

Säge-Werk

Wie ein Esslinger einen Mercedes 280 E zum Pick up umbaute.

Wenn Joe Markus, Raumgestalter aus Esslingen am Neckar, frühmorgens über die Autobahn nach Stuttgart fährt, sorgt er regelmäßig für beträchtliche Verwirrung — vor allem dann, wenn er zum Überholen ansetzt. „Zuerst machen die Leute bereitwillig Platz — doch wenn ich vorbei bin, zeigen sie mir den Vogel“, amüsiert sich der Inneneinrichter.

Kein Wunder, daß sich die anderen Autofahrer gefoppt fühlen: Das Auto von Markus sieht vorn aus wie ein Mercedes 280, hinten aber wie ein Lastwagen, ein zumindest ungewöhnlicher Anblick auf deutschen Straßen.

In den USA dagegen schaut kein Mensch mehr hin, wenn ein solcher Zwitter vorüberdonnert. Zwischen San Francisco und Miami gehören Limousinen, die statt Fondsitzebank und Kofferraum über eine großzügig dimensionierte Ladefläche verfügen, seit Jahrzehnten zum Straßenbild. „Pick up“ heißen die abgesägten Straßenkreuzer — Fahrzeuge, mit denen sich problemlos und schnell die sperrigsten Güter transportieren lassen.

Bei einem längeren Aufenthalt in den Vereinigten Staaten fand auch Joe Markus Gefallen an den praktischen Allsekkörnern. „Mit einem Pick up“, ging es dem Schwaben durch den Kopf, „hätte ich zu Hause keine Transportprobleme mehr.“

Als Raumgestalter muß er ständig Balken, Bretter, Teppichrollen und Holzpaneele durch die Gegend fahren. Doch wieder daheim, war guter Rat zunächst teuer. Die wenigen Pick up-Modelle, die fix und fertig zu haben waren,

sagten Markus nicht zu. Es blieb also keine andere Wahl, als die Dinge selbst in die Hand zu nehmen und eine normale Limousine in einen Pritschenwagen zu verwandeln.



Gefälliger Lastwagen: umgebauter Mercedes 280 E



Platz in Hülle und Fülle: offenes Mercedes Heck

Ein geeignetes Basisfahrzeug war schnell gefunden. Bei einem Gebrauchtwagenhändler erstand der Esslinger für 13 000 Mark einen tadellos erhaltenen Mercedes 280 E, Baujahr 1978. Mit den Karosseriearbeiten wurde dann eine Spezialwerkstatt beauftragt.

Als der Meister die Säge ansetzte, um die hintere Dachhälfte und die Heckpartie vom Fahrzeugrumpf zu trennen, hätte Markus seinen Entschluß fast bereut: „Ich mußte mich richtig zusammennehmen, als ich sah, wie das schöne Auto auseinandergesägt wurde.“

Bis auf die Bodengruppe wurde alles entfernt, was

hinter den mittleren Türpfosten lag: Sitzbank, Hutablage, Heckscheibe, Türen und Kotflügel, Kofferraumdeckel und Benzintank. Markus hatte vorher exakte Konstruktionszeichnungen ange-

fertigt. Vier Quadratmeter Aluminiumblech für die Auskleidung des Laderaums, 200 Popnieten, fünf Kilogramm Lack für Grundierung und Lackierung.

Nicht wiederzuerkennen ist auch die Fahrerkabine: Eingebaut wurden Sportsitze, Lederlenkrad, Hifi-Anlage mit sechs Lautsprechern und eine elektrisch versenkbare Trennscheibe zwischen Ladefläche und Fahrerhaus, schließlich gab es noch dicken Teppichboden im Fußraum und an der Rückwand. Schätzwert nach Abschluß aller Arbeiten: 50 000 Mark.

Den TÜV-Stempel bekam das teure Einzelstück erst im dritten Anlauf. Und in den Papieren heißt es jetzt unter der Rubrik Fahrzeug- und Aufbauart anstatt „Pkw geschlossen“ respektlos: „Lkw offener Kasten“.

Immerhin: Der so zum Lastwagen deklarierte Markus-Mercedes dürfte damit einer der schnellsten Lastwagen Deutschlands sein. Denn nach wie vor arbeitet unter der flachen Haube das 2,8 Liter große Sechszylinder-Triebwerk mit den beiden obenliegenden Nockenwellen und 177 PS.

Joe Markus nutzt das zur Verfügung stehende Leistungspotential freilich nur selten aus. „Ab Tempo 150 wird das Auto an der Hinterhand einfach zu leicht. Schuld sind die starken Turbulenzen auf der Ladefläche — die saugen den Wagen hinten regelrecht hoch“, gibt der 32jährige freimütig zu. Und noch etwas anderes hält den Raumgestalter vom schnellen Fahren ab: „Bei Vollgas fackelt der Motor 23 Liter ab. Wenn ich dann auf die Benzinuhr gucke, denk' ich, das wär' ein Ventilator...“ *Hans J. Schneider*

Fotos: Bertling & Kollmer