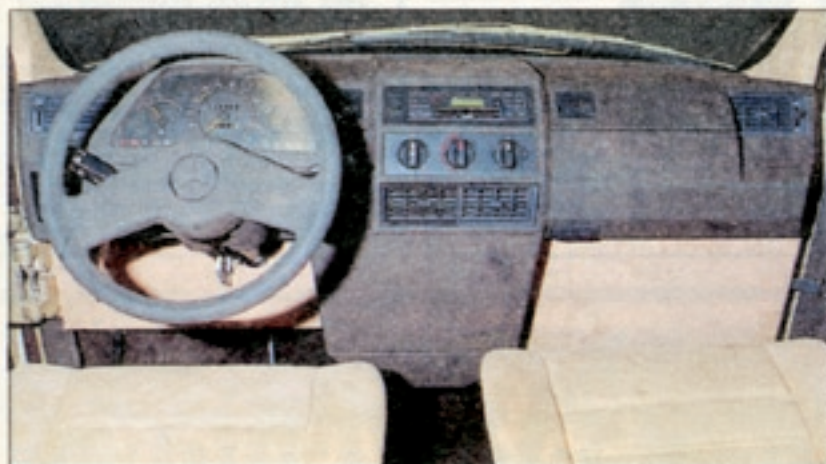


Nur 2,37 Meter lang und doch ein richtiger Mercedes:

Mercedes-Mini: Nur



Das Cockpit des Mini-Mercedes sieht richtig nach Auto aus. Links neben der Lenksäule

die originelle Handbremse: ein hantelartiger Griff. Er wird einfach heruntergedrückt



Wie eine Düsenjäger-Kanzelläuft sich die Heckveranda aus Plexiglas zum Beladen hochklappen. Eine zusätzliche Klappe zwischen den Heckleuchten senkt die Ladehöhe bis auf den Wagenboden. Der Stauraum ist erheblich. Hier zählt die Höhe und nicht die Tiefe

Der Stern vorne dran fehlt noch. Aber sonst ist die „Projektstudie“ ein Produkt nach Art des Hauses. Vollgepfropft mit Technik und Ideen, mit Elektronik und Funktionalität. Innen gibt sich der Mini der Minis wie ein ganz Großer. Und er paßt in jede kleine Parklücke, notfalls quer.

Ich kam mir vor, als hätte ich Gulliver dabei erwischt, wie er eine Micky-Maus geboren hat. 2,37 Meter Auto standen vor mir. Vorn keilförmig, in der Mitte kantig, hinten mit einer Plexiglas-Veranda. Ein Mini der Minis. Und das Ganze hat nicht etwa VW, Fiat oder irgendein frecher Japaner gebaut, sondern Daimler-Benz, Deutschlands Technologie-Gigant, dessen Flaggschiff, der 560 SEL, mehr als doppelt so lang ist.

Von Peter J. Glodschey

Vorsicht, es darf nicht gelacht werden. Mercedes-Manager quält die Ungewißheit, wie es in den nächsten Jahrzehnten mit den Autos weitergeht. In den reichen Ländern der Erde, wo sie die meisten ihrer Nobelautos verkaufen, deutet sich ein Umschwung an. Das Zweit- und sogar das Drittauto erobern den Markt. Nicht nur in Stuttgart-Unterürkheim dümmert es den Mächern, daß diese Autos vielleicht ganz anders aussehen könnten als heute die Wagen mit dem guten Stern.

Forschungsleiter Dr. Ferdinand Panik: „60 bis 70 Prozent unserer Autos rollen

vorwiegend in der Stadt.“ Warum soll nicht auch Mercedes dafür den passenden Wagen bauen? „100 Prozent praktisch“, denkt Dr. Panik laut. Und die Forscher, die

Einfach unerhört diese Kiste

alles das tun dürfen, was einen normalen Entwicklungs-Ingenieur in einer Autofabrik zu Schreikrämpfen bringt, haben es auf vier winzige 12-Zoll-Räder gestellt. Unerhört, diese Kiste!

Der Stern fehlt vorne dran, aus gutem Grund. Denn unter der Motorhaube rumoren 30 kW (40 PS) aus Japan. Versuchsweise, weil die drei fernöstlichen Zylinder gerade so schön in die „Projektstudie“ hineinpassen. Die Motorhaube bleibt also verschlossen, aber der Rest ist schon sehr Mercedes.

Ich öffne die Fahrtür. Es ist eine Schiebetür. Sie rollt nach vorn und gibt eine riesige Einstiegs Luke frei. Im engsten Parkloch bekäme ich nie Probleme, mich durch eine normal zu öffnende Tür quetschen zu müssen. Um den Unterschied zu demonstrieren, hat der Autofloh rechts eine Klapptür. Die beiden mit Alcantara bezogenen Sitze stehen vor mir wie auf einem Podest. Ich brauche nicht herabzutauchen. Ich muß nicht den Kopf einziehen. Ich nehme ganz normal Platz. Ich schließe die Tür und entdecke schon bei dieser Sitzprobe: Innen in dem Mini ist es wie in einem großen Auto. Viel Kopffreiheit und eine angenehme Schulterbreite. Ein Raumgefühl wie in einem Vier-Meter-Auto, eher besser. Beim Rückwärtsrangie-

ren könnte ich noch meinen Hund rechtzeitig ausmachen, wenn er dreist 30 Zentimeter ums Wagenheck flitzt. So gut ist die Sicht auf alles, was rundherum vorgeht. Nichts sieht nach einer Ersatzlösung aus. Das Armaturenbrett sitzt auf der Lenksäule und kann in der Höhe verstellt werden. Es gibt nur Gas- und Bremspedal. Mit einem Hebelchen, nicht größer als ein Blinkerhebel, wird das Automatikgetriebe geschaltet. Da entdeckt ich ein völlig neuartiges Symbol: einen Wagenumriß mit ganz verquer stehenden Rädern.

Aha, typisch Mercedes. Der Mini hat Vierradlenkung. Wie in einer Film-Komödie kann der Winzling seitwärts in die engste Parklücke hineinwieseln. Die Japaner drohen ein solches System schon für die nächsten Jahre an. Mercedes hat seine eigenen Erfahrungen damit. Vor dem Zweiten Weltkrieg wurden die ersten Laster mit Vierradlenkung gebaut. Damals ging das noch mechanisch. Heute funktioniert's mit Elektronik. So auch bei dem kleinsten Mercedes aller Zeiten.

Er kann natürlich noch mehr. Sein Wendekreis beträgt nur 5,7 Meter. (Zum Vergleich: Ein Mercedes 190 braucht stattliche 10,6 Meter.)

Der Projektleiter: „Ziel war es, ein Auto zu bauen, das nicht viel länger ist als normale Mittelklasse-Wagen breit sind.“ Eben das Auto, das ohne Schuhzanleher in jede Parklücke paßt.

Das Schuhwerk fürs Shopping

Apropos Schuhe. Dr. Panik über die Philosophie des Schrumpf-Mercedes, dem die Ingenieure den schrecklichen Namen „Nahverkehrsfahrzeug“ (Abkürzung Nafa) gegeben haben: „Moderne Menschen haben auch nicht ein einziges Paar Schuhe für alle Gelegenheiten, sondern Straßenschuhe und dazu Laufschuhe fürs Jogging, Sandalen für den Strand usw....“

„Nafa“ ist das Schuhwerk – sprich Fuhrwerk – für den Shopping-Trip und den Weg ins Büro. 700 Kilo leichtgewichtiger Mercedes, das ist schon gewöhnungsbedürftig. Doch der Projekt-Chef blickt geradewegs in die Zukunft: „Wir Ingenieure müssen ein Gefühl dafür entwickeln, was kommt. Und an so etwas kann man eine ganze Menge lernen.“

Zum Beispiel, daß so ein netter Fahr-

Karton nicht einen Deut unsicherer sein darf als ein normal großes Auto mit seinen Knautschzonen. Der „Nafa“ hat nur Überhänge, die kaum mehr als eine Hand breit vor und hinter den Rädern ausmachen. Da muß das Ingenieur-Können in das gesteckt werden, was man nicht sieht. In den flachen Wagenboden und den steifen Käfig mit zwei eingearbeiteten Überrollbügeln, der die zwei Sitze des Stadtmobils umgibt. Einer der Ingenieure: „So ein Kleiner wird am Ende deshalb kaum weniger wiegen als ein Kompaktwagen.“

Das läßt sich schon erahnen. Die Seitenfenster sind fest eingeklebt. Keine Kurbel zum Öffnen. Eine Klimaanlage soll eingebaut werden. Um das Raumgefühl eines Mercedes zu geben, ist der Fußraum so breit, daß Fahrer oder Beifahrer nach rechts und links ungehindert durch-



Ganz schön offenerherzig gibt sich der Winzling von Mercedes. Beladen und einsteigen – das geht bei solch flexiblen Türen wirklich ganz ohne Probleme

„Nahverkehrsfahrzeug“ heißt dieser Fahr-Karton aus Stuttgart

fliegen kann er nicht



steigen können wie in einem Bus, um dort auszusteigen, wo es die wenigsten Schwierigkeiten macht.

Wenn Mercedes so einen Winzling baut, kann er nicht billig und volkstümlich werden. „Einen Preis hat noch niemand ausgerechnet“, sagen die Forscher. Billiger als 20 000 Mark könnte unter dem Stern solch ein Schrumpf-Mercedes nicht werden, eher teurer. Es wäre eben ein Luxus-Nutzfahrzeug mit High-Tech.

Ich könnte mich schon daran gewöhnen. Spitze: 130 km/h, Beschleunigung:

0-100 km/h = 14 Sek.,
etwas besser als bei einem normalen Golf.

Ach ja, der Motor? In den „Nafa“ paßt

Nicht alle lieben diesen Zwerg

neben einer konventionellen Mini-Maschine auch ein Wasserstoff-Antrieb oder ein Elektromotor. Das muß alles erst noch erprobt werden.

An eine Serie denkt (vorläufig) niemand. Mal hören, was draußen die Leute

so sagen. Und nicht mal im Hause Mercedes selbst gibt es viele Freunde für den Kleinen. Aber paßt der Zwerg wirklich nicht in eine Zeit, in der das Stadtauto – klein, handlich, sicher, bequem, sparsam – immer beliebter wird? Styling-Chef Bruno Sacco jedenfalls, der die fließende neue Linie der Stuttgarter Klassiker gestaltet hat, macht überhaupt kein Hehl daraus, daß er den Autozweig nicht besonders mag.

Also eine nette Seifenblase? Nein. Das Haus Mercedes wäre nicht so schwäbisch wie es ist, wenn man nicht auch das ausprobierte, was heute noch für viele wie ein Kultur-Schock auf der Straße wirken würde. „Beim Daimler“ will man jedoch gewappnet sein – für alle Fälle. ■

Noch einen halben Meter kürzer als der britische Mini – das ist der Mercedes-Stadtwagen. Mit 1,52 Meter Höhe hat er Kleinbus-Qualitäten. Das meiste ist aus Stahlblech; Dach und Seitenteile aber aus Kunststoff



AutoBild-Chefredakteur Peter J. Glodschey: durch die Schiebetür ohne Verrenkungen in den kleinsten Mercedes, den es je gab