

Als Autofahren noch Männersache war

Der Motor wird mit einer Handkurbel gestartet, für die Kupplung braucht es kräftige Wadenmuskeln, und bei der Lenkung ist Zupacken gefragt: Eindrücke von einer Fahrt mit einem Mercedes Simplex 40 PS, Baujahr 1903.

VON
BERND-WILFRIED KIESSLER

Michael Plag schraubt seit 35 Jahren in Diensten von Daimler an alten Autos. Schrauben ist wörtlich zu nehmen. In den Fahrzeugen, denen er seine Arbeit widmet, lebt die Mechanik. Mit dem Wort Elektronik konnte vor über einhundert Jahren, als die ersten Mercedes-Wagen entstanden, keiner etwas anfangen.

Plag steht an diesem Frühlingstag in Nizza am Fuße der Bergstraße, die hinauf ins Dorf La Turbie führt. Hier fanden um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert alljährlich im März Bergrennen statt – im Jahre 1901 standen drei Mercedes-Fahrer auf dem Siebertreppchen. Auf deren Spuren soll es mit drei Autos aus jener Zeit bergauf gehen. Michael Plag hat zur Unterstützung zwei frühere Formel-1-Rennfahrer verschiedener Generationen eingeladen, die auf kurzen Wegen herbergeiligt sind: Jochen Mass (70) wohnt seit vielen Jahren im nahen Grasse, das als französisches Parfümzentrum gilt. Der Schotte David Coulthard (46) hat seinen Wohnsitz in Monaco – von Nizza aus eine Bucht weiter Richtung Osten.

Bei Tempo 70 bläst der Fahrtwind ins Gesicht

Plag kennt jede Schraube der Klassiker, die natürlich keinen elektrischen Anlasser haben. Es ist eine Mischung aus Gefühl und Kraft, den Vierzylinder mit dem gewaltigen Hubraum von 6,8 Litern mithilfe einer Handkurbel anzuwerfen. Der Versuch ist nicht ganz ungefährlich: Schlägt die Kurbel zurück, drohen Hand- und Unterarmbruch oder es fehlen ein paar Schneidezähne. Aber der Herr über



Wer Anfang des 20. Jahrhunderts mit diesem Geschoss unterwegs war, hatte alle Hände voll zu tun. Fotos: MediaPortal Daimler AG

das historische Blech weiß, wie's geht, und bringt den Motor blitzschnell zum Laufen. Obwohl der Mercedes Simplex 40 PS aus dem Jahre 1903 als Rennwagen konstruiert wurde, hört sich das großvolumige Triebwerk eher wie ein Schiffsantrieb an: Seine Höchstleistung gibt es bei gut 1000 Umdrehungen pro Minute ab.

Sechs Männer besteigen die drei Mercedes – wie zur Blütezeit dieser Oldies ist die Fahrt nach La Turbie reine Männersache. Das Steuer ist rechts angeordnet, aber die Fahrer müssen als Erste und von links einsteigen, da auf ihrer Seite ein hoch aufragender Schalthebel und eine ebensolche Handbremse eingebaut sind. Auch die Reservereifen, damals keineswegs überflüssiger Ballast an Bord, sind

dort verstaut. Die Besatzungen ziehen ihre Rennbrillen über die Augen – es gibt keinerlei Sicherheitseinrichtungen wie etwa Gurte, und Helme wurden erst nach dem Zweiten Weltkrieg verwendet. Das ist der einzige Schutz. Bei Tempo 70 bläst der Fahrtwind kräftig ins Gesicht und mit ihm Straßenstaub und Blütenblätter von den Bäumen zu beiden Seiten des Asphaltbandes.

Passanten winken der knatternden kleinen Karawane noch im Stadtgebiet von Nizza zu – auffällig viele Frauen. So müssen sich einst die Helden der Landstraße gefühlt haben, auch wenn an diesem Tage klar ist: Die Aufmerksamkeit und Anerkennung gilt den rollenden Museumstücken – weniger den Fahrern. In der ersten Linkskurve bergauf steht ein Gedenkstein. Aus ihm geht hervor, dass hier im Jahre 1900 Werksfahrer Wilhelm Bauer auf einem Phönix-Rennwagen der Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) tödlich verunglückte.

Kurz dahinter ein zweiter Stein – hier ließ der russische Graf Zborowski drei Jahre später sein Leben – ebenfalls in einem Daimler-Wagen, der zu diesem Zeitpunkt schon den Marken-Namen Mercedes führte. Das kalte Grauen fährt also ein wenig mit, auch wenn an diesem Tag niemand im Renntempo den Berg hinauf hetzt.

20 Minuten später ist es so weit: Fahrer und Beifahrer wechseln die Plätze. Michael Plag muss sich nun als Fahrleh-

rer beweisen. Grundsätzlich ähneln sich die Bedienelemente eines Autos aus dem Jahre 1903 und eines heutigen Pkw, aber eben nur im Prinzip: Wer ein solches Auto lenkt, kann sich das Geld fürs Fitness-Studio sparen. Das Prädikat „schwergängig“ für die Lenkung ist Schönfärberei – hier ist brutales Zupacken gefragt. Gleiches trifft auf die Kupplung zu – damalige Berufskraftfahrer hatten gewiss einen stärker entwickelten linken Wadenmuskel. Bremspedale gibt es gleich zwei, um sie wahlweise mit dem rechten oder linken Fuß zu treten.

Zwei Bremspedale – für jeden Fuß eines

Absolutes Feingefühl hingegen erfordert das Gaspedal, um den Motor knapp über dem Absterben zu halten, wenn der erste Gang eingelegt werden soll. Das ist reine Gefühlssache. Michael Plag auf dem für ihn ungewohnten Beifahrersitz verzieht das Gesicht, wenn der Anfänger neben ihm die Zahnräder der Kraftübertragung misshandelt. Er weiß: Das wird Arbeit geben, wenn sein altertümlicher Schützling vom Ausflug in eine große Vergangenheit nach Nizza wieder in die Gegenwart der heimischen Werkstatt nach Fellbach zurückkehrt.

Das Ding der Woche

Zappeln war gestern

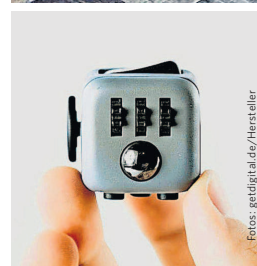
VON
INGO DALCOLMO

Mal ehrlich: Wer hat nicht schon bei Besprechungen Strichmännchen oder Kreise auf den Block gemalt, den Kugelschreiber malträtiert, mit den Fingern unruhig auf den Tisch getrommelt oder mit den Füßen gewippt?

Den meisten Menschen dürfte es nicht einmal auffallen, dass sie mit ihrer Art der Stressbewältigung den anderen Sitzungsteilnehmern damit gehörig auf die Nerven gehen. Zu den beliebtesten Utensilien zur Ablenkung zählt neben dem Kugelschreiber die Brille – oder der eigene Körper. Da wird schon mal an den Haaren gezupft, andere lassen ihre Fingerknöchel knacknen oder setzen auf Technik. Der vor allem im asiatischen Raum äußerst beliebte Geräuschgenerator simuliert je nach Laune mal lautes Lachen, großen Beifall oder einen Futz (!).

Für Gespräche mit dem Chef gibt es einen Kopfhöreranschluss. Eine regelrechte Wunderwaffe, um Ärger abzubauen, soll der Stressball sein. Dabei handelt es sich um ein Stück Kunststoff, das bequem in der Hand gehalten werden kann und je nach Laune gequetscht, gedrückt und gepresst werden kann.

Wenn es besonders schlimm wird, kann das Teil, ohne Schaden anzurichten, an die Wand geknallt werden. Der Fidget Cube geht einen Schritt weiter. Der analoge Würfel enthält sechs Seiten mit unterschiedlichen Funktionen zur Beruhigung und Ablenkung.



Fotos: getdigital.de/Hersteller

Info

Emil Jellinek

Der Mann, dem der Titel „Mister Mercedes“ gebührt, war der 1853 in Leipzig geborene Emil Jellinek-Mercédès. Jellinek hatte sich in Nizza niedergelassen, im späten 19. Jahrhundert so etwas wie die Winterhauptstadt Europas: Dank des milden Klimas strömten Adel und Geldadel an die Côte d'Azur. Er lebte in einer Villa, die ebenso wie seine Tochter den Namen Mercédès trug – standesgemäß in französischer Schreibweise. In Sachen Tabak, Wollwaren und Ver-

sicherungspolice hatte Jellinek es zu Wohlstand gebracht und hielt ständig Ausschau nach weiteren Geschäftsfeldern. Da kam ihm der Handel mit Automobilen gerade recht, und Nizza war der ideale Standort dafür. Im April 1900 wurde „Mercedes“ zur Produktbezeichnung für eine neue, von Jellinek angelegte Fahrwerks- und Motorkonstruktion. Zwei Jahre später wurde das Warenzeichen Daimler-Mercédès amtlich geschützt – und zierte die Autos aus Stuttgart bis heute. BWK

Mehr Informationen im Netz



www.facebook.com
Mensch und Technik



www.twitter.com
@menschtechnik



www.youtube.com
Mensch und Technik



www.menschtechnik.
tumblr.com

Info

Fidget Cube

Technik-Freaks werden sich bei dem Gadget vermutlich fragen, wo der USB-Anschluss versteckt ist. Das Teil besteht eigentlich nur aus Knöpfen zum Drücken, Joysticks und Zahnrädern zum Drehen sowie Schaltern zum Kippen. Und das Tolle: Fidget Cube ist komplett ohne Batterien nutzbar, so dass es selbst in ellenlangen Sitzungen seinen Dienst versehen kann, ohne wieder aufgeladen werden zu müssen. Der Würfel ist so konstruiert, dass Mann oder Frau damit herumspielen kann, ohne die Lebensdauer des Kugelschreibers aufgedigital.de zum Preis von 19,95 Euro plus Versand.