

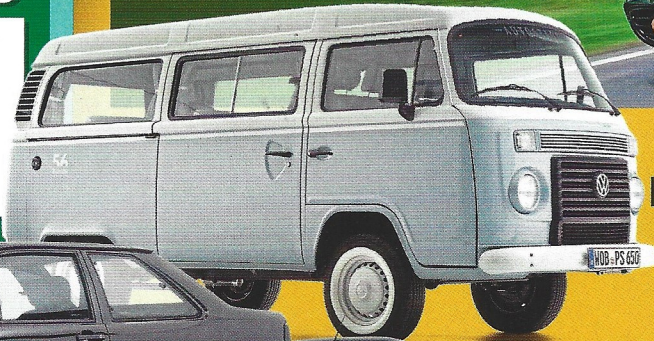
Klassik Auto Bild

DER ÜBER-BENZ Ein SEC bekommt Flügel: SGS ARROW



Auslandspreise: A 6.60 € • B 6.90 € • CH 10,00 CHF
CZ 245,00 CZK • DK 60,95 DKK • E 7,50 € • GR 7,50 €
I 7,50 € • L 6,90 € • NL 6,90 € • SLO 7,50 €

VW
Kombi
T2c



VW Santana
Zweitürer

VW Saveiro



VW Gol GTi

VW FÜR KENNER

DURCHBLICK IM CABRIO

Scheibentausch
als günstige
Alternative



SCHWEDENSTAHL

Bei den Spezialisten
Erik und Janos
Bende lebt Saab
noch lange weiter

SCHWEDENSCHROTT

Ein vergessener
Autofriedhof tief im
nordischen Wald



SCHWIMMWAGEN- REPORT

Setz dich ans Steuer, Mann!



DER GRELLSTE

... im Tuning-Kosmos der 80er-Jahre heißt SGS Arrow C1. Ausgerechnet er darf keinen Stern tragen, weil die Styling Garage aus dem seriösen SEC ein extremes Angeberauto gemacht hat. Wir haben dem Arrow C1 unter die Flügeltüren geschaut

GEHT NICHT GIBT'S NICHT – das könnte als Überschrift für die 80er-Jahre stehen. Damals scheint alles möglich. In Mode, Musik und besonders im Motorsport, wo die Gruppe-B-Monster vor lauter Kraft und Spoilern kaum fahren können.

Sicher kein Zufall, dass zeitgleich die Tuningbranche Rekordumsätze macht. Zu den ganz Großen gehört Chris Hahn. Niemand setzt „Geht nicht gibt's nicht“ so konsequent um wie er. Hahn macht nicht nur teure Limousinen länger, breiter und schriller. Er baut auch die Autos, die die Hersteller sich nicht trauen. Ein S-Klasse-Cabrio mit zwei oder vier Türen? Ein offener BMW 850? Der SEC mit Flügeltüren? Solche Umbauten bekommen zahlungskräftige Kunden aus aller Welt nur bei Chris Hahns Styling Garage in Pinneberg (Schleswig-Holstein). Die Geschäfte laufen glänzend, als er auf der IAA 1985 den Höhepunkt seiner bisherigen Schaffenskraft präsentiert: den SGS Arrow C1.

BEST OF BENZ

Darin vereint er die Highlights aus drei Epochen der Mercedes-Historie: Auf Basis des 500 SEC (C126) kombiniert er die Flügeltüren des 300 SL (W198) mit der Front des Rekordwagens C111. Ursprünglich will Hahn den C111 komplett nachbauen, denn durch einen glücklichen Zufall ist er an die Originalformen gekommen: Ein ehemaliger Ingenieur der Rastatter

TUNING-ÜBERFLIEGER

Flügeltürer gab es einige, aber nicht jeder vertrug Landstraßentempo mit offenen Türen – für den SGS Arrow C1 ist das kein Problem

Waggonwerke hat sie vor der Verschrottung gerettet. Als sein Projekt, den C111 auf Basis eines VW-Porsche nachzubauen, scheitert, bekommt Hahn davon Wind und kauft ihm die Formen ab.

Dummerweise arbeiten auch andere Hersteller an einem modernen C111. Hahns Nachbau müsste sich seine kleine Nische mit dem 1983 präsentierten Isdera Imperator teilen – einer sehr gelungenen Interpretation des Rekordwagens, ebenfalls mit Flügeltüren und Mercedes-Technik. Also ändert er – auch auf Drängen seiner Mitarbeiter – den C-111-Plan: „Die Jungs meinten, dass wir mit dem SGS-Erfolgsmodell Gullwing den besten Flügeltürer haben und ich dem einfach die C-111-Front verpassen soll.“

Gesagt, getan. Das erste Exemplar steht auf der IAA 1985. „Das war unser geilster IAA-Auftritt aller Zeiten. Alle Autos in Dunkelblau mit grauem Leder. Nur der Arrow C1 in Schwarz mit rotem Leder“, erinnert sich Chris Hahn. Die Begeisterung auf der Messe kennt keine Grenzen. Die Kauflust dagegen schon. Ohne einen Auftrag verlässt Hahn die IAA. Denn während er mit seinem C-111-Flügeltürer auf Wolke sieben schwebt, hat der Dollar längst zum Sturzflug angesetzt. In 18 Monaten verliert er fast 60 Prozent seines Wertes. Auch die Nachfrage geht gegen null. Nur drei weitere Arrow C1 und eine Handvoll anderer Modelle entstehen >>

FOTO: CHRISTIAN BITTMANN



STERN...



» noch. Viel zu wenig für ein Unternehmen mit 100 Angestellten.

NICHTS GEHT MEHR

Die Styling Garage muss Insolvenz anmelden. Der erste Arrow C1 hat noch einen Kurzauftritt im Film „Die Einsteiger“ mit Thomas Gottschalk und Mike Krüger, bevor er aus der Insolvenzmasse herausgekauft wird. Der neue Eigentümer zerlegt den Wagen, um ihn nach-

IM ROTEN BEREICH

Neues rotes Leder passt perfekt zum auffälligen Äußeren. Die Pioneer-Anlage gehörte damals zum Besten, was der Markt hergab.

zubauen. Aber auch dieses Projekt scheitert, weil die auf GFK spezialisierte Firma, die die Teile abformen soll, abbrennt. Der Geldgeber des neuen Eigentümers – ein bayerischer Großbauer – zieht die Notbremse, sichert sich den Arrow C1 und stellt ihn in eine Scheune.

Dort bleibt der Wagen über Jahrzehnte stehen – bis Chris Hahn sich auf die Suche macht und ihn 2021 tatsächlich wiederfindet. Es

vergeht noch mal etwas Zeit, bis der Arrow C1 2022 zu seinem Schöpfer zurückkehrt. Hahn, der bestens in der Autoszene vernetzt ist und viele Besitzer seiner SGS-Kreationen kennt, kann ihn im Auftrag eines Sammlers zurückkaufen.

DER NEUAUFBAU

Umgehend macht er sich an den Neuaufbau des zerlegten, entlackten und bis auf Tank, Innenaus-



Nur aufgeklebt sind die Instrumente. Dezent: die analoge Kienzle-Uhr im Fond. Mit den großen roten Druckknöpfen in der Mittelkonsole werden die Türen geschlossen. Der Arrow hat ein Eibach-Fahrwerk mit leichter Tieferlegung



FOTOS: CHRISTIAN BITTMANN (7)

stattung und hintere Scheiben kompletten Arrow C1. Die originale Basis – ein 1984er Mercedes 500 SEC – hat die Zeit ohne Rost und mit nur etwa 1000 Kilometer Laufleistung gut überstanden. Gleiches gilt für das Dach und die Türen aus Stahl. Nur Vorder- und Hinterbau aus GFK sind nicht mehr vorzeigbar.

Hahn lässt die Teile mit Korundstrahlen und dann von der Karosserie an mit Glasfasermatten und Spachtel neu aufbauen. 15 Monate lang

bringt Hahn den Arrow C1 mit den Mitarbeitern seiner neu gegründeten Firma Styling Garage Service wieder auf Vordermann.

Als der Beschluss fällt, das Auto auf der Retro Classics in Stuttgart auszustellen, wird die Zeit knapp. Davon zeugen die nicht perfekt sitzenden Rückleuchten und das leicht schiefe Typenschild am Heck ebenso wie ein fehlendes Element der Musikanlage und der Instrumententräger.

Weil sich die Lieferung

KUNSTSTOFF- BLECH-MIX

Front, Heck mit Spoiler und Verbreiterungen sind aus GFK gefertigt, Flügeltüren und Dach bestehen aus Blech

des neuen Kombiinstruments verspätet, sind Tacho und andere Instrumente erst mal nur aufgeklebt. Die Innenausstattung muss Hahn komplett neu anfertigen lassen, weil er an die originalen Sitze und das alte Lenkrad nicht rankommt. Pünktlich zur Messe erhält der Arrow C1 noch zwei rote Zierstreifen.

In Stuttgart wird er zu einem der meistfotografierten Autos in einer Sonderschau, die sich den Tuning-Ikonen der 80er- und 90er-Jahre widmet. Die Jury kürt ihn zum Best Car of the Show. ➤



NOCH DREI PFEILE

Der Arrow C1 ist eine echte Tuning-Ikone der 80er-Jahre. Alle vier Exemplare existieren noch. Nummer zwei sieht aus wie der erste Arrow C1, hat aber keine Flügeltüren, also neben der Tür auch keine Knöpfe für den Schließmechanismus. Nummer drei und vier bekommen eine beige Lackierung und weiße Innenausstattungen. Beim dritten Arrow wird diese später gegen eine rote getauscht, bei Nummer vier werden Innenausstattung, Front und Heck modifiziert.



ARROWS OF ARABIA
Den zweiten Arrow C1 hat Chris Hahn in Kuwait restauriert, bevor ihn ein Scheich des Landes gekauft hat.



Arrow C1 Nummer drei gehört zur Sammlung des Sultans von Brunei,



Nummer vier wurde in miserablen Zustand und ohne Klappscheinwerfer in Kuwait gesichtet



» DIE AUSFAHRT

Ein Auto der Styling Garage in freier Wildbahn zu erleben, war schon in den 80er-Jahren eine kleine Sensation. Heute, wo die meisten Autos in Sammlungen in aller Welt stehen, gilt das erst recht. Umso besser für uns, dass wir mit Chris Hahn auf Gut Kaden in Schleswig-Holstein zu einer Ausfahrt im Arrow C1 verabredet sind.

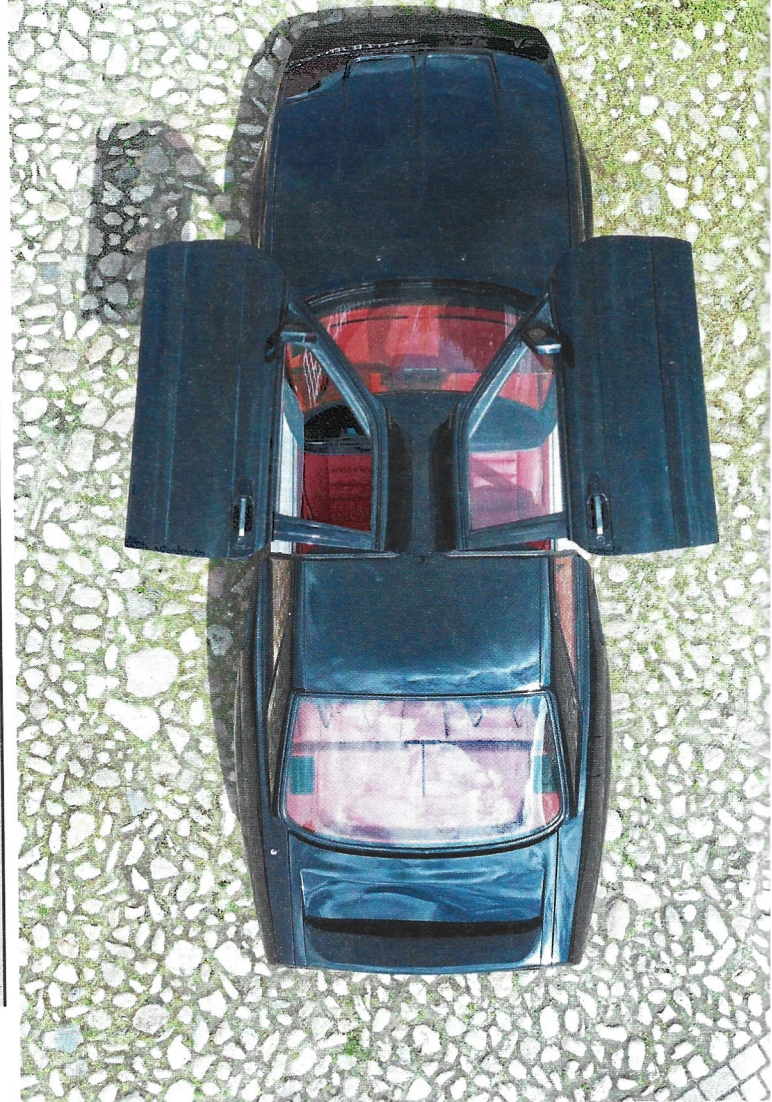
Die aufgeklebten roten Zierstreifen sind seit der letzten Autowäsche Geschichte, aber auch so beeindruckt dieses Auto aus jeder Perspektive. Das gilt besonders bei offenen Flügeltüren. Hahn hat die Hydraulik und den Schließmechanismus erneuert. Ein Ziehen am Türgriff reicht, um die Tür in wenigen Sekunden nach oben fahren zu lassen. Sie geben den Blick auf eine neue, knallrote Lederausstattung frei. Vor dem Fahrer das Mäusekino, vor dem Beifahrer die

Musikanlage von Pioneer. In der Mittelkonsole fallen zwei große rote Druckknöpfe auf. Sie leiten den Schließvorgang der Türen ein.

Hahn gibt sein Schätzchen nur ungern aus der Hand. Schließlich gehört der Arrow C1 dem Sammler, und sein Wert wird aktuell auf gut 600 000 Euro geschätzt. Also lässt der Meister selbst den Motor an. Der V8 hört sich nach deutlich mehr als 231 PS an. Eine Überraschung, weil SGS kein Motortuning angeboten hat. „Töpfe raus lange Rohre rein“, klärt Chris Hahn schmunzelnd auf. „Das war meine Scheichtuning.“

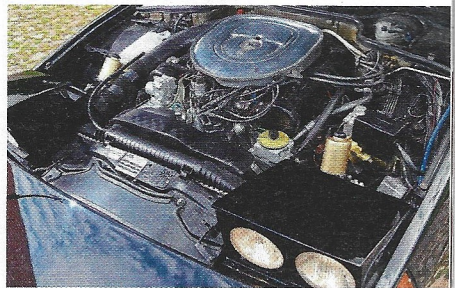
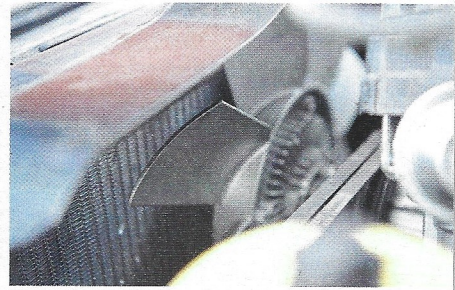
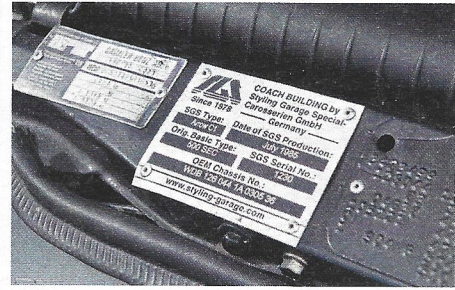
Power und Fahrleistungen des Arrow C1 sind heutzutage nicht Besonderes mehr, bei diesem Auto aber auch absolut zweitrangig. Schnell fahren können viele – aber keiner beherrscht die große Show so wie dieser schwarze Flügeltürer. Mit diesem Auto

BREITSEITE Von oben gut zu erkennen: die hinteren Verbreiterungen der Karosserie





SCHEUNEN-FUND Nach Jahrzehnten in der Scheune waren die GFK-Teile nicht mehr zu retten. Im Motorraum hat der Arrow C1 zwei Typenschilder. Der Lüfter hat wegen der abfallenden Front gekürzte Blätter. Die runden Zusatzscheinwerfer funktionieren auch ohne Hauptscheinwerfer. Auch der Luftfilterkasten ist etwas flacher als das Original, um unter die abfallende Haube zu passen. Vom Porsche 928 stammt der Antrieb für die Klappscheinwerfer. Die Blinker sitzen etwas weiter hinten als beim Design-Vorbild Mercedes C111



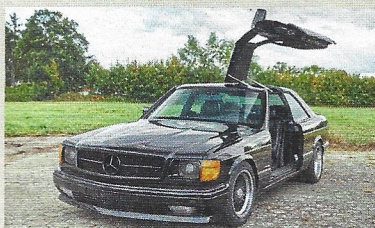
DIE STYLING GARAGE



Ab 1978 baut die „Styling Garage Special“ und später „Styling Garage Special-Carosserien“ in Pinneberg vornehmlich Mercedes um. Viele spektakuläre Autos entstehen. Besonders beliebt bei der zahlungskräftigen Kundschaft ist der Gullwing mit Flügeltüren. Bemerkenswert auch die Cabrios auf Basis der S-Klasse und des BMW 850i. 1986 muss das Unternehmen Insolvenz anmelden, firmiert von 1987 bis 2007 unter „Styling Garage Spezial-Karosserien“ und seit 2018 unter SGS Styling Garage Service in Rellingen. Mit 73 Jahren will Chris Hahn die Firma jetzt verkaufen, aber gern noch zwei Jahre mitarbeiten.



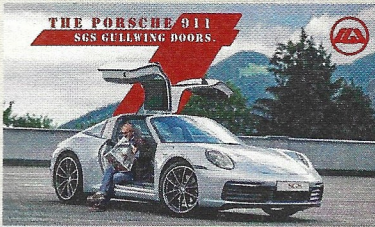
SGS MARBELLA Die zum Cabrio mit E-Verdeck umgebaute S-Klasse verkaufte Hahn mehr als 300-mal



GULLWING 57 Mercedes SEC baute die Styling Garage in den 80er-Jahren um, derzeit entstehen weitere Exemplare



SHOOTING BRAKE 500 SEC heißt ein neues Projekt von Chris Hahn, das auf fünf Fahrzeuge limitiert ist



911 TARGA Vor allem in den USA will Hahn Umbau-Kits verkaufen, die den Porsche zum Flügeltürer machen





» kann man nicht nicht auffallen. Privat ist er so ein „Indianer-auto“, wie Hahn seine veredelten Luxusautos nennt, niemals gefahren. „Ich bin kein Autofreak, hatte noch nie ein gutes Auto. Für mich ist ein Auto mehr Mittel zum Zweck“, stellt er fest.

Zwischendurch will er unbedingt mit offenen Türen fahren. Dafür müssen wir einfach nur den serienmäßigen Türöffner betätigen. Schon klappen die Türen

BREITREIFEN

Auf den dreiteiligen BBS-Felgen stecken hinten Reifen der Dimension 345/35 VR 15, vorn 285/40 VR 15

nach oben. Ein Arrow C1 mit hochgeklappten Türen und Klappscheinwerfern – im Stand eine Erscheinung, in Fahrt der absolute Kracher. Mehr geht nicht. Zurück auf Gut Kaden, gleitet die Tür durch Drücken des dezenten schwarzen Knopfs auf Höhe des Türgriffs zurück ins Schloss.

Zum Abschluss plaudert Chris Hahn noch ein bisschen aus dem Nähkästchen. Über seine Deals mit den Scheichs, über seine Pa-

tente und über seine Autos, die in Sammlungen in aller Welt stehen. Aktuell plant er Shooting Brakes auf SEC-Basis und baut neue Gußwing. Von dem SGS-Erfolgsmodell entstanden in den 80er-Jahren 57 Exemplare. Auch bei seinem neuesten Projekt geht es nicht ohne Flügeltüren. Chris Hahn verpasst sie dem Porsche 911 Tard der neuesten Generation. Geht nicht gibt es bei ihm eben nicht.

Michael Str...

Anders schön oder schon hässlich?

„Der Arrow ist ein strahlender Stern unter den öden Fließband-Autos.“

Helge Thomsen liebt Kreativität im Automobilbau

**JA
bitte!**

ALS KIND IST MAN KREATIV und frei von Konventionen, deshalb lohnt sich ein Blick in den eigenen Rückspiegel: Ich habe Matchbox-Autos zu Cabrios aufgesägt und bunt angepinselt. Später Bonanzräder getunt und Mofas mit Hobby-Rider-Lenker zum Chopper umgefummelt. Mein erstes Auto? Ein

Ford Granada. Mattschwarz gerollt, mit Flamm-lackierung und hochgelegter Hinterachse, die Kotflügel mit der Flex vergrößert, damit die 9x16-Rial-Felgen im Radkasten keine Platzangst bekommen.

Aber einen Mercedes verunstalten? Schon damals haben die Originalfetischisten kopfschüttelnd reagiert und sich lieber auf das berufen, was ihnen Ingenieure und Werbetexter vorgeplappert haben. Einen Mercedes baut man nicht um, der ist doch perfekt! Technisch vielleicht, aber optisch? Wer will sich denn als weltoffener Autonerd in die rechte Spur der Daimler-Spießer einfädeln? Ich nicht. Mercedes hatte sich schon damals bewusst im Schatten der aktuellen Mode bewegt, um eine möglichst breite Zielgruppe zu erreichen. Wer seine Individualität ausleben wollte, wurde beim öden Vertragshändler also nicht befriedigt. Deshalb freue ich mich, dass es Kreationen wie den Arrow gab. Die Extravaganz auf vier Rädern, für Individualisten und Andersdenkende. Für Paradiesvögel und Freigeister, denen die Meinung von Ottonormalbenzinverbrauchern schon immer egal war. Solche Fahrzeuge waren eben Showcars und zeigten, dass sich ein originelles Leben jenseits von Stangenware und Originalzubehör lohnen kann. Individualität als Lifestyle ist gerade in der heutigen Norm-Welt grauer Leasingautos ein mutiges Statement gegen den belanglosen Einheitsbrei. Unvernünftig? Wohl kaum, denn heute ist ein „Mercedes“ wie der Arrow C1 ein begehrtes Sammlerstück. Ist das vielleicht sogar Kunst?



„Dieser Umbau ist der Gipfel der Respektlosigkeit gegenüber Ingenieuren und Designern.“

Lars Busemann liebt Ingenieurskunst und hasst frevelhaftes Tuning

SCHON ALS KIND war ich fasziniert von Mercedes-Benz-Automobilen. Die erste Mitfahrt im signalroten 200/8 meines Onkels Manfred in den frühen 80ern ließ mich als feinfühligem, fünfjährigen Auto-Narren den immensen Unterschied erkennen zum Mazda 626 2.0 (Baujahr 1980) meines Vaters. Welcher sich im Vergleich anfühlte, als sei er aus Pappmaché.

Als ich später lesen lernte, Mercedes-Bücher und Automagazine verschlang, habe ich erfahren: Hinter den Autos mit dem Stern steht ein Hersteller mit langer Tradition und mit dem Anspruch, das Beste zu bauen, was möglich ist. Die Kosten spielten damals nicht die erste Geige. So war es jedenfalls noch in den 70er-/80er-Jahren. Eine Ikone: die von 1979 bis 1992 gefertigte Baureihe W 126, bis heute das meistgebaute Luxusauto der Welt mit 892 123 Exemplaren, davon 74 060 Coupés. 2009 habe ich mir einen kindlichen Lebenstraum erfüllt: Ich habe einen 1988er 560 SEC aus Schweizer Ersthand im Originalzustand erworben, und mich fasziniert dieses ingenieus durchdachte Auto bis heute. Dessen konstruktive Genialität, dessen innovative Details und dessen zeitlos-elegantes Design machen den Reiz aus. Wer maßt sich an, dieses ingenieus Gesamtkunstwerk nachträglich verbessern zu wollen?

Der Arrow ist für mich ein automobiles Scheusal, eine massakrierte, vergewaltigte, entstellte Kreatur. Der Anblick dieses für die optische Show missgebildeten Ungetüms macht mich fassungslos. Der Arrow ist nicht nur potthässlich, ihm geht auch jeder Reiz eines Mercedes ab: stilistisch billigste, damals jedoch teure Effekthascherei ohne funktionalen Sinn. Jedwede Detailänderung an einem SEC empfinde ich als respektlos gegenüber dessen Erfindern. Nicht einmal aus zeitgenössischer Sicht kann ich diesem Zombi aus einem B-Movie-Horrorfilm irgendetwas abgewinnen.

**NEIN
danke!**

Schreiben Sie

uns:

**AUTO BILD
KLASSIK**

Brieffach 55 10
20350 Hamburg
E-Mail: klassik@autobild.de

Stichwort: Tuning