
Historie und Histörchen (94): Tollkühne Männer in fliegenden Kisten

Von Peter Schwerdtmann, cen

Haben die Ökofreaks vielleicht doch recht, wenn sie behaupten, man müsse die müde Industrie nur unter Druck setzen, dann fällt ihr auch etwas ein? Anfang der 90er Jahre des vergangenen Jahrhunderts stimmt das mal. Die Amerikaner wollten den Elektroantrieb durchsetzen und Mercedes-Benz ließ mit der Studie A alle Traditionen hinter sich: klein statt groß, Frontantrieb statt Heckantrieb, Heckklappe statt Kofferraum und den Antrieb nicht vorn, sondern unter dem Fahrzeug, im Fahrzeug-Keller, was später Sandwich-Bauweise genannt wurde. Vor 25 Jahren wurde daraus die erste A-Klasse.

1995 hatten wir auf dem Automobilsalon noch einen elektrischen Prototyp umkreist und uns gewundert, dass die Entwickler aus der Natrium-Nickelchlorid-Batterie (Zebra-Batterie) tatsächlich 200 km praktisch nutzbare Reichweite holen wollten. Doch dann ließen die Amerikaner den Druck aus dem Kessel; das Elektro-Gebot verschwand. Das war der erste Flop. Und so erlebten wir in Genf 1997 den ersten Kleinwagen der Stuttgarter – mit Benzinmotor. Und immer noch empfand die Welt es als unerhört, wie der Daimler mit seiner Tradition umging.

Die kurze, hohe Karosse mit der hohen Sitzposition der Insassen über dem „Keller“ war nicht der einzige revolutionäre Einfluss des kleinen Stuttgarters auf die Geschichte des Automobils. Doch wäre sein Schicksal vorhersehbar gewesen, denn die neue Architektur hatte nicht nur Vorteile. Aber das Unternehmen hatte Glück, weil es gleichzeitig das Problem und unwissentlich die Lösung dafür entwickelt hatte.

Im Sommer 1997 bei einem Fachkongress der amerikanischen Society of Automotive Engineers (SAE) in Detroit ging es um Systeme, die in die Fahrdynamik eingreifen konnten. Ein Bremsen- und ABS-Hersteller hatte die führenden deutschen Automedien überzeugt, daran teilzunehmen. Sie kannten nun das System im Detail, erst recht nach einer abendlichen Runde mit dem Entwicklungschef von Mercedes-Benz und einem der ABS-Erfinder.

Dann flog am 21. Oktober 1997 die A-Klasse bei einem Elchtest in Schweden durch die Luft. Und etliche Medien sahen sich in der Pflicht, den Test für ihre Leser und Zuschauer zu wiederholen. Je nach persönlichem Einsatz dabei flog die A-Klasse oder sie flog nicht. Wie immer – Mercedes-Benz hatte ein Problem, aber auch die Lösung schnell bei der Hand: das vom Mercedes-Mann Armin Müller und dem ABS-Vater Anton van Zanten bei Bosch entwickelte Elektronische Stabilitätsprogramm (ESP), jüngst vorgestellt bei der SAE-Konferenz. Das System konnte mit gezielten Bremsengriffen den Nachteil des hohen Schwerpunkts wegregeln. Der wäre allerdings nie gefährlich hochgewandert, wenn die A-Klasse wirklich ein Elektroauto geworden wäre, weil die schwere Batterie sie am Boden gehalten hätte.

Noch ein Konjunktiv: Hätte die A-Klasse einen Elektroantrieb bekommen, hätten die Mobile aller Klassen noch lange auf das ESP warten müssen. Denn geplant war ein Einstieg der neuen Technologie von ganz oben. Beim Zwölfzylinder S 600 Coupé (C140) gab es das ESP serienmäßig, beim Achtzylinder kostete es knapp 2500 DM Aufpreis. Doch mit der Entscheidung, mit dem serienmäßigen Einbau von ESP das kleinste Modell der Marke zu retten, setzte Mercedes-Benz die ganze Industrie in Zugzwang. Alle wollten auf einmal das ESP so schnell wie möglich. So wurde aus dem zweiten Flop ein Innovationsschub.

Wie groß die Panik bei den anderen war, zeigte der Anruf von Ferdinand Piech bei

besagtem Bremsenhersteller. Er bestellte mit viel Druck 1,2 Millionen ESP-Systeme, obwohl die Fahrzeuge seiner Marke technisch gar nicht dafür geeignet waren. ESP braucht den elektronischen Zugriff auf die Steuerung des Motors. Der kam aber erst später – erstmal nur für das ESP.

Mit ESP begann die A-Klasse ihre erstaunliche Karriere als freches Fahrzeug für die junge Familie und sie endete als Lieblingsfahrzeug der Silberrücken, die die hohe Sitzposition zu schätzen wussten. Das Ende des ursprünglichen Konzepts der A-Klasse vor einem Jahrzehnt löste bei dieser Zielgruppe sogar Abwanderungsbewegungen in Richtung von Kompaktvans wie dem Volkswagen Golf Plus aus. Die neue, flache A-Klasse hatte wieder die Jugend im Blick und die dann folgende B-Klasse wieder so wirkte, wie Mercedes-Benz die Erwartungen der alternden Bevölkerung einschätzte: konventionell.

Die Trauer bei den Liebhabern der alten Form war groß. Aber der Erfolg gab den Stuttgartern recht. Die Jüngeren greifen eher zur A-Klasse, die Älteren eher zur B-Klasse und in Summe wurde so beide Modellreihen zu einem starken Standbein der Marke.

In dieser Zeit, in der sich der Start der A-Klasse zum 25sten Mal jährt, widmen sich die Stuttgarter aber eher dem Bau der großen Modelle. Wenn schon zu wenige Chips zur Verfügung stehen, dann baut eben auch Daimler damit lieber die großen Modelle. Wie man an den aktuellen Zahlen sieht, bleibt auf diese Weise viel „hängen“. (Peter Schwerdtmann, cen)

Bilder zum Artikel



25 Jahre A-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



25 Jahre A-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



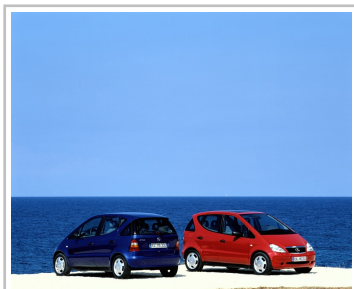
25 Jahre A-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



25 Jahre A-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



25 Jahre A-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



25 Jahre A-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



25 Jahre A-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



25 Jahre A-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



25 Jahre A-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz
