

Arbeitsproben

Mercedes Adenauer

von Thomas Vollmer

Zunächst war er nur der „große Mercedes“, seinen Beinamen Adenauer, den er dem ersten Bundeskanzler der jungen Bundesrepublik Deutschland zu verdanken hat, bekam er erst später. Der auf der Frankfurter Automobilmesse 1951 vorgestellte 300er, der bei Mercedes-Benz intern unter der Werksbezeichnung W 186/W 189 produziert wurde, hatte Konrad Adenauer angeblich dadurch überzeugt, dass er im Fond der Limousine Platz nehmen konnte, ohne den Hut abnehmen zu müssen, was bei seinem Konkurrenten, dem BMW 501, wohl nicht möglich war. 19.900 DM mussten mindestens nach Stuttgart überwiesen werden, um hinter dem Volant des damals schnellsten Serienwagens deutscher Produktion seinen Chauffeur platzieren zu können, denn die meisten Kunden sind wohl nicht selbst gefahren. Gustaf Adolf von Schweden, Papst Johannes XXIII oder der Aga Khan, sie und viele weitere Promiente aus Wirtschaft, Politik und Unterhaltung hatten das Vergnügen, in einer der drei Karosserievarianten, Limousine, Landaulet oder Cabriolet über die Boulevards zu gleiten. Viermal hat sich der „Alte aus Rhöndorf“ für den 300er als Dienstwagen entschieden. Die ausgemusterten Staatskarossen des Chefs gingen danach meist an untergeordnete Ministerien, wo sie dann noch einige Jahre Dienst taten.

Die Baureihe W 186 baute auf dem bis 1943 produzierten Mercedes 230 auf, der auf einem Ovalrohrrahmen in X-Form stand. Unter der neu designten Karosserie, die auf ein Fahrgestell montiert wurde, das einen Radstand von 3050 mm aufwies, arbeitete ein Sechszylinder mit 3 Litern Hubraum und 115 PS. Mit zwei Vergasern konnten die vier handgeschalteten Gänge den schweren Wagen auf eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 160 km/h beschleunigen, ein Wert, der in Deutschland zunächst einzigartig war. Bis zum Produktionsende 1962 wurden vier verschiedene Typen entwickelt, wobei die letzte Evolutionsstufe, der ab November 1957 ausgelieferte Typ 300 d (werksintern W 189,) mit einem auf 160 PS leistungsgesteigerten Motor und einer 3-Gang-Automatik ausgestattet wurde. Die von 1954 bis 1957 produzierten Typen 300 b und 300 c hatten zwar mit 125 PS einen zum Ursprungsmodell stärkeren Motor, aber immer noch das 4-Gang-Schaltgetriebe. Den sportlichen Ablegern der 300er Baureihe spendierte Mercedes sogar einen 175 PS-Einspritzmotor, der in den Coupés und Cabriolets der Reihe W 188 zum Einsatz kam.

Bis heute ist der Adenauer ein äußerst beeindruckendes Automobil geblieben, das durchaus auch im täglichen Einsatz bewegt werden kann. Eine gute Basis und natürlich eine gewissenhafte Pflege sind dafür allerdings eine unabdingbare Voraussetzung. Die perfekte Verarbeitung von Materialien erster Qualität zaubert Sammlern und Oldtimerfreunden immer wieder ein verträumtes Lächeln ins Gesicht und lassen eine Fahrt in der ehemaligen Staatskarosse mit ihrem seidenweich laufenden Antriebsaggregat zu einem ganz besonderen Erlebnis werden.

Lancia

Thomas Vollmer

Italienisches Design und große Erfolge bei den traditionsreichsten Rallyes der Welt sind die Zutaten für das Image eines Unternehmens, das von Anfang an für viele Innovationen im Automobilbau verantwortlich zeichnete. Ob selbsttragende Karosserie, die erste elektrische Anlage in einem Auto oder der Anlasser, all diese Komponenten wurden bei Lancia entwickelt und erstmalig verbaut. Das von Vincenzo Lancia und Claudio Fogolin gegründete Unternehmen war lange Zeit die Ideenschmiede der italienischen Automobilindustrie. Heute verbindet man Lancia mit eleganten Fahrzeugen, deren extravagantes Design in Verbindung mit einer außergewöhnlichen Materialauswahl Akzente in der oftmals vorherrschenden Konformität der Autoindustrie setzt.

1906 fiel in Turin der Startschuss für ein Unternehmen, das im Laufe seiner Geschichte Meilensteine des Automobilbaus hervorbrachte, die wie der Lancia Theta von 1913 oder der Lambda von 1923 mit ihren technischen Innovationen ihrer Zeit weit voraus waren und das Image der „Marke der Ingenieure“ nachhaltig prägten. Bei Lancia wurden aber nicht nur elegante Coupés und imposante Limousinen gebaut, sondern auch Nutzfahrzeuge, was dazu führte, dass während des 2. Weltkrieges auf Anweisung der Deutschen Wehrmacht die PKW-Produktion zeitweilig ganz eingestellt wurde, um die Kapazitäten für den Nutzfahrzeugbau nutzen zu können. In der Nachkriegszeit blieb Lancia jedoch seiner Linie treu und entwickelte weiterhin extravagante Fahrzeuge der gehobenen Klasse mit richtungsweisenden technischen Verbesserungen, wie zum Beispiel der Schräglenkerachse, und beteiligte sich nicht an der Massenmotorisierung mit preiswerten Großserienfahrzeugen. 1969 kam es zu einem entscheidenden Einschnitt in der Firmengeschichte. Lancia wurde an den Fiat-Konzern verkauft, wobei die LKW-Produktion ausgegliedert und Iveco, ebenfalls zur Fiat-Gruppe gehörend, zugeschlagen wurde. Lancia wurde neu positioniert und war von nun an ebenfalls in den unteren Fahrzeugklassen vertreten. Aber auch im Motorsport wurden in dieser Zeit neue Aktivitäten gestartet, die mit dem Lancia Delta Integrale, der über lange Jahre die Rallye-Szene bestimmte, ihre größten Erfolge erzielten. Nachdem Fiat 1986 Alfa Romeo übernommen und die Rennsportabteilung dorthin verlagert hatte, kam Lancia nun die Rolle der Edelmarke im Konzern zu, die bis heute bestimmend für das Label ist. 2009 kam es durch die Übernahme von Chrysler durch Fiat erneut zu signifikanten Änderungen in der Modellpolitik von

Lancia. Chrysler und Lancia fusionierten und bieten weitgehend identische Fahrzeuge unter verschiedenen Namen an, so ist zum Beispiel der neue Lancia Thema eine europäisierte Form des Chrysler 300. Gleiches gilt auch für den Van, der sowohl bei Chrysler, als auch bei Lancia unter dem Namen Voyager angeboten wird. Aktuell werden von Lancia fünf verschiedene Modelle angeboten. In den kleinen Klassen sind der Lancia Ypsilon, der seit 2011 in einer überarbeiteten Generation angeboten wird, und der etwas in die Jahre gekommene Minivan Musa, der bereits seit 2004 produziert wird, vertreten. Das Segment der Kompaktklasse deckt der Lancia Delta III ab, der sich durch ein extravagantes Styling und durch 5 Sterne, der Höchstzahl, im NCAP-Crashtest auszeichnet. Diese Auszeichnung, die für besonders gute Werte im Bereich der passiven und aktiven Unfallsicherheit vergeben wird, erreichte auch der Lancia Thema, der als Chrysler 300 schon bei Crashtests in den USA gute Werte erzielen konnte und in der oberen Mittelklasse auf dem europäischen Markt angeboten wird. Als fünftes Modell ging 2011 der Lancia Voyager an den Start auf dem Markt der Großraumlimousinen. Das Derivat des Chrysler Voyager ist in den USA schon länger bekannt und wurde für Europa lediglich in der Ausstattung und der Motorenauswahl an die unterschiedlichen Bedürfnisse angepasst. Auch bei diesem Modell wurde ein NCAP-Crashtest durchgeführt, bei dem 4 von 5 Sternen vergeben werden konnten. Zukünftige Lancia-Modelle werden im Verbund mit der Schwestermarke Chrysler entwickelt werden. Als Beispiel für diese Strategie könnte der Chrysler 200 dienen, ein Cabrio, das als Lancia Flavia auch in Europa auf den Markt kommen und als solches einen traditionsreichen Namen der Lancia Firmengeschichte wieder aufleben lassen könnte.

Tuninggeschichte

von Thomas Vollmer

Die Geschichte des Autotunings beginnt in den 50er Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Zunächst nahmen sich die Veredler die Motoren vor. Die Serienmotoren, besonders des VW Käfers, wurden durch die Verwendung von modifizierten Auspuffanlagen, Luftfiltern oder Doppelvergasern in ihrer Leistung gesteigert und neu abgestimmt. Durch diese Veränderungen und die damit verbundenen stärkeren Belastungen wurde es nötig, auch andere Fahrzeugkomponenten umzurüsten. Die Tuningbranche eroberte so immer weitere

Betätigungsfelder. Nach den Motoren wurden Fahrwerke und Bremsanlagen von der noch jungen Tuningszene unter die Lupe genommen. Um den jetzt möglichen höheren Geschwindigkeiten gerecht zu werden, kamen Sportfahrwerke und Aluminium- oder Stahlsportfelgen zum Einsatz, die die Straßenlage signifikant verbesserten.

Der Sicherheit dienten auch verbesserte Bremsanlagen und Spezialreifen, die den gesteigerten Anforderungen an die Technik Rechnung trugen.

Optische Veränderungen spielten noch eine untergeordnete Rolle. 1953 kam dann der erste Spoiler für den Bestseller der Wirtschaftswunderjahre, den VW Käfer, auf den Markt. Die Firma Kamei sorgte so nicht nur für einen erhöhten Anpressdruck, sondern auch für ein individuelleres Erscheinungsbild eines klassenlosen Fahrzeugs. Jeder fuhr Käfer, aber mit ein wenig Tuning konnte man aus dem Einheitslook hervorstechen.

Mit dem gewachsenen Wohlstand wuchsen in den folgenden Jahrzehnten auch die Ansprüche an die Autoveredler. Alles wurde größer, vielfältiger und extremer. In den 60er, aber besonders in den 70er und 80er Jahren, gab es kein Modell, das nicht durch Tuner behandelt worden wäre. Selbst die bravste Familienkutsche wurde mit Schwellern, Schürzen, Verbreiterungen und Spoilern zumindest optisch zum Sportler gemacht. Es war die wohl schrillste Zeit in der Tuninghistorie. In dieser Phase entstanden viele neue, noch heute bekannte Tuningwerkstätten, und in ihrem Gefolge entwickelten sich auch die ersten Clubs und Treffen einer immer größer werdenden Szene. Zwar gab es schon Automobilclubs, aber nun fanden sich Interessierte zusammen, um über Tuningmaßnahmen zu diskutieren und ihre Ergebnisse zu präsentieren. Meist beschränkten sich diese Vereine auf ein bestimmtes Modell. Zur Legende wurde in diesem Zusammenhang der VW Golf GTI, aber insbesondere der Opel Manta, dem sogar ein eigener Spielfilm gewidmet wurde. Aus den Anfängen regionaler und typenspezifischer Vereine hat sich eine Szene entwickelt, die heute gut vernetzt ist, ihre eigenen Publikationen hat und sogar internationale Treffen organisiert.

Neben der optischen Veränderung wurden aber auch technische Modifikationen durchgeführt. Zur Steigerung der Motorleistung waren Turbolader ein beliebtes Element, das bald Eingang in die Serienproduktion fand und durch ständige Weiterentwicklung, insbesondere in Verbindung mit der Dieselseite, heute zum Standardrepertoire eines jeden Automobilherstellers gehört.

Nach den wilden Jahren erfuhr die Tuner-Szene in den 90er Jahren eine Veränderung, weg vom manchmal krawalligen Auftritt, hin zu einer echten Veredelung. Viele Komponenten, die früher den Tunern vorbehalten waren, waren jetzt bereits ab Werk erhältlich, und so ging die Entwicklung eher in eine Richtung, die auf technische Feinheiten und dezente Modifikationen des Autodesigns abzielte. Chiptuning zur Leistungssteigerung, Tieferlegungen oder die Individualisierung und

Veredlung, auch des Fahrzeuginnenraums, wurden zu wichtigen Betätigungsfeldern für Fahrzeugtuner.

Unter dem Oberbegriff Fahrzeugtuning versammeln sich die verschiedenen Sparten der Autoveredelung. Motor, Fahrwerk, Karosserie und Innenraum sind Objekte des Fahrzeugtunings, die oft Hand in Hand gehen und einander bedingen. Gemeinsam haben jedoch alle Bereiche, dass viele Veränderungen der Genehmigung durch den TÜV bedürfen, da sonst die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug erlischt.