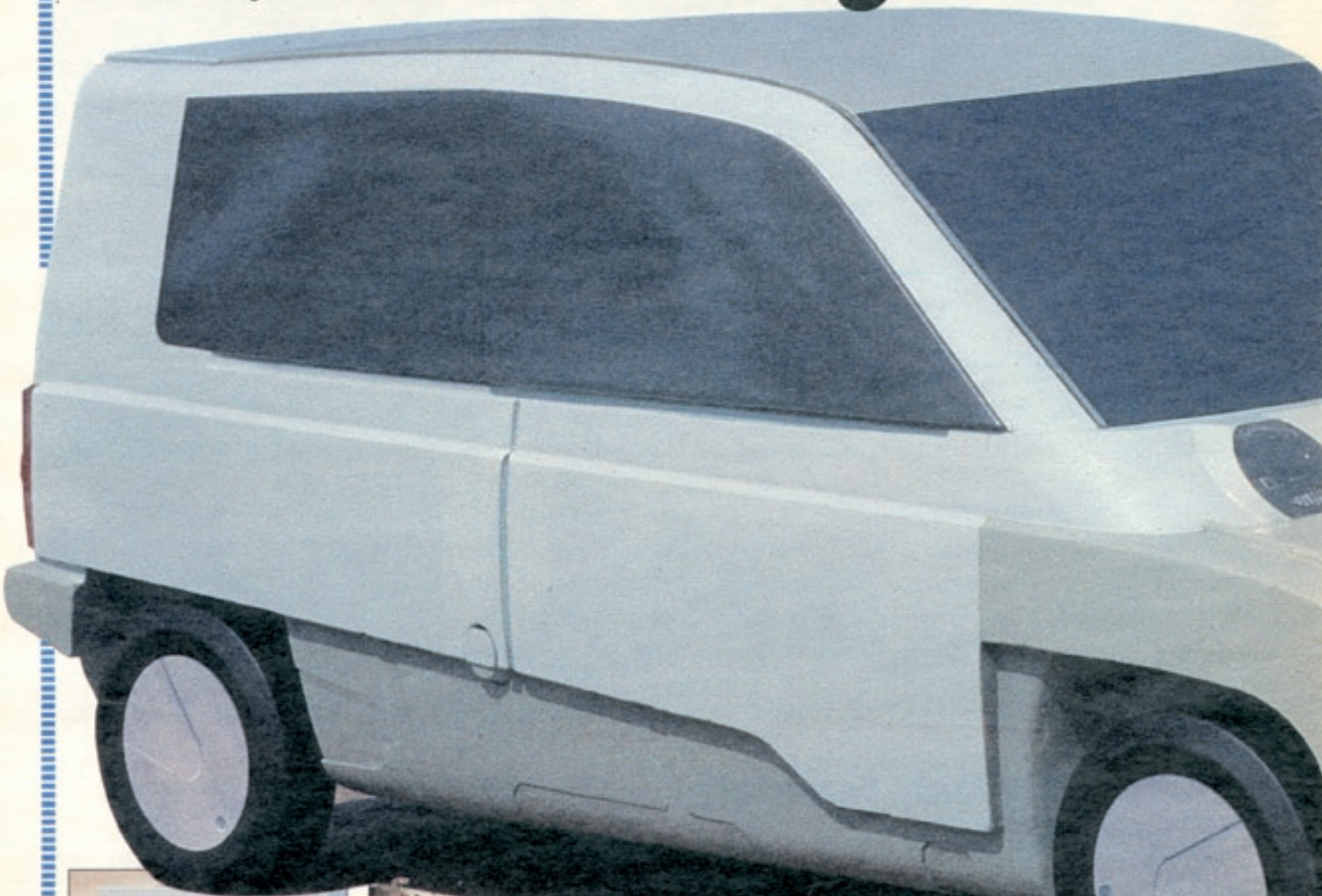


Klein und trotzdem geräumig, sparsam, aber flott – sieben Design-Studenten und ein Professor entwarfen das Auto zum schmalen Studentengeldbeutel – für weniger als 10 000 Mark

# Das billige BAföG-



In ein paar Sekunden wird die Rückbank zur Liege und der Kleinwagen zum Wohnmobil – Schuhe bitte draußen lassen



Zwei gepolsterte Querrohre ersetzen die Kopfstützen und stabilisieren gleichzeitig die Karosserie



Vorbild Ente: Auch diese „BAföG-Limousine“ wird mit ein paar Handgriffen zum Cabrio



Sitzordnung wie im Nahverkehrszug: drei Passagiere auf der Bank, Blickrichtung Rücklicht



Einer für alle: Der Aschenbecher läßt sich – wie das Handschuhfach – komplett herausnehmen und herumreichen



Einfach, aber wirkungsvoll: Die Dachkanten-Verkleidung läßt sich herunterziehen und wird so zur Sonnenblende



Schick und praktisch: großer Türgriff. Die Türen öffnen sich (wie beim alten DKW) nach vorn



Einfach, sachlich, zweckmäßig: Lenkrad, Armaturenbrett und Pedale streng nach den Gesetzen der Ergonomie ...



... mit einem Handgriff läßt sich der gesamte Instrumentenblock vor- oder zurückbewegen. Der Fahrersitz ist starr montiert



# Auto vom Benz-Professor



Das Modell in Originalgröße (Foto oben) steht schon, aber es fährt noch nicht – die Räder sind von außen angelehnt. Davor (von links): Claus Potthoff, Uwe Gellert, Prof. Joseph Gallitzendörfer. Großes Foto: Modell im Maßstab 1:5



**N**och ist das Ganze nur eine Sperrholzkiste. Ohne richtige Räder, Achsen und Motor. Aber das Innenleben zwischen Front- und Heckscheibe ist fertig. Was die Studenten an der Fachhochschule für Kraftfahrzeug-Design in Pforzheim unter Leitung von Professor Joseph Gallitzendörfer da aus Kunststoff, Holz und Plexiglas gestaltet haben, könnte eine Revolution auf dem Kleinwagenmarkt bedeuten.

In ihren Außenmaßen liegt die flotte Kiste zwischen Polo und Golf. Doch was die Wolfsburg nicht packen, schufen die Studenten mit ihrem Projekt: Innenraum für sechs Personen, Liegefläche für drei.

Der Raumtrick: Die Fondpassagiere sitzen mit dem Rücken zur Fahrtrichtung. Mit wenigen Handgriffen lässt sich die Sitzanlage flach legen, die Dreierliege ist da.

Anstelle einer Fahrersitzverstellung lässt sich der Instrumentenblock samt Lenkrad und Pedalerie auf die Körpermaße einstellen.

Für frische Luft im Innenraum ist auf zweifache Weise gesorgt: Das Dach lässt sich komplett öffnen, ähnlich wie bei der Ente von Citroën. Die Belüftungsanlage für weniger sonnige Tage ist genial einfach: Durch Stoffsäcke im Armaturenbrett strömt der Fahrtwind – absolut zugfrei und biologisch rein; denn in den Säcken stecken Aktivkohlefilter.

Die Seitenfenster haben einen Schiebemechanismus à la Renault 4, das erspart teure Kurbeltechnik in den Türen. Ganz neu und eigentlich doch ganz alt ist der Türanschlag: Man steigt ein wie beim alten DKW, denn die Scharniere sind an der B-Säule angeschlagen – bequemer kann man sich nicht auf den Fahrersitz fallen lassen.

Die Gestaltung des Fahrzeuginnern war für die Studenten das Wichtigste. So entwickelte sich auch die gesamte Planung – von innen nach außen.

Die Karosserie wurde um die sechs Plätze herum konstruiert: ein Stahlchassis mit Frontmotor. Eigenwillig, fast studentisch oppositionell geriet das Styling der Frontpartie. Sie fällt halbkreisförmig nach unten ab, ohne sichtbaren Stoßfänger, glatt wie eine Tonne. Ein Design-Element, das sich aus dem automobilen Einerlei abhebt und unverwechselbaren Charakter ausstrahlt.

Die Hauptscheinwerfer erinnern an Lieferwagen der fünfziger Jahre: unterhalb der Frontscheibe, sicher vor Parkplatz-Rempelern.

Das Auto soll mit bewährter Technik zum Rollen gebracht werden: Frontantrieb, vorn McPherson-Federbeine, Verbundlenkerachse hinten. Ein 1-Liter-Dreizylindermotor mit 45 PS wird das Wägelchen bis auf 140 km/h beschleunigen.

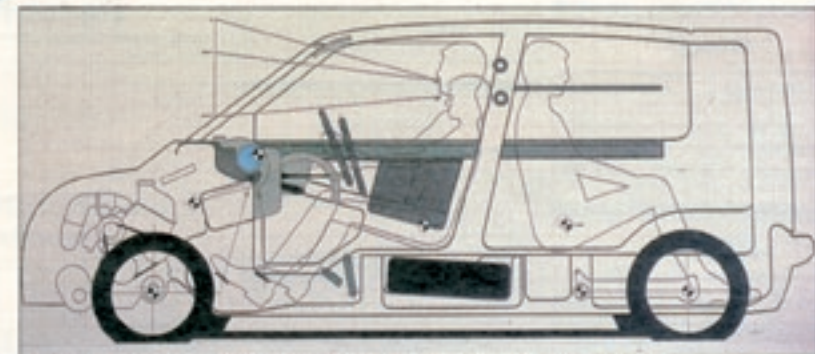
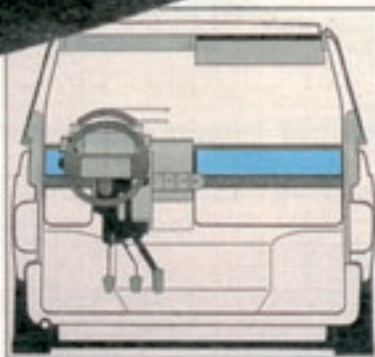
## Tank unterm Fahrersitz, daneben das Reserverad

Der Tank findet unter der Fahrersitzbank Platz, daneben liegt das Reserverad. Unterhalb der Fahrertür ist auch der Endschalldämpfer eingebaut. So führt nur ein dünnes Abgasrohr zur hinteren Stoßstange. Vorteil: Der Wagenboden hinten konnte tief heruntergezogen werden, was dem Innenraum zugute kam.

Ein Raumwunder, das pfiffig aussieht, intelligent konstruiert ist und sehr sparsam sein soll: Vier bis fünf Liter Normalbenzin auf hundert Kilometer halten sich im Rahmen des BAföG-Etats. Der Neupreis: 8000 bis 9000 Mark. Vorausgesetzt hohe Stückzahlen und Produktion im Ausland, wo billige Arbeitslöhne die Kosten gering halten.

Dennoch: Der BAföG-Höchstsatz für Studenten liegt derzeit monatlich bei 823 Mark. Wer davon ein Auto kaufen und unterhalten will, kommt nicht umhin: In den Ferien muß „malocht“ werden. Zur Belohnung kann man sich dann ein Auto gönnen, in dem sich immerhin fünf Kommilitonen mitnehmen lassen.

Text und Fotos: nord-report



Schnittzeichnung des Studenten-Flitzers: Deutlich ist bei der Seitenansicht (oberes Bild) zu sehen, wie durch die Rücken-an-Rücken-Sitzordnung Platz gewonnen wird. Lenkrad, Instrumente und Pedale (dunkel in der Rückansicht, links) können auf die Körpergröße des Fahrers eingestellt werden



Der Handbremshebel ist direkt an der Sitzbank angebracht, von großen und kleinen Fahrern bequem zu erreichen



Von Fahrern jeder Länge bequem zu bedienen: Schaltstange statt Schaltknüppel

## Studentenauto mit Stern?

Professor Joseph Gallitzendörfer ist bei Daimler-Benz Leiter des Fachbereiches Sitze für Pkw und Nutzfahrzeuge



Professor an der Universität, Profi im Auto-Werk: Josef Gallitzendörfer formte zusammen mit Bruno Sacco die aktuellen Mittelklasse von Mercedes und den 190er. An der Fachhochschule für Kfz-Design in Pforzheim lehrt er.

Unter seiner Leitung zogen fünf Studenten in drei Monaten die Projekt-Studie

durch: Claus Potthoff, Uwe Gellert, Thomas Ingenlath, Bernhard Schmid, Andreas Büsing.

**Auto Bild sprach mit den Konstrukteuren.**

Was gab den Anstoß, ein BAföG-Auto zu entwerfen?

**Claus Potthoff:** Wir wollten in der Gruppe mal etwas gemeinsam auf die Beine stellen, ein größeres Projekt eben.

Wie seid ihr ausgerechnet auf ein BAföG-Auto gekommen – es gibt doch unterhalb 10000 Mark schon einige Kleinwagen?

**Potthoff:** Ja, Kleinwagen, die nicht viel kosten. Der Panda ist nicht schlecht, aber unser Auto hat eben deutlich mehr Platz.

Habt ihr den Endpreis denn professionell kalkulieren können?

Uwe Gellert: Leider nicht, aber wir liegen mit der Preisspanne realistisch. Bei der Konstruktion haben wir darauf geachtet, daß die Herstellung einfach ist. Auf Luxus, wie glänzende Kunststoff-Oberflächen beispielsweise, haben wir verzichtet. Allerdings ließe sich das Projekt wohl nur in einem Land verwirklichen, wo die Löhne geringer sind als bei uns.

Steigt Daimler-Benz in das Projekt ein?

**Professor Gallitzendörfer:** Wir forschen selbstverständlich in alle möglichen Richtungen. Ich kann jetzt nicht bestätigen und nicht dementieren.

Welche Marktchancen räumen Sie dem BAföG-Auto ein?

**Gallitzendörfer:** Sehr gute, denn dieses Auto ließe sich weltweit sehr gut verkaufen.

Ein Studentenauto mit dem Stern – können Sie sich das jemals vorstellen?

**Gallitzendörfer:** Man soll nie nie sagen...