

Baby-Auto! Baby-Auto!

Von Gero von Randow

Prolog

Starren Blicks segelte die Blondine auf mich zu. Sie wirkte wie ferngesteuert und kam immer näher, bis ich merkte: Ihr Blick galt nicht mir. Sondern meinem Auto, Baujahr 1978.

Zärtlich streichelte sie über dessen lackierte Flanke und begann zu schwärmen: "Meine erste Liebe hatte so ein Auto. Ein Medizinstudent, 20 Jahre alt. Fragen Sie mich nicht, wie alt ich war, da hatte der Staatsanwalt noch die Hand drauf." Sie drehte sich um und entfernte sich, wie sie gekommen war: grußlos.

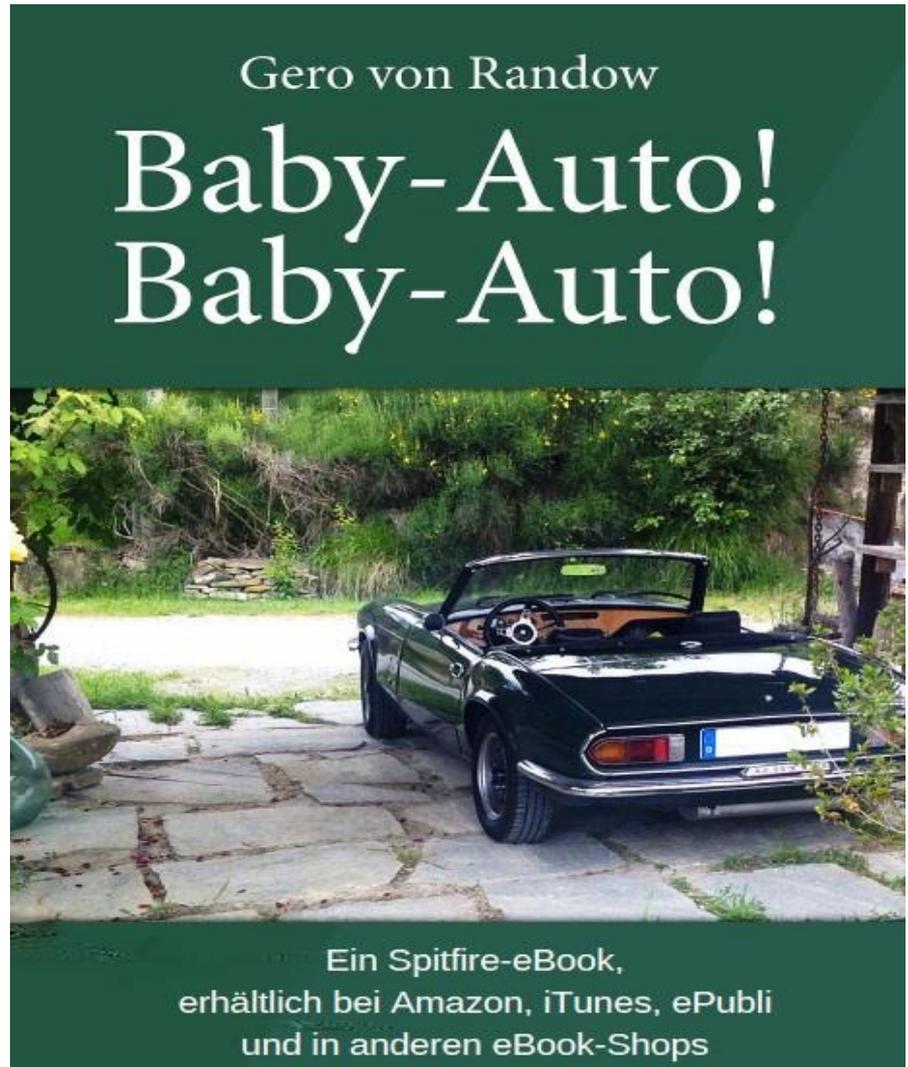
Im gleichen Moment wusste ich, dass ich dieses Buch schreiben würde.

Kapitel 1 Der Guru und die Fettpresse

Die Ereignisse nahmen in Wien ihren Lauf. Das ist eine ausgesprochen moderne Stadt in altehrwürdiger Kulisse, die Wiener haben Stil. Die Gattin ist Wienerin. Ich bin ein Piefke, wie sie in Wien sagen; früher war das ein Wort, das den Berliner Koofmich bezeichnete, heute sind alle Deutschen Berliner Koofmichs. Aber sonst geht es unserer Ehe gut, danke.

Ich besuche Wien sehr gerne. Auch wegen seines altmodischen Charmes. Nicht, dass ich Nostalgiker wäre. Ich verspüre keine Sehnsucht nach früheren Zeiten. Aber dass die Gegenwart von Zeichen durchsetzt ist, die auf die Vergangenheit weisen, das hat mir stets gefallen.

Zu unseren Wiener Freunden zählt ein liebenswertes Ehepaar, das zu leben weiß. Die zwei haben uns schon oft von ihren Italienfahrten erzählt, die sie mit ihrem Fiat 124 Spider unternehmen: Ein grünes, flaches Auto, ein Roadster aus den siebziger Jahren. Ein Oldtimer. Der Fiat werde überall freudig begrüßt, erzählten uns die beiden. Mir gefiel auch die Vorstellung, sich auf Reisen dem Autobahnwahn zu verweigern und stattdessen in gemessenem Tempo die Landschaften zu durchstreifen. Den



Fiat selbst fand ich hübsch, aber mehr auch nicht. Denn damals interessierten mich Autos nicht die Bohne.

Die erste Karre, die ich je besaß, war ein VW Käfer für 300 Mark. Wenn er schlapp machte, musste man gegen den Vergaser treten, dann lief er wieder. Mit dieser Reparaturmethode hatte ich eine damalige Freundin beeindruckt, und erst recht mit dem kennerhaften Spruch "Da hat sich nur der Schwimmer verklemmt". Den hatte ich von einem Freund gehört. Ich wusste nicht, was er bedeutete.

Autos waren für mich schlicht und einfach Fortbewegungsmittel, und meine Autos waren dementsprechend schlicht und einfach. Vor allem billig. Ihr Aussehen war mir herzlich egal. Ging etwas kaputt, halfen Freunde.

Ansonsten hatte ich einen Heidenrespekt vor dem Risiko, das Autos mit sich bringen. Einmal platzte mir ein Reifen bei Tempo 130. Ein anderes Mal löste sich während der Fahrt auf der Autobahn ein Rad an dem Anhänger, den ich zog - jemand hatte die Radmuttern gelockert. Damals war ich kurzzeitig Impresario eines linksradikalen Rocktheaters im Ruhrgebiet; ich habe bis heute die Rechtsradikalen Dortmunds in Verdacht.

Überlebt habe ich auch die Höllenfahrt in einem Kleinbus, dessen bekiffter Fahrer haarscharf an den Abgründen einer karibischen Vulkaninsel entlang raste. Und während eines Manövers, ich war Bundeswehrsoldat, schrie plötzlich der Fahrer unseres Schützenpanzers, als der steil bergab fuhr: "Der

bremsst nicht mehr!" - also, alles in allem gesehen, motorisiertes Fahren war nie so recht meine Lieblingsbeschäftigung gewesen.

Eines Tages, ich war frischgebackener Technikjournalist bei der ZEIT, veränderte sich das Motorgeräusch meines Citroen Visa markant. Ich fuhr an einer Tankstelle vor und verkündete fachmännischen Blicks: "Der fährt nur noch auf drei Pötten." Guckt der Mann mich an und entgegnet: "Der hat nur zwei."

Als ich später bei der FAZ das mir zustehende Dienstfahrzeug aussuchen sollte, erklärte ich, daran kein Interesse zu haben. Was mir als Hamburger Arroganz ausgelegt wurde.

So war das mit den Autos und mit mir.

Bis wir im Spätsommer 2013 mit den Wiener Freunden in die Südsteiermark fuhren, eine schöne Weingegend. Sie kannten sich aus, fuhren mit ihrem schicken alten Fiat Spider vorneweg, italienische Eleganz, und wir hinterher in einem dieser formlosen Mietwagen. Alle Autos von heute sind formlos.

Und als ich die beiden so sah, perfekt mit ihrem offenen Roadster in die Landschaft gefügt, da war es um mich geschehen. Eigentlich, sagte ich vorsichtig zur Gattin, eigentlich finde ich deren Auto ziemlich klasse. Ja, sagte sie. Eigentlich würde ich da gerne mal mitfahren, sagt ich. Ja, sagte sie.

Woraufhin ich einmal mitfuhr. Der Fiat Spider sah auch von innen schnittig aus, mit seinem hölzernen Lenkrad und den ästhetischen Instrumenten, und man saß so unglaublich tief. Als ich später wieder im Miethobel fuhr, nahm ich den Gesprächsfaden noch einmal auf. Eigentlich wäre es toll, sowas zu haben, sagte ich. Ja, sagte die Gattin. Eigentlich, sagte ich, könnte ich mich doch mal umschaun, was sowas kostet und so weiter. Aber natürlich, sagte meine wunderbare Frau.

In der Steiermark waren die Internetverbindungen etwas holprig. Auf dem Rückflug von Wien nach Hamburg blätterte ich bereits in Oldtimerzeitschriften. In der Nacht unserer Ankunft las ich das Internet leer. Am anderen Morgen wusste ich, dass es da auch ein

englisches Auto gab, dessen Karosserie von einem italienischen Designer stammte, das aber irgendwie rennautomäßiger aussah: der Spitfire 1500. Ich möchte einen Spitfire 1500, in British Racing Green, sagte ich zur Gattin. Ja, sagte sie. Es war das zweitschönste Ja meines Lebens, und beide kamen von ihr.

Italienisches Design ist unübertroffen. Mir war es bis dato schnuppe. Wohlgeformte Espressomaschinen, Fahrräder, Schuhe und so weiter - ich gab keine zehn Pfennige dafür. Meine italienischen Vorlieben galten der Lollobrigida, der Cardinale sowie der Mutter aller europäischen Küchen, allenfalls noch dem niedlichen Fiat 500. Dem historischen, wohlgeremert, nicht der Version von heute, die aussieht, als hätte Jeff Koons sie entworfen.

Wenn ich mir die heutigen Autos so ansehe, so erinnern sie mich entweder an aufgeblasene Gummitiere oder an Schaumgebäck aus gezuckertem Eischnee, das im Windkanal getrocknet wurde. Diesem Ideal nähern sich fast alle an, sogar die Porsches. Ich kann sie kaum auseinanderhalten.

Ich habe mich einmal in den Pariser Autosalon verirrt. Dort gab es eine Premiere: Hymnen, Lightshow, Ballon-Ballet, dann zogen sie eine Art Bettlaken weg und darunter erschien ein fetter Hobel, dessen Aussehen nicht gerade eine Überraschung war. Egal, die umstehenden Hühner begackerten das Ei, als gliche es keinem anderen.

Wer sich in derartige Fahrzeuge hineinbegibt, gleitet in eine Welt, in der alles rund, weich und schwammig ist. Ihn umströmen sanfte Farben, Töne und Gerüche. Das Auto, eine Gebärmutter. Ein Piepen erinnert daran, dass der Sicherheitsgurt nicht angelegt wurde; Dreiklänge informieren über den Abstand zu Hindernissen; es ist eine Welt des Wohlwollens und der Fürsorge, der Pädagogik und der Sicherheit.

Das Auto der nahen Zukunft fährt von selbst. Seine Insassen müssen sich um nichts mehr kümmern und dürfen spielen. Ist es kaputt, kommt der Onkel Doktor mit dem Laptop.

Zugegeben, diese Infantilisierung ist der Preis der Sicherheit. Die allerdings bleibt relativ. Man begeben sich auf eine Autobahn: Gut möglich, dass die totalitäre Umhüllung des Autofahrers ihn erst so richtig aggressiv werden lässt - aber das ist natürlich Spekulation und bestimmt fortschrittsfeindlich. Es erklärt immerhin, wie ich über das Autofahren dachte und eigentlich immer noch denke.

Aber zwischen Denken und Fühlen ist es eben ein himmelweiter Unterschied. Die Idee, einen Spitfire zu kaufen, ließ mich nicht mehr los.

Was macht man heutzutage, wenn man keine Ahnung hat, wie man Kaffeebohnen am besten aufbewahrt, wie die Quantenmechanik zur Gravitationstheorie steht oder was zu beachten ist, wenn man sich einen Spitfire zulegen will? Genau.

Die Auskennerwelt des Internet begrub mich unter Informationen. Ich hatte zwar noch keinen Spitfire, aber schon machte er mir eine Menge Arbeit. Ich sammelte Kleinanzeigen und stellte sie kurz atmend der Spitfire-Community vor: "Was haltet ihr davon?" - "Schrott", war die Antwort, mehr als einmal. Bis sich ein Larry aus Leipzig bei mir meldete: Ein Freund von ihm biete etwas an, das vielleicht geeignet sei. Aber ich solle einen unabhängigen Fachmann zur Besichtigung mitnehmen.

Larrys Freund war ein Ingenieur in Radebeul, das liegt bei Dresden und ist die Geburtsstadt von Karl May - das war das einzige Wissen, das ich zu dem Sachverhalt beitragen konnte. Der unabhängige Fachmann war also eine zwingende Notwendigkeit.

Wenn Leute mit mir über Religion diskutieren wollen, fragen sie mich oft: "Glaubst Du an Zufälle?". Ich weiß dann nie so recht, was ich antworten soll. Jedenfalls nicht, dass ich daran glauben würde, allen Geschehnissen läge ein Plan zugrunde. Über den Rest lässt sich lange streiten. Ich für meinen Teil halte Zufälle für die wahren Wunder. Den unabhängigen Fachmann beispielsweise fand ich durch ein Wunder.

Beim Mittagessen mit einem netten Hamburger Kaufmann erwähne ich, dass ich mir ein altes Auto zulegen wolle. Ich erwarte ein "Was, Du?" - stattdessen erwidert er "Ich habe drei davon." Und erzählt mir von einem Guru, gelernter Kfz-Mechaniker, der sich mit alten englischen Autos gut auskenne. "Lade ihn zu deiner Tour nach Radebeul ein, das macht ihm bestimmt Spaß!"

Gesagt, getan. Treffpunkt ist der Hauptbahnhof. "Ich kenne Dich doch gar nicht", sage ich zum Guru am Telefon. Daraufhin er: "Du wirst mich erkennen." Das leuchtete mir sofort ein. Einen Guru erkennt man immer.

So auch dieses Mal. Ein Blick, und ich weiß, wer von den Leuten auf dem Bahnsteig der Guru ist, denn er trägt eine rote Werkstattjacke, auf der "Autokosmetik" steht. Wusste ich gar nicht, dass es sowas gibt. Aber was weiß ich schon.

Kennenlernen im Zug. Der Guru fährt sonst nicht Zug. Sondern LKW. Er kennt die Welt. "Ganz schön bequem hier drin", sagt er, und, nach einem Blick auf den Fahrplan: "Das geht ja schnell bis Dresden." Tja, die Bahn. Ein Universum für sich.

Der Guru fachsimpelt über alte Autos. Mir schwirrt der Kopf. Um überhaupt etwas zu sagen, sage ich: "Das ist ja interessant, da muss ich wohl noch einiges lernen." Woraufhin der Guru: "So ein Auto bleibt öfter liegen, da muss man immer bei gehen" - so heißt das nämlich bei uns in Hamburg, "bei gehen".

Ich bin vor Schreck ein paar Sekunden stumm. Vom Liegenbleiben stand im Internet nichts, und vom Beigehen auch nichts. Dann sage ich mutig: "Kein Problem, das möchte ich ja auch lernen." Darauf er: "Du brauchst jedenfalls 'ne Fettpresse und einen Knarrenkasten."

Schon wieder eine Überraschung. Eine Fettpresse. Dunkel erinnere ich mich daran, was das war: eine Art Spritze, mit der man Türgriffe einsauen konnte, jedenfalls haben wir das damals bei der Bundeswehr gemacht und fanden das lustig. Und einen Knarrenkasten,

stimmt, so etwas hat die Gattin, sie ist handwerklich begabt.

Auf einmal schießt mir diese Heimwerkersache durch den Kopf. Ich wollte mal ein Badezimmer fliesen und bei der Gelegenheit auch allerlei Schreinerarbeiten in Angriff nehmen. Bis dahin hatte ich Derartiges noch nie unternommen. Ich kaufte mir also ein Buch. Das ist sowieso immer das Beste. Ein Buch ist schon mal ein sicherer Anfang. Dieses hieß "Heimwerken macht Spaß". Ich las es zur Hälfte durch und nahm von meinen Plänen Abstand.

Meine Heimwerkergeschichte erzähle ich dem Guru nicht. Er wiederum bringt mir ein neues Wort bei: "Wir besorgen uns erst mal Schrumpfschläuche", sagt er, und ich muss ein Prusten unterdrücken. Schrumpfschläuche. Ein Wort wie aus der Schlumpfwerkstatt.

Am Ankunftsort treffen wir den Ingenieur. Das Fachsimpeln geht weiter. Der Ingenieur, ein wahrer Spitfire-Liebhaber und Schrauber: "So ein Auto, da muss man immer was dran tun." Ich: "Na klar!" (und denke mir: Aus der Nummer kommst du nicht mehr raus). Dann aber durchzuckt es mich: Wer in den 80er Jahren als Laie an Heimcomputern herumgelötet hat, der müsste doch auch befähigt sein, drei Jahrzehnte später ein Auto zu reparieren? Mein Ehrgeiz ist geweckt.

Wir begeben uns zur Garage. Da steht das grüne Auto. Es lacht. Ich will es haben.

Und welche Erleichterung, als der Guru sagt, dass ihm das Auto gefällt! Es sei in allerbestem Zustand. Als er das sagt, bin ich es auch.

Probefahrt. Mir wird zunächst der Beifahrersitz zugewiesen, was mir sehr recht ist. Das Hineinsetzen in das flache, enge Fahrzeug ist eine Turnübung, sie erinnert mich an die Bundeswehr, als es "Zweckssport am Panzer" hieß: durch die Bodenluke hinein, durch die Fahrerluke wieder raus undsoweiter. Der Guru hatte schon im Zug gewarnt: "Also bei Dir hätte ich mir eher einen anderen Wagen vorgestellt, mit mehr Komfort." Ein Angriff auf die Ehre. Mittlerweile übrigens, nach einem

guten Jahr, beherrsche ich das Einsteigen schon einigermaßen. Beim Aussteigen indes achte ich immer noch darauf, dass nicht zu viele Leute zuschauen.

So, und nun wechseln wir die Positionen, ich darf selber fahren. Oh. Oha. Bis ich die Bremse spüre, muss ich ganz schön weit durchtreten - und dann ordentlich Kraft aufbringen, denn das Auto hat keinen Bremskraftverstärker. Auch keine Servolenkung. Und liegt hart wie ein Brett auf der Straße. Tief. Rennwagenfeeling. Bin das ich? Die FAZ schrieb einmal: "Der Triumph Spitfire ist kein Auto für Männer, die älter sind als er selbst und aus der elektrisch betriebenen Badezimmerwaage die Batterien herausgenommen haben." Manchmal ist es schon gespenstisch, wie gut die FAZ-Redakteure recherchieren.

Die Besichtigung ist ein voller Erfolg. Bahnfahrt zurück nach Hamburg mit dem Guru, ich weiß nicht mehr, was ich alles gesagt habe, es war wie nach dem ersten Date. Beziehungsweise wie nach dem ersten gelungenen Date. Abends schwärme ich der Gattin vor, sie lächelt nachsichtig.

Leider träume ich in der folgenden Nacht schlecht. Denn es gibt da ein Problem: Ich bin im Begriff, eine schwere Krankheit zu bewältigen, vor mir liegt noch eine ziemliche Wegstrecke, und tatsächlich träume ich davon, dass sich beim Ein- und Aussteigen diverse Schläuche und Kanülen im Lenkrad verheddern.

Es folgt eine ereignisreiche Woche. Die Höhepunkte sind schmerzhaft ärztliche Untersuchungen, das Abonnieren zweier Oldtimer-Zeitschriften sowie der Kauf eines Warndreiecks. Ich schaue mir auf YouTube Videos an, auf denen einfach nur herumgefahren wird. Außerdem betrachte ich einigermaßen sprachlos Lehrfilme über Kfz-Technik, in denen ein älterer Herr mit sehr ernstem Gesicht alles erläutert, was wesentlich ist. In jeder Folge trägt er denselben Wollpullover und antwortet auf diesbezügliches Nachfragen eines Zuschauers, man habe die Serie binnen weniger Tage gedreht.

Ich lese und erfahre vieles über Auto-
pflege und ertappe mich dabei, die
gußeiserne Kokotte aus unserer Küche
mit akribischer Sorgfalt zu reinigen und
einzuölen; die Gattin kommentiert:
"Aha, Herr von Randow lernt endlich
putzen" (sie führt ein Blog mit dem
Namen "Frau Neudecker lernt endlich
kochen").

Der Ingenieur schickt per Mail eine
Gebrauchsanweisung für das Auto. Er
hat sich dafür außerordentliche Mühe
gegeben, aber ich verstehe fast kein
Wort. Wikipedia läuft heiß.

Ich korrespondiere mit einer Oldtimer-
Versicherung: Normalerweise versich-
ern die nur Zweitwagen. Ich erkläre
ihnen, dass ich kein Alltagsfahrzeug
benötige, ja dass ich Autos eigentlich
für überflüssig halte. Und oh Wunder:
So einen Vogel haben sie zwar noch
nie unter ihren Kunden gehabt, aber sie
sehen es ein.

Ich miete einen Platz in einer Tiefgar-
age in Hafennähe. Muss ich dazu schrei-
ben, dass ich zuvor noch nie einen
Garagenplatz gemietet hatte?

Dann endlich der große Tag. Die Gattin
und ich sitzen im Zug nach Dresden. In
meiner Jackentasche knistert der dicke
Umschlag mit dem Bargeld. So ein
Spitfire kostet nicht die Welt, er galt
schon immer als Studentenroadster,
aber trotzdem, wir knappten den Betrag
von unserer eisernen Reserve ab. Im-
mer wieder lese ich die Gebrauchsan-
weisung durch, gleichwohl, die Zeit
zieht sich in die Länge.

Radebeul.

Der Ingenieur wartet schon auf uns.
Hat alle Ersatzteile und Werkzeuge, die
zum Lieferumfang gehören, fein säu-
berlich aufgereiht, wie eine Jagdstre-
cke. Die Gattin sagt zu alledem kein
Wort und lächelt nur fein. Der Ingeni-
eur zeigt letzte Details, den Ölmes-
stab, den Wagenheber und manches
mehr und sagt schließlich, "Naja, dann
machen wir mal den Papierkram." Als
alles ausgefüllt ist, schiebt er die
Schlüssel über den Tisch, schluckt und
sagt melancholisch "Man kann nicht
alles haben" - er ist fast pausenlos auf
Montage, sein bisschen Freizeit wird
von Frau und Kindern beansprucht. Der

Ingenieur gibt mir ein umfangreiches
Fahrtenbuch mit; eine Woche später
wird er mich um eine Kopie bitten, es
seien so viele Erinnerungen darin.

Wir steigen ein. Wir fahren los. Pures
Glück. Wir verfahren uns.

Wir streiten uns. Die Gattin ist eine
Virtuosin auf Google Maps, ich bin
eher der Papierkartentyp. Aber es ist
wunderschön. An den Straßenrändern
und auf den Überholspuren Menschen,
die uns anlachen. So ein Auto verbreit-
tet gute Laune.

Pause in Treuenbrietzen, Käsebrötchen und
Apfelschorle. Ein älterer Herr mit
Bauch und Glatze und langen Haaren
kommt auf seiner Harley angeknattert.
Er trägt braunes Biker-Leder und freut
sich über den Spitfire. Ja, er habe drei
von der Sorte gehabt, sie schließlich
wegen der ewigen Schrauberei drein-
gegeben, aber dieser sei ja wirklich ein
edles Stück. Welches Baujahr denn?
1978. Langsames, bewunderndes Ni-
cken. Wir haben einen neuen Freund.

Jetzt will die Gattin ans Steuer. Zwei,
drei Stunden später geht dem Auto
beim Ausrollen an einer Kreuzung das
Gas aus. Und der Anlasser schafft nur
noch, sagen wir: eine Vierteldrehung.
Liegen geblieben! Warndreieck raus -
und schon ist auch das defekt. Dafür ist
bereits die Polizei da und zeigt Ver-
ständnis. Anruf beim Ingenieur: "Ach,
macht er das immer noch? Naja, fünf
Minuten abwarten, dann nochmal star-
ten." Doch jetzt klemmt leider das
Lenkradschloss. Neuer Anruf beim
Ingenieur; sein Kommentar: "Das ist
neu!"

Die Gattin hat die Nase voll und ver-
lässt den Fahrersitz mit der Bemerkung
"So, jetzt ist es wieder dein Auto." Und
wie es der Machoteufel will, bei mir
springt das Auto endlich an, ohne dass
ich sonderlich dazu beigetragen hätte.
It's a man's world, und sie ist ungerecht.

Wir fahren nach ein paar googlebeding-
ten Umwegen schließlich in Stendal
ein. Das Hotel hat nur einen unbewach-
ten Parkplatz, also nehmen wir ein
Zimmer mit Blick zum Innenhof. Vor
dem Schlafengehen einen letzten Blick
auf das Auto werfen. Am nächsten
Morgen steht es immer noch da.

Na, dann wollen wir mal weiter fahren.
Prüfen wir spaßeshalber die Bremsflüs-
sigkeit - oh. Der Deckel sitzt bomben-
fest. Die Gattin schießt die ersten Fo-
tos, auf denen zu sehen ist, wie ich
mich mit dem Auto abmühe. Ein biss-
chen lächerlich sehe ich dabei aus, wie
ich finde.

Wir setzen die Heimfahrt fort. Beim
Überholen beschleunigt das Auto wie
eine gesengte Sau; es hat nur 71 PS,
wiegt aber auch bloß 780 Kilo (leer,
muss man hinzufügen), daher seine
Sprunghaftigkeit. Pause im Schlosshof
von Ludwigslust; eine schöne Altstadt,
aber ihr Kopfsteinpflaster lässt um die
vielen Steckverbindungen bangen, wie
sie so typisch sind für alte englische
Autos. Als wir Ludwigslust verlassen,
funktioniert die Hupe nicht mehr. Nach
einer heftigen Bodenwelle allerdings ist
der Schaden von selbst wieder behoben.

Kurz vor Hamburg setzt der Regen ein.
Zuerst vertrauen wir auf den Fahrtwind,
der die Tropfen von uns fernhält - nur
eben nicht, wenn wir an einer Ampel
stehen bleiben müssen. Die Gattin
spannt dann jedes Mal den Regen-
schirm auf, sehr zur Freude der anderen
Verkehrsteilnehmer. Als ich mir Schei-
benwischer für die Brille wünsche,
geben wir auf und montieren das Ver-
deck. Ganz kuschelig ist es jetzt. Mit
Ach und Krach finden wir sogar die
Tiefgarage. Schlaf gut, kleines Auto!

Es heißt jetzt übrigens "Spitti". Jaja, ich
weiß. Aber es wird alles noch schlim-
mer kommen.

Die nächsten beiden Tage sind verlore-
ne Tage, denn ich muss arbeiten, wäh-
rend das Auto vergeblich auf mich
wartet.

Ich verstehe weder das Wartungshand-
buch noch das Selbsthilfebuch.

Unser neues Familienmitglied benötigt
Hamburger Nummernschilder. Wegen
des Starkregens fahre ich mit dem Bus
zum Landesverkehrsamt. Die Sachbe-
arbeiterin trägt künstliche Fingernägel
von erstaunlicher Länge und Farbge-
bung. "Wollen Sie eine bestimmte
Buchstabenkombination?" - "Ja, bitte

SP", und schon wieder finde ich mich etwas peinlich.

Ich kehre zur Tiefgarage zurück und stelle fest, dass ich noch nicht einmal dazu befähigt bin, Nummernschilder ohne Probleme anzubringen.

Es regnet und regnet. Ich bin Hamburger, das Wetter ist mir normalerweise gleichgültig. Doch nun hat sich mein Leben geändert. Spitti ist "ein Prinzesschen", wie die Gattin sagt; es verträgt keinen Regen. Ich konsultiere tagtäglich vier verschiedene Wetter-Apps, danach kommt das Regenradar. Und das Hamburgwetter auf Twitter. Es ist oft schlecht. Die meisten Spitfires sind in Süddeutschland zugelassen.

Nach ein paar Tagen Katz und Maus mit der Wettervorhersage kann ich endlich losfahren, es geht in die Haseldorfer Marsch, eine schöne Elbgegend mit Schafen und allem. Doch dann setzt erstens der Regen wieder ein, zweitens stirbt der Motor mehrmals im Leerlauf ab und drittens habe ich auf einmal arge Beschwerden wegen meiner Krankheit. Was soll man sagen. Es ist kein Hobby für Feiglinge.

So vergehen die Tage. Blicke in den Himmel, Ausfahrten, technische Probleme. Manchmal muss das Hobby pausieren, weil ich Blut pisse und Schmerzen habe. Hin und wieder Alpträume, in denen ich grausige Autounfälle baue.

Es folgt mein erster Besuch in einer Selbsthilfwerkstatt, natürlich unter Guru-Aufsicht. Eine Halle mit Hebebühnen, einer Werkzeugausgabe und vielen Leuten, die sich auch untereinander helfen. Ölschwarze Hände, schwarzer Kaffee, Schwarzarbeit. Wir reparieren dies und jenes, anschließend wird das Auto poliert und versiegelt, für mich alles Neuland. Der Guru streicht über den Lack: "Allein wie er sich jetzt anfühlt!" Er schaut sich allerlei an, schüttelt hier und da den Kopf, kommentiert "da muss man mal beigegeben", um dann zu sagen "naja, das beobachten wir erst mal." Hinterher trinken wir ein Bier, und geduldig erklärt mir der Guru, wie ein Anlasser funktioniert.

Die Dinge, mit denen sich der Mensch umgibt, sind immer auch Bindeglieder

zu anderen Menschen. Sie bilden einen "Verweisungszusammenhang", wie es bei Martin Heidegger heißt. Damit ist gemeint, dass Dinge auf Ursachen und Folgen zeigen, auf Bedingungen und Konsequenzen, und somit auch stets auf soziale Zusammenhänge. Das Rad beispielsweise zeigt auf die Straße, auf Handelswege und Kriege. Und unser Auto ist das dinggewordene Versprechen, dass wir Spaß haben werden.

Heidegger mochte Technik übrigens nicht, er nannte sie "das Gestell". Was er abwertend meinte. Merkwürdig, oder? Ich zum Beispiel habe nichts gegen Gestelle und finde seit Kurzem insbesondere Hebebühnen super.

Wenn ich nicht zu Spitti kann, weil ich krank zuhause liege, bestelle ich Schrauberliteratur, Ersatzteile, Pflegemittel und Club-Aufkleber. Stolz zeige ich dem Guru die Sicherungen, die ich gekauft habe, er lacht sich schier kaputt. Sie taugen nichts.

Mitte Oktober strahlt endlich die Sonne noch einmal und es geht mir einigermaßen gut. Ich fahre zur Oldtimertankstelle: Enthusiasten haben auf dem Hamburger Hafengelände eine alte Gasolin-Tankstelle restauriert, wo jetzt Dienstleistungen wie Autowäsche, TÜV-Prüfungen und Reparaturen angeboten werden, außerdem gibt es einigermaßen Nostalgisches zu essen und zu trinken. Diese Oldtimertankstelle ist der Treffpunkt eines heterogenen Völkchens, da tauchen beispielsweise Rockabilles in knallbunten US-Schlitten auf, außerdem Liebhaber alter Lieferwagen, anverwahrloste Motorradfuzzis und wer nicht alles.

Ich repariere den Bremslichtschalter, da kommt ein pickliger Jüngling vorbei: "Haha, jaja, die Engländer, na geht ja auch ohne Bremslicht, haha, ich vertraue lieber auf deutsche Wertarbeit." Der Jungmann dreht bei und begibt sich zu seinem Spießbercedes, den er bestimmt von Papa zum mit knapper Not bestandenen Abitur bekommen hat.

Anschließend Ausfahrt mit der Gattin. Rückfahrt auf der Autobahn, im Dunkeln, der Mond scheint. Es ist so romantisch. Und die anderen Autos blinken uns an, wir sind offenkundig beliebt.

In der Garage stellen wir fest, dass wir die ganze Zeit ohne Rücklichter gefahren sind. Es muss irgendeine Sicherung sein.

Also wieder in die Selbsthilfwerkstatt, wo auch an der Bremse etwas gemacht werden muss. Das Auto kommt auf eine Hebebühne. Der Guru: "Tritt mal auf die Bremse." Hm, nicht so einfach, wenn das Auto in 1,5 Meter Höhe schwebt, aber na gut. Ich balanciere auf einem Bein, ich trete mit dem anderen, nichts passiert. Warum? Weil ich aufs Gaspedal trete. Der Guru merkt es, weil sich der Gaszug bewegt, und guckt fragend auf meine Füße. Tja, ich bin eben noch im ersten Lehrjahr.

Die Bremsen sind ziemlich verkommen und zum Teil auch falsch gewartet. Der Guru schimpft auf den Ingenieur. Zwischen den beiden gibt es Spannung, denn ihre Meinungen über Technisches gehen immer wieder auseinander. Ich schätze den Ingenieur wegen seiner Sachkenntnis und Hilfsbereitschaft, kann aber schlecht mitreden und entscheide mich, in allen Dingen dem Pfad des Gurus zu folgen.

Der Guru macht sich auch gern darüber lustig, dass ich mir im Internetforum technischen Rat hole: "Na, was hast du denn jetzt wieder gelesen?" fragt er dann mit väterlicher Ironie.

Inzwischen ist es Ende Oktober. Spitti hat bloß ein Saisonkennzeichen für die Monate April bis Oktober. Ein letztes Mal umherfahren also, auch mal ein bisschen schneller auf der Autobahn, um Rückstände im Motor zu verbrennen, dann noch kurz in die Harburger Berge, mir kommt ein bordeauxroter Spitfire entgegen, man grüßt einander glücklich - eine kindische Sitte. Fahrer von alten Mercedes grüßen übrigens nicht zurück, Käferfahrer ebensowenig. Auf dem Rückweg lauter genervte Leute im Berufsverkehr, ich dagegen habe Spaß, das ist schon ein bisschen gemein, aber nicht meine Schuld.

Letzte Maßnahmen vor dem Winter. Eine Dose Benzinschutz in den Tank, volltanken, Reifen auf den höheren Winterdruck umstellen. Komisches Gefühl beim endgültigen Abstellen in der Tiefgarage. Ich bleibe lange vor

dem Auto stehen und schaue es an. Wir fahren erst im Frühjahr wieder.

Ich habe jetzt ein 780 Kilogramm schweres Tamagotchi.

Und stelle seltsame Veränderungen an mir fest. Diese Satttheit, wenn ich vollgetankt habe. Das Gefühl der Freiheit, wenn ich umherfahre. Bislang hatte ich die Verbindung von Autos und Freiheit für Propaganda gehalten, verbreitet von der Autolobby. Aber weil ich den Spittire zum ungebundenen Umherfahren nutze, weil wir damit an die See oder die Elbe entlang fahren, wohin, wann und solange wir Lust haben, vermehrt dieses Auto eben doch unsere Freiheitsgrade.

Es existiert dazu passende Musik, Autosongs, ich hab sie immer gern gehört. Kommt aber nicht in Frage, sie während der Fahrt einzuschalten, das würde den Genuss der Komposition aus drei Geräuschen stören: Motor, Reifen, Fahrtwind.

Als Kind besaß ich winzig kleine Modellautos, auch sie waren damals Oldtimer. Daher kenne ich das Wort "Hispano Suiza". Und meine liebste Karte im Autoquartett war die mit dem Jaguar E Type. Dann verschwanden die Autos eine Zeitlang aus meinem Leben. Jetzt führe ich auf Tumblr ein Fotoblog mit Oldtimern. Man lebt in Zyklen.

Ich treffe mich wieder mit dem Hamburger Kaufmann. Wir zeigen einander Fotos von den Autos. Danach von unseren Frauen. Was ist bloß aus mir geworden.

War ich nicht vor kurzem der Ansicht, Autos seien eine Sauerei?

Kapitel 2 Paris, Dakar

Autos sind eine Sauerei. Wenn Sie demnächst wieder im Stau stehen, dann blicken Sie mal umher: Was sehen Sie? Glänzende Rollkäfige, typischerweise 1,5 bis zwei Tonnen schwer, angetrieben von fossil betriebenen Kleinkraftwerken. Sie kosten viele tausend Euro. In den meisten sitzt nur eine Person. Die Hälfte der gefahrenen Strecken ist geringer als vier Kilometer. Die Steh-

zeit eines Autos dauert meistens 23 Stunden.

Enormer Aufwand wird für die Sicherheit der Insassen getrieben. Sie ist Gegenstand eines eigenen Forschungszweiges, das ist auch vernünftig, schließlich haben sich in diesen Metallkästen schon Millionen Menschen zu Tode gefahren. Es kommen jene Unfallopfer hinzu, die niederen Spezies wie Fußgängern und Radfahrern angehören, außerdem die Abgastoten sowie die Unfalltoten, die der Straßenbau forderte.

Welche Ausmaße der Autowahn annehmen kann, lässt sich in der sogenannten Autostadt bei Wolfsburg erleben. Wer möchte, kann sich dort ins Fünfsterne-Hotel einbuchen, im Dreisterne-Restaurant kunterbunte Sachen essen und Tags darauf feierlich sein neues Auto in Empfang nehmen. Es gibt auch Leute, die besitzen eine Jahres- oder Familienkarte für die Autostadt. Sie fahren dorthin, um neue, nun ja: Autos zu begucken; sie können auch einen museumspädagogisch hochgerüsteten Parcours absolvieren, an dessen Ende ihre gewaschenen Gehirne das Auto für die Lösung aller Umweltprobleme halten.

In einer eigenen Halle sah ich einen vollkommen verspiegelten Bentley, ein Silberglitzerding, um das die Besucher andächtig kreisten - es war eine biblische Szene. An der Hotelrezeption und auch sonst überall wurde ich gefragt: "Wie gefällt es Ihnen in der Autostadt?" - bis ich irgendwann antwortete: "Großartig, es ist fast wie in Nordkorea."

Doch der Autokult hat seine besten Tage hinter sich. Dicke Schlitten waren einmal das Statussymbol der Oberschicht. Das ändert sich gerade. Für die richtig teuren Protzfahrzeuge wird eher neues als altes Geld ausgegeben. Ich habe einmal in der Nähe des Frankfurter Rotlichtviertels neben einer Tiefgarage gewohnt; dort ging es auch zu nachtschlafener Zeit laut zu, den meisten Lärm aber machte ein Ferrari Testarossa.

Die bürgerlichen Tonangeber hingegen geben nicht mehr mit ihren Autos an sondern damit, dass sie per Fahrrad

oder Leihauto durch ihre gentrifizierten Stadtteile fahren. Das Fahrrad muss dann natürlich so viel kosten wie früher ein Auto.

In meiner Brieftasche finden sich: Eine BahnCard, eine Monatskarte für den öffentlichen Nahverkehr, zwei Kundenkarten von Mietwagenfirmen, drei Mitgliedskarten von Car-Sharing-Firmen. Und auf dem iPhone mehrere Taxi-Apps.

Zugegeben, ich habe gut reden. Die Gattin und ich, wir leisten uns eine Mietwohnung mitten in der Großstadt, bestens per Bus und Bahn zu erreichen, nicht so wie die Sozialwohnungsgebiete da draußen. Das Büro, in dem ich arbeite, ist mit der U-Bahn schneller zu erreichen als mit dem Auto. Und meine Tochter ist längst aus dem Haus, Papa das Taxi hat ausgedient. Stattdessen muss sie jetzt selbst ein Auto besitzen, wegen der Kinder.

Es gibt Leute, für die der Feierabend mit dem Einstieg in ihr Auto beginnt. Ich kann sie gut verstehen. Aus früheren Zeiten weiß ich noch, wie entspannend es sein kann, nach getaner Arbeit eine längere Strecke nach Hause zu fahren. Objektiv betrachtet ist das zwar Arbeitszeit. Sie dient dem Erwerb. Subjektiv aber gehört sie zu jener kostbaren Zeit, die man mit sich selbst verbringt. Ich würde nicht sagen: die man mit sich allein verbringt, denn sie besteht vorwiegend aus dem Umgang mit Schicksalsgenossen, die wir überholen, vorlassen oder auch nicht vorlassen, anhupen, denen wir den Vogel zeigen. Und doch, der lackierte Stahltrumm mit dem Fossilantrieb, er ist eine Art Zuhause.

Ich kenne eine Frau, die mit ihrem Auto jeden Tag eineinhalb Stunden zur Arbeit fährt. Und zwei Stunden zurück. Das heißt, meistens steht sie im Stau. Sie könnte stattdessen die S-Bahn nehmen, das ginge weitaus schneller, "aber da bin ich die ganze Zeit unter Leuten. Im Auto schalte ich meinen Lieblingssender an, das Deutschlandradio, und ich fühle mich wohl. Zuhause dagegen wartet wieder Stress auf mich, einkaufen, waschen, mein Sohn..." - so ist es. Autos trennen, sie schaffen individuelle Räume, und das ist manchmal ganz erholsam.

Einmal bin ich im Taxi durch Dakar gefahren, die Hauptstadt des Senegal. Ich konnte mir das städtische Treiben anschauen, ohne von Bettlern und Tricksern gestört zu werden. Obwohl ich normalerweise lieber zu Fuß gehe und mit den Leuten rede. Oder mich ins Café setze und das Geschehen beobachte. In anderen fremden Ländern sind das meine Lieblingsbeschäftigungen, in Dakar aber war es schier unmöglich, oder es erforderte doch viel Geduld und Leidenschaft. Nirgendwo konnte ich stehenbleiben und die Szenerie betrachten, pausenlos wurde ich in Verhandlungen verstrickt. Und jedes Gespräch war eine Verhandlung. Denn alles Fremde, das den Einwohnern von Dakar begegnet, ist für sie eine potenzielle Ressource. Sie zu nutzen, dafür existieren raffiniert geknüpfte Netze; was ich einem Mann auf der Straße sage, weiß Minuten später seine ganze Bekanntschaft, und die überlegt sich was. Die Folge: Betrete ich einen öffentlichen Platz, werde ich dort bereits erwartet. Nun aber, gesichert in meiner fahrbaren Beobachtungskabine, schaute und schaute ich mir die Stadt an, die so fremdartig war. Nur wegen des künstlichen Abstands zu ihr konnte ich sie in Augenschein nehmen.

So erklärt sich auch, warum die Gattin und ich, als wir ein paar Jahre in Paris wohnten, kein Auto besaßen: Wir wollten Land und Leute kennenlernen. Außerdem gibt es dort zu wenige Parkplätze. Wenn ich es recht bedenke, gab das Argument mit den Parkplätzen den Ausschlag.

Die Fahrräder allerdings, die wir naverweise mitgebracht hatten, wurden alsbald im Keller eingemottet. Auf der Sympathieskala der Pariser rangiert der Radfahrer knapp über dem Käfer. Es gibt gemeinsame Fahrspuren für Radfahrer und Busfahrer, und zwar deshalb, damit die Busfahrer ungestört ihrer Jagdleidenschaft nachgehen können.

Wir fahren vorzugsweise mit der Metro und dem Bus. Es gibt Bequemes, aber kaum Interessanteres. Und wenn es mal langweilt, kann man immer noch Zeitung lesen. Wer ein Fahrzeug steuert, kann das nicht.

Mit anderen Worten: Autos? Nicht mein Ding.

Dachte ich jedenfalls, bis Spitti in mein Leben trat.

Spitti ist ein Roadster, ein zum Cabrio umgebautes Rennauto. Die Oberkante seiner Türen befindet sich knapp über der Höhe meines Knies, so flach ist das Auto. Und es ist klein. Manchmal stehe ich damit an einer Ampel neben einem Wagen, der merkwürdigerweise "Mini" heißt. Er kommt mir wie ein klobiger Kübelwagen vor.

Kinder lieben kleine Autos. Sie reagieren fast jedes Mal mit großen Augen und begeisterten Ausrufen. Einmal schrie ein kleiner Junge, auf beiden Beinen in die Höhe hüpfend und auf den Spitfire deutend: "Baby-Auto! Baby-Auto!" - wie Recht er hatte.

Rechts neben dem Baby-Auto steht ein Matterhorn aus Metall. Ganz oben lässt ein Mann die Seitenscheibe herunter und fragt: "Wie ist das so da unten? Bestimmt ein tolles Fahrgefühl!" Ein anderer ruft mir zu "Cool, den hatte ich auch mal!" - jetzt donnert er mit einem SUV durch die Innenstadt, mit dem man eine Büffelherde vor sich herjagen kann. Sind keine Büffel da, nimmt man Fußgänger.

Ich bin früher eine Zeitlang LKW gefahren. Ich kam mir vor wie auf einem Thron. King of the road. Das Auto, in dem man sitzt, formt die Gefühlswelt. Als kleiner Junge wurde ich einmal von einer schwarzhäarigen Schlagersängerin, die wie Kleopatra aussah, in ihrem Karmann Ghia mitgenommen, und ich fühlte mich wie ein Prinz.

Heute bin ich Oldtimer-Fahrer. Das klingt nicht gerade cool. Oldtimer, das erinnert an Schnauferl, an Schnauzbart, Knickerbocker und karierte Mütze. Das Wort "Oldtimer" stammt aus dem Englischen, im anglophonen Sprachraum allerdings werden alte Autos "Classic Cars" genannt. Das klingt schon besser. Aber unser Baby-Auto sieht sowieso nicht nach Opa, Krückstock und Wackeldackel aus. "Geile Karre" sagt mein achtjähriger Enkel dazu. Er hat eben ein sicheres Geschmacksurteil.

Er hat auch Verständnis dafür, dass ich die Reifen gelegentlich mit Reifengloss behandle, damit ihr Schwarz nassglänzend aussieht. Und dass ich davon träume, dem Lack mit sündhaft teurem Spezialwachs aus der Schweiz jenen "Tiefenglanz" zu verpassen, den die Werbung verspricht.

Spitti ist ein Spaßmobil. Was aber nicht bedeutet, dass das Leben mit Spitti nur aus Spaß besteht. Ganz im Gegenteil. Es gab da nämlich eine ernsthafte Krise, und das meine ich diesmal ohne jede Ironie. ...

Über den Autor



Gero von Randow, Jahrgang 1953, ist Redakteur der Hamburger Wochenzeitung DIE ZEIT und Buchautor. Auf ZEIT ONLINE schreibt er eine Technikspalte namens "Surren, blinken, leben" (<http://www.zeit.de/serie/surren-blinken-leben>). Drei kurze Passagen dieses Buches beruhen darauf.

Er führt ein Fotoblog über alte Autos (gerovonrandow.tumblr.com) und twittert als @randow.

Anm. der Info-Red.: Abdruck der ersten beiden Kapitel aus dem Buch erfolgte mit freundlicher Genehmigung von Gero – Danke Gero!

Wenn euch der Anfang des Buches irgendwie bekannt vorkommt, dann wundert euch nicht. Gero hatte schon mal einen kurzen Beitrag in Info 142... wer hätte gedacht, dass da mal ein ganzes Buch daraus wird. Wer jetzt angezündet ist und auch die nächsten 5 Kapitel kennenlernen möchte, kann das gerne tun und sich das Buch über diverse online Shops als eBook herunterladen, seht auch den Bildhinweis am Anfang des Artikels. Und ... ich hab's gelesen und kann es absolut empfehlen.