



Kleines Mercedes-Coupé: Alles wie beim großen SEC

Was unter strahlend blauem Himmel so formvollendet glänzte, war so recht dazu angetan, dem Erikönigjäger eine wahre Sternstunde zu bereiten: das neue kleine Mercedes-Coupé, ohne Maskierung, ohne diese häßlichen schwarzen Tarnkappen, ohne das Dreieck-Käsefenster, das noch bis vor kurzem die quer durch Europa jagenden Prototypen verunzierte.

So wie der Wagen an der südfranzösischen Küste stand, rollt

er auch schon bald in den Hochglanzprospekt. Das Super-Teile des nicht für das Haus Daimler-Benz arbeitenden Fotografen enthüllte überraschende Details:

Nur die Türgriffe hat der Wind nicht geglättet

Das neue Mittelklasse-Coupé W 124 gleicht formal dem großen, von der S-Klasse abgeleiteten SEC. Lediglich die bei ihm in Feinarbeit aerodynamisch geschliffenen Türgriffe wurden für

den kleinen Bruder nicht übernommen, es blieb bei konventionell abstehenden Bügeln. Eigentlich überraschend, da die Daimler-Windexperten ansonsten ihren Kollegen von der Konstruktion alles abverlangten, was den cW-Wert unter die 0,30-Grenze drückt: noch glattere Übergänge an Bug und Frontscheibe, millimetergenau geklebt eingepaßtes Glas und eine sich förmlich an das Heck schmiegende hintere Scheibe, die auf einen schnöden Gummiraum verzichten kann.

Die stilistische Übereinstimmung mit dem Viersitzer-Flaggschiff SEC ergibt sich vor allem durch die rahmenlosen Seitenscheiben, die beim neuen CE hinten voll versenkt werden können. Ein elektrischer Gurtbringer fordert zum Anlegen des Sicherheitsriemens auf – und verzicht sich diskret, wenn man ihn nicht beachtet.

Motoren und Fahrwerk sind bei diesem neuen Luxus-Viersitzer identisch mit der Mittelklasse-Limousine. Lediglich der Radstand schrumpfte um sieben Zentimeter, was logischerweise knapperen Knieraum im Fond bedeutet. Das beim CE-Coupé um vier Zentimeter tiefer ange-setzte Dach wird sicher schon 1,70-Meter-Passagiere stören, die sich nicht von ihrem Hut trennen können – die Stuttgarter Autobauer weniger; denn sie wollen gerade mit dieser neuen eleganten Linie weg vom Altherren-Flair des Vorgängers.

Dank der verbesserten Aerodynamik und zahlreicher gewichtsreduzierender Maßnahmen sind die neuen Coupés fünf bis acht Stundenkilometer schneller als die Limousinen mit gleichen Motoren. Mithin bringt es schon das neue Basismodell, der 230 CE,

auf ein Höchsttempo von 210 km/h. Der 160 PS starke 260 CE dürfte über 220 Stundenkilometer erreichen. Und als 300er mit 180 PS wäre der neue Viersitzer gut 230 km/h schnell. Alle Tempi lassen sich – ganz nach der neuen Art des Hauses – auf umwelt-schonende Weise erreichen: Die neuen Coupés tragen ab Werk

Lange Lieferfristen sind vorprogrammiert

einen lambdageregelten Katalysator unterm Bodenblech, der über 90 Prozent der Schadstoffe aus dem Abgas filtert.

Präsentiert wird die neue Baureihe auf dem Automobilsalon in Genf im März des nächsten Jahres. Bis zur vollen Verfügbarkeit wird es aber wohl Sommer werden, da Mercedes nach wie vor große Kapazitäten-Probleme plagen, die sich in Lieferfristen bis zu 20 Monaten äußern.

Deshalb ist es aus Kundensicht zur Zeit reine Zukunftsmusik, was der Ausstattungskatalog für die W-124er-Coupés bereithält: ASR = vollelektronische Antischlupfregelung gegen Durchdrehen der Antriebsräder auf glattem Untergrund; ASD = automatisches Sperrdifferential und die sagen-



Elegante Linie: das Mercedes-Coupé mit langem, aber nicht überbetontem Heck und großem Kofferraum



Mercedes 560 SEC: Dieses 136 000 Mark teure Luxus-Coupé lieferte die stilistische Vorlage für die neuen Mittelklasse-Coupés. Der 230 CE bis 300 CE (großes Foto) ist jedoch deutlich kompakter als sein großer Bruder – auch wenn es die Perspektive hier nicht so vermittelt

Foto: Ulrich Kettler

Foto: Illustration: Bunde/H.G. Lehmann



Geheime Aktion: Unter einer Plane verdeckt, wartet das neue Coupé-Schmuckstück auf seinen Einsatz für den Fototermin



Fotografische Feinarbeit: Der Kameraprofi positioniert Fotoapparat und Wagen für die aufwendige Prospekt-Produktion

umwobene Daimler-Allradtechnik 4Matic. Auch Zukunftsmusik, aber gar nicht so fern: Mercedes will mit dem kleinen Coupé langfristig in der neu heranreifenden Klasse der kompakten Achtzylinder mitmischen. Das bestehende Achtzylinder-Aggregat der S-Klasse paßt ohne größeren Umbaufwand unter die CE-Haube. Der Preis eines solchen achtzylindrigen Stars unter den

Sternen dürfte um 100 000 Mark liegen und allein deshalb nur kleinere Stückzahlen bedeuten. Das neue Basismodell, der 230 CE, ist vermutlich für die Hälfte zu haben. In Zahlen: 50 000 Mark, der 300 CE soll um 70 000 Mark kosten. Ihn ebenfalls auf 100 000 Mark zu kriegen ist angesichts der bekannten Daimler-Aufpreisliste kein Problem – für den, der es bezahlen kann. **AI**

Der Schöpfer des Coupés Bruno Sacco

Er sieht gar nicht aus, wie man sich einen Designer vorstellt. Kein bläuliches großspurig und nicht auffällig wie viele seiner Kollegen. Allenfalls seine makellos geschnittenen Anzüge und Mäntel lassen den Verdacht aufkommen, daß man es mit einem Menschen zu tun hat, der an Stil und Form Freude hat. Auch seine Kennerschaft für exzellente Weine und gutes Essen deuten darauf hin.

Alle aktuellen Modelle tragen seine Handschrift

Oft genug schleicht sich ein spöttisches Lächeln in das Gesicht mit dem eisgrauen Bart, und wenn er etwas sagt, dann hört jeder wie gebannt zu, dann sitzt das wie gemeißelt.

Die Rede ist von Bruno Sacco (53), Chefdesigner bei Mercedes. Stärker als jeder seiner Kollegen in der internationalen Blechschneiderei hat er eine ganze Modell-Generation geprägt. Die S-Klasse, die Coupés und der 190er: alle diese Autos tragen die unverwechselbare Handschrift des Italieners mit einem deutschen Paß. Die Marke mit der längsten Tradition hat Sacco fürs Auge zu modernem Leben erweckt – ohne das aufzugeben, was einen Mercedes zu einem Mercedes macht.

Auch in Zukunft werden die Autos nicht gleich aussehen

Der Mann, der zwei Hundertschaften von Zeichnern, Modelleuren und Ingenieuren sagt, wo's langgeht, umschreibt das ganz bescheiden so: „Für jeden Designer ist es ein leichtes, ein rundum neues Auto zu entwerfen, aber es ist sehr schwer, einen neuen Mercedes zu machen.“

Obwohl auch alle Mercedes-Wagen neueren Datums ähnlich aussehen, hat Bruno Sacco keine Sorgen, daß unsere Autos einem langweiligen Einheitsstil anheimfallen werden: „Ich bin erschrocken“, sagt er, „daß viele vermuten, in wenigen



Mit dem Modell des SEC: Bruno Sacco, der Formgestalter aus Italien, der sich schon vor einem Vierteljahrhundert Mercedes verschrieben hat

Jahren sähen alle Autos gleich aus. Wir sind doch keine Knachte der Aerodynamik.“

Sacco hat keine typische Karriere gemacht, aber eine große. Nach der Schule wurde er Landvermesser. Aber die Autos interessierten ihn mehr. Er wechselte auf die technische Hochschule der italienischen Autostadt Turin. Schon als 25jähriger klopfte er bei Mercedes an die Tür und bewarb sich als Jungstilist. Er wurde angenommen. Seit zwölf Jahren ist er „Chef“, schuf die neue Linie des Hauses und verhalf damit dem guten Stern zu neuem Glanz. **glo.**