

# Lappenkeuler und die Autos -

## Der Lappenkeulersche Autotest, Teil 1

2011

Ich habe lange überlegt, ob ich diesen Beitrag als Lappenkeulerschen Autotest bezeichnen soll. Egbert Lappenkeuler als Autotester, nein, das kann man sich nicht wirklich vorstellen, ich mir selbst auch nicht. Wenn man Autotests zum Beispiel in Zeitschriften liest oder in Fernsehsendungen sieht, dann fragt man sich doch meistens, nach welchen Kriterien suchen diese Leute die Testfahrzeuge aus und wonach bewerten die da immer die Autos? In deren Fußstapfen könnte ich alleine wegen meines völlig anderen Verhältnisses zum Auto nie treten. Ich habe den Eindruck, dass die Profi - Tester und Redakteure die Fahrzeuge vorwiegend danach aussuchen, welches Fahrzeug sie einfach mal gerne fahren würden, weil sie es sich vielleicht im täglichen Leben nicht leisten können. Oder, weil es einfach schöner ist, in diversen Luxuskarren oder hochmotorisierten Sportwagen daher zu brausen, als in einem 0815 - Allerweltsauto. Kann ich ja irgendwie nachvollziehen. Geschätzt über 80 % der Tests beziehen sich nach meinen Beobachtungen nämlich nicht etwa auf Alltagsautos die wiederum über 80 % der deutschen Durchschnittsbürger so fahren, sondern auf irgendwelche obskuren Sport- oder Luxuswagen mit Kaufpreisen, zu denen sich andere Leute ein Haus kaufen. Die dort getesteten Wagen werden vielleicht bestenfalls von 2 % der Bevölkerung gefahren. Trotz dieser völlig „nutzerfernen“ Auswahl, die eigentlich kaum jemandem wirklich etwas nützt, hat dieses System viel Erfolg. Die Leute verschlingen das. Vermutlich liegt der Grund dafür ähnlich, man könnte sagen, er liegt im Träumen; im Träumen von endlosem Reichtum mit entsprechend noblen und teuren fahrbaren Untersätzen. Einmal richtig drauf treten und alle anderen weit abgeschlagen und völlig chancenlos hinter sich lassen, es allen anderen zeigen und gerade das kann man in der heutigen Zeit am besten vermeintlich mit Autos tun. Wer sich da eben nur ein sogenanntes Pintscher - Auto leisten kann, der hat eben Pech gehabt. Die Leute freuen sich, Tests über Wagen zu lesen, die sie selbst im täglichen Leben niemals fahren werden. Dadurch fühlen sie sich am Stammtisch in die Lage versetzt, auch bei einem richtig teuren Auto mitreden zu können, obwohl sie selbst vielleicht froh sind, wenn sie so gerade noch die Kreditraten für ihren rollenden Schrotthaufen aus fünfter Hand oder aus einem Billiglohnland noch halbwegs zusammen gestottert kriegen. Da wird unter rennsportähnlichen Bedingungen getestet und die meisten, die es später lesen oder sehen halten sich für tolle Fahrer, versagen aber selbst schon in der nächsten Kurve jämmerlich, wenn sie jemandem weis machen wollen, dass sie diese mit der sogenannten Ideallinie gefahren sind. Wohlgemerkt bei 50 km/h in einer Kurve, die selbst der miserabelste und untalentierteste Hilfsrennfahrer noch mit 120 km/h ohne Ideallinie, also auf seiner rechten Spurseite fahren würde. Das sind die gleichen Leute, die würden sich an ihr 1,6 - Liter - Autöchen zur Not auch 20 Auspuffendrohre schrauben, nur um als erfolgreicher Blender vor anderen die Show abzuziehen. Solche Leute merken bekanntlich gar nicht, dass sie sich damit nur lächerlich machen. Der Einzige, dem sie damit wirklich imponieren, das sind sie selbst. Also diese Klientel von Lesern kann und will ich hier nicht bedienen, weil mir diese Art ein Auto zu bewerten fern liegt, aber auch weil mir niemand teure Luxusschlitten oder rasante Sportflitzer zum Testen zur Verfügung stellt. Die Werbewirksamkeit meiner Berichte in den Medien, also auf diesen schmalen Seiten hier, wird da sicherlich nicht ausreichen, um das Interesse der Autohersteller oder Autohändler zu wecken, dass die auf die Idee kämen, mir ihre Fahrzeuge kostenlos für Testfahrten zur Verfügung zu stellen. So schreibe ich über das, was ich kenne: über

die Autos, die ich zum Beispiel selber mal gehabt habe oder zumindest mal öfters gefahren bin. Von der Gesamtwirkung her hat meine Art des Autotests eine Gemeinsamkeit mit den üblichen Tests der renommierten Fachzeitschriften: auch sie wird nicht vielen Leuten etwas nützen, weil diese Fahrzeuge kaum noch jemand in der täglichen Praxis fahren wird, da die meisten dieser Wagen heute nicht mehr aktuell zu bekommen sind. Bestenfalls deren Nachfolgermodelle. Am ehesten könnten somit die Oldtimerfreunde oder eher die sogenannten Youngtimerfreunde dabei noch auf ihre Kosten kommen. Richtige Oldtimer sind es ja noch nicht, aber halt meist Autos, die in den letzten 10 bis 40 Jahren produziert worden waren. Wer von mir Bewertungen unter rennsportmässigen Aspekten erwartet, den muss ich im Vorfeld schon enttäuschen, das wird er hier nicht finden. Das heisst aber nicht, dass ich nicht auch die Beschleunigung und die Straßenlage teste und bewerte, das spielt auch bei mir durchaus in der Wertung eine sehr wichtige Rolle, aber eben immer im Bezug auf die Fahrwerte auf der normalen Straße und niemals im Zusammenhang mit motorsportlichen Wertungsansätzen.

Um die künftigen „lappenkeulerschen Testberichte“ besser zu verstehen, wäre es sicherlich schon mal gut zu wissen, welche Kriterien mir an einem Auto besonders wichtig sind. Da legt ja jeder auf andere Dinge besonderen Wert, die mir persönlich vielleicht völlig gleichgültig sind. Oftmals decken sich bestimmte Vorlieben aber auch, wodurch es dann erst wirklich Sinn macht, Testberichte von anderen Leuten zu lesen. Also, was ist mir besonders wichtig? Da wäre vor allem schon mal der Punkt, dass ein Auto im laufenden Unterhalt einigermaßen preiswert sein muss. In diesem Punkt habe ich schon manche Überraschung erlebt, z.B. dass billige Autos auf längere Sicht im Unterhalt oft teurer sind, als teurere Autos. Insbesondere mag ich keine Autos, die viel Sprit verbrauchen. Das war bei mir früher schon so, als Spritsparen eigentlich noch kein Thema war. Darin lag auch öfters der Grund, warum ich manche Autos damals nicht lange gefahren bin, eben weil sie im Verhältnis zu den gebotenen Fahrleistungen zu viel gesoffen haben. Da ich nie über ein üppiges Einkommen verfügt habe, war dieser Faktor dadurch enorm wichtig. Aus dem gleichen Grund habe ich auch nie Neuwagen gekauft. Einer meiner Lebensgrundsätze ist zudem, dass ich grundsätzlich nichts auf Kredit kaufe. Entweder habe ich das Geld für die Sachen, die ich mir kaufe, oder ich lasse es bleiben. Diese ganze Schuldenmentalität betrachte ich als puren Selbstbetrug, wo sich Leute aufblähen und eine Show abziehen mit Dingen, die ihnen eigentlich gar nicht wirklich gehören. Aber das ist ein anderes Thema, das zählt zum Thema Finanzen, welchem ich später noch gesonderte Seiten widmen werde. Zurück zu den Wagenkäufen. Also keine Neuwagen kaufe ich, zudem meistens Autos, die aus Preisgründen mindestens schon 5 oder mehr Jahre auf dem Buckel hatten. Bei dieser Vorgehensweise kristallisieren sich automatisch schon viele Wagen heraus, die man nach solch einer Zeit eigentlich schon nicht mehr kaufen kann, weil die so primitiv gebaut waren, dass sie nach über 5 Jahren bereits stark verschlissen und schrottreif waren. Das trifft besonders auf Billigmarken zu, wie ich festgestellt habe. Was mir persönlich auch sehr wichtig ist, sind gute Kurveneigenschaften. Weil ich immer viel kurvenreiche Gebiete abgefahren bin, z.B. im Schwarzwald, war mir das immer sehr wichtig. Ich habe früher auch schon Autos nur aus dem Grund wieder verkauft, weil mir deren Kurveneigenschaften nicht gefielen. Ein Auto sollte nach Möglichkeit auch praktisch sein. Das heisst, wenn man mal etwas größeres zu transportieren hat, sollte sich das damit auch erledigen lassen. Das war allerdings nicht bei allen Autos so, die ich mal hatte. Da habe ich mir dann oft selbst geholfen, z.B. in dem ich die Rücksitze komplett ausgebaut und durch eine Eigenbau - Ladefläche aus dicken Spanplatten ersetzt habe. Die Rücksitze brauche ich nie, weil früher war ich sehr lange alleine und

als Einzelperson ist eigentlich der Beifahrersitz schon eine ungenutzte Einrichtung und überflüssig, geschweige denn die hinteren Sitze. Seit ich mit Kayla wieder eine Partnerin habe, ist der Beifahrersitz natürlich unverzichtbar, zumal sie den Wagen oft fährt und ich selbst dann zuweilen den Beifahrer mime. Da ich früher den Wagen zu jeder Jahreszeit gleich intensiv nutzen wollte, spielten auch die Winter - Fahreigenschaften stets eine gewisse Rolle. Manche denken da nie dran, wenn sie über Autos reden, aber gerade in diesem Punkt gab es früher extreme Unterschiede. Heute ist das dank der modernen Technik mit ESP, ASR und moderner Fahrwerke alles nicht mehr ganz so dramatisch, aber früher gab es in diesem Punkt extreme Unterschiede, wie man in meinen Fahrzeugbewertungen aus dem Rückblick noch sehen wird. Besonders die alten heckgetriebenen Wagen, wie z.B. mein damaliger Ford - Capri, die hatten saumässige Wintereigenschaften. Während manche Autos auch damals schon recht problemlos bei Winterwetter durch Kurven zu jagen waren, konnte man die gleichen Kurven mit solchen veralteten Konstruktionen höchstens mit einem Drittel der Geschwindigkeit fahren, sofern man dem Straßengraben keinen Besuch abstatten wollte. Ein weiterer Punkt, der mir schon immer wichtig war, dass Autos nicht frühzeitig rosten und zwar auch dann nicht, wenn man es mit der äusseren Wagenpflege nicht allzu ernst nimmt. Ich meine, ich habe meine Autos immer geputzt oder in der Waschanlage putzen lassen, so ist es nicht, aber nicht sonderlich akribisch und nicht sonderlich oft, vielleicht einmal im Monat. Es gibt ja Leute, die generieren aus der Wagenpflege ein ganz neues eigenständiges Hobby, das ist bei mir nicht so. Wissen Sie, ich hatte immer genug anderes zu tun, als mit solchen völlig uninteressanten Tätigkeiten die Zeit tot zu schlagen. Aber früher gab es wirklich Wagen, die schon im Neuwagenkatalog rosteten, kann man sagen. Ich entsinne mich da z.B. mit Schauern an meinen damaligen Fiat 128, der neben endlosen anderen Mängeln, über die man mehrere Bücher schreiben könnte, jede zweite Woche mit neuen Rostlöchern aufwartete. Beim Zuschlagen der Türen hörte man es überall am Wagen knistern und rieseln, wo dann Rostbrocken in die Tiefen der Hohlräume stürzten.

Vorab schon mal eine Vorschau, über welche Fahrzeuge ich hier berichten werde. Es ist in erster Linie eine Art Rückblick, denn das sind schon mal vorweg alle Autos, die ich selbst in meinem Leben mal besessen habe, zurück gerechnet von etwa 1965 bis heute. Darunter wären u.a. natürlich ein VW - Käfer, den früher fast jeder irgendwann mal gefahren hatte, aber weiterhin Ford - Capri, Ford - Escort (Knochen), Mercedes 200 / 8, Renault R 16, Fiat 128, Fiat - Ritmo, Citroen - 2 CV 6 / Ente, VW - Golf, Suzuki - Alto, Renault - Kangoo, VW - Golf - TDI - Variant, Subaru, Opel - Corsa, VW - 181 (Kübel) und Audi - A4 - Avant - TDI, wobei der letztgenannte auch heute noch mit großer Begeisterung mein aktuelles Auto ist. Wer das liest wird schnell erkennen, dass es eine Zusammenstellung ist, die wirklich querbeet durcheinander gewürfelt ist und die mehr einen Hauch von jüngerer Zeitgeschichte wider spiegelt, als wie sie einen fahrzeugtechnischen Nutzwert hat. Der Bericht könnte eher als Ratgeber für künftige Oldtimerkäufer gelten, da sie dort die alten Originalschwachstellen dieser Autos wieder finden. Zusätzlich zu diesen Fahrzeugen kommen dann noch ein paar hinzu, die ich mal kurzzeitig sozusagen aus beruflichen Gründen gefahren bin.

Wie schon oben erwähnt, war der gute alte VW - Käfer früher mal so eine Art Standardauto, welches fast jeder deutsche Autofahrer irgendwann mal gefahren hat. Bei mir war ein solcher Käfer der Anfang der Motorisierung, das erste eigene Auto. Während es heute oft so ist, dass manche Jugendliche ihr erstes Auto schon haben, bevor sie überhaupt den Führerschein machen oder zumindest spätestens

gleich nach dem Erwerb der Fahrlizenz eines kaufen, war das damals meistens noch anders. Vor allem wäre das bei den meisten Familien finanziell gar nicht möglich gewesen. Die Leute waren auch noch bescheidener und wahrscheinlich damit sogar glücklicher, als die heutigen Menschen, bei denen alles auf Pump gleich zur Verfügung steht, egal ob sie das Geld dafür haben oder nicht. Ich kann mich noch erinnern, als wäre es erst vorgestern gewesen, im Jahre 1963 habe ich meinen Führerschein gemacht. Alleine das war damals schon ein finanzieller Kraftakt für unsereins. Wir waren stets alles andere als wohlhabend und der Führerschein war damals im Vergleich zu heute noch richtig billig, aber die Wertbegriffe waren auch andere, weil die Einkommensverhältnisse drastisch geringer waren. Die Beträge, die heute jemand als Hartz 4 - Empfänger bekommt, galten zu der Zeit als Spitzenverdienst, wenn er dafür 10 Stunden pro Tag irgendwo am Fließband stand oder am Bau schuftete. Das Geld für den Führerschein habe ich mir seinerzeit durch intensive Nebenjobs verdient. Zu dieser Zeit gab es noch keine Bestimmungen, dass man eine gewisse Anzahl von Mindestfahrstunden vorweisen musste, um zur Fahrprüfung zugelassen zu werden. Wenn der Fahrlehrer meinte, dass ein Fahrschüler nach 3 Fahrstunden schon gut genug für die Fahrprüfung wäre, dann konnte er den anmelden und dieser dann an der Prüfung teilnehmen. Klappte es nicht, musste er eben weitere Fahrstunden nehmen, um es dann irgendwann erneut zu versuchen. Bei mir war es zwar nicht mit 4 Fahrstunden getan, aber nach immerhin nur 7 Fahrstunden und natürlich vorher entsprechenden theoretischen Schulungen folgte die Fahrprüfung. Ich hatte Glück und es klappte sofort, wodurch keine Kosten für weitere Fahrstunden anfielen. Der ganze Führerschein hat mich damals vielleicht 120 Mark gekostet, was man aber heute nicht mißverstehen darf, denn 120 Mark waren 1963 sehr viel Geld, auch wenn das aus heutiger Sicht nur ungefähr 60 Euro entsprechen würde. So, dann hatte ich den begehrten Lappen, aber an einen Autokauf war überhaupt nicht zu denken. Dafür fehlte das Geld. Eigentlich dachte ich schon gar nicht mehr ernsthaft an einen Autokauf, als ich runde 2 Jahre später auf dem Heimweg von der Arbeit zufällig bei einem Gebrauchtwagenhändler vorne in erster Reihe einen VW - Käfer für 350 Mark stehen sah. Das war im Jahre 1965. 350 Mark waren damals von unserem Wertgefühl ungefähr soviel, wie heute 1.500 Euro würde ich mal sagen. Wir verdienten erheblich weniger, manche Sachen waren auch viel billiger. Ein durchschnittlicher Arbeiterlohn lag zu der Zeit ungefähr bei 600 Mark pro Monat, wenn ich mich recht entsinne. Ich glaube zu dieser Zeit war ein fabrikneuer Käfer noch für ungefähr 4.000 Mark zu haben. Klingt billig, wäre aber völlig unbezahlbar für mich gewesen. 350 Mark hingegen das klang nach einer greifbaren Preisgegend. Dieser Käfer war damals schon 9 Jahre alt und hatte eine für damalige Verhältnisse sehr hohe Laufleistung, daher der günstige Preis. Bei normaler Laufleistung hätte er damals in dem Alter ansonsten etwa 1000 Mark gekostet. So bin ich gleich zu dem Händler, ein etwas eigenartiger Kauz, der bei schönstem Sonnenwetter trotzdem eine dicke grellgrüne Pudelmütze trug, das weiss ich noch, als wäre es gestern gewesen. In meiner Unbedarftheit meinte ich, dass 350 Mark zu viel wären. Zuerst tat er beleidigt, weil er fand, dass ich solch ein Sonderangebot im ganzen Umkreis so schnell nicht wieder finden würde. Trotzdem wurde etwas verhandelt und am Schluss bekam ich den Käfer für 280 Mark. Heute wird man darüber lachen, aber damals war das schon eine etwas gehobene Version mit immerhin 30 PS. Die einfacheren Versionen hatten nur 26 oder 28 PS, es gab aber auch schon stärkere Versionen davon mit 34 und 40 PS. So wurde ich über Nacht zum Käferfahrer, also erst 1965 wirklich zum Autofahrer. Der Käfer galt als unkompliziert, robust und für damalige Verhältnisse relativ sparsam im Verbrauch, obwohl da noch keiner wirklich nach Verbrauchswerten fragte. Das war ein Auto, mit dem man nicht viel falsch machen konnte. Der hatte für die damalige Zeit die schon

unglaubliche Laufleistung von 160.000 Kilometern hinter sich, was auf der Tachouhr aber nur nach 60.000 Kilometern aussah, weil es damals üblich war, nur fünfstellige Zählwerke zu haben, die dann bei 100.000 km wieder mit 0 anfangen, weil die vordere Stelle gar nicht vorhanden war. Dazu muss man wissen, dass zu dieser Zeit bei einem PKW mit Benzinmotor bereits Laufleistungen oberhalb von 50.000 Kilometern als hoch galten und wenn gar jemand 100.000 Kilometer schaffte, dann galt das schon als ein feierwürdiges Jubiläum und als große Ausnahme, jedenfalls wenn noch der erste Motor drin war. Die Motoren waren damals beileibe noch nicht so standfest, wie man es heute gewohnt ist und die Leute fuhren auch nicht so viel damit. Natürlich hing es auch von der Marke und vom Wagentyp ab, es gab Marken, die für schnellen Motorverschleiß bekannt waren, für VW, Mercedes und Opel galt das aber damals schon nicht, die hatten immer den Ruf, länger zu halten. Wenn heute der Durchschnittsfahrer im Jahr vielleicht 12.000 km fährt, wie ich erst neulich in einer Radiosendung hörte, dann galt damals schon jemand mit 5.000 km pro Jahr als Vielfahrer. Das heisst, man liess das Auto öfter stehen. Keiner wäre auf die Idee gekommen, den Wagen für Strecken unter 5 km überhaupt erst zu starten, die wäre man mit dem Rad gefahren oder zur Not eher zu Fuß gegangen. Wie dem auch sei, zur großen Freude war man endlich mobil, nicht mehr auf die überfüllten öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen. Meine Mutter konnte es damals nicht fassen, dass ihr Sohn es tatsächlich zu einem eigenen Auto gebracht hatte. Für sie war das ein Teil aus einer anderen Welt, was man vielleicht bei Ärzten und Fabrikdirektoren erwartet, aber doch nicht bei so kleinen Fuzzis wie uns. Dabei wuchs die Massenmotorisierung zu dieser Zeit ja schon heftig. Also dieser Käfer war unkompliziert, Komfort im Sinne von heutigen Annehmlichkeiten gab es nicht, immerhin hatte mein Käfer schon eine Warmluftheizung, was damals keinesfalls selbstverständlich war und er hatte relativ gut ausgepolsterte, bequeme Sitze, was zu der Zeit auch nicht selbstverständlich war, denn manche Marken kamen da mit Segeltuchsitzen und ähnlichen Primitivkonstruktionen daher. Obwohl die Wirksamkeit der genannten Heizung eigentlich sehr zu wünschen übrig ließ, aber immerhin, besser die im Winter, als gar keine. Sie schaffte es wenigstens bei Frost den Wagen innen nach 30 Minuten Fahrt von vorher - 5 Grad auf knapp + 10 Grad zu erwärmen. Das war erträglich, zumal man damals noch nicht so verweichlicht wie heute war. Auch im Winter war dieser Käfer für damalige Verhältnisse kaum zu schlagen. Durch seinen Heckmotor lag immer genug Gewicht auf der antreibenden Hinterachse, so dass man mit dem dort noch durch kam, wo viele andere Autos schon liegen blieben. Nur leider nach einem halben Jahr ließ die Freude an dem Wagen deutlich nach, weil er immer schlechter ansprang, immer mehr Benzin verkonsumierte, hinten im Motorraum ölte wie eine angeritzte Ölsardinenbüchse, die Motorleistung wurde zusehends geringer. So deutete sich leider zunehmend ein kapitaler Motorschaden an. In einer kleinen Werkstatt attestierte der Meister dem Motor noch eine Restlebensdauer von 2 Wochen, sofern ich jeden Tag damit fahren würde. Er schaute sich das Teil genauer an und kam zu der Meinung, dass der Motor mindestens 250.000 km abgespult habe. Da hatte der Gebrauchtwagenhändler wohl noch etwas geflunkert, vielleicht hatte er den oben erwähnten fünfstelligen Kilometerzähler auch schon 2 mal umrundet, nur beweisen konnte man es ihm natürlich nicht. Also brach erst mal große Trauer aus, über den drohenden Verlust des geliebten Autos, denn Geld für einen anderen Wagen zu kaufen hatte ich nicht. Der besagte Werkstattmeister, der sich wirklich sehr bemühte und meine Trauer gut nachempfinden konnte, bot mir an, dass wir gemeinsam auf einem Schrottplatz nach einem billigen Ersatzmotor suchen. Das haben wir dann auch gemacht. An einem Samstagmorgen punkt 9 Uhr fuhren wir mit dem Wagen des Meisters dorthin. Ein riesiger Schrottplatz in der Nähe von Stuttgart, wo nicht



nur alte Autos lagerten, sondern auch komplette alte Fabrikmaschinen, Schiffe, Eisenbahnwagons und ähnliches Zeug. Vorne in einer Ecke standen immer die neusten Zugänge an Autos. Darunter etliche Unfallwagen, die zum Teil wüst aussahen. Dabei war auch ein Käfer der vorne total platt war, der Innenraum war nur noch eine Ziehharmonika, aber das Heck sah noch sehr gut aus. Mit einigem Verhandlungsgeschick kauften wir von diesem Wagen den Motor für 60 Mark. Für diesen Preis wird man heute sicher keinen einzigen Kolben für den Motor mehr bekommen. Ausbauen mussten wir ihn vor Ort selbst. Wir wussten noch nicht, ob der überhaupt lief, oder ob der beim Unfall vielleicht innerlich doch beschädigt worden war. In der Werkstatt des Meisters wurde er zuerst lose geprüft und lief einwandfrei. Der wurde dann in einer Dreitage - Aktion eingebaut und dabei stellte sich sogar noch heraus, dass es die stärkere und modernere 34 PS - Version war, also rasante 4 PS mehr als vorher. Sie werden lachen, aber die 4 PS mehr konnte man wirklich merken. Der Wagen beschleunigte damit besser und die Höchstgeschwindigkeit, die früher mit dem alten Motor bei 110 km/h endete, reichte nun sogar bis 125 km/h. Das lag wohl auch daran, dass dieser überarbeitete Motor insgesamt mehr Kraftreserven und weniger Verschleiß hatte, also nicht nur an den 4 PS mehr. Gemessen an den damals üblichen Verhältnissen, machte das Auto ab dann wirklich richtig Spaß, wenngleich man auf Komfort weitgehend verzichten musste, aber, wie schon oben erwähnt, da gab es zu der damaligen Zeit viele andere Autos, deren Innenraum noch deutlich spartanischer und unbehaglicher daher kam, wie z.B. die Ente von Citroen oder der R 4 von Renault. Die waren zwar weicher gefedert, aber deren Sitze waren derart primitiv, dass man sie eher als Segeltuch - Nothocker bezeichnen musste. Dagegen hatte der alte Käfer ja schon richtige Luxusitze. Wie gesagt, die Zeit war eine andere und die Ansprüche, die man hatte ebenso. 3 Kritikpunkte blieben jedoch aus meiner Sicht beim Käfer stets erhalten, der größte davon war der fehlende Kofferraum. Vorne war zwar ein sogenannter Kofferraum, der aber schon vorwiegend vom Reserverad eingenommen wurde, welches zugleich auch noch den Druck für die Scheibenwaschanlage lieferte, wodurch man da immer auf zeitiges Nachpumpen des Reserverads achten musste. 2 Aktentaschen oder eine normale Einkaufstasche bekam man da noch rein, mehr aber nicht. Der zweite Kritikpunkt war nach meiner Meinung die schlechte Übersichtlichkeit der Karosserie, besonders nach hinten und der dritte Punkt war der doch zuweilen relativ hohe Benzin - Verbrauch. Sicher gab es andere Autos zu der Zeit, die noch viel mehr verbrauchten, aber eben auch welche, die schon deutlich weniger schluckten. Immerhin bin ich diesen Käfer dann noch einige Jahre gefahren. Als dann verstärkt die Türschweller abrosteten, habe ich den Wagen einem Bekannten verkauft, der das selbst wieder anschweissen konnte und ihn dann noch über 5 Jahre fuhr. Und der hat ihn nach seiner Nutzungszeit an einen Landwirt im Raum Freiburg verkauft, daran entsinne ich mich noch gut.

Nach kurzer Autoabstinenz von vielleicht einem Monat, ging mir das Dasein als Nur- Fußgänger und Radfahrer auf die Nerven, zumal ich damals eine Arbeitsstelle bekommen hatte, die etwas außerhalb lag, wo man nur schlecht hinkam. Bei einem Gebrauchtwagen - Händler in Stuttgart sah ich dann eine recht preisgünstige Ente, also einen 2 CV für 490 Mark als Sonderangebot stehen. Das muss so um 1970 herum gewesen sein. Es war schon die 26 PS - Ente, Sie werden lachen über solche PS - Zahlen, aber so war das damals halt. Die normale Ente hatte sogar nur 23 PS und die 26 PS - Ente galt als der „Renn - Erpel“ unter diesen Fahrzeugen. Es gab auch eine leicht modernisierte Ente mit dem Namen Dyane, die man sogar mit für diese Fahrzeuge rasanten 32 PS haben konnte. So sagte ich mir, für 490 Mark wieder mobil zu werden ist immer noch besser, als für gesparte 490 Mark weiter zu Fuß zu laufen oder gar für Fahrgelder mit überfüllten

öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren. Es wurde etwas verhandelt und schließlich wurde die Ente für 430 Mark die meine. Die Ente war schon ein besonderes Auto, das muss man sagen. Eigentlich mit nichts zu vergleichen. Sie galt zwar als Kleinwagen, aber innen drin war verhältnismässig viel Platz, weil sie so klein gar nicht war. Aber die Sitze, ich sprach es oben schon an, aus Rohrgestellen über die eine Art Segeltuchstoff gespannt war. Immerhin war diese Ente schon so luxuriös, dass sie als gehobene Version einen einige Millimeter dick aufgepolsterten Segeltuchstoff besaß, der schon etwas angenehmer war. Die knirschige Krückstockschaltung war auch so etwas. Na ja, das Ding fuhr und man saß im Trockenen. Eine Heizung hatte sie zwar, wohlgernekt als Extra, was mal der Erstbesitzer dazu geordert hatte, aber die Wirkung dieser Heizung lag noch weit unter der des alten Käfers. Man bemerkte einen leichten lauwarmen Hauch, ungefähr so, als würde da jemand sitzen und per Mund die Körperwärme in den Wagen atmen. Immerhin, der Motor war im Verbrauch für damalige Verhältnisse enorm sparsam, dafür aber ohne nennenswerte Beschleunigung, da war man vom Käfer schon deutlich besseres gewohnt. Lahm ist treffend und aus dieser Fahrzeugära stammt wohl auch noch der Begriff „Lahme Ente“, den man heute noch oft als Fluchspruch für besonders außergewöhnlich schlecht beschleunigende Autos hört. Die Ente hatte zweifellos ihren besonderen Charme, den man nicht wirklich richtig erklären konnte. Kein Auto war wie die Ente, das war schon etwas für sich, eine eigne Philosophie machten manche sogar daraus. Wahre Entenliebhaber prahlten früher immer, dass eine Ente ein solch tolles kurvengängiges Fahrwerk habe, dass sie in engen Kurven niemals umkippen könne, obwohl deren Karosserie sich bei jeder leichten Biegung neigte wie ein ehrfürchtig grüßender Japaner. Dass die Enten nicht so schnell kippten, lag meines Erachtens wohl auch mit daran, dass man erst gar nicht in Geschwindigkeitsbereiche vorstoßen konnte, die so etwas ausgelöst hätten. Nun war ich nie ein Raser, aber eine gewisse Tendenz zu einem Mindestmaß an Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit war und ist mir eigen. In erster Linie dieser Punkt führte dazu, dass ich die nahezu drehmomentlose Ente schnell leid war. Man traute sich damit noch nicht mal so recht Baumaschinen oder Traktoren zu überholen, weil selbst da Überholvorgänge endlos lange dauerten, ganz zu schweigen beim Überholen von Lastwagen. Diese immerhin schon stärkere 26 PS - Ente schaffte so gerade 100 km/h auf gerader Strecke, dann durfte aber weder Gegenwind herrschen, noch der leiseste Hauch einer Steigung vorhanden sein. Und dann fahren sie so was mal im Schwarzwald, da kriegen sie aber Magengeschwüre vor lauter Angststreß sage ich ihnen! Nein, um Entenfahrer zu sein, muss man eine bestimmte innere Einstellung haben, die jeder verstreichenden Zeitspanne völlig gleichgültig gegenüber steht, dann kann man auch damit gut zurecht kommen. Man könnte auch sagen, kommste heut' nicht, kommste morgen.... Dann hatte ich auch sehr viele Pannen mit der Ente. Pannen aller Art, auch eher heitere, wie z.B. dass bei einer Regenfahrt plötzlich ohne jede Vorwarnung ein riesiger Regenschwall ins Auto schoß. Ich weiss bis heute nicht, woher der genau kam, vermute aber, dass sich in der Dachplane eine Art Pfütze gebildet hatte, die dann durch irgend eine undichte Stelle vom Fahrtwind ins Innere gedrückt wurde. Dann sprang die Ente oft nicht an, das war ein völlig unkalkulierbarer Effekt, dessen Auftreten um so wahrscheinlicher wurde, je eiliger man es hatte irgendwo pünktlich hin zu kommen. Kurzum, nach einem knappen halben Jahr als Enten - Dompteur habe ich das Handtuch geworfen. Immerhin gelang es mir, den Wagen zum gleichen Preis, für den ich ihn ein halbes Jahr zuvor erworben hatte, an einen Studenten der Universität Hohenheim zu verkaufen. Dann folgten einige Monate der Ratlosigkeit, weil mir jeder Ansatzpunkt fehlte, für welches Automodell ich mich entscheiden sollte. Natürlich immer mit dem Grundsatz behaftet, dass das Auto im Kaufpreis möglichst

spottbillig sein musste, weil ich mir alles andere nicht leisten konnte. In einer Samstagszeitung stieß ich dann auf eine Kleinanzeige wo ein Ford - Capri in angeblich gutem Zustand für 1.100 Mark angeboten wurde. Der Capri wurde sozusagen als Sportwagen von Ford gehandelt und Ford das schien mir eine gediegene Marke zu sein, mit der man sicher nicht viel falsch machen konnte. 1.100 Mark waren für mich damals sehr viel Geld, wären aber so gerade noch zu stemmen gewesen, weil ich zu dem Zeitpunkt einen relativ guten Job hatte. So fuhr ich zu der Adresse. Der Verkäufer, ein Privatmann, der irgendwie vom Aussehen gar nicht zu einem Ford - Capri passen wollte. Er war mehr so der Typ gemütlicher, älterer Mercedes - Fahrer. Er war kein Mann großer Worte und von einem umgänglichen Wesen. Es folgte eine kurze Probefahrt, die mich als Umsteiger von der Ente natürlich zuerst mal begeisterte. Der umgängliche Verkäufer lies sich mit wenigen Worten von 1.100 Mark noch auf 900 Mark herunter handeln, darunter ging dann aber wirklich gar nichts mehr. So wechselte der beliebteste Ford - Sportwagen der frühen 70iger Jahre in meinen Besitz. Na ja, Capri und Sportwagen, da muss man sagen, da geisterten viele Legenden durch die Autowelt, die fast alle eines gemeinsam hatten: dass sie gelogen waren. Der Capri sah für damalige Verhältnisse sportlich aus, Punkt. Damit endete dann auch jede Sportlichkeit dieses Autos. Gut, es gab einige schweinish teure Versionen von dem Wagen mit, ich glaube 2,6; 2,8 und gar 3 Liter - Motor und umgebautem Fahrwerk, die dann wirklich sehr sportlich waren, aber diese Varianten machten auf der Straße vom Gesamtanteil der Capris höchstens mal 0,5 %, eher deutlich weniger aus. Für deren Preis hätte man auch sicherlich 3 normale Capris bekommen. Doch zurück zu dem Capri, den ich damals kaufte. Dieser billige Capri hatte eine 1,6 Liter - Vierzylinder - Benzin - Maschine und 84 PS, womit schon alles Wesentliche zur Sportlichkeit gesagt ist. Es gab davon sogar noch 2 Modelle darunter mit nur 50 und 68 PS und das für einen angeblichen Sportwagen. Das nächst höhere Modell hatte dann immerhin 90 PS, die aber aus einem 2 Liter - 6 - Zylindermotor. Trotzdem muss man der Gerechtigkeit halber die Zeit sehen, in der das alles statt fand. 84 PS waren Anfang der 70iger Jahre schon eine Menge Zeug, vom Status her ungefähr das, was heute 150 PS darstellen. Natürlich war der Capri um Welten besser, als die Ente, aber man muss bedenken, dass diese 84 Pferdchen auch viel mehr Gewicht zu ziehen hatten. Auch das Fahrwerk war nach meiner Meinung eine absolute Zumutung mit sauschlechten Kurveigenschaften und noch quadratsauschlechteren Wintereigenschaften. Geradezu eine Beleidigung für den Begriff Sportlichkeit. Bei Trockenheit war es durchaus noch erträglich, wenn man sich erst einmal daran gewöhnt hatte, aber beim geringsten Hauch von Nässe war schon Ebbe und der Wagen neigte zu wilden Heckausbrüchen, wo andere Wagen noch sicher ohne Muks in der Spur blieben. So was soll dann ein Sportwagen sein? Was aber zum Sportwagen passte, das war sein enormer Verbrauch. Einen Wettbewerb im Spritsaufen hätte er locker immer gewonnen. Ich habe den Wagen niemals unter 13 Liter auf 100 km gefahren gekriegt, selbst bei noch so zurückhaltender Fahrweise. Bei forscher Fahrweise war es überhaupt kein Problem, den Verbrauch auf 15 bis 20 Liter hoch zu treiben. Das waren Verbräuche die einem dicken US - Schlitten gut zu Gesicht stünden, nur dass die dabei einen 5 - Liter - Motor mit richtig Drehmoment drin hatten, während hier das 1,6 - Liter - Motörchen werkelt, welches immer den Eindruck erweckte, dass es stets nach Luft rang, wie ein abgeschlagener, ausgelaugter Sportler sowie insgesamt ziemlich schlaff war und seine größte Mühe hatte, das Blechkleid des Wagens in Bewegung zu halten. Und im Winter wurde es wirklich ganz schlimm. Noch niemals hatte ich zuvor ein Auto mit schlechteren Wintereigenschaften gefahren. Trotz funkelneuer Winterreifen war das eine Zumutung und man traute sich gar nicht mehr, damit bei Winterwetter überhaupt zu fahren.



Wenigstens konnte der Ford - Capri im Winter mit einer sehr gut funktionierenden, gemütlichen Heizung punkten.



mein damaliger Ford - Capri

Beim Wühlen in alten Kartons habe ich neulich doch noch ein Schwarzweiss - Foto von meinem alten Ford - Capri gefunden. Er sah ja, für damalige Verhältnisse, irgendwie etwas nach Sportwagen aus, damit war es dann mit der Sportlichkeit auch getan. Alles andere an dem Wagen war auch alles andere als sportlich, höchstens eine Meisterschaft im Spritsaufen hätte man damit, zumindest in seiner Hubraumklasse, noch gewinnen können.

Durch die sportliche Form, die ja immerhin etwas her machte, gefiel der Wagen immerhin meiner damaligen Ehefrau sehr gut, die stets auf glänzende Äusserlichkeiten viel Wert legte. Ohne das Dafürhalten meiner damaligen Frau hätte ich den Wagen spätestens nach einem Jahr wieder verkauft, so überstand er aber immerhin über 3 Jahre. Durch den enormen Verbrauch war er im Unterhalt sehr teuer. Zuverlässig war er überdies auch nicht. Alle paar Monate war irgendwas kaputt. Vor allem gab es ständig Vergaserprobleme, die zu ruckelnder Gasannahme und Stottern führten. Es kam erschwerend hinzu, dass es ein Sondermodell mit 84 PS war, der einen anderen Vergaser hatte, die Normalausführung hatte nur 72 PS. Jedes halbe Jahr kam es vor, dass die Batterie leer war und kurz danach auch erneuert werden musste, weil dann auch nachladen nicht mehr half. So gesellten sich immer mehr Schwächen dazu und ich war heilfroh, als wir diesen total unsportlichen Sportwagen wieder los waren.

In dieser Zeit der frühen 70er Jahre wechselten bei mir dann mehrere Autos in relativ kurzer Zeit. Das lag eigentlich weniger an mir, als an den Autos. Normalerweise bin ich jemand, der lange zu seinen Dingen steht und der keine Lust hat, sich ständig etwas neues oder anderes zu kaufen. Das ist ähnlich, wie bei anderen Einkäufen auch. Es gibt Leute, die gehen gerne einkaufen, und es gibt welche, die hassen diese Tätigkeit eigentlich, es ist halt ein notwendiges Übel. Zu dieser letzten Sorte kann man mich durchaus eher zählen. Aber der Kaufverzicht klappt natürlich überhaupt nicht, wenn ich mit einer Sache absolut nicht zufrieden bin.

Nun, der Ford - Capri war weg, es musste was anderes, preiswertes Gebrauchtes her. Ohne jede Vorinspiration kam ich zu einem Gebrauchtwagenhändler, der damals für seine große Auswahl und seine günstigen Preise in der gesamten Stuttgarter Region bekannt war. Der hatte auf mehreren Plätzen, die alle im Bereich einer Straße, wie an einer Perlenketten nacheinander aufgereiht lagen, Autos der verschiedensten Marken und in den verschiedensten Zuständen von

schrottreif bis neuwagenmässig stehen. Jede Woche wurden mehrere Wagen zum „Angebot der Woche“ auf eine Holzrampe gefahren, wo sie dann wie auf einer Bühne zu einem in dieser Woche besonders günstigen Preis feil geboten wurden. Das war natürlich in erster Linie als Werbegag gedacht, denn wer so erst einmal angelockt wurde, der kaufte am Schluß dann vielleicht doch ein anderes Auto, was nicht im Sonderangebot war, weil es ihm besser gefiel. Als ich dort eintraf stand auf einer dieser Holzrampen ein Renault R 16. Der R 16 war damals so was wie die große Limousine von Renault. Später kam noch ein Renault R 20 dazu, der noch größer war, aber zu dieser Zeit war der R 16 noch das absolute Flugschiff der Marke. Der Wagen vereinigte schon zum Teil die praktischen Züge eines Kombis mit denen eines „normalen“ Autos, obwohl es kein wirklicher Kombi war. Er hatte ein Schrägheck mit großer Kofferraumklappe und sogar die Rückbank ließ sich schon umlegen, wodurch dann ein großer Stauraum entstand. Diese Konstruktionsweise war damals, im Gegensatz zu heute, noch total untypisch und gefiel mir auf Anhieb. So was hatte ich vorher noch nie gesehen. Der Wagen sah auch sehr schön aus in einem metallic - Blau. Heute ist Metallicfarbe ja eine übliche Sache, weil sicher 70 % aller aktuellen Autos heute in irgend einer Metallicfarbe lackiert sind, aber damals war ein Metalliclack noch die absolute Ausnahme. Geschätzt höchstens 5 % aller Autos waren zu der Zeit in Metallicfarbe lackiert. Das Modell gab es, soweit ich mich noch entsinne, damals in drei Motorisierungen, die kleinste mit, ich glaube 55 PS, dann eine mit 65 PS, die später auf 70 PS oder 75 PS angehoben wurde und eine starke mit um die 90 PS. Ich bestaunte noch den Wagen, der zu diesem Zeitpunkt 4 Jahre alt war. Die Laufleistung war noch unverhältnismässig gering, ich glaube um die 20.000 km, mehr nicht. Dieser große Gebrauchtwagenhandel hatte auf jedem Platz gut geschulte Verkäufer. Der gesellte sich dazu und machte mir den Wagen wirklich sehr schmackhaft. Am darauf folgenden Tag bin ich dann nochmal hin und habe den Wagen nach einer Probefahrt für damals 2.800 Mark gekauft. Das war damals richtig viel Geld. Es war die sogenannte TS - Ausführung mit 65 PS aus 1,6 Liter Hubraum. Man muss sagen, der Wagen war nicht nur erheblich praktischer und geräumiger, als der Ford - Capri, er zog auch wesentlich besser, wenn man Gas gab, obwohl er nominal fast 20 PS weniger hatte, er hatte als Fronttriebler eine erheblich bessere Straßenlage in Kurven und bei Winterwetter. Dann kam noch hinzu, dass er trotz der besseren Fahrleistungen deutlich weniger Sprit verkonsumierte. Mit rund 10 Litern oder 8,5 Litern bei sachter Fahrweise war er für damalige Verhältnisse gemessen an seiner Größe recht sparsam. Ich habe den immer sehr gerne gefahren. Wenngleich mehrere Motormängel den Fahrspaß öfters unterbrachen. Motormängel und defekte Lichtmaschinen waren so eine Krankheit, wobei die Motormängel jetzt keine wirklich ganz großen Mängel waren, meistens so Kleinzeugs im Motorumfeld, was den Dienst versagte, wie zB. Zündkerzenstecker, die nicht mehr hielten oder eine geborstene Zündverteilerkappe. Die Lichtmaschine killte mehrmals innerhalb eines Jahres die, den Begriff kenne ich daher heute noch, die Diodenplatte, die im hinteren Teil der Lichtmaschine saß. Einfach Ersatz über Bosch beschaffen ging nicht, weil es eine spezielle Lichtmaschine einer Firma Lucas war. Das passierte in meiner Zeit mit dem Wagen insgesamt 4 mal. Was dort auch zum Standard gehörte war, dass Auspuffrohre unter dem Wagenboden brachen, womit der Wagen dann plötzlich los brüllte wie ein hungriger Löwe. Auch hat er ständig die Reifen stark unterschiedlich abgefahren. Nach nur 5.000 km Fahrstrecke wies jeder Reifen eine völlig andere Abnutzung im Profil auf. Das besserte sich auch nicht, nach dem eine teure Fachwerkstatt in einem vollständigen Tag Arbeit die gesamte Wagenspur vorne und hinten neu vermessen und eingestellt hat. Aber der schlimmste Feind dieses Wagens war der Rost. Rundumlaufend im unteren Wagenbereich bildete sich innerhalb von recht kurzer Zeit

ein dicker Roststreifen. Man könnte sagen, der Wagen wurde dort regelrecht rundum vom Rost perforiert, so als könne man ihn dann ab einer Art Sollbruchstelle irgendwann abbrechen oder abknicken. Das machte nicht nur mir Sorgen, vor allem dem TÜV - Prüfer bei einem TÜV - Termin. Es wurde keine Plakette erteilt und verlangt, dass diese Rostschäden beseitigt würden. Eine Werkstatt machte dazu noch einen Kostenvoranschlag, der irgendwo bei 2.500 Mark lag, weil der Aufwand enorm gewesen wäre und anschliessend hätte dort dann auch wieder großflächig nachlackiert werden müssen. Wenn er fuhr, fuhr er für damalige Verhältnisse schön, aber der Rost und die oben erwähnten vielen Kleinmängel führten dazu, dass ich mich für seine Abschaffung entschied. Das war dann das harte, rostrote Ende meiner R 16 - Ära nach weniger als 2 Jahren. Für 500 Mark kaufte ihn dann ein Autobastler aus Schorndorf mir ab. Dass ein Auto partiell in so kurzer Zeit in einem bestimmten Bereich rundum so stark rosten kann, war schon seltsam und ich gehe da von einem Konstruktions- oder Materialfehler bei Renault aus.

In Sachen Rost war das aber beileibe nicht mein schlimmstes Auto. Beim nächsten Wagen kam es noch viel, viel schlimmer. Wieder einmal ohne Auto schmachtete ich sozusagen bei einigen Autohäusern vorbei. Da stand ein knuffiges, kompaktes aber innen doch relativ geräumiges Auto in normaler Stufenheckbauform. Es war ein Fiat 128. Nun muss man sagen, dass den Fiat - Autos damals der Ruf voraus eilte, schon im Neuwagenkatalog zu rosten, wie man zu der Zeit im Volksmund so sagte. Es hiess, Rost gehört bei denen so zur Serienausstattung, wie bei anderen Autos der Fahrersitz. Ich hätte also gewarnt sein müssen. Aber Sie wissen ja, wie das so ist, wenn man da ein schmuckes Auto sieht, welches einem auf Anhieb gefällt und wo man natürlich im Autohaus keine Spur von Rost dran sieht, dann denkt man, so schlimm wird es wohl nicht sein, wie die alle behaupten. Der Blick verklärt sich umso mehr, je dringender man nach einem preiswerten Gefährt sucht. Der Wagen hatte auch Frontantrieb und bereits vorne quer eingebauten Motor. PS hatte er genau so viel, wie der Renault, nämlich 65 PS, die er allerdings aus nur 1,3 Litern Hubraum zerrte. Trotzdem zog der Wagen noch viel besser als der Renault, für damalige Verhältnisse geradezu berauschend, was vor allem an dem niedrigen Gewicht lag. Ich glaube er wog nur knapp 900 kg. Sicher, man muss sich immer in die damalige Zeit zurück versetzen, wenn man davon berichtet. Der Wagen hatte vielleicht eine Beschleunigung von 0 auf 100 in 15 Sekunden und das galt damals bei normalen PKW als sauschnell. Heute lacht jeder Kleinwagenfahrer über solche Werte und würde von einer lahmen Kiste sprechen, wenn von 0 auf 100 rund 15 Sekunden vergehen. Aber damals galten selbst bei halbwegs ordentlich motorisierten Wagen Beschleunigungszeiten von etwa 18 bis 25 Sekunden als normal. Da konnte dieser Fiat schon recht spurtstark wirken und er hatte exzellente Kurveneigenschaften, was mir auch sehr gut gefiel. So wie er da im Autohaus stand, in einem seltsam dezenten weinrot, einem Farbton, den es damals bei Fiat öfters gab, den ich so aber nie bei anderen Marken je gesehen habe, auch später nie mehr, war er erst anderthalb Jahre alt, hatte irgendwas mit 30.000 km gelaufen und sollte 3.000 Mark kosten, wovon der Verkäufer des Autohauses schon fast freiwillig ohne jede Forderung meinerseits 400 Mark abzog und nur noch 2.600 Mark verlangte. Wahrscheinlich war das seine individuelle Masche, gleich einen Kunden auf sich einzuschwören. Eigentlich hätte das aber auch ein Zeichen dafür sein können, dass er schon länger auf dieser Möhre sass und sie endlich los werden wollte. Es folgte eine ausgiebige Probefahrt, die eindrucksvoll die oben erwähnten Vorzüge des Wagens unterstrich.



mein damaliger Fiat 128

mein damaliger Fiat 128, eines der wenigen meiner früheren Autos, wovon ich noch ein Foto habe. Damals wurde, wenn überhaupt, oft in schwarzweiss fotografiert, weil es viel billiger war. Es kostete nur 40 % von Preis eines Farbfilms. Das Weinrot muss man sich denken.

Nach der

Probefahrt wurde noch etwas nachverhandelt, ich bemängelte z.B. dass kein Radio drin sei und dort ein Loch klaffte, was damals bei Gebrauchtwagen aber eigentlich normal war und dann meinte ich, dass bei der Probefahrt irgendwas leicht dröhnen würde. Der Verkäufer bescheinigte mir freundlich, fast schon arschkriecherisch, dass meinem geschulten Auge und Ohr auch keine Mängel verborgen blieben. Er setzte den Preis auf 2.200 Mark runter, spendierte noch ein leicht gebrauchtes, aber fast neuwertiges Blaupunkt - Autoradio sowie einen Werkstattbesuch der das Auswechseln von einigen Radlagern zur Folge hatte dazu. Der Kauf war perfekt. Im Prinzip kann man sagen, der Dumme (in dem Fall ich) muss immer Lehrgeld zahlen, es wiederholte sich ungefähr die Geschichte des Vorgängers Renault R 16, nur mit dem Unterschied, dass alles noch drastischer und fast schon abenteuerlicher verlief. Schon nach kürzester Zeit rostete der Wagen an allen Ecken und Enden. Im Gegensatz zum Renault aber nicht gezielt in einem Streifenbereich, sondern immer partiell wie von einem Zufallsgenerator ausgewürfelt entstanden quer verteilt über die gesamte Karosserie mal kleinere und mal größere Grüppchen von Rostnestern und zusätzlich generell an allen Türecken und Enden, an allen Karosseriefalzungen und unteren Scheibenrändern. Damit aber nicht genug. Regenwetter mochte er überhaupt nicht. Entweder sprang er dann erst gar nicht an oder ging während der Fahrt einfach aus. Das mit dem Ausgehen machte er besonders gerne bei Regenwetter an roten Ampeln. Kam dann Grün stand man da, wie ein begossener Pudel und konnte nicht mehr los fahren und die Hintermänner starteten ein Hupkonzert. Im Winter klemmten regelmässig die Bremsen, weil die so blöd konstruiert waren, dass trotz Gummimanschetten Streusalz an die Bremskolben gelangte und diese fest setzte, natürlich immer im bremsenden Zustand, so dass der Wagen zuweilen ohne mein zutun dauernd bremste. Das tat er nicht wie bei einer kräftigen Bremsung, sondern meist leicht. Dadurch ging Beschleunigung und Leistung verloren und der Verbrauch, der ansonsten mit knapp 8 Litern eigentlich sehr günstig war, schnellte auf 15 Liter hoch und nach jeder Fahrt stank es nach heissen Bremsen. Dazu gesellten sich ständig andere Mängel, die sich so ziemlich quer durch alle Teile zogen, so dass sich die alte, damalige Deutung für den Namen Fiat (Fehler In Allen Teilen) bewahrheitete. Vom Konzept her war der Wagen eigentlich schön und gelungen, nur von der Qualität der Ausführung überhaupt nicht. Wo es Mängel geben konnte, gab es auch welche. Nach einigen Monaten begann er zudem noch an allen erdenklichen Ecken, vor allem am Motor stark Öl zu verlieren. Auch ließ schon die Motorleistung merklich nach. Ich weiss nicht mehr, wie oft ich innerhalb nur eines halben Jahres mit dem Wagen in der

Werkstatt war und bei den Werkstätten von denen hatte man damals auch fast immer das Glück an völlig inkompetente Murksbetriebe zu geraten, die die ohnehin schon miese Qualität noch mehr runter zogen. Hatte der Wagen vor dem Werkstattbesuch einen Mangel, verließ er die Werkstatt garantiert mit 2 weiteren Mängeln, weil zB. wie in einem Fall Schraubenschlüssel im Motorraum vergessen wurden und diese sich im Keilriemen zwischen Lichtmaschine und Motor verkeilten. Oder ein Handwerker, der als „Profi“ zu dumm war eine Bremse zu zerlegen und wieder zusammen zu bauen. Er hatte den richtigen Dreh wohl nicht raus und kam auf die glöreiche Idee, am sogenannten Bremssattel breite Ecken abzufeilen, weil der sonst angeblich nicht mehr auf die Bremsscheibe passen würde. Aber er war ja vorher drauf, dann hätte er früher bis zu diesem Zeitpunkt ebenfalls nicht passen dürfen. Das Ergebnis war, dass nachher die Bremsen vibrierten und rubbelten. Na ja, da konnte man was erleben. Sie ahnen es, die Liebe zu diesem Wagen dauerte nicht lange. Schon nach etwa 8 Monaten habe ich ihn wieder abgeschafft und verkauft. Da war selbst zu Fuß gehen besser, als mit diesem total unberechenbaren Pannen - Auto zu fahren. Wissen Sie, es ist einfach nur fies, um mal dieses alte Wort zu gebrauchen, wenn man losfährt und das gleich schon mit relativ hoher Wahrscheinlichkeit, nicht anzukommen oder nicht zurück zu kommen, weil wieder mal eine Panne dazwischen funkt. Dann verliert man jede Lust am Autofahren. Irgendwann habe ich aufgehört, die Pannen an dem Fiat zu zählen. In diesen 8 Monaten waren es mit Sicherheit mehr als 30, eher sogar über 50 würde ich sagen, wenn man alle auftretenden Mängel hinzu rechnet. Wenn ich merke, dass das mit den Mängeln bei einem Auto immer so weiter geht, dann handle ich nach dem bekannten Motto „Lieber ein Ende mit Schrecken, als ein Schrecken ohne Ende“. Man erleidet damit zwar einen Verlust, aber wenn man das nicht tut und immer weiter in solch eine anfällige Karre rein buttert, wird der Verlust nur immer noch größer, doch die Mängel enden damit nicht. Solche Zustände mache ich nicht mehr mit, wenn sich das abzeichnet, wird alsbald der Wagen abgesetzt. Damals hatte ich noch ausgesprochenes Glück und konnte nach dieser kurzen Zeit den Fiat mit erträglichem Verlust für 1.800 Mark wieder verkaufen. Vorher baute ich mir noch das beim Kauf ausgehandelte neuwertige Blaupunkt radio aus, um es im nächsten Wagen weiter zu verwenden. So konnte man den Verlust auf etwa 200 Mark begrenzen. Manche Leute neigen dazu, sich in solchen Fällen selbst etwas vor zu machen. Die scheuen den zweifellos auftretenden finanziellen Verlust, der durch die Differenz zwischen eigenem Kaufpreis und Verkaufspreis des Wagens entsteht. Dafür stecken sie dann immer wieder hohe Reparaturkosten in den Wagen, in der Hoffnung, dass das nun bald der letzte Fehler gewesen ist und man mit der Karre lange Zeit gut fahren kann, aber diese Rechnung geht in aller Regel nicht auf, weil das in der Gesamtkostenbilanz bei solchen Gurkenautos noch viel teurer wird, als der Verlust durch die genannte Preisdifferenz. Viele sagen auch, vielleicht war das jetzt der letzte Mangel und wenn ich den Wagen verkaufe, habe ich alle Reparaturen bezahlt und mein Nachfolger erntet nur die Früchte davon. Nun mag man bei meiner Vorgehensweise nicht immer das Glück haben, den Verlust so klein halten zu können, das ist mir auch nicht immer so gut geglückt, wie in diesem Fall, aber man sollte da ehrlich zu sich selbst sein. Bei den heutigen Werkstattpreisen hat man mit einem häufig defekten Auto schnell mal 2.000 Euro für Reparaturen verheizt und wenn das dann so eine Gurke ist, dann muss man davon ausgehen, dass das immer so weiter geht und dann werden aus 2.000 Euro schnell auch 4.000 Euro und noch mehr, die man im Lauf von nur wenigen Jahren an Reparaturkosten da rein steckt. Da passiert es bei preiswerten Autos sehr schnell, dass man mehr Geld an Reparaturkosten rein steckt, als der ganze Wagen im einwandfreien Zustand noch wert wäre. Es ist in fast allen Fällen wesentlich billiger, die Kiste dann mit einem Verlust von vielleicht 1.000 Euro sofort



wieder zu verkaufen, wenn man diese Tendenz zu häufigen Mängeln bemerkt, als wie abzuwarten und immer mehr Reparaturen zu investieren. Irgendwann kommt dann nämlich trotzdem der Moment, wo man die Nase gestrichen voll hat, und den berädherten Schrotthaufen doch verkauft, nur dann gesellen sich zu dem Wertverlust zusätzlich noch die aufgelaufenen Reparaturkosten, dieser ganzen Zeit. Ich bin bei Autos immer auf diese Weise vorgegangen. Es ist klar, dass irgendwann immer mal Reparaturen auftreten und so lange das in einem erkennbar normalen Rahmen bleibt, habe ich den Wagen ja auch behalten und die Reparaturen machen lassen, aber sobald ich die Tendenz zu solchen Massen an Mängeln feststelle, wird der Wagen bei mir nicht mehr alt.

Also war der Fiat 128 dann auch weg. Der Wagen hat mich so gefrustet, dass ich in dem Moment überhaupt keine Lust mehr hatte, mir wieder ein Auto zu kaufen. So blieb ich dann erst mal ein paar Monate ohne Auto. Aber wer mich kennt der weiss, dass ich den öffentlichen Nahverkehr aus verschiedenen Gründen abgrundtief hasse. Ich sagte es bereits an anderer Stelle in einem anderem Zusammenhang auf meinen Seiten, dass mir an öffentlichen Verkehrsmitteln vor allem mißfällt, dass man wahllos mit Menschen zusammengepfercht wird, die man sich nicht aussuchen kann. Natürlich ergeben sich daraus manchmal auch nette Begegnungen, aber in der Mehrzahl trifft man doch auf eine Menge von Figuren, mit denen man lieber nichts zu tun haben möchte und auf deren Dasein man liebend gerne verzichten könnte. Da ich damals zu dieser Zeit aber immer pünktlich zur Arbeitsstelle musste, musste ich zwangsläufig öffentliche Verkehrsmittel nutzen, denn der Weg war zu weit, um zu Fuß zu gehen. Im Sommer bin ich manchmal mit dem Fahrrad dahin gefahren, aber auf Dauer war das für mich keine Lösung. Morgens 12 km zur Arbeitsstelle zu radeln, abends wieder 12 km zurück, das ist vielleicht etwas für einen Radsportfan, aber der bin ich nun mal nicht. Ich fahre zwar gerne mal mit dem Rad spazieren, aber nicht jeden Tag. So wuchs der Wunsch nach einem fahrbaren Untersatz nahezu stündlich.

Wenn ich auch heute in der Nähe von Karlsruhe lebe, so habe ich doch den größten Teil meines Lebens in Stuttgart gewohnt. So liegt es eigentlich nahe, dass man einen gewissen Hang zur Hausmarke Mercedes entwickelt. Man mag sagen was man will, aber machen wir uns mal nichts vor, Mercedes ist und bleibt die beste Automarke, die es gibt. Wenn jedoch ein kleiner Hanswurst wie ich sich damals einen Mercedes kaufen wollte, dann war das nicht so einfach, weil diese Marke nun mal eine Premiummarke ist und zu dieser Zeit auch schon war und die damals, im Gegensatz zu heute, gar keine kleineren und preiswerteren Fahrzeuge im Angebot hatte. Modelle wie es sie heute beispielsweise mit der A - und B - Klasse gibt, existierten zu der Zeit nicht. Die damaligen Einstiegsmodelle entsprachen in etwa dem, was heute gleich die schon recht noble und relativ große C - Klasse ist. Im Gegensatz dazu spielte ich zeitlebens finanziell sicher immer in der unteren Liga, wenngleich sich das in den letzten Jahren deutlich entspannt hat. Damals wäre der Kauf eines gebrauchten Mercedes aus Kostengründen normalerweise überhaupt nicht drin gewesen, weil die auch gebraucht immer noch recht teuer waren. Oftmals waren die gebraucht noch teurer, als viele andere Autos im Neuzustand. Manchmal kommt einem aber der Zufall zur Hilfe, wenn man am wenigsten damit rechnet. Nun habe ich damals keineswegs auf einen Mercedes spekuliert, auf die Idee wäre ich eigentlich erst gar nicht gekommen. Was ich suchte, war ein preiswerter Gebrauchter, was mir aber zugleich wegen der gemachten Negativerfahrungen mit dem Fiat und dem Renault in Sachen Qualität zu denken gab. Bei einem kleinen Gebrauchtwagenhändler, der nur ein paar hundert Meter von meiner damaligen Wohnadresse entfernt seinen Verkaufplatz hatte, stand dann auf einmal ein beiger Mercedes 200 der sogenannten „Strich - 8 - Baureihe“. Diese Bauform kennt selbst heute fast noch jeder,

wenngleich sie schon seit sicher über 35 Jahren nicht mehr gebaut wird. Dieser Mercedes wurde dort für 3.200 Mark angeboten. Das war für einen echten Mercedes dieser damals ja noch aktuellen Baureihe sehr günstig. Die wahren Gründe für den recht günstigen Preis entpuppten sich schnell. Zum einen war es ein Unfallwagen, der aber schon wieder recht ordentlich hergerichtet war, zum anderen war es ein ehemaliges Taxi. Der Taxiunternehmer hat ihn aber in erster Linie abgestoßen, weil es ein Benziner war und die Taxileute fuhren aus Kostengründen fast immer nur Dieselfahrzeuge. Das gleiche Modell, als Diesel war seinerzeit schlichtweg der Inbegriff des Taxis. Es gab zu der Zeit in Deutschland kaum andere Fahrzeuge als Taxi, als dieses eine Mercedesmodell. Wie gesagt, das hier angebotene aber als Benziner und nicht als Diesel. Der Benziner hatte damals gegenüber dem Diesel wenigstens den Vorteil, dass er nicht so extrem lahm war, wie die damaligen Mercedes - Diesel. Man kann die frühereren Diesel nicht mit denen von heute vergleichen. Heute hat ein Dieselmotor ja wesentlich mehr Drehmoment, als ein PS - mässig gleich starker Benziner und sorgt damit heute für wesentlich bessere Beschleunigung und Elastizität, als ein Benziner, aber damals war das noch anders. Er hatte 89 PS aus knapp 1,9 Litern Hubraum, was zu der Zeit schon als recht ordentliche Motorisierung galt. Also rund gerechnet 90 PS, könnte man sagen. Ich kam mit dem Gebrauchtwagenhändler ein wenig ins Gespräch und erhielt dann noch so eine Art Nachbarschafts - Rabatt, so dass ich über Nacht zum stolzen Mercedes - Besitzer wurde, und das für 2.700 Mark. In dem Preis war sogar noch eine ganz frische TÜV - Untersuchung und ein Ölwechsel am Motor enthalten. Man kann wirklich nicht meckern, trotz des Unfallschadens, der ja gut repariert war, lief er sehr gut und es war seinerzeit das beste Auto, welches ich bis dahin je gefahren hatte. Natürlich hatte auch er einige Nachteile, zu nennen wären auch hier die ziemlich schlechten Wintereigenschaften, aber so extrem schlecht wie beim Ford - Capri waren sie nicht, vor allem wirkte bei dem Mercedes die alte Ausgleichsmethode, im Winter einige schwere Sandsäcke in den Kofferraum zu legen kleine Wunder, während die gleiche Methode beim ebenfalls heckgetriebenen Capri kaum Besserung brachte. Der zweite Nachteil waren die etwas behäbigen Kurveneigenschaften, die zwar deutlich sicherer als die von dem Ford waren, aber an die Kurven - Agilität von dem Renault R 16 und ganz zu schweigen an die von dem Fiat 128 kam der bei weitem nicht ran. Bei den späteren Mercedesmodellen, etwa ab 1990 hat sich auch das ja gründlich geändert, ab da haben die tolle Fahrwerke gebaut, die trotz Heckantrieb sehr gute Kurveneigenschaften aufweisen. Man hatte mit dem Wagen wirklich was solides. Er vermittelte ein wenig das Gefühl, mit einer rollenden Burg unterwegs zu sein, das aber auf eine angenehme Weise. Man vermisste die angesprochene Agilität nicht wirklich, dafür genoss man mehr die gediegene Art der Fortbewegung. Mit seinen 89 PS in der doch relativ schweren Karosserie war er natürlich alles andere als ein Rennwagen, aber man muss das alles ja im Kontext zur damaligen Zeit sehen, was da so üblich war und in diesem Vergleich zu anderen damals aktuellen Wagen schlug er sich wacker und vor allem grundsätzlich ohne Probleme. Das war ein völlig neues Fahrgefühl für mich, wenn man schon vor Fahrtantritt mit nahezu 100% Sicherheit vorher sagen konnte, ohne fahrzeugbedingte Pannen ans Ziel zu gelangen. Ich habe den sehr gerne gefahren. Ein dritter Minuspunkt schmälerte wohl das Vergnügen ein wenig, das war der Spritverbrauch. Runde 12 Liter waren bei halbwegs zügiger Fahrweise völlig normal und bei richtig zügiger Fahrweise wurden es auch bis zu 15 Liter. 10 Liter waren auch problemlos möglich, aber dann machte das Fahren keinen wirklichen Spaß mehr. Immerhin in Erinnerung an den Ford - Capri war das ja noch immer günstiger und die dafür gebotenen Fahrleistungen waren bei dem Mercedes auch besser. Andererseits regte der Mercedes von seiner Charakteristik keineswegs zum Rasen

an, man könnte sagen, die angenehme halb zügige Art des Reisens war seine Stärke, ohne sich irgendwie in Zwang und Eile treiben zu lassen und ohne andererseits gleich ins Kriechen zu verfallen. Diese Grundeinstellung übertrug sich sozusagen automatisch vom Fahrzeug auf den Fahrer und man hatte nie den Drang, schneller fahren zu müssen, als man eigentlich will, wie es in vielen anderen Fahrzeugen der Fall ist, die aufgrund ihrer Charakteristik zum Rasen antreiben. Man wollte diese angenehme Gemütlichkeit erleben, die sich bei mittelzügiger Fahrweise einstellte. Genau dieses Gefühl ist es, was einen am Schluß entspannt ankommen lässt. Der Hang damit Kurven flott zu nehmen, lag nahe Null, das war auch nicht seine Stärke, es war aber auch nicht so, dass man bei normaler Fahrweise Angst vor Kurven haben musste. Also insgesamt alles sehr ausgewogen. An einem Freitagmittag im Hochsommer ist mir dann eine Schlafmütze auf eine ganz kuriose Weise in den Wagen gekracht. Ich stand am Stadtrand von Stuttgart in Fahrtrichtung stadtauswärts an einer roten Ampel. Seitlich neben dieser Straße waren langgezogene Parkstreifen, wo immer zahlreiche Autos von Bediensteten einiger Firmen und Behörden geparkt waren, die im Umfeld lagen. Einer dort parkte mit seinem Ford - Taunus aus und fuhr mir gleich aus seiner Parklücke in die Seite des Wagens. Der muss total geschlafen haben, denn an der roten Ampel standen mit mir zusammen mindestens 7 oder 8 Wagen wartend in einer Reihe. Ausgerechnet in meiner Höhe parkte der Idiot aus und fuhr so auf die Straße, als stünde dort kein einziges Auto. Ergebnis für mich Totalschaden am Mercedes, weil er trotz geringer Geschwindigkeit so ungünstig in der Mitte auf den unteren Holm zwischen vorderer und hinterer Tür auf der rechten Seite aufgetroffen war, dass die ganze Karosserie verzogen war. Die Polizei wurde noch gerufen und das dauerte alles sehr lange. Ich hatte aber ab sofort keinen fahrbaren Untersatz mehr, nach über 3 weitgehend zufriedenen Jahren mit dem Mercedes. In Erinnerung an diese Mercedes - Zeit kann ich diese Marke nur empfehlen, wenn da nur nicht die hohe Preishürde wäre. Bevor die Versicherung damals den Schaden geregelt hatte, verging ungefähr dreiviertel Jahr. Eine Frechheit, als Geschädigter der gar nichts dafür konnte, wird man zum Dank für die Unannehmlichkeiten dann noch so lange hingehalten. Sie kennen ja die Versicherungen, die bewerteten meinen Wagen natürlich so niedrig, dass man für das Geld nicht wieder einen vergleichbaren Mercedes hätte kaufen können. So wird man für die Dummheit der Anderen auch noch vierfach bestraft in dem man zuerst das eigene Auto kaputt hat, dann zweitens die ganzen Unannehmlichkeiten nebst Ärger hat, drittens die lange Zeit bis zur Regelung warten muss und viertens auch noch einen viel zu niedrigen Betrag ersetzt bekommt. Ich hatte damals noch Einspruch erhoben, dass der Betrag zu niedrig sei. Darauf wollte sich die gegnerische Versicherung aber nicht einlassen, worauf ich dann noch einen Anwalt eingeschaltet hatte. Mit dessen Hilfe gelang es dann, immerhin noch zusätzliche 450 Mark Aufschlag raus zu schlagen, aber die Gesamtsumme lag immer noch weit unter dem Wert eines solchen Autos. So war ich immer noch ohne Auto.

Ein Arbeitskollege erzählte mir von einem sehr billigen Ford - Escort, der für wenig Geld in Bad Cannstatt zu haben sei. Nun hatte ich seinerzeit durch den Capri eigentlich von Ford die Nase voll. Aber der Preis war wirklich so günstig, dass man alle schlechten Erfahrungen darüber vergessen mochte, alleine durch den Gedanken, für sage und schreibe rund 700 Mark wieder zum Autofahrer werden zu können. Sie kennen solche Effekte sicher auch, man rechnet sich dann selbst vor, dass man für diesen günstigen Preis so manchen Abstrich bereit ist hinzunehmen, und dass selbst ein hoher Verbrauch, wie ich ihn beim Capri erlebte, bei dem Preis ja über Jahre von der Ersparnis beim Kaufpreis getragen werden könnte. Man muss dazu sagen, dass damals der Liter Benzin vielleicht 60 oder 70 Pfennig, also höchstens

35 Cent nach heutigem Geld kostete, da war einem hoher Verbrauch zwar auch unangenehm, aber er schmerzte doch bei weitem nicht so, wie heute. So fuhr ich nach Bad Cannstatt zu der angegebenen Adresse, wo der Escort stehen sollte. Er stand auch dort. Es war noch das ganz alte Escort - Modell, der ersten Bauserie, die hierzulande auch gerne mit dem Spitznamen „Knochen“ bedacht wurde, weil der Kühlergrill mit den beiden Lampeneinfassungen in etwa die Form eines liegenden Knochens nachbildete. Man muss sagen, wenn man den sah und dann für 700 Mark, mochte man das nicht glauben. Der sah äusserst gepflegt aus, obwohl der damals sicher schon 8 Jahre alt war. Gelaufen hatte er, ich glaube 80.000 km, was für die damalige Zeit für einen Benzinmotor schon als sehr viel galt. Heute nicht mehr, aber damals waren eben andere Zeiten. Zu der Zeit sagte man immer so pi mal Daumen, dass ein normaler Benzinmotor spätestens nach 100.000 km völlig verschlissen wäre, während Diesel immer für 200.000 und mehr km gut waren. Man muss dazu sagen, es war die schwächste Ausführung, die es seinerzeit von dem Escort gab, er hatte, ich glaube 1,1 Liter Hubraum und irgendwas um die 40 oder 45 PS, mehr nicht. Die Verkäuferin war eine damals etwa 35jährige Frau, die den Wagen von ihrem Vater geerbt hatte und keine Verwendung dafür hatte, da sie gar keinen Führerschein besaß und auch keinen machen wollte. Dadurch kam es auch zu dem niedrigen Preis. Der Wagen hatte nämlich keine gültige TÜV - Plakette mehr, die war im Zeitraum der Abwicklung der Erbschaftsangelegenheiten abgelaufen. Da die Frau selbst damit nicht zu einer Prüfstelle fahren konnte und von dem ganzen Zeugs keine Ahnung hatte und auch keine Lust hatte, sich überhaupt damit auseinander zu setzen, hatte sie den Preis so niedrig angesetzt. Also ich schaute mir den Wagen genau an, er war, so weit erkennbar, sehr gut erhalten. Der verblichene Vater der Frau hatte ihn wohl immer sehr in Ehren gehalten und gepflegt. Da ich selbst auch kein Autospezialist war, erkundigte ich mich in einem nahegelegenen Ford - Autohaus, wie das wäre mit TÜV - Abnahme und so weiter. Die waren sehr freundlich und boten mir an, diesen ganzen Kram sozusagen in einer Art Dienstleistungspaket, wie man das heute wohl nennen würde, für mich zu erledigen, und das obwohl ich den Wagen ja nicht bei ihnen kaufen wollte. Natürlich kostete dieses „Dienstleistungspaket“ etwas, ich weiss heute nicht mehr genau, wie viel DM die damals dafür haben wollten, irgendwas um die 50 Mark habe ich in Erinnerung, es erschien mir jedenfalls sehr günstig. Gut, damals war das Wertempfinden für 50 Mark vielleicht so hoch, wie es heute für 200 Euro ist, aber so hatte ich alle fraglichen und unangenehmen Dinge in eine professionelle Hand abgegeben und auf einen Schlag erledigt. Will heissen, ich wurde mit der Frau schnell handelseinig. Zusammen mit einem Angestellten des Ford - Autohauses holten wir am Folgetag den Wagen ab. Der hatte dazu solch ein rotes Versicherungskennzeichen mitgebracht, schnell mit ein paar Drähten am Escort fest gezwirbelt und dann ging die Reise in das besagte Autohaus. Die haben dann eine schnelle Durchsicht gemacht und sind mit dem Wagen zur nächsten TÜV- Prüfstelle gefahren. Zu der Zeit gab es das noch nicht, wie es heute üblich ist, dass ein TÜV - Prüfer in die Autowerkstatt kommt und dort alles vor Ort erledigt, da musste man immer noch wirklich zur TÜV - Prüfstelle fahren. Das klappte alles auf Anhieb und so kam ich mit allen Werkstattkosten und Anmelde- plus TÜV - Gebühren zusammen gerechnet auf knapp 1.000 Mark, die mich der Wagen kostete. Billiger gings kaum. Es ist klar, dass man bei einem Wagen mit nur rund 40 PS keine flotten Fahrleistungen erwarten darf, zumal der ja auch nicht so richtig klein war. Dieser Escort entsprach damals dem Modell, was heute in etwa unter dem Namen Focus verkauft wird, natürlich als Vor- Vorfahre, Urgroßvater aus Blech, wenn man so will. Bei der Konkurrenz war der Opel - Kadett damals in etwa gleich groß, der Opel hatte allerdings bei ähnlichen Außenabmessungen im Innenraum und im Kofferraum deutlich mehr Platz, also eine bessere Raumausnutzung

und in Kurven eine deutlich bessere Straßenlage, als dieser Escort, wie ich bei einer Nutzung als Leihwagen eines Opel - Kadett mal feststellen musste. Egal, zurück zu meiner damals neuen Errungenschaft, dem Escort - Knochen. Ich war heilfroh, endlich wieder einen fahrbaren Untersatz zu haben und nicht mehr so auf die verhassten öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen zu sein. Es schien wohl damals eine Ford - Krankheit zu sein, dass deren Wagen einen hohen Spritverbrauch aufwiesen. Ein Bekannter nannte das immer FF, den Ford - Fluch mit dem besonderen Extra - Durst. Nun war es bei dem nicht so schlimm, wie einige Jahre zuvor bei dem Capri, aber gemessen an den bescheidenen Fahrleistungen und der schwachen Motorisierung, waren 11 bis 13 Liter auf 100 km eindeutig zu viel. Einen Vorteil hatte er aber, über diese 13 Liter kam er dann nie raus, egal wie man ihn auch getreten hat. Das war bei dem Capri ja nicht so, der wurde dann regelrecht zügellos und konsumierte beim Treten auch locker mal 20 Liter. Diesen Escort unter 11 Liter zu fahren schien aber genauso unmöglich, wie über die 13 Liter zu kommen. Ich habe das versucht, mit absoluter Schonfahrweise, aber das brachte gar nichts, 11 Liter blieben 11 Liter und die extreme Schonfahrweise mochte der Wagen auch nicht, dann hoppelte er ungleichmässig wie ein Feldhase in der Ausbildung. Jeder Wagen hat ja so seine Eigenheiten, das ist auch völlig ok so, aber bei dem hier waren das zum Teil auch sehr kuriose Effekte. Wie ich schon an anderer Stelle erwähnte, fuhr ich häufig in den Schwarzwald, wo es bekanntlich viele schöne Steigungs- und Kurvenstrecken gibt. In Steigungen hatte der Wagen den komischen Effekt, wenn man, um eine bestimmte Steigung z.B. mit 50 km/h fahren zu können, das Gaspedal halb durchtreten musste, dann brachte es gar nichts, das Gaspedal weiter oder gar auf Vollgas zu treten, weil da kam kein Unterschied zum Halbgas bei raus, also er wurde dann nicht mehr weiter schneller, weil ihm wohl dafür die Kraft fehlte. Erst wenn die Steigung vorbei war, wirkte sich weiteres Gasgeben wieder aus. Und dann wieder das Thema Kurveneigenschaften. Solange gutes Wetter mit trockener Fahrbahn herrschte, hatte der kompakte Ford durchaus angenehme Kurveneigenschaften, es machte richtig Laune, sofern keine Steigung kam, die die Kraft raubte. Aber sobald es nur regennaß war, veränderte sich das Fahrverhalten schlagartig und das höllisch. Der neigte zu extremen Heckausbrüchen, die sich auch kaum vorher ankündigten. Von einem Moment auf den nächsten schwenkte bei zügigen Kurvendurchfahrten auf nasser Fahrbahn das Heck in die Richtung der Fliehkraft. Ganz zu schweigen von den Wintereigenschaften, die ebenfalls entsprechend mies waren. Trotzdem war alles nicht ganz so schlimm, wie beim Capri und mit guten Winterreifen konnte man sich wenigstens bei vorsichtiger Gangart auf die Straße trauen. Da kam dann sicher auch ein altes und eigentlich logisches Phänomen zum Tragen, nämlich dass man im Winter jedes PS, was für die gerade herrschenden Straßenzustände zu viel ist, bereut und da dieser Escort nur wenige PS hatte, war dieser Effekt auch geringer. Man kann nicht behaupten, dass ich mit dem Wagen wirklich zufrieden war, aber Sie wissen ja wie das so ist, angesichts des sehr günstigen Preises und weil er ansonsten recht zuverlässig lief, mochte man das hinnehmen. Die wegen der Erfahrungen mit dem Ford - Capri befürchteten vielen Mängel blieben bei diesem Escort größtenteils aus. Da hatten die Fordleute wohl mehr an der Zuverlässigkeit gearbeitet. Natürlich gab es auch dort ein paar Fehlerchen, die mir aber hinnehmbar erschienen, wie z.B., dass überdurchschnittlich oft die Armaturenbeleuchtung ausfiel. Mindestens 2 mal pro Jahr gingen davon die Birnchen kaputt und es war immer etwas lästig, die gegen neue auszutauschen. Auch kam nach starken Regengüssen immer etwas Wasser in den Kofferraum. Es ist mir aber nie gelungen, die Eintrittsstelle zu finden. Man wusste dass und bei solchen Wetterlagen durfte man eben nichts Empfindliches im Kofferraum transportieren und den Kofferraum täglich mit einem



Schwamm und einem alten Leder auswischen, damit die Feuchtigkeit weg war und nichts rosten konnte. Einen Sack Zement hätte man bei starkem Regenwetter damit nicht transportieren dürfen, da wäre man mit zubetoniertem Kofferraum zuhause angekommen. Ein weiterer, geringfügiger Mangel war, dass er dazu neigte die Radkappen zu verlieren. Er hatte so tellerförmige kleine silberne Radkappen, die die Schrauben abdeckten und etwa ein Drittel der Felge. Diese Dinger wurden von solchen Spannfedern am Rand gehalten, die aber schnell ausleierten. Später habe ich gar keine neuen Kappen mehr beschafft, weil mir das zu bunt wurde. Ich habe dann die Felgen und die Radmuttern von Hand mit schwarzer Rostschutzfarbe lackiert, das war mir dann schön genug und man konnte auf die Kappen ganz verzichten. Die dienten ja nur dazu, die Radmuttern vor Nässe und Rost zu bewahren und halt optisch den Wagen etwas aufzupeppen. Eine andere Marotte des Wagens war, dass er kalt sehr unrund lief, beim Starten stotterte er bei kühlem Wetter auch gerne, bevor er nach vielleicht 5 bis 10 Minuten dann endlich rund lief. Aber es war nicht so, dass er deswegen ausfiel, man wusste das und arrangierte sich damit. Man soll einen kalten Motor ja nie treten, heisst es, mit dem Wagen wäre das gar nicht möglich gewesen. Der lief kalt so unrund, dass bei Vollgas bestenfalls 50 km/h unter argem Gerubbel zu erreichen waren. Wie gesagt, nach spätestens 10 Minuten war der Effekt immer zuverlässig verschwunden und er lief dann im Rahmen seiner bescheidenen Möglichkeiten ganz anständig. Man muss aber auch ausdrücklich loben. Der Wagen hatte ein für damalige Verhältnisse geradezu reichhaltig und üppig ausgestattetes Armaturenbrett, was ich so zur damaligen Zeit bei keinem anderen Wagen je gesehen habe. Da waren eigene Anzeigehöhen für Öldruck, Öltemperatur, Kühlwassertemperatur, Drehzahl, Ampere und was weiss ich nicht noch alles. Dinge, für die man damals in anderen Autos oft noch nicht mal ein Anzeigelämpchen, geschweige denn ein aufwändiges Meßwerk hatte. Und ein seltsames Cassettenradio war da drin. Ein Cassettenradio, also wo man auch im Auto Compact - Tonbandcassetten abspielen konnte, das war zu der Zeit noch etwas ganz besonderes. Dieses Gerät hatte so eine Automatik, wo die Cassette halb raus gesprungen kam, wenn sie auf einer Seite bis zum Ende abgespielt war. Die war aber wohl zu scharf eingestellt, so dass die Cassette dann wie ein Geschoß durch den halben Wagen katapultiert wurde und manch eine Beifahrerin oder Beifahrer, der das noch nicht kannte, hat damals deswegen bei mir im Wagen einen Schock fürs Leben bekommen.

Soweit ganz schön, aber alles hat mal ein Ende. Das kam dann plötzlich relativ schnell und wirklich total unerwartet. Nein, kein Unfall oder so was. Ich fuhr so gemütlich auf einer Landstraße, vielleicht mit 90 km/h, als sich plötzlich schlagartig das Motorgeräusch total veränderte. Ein metallisches Klappern und Rasseln, zugleich sah ich im Rückspiegel, dass ich eine riesige hellblaue Rauchwolke hinter mir her zog, die eine Form wie ein Bremsfallschirm bildete und die fürchterlich stank, wie ich später beim Aussteigen selbst feststellte. Ich fuhr an den Straßenrand, öffnete die Motorhaube und da sabberte seitlich am Motor mengenweise Öl entlang. Einmal abgestellt ließ sich der Motor danach auch nie mehr starten. Der zur Hilfe gerufene ADAC - Pannendienst stellte nur noch einen kapitalen Motorschaden fest, was ich auch schon befürchtet hatte. Reparatur lohnte zu dem Zeitpunkt nicht mehr, weil alleine schon die Materialkosten den Wert des Fahrzeuges um das Vierfache überstiegen hätten, geschweige denn, wenn man noch den Arbeitslohn dazu gerechnet hätte. Damit endete die Ära Ford - Escort bei mir. In dem Zustand gab es auch nicht mehr viel dafür, ich habe ihn nachher für 120 Mark an einen Bastler verkauft. Die 120 Mark gab es aber nur, weil die Reifen noch sehr gut waren, weniger wegen dem Wagen selbst. Wie ich Jahre später erfuhr, gelang es dem Bastler sogar wieder den Wagen für kleines Geld mit einem gebrauchten Motor vom

Schrottplatz fahrbereit herzurichten. Der hat ihn dann noch etliche Jahre gefahren. Aber das hätte ich selbst nicht gekonnt und so war es für alle die beste Lösung.