske en smule nervøs. En gruppe samler sig omkring direktøren for at give ham en opdatering på projektet. Moers vil gerne starte med at lære området at kende og begiver sig ud på en inspektionsrunde i en af supportbilerne. Derefter klæder han om – og dukker op i en AMG-køredragt. Han bliver yderligere briefet, mens Stephen Murdoch, en udviklingsingeniør fra Mercedes-AMG High Performance Powertrains, gør prototypen klar til prøvekørslen. Simon Wilding, Head of Automotive hos Mercedes-AMG High Performance Powertrains, har svært ved at skjule sin begejstring. “Det er første gang, jeg har set en Formel 1-motor blive anvendt i et helt anderledes køretøj,” siger han. “Sikke en oplevelse.” Og scenen kunne da lige så godt have udspillet sig i pitlane til hvilket som helst Formel 1-løb. Der er generatorer, højspændingsbatterier, brandslukkere og et crew af højt specialiserede ingeniører. Der er også den perfekte bane til den første tur – samt Stephen Murdoch, som har et fuldt overblik over alle processerne fra sin laptop. For kort tid siden startede teamet motoren op i garage 18 og tjekkede transmissionen efter med baghjulene hævet på donkrafte. Nu sidder Moers bag rattet. Et par døre er blevet boltet på bilen. Det er tid til at komme af sted. Sæt i gear, mærk koblingen bide – total koncentration.



Project ONE er stadig en rå prototype. Dørene er boltet på. Men den kan køre. Hurtigt.



Moers fyrer op for bæstet præcis kl. 10.34. En metallisk symfoni spalter himlen. Først spoler elmotoren op i omdrejninger. Så træder forbrændingsmotoren til. Nu er den der igen – gåsehuden. Det tager et par sekunder for V6-motoren at vågne op. Den sprutter og knurrer, før den pludseligt springer i gang. Moers forlader pitten som en raket, der sendes fra sin rampe. Da prototypen når det lange, lige stykke på banen, lyder den fuldstændigt som en Formel 1-racer. Den bliver mindre og mindre, før den forsvinder i horisonten, og landskabet sluger lyden. Så kommer stilheden. Endnu et magisk øjeblik, hvor det føles som om, at hele teamet holder vejret – indtil monsteret igen dukker op på sin vej tilbage. Med fuld gas, naturligvis. Og et infernalsk skrig fra motoren, da den rammer 11.000 omdrejninger i minuttet. Ingeniørerne løber til pitten og stiller sig klar med deres laptops og stik og ledninger. Men Moers er ikke færdig endnu. Han fortsætter ud på endnu en omgang, før han endelig vender tilbage til pitten. Han rapporterer om “vibrationer og ustabilitet i midten af omdrejningsregisteret.” Og en vedvarende lyd, “som minder om en pumpe”. Efter en teknisk snak, fyres der igen op for Formel 1-motoren. Moers presser prototypen op til

voldsomme hastigheder over adskillige omgange, og ligesom første gang vender han tilbage med masser af feedback til ingeniørerne. Præcis som en racerkører skal gøre det – systematisk, analyserende og detaljeret.

Mens alt dette foregår, gennemgår crewet af Formel 1-teknikere og softwareingeniører de massive mængder data på deres computere. De har styr på alle parametre – fra temperaturer til tryk, batteriernes tilstand og oliernes smøreevner. Efter endnu en omgang har Moers en hurtig snak med Wollmann. Projektlederen foreslår sin chef at lytte til bilen, mens han står udenfor. “Du har jo en idé om, hvordan en Mercedes-AMG hypercar skal lyde,” siger han. “Vi vil gerne høre, hvad du synes.” Moers sætter sig herefter på hug ved siden af bilen. Og lytter. De to mænd konfererer igen.

Prototypen bliver tanket med benzin – ganske almindelig blyfri benzin, håndpumpet fra en benzintank – før Tobias Moers igen-igen sendes af sted. Og igen vender han tilbage med information om bilens lyde, bevægelser og kræfter. Da han for sidste gang rejser sig fra det snævre skålsæde og stiger ud af den spartanske kabine, samler gruppen af folk sig omkring ham. Der bliver vekslet highfives, og direktøren smiler fra øre til øre. Selv om der egentlig ikke bliver udvekslet så mange ord, er tilfredsheden tydelig.

Klokken 12.28 er Tobias Moers igen iført sin læderjakke. Han tjekker sin smartphone, før han forlader Millbrook Proving Ground i retning mod Affalterbach. Er han tilfreds med dagens arbejde? “Absolut,” svarer han. “Project ONE gør tydelige fremskridt. Det er sådan, vi arbejder.”

Bag om teknikken: AMG Performance 4MATIC+



Med lanceringen af AMG Performance 4MATIC+ er det intelligente firehjuls-træk blevet en del af Mercedes-AMG’s DNA. Men hvordan fungerer systemet? Dr. Thomas Kernstock, Head of Drive-train Design and Testing, forklarer teknikken bag.

De fleste Mercedes-AMG entusiaster ved, at 4MATIC betyder, at bilen har firehjulstræk. Men hvad betyder det nye plus?

AMG Performance 4MATIC+ er betegnelsen for den nyeste generation af firehjulstræk, hvor kræfterne fordeles fuldstændig variabelt mellem foraksel og bagaksel via en elektromekanisk kobling. Dette er helt nyt i forhold til de ældre systemer, hvor fordelingen var låst fast. Og netop fordi kræfterne nu

fordeles variabelt, er det muligt for 4MATIC+ at reagere adaptivt og sende præcis den mængde kræfter ud til foraksel eller bagaksel, som er optimalt i forhold til den givne situation. På den måde skaber systemet altid det bedst mulige greb i underlaget, og dermed også den højeste grad af sikkerhed. Samtidig er der også en forbrugsmæssig gevinst, da systemet kan undlade at lede kræfter til forakslen, når der ikke er brug for det – for eksempel når du cruiser på motorvejen.

Okay, det lyder som en masse fordele! Men er firehjulstræk den rigtige løsning til ‘the most powerful E-Class of all times’ – som alverdens bilmedier for længst har døbt den ny Mercedes-AMG E 63 S?

Absolut! Den 4.0-liters V8 med biturbo yder i E-Klassen hele 612 hestekræfter og leverer et svimlende drejningsmoment på 850 newtonmeter. Vi blev ganske enkelt nødt til at tænke en intelligent form for firehjulstræk ind i

pakken, hvis vi skulle gøre os forhåbninger om at få omsat de massive kræfter til vejgreb. Resultatet blev AMG Performance 4MATIC+.

Aha. Så AMG Performance 4MATIC+ blev altså også udviklet til at sende dig hurtigere afsted fra stående start?

Korrekt! Eftersom systemet er i stand til at fordele momentet mellem foraksel og bagaksel på milisekunder via en kobling, maksimerer det også direkte bilens vejgreb. Kræfterne bliver således forvandlet til acceleration i stedet for hjulspind – og dét kunne det gamle 4MATIC system ikke. Men bare rolig. Hvis du foretrækker at sprinte derudad med baghjulstræk og dækrøg ud af skærmkasserne, har vi skabt en funktion, du vil kunne lide. Skift til køreprogrammet RACE, deaktivér ESC-systemet og træk i begge skiftepadler samtidig... Så er du i Drift Mode!

Drift Mode? Fortæl lidt mere om dét.

Først og fremmest er det noget, du aldrig før har haft mulighed for at opleve i en Mercedes-AMG. Når du aktiverer Drift Mode, åbnes den elektromekaniske kobling til forakslen, hvilket gør bilen til en ren baghjulstrækker – dét var ikke muligt med det gamle system. Når bilen sendes i drift, lukker koblingen igen, momentet sendes tilbage til forhjulene, og bilen skydes ud af driften med fuld gas, før den igen vender tilbage til sit firehjulstræk. Det er noget, som skal opleves!

Perfekt! Men hvorfor har I udviklet et RACE program til AMG Performance 4MATIC+?

Den rene, uspolerede køreoplevelse er noget, du kun kan opnå på en lukket racerbane. Og enhver, som har kørt en firehjulstrækker på en racerbane kender udfordringen med for meget moment på forakslen, hvilket giver understyring. Men ikke i dette tilfælde. I både RACE, Sport og Sport+ sørger teknologien for at balancere kræfterne mellem foraksel og bagaksel, så du kan styre bilen gennem svingene med mere tillid, mere præcision og frem for alt højere fart. Det sætter naturligvis pres på systemet, og derfor har vi udviklet en anden innovativ komponent: En olie-køler, som aktivt sørger for at sænke



AMG Performance 4MATIC+

Mercedes-AMG E 63 S var den første Mercedes-AMG med 4MATIC+. Også modelerne CLS 53, E 53 coupé, E 53 cabriolet, S 63, S 63 coupé, S 63 cabriolet samt GT 53 og 63 er udstyret med 4MATIC+.

AMG Performance 4MATIC+ er et fuldt variabelt firehjulstræk. Det beregner og fordeler på millisekunder de nødvendige mængder af moment til foraksel og bagaksel.

AMG Performance 4MATIC+ sikrer køregenskaber, som er lige så sikre og effektive på tørt underlag som i regn eller sne.

Udover at sikre effektivt greb i sving forbedrer AMG Performance 4MATIC+ også bilens langsgående dynamik for at skabe en så kraftfuld acceleration som muligt.

temperaturen i koblingen, så systemet kan performe maksimalt under alle forhold.

Hvor lang tid har Mercedes-AMG arbejdet med denne nye form for firehjuls-træk?

Det begyndte i 2014 med en lille gruppe af omkring 10 personer. På det tidspunkt havde vi netop introduceret den forrige version af 4MATIC i en Mercedes-AMG E-Klasse for første gang. Eftersom har rødder i motorsporten, tænkte vi straks på, hvordan vi kunne forbedre teknikken. Vi spurgte simpelthen os selv: Hvad er næste skridt efter 4MATIC? Hvilke features skal en endnu mere innovativ version af vores firehjulstræk have? Vi blev ret hurtigt enige om, at løsningen måtte være et fuldt variabelt system. Et intelligent system, som både skulle være sikkert og effektivt, men som først og fremmest skulle kunne forenes med vores DNA og med både vores og vore kunders begær for den ultimative køreoplevelse.





Kvaliteten er ikke til forhandling

Njord er ikke bare en velsmagende dansk gin. Det er også historien om to entusiaster, der faldt for ginnens univers og forlod deres job for at satse alt på at lave den ypperste gin. Men det er stadig hobbyen og passionen, der driver værket, og så kan man ikke lade chancen for profit overtrumfe kravet om ubetinget kvalitet.

Hvis man går blot en smule op i gin, ved man, at genren i dag byder på langt flere muligheder end den brede, standardiserede mængde af mærkevarer, der findes på verdensmarkedet. Et hav af mikroproducenter er kommet til med deres bud på, hvordan en kvalitetsgin skal

være – også i Danmark. Sådan var det ikke for bare fire-fem år siden, hvor vennerne Troels Præst Andersen og Lars Tøke Graugaard besluttede sig for at lave deres egen gin på primært danske råvarer. På det tidspunkt var der ikke mange herhjemme, der gik op i gin på samme måde som i dag – og der var i det hele taget ikke andre, som producerede gin i Danmark. Men det betød ikke så meget for de

to, for der var tale om et hobbyprojekt, som allerede var begyndt flere år tidligere. “Vi lærte hinanden at kende for 20 år siden på universitetet. Noget skulle vi jo drikke til universitetsfesterne, og det blev så gin. Vi kan ikke påstå, at vi begyndte med de fine af slagsen. Tværtimod var det de billigste kopier af de kendte mærker, der røg i kurven,” siger Lars. De mange gin og tonics på

tarvelige produkter vækkede dog en interesse for gin som genre, og de to begyndte at gå på opdagelse og sørgede eksempelvis for, når de var på rejser, at købe spændende flasker, som de kunne smage sammen derhjemme. Det næste naturlige skridt var at lave deres egen gin. “For os føltes det ikke som noget stort spring at prøve at lave vores egen gin. Det var vores hobby, og vi ville gerne udforske mulighederne og blive klogere på produktionen,” siger Troels.

Den første gin blev lavet efter den simple kryddersnaps-metode, hvor en neutral spiritus trækker med urter. Troels og Lars gik på opdagelse i naturen efter urter, de kunne bruge, og så gik de ellers i gang. Næste skridt var at lave en gin gennem en ægte destillering for derved at opnå en renere og mere kompleks gin. Det foregik på en god vens destilleri nord for Randers Fjord. I foråret 2014 stod den første færdige flaske klar – en gin, som de døbte Njord, opkaldt efter frugtbarhedsguden fra den nordiske mytologi og med reference til deres egne, nordiske navne. Sideløbende med produktionen af deres egen gin, var de to ginnørder i gang med en ph.d. inden for det sundhedsvidenskabelige felt. Skæbnen ville, at de på et tidspunkt, i forbindelse med deres studie, skulle på et kursus i Roskilde. De besluttede at overnatte i København og så i samme ombæring muligheden for at få foden inden for i branchen. De ringede til den yderst velassorterede vin-

og spiritusforretning Juul’s Vin og Spiritus i smørhullet mellem Vesterbro og Frederiksberg og spurgte, om de måtte komme forbi og præsentere deres produkt. Direktøren accepterede, men han gjorde samtidig opmærksom på, at han blev bombarderet af folk med hjemmebrænderier, og at det var yderst sjældent, at han stødte på noget godt. Men fordi de kom hele vejen fra Jylland og havde spurgt så pænt om lov, blev et møde sat i stand. Sammen med stedets ginekspert smagte direktøren på varerne – og spurgte så, hvor meget de havde tilbage. “Lige da han sagde det, tænkte vi, om han mon bekymrede sig om, hvor meget vi nu skulle hjem og smide i kloakken,” siger Troels. “Men det viste sig, at de gerne ville købe alt, hvad vi havde. Vores første parti var på 300 flasker, og halvdelen var røget til familie og venner, og så købte de resten og blev dermed vores distributør.”

Tilstedeværelser på madfestivaler, workshops og kreative samarbejder med kokke og bartendere har godt fire år senere etableret Njord Gin som en af Danmarks førende ginproducenter, og i august sidste år skrev makkerparret under på kontrakten til nye produktionslokaler i historiske omgivelser på Aarhus Havn. Et større træk, som samtidig varslede begyndelsen på et nyt kapitel for de ph.d.-studerende. “Vi besluttede i samme ombæring at gå 100 procent ind i Njord Gin, for vi så vores chance for at skabe Danmarks eneste destilleri, der kun laver gin.

At opføre det første destilleri i Aarhus i mere end 100 år og ikke mindst forsøge at leve af vores hobby. Og heldigvis fik vi opbakning fra både vores hustruer og vores bank,” fortæller Troels.

I takt med det voksende antal ginproducenter på det danske såvel som det internationale marked er det ikke nok blot at være en lille aktør for at skille sig ud. Der skal mere til, og hvis Troels og Lars skal komme med deres bud på en berettigelse på markedet, skal den findes i deres tilgang til smagsprofilen og deres kompromisløse jagt på kvalitet. “Vi er ikke bange for at lave gin med kant, og vi er ikke bange for at vælge den besværlige vej. Vi springer ikke over, hvor gærdet er lavest,” forklarer Lars. “Hvis du er på jagt efter den gængse london dry gin, bliver du nok skuffet hos os. Vi vil gerne, at vores destillater kan smages, i stedet for at vi bare bruger en neutral spritbase, og vi fortyster aldrig med finsprit efter destillering af ginnen, selv om vi på den måde nemt kunne øge produktionen. Det forfladiger smagen,” siger han. “Vi bruger i høj grad de urter, vi kan finde i den danske natur, og enebær behøver i vores øjne ikke at være den altdominerende i duft og smag,” siger han og fremhæver skovmærke og deres destillat på kartoffel, som er blevet en signatur for Njords første gin, Distilled Mother Nature. “Vi leger med folk, der er interesserede i udvikling af smag, blandt andre Aarhus Universitet og den aarhusianske Michelin-restaurant Domestic,” til-

føjer Troels. “For os er det interessant både at arbejde videnskabeligt og samtidig bevæge os ud på udforsket land med nye smage,” siger han og understreger, at sammenhængen mellem gastronomi og gin er vigtig for dem, og i dag står produkterne på flere Michelin-bestjernede steder i både Danmark og udlandet.

I dag består Njord Gins portefølje af otte forskellige typer, der hver kan noget særligt. Originalen, Distilled Mother Nature, er fortsat i produktion, og derudover kan du få fingrene i blandt andet Distilled Sun and Citrus samt Distilled Sand and Sea, henholdsvis med dominans af citronmelisse og -verbana og sukker- og blæretang samt strandurter. Det hele handler om at afspejle den natur, Njord Gin får sine råvarer fra. “Vi vil gerne bringe gin tilbage til det naturprodukt, det oprindeligt var, og så skal man kunne smage de råvarer, vi har puttet i. Vi tror på, at folk kan smage forskellen,” siger Troels.

Hos Njord Gin gør de en dyd ud af håndværket og nærheden til det enkelte produkt. Det betyder blandt andet, at Troels og Lars selv sætter etiketter og nummerering på hver enkelt flaske fra de 300 flasker store partier, de kan producere ad gangen. I 2018 år forventer de en produktion på 15-20.000 flasker, og det

kræver ikke den store økonomiske uddannelse at regne ud, at de ikke bliver stenrige på den baggrund. Det gør dem dog ikke noget, for drømmen om høj profit er ingenlunde en motivationsfaktor. “En økonom ville helt klart skære det hele til. Produktionsapparatet ville skulle køre hele tiden, tapningen og etiketteringen skulle udliciteres, og vi skulle begynde at lave private labels til virksomheder,” forklarer Lars. “Men vi siger nej til alle de forslag, for vi ønsker at holde hobbyfanen højt, så vi ikke dræber lysten og initiativet. Vi bliver aldrig rige på det her, men vi får det til at løbe rundt. Hvis man bevæger sig inden for en verden, man synes er fed, vil man gerne sætte et positivt aftryk og levere et godt produkt af en høj kvalitet. Njord Gin må gerne været noget, der står tilbage og fortætter, når vi en dag ikke er her mere. Det er det vigtigste for os.”



“Vi er ikke bange for at lave gin med kant og vælge den besværlige vej,” siger Troels og Lars.



72



Det er sammensætningen af de botaniske elementer, som skaber ginnens særpræg.

Det skal du vide om gin

Hvorfor kan man ikke sige gin uden også at sige enebær? Hvordan laver man gin? Og hvordan blev gin og tonic-dranken opfundet? Det finder du ud af i denne introduktion til ginnens verden.

73

[[djen]

Navnet stammer fra det franske ord for enebær, genièvre, og siden je-never på hollandsk. Netop 1600-tallets Holland var stedet, hvor ginnens historie har sin oprindelse, da en professor anvendte et alkoholdestillat tilsat enebær som et lægemiddel til den hollandske hær.

Hvorfor England?

Gins udbredelse til Storbritannien, som de fleste forbinder drikken med i dag, skete, da kongen af den hollandske republik, Wilhelm af Oranje, overtog herredømmet i England, Skotland og Irland.

Botanicals

Som ambitiøs ginproducent vil man gerne skabe sit eget særpræg, og det sker gennem sammensætningen af botaniske elementer, de såkaldte botanicals, der er en fællesbetegnelse for de urter, frugtskaller, rødder og bær, man vælger at bruge i sin gin. Nogle ginner har tydelige noter af citrusskal, mens andre går mere entydigt efter enebærkarakteren – eller noget helt tredje.

Den simple

Der er flere forskellige måder at lave gin på. Den mest simple metode er at tilsætte aroma af enebær og andre botanicals såsom citrusfrugt, urter og blomster direkte til et destillat udvundet af naturlige råvarer. Gin var især populær under den amerikanske forbudstid, da den var simpel og diskret at fremstille, fordi den ikke krævede produktionsudstyr.

Den tekniske

Det næste skridt er destilleret gin. Her destillerer man den rene alkohol igen sammen med enebær og de øvrige naturlige råvarer, man gerne vil have med i sin gin. Alkoholen er typisk destilleret på malt eller andre kornsorter, men eksempelvis kartofler kan også anvendes.

Den fineste

– er london dry gin. Også her redestilleres alkoholen med ginbotanicals, og derudover må der ikke tilsættes smag og farve til ginnen. Dette kræver en dygtig producent, der formår at få et raffineret udtryk

udelukkende via destillationen. London dry gin har trods betegnelsen ingen geografisk beskyttelse og kan således laves over hele verden.

Alkohol-krav

En gin skal indeholde minimum 37,5 procent alkohol.

Gin og tonic

– blev opfundet i Indien under den engelske imperialisme. De udstationerede britiske soldater drak tonicvand for at beskytte sig mod malaria. Tonicvand indeholder kinin, som er udvundet af barken fra det sydamerikanske cinchona-træ. Kinin er imidlertid ekstremt bittert, og derfor blandede soldaterne tonicvanden med gin, citron og lime for at få den ned.

Pas på...

Selv den bedste gin kan ødelægges af en ringe tonicvand af den slags, der mest af alt minder om sodavand. En tonicvand skal ikke være for sød, og den skal give plads til ginnens delikate nuancer. Et godt sted at begynde er hos producenten Fevertree.

For en sikkerheds skyld



De færreste ønsker at se den i aktion. Men når Formel 1-feltet skal samles i 2018, sker det med den kraftigste safetycar nogensinde. Med en modificeret version af topmodellen GT R vil Mercedes-AMG for 23. sæson i træk sørge for at opretholde sikkerheden, når noget går galt i motorsportens kongeklasse.



**Mercedes-AMG GT R
FIA F1 Safety Car**

Motor
4,0 liter, V8, biturbo
Hestekræfter
585 ved 6.250 o/min
Newtonmeter
700 ved 1.900-5.500
o/min
Acceleration
0-100 km/t på 3,6
sek.
Tophastighed
318 km/t



Mercedes-AMG har leveret den officielle Formel 1 Safety Car siden 1996, og til 2018-sæsonen har performance-mærket fra Affalterbach leveret den stærkeste og hurtigste nogensinde: En modificeret GT R med 585 hestekræfter fra en 4,0-liters V8 med biturbo. “En safetycar er uden tvivl den bil, som tilskuerne mindst ønsker at se på banen, men når vi af sikkerhedsmæssige årsager bliver nødt til at samle Formel 1-feltet, er den nye GT R helt klart det bedste redskab, du kan tænke dig,” siger den 46-årige tidligere racerfører Bernd Mayländer, som siden 2000 har siddet bag rattet af den officielle FIA F1 Safety Car. Mercedes-AMG GT R er netop inspireret af motorsporten og spækket med teknologi fra racerbanen, lige fra det optimerede letvægtschassis til de aktive aerodynamiske elementer, som sørger for den optimale kombination af køling, downforce og greb. Fra de ekstremt lette, smedede letmetalfælge og den dynamiske baghjulsstyring til det nittrins justerbare ESP-system og den aktive, elektroniske undervogn. Faktisk var det kun nødvendigt med ganske få ændringer for at forberede GT R på det krævende job som safetycar. Foruden de obligatoriske LED-lamper på taget er Mayländers GT R blandt andet udstyret med en AMG Track Package, som indeholder et fuldt sikkerhedsbur samt keramiske bremses, som med deres lavere vægt og en bedre bremseevne ved ekstreme temperaturer er perfekte til jobbet. Et job, som fortsat bliver mere udfordrende, efterhånden som Formel 1-bilerne bliver hurtigere. Motorsportsorganisationen FIA kræver nemlig, at en safetycar skal kunne præstere en minimumshastighed, som opretholder en vis temperatur i Formel 1-bilernes dæk og bremses, så kørerne ikke bliver begrænset, når løbet genstartes – og som samtidig forhindrer racerbilernes hybridmotorer i at overophede. Med en topfart på 318 kilometer i timen og 3,6 sekunder fra nul til 100 bliver det nok ikke et problem med den nye GT R...

Legebørn leger bedst

Selv om man har travlt, skal man huske at lege. Se mere AMG udstyr i tilbehørskonfiguratoren på www.mercedes-benz.dk eller besøg din Mercedes-Benz forhandler.



AMG navkapsel.
Eksklusivt design med traditionelt AMG emblem i 3D-præget aluminium. Gør dine fælge til et kunstværk fra Affalterbach. Sæt med 4 stk. A0004003100. Pris: 1.515 kr.



AMG beskyttelsesovertræk.
Til indendørs brug. Sølvs med sort AMG logo. Priseksemplet er til C-Klasse cabriolet (model A205). A2058990386. Pris: 2.160 kr.



AMG dørstift.
Kvalitetsprodukt i rustfrit stål. Den lille detalje, der gør stor forskel i kabinen. Priseksemplet er pr. styk og til C-Klassen (model 205) A0007660800. Pris: 349 kr.



AMG puslespil.
Sjovt puslespil for børn med Mercedes-AMG GT motiv og 200 brikker. Eget til børn +8 år. B66952997. Pris 130 kr.

AMG Bobby-Benz GT.
Sej, flot og stilsikker gåbil til de små. Alder +18 måneder. Sølvs: B66961999
Sort: B66962003
Pris: 850 kr.



AMG kreditkortsholder.
Hold styr på kreditkort og penge med denne smarte og flotte løsning. Narvet og perforeret skind med røde kontrastsyninger og seddelklemme i rustfrit stål. Mål 6,5 x 0,5 x 10 cm. Håndlavet i Tyskland. B66954541. Pris: 580 kr.



AMG taske.
Sort med røde kontrastsyninger i læder/nylon. Diverse indvendige og udvendige rum for perfekt fleksibilitet med forstærket bund og beskyttelsesbeklædning. Mål ca. 50 x 33 x 28 cm. B66954554. Pris: 2.740 kr.



AMG solbriller.
Dark gun-farvet stel i delvist børstet titanium med gråtonet glas fra Carl Zeiss Vision. UV 400 (100 % UVA-/UB-beskyttelse) i filterkategori 3. Antirefleksbehandlet indvendigt. Produceret i Tyskland. B66953477. Pris: 2.935 kr.



AMG krus.
Flot og stilrent kaffekrus i AMG design. Krusets bund er med magic grip, der gør kruset skridsikkert og beskytter underlaget. Kruset rummer ca. 350 ml. B66953358. Pris: 202 kr.



AMG kasket.
Flot og stilfuld kasket i 100 % bomuld. Kan justeres i størrelsen. Herre: B66952706
Dame: B66952707
Pris: 250 kr.



Babybody til racerkørere in spe.
Body i 100 % bomuld i fleksibel størrelse takket være dobbelt trykknapslukning. B66953368: 56/62
B66953369: 68/74
B66953370: 80/86
Pris: 167 kr.

Wanna jump in?

80

Det er alt andet end en hemmelighed, at turen fra A til B bliver sjovere, når den foregår i en Mercedes-AMG. Programmet er bredere end nogensinde, og uanset hvilken model, du vælger, kan du forberede dig på en oplevelse, der er lige så rendyrket, som den er unik.



Mercedes-AMG CLA 45 4MATIC
Motor: 2,0 liter, 4-cyl., turbo
Effekt: 381 hk. 0-100 km/t: 4,2-4,3 sek.
Forbrug: 14,5-13,7 km/l
Varianter: coupé, shooting brake

Mercedes-AMG GLA 45 4MATIC
Motor: 2,0 liter, 4-cyl., turbo
Effekt: 381 hk. 0-100 km/t: 4,4 sek.
Forbrug: 13,5 km/l
Varianter: SUV

Mercedes-AMG C 43 4MATIC
Motor: 3,0 liter, V6, biturbo
Effekt: 390 hk. 0-100 km/t: 4,7-4,8 sek.
Forbrug: 12,8-11,9 km/l
Varianter: sedan, stationcar, coupé, cabriolet

Mercedes-AMG GLC 43 4MATIC
Motor: 3,0 liter, V6, biturbo
Effekt: 367 hk. 0-100 km/t: 4,9 sek.
Forbrug: 12,0-11,2 km/l
Varianter: SUV, coupé

Mercedes-AMG SLC 43
Motor: 3,0 liter, V6, biturbo
Effekt: 367 hk. 0-100 km/t: 4,7sek.
Forbrug: 12,8 km/l
Varianter: roadster



Mercedes-AMG GLE 43 4MATIC
Motor: 3,0 liter, V6, biturbo
Effekt: 367 hk. 0-100 km/t: 5,7 sek.
Forbrug: 11,6-10,6 km/l
Varianter: SUV, coupé

Mercedes-AMG E 53 4MATIC+
Motor: 3,0 liter, 6-cyl., turbo
Effekt: 457 hk. 0-100 km/t: 4,4-4,5 sek.
Forbrug: 11,5 km/l
Varianter: coupé, cabriolet

Mercedes-AMG CLS 53 4MATIC+
Motor: 3,0 liter, 6-cyl., turbo
Effekt: 457 hk. 0-100 km/t: 4,5 sek.
Forbrug: 11,5 km/l
Varianter: coupé



81

Mercedes-AMG C 63

Motor: 4,0 liter, V8, turbo
Effekt: 476 hk. 0-100 km/t: 4,0-4,2 sek.
Forbrug: 12,2-10,8 km/l
Varianter: sedan, stationcar, coupé, cabriolet

Mercedes-AMG C 63 S

Motor: 4,0 liter, V8, turbo
Effekt: 510 hk. 0-100 km/t: 3,9-4,1 sek.
Forbrug: 12,2-10,8 km/l
Varianter: sedan, stationcar, coupé, cabriolet

Mercedes-AMG GLC 63 4MATIC+

Motor: 4,0 liter, V8, biturbo
Effekt: 476 hk. 0-100 km/t: 4,0 sek.
Forbrug: 9,7-9,3 km/l
Varianter: SUV, coupé

Mercedes-AMG GLC 63 S 4MATIC+

Motor: 4,0 liter, V8, biturbo
Effekt: 510 hk. 0-100 km/t: 3,8 sek.
Forbrug: 10,7 km/l
Varianter: SUV, coupé

Mercedes-AMG E 63 4MATIC+

Motor: 4,0 liter, V8, biturbo
Effekt: 571 hk. 0-100 km/t: 3,5-3,6 sek.
Forbrug: 11,4-10,6 km/l
Varianter: sedan, stationcar

Mercedes-AMG E 63 S 4MATIC+

Motor: 4,0 liter, V8, biturbo
Effekt: 612 hk. 0-100 km/t: 3,4-3,5 sek.
Forbrug: 11,4-10,6 km/l
Varianter: sedan, stationcar

Mercedes-AMG GLE 63 4MATIC

Motor: 5,5 liter, V8, biturbo
Effekt: 557 hk. 0-100 km/t: 4,3 sek.
Forbrug: 8,5 km/l
Varianter: SUV, coupé

Mercedes-AMG GLE 63 S 4MATIC

Motor: 5,5 liter, V8, biturbo
Effekt: 585 hk. 0-100 km/t: 4,2 sek.
Forbrug: 8,5 km/l
Varianter: SUV, coupé

Mercedes-AMG S 63 4MATIC+

Motor: 4,0 liter, V8, biturbo
Effekt: 612 hk. 0-100 km/t: 3,5 sek.
Forbrug: 11,2-9,9 km/l
Varianter: sedan, coupé, cabriolet

Mercedes-AMG GLS 63 4MATIC

Motor: 5,5 liter, V8, biturbo
Effekt: 585 hk. 0-100 km/t: 4,6 sek.
Forbrug: 8,1 km/l
Varianter: SUV

Mercedes-AMG SL 63

Motor: 5,5 liter, V8, biturbo
Effekt: 585 hk. 0-100 km/t: 4,1 sek.
Forbrug: 10,1 km/l
Varianter: roadster

Mercedes-AMG G 63

Motor: 4,0 liter, V8, biturbo
Effekt: 585 hk. 0-100 km/t: 4,5 sek.
Forbrug: 7,6 km/l
Varianter: SUV



Mercedes-AMG S 65

Motor: 6,0 liter, V12, biturbo
Effekt: 630 hk. 0-100 km/t: 4,1-4,3 sek.
Forbrug: 8,4-8,3 km/l
Varianter: sedan, coupé, cabriolet

Mercedes-AMG SL 65

Motor: 6,0 liter, V8, biturbo
Effekt: 630 hk. 0-100 km/t: 4,0 sek.
Forbrug: 8,4 km/l
Varianter: roadster

Mercedes-AMG GT 53 4MATIC+

Motor: 3,0 liter, 6-cyl., turbo
Effekt: 457 hk. 0-100 km/t: 4,5 sek.
Forbrug: 11,0-10,6 km/l
Varianter: 4-dørs coupé

Mercedes-AMG GT 63 4MATIC+

Motor: 4,0 liter, V8, biturbo
Effekt: 585 hk. 0-100 km/t: 3,4 sek.
Forbrug: 9,1-8,9 km/l
Varianter: 4-dørs coupé

Mercedes-AMG GT 63 4MATIC+

Motor: 4,0 liter, V8, biturbo
Effekt: 639 hk. 0-100 km/t: 3,2 sek.
Forbrug: 8,9 km/l
Motor: 4,0 liter, V8, biturbo
Effekt: 476 hk. 0-100 km/t: 4,0 sek.
Forbrug: 10,8-10,4 km/l
Varianter: coupé, roadster

Mercedes-AMG GT S

Motor: 4,0 liter, V8, biturbo
Effekt: 522 hk. 0-100 km/t: 3,8 sek.
Forbrug: 10,6-10,4 km/l
Varianter: coupé, roadster

Mercedes-AMG GT C

Motor: 4,0 liter, V8, biturbo
Effekt: 557 hk. 0-100 km/t: 3,7 sek.
Forbrug: 8,8 km/l
Varianter: roadster

Mercedes-AMG GT R

Motor: 4,0 liter, V8, biturbo
Effekt: 585 hk. 0-100 km/t: 3,6 sek.
Forbrug: 8,8 km/l
Varianter: coupé



ARGYLE CHAMPAGNE COLLECTION



Hartmann's Signatur solitairering med 1,93 ct. champagnefarvet diamant kr. 119.500,-



HARTMANN'S

Superior surprises