

Horror picture show

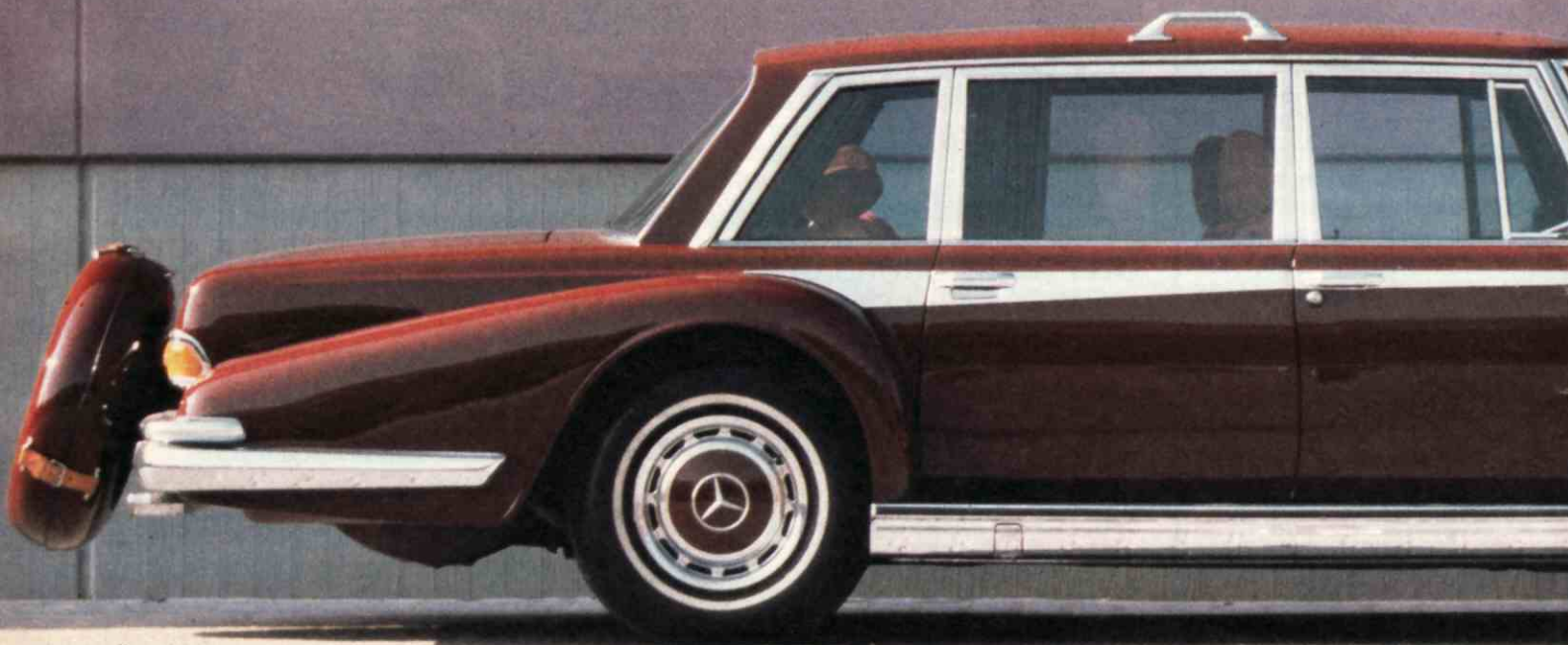
Immer mehr Klein-Firmen bauen Mercedes-Modelle in überladene Luxus-Karosserien um.

Von Uwe Brodbeck

Auf dem Genfer Autosalon im März dieses Jahres traute so mancher Betrachter seinen Augen nicht. Da stand, auffällig an einem Kreuzungsgang placiert, ein schillerndes Ungetüm mit riesigen Flügeltüren und weit ausladenden Kotflügeln, das eine gewisse Ähnlichkeit mit dem Topmodell der schwäbischen Firma Daimler-Benz aufwies. Bei näherer Betrachtung erwies sich die Ähnlichkeit dann als nicht zufällig: Das mit Gold überladene und von der Pinneberger Styling Garage für einen Scheich erbaute Coupé war tatsächlich einmal ein Mercedes

500 SEC gewesen. Ähnlich massive Umbauten an einem ehemaligen Mercedes-Serienmodell hat auch der Frankfurter Auto-Veredler Rainer Buchmann auf dem Gewissen. Für einen arabischen Öl-Potentaten schuf der heute mehr der Elektronik zugeneigte Buchmann vor zwei Jahren ein wahrlich monströses Automobil – mit altertümlichen Kotflügeln und weit hervorstehenden, runden Scheinwerfern. Die weinrot lackierte Mischung aus Nostalgie und Moderne war ein – allerdings kaum mehr erkennbarer – Mercedes 600. Auf Wunsch des

wohlhabenden Kunden aus dem Nahen Osten hatte Buchmann bei der Gestaltung und Einrichtung absolute Narrenfreiheit. Hauptsache, so lautete die Devise des Auftraggebers, waren zwei Dinge: Auffallend und teuer mußte das Auto sein. Seit die Araber durch Öl zu den Superreichen dieser Welt geworden sind, hat sich im automobilen Bereich ein neuer Geschäftszweig etabliert, der sich ausschließlich mit den Produkten der Automobilfirma Daimler-Benz auseinandersetzt. Und war vor Jahren der Buchmann-600 noch ein Ausrutscher



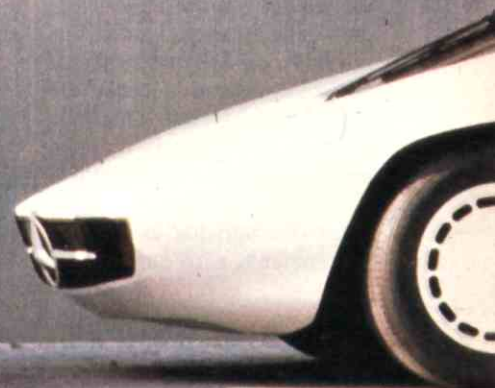
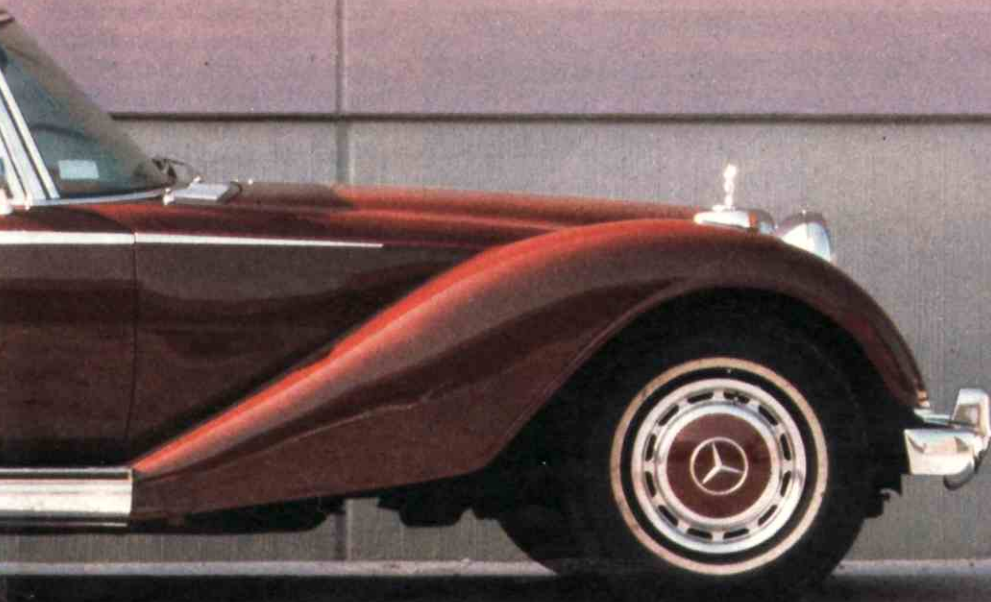


**auto
motor
-sport**
MAGAZIN



in die Vergangenheit der chromüberladenen Mercedes-Modelle, so gilt heute das Interesse der Kunden ausschließlich dem schlichteren Nachfolger. „Mit dem Erscheinen der neuen S-Klasse sind die Veredler wie die Pilze aus dem Boden geschossen“, meint denn auch Mercedes-Chefdesigner Bruno Sacco, dem es trotz zahlreicher stilistischer Auswüchse den Magen nicht mehr umdreht: „Jeder muß wissen, was er tut. Warum soll ich mich darüber ärgern?“ Da wachsen überdimensionierte Flügel aus dem Heck eines 500 SEL, ein in England modifizier-

Für einen Öl-Potentaten aus dem vollen gehämmert: Buchmann-Mercedes 600 mit Nostalgie-Zutaten



Mercedes-Umbauten

tes Coupé blockiert mit seiner flachen und geschlossenen Schnauze jegliche Luftzufuhr zum Triebwerk (Sacco: „Vollgas ist da nicht mehr drin“), amerikanische Blechschneider gar sägen ganz einfach das Dach der Limousine weg – und fertig ist das Vollcabrio, wobei auf zusätzliche Versteifung großzügig verzichtet wird. „Solange es Wohlstand gibt, und solange gewisse Leute ihren Reichtum präsentieren wollen, gibt es auch solche Autos“, meint Sacco, der dabei zwischen zwei Gruppen unterscheidet: „Einige der sogenannten Veredler versuchen den Geist zu bewahren, also die Ursprungsform. Andere wiederum machen alles kaputt.“

Den Italiener Franco Sbarro beispielsweise, der im Frühjahr 1983 den Genfer Salon mit einem schneeweißen Flügeltüren-500 SEC namens Shanin 1000 bereicherte, schätzt Landsmann Sacco und gesteht dessen Schöpfung zu: „Da ist ein Gefühl vorhanden.“

Rundumschläge passen ohnehin nicht zu Bruno Sacco. Seine Meinung zu den schwülstigen Auswüchsen, häufig garniert mit Gold und 1000 Watt-Anlage, gipfelt denn auch in dem für einen Italiener völlig untheatralischen Ausbruch: „Dieses Phänomen kann mich überhaupt nicht berühren.“

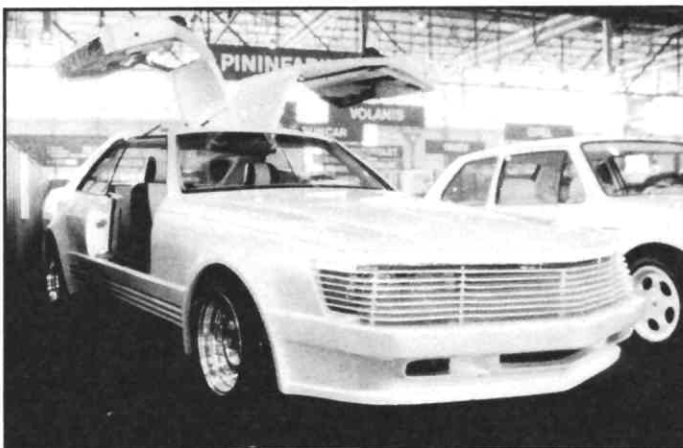
Warum sich Autoveränderer in aller Welt so plötzlich mit den Produkten aus Stuttgart beschäftigen, ist Gegenstand vieler Diskussionen – auch im Hause Daimler-Benz selbst. Nachdem in all den Jahren der chromüberladene Vorgänger der S-Klasse nahezu ausschließlich von der nahe Stuttgart beheimateten Tuning-Firma AMG optisch und technisch aufbereitet wurde, lockte die dezenter geformte aktuelle S-Klasse die Eingreif-Truppen an, wie das Licht die Motten.

„Das Geschäft hat extrem zugenommen“, wird auch in der

Rechtsabteilung des Hauses Daimler-Benz registriert, aber Jurist Dr. Rudolf Roth sagt klipp und klar: „Wir distanzieren uns in der Regel von solchen Autos.“

Die juristische Aussage schlägt sich nieder. Wer einen Mercedes nämlich so verändert, daß sein Erscheinungsbild von der Ursprungsform erheblich ab-

weicht, darf sich nicht mehr mit jenem Zeichen schmücken, das die ganze Welt kennt und achtet: dem Stern. „Wir können rechtlich nicht verhindern, daß an unseren Autos herumgebastelt wird“, resümiert Rechtssprecher Roth, „aber wir lehnen dann jegliche Gewährleistung ab und verbieten auch kategorisch die Benutzung des Sterns am Bug.“



Neuer Grill und Flügeltüren: Sbarro-Mercedes



Stern-Verbot: Mercedes-Verschnitt von Monteverdi



Schnauze ohne Kühlergrill: stark modifiziertes Coupé von Jankel

Solch schwäbische Sturheit mußte, unter anderen, auch der eidgenössische Autobauer Peter Monteverdi aus Binningen bei Basel erfahren, der vor zwei Jahren einen S-Klasse-Mercedes so lange manipulierte, bis er schließlich einem Fiat 132 ähnelte und zwangsläufig zum großen Flop ausartete. Auf dem Genfer Salon stand der Zwitter dann auch ohne Stern. Andere ausländische Karosserie-Veränderer sind, was den Stern angeht, nicht so zimperlich.

Die absonderlichen Kreationen des Briten Bob Jankel beispielsweise sind trotz schärfster Verweise der Schwaben sterngeschmückt, und Daimler-Jurist Roth gesteht: „Im Ausland ist es eben schwierig, so etwas durchzusetzen.“

Dabei paßt der Stern speziell auf das Jankel-Coupé wie die Faust aufs Auge. Was der einstige Inhaber der Sportwagenfirma Panther mit den Produkten aus Stuttgart alles anstellt, muß die Daimler-Verantwortlichen tief in der Seele treffen. Die Limousine ist unter anderem auch mit einem recht deplaciert wirkenden Flügel am Hinterteil versehen, über dessen Funktion es keine Diskussion geben kann – weil er keine erfüllt. Und sein Daytona genanntes Coupé trägt, neben dem Stern und dem 500 SEC-Schriftzug, einen gewaltigen Spoiler vorn und einen hoch in die Luft ragenden Flügel, der sich mit einem sanft geschwungenen Heckspoiler verbindet.

Doch der Unmut der Daimler-Oberen richtet sich nicht allein gegen solche dem Horror-Kabinett entliehenen Auswüchse. „Auch eine Limousine, die lediglich mit Coupé-Frontteilen versehen wird, darf den Stern nicht mehr tragen“, sagt Dr. Roth streng und nennt die drei Punkte, die den Stern-Entzug und das gleichzeitig damit verbundene Schriftzug-Verbot nach sich ziehen: „Wer einem Mercedes ein neues Gesicht verpaßt, wer das Auto nachträglich verlängert oder in ein Cabrio verwandelt, darf Stern

und Typenbezeichnung nicht verwenden.“

Folgsam jedenfalls sind zumindest die deutschen Blech-Eiferer, die der Bannstrahl aus Stuttgart bereits getroffen hat. „Bislang mußten wir noch keinen Prozeß führen, alle Betroffenen haben freiwillig verzichtet“, zieht Roth zufrieden sein Fazit.

Ohne Stern werden auch die Autos der vorwiegend für arabische Kundschaft tätigen Styling Garage in Pinneberg bei Hamburg ausgeliefert. Chef Christian Hahn, einst zur See fahrender Schiffsingenieur, nennt seine Produkte beispielsweise 600 SGS und läßt sie mit einem selbst entworfenen Emblem im Kühlergrill umherfahren. Die millionenschweren

Kunden, die für ein solches Automobil schon einmal eine knappe halbe Million nach Hamburg überweisen, stören sich nicht daran.

Bruno Sacco lassen die Eskapaden nach eigenem Bekunden kalt. Ihn bewegt etwas ganz anderes. Sein Wunschtraum, so gesteht der seit 25 Jahren für gute Autoformen sorgende Ita-

liener, ist: „Es würde mich wahnsinnig interessieren, wenn sich einer der renommierten Designer Italiens mit meinem Auto beschäftigt und eine Studie für einen Autosalon formt.“

Daß es keiner tut, spricht für Bruno Sacco – und für seine S-Klasse.



Verlängert und verändert: Mercedes-Kreationen von Bob Jankel



Spoiler über alles: Mercedes Coupé mit Jankel-Design



Ein Alptraum in Rot und Gold: Flügeltüren-Ungetüm der Pinneberger Styling Garage