

Test-Crash

Bei Mercedes-Versuchsfahrten in Nordschweden kam es zu einem schweren Unfall.

Zwanzig Millionen Testkilometer legt die Mercedes-Mannschaft bei der Fahr-Erprobung neuer Modelle und Aggregate alljährlich zurück, und bisher ist nie etwas wirklich Ernsthaftes passiert. Jetzt hat es doch gekracht: Auf der eisglatten Straße 343 in Südlappland verunglückten fünf Kilometer nördlich des schwedischen Fleckens Dorotea sechs von 14 Autos bei einer Vergleichsfahrt schwer. Die Bilanz

Fotos: Söderström, dpa, Lehmann



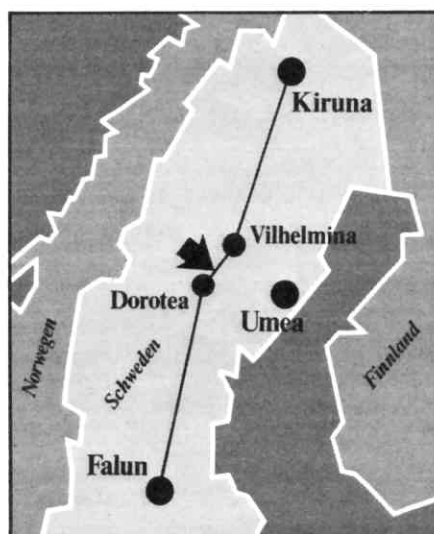
kaum mehr rekonstruieren lassen. Erlaubt waren 110 km/h. Die anderen Umstände: Auf einer zwei Kilometer langen Geraden passieren gegen neun Uhr die ersten drei Fahrzeuge des Konvois, in dem Prototypen der Modelle 500 SEC mit neuem 5,6 Liter-Motor sowie der Baureihen 124 (Nachfolger der Mercedes 200-280 E) und 201 (Mercedes 190) mitfahren, eine Schneeverwehung und halten dahinter zum Fahrer-



des schwarzen Sonnabends der ersten Februarwoche: Hauptabteilungsleiter im Aggregateversuch und Getriebe-Spezialist Peter Schrape, 48, wurde tödlich, vier weitere Testfahrer wurden schwer verletzt.

Grund genug für die schwedische Zeitung „Arbeted“, von „wie wahnsinnig fahrenden Testpiloten“ und „überhöhter Geschwindigkeit“ zu sprechen. Wie schnell die Untertürkheimer Tester wirklich waren, bei denen noch zwei Tage zuvor auch Mercedes-Chef Professor Werner Breitschwerdt mitgefahren sein soll, dürfte sich

Ende einer Dienstfahrt: Sechs Mercedes-Prototypen verunglückten bei ihrer Wintererprobung in Nordschweden. Der Unfall, bei dem ein Versuchingenieur ums Leben kam, ereignete sich bei schlechter Sicht auf verschneiter Straße nördlich von Dorotea



wechsel an. Schrape, der das vierte Auto lenkt, gerät aus der Fahrspur, dreht sich, Pulverschnee stiebt auf. Den Nachfolgenden bleibt keine Zeit zum Reagieren, die Kollision ist programmiert.

Die schwedische Polizei beschlagnahmt zunächst alle Wagen, drei Tage später werden die scharf bewachten Autos per Eisenbahn zurück nach Deutschland verfrachtet. Die schwedische Zeitung „Svenska Dagbladet“ will vom schwedischen Mercedes-Importeur erfahren haben, daß sich unter ihnen auch eine Allrad-Version

Test-Unfall

befand. Rechtliche Probleme mit den Schweden sieht man bei Daimler-Benz nicht: „Das war ein Betriebsunfall“, stuft Firmensprecher Günther Molter das Unglück ein.

Daß sich ein ähnlicher Zwischenfall jederzeit wiederholen kann, ist dabei jedoch nicht nur der schwedischen Polizei klar. Fast alle Automobilhersteller



NEU: GOODYEAR NCT-TUNING. WENN SIE MEHR WOLLEN, ALS NUR BREITE REIFEN.





testen wegen der extremen Bedingung – bis zu minus 50 Grad Celsius – in Lappland.

So erprobt man dort zum Beispiel Autos für den deutschen

Ideale Testbedingungen in Lappland – meistens kalt und immer einsam. Täuschen ist trotzdem Pflicht: Mercedes mit Tarn-Grill (links) und Audi mit Peugeot-Emblem

Markt ohne Spikereifen, die in Schweden ohnehin nicht vorgeschrieben sind. Die Daimler-Benz-Kolonne fuhr mit normalen Winterreifen – wie andere auch. Alleine steht sie mit dem Erbkönig-Unglück ebenfalls nicht: Mitte der sechziger Jahre sah die Öffentlichkeit das erste Mal den damals streng geheimgehaltenen NSU Ro 80, als ein Prototyp auf einer Testfahrt einen Lloyd Alexander in einen Schrotthaufen verwandelt hatte. *maj*



Das ist der neue Mann im Reifenhandel: der NCT-Tuning-Experte. Er bietet Ihnen den umfassenden Service. Auf der einen Seite den Superbreitreifen NCT. Getestet unter allen Bedingungen. Auf der anderen Seite präzises Wissen und technisches Know-how. Denn damit der Reifen auf Ihrem Wagen alles leistet, sind manchmal Umrüstungen nötig. Angefangen bei den richtigen Felgen, über sportliche Stoßdämpfer und straffere Federn, bis hin zu Kotflügelveränderungen. Der NCT-Tuning-Experte berät Sie. Er holt das Beste aus Ihrem Wagen. Goodyear, damit's voran geht.

GOODYEAR
NCT
TUNING