



## Aufgeschnitten: Ungetrübter

Offen, edel, teuer: das 560 SEC Cabrio von Hahn für 204 935 Mark. Den Preis fürs offene 560er-Fahren kommentierte Hahn selbstbewußt so: „Der Wagen macht genau soviel her wie ein Rolls-Royce Corniche – und der kostet fast das Doppelte“



Etwa sechs bis acht Wochen dauert es bei AKH-Fahrzeugbau, bis aus einer 190er-Limousine ein Cabriolet wird. Da das Stoffverdeck solide verarbeitet wurde, halten sich die Windgeräusche bei Höchstgeschwindigkeit in akzeptablen Grenzen



Pack die Sonne in den Mercedes: Autoveredeler haben die Stars mit dem Stern entdeckt. *Auto Bild* schaute drei kopflosen Luxuskarossen unters Blech und faltverdeck

Offene Autos haben im Hause Daimler-Benz eine lange Tradition. Doch wer mit der ganzen Familie das stürmische Vergnügen genießen will, muß auf den Stern am Kühler verzichten. Ab Werk gibt's derzeit lediglich den zweisitzigen SL, und das wird sich auch in absehbarer Zeit nicht ändern. Obwohl BMW mit dem viersitzigen Dreier-Cabriolet große Verkaufserfolge feiert, verzichtet Daimler-Benz auf diese Einnahmequelle. „Uns fehlen“, so ein Mercedes-Sprecher, „ganz einfach die Kapazitäten.“

Soll es dennoch eine Mercedes-Limousine in der Topless-Version sein, so ist die Handwerkskunst der zahlreichen Autoveredler gefragt. Drei nachträglich aufgeschnittene Exemplare – vom kleinen Baby-Benz bis zum luxuriösen 560 SEC – stellt *Auto Bild* vor.

Die viertürige 190er-Limousine hat die Eutiner Firma AKH-Fahr-

zeugbau entblättert. In Zusammenarbeit mit dem Hamburger Cabrio-Spezialisten CARO entstand ein zweitüriges Vollcabriolet, das auf einen Überrollbügel verzichten kann. Bei Anlieferung einer Limousine berechnen die Karosierschneider rund 34 000 Mark für den Umbau – soviel, wie derzeit ein nagelneuer 190 E ab Werk kostet.

Den größten Teil des Geldes verschlingen die Versteifungsmaßnahmen im Wagenboden und der Umbau vom Viertürer zum zweitürigen Coupé. Solide Arbeit, die sich sehen und fahren lassen kann. Allerdings mit Abstrichen: Speziell auf holprigen Strecken reagiert die Karosserie mit cabriotypischen Verwindungen.

Nicht fehlerfrei präsentierte sich auch die Verarbeitung einiger Kunststoff- und Gummiteile im Innenraum. Ebenso entblätterte der Wagen Schwächen bei der Präzision der Seitenfenster am ver-



Wer sich's leisten kann, hat freie Auswahl: Links fährt das 190er-Cabriolet von AKH-Fahrzeugbau, daneben der offene 560 SEC von Chris Hahn und ganz rechts der erste Luftikus auf Basis des W 124 Coupé – ebenfalls von Hahn

Fotos: Andreas Lindtner

## Blick zum Sternenhimmel?

stärkten und als Überrollbügel ausgelegten Frontscheibenrahmen: Nach einem starken Regenschauer tropfte Wasser in den Innenraum. Hier leidet das Cabrio noch an Kinderkrankheiten, die bei diesem exklusiven Preis unbedingt auskuriert werden müssen.

### Das Verdeck sitzt wie angegossen

Das solide geschneiderte und von innen gefütterte Stoffverdeck paßt hingegen einwandfrei und ließ sich spielend leicht mit einer Elektrohydraulik (Aufpreis 5000 Mark) öffnen und schließen. Großer Vorteil beim offenen 190er: Das Fahrzeug wird mit vorgefertigten Teilen aufgebaut. Das bedeutet, daß der Käufer nach einem Unfall in jeder Fachwerkstatt die Reparatur durchführen lassen kann und mit Ersatzteilen versorgt wird.

Eine Nummer größer und auch erheblich deftiger im Preis ist das Mercedes-Cabrio von Chris Hahn, dem ehemaligen Besitzer der „Styling-Garage“. Den Luxus, in einem offenen Mittelklasse-Daimler über die Boulevards der Großstädte zu flanieren, läßt sich Hahn mit 65 000 Mark honorieren. Soviel kostet der Umbau vom W 124 Coupé zum Vollcabriolet. Hahn liefert dabei die Idee, die Karosseriearbeiten läßt er

von der Fleestedter Firma Willie ausführen. In dem Spezialbetrieb vor den Toren Hamburgs wurden das Dach des zweitürigen Coupés abgetrennt und Verstärkungen in die Bodengruppe eingebracht. Bei einer Probefahrt zeigte sich der offene Viersitzer von seiner Sonnenseite. Die Qualität des Hahn-Cabrios steckt im Detail. Hier paßt alles und funktioniert so perfekt, wie man es von einem Fahrzeug, das mit einem Stern am Kühlergrill zur Welt kam, erwarten darf.

Mit einfachen Handgriffen sind zwei Drehriegel oben an den Dachpfosten für das Verdeck zu lösen, dann genügt ein Druck auf den Schalter – per Elektromotor und Hydraulik faltet sich das Dach mit seinem chromblitzenden Gestänge zusammen, verschwindet vollständig hinter den Rücksitzen.

### Bis 130 km/h wie ein normaler Benz

Genauso bequem und vornehm kommt die Sonne auch in den 560 SEC, den Chris Hahn nach dem Konkurs seiner Styling-Garage weiterhin bauen läßt. Der offene V8-Langschnauzer mit dem perfekt schließenden Dach fährt sich bis 130 km/h wie das normale Coupé. Darüber wird's mercedesuntypisch laut; bei der Höchstgeschwindigkeit



von über 240 km/h tobt ein Orkan unter dem Faltdach.

Für 139 935 Mark liefert Daimler-Benz das 560er-Coupé mit Automatik und Katalysator an jedermann – theoretisch jedenfalls. Hahns Umbau kostet noch mal (wie

beim 300 CE) 65 000 Mark, was den Kundenkreis weiter einengt. Manager, Musiker und Gunstgewerbler haben's bereits gezahlt und auf den Flanier-Straßen der Welt offene Aufmerksamkeit eingefahren. ■

Auch bei Chris Hahn muß man mindestens sechs Wochen auf das Cabriolet warten. Als Basisfahrzeug für den Fahrerbericht diente der nagelneue Mercedes 300 CE mit 180 PS, Katalysator und ABS