

Ein Stern geht auf

Großer Käufer-Andrang auf den neuen Mercedes 190.

Mercedes-Verkäufer, sonst eher auf dezentes Auftreten bedacht, vergaßen ihre gewohnte Zurückhaltung. Beim neuen kleinen Mercedes 190/190 E war alles ganz anders als sonst. Selbst grelle Reklamegags, über die man noch vor ein paar Jahren im Untertürkheimer Stammhaus indigniert die Nase gerümpft hätte, waren bei der Präsen-

tion der neuen Baureihe an der Tagesordnung.

Um den kleinen Daimler gebührend ins Bild zu rücken, hatte beispielsweise die Mercedes-Niederlassung in Schwäbisch Gmünd eigens einen Autokran besorgt. Da hing nun am Arm des Krans das Premierenauto mit blinkenden Warnleuchten in 30 Meter Höhe

über der Bundesstraße 29. Noch vor fünf Jahren hätte man so einen etwas aufdringlichen Werbegag eher einem japanischen Importeur zugetraut als den honorigen Schwaben.

Auch die öffentliche Präsentation des 190 am Tag nach dem Nikolaus-Fest war ungewöhnlich. Am Stichtag waren Verkäufer von sämtlichen deut-

schen Daimler-Stützpunkten nach Sindelfingen zu einer Tagung gereist, um dort ihre Vorführautos in Empfang zu nehmen. Rund 1200 neue 190er gingen anschließend in Gruppen zu je 80 Wagen auf die Heimreise.

Der neue Mercedes sollte mit einem auffälligen Signal an die Öffentlichkeit kommen. Und da der Neue in der Mercedes-Hierarchie kein bestehendes Modell ablöst, sondern sich in einer Größenklasse bewegt, die den Mercedesleuten lange Zeit als nicht sehr attraktiv erschien, war es den Mercedes-Verkäufern wichtig, besonders die Fahrer anderer Marken auf ihr Produkt aufmerksam zu machen.

Manfred Lorinser, Mercedes-Händler aus Waiblingen bei Stuttgart, wies denn auch demonstrativ auf den Parkplatz vor seinem Haus: „Die Interessenten für das neue Modell kommen aus den verschiedensten Kreisen – vom Opel Manta bis zum BMW.“

Rund 2000 Besucher kamen zum Präsentations-Wochenende in die Hallen der Firma Lorinser, wobei sich die Interessenten buchstäblich die Türklinken des neuen Mercedes in die Hände gaben. Volksnähe war Trumpf: mit Bier und Bratwurst für die Kehlen und einer Kapelle für die akustische Berieselung.

In anderen Verkaufsräumen artete die Präsentation des 190 gar in Drängerei aus. Rund 10 000 Besucher zählten Mitarbeiter in der Hamburger Niederlassung in Wandsbek allein während der ersten vier Tage, der Verkaufsleiter des Münchener Daimler-Benz-Großhändlers Henne, Vitalis Kaminski, zählte immerhin rund 3000 Interessenten, „die wir bedient haben – dagewesen sind noch weitaus mehr“.



Startflagge für den 190 in Sindelfingen



Daimler-Kunden drängeln sich um das neue Modell



1200 Mercedes-Händler holten sich ihre Vorführwagen direkt im Werk ab

Am Eröffnungstag waren bei dem Münchener Händler schon nach zwei Stunden rund zwei Dutzend Kaufverträge für den neuen Mercedes 190 unterschrieben. „Wenn neue Mercedes-Modelle vorgestellt werden, steigt die Zahl der Kaufvertragsabschlüsse erfahrungsgemäß an“, weiß Kaminski, „aber so eine Eskalation habe ich noch nicht erlebt.“

Kleinere Daimler-Händler hatten in der ersten Woche nach der Präsentation des kleinen Mercedes schon einen Großteil ihres Jahressolls an Verkaufsabschlüssen in der Tasche.

Wann die schnell entschlossenen Käufer ihren 190 oder 190 E dann wirklich in der Garage haben, ist freilich noch nicht ganz klar. „Wir hoffen, den

Kunden, die jetzt bestellt haben, ihre Autos im Sommer 1983 liefern zu können“, meint Kaminski. Daimler-Werker bekommen zunächst einmal für ein Jahr keinen Rabatt auf den neuen Kleinen.

Die starke Nachfrage nach dem teuren Kleinen, der mit ein paar Extras schnell die 30 000 Mark-Grenze erreicht, ist eini-

gen cleveren grauen Händlern auch schon aufgefallen. Beim Kölner Autohaus Van de Loo kann man den 190 inzwischen sofort bekommen – ohne Lieferzeit. Das kostet allerdings ein paar Mark extra. Woher die Autos kommen, mag Mitgesellschafter Günter Koch nicht so genau erklären. Kommentar: „Wir haben eben frühzeitig vorgesorgt.“ *rab*

Warum Daimler-Benz in Andalusien die Bühlerstraße baute

Auf der Cortijo Juan Gomez in der spanischen Provinz Andalusien, nicht weit von Sevilla entfernt, werden normalerweise Kampfstiere gezüchtet. Für ein paar Tage waren die Rindviecher allerdings nur Nebensache. Genau 54 neue kleine Mercedes 190/190 E stahlen ihnen die Schau.

Wenn Daimler-Benz ein neues Auto präsentiert, ist auch für die Journalisten das Beste gerade gut genug. Um die neuen Autos möglichst frisch zu erhalten, hatten die Daimler-Entwickler und Öffentlichkeitsarbeiter ihre Neuheiten per Sonderzug nach Spanien transportiert. Der Transport war bei der Bundesbahn schon ein Jahr vorher angemeldet worden. Solcherlei Behördengänge sind nötig, weil in Spanien die Eisenbahn eine andere Spurweite hat als im übrigen Europa. An der Grenze müssen die eigens dafür vorgesehenen Waggons auf landesübliche Fahrwerke gestellt werden. Um den internationalen Gästen auf dem Gelände des spanischen Landwirts zum Testen des neuen kleinen Mercedes einen geschlosse-

nen Rundkurs zu bieten, wurde eigens ein sieben Kilometer langer Feldweg asphaltiert. „Bühlerstraße“ heißt der neue Abschnitt – so benannt nach Karl-Heinz Bühler, Ingenieur im Daimler-Fahrversuch, der sich besonders um den Bau der Piste gekümmert hat.

Während die Journalisten mit dem neuen Mercedes 190 ihre ersten Runden drehten, würdigte der spanische König Juan Carlos die Verdienste der Stuttgarter Autobauer um den königlichen Fuhrpark. Der Monarch empfing den Daimler-Chef Dr. Gerhard Prinz zu einer Audienz.



Stiere verdrängt: Mercedes-Präsentation auf der Hazienda



Kam einigen spanisch vor: Bühlerstraße in Andalusien

Die Gäste des Hauses Daimler-Benz, die derweil vom Flugzeug aus direkt in die neuen kleinen Mercedes umsteigen konnten, gingen übrigens mit den Neuwagen recht pfleglich um. Nur ein Totalschaden war zu verzeichnen, als ein spanischer Mercedes-Händler sich nach einem kapitalen Fahrfehler mit seinem Wagen am Ausgang einer Kurve überschlug.

Zwei weitere Vorführwagen wurden allein aus Vorsicht demoliert. Weil ihre deutschen Fahrer nicht – wie in Spanien üblich – beim Umspringen der Ampeln auf „Rot“ einfach weiterfahren, sondern abrupt bremsen, fuhren ihnen zwei Spanier ins Heck.

Eine andere sonderbare Begegnung hatten einige Journalisten auf dem Rundkurs um die gemietete Hazienda.

Plötzlich tauchte vor ihnen auf dem Mercedes-Rundkurs ein Ford Sierra auf. Am Steuer saß Daimler-Entwicklungschef Werner Breitschwerdt. Hinterher klärte sich der Fall auf: Die Mercedes-Entwickler hatten sich still und leise ein paar neue Autos der Konkurrenz, darunter einen Audi 100 und einen Opel Rekord besorgt, um sie mit dem eigenen Produkt mal unter gleichen Bedingungen zu testen.