

Lappenkeuler und die Autos -

Teil 2 / Fortsetzung des "Lappenkeulerschen Autotests" Stand 2016

Bei allen Erfahrungen, die ich so gemacht habe, mag man zuweilen zu der Erkenntnis gelangen, dass ich nicht unbedingt immer aus Fehlern gelernt habe. Ich spiele damit insbesondere auf meine damals miesen Erfahrungen mit Fiat an. Nach den Erlebnissen mit dem 128 hätte ich eigentlich von der Marke für immer und ewig die Nase voll haben müssen, aber wenn man nur ein sehr schmales Finanzbudget zur Verfügung hat, dann kommt man eher in Versuchung und redet sich die Sache selbst schön. Nach dem geschilderten Ford - Escort - Wegfall war ich zunächst wieder eine Weile autolos. Private Ereignisse hatten inzwischen dazu geführt, dass meine Finanzlage, die vorher meist schon schmal war, sich auf ganz schmal verändert hatte. War vorher nur ein billiges Auto drin, so war zu dieser Zeit nur ein ganz extrem billiges Auto möglich. Es mag vielleicht um 1984 herum gewesen sein, da stieß ich auf einen sogenannten Fiat - Ritmo. Das war ein für Fiat - Verhältnisse schon relativ großes Auto mit Schrägheck, großer Heckklappe und vorne mehr rundlichen Formen. Es galt damals vom Konzept her als relativ modern und war von der Gestaltung her auch nicht zu verachten, weil eine praktische Mischung aus Limousine und Kombi, nicht zu klein und nicht zu groß. Der Ritmo bot angenehm viel Platz, sowohl für Fahrer und Beifahrer, als wie auch für Gepäck. Also gut durchdacht war er schon, daran gabs keinen Zweifel. Ich glaube dieses Modell war von 1978. Der besagte Wagen stand bei einem Gebrauchtwagenhändler in Ludwigsburg für sage und schreibe 900 Mark und das mit neuem TÜV. Äusserliche Begutachtungen brachten auch nicht den gefürchteten Rostfraß zutage, der seinerzeit eigentlich zu Fiat gehörte, wie Räder ans Auto gehören. Na ja, wenn man keinen Rost sieht, muss das nicht zwingend bedeuten, dass keiner da ist, wie ich später feststellen musste. Beeindruckend im positiven Sinne war an dem Wagen auch, dass es zu diesem Billigpreis sogar die stärkere Version mit 75 PS war. 75 PS das war zu dieser Zeit schon was, vom Status her waren 75 PS zu der Zeit ungefähr das, was heute 150 PS sind. Der zog auch wirklich richtig gut, da konnte man nicht meckern. Ich habe den dann für 800 Mark nach 2 Tagen Verhandlungen gekauft. Die ersten beiden Tage lief er sehr gut. Dann kam ein Tag mit starkem Regen. An einer Ampel erlebte ich den Effekt, den ich schon vom 128er her kannte, der Motor starb nach einem Geruckel ab und ließ sich mit einigem Geratter erst nach 15 Minuten wieder beleben. In einer Fiat - Werkstatt in Stuttgart sagte mir dann der Werkstattmeister, dass es gegen dieses Problemchen, wie er das nannte, inzwischen für 15 Mark eine wirksame Abhilfe geben würde. Ich glaubte wunders, was jetzt kommt, da kam der mit einem vorkonfektionierten Kunststoff - Säckchen an dem solche Zubindekordeln waren, wie an einer Anorak - Kapuze. Dieser „Tabakbeutel" wurde über den Zündverteiler gestülpt und oben ordentlich mit den Kordeln zugeknotet, das war alles. Das Ding verhinderte so, dass bei Feuchtigkeit und Regen der Zündverteiler naß wurde. Der Zündverteiler war bei denen aus so einem komischen Billigmaterial, dass er Nässe ins Innere durchließ, worauf dann die Zündung und damit auch der Motor ausfiel. So primitiv diese Methode auch war, so wirksam war sie auf der anderen Seite, seit dem hatte ich diese Probleme bei Regen gar nicht mehr. Ich entsinne mich noch gut, ich fuhr vielleicht einen Monat später von Stuttgart nach Göppingen, als es plötzlich während der Fahrt einen lauten Schlag tat und ich hinter mir den halben Auspuff wegfliegen sah. Das hätte auch ins Auge gehen können, wenn jemand dicht hinter mir gefahren wäre, was zum Glück nicht der Fall war. Weiteres Glück war, das der zerborstene Auspuffrest nicht auf die Fahrbahn flog,

sondern seitlich in einen Grasdamm neben der Strecke. Im Schnecken tempo habe ich dann die Fahrt mit wegen fehlendem Schalldämpfers brüllendem Motor fortgesetzt. Eine fast gleiche Situation erlebte ich über 20 Jahre später mit einem Subaru, doch das ist eine andere Geschichte, die später folgt. Zurück zu dem Ritmo. Am nächsten Tag nach diesem Malheur bin ich in eine Fiat - Vertragswerkstatt gefahren. Der Magazinmeister am Teileverkauf meinte jedoch, dass sie den Auspuff nicht auf Vorrat da hätten und das obwohl der Ritmo zu dieser Zeit ein relativ weit verbreitetes Fiatmodell war. Ein Abklappern weiterer 3 Fiatbetriebe endete jedes mal mit dem gleichen Ergebnis. Bestellen ja, auf Vorrat nein. Und glauben Sie nicht, das wäre damals dort so gelaufen, wie es heute eher üblich ist, Teil bestellen und morgen, allerspätestens übermorgen ist es da. Weit gefehlt. Satt dreieinhalb Wochen musste ich warten und konnte die Kiste so lange kaum nutzen. Bestenfalls vorsichtig zu größeren Einkäufen fahren, mehr war nicht drin. Bei einer solchen Tour wurde ich innerhalb Stuttgarts von einem Polizisten angehalten, der mir die absolute Neuigkeit mitteilte, dass mein Auspuff kaputt sei. Als ich ihm dann erläuterte, dass das Teil bestellt sei und mehrere Wochen Lieferzeit habe, wollte der das gar nicht glauben. Erst als ich ihm die Telefonnummer der Werkstatt gab und ihn bat dort anzurufen und zu fragen, ließ sein Mißtrauen etwas nach. Er mahnte dann, dass er eigentlich 20 Mark Verwarngeld wegen unnötigen Erzeugens von Lärm verhängen müsste, aber wenn ich ihm zusagte, mit dem Wagen nur noch für die Fahrt nach Hause sowie eine Fahrt zur Werkstatt zu fahren, wenn das Teil da ist, würde er davon noch mal absehen. Irgendwann war der Auspuff da. Zuerst hatte ich schon überlegt, ob ich den aus Kostengründen nicht selbst einbauen könnte, was mir bei genauer Betrachtung aber als wenig sinnvoll erschien, weil mir keine Grube oder Auffahrbühne zur Verfügung stand und weil ich befürchten musste, spezielle Werkzeuge zu benötigen, die ich nicht hatte. So bekam die Werkstatt den Auftrag und das war dann auch innerhalb einer guten halben Stunde erledigt. Der Preis war allerdings sehr gesalzen, daran erinnere ich mich noch gut. Ich meine, der neue Auspuff mit Arbeitslohn für die Montage schlug damals mit rund 600 Mark zu Buche und das war damals extrem viel Geld und dann für ein Auto, für das man kurze Zeit vorher komplett nur 800 Mark bezahlt hat. Darüber habe ich mich anschließend noch Wochen lang geärgert. Dieser Ärger wurde dann aber von neuem Ärger abgelöst. Ich war da schon eine Zeit von meiner ersten Frau geschieden und hatte gerade ein „neues Weibchen“ kennen gelernt, zu dem ich fahren wollte. Der Nachteil war, ich hatte die zwar in Stuttgart, wo ich ja zu der Zeit wohnte, kennen gelernt, aber die wohnte eigentlich in Lauda. Das hat nichts mit dem Rennfahrer Nicki Lauda zu tun, das ist ein Städtchen, oder genau genommen ein Doppelstädtchen Lauda - Königshofen, welches zwischen Bad Mergentheim und Tauber - Bischofsheim liegt. Das ist vielleicht ungefähr 120 km von Stuttgart entfernt, in nordöstlicher Richtung. Da fuhr ich über die Autobahn dort hin und ungefähr in Höhe der Abfahrt Ahorn roch es plötzlich sehr komisch im Auto. Ich maß dem aber keine Bedeutung bei, weil erstens das Auto normal weiter lief und zweitens, weil ich im Glauben war, dass der Geruch von draußen kam, weil vielleicht eine chemische Fabrik oder irgendetwas in der Gegend wäre. Dann spritzten auf einmal seltsame grünlige Tröpfchen auf meine Windschutzscheibe, obwohl es gar nicht regnete. Und plötzlich kam ein riesiger Schwall weissen Dampfes unter der Motorhaube hervor. Da war klar, dass der Ritmo selbst die Ursache für diese Erscheinungen war. Am Seitenstreifen die Haube aufgemacht und da schoss aus dem Kühlwasser - Ausgleichsbehälter eine riesige Dampf Wolke, die eine große Dampflok nicht hätte besser produzieren können. Nur mit dem Unterschied, dass die Wolke bei der Dampflok gewollt und willkommen wäre, hier wohl eher nicht. Von einer Notrufsäule habe ich dann den ADAC - Pannendienst angefordert, der auch äusserst

schnell eintraf. Wahrscheinlich war der Pannenhelfer zufällig gerade in der Nähe unterwegs und wartete auf einen neuen Auftrag, also eine Art Glück im Unglück, denn ich glaube, es vergingen kaum 10 Minuten bis der eintraf. Damals war das ja ohnehin alles noch lästiger, es gab noch keine Handys. Davon mal abgesehen, als Handyfeind habe ich auch heute noch keines, obwohl ich sage, das wäre eine der sehr wenigen Situationen, in der aus meiner Sicht ein Handy wirklich Sinn macht. Der Pannentechniker schaute sich das alles an und meinte, ja klar, der Motor und das Kühlsystem haben überhitzt, vermutlich wegen mangelnder Kühlleistung des Kühlsystems. Er sagte, ich hätte das doch schon lange vorher auf dem Armaturenbrett sehen müssen, entweder an der Temperaturanzeige oder an einem Warnlämpchen. Ich hatte nichts dergleichen bemerkt und weil er das nicht glauben mochte, startete er kurz den Wagen worauf er eindeutig sah, dass nichts fehlerhaftes angezeigt wurde. Weiterfahren konnte man so aber nicht, weil dann der Motor total überhitzt und kaputt gegangen wäre. Da der Standort auf dem Seitenstreifen ihm zu gefährlich erschien, um weitere Überprüfungen zu machen, schleppte er mich bis zur nächsten Ausfahrt Ahorn. In einer kleinen Land - Seitenstraße schaute er sich dann alles noch mal genauer an, um festzustellen, dass die Leitungen für die Warnanzeige gar nicht angeklemt waren und das nicht etwa, weil ein Draht abgesprungen oder abgebrochen war, sondern weil diese Leitungen gezielt mit einer Zange durchtrennt worden waren. Vermutlich hatten die entsprechenden Warnanzeigen schon früher öfters an dem Wagen geleuchtet und der Vorbesitzer (oder das Verkäufer - Autohaus) haben nicht den wirklichen Fehler gesucht und behoben, sondern nur die unmittelbare Auswirkung der Anzeige unterbunden, damit der Mangel nicht auffällt. Da der ADAC - Mann noch etwas Zeit hatte, hat er noch diverse Überprüfungen vorgenommen und kam zu dem Schluß, dass es im Kühlsystem Verstopfungen geben würde. Meist wäre bei diesen Modellen das Kühlwasserthermostat kaputt, das sei hier aber gar nicht erst mehr drin gewesen, wodurch dann normalerweise immer die volle Kühlleistung erzielt würde, aber wenn die dann trotzdem nicht reicht, ist vermutlich der Kühler selbst verstopft. Der Wagen wurde dann zu einer Fiat - Werkstatt nach Bad Mergentheim geschleppt. Dort wurde geprüft und man kam zu dem erschütternden Ergebnis, dass nicht nur der Kühler verstopft sei, sondern auch die Kühlwasserkanäle im Motorblock und im Zylinderkopf. Weitere Überprüfungen ergaben dann auch den Grund. Der Kühler war wohl irgendwann mal undicht geworden. Der frühere Besitzer hat dann wohl ein Kühler - Dichtungsmittel eingefüllt, die es im Autozubehörhandel in kleinen Blechflaschen zu kaufen gibt. Wahrscheinlich hat der Inhalt einer Flasche den Schaden nicht behoben und der Heini hat, frei nach dem Motto „viel hilft viel“ etliche Flaschen von dem Zeug eingefüllt, was dann zwar den Kühler tatsächlich nach außen abdichtete, aber auch zu den Verstopfungen führte. In dem abgelassenen Kühlwasser schwammen tausende Stücke von dem Zeug, die aussahen wie kleine Leder- oder Gummiläppchen. Das Zeug ist anfangs flüssig, gerinnt im Kühlkreislauf dann aber zu solchen gummiartigen Fetzen, die die undichte Stelle von innen zusetzen. Damit aber noch nicht genug. Der Werkstattmann dieser Fiatvertretung stellte auch fest, dass von der Überhitzung inzwischen auch die Zylinderkopfdichtung zerstört worden sei, so dass Kühlwasser im Motoröl zu finden war. Es bahnte sich eine Reparatur im Gesamtbereich von etwa 2000 Mark an und das war das Ende des Ritmo. Zudem entdeckte ich erst wenige Tage vorher zahllose Roststellen, die unter übertünchtem Lack neu aufblühten. Das war dann aber auch endgültig und für alle Zeiten mein letzter Fiat in meinem Leben. Den Wagen habe ich erst gar nicht mehr mit nach Hause genommen, der Fiathändler aus Bad Mergentheim hatte ihn mir für 250 Mark abgekauft, als ich ihm das angeboten hatte. Zuerst wollte ich zwar 400 Mark dafür haben, aber dann hätte der nicht mitgespielt. So war das aber auch noch ok und ich brauchte mir die

Eiermühle danach nie mehr ansehen, wodurch der tiefe Ärger darüber schneller nachließ. Übrigens die Sache mit der neuen Freundin aus Lauda hatte sich kurze Zeit später auch zerschlagen, aber nicht wegen des durch die Autopanne geplatzten gemeinsamen Treffens, sondern weil sich heraus stellte, dass die Frau in manchen Dingen sehr seltsame, altertümliche Ansichten hatte. Sonst war sie wirklich nett und gefiel mir, aber wenn jemand schon mit mittelalterlich - christlichen Keuschheits- und Moralgrundsätzen anfängt, dann passt das zu mir garantiert nicht. Wo gibt es denn so was?

Nach dem auf diese unfeine Weise meine Fiat - Ritmo - Zeit nach nur etwas mehr als einem halben Jahr schon wieder endete, folgte noch eine ganz kurze japanische Zeit. Eine Marke, an die sich heute sicher kaum noch jemand erinnert, obwohl es sie noch gibt, sogar mehr denn je, aber unter anderem Namen. Es war eine große Flaggsschiff - ähnliche Limousine der Marke Datsun. Viele Leser werden sich fragen, Datsun, was ist das denn, nie gehört? Datsun war hierzulande die Vorläufermarke von Nissan, also die Marke, die seit vielleicht 25 oder 30 Jahren Nissan heisst, hiess davor Datsun. Auch das war so ein absoluter Gelegenheitskauf. Datsun war hier in Deutschland damals vorwiegend bekannt mit einigen mittelkleinen Mittelklassefahrzeugen, die ungefähr die Größe des damaligen VW - Jetta hatten, eher etwas kleiner. Der Jetta war ja wie ein Golf nur mit Stufenheck..



Meine damalige Datsun - Laurel - S - Limousine

Mein damaliger "Früh - Japaner" von Datsun. Es war sogar die Ausstattungsvariante "Sport" mit geänderter Haube und 2 Doppelscheinwerfern. Die normale Ausführung hatte nur eckige Scheinwerfer und eine Wulst im Frontgitter. Für japanische Verhältnisse schon recht europäisch wirkend, ansonsten behäbig, groß, sauftlustig, lahm und kurvenunwilliges Fahrwerk.

Diese Datsun - Wagen waren eher noch etwas kleiner und oftmals mit einem leicht angedeuteten Schrägheck, aber auch wieder nicht so richtig. Andererseits hatte Datsun ein riesiges Flaggsschiff im Angebot, welches von den Abmessungen her damals mit Ford - Consul, Ford - Granada, Mercedes 280, Opel - Commodore oder ähnlichen Groß - Limousinen konkurrierte. Selbst zu seiner aktuellen Zeit war dieser Wagentyp hierzulande relativ unbekannt und kaum verbreitet, heute wird, ausser ehemaligen Besitzern, sich kaum noch einer daran erinnern. In manchen Städten sah man sehr gelegentlich eine Ausführung davon als Taxi. Der riesige und schwere Wagen nannte sich Laurel - S, genauso geschrieben, wie der Nachname von Stan Laurel, dem schmaleren Part von Dick & Doof / Oliver & Hardy, aus diesen Kintop - Flimmerkistenfilmen. Er war mit einem 2 Liter 6 Zylinder - Benzinmotor ausgerüstet und stand am Stadtrand von Stuttgart bei einem Gebrauchtwagenhändler mindestens schon seit 2 oder 3 Jahren wie Blei unverkäuflich auf dem Platz. Keiner wollte das unbekannte Monstrum haben, was überdies noch in Taxi - beige lackiert war, also war der zuvor wohl einer der wenigen

Taxen dieser Marke. So sackte der Preis nachher fast monatlich. Am Ende wurde er für 650 Mark angeboten und da habe ich zugeschlagen. Normal wollte ich nie so ein Riesenteil haben, aber bei dem Preis, war das egal. Trotz der großen Außenabmessungen, die vor allem durch eine weit ausladende Motorhaube in Beschlag genommen wurden, hatte man innen ungefähr die Platzverhältnisse, wie im damals noch aktuellen ersten VW - Passat - Modell. Also reichlich Platz, aber eben doch nicht so viel, wie er von außen vortäuschte. Das lag daran, dass der Wagen insgesamt etwas verbaut war, oder besser müsste man sagen, der Innenraum war wenig durchdacht aufgebaut, da hätte man wesentlich mehr Raumnutzung rausholen können. Der Wagen war, trotz des Billigpreises, erstaunlich gut erhalten. Fast kein Rost, Motor lief gut, ein Getriebe mit endlos langen Schaltwegen, wo zwischen den einzelnen Gängen so lange Strecken am Schalthebel lagen, dass man dazwischen hätte locker weitere 3 Gänge unterbringen können. Aber dafür ließen sich die Gänge ganz sanft und butterweich schalten, nur die endlosen Wege zwischen den Gängen waren doch sehr gewöhnungsbedürftig. In seinem gesamten Auftritt hatte der Wagen etwas amerikanisches. Viel Material, viel Blech, viel Größe und in Kurven eine Straßenlage, wie ein motorisierter Schwamm. Undefinierbar, unfühlbar, immer total weich, immer bestrebt bei unklaren Wetterverhältnissen mit dem Heck auszubrechen. 97 PS das war damals eine hohe PS - Zahl, die bei bezahlbaren Autos eher selten anzutreffen war. Aber die 97 PS verloren sich in den Weiten des Blechs und in der wankenden Weichmut des Fahrwerks. Jeder kleine VW - Polo in der schwächsten 40 PS - Version fuhr einem in der Beschleunigung davon und in Kurven sowieso. Nur in der Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen konnte der beige Riese aus Japan wieder Boden gut machen. Er lief immerhin für damalige Verhältnisse ansehnliche 175 km/h, aber dann soff er absolut zügellos den Sprit. Da waren auch 25 Liter Verbrauch drin, sofern man mit Bleifuß auf Autobahnen diese Höchstgeschwindigkeit ausnutzte. Bei normaler Fahrweise kam man mit 16 Litern Verbrauch aus und wenn man es mit Sparwut darauf anlegte, konnte man auch mit knapp 12 Litern auskommen. Darunter ging dann aber nichts mehr. Man fühlte sich wie in einer Sänfte, bei jeder Bodenunebenheit wippte der Wagen bedächtig um dann langsam schwingend federnd auszuhopsen. Das Fahrwerk war, bezogen auf Kurvenfahrten, grottenschlecht, miserabel wäre noch die reinste Lobhudelei. Selbst mein oben kritisiertes, ehemaliger Ford - Capri war da noch um mehrere Welten besser, weil der wenigstens bei trockener Fahrbahn ein halbwegs erträgliches Kurvenverhalten hatte, jedoch der Datsun neigte selbst auf absolut griffiger und trockener Straße in Kurven zum Wegdrehen mit dem Heck und das schon bei recht niedrigen Geschwindigkeiten. Aber der Wagen war billig zu haben und für so ein billiges Auto sehr bequem und solide verarbeitet. Ein Bekannter von mir nannte den immer den „Japanischen Panzer“, weil die massive Optik durchaus etwas von einem Panzer hatte. Ein Vergleich mit US-amerikanischen Straßenkreuzern ist da durchaus gerechtfertigt, wenngleich die Amis in solchen Wagen dann meistens richtig kräftige Motoren drin hatten, die wenigstens auf gerader Strecke ein zügiges Fahren mit mächtiger Beschleunigung erlauben. So was konnte man dem Datsun nun wirklich nicht nachsagen. Trotz der nominalen 97 PS war die Beschleunigung sehr bescheiden, um nicht zu sagen extrem lahm. Das zählte in dem Moment aber alles nicht wirklich. Ich war nämlich froh, auf diese Weise spottbillig wieder ans fahren gekommen zu sein. Weil der Wagen, bis auf die genannten Nachteile, wirklich zuverlässig lief, ohne lästige Dauerpannen, wie bei den Fiats oder teils auch beim Ford - Capri, hätte ich den Datsun noch Jahre weiter fahren wollen, sofern es mir möglich gewesen wäre. Doch dann ging es mir finanziell plötzlich so schlecht, dass es einfach nicht mehr möglich war, den Spritsäufer - Wagen weiter zu halten. Dann gesellte sich noch eine schwere Erkrankung dazu, die mich für rund dreiviertel Jahr ins Krankenhaus

und anschließend zu einer viermonatigen Reha - Maßnahme ins Ausland beförderte. Danach ging es mir weitere Monate nicht so besonders gut. An Arbeit war nicht zu denken, was auch so blieb, dadurch fehlten größere Einnahmen, die die Haltung eines Autos erlaubt hätten. Noch vor dem angesprochenen Krankenhausaufenthalt wurde der Datsun verkauft. Da der Wagen so unbekannt war und weil die Marke damals keinen besonderen Ruf genoss, nein, sie hatte eigentlich gar keinen Ruf, ein rollender Nobody sozusagen, war ich am Ende froh, als ich ihn für 320 Mark los wurde. Einige Zeit nach der unerwarteten Genesung, viele - und ich selbst zeitweise auch - hatten schon das Ende meiner Tage gesehen, war ich dann froh, mir wenigstens einen gebrauchten, preiswerten Mofa - Roller leisten zu können. Das Ding war zwar nicht mit einem Auto zu vergleichen, aber allenthalben besser, als der bei mir sehr unbeliebte öffentliche Nahverkehr, zumindest von März bis November. Bei Winterwetter war das natürlich gar nichts mit dem Roller. Zu der Zeit war das aber nicht so schlimm, zur Arbeit brauchte ich nicht zu fahren, weil ich aus gesundheitlichen Gründen keine Arbeit hatte und zu der Zeit wohnte ich noch in Stuttgart in einer Gegend, wo man wirklich alles notfalls fußläufig erledigen konnte. Es gab nichts, was es in der Gegend nicht gab, Geschäfte aller Art, besonders die für mich wichtigen Discounter, wo ich fast alles kaufe. So vergingen etliche Jahre, in denen ich aus finanziellen Gründen kein Auto hatte. Viele Leute sehen das heute ja sehr locker, denen fehlt genau betrachtet zwar auch das Geld dazu, aber dann wird eben einfach ein Auto auf Pump gekauft, also ein Kredit aufgenommen, und die Sache ist für die damit in Ordnung. Nicht für mich. Ich habe und ich werde zeitlebens niemals etwas auf Kredit kaufen, weil ich das ganze Gehabe, was manche damit veranstalten völlig lächerlich finde. Da blasen sich die letzten Nullen der Gesellschaft auf, mit tollen Dingen, die sie sich angeblich leisten können, die ihnen dann in Wirklichkeit gar nicht gehören, sondern der Bank. Solche Leute sind für mich Luftnummern, nicht mehr und nicht weniger. Das war für mich niemals eine Möglichkeit. Entweder kann ich mir eine Sache leisten oder wenn nicht, dann lasse ich es eben, alles andere ist Selbstbetrug. Doch das ist ein anderes Thema, was ich an anderer Stelle schon öfters etwas beleuchtet habe und über welches ich im Laufe der Zeit noch einen ausführlichen Bericht in separater Form schreiben werde.

Die Jahre vergingen, inzwischen hatte der Euro Einzug gehalten und ich wurde also zum Motorroller - Fahrer. Das Ding war als Mofa eingestuft, kostete pro Jahr unter 100 Euro an Versicherung und der Spritverbrauch hielt sich in Grenzen. Der Kaufpreis von dem Ding war gering, weil ich es gebraucht gekauft hatte, ich glaube um die 170 bis 200 Euro hatte ich dafür gegeben. Der Roller fuhr noch einigermaßen, sah aber ziemlich ramponiert aus, da der Vorbesitzer, ein junger Mann aus Stuttgart, mehrmals damit gestürzt war. Der hatte auch einige eigenartige Umbauten daran vorgenommen, die man schlichtweg als kindischen Kitsch bezeichnen muss. Nach Rückbau der Kinderkacke und einer gründlichen Überholung einschließlich Neulackierung, bei der mir ein Bekannter geholfen hatte, der sich mit Motoren gut auskennt, lief der Roller trotz des geringen Kosteneinsatzes viele Jahre sehr gut und ich bin damit wirklich sehr viel gefahren, sogar recht weite Strecken in den Schwarzwald, wie sie für derartige Fahrzeuge sicher eher unüblich sind. Irgendwann liess nach Jahren und sicher 25.000 damit zurückgelegten Kilometern die Qualität langsam nach. Viele Dinge waren verschlissen und zudem stand ein neuer Winter vor der Tür. Meine finanzielle Lage hatte sich leicht gebessert. Bei einem Nachhauseweg zu Fuß von einem Aushilfsjob, kam ich an einem verschneiten Garagenhof hinter einigen Mietshäusern vorbei, wo ein winziger Suzuki - Alto - Kleinwagen mit einem Schild „billig zu verkaufen“ stand. Auf dem Schild standen einige kurze Angaben, der Wagen sah sehr gut erhalten aus, war vom Baujahr 1992, also zu dem Zeitpunkt etwa 12 Jahre alt, hatte aber erst

39.000 km gelaufen und sollte 1.200 Euro kosten. Der Verkäufer war ein 82-jähriger Rentner, der den Wagen im Durchschnitt nur noch 3 mal pro Monat benutzte und er wollte das Autofahren ganz an den Nagel hängen, weil nach eigenen Angaben ihm der heutige Verkehr auf die Nerven ging und es ihm keine Freude mehr bereite, in einer Ansammlung von Verrückten, die zu 80 % in die Irrenanstalt gehörten, am Verkehr teilzunehmen. Aus sich heraus bot er schon an, den Preis auf 999 Euro zu reduzieren. Nach einiger Verhandlung bekam ich ihn dann für 850 Euro einschließlich einem Satz guter Winterreifen. Seine Frau hatte auch einiges dazu beigetragen, dass er den Preis so weit runter setzte, weil sie befürchtete, dass er ansonsten seinen Entschluß den Wagen zu verkaufen weiter hinauszögern würde. .



Mein damaliger Suzuki - Alto, auch Susi genannt

Mein damaliger Wiedereinstieg in die vierrädrige Motorisierung, in die Welt der Autos, ein kleiner, vielseitiger Winzling namens Suzuki – Alto. Noch etwas kleiner als der britische Mini, sehr leicht und mit nur 39 PS zurückhaltend motorisiert. Sparsam in Verbrauch und laufenden Kosten, Spötter meinten, zur Not könne man die Räder von Schubkarren verwenden. Wie dem auch sei, ich hatte an dem Straßenzwerg viel Spaß gehabt, ehrlich gesagt sogar mehr, als an allen anderen Wagen die ich bis dahin zuvor hatte.

Viele kennen dieses Modell gar nicht, er ist noch kleiner als der alte englische Mini war und dieser Suzuki - Alto hatte nur 39 PS, ich glaube aus 0,8 Litern Hubraum. In den Versicherungskosten lag er mit 130 Euro pro Jahr nur etwas teurer, als der Motorroller und der Verbrauch war mit 5 Litern auch gering, alles Sachen, die meiner Finanzlage sehr entgegen kamen. Manch einer wird sich über so ein Autochen krumm lachen, aber Sie glauben gar nicht, wie man sich nach fast 10 Jahren Autoabstinz über so ein kleines Stück Auto und damit ein kleines Stück neuer Unabhängigkeit freuen kann. Wenn man es nüchtern betrachtet, ist es doch wirklich so, ein solch kleiner Wagen gibt einem schon fast alles was man braucht. Brauche ich rennwagenmässige Fahrwerte zum Rasen? Nicht wirklich. Brauche ich 2 Tonnen hochglanzpoliertes Stahlblech, um anderen damit zu imponieren? Nicht wirklich, denn wenn ich mir ein Auto kaufe, dann tue ich das ausschließlich für mich und nicht für andere. Schnell fahren brauche ich nicht, Hauptsache fahren, Hauptsache unabhängig, Hauptsache ein trockenes Dach beim Fahren über dem Kopf. Wenn auch ein solch kleines Auto nicht übermässig bequem ist, im Vergleich zu tollen Limousinen sicher gar nicht, aber das sind Faktoren, die nur bei sehr weiten Fahrstrecken eine Rolle spielen und

sehr weite Strecken fahre ich kaum. Das war früher so und ist im Prinzip heute noch so. Die meisten Strecken, die ich fahre, liegen im Bereich zwischen 10 und 50 km und die hielt man es darin problemlos aus. Man konnte sagen, ungefähr ab 70 km Fahrstrecke war so eine magische Grenze, wo man sich dann langsam einem Ende der Fahrt entgegen sehnte. Man konnte dann ja eine Pause einlegen, dann war es wieder für mindestens 40 weitere km erträglich. Das Grandiose an diesem damals relativ unbekanntem und unterschätzten Winzling von Suzuki war einfach, dass man sich damit für sehr wenig Geld wieder ein Auto leisten konnte. Seine Unterhaltskosten lagen, wie schon oben angedeutet, nur etwas höher, als die eines Mofa - Rollers. Ich wandte in ihm einen Trick an, den ich öfters schon bei Autos angewandt habe, der bei so einem sehr kleinen Auto doppelt sinnvoll ist. Da ich nie mehr als 2 Personen zu befördern habe, benötige ich die hinteren Sitze überhaupt nicht. So wurden die sofort ausgebaut und durch eine selbst gesägte Holzplatte ersetzt, die ich mit Gummimatten beschichtet hatte. Dadurch wuchs der Kleine zu einem Kombi mit durchaus beachtlicher Ladefläche. Natürlich konnte man auch vorher schon die Rückbank umklappen, um Laderaum zu gewinnen, aber die geklappte Bank nimmt ja immer noch viel Platz weg. Mit meiner Lösung hingegen ist ab direkt hinter den vorderen Sitzen alles Laderaum und voll nutzbar. Das ist dann auch so ein Nischenauto, was man heute noch billig bekommen kann, eben weil es kaum einer kennt, weil dadurch keiner danach sucht, weil es keinerlei Statuswert hat. Schlecht für den Verkäufer eines solchen Autos, weil man dafür nicht mehr viel bekommt, gut für den, der ein wirklich in allen Punkten preiswertes und dennoch solide verarbeitetes Auto sucht. Da hat man schon andere, ordentliche Qualität, als beispielsweise bei irgendwelchen Billigkarren aus Rußland, Rumänien, Korea oder auch als bei den oben erwähnten anfälligen Fiat - Konstruktionen früherer Tage. Obwohl dieser Suzuki so billig war, war er wirklich gut verarbeitet, da kann man nicht meckern. Für die 39 PS waren die Fahrleistungen gar nicht mal schlecht, weil er damit ja nicht viel Gewicht zu befördern hatte. Ungefähr bis 90 km/h zog er ganz flink hoch, dann wurde es etwas zäher und ab oberhalb 110 km/h war dann nicht mehr viel und es wurde da auch schon recht ungemütlich drin. Bei ungefähr 125 km/h war ohnehin das Ende der Fahnenstange erreicht. Bei Sonnenschein und Rückenwind waren vielleicht auch mal 130 km/h drin, aber das nur der Vollständigkeit halber, um es mal erwähnt zu haben. Solche Geschwindigkeiten waren nicht sein Metier und dafür war er nicht konstruiert. Geschwindigkeiten ab 110 km/h machten mit dem Wagen absolut keinen Spaß mehr, um so mehr Spaß vermittelte er darunter. Sicher mag es auch an dem aufgestauten Leidensdruck von über 10 autolosen Jahren davor liegen, dass man dann das erste Auto nach dieser Pause ganz anders und leicht euphorisch bewertet und etwas verklärt sieht, aber ich würde trotz der Unscheinbarkeit sagen, dass dieser Suzuki - Winzling, der von mir immer liebevoll „Susi“ genannt wurde, eines der besten Autos war, was ich hatte. Einmal ausgenommen den bereits erwähnten Mercedes, der zweifellos in einer ganz anderen Liga spielte und sich nicht mit so etwas vergleichen lässt und auch ausgenommen, siehe weiter unten, noch folgend, den VW - Golf - TDI - Variant, der Opel - Corsa, den Audi A 4 sowie unser heutiger Opel - Combo, diese 4, die auch deutlich besser waren im Vergleich mit allem anderen, was wir sonst noch irgendwann mal hatten. In diesem Gesamtvergleich stand der Suzuki mit Platz 5 wirklich ganz gut da, obwohl er so preiswert war. Natürlich nicht bewertet nach den Maßstäben, die die meisten Leute heute für ein gutes Auto anlegen, sondern bewertet nach meinem persönlichen Katalog an Kriterien. Bis zu seinem Ende gab es eigentlich keine Pannen an dem Auto, obwohl er beim Kauf schon 12 Jahre alt war und obwohl er spottbillig war. Es gab exakt eine nennenswerte Panne an dem Auto und das war dann auch seine letzte, nämlich ein kapitaler Motorschaden nach einigen Jahren, der den Einbau eines komplett

neuen Motors erfordert hätte, was sich dann natürlich nicht mehr lohnte. Nachfragen bei Schrottplätzen nach einem billigen Gebrauchtmotor dieser Art waren grundsätzlich immer völlig zwecklos und vergebens, weil der Wagen dafür seinerzeit in Deutschland viel zu selten war. Die Schrottplätze hatten davon keinen einzigen vorrätig. Damit habe ich sein plötzliches Ende nach vielleicht 2 Jahren der Nutzung schon vorweg genommen. Man kann da aber nicht meckern, denn in diesen beiden Jahren lief er total zuverlässig, brauchte wenig und hat mir immer sehr viel Freude gemacht. Natürlich benötigt man in solch einem Auto eine neue Einstellung zum Autofahren. Wie andere fahren, vor allem ob die schneller sind usw. das muss einem dabei völlig gleichgültig sein, denn fast jeder ist schneller, sogar die meisten modernen LKW sind schneller, was dann anfangs sehr bedrohlich wirkt, wenn man in solch einem Zwerg von Auto sitzt und wohlgemerkt an einer langgezogenen Steigungsstrecke nähert sich von hinten bedrohlich ein LKW, der immer näher heran prescht und man kann nichts dagegen machen und der einen dann auch noch überholt. Alles tausendfach in dem Wagen erlebt, aber wenn man dann die richtige Einstellung zum Fahren mit solch einem Wagen gefunden hat, dann macht das garantiert mehr Spaß, als die meisten Fahrer in ihren teuren Luxuskarossen haben. Man fährt dann wirklich völlig entspannt, ohne jeden Streß und nur so kann sich richtige Fahrfreude einstellen. Es macht keinen Sinn sich mit überhaupt irgend jemandem anzulegen, der vielleicht schneller sein will, weil fast jeder schneller ist. Somit beachtet man solche Attacken erst gar nicht, lässt gemütlich jeden der will vorbei, ärgert sich auch nicht darüber, auch wenn es vielleicht verkehrstechnisch keinen Sinn macht, dass der gerade überholt hat. Da bekommt das Autofahren eine ganz neue Qualität. Nun habe ich neulich eine Werbung gelesen, dieses Modell Alto von Suzuki soll es jetzt sogar wieder neu geben. Es ist immer noch sehr kompakt, aber längst nicht mehr so klein wie damals und hat heute auch, ich glaube 50 oder 60 PS, wodurch es nun sicher locker mit den meisten Standardautos mithalten kann, weil es ja nach wie vor exorbitant leicht ist. 60 PS in solch einem Leichtgewicht sind ja in gewisser Hinsicht ähnlich, wie vielleicht 120 PS in einer normalen Limousine. Wie schon angedeutet, verabschiedete sich mein Suzuki nach etwa 2 Jahren völlig unerwartet und schlagartig mit einem großen Motorschaden. Da ich nun nicht wieder ein Jahrzehnt warten wollte, musste schnell ein preiswertes Auto her. Bei der Suche half mir ein Bekannter, der seinerzeit eine kleine Hinterhof - Autowerkstatt in Stuttgart betrieb. Und da geriet ich wirklich an einen Glücksfang, den ich eigentlich wegen für mich zu hoher Preise niemals überhaupt in meinen eigenen Wunschkatalog aufgenommen hätte. Es war ein gebrauchter VW - Golf - Variant TDI mit für mich seinerzeit satten 90 PS, wobei Variant für den Kombi davon steht. Ein Umstieg vom 39 PS - Suzuki auf den 90 PS - Golf, zumal den drehmomentstarken TDI, das war leistungsmässig ungefähr, als würde man heute von einem Fiat 500 auf einen Sechszylinder - Mercedes mit weit über 220 PS oder noch mehr umsteigen. Der Golf war auch schon etwas betagter, hatte, soweit ich mich entsinne, schon über 180.000 km hinter sich, was mich normalerweise abgeschreckt hätte. Aber mein Bekannter, der ja KFZ - Meister von Beruf ist, hat den genau geprüft und gesagt, dass der völlig bedenkenlos zu kaufen sei. Auch blehmässig war der gut erhalten, man mochte diese Laufleistung gar nicht glauben, wenn man ihn sah. Aber so dumm ist ja keiner, dass er mehr km angibt, als der Wagen wirklich runter geritten hat, wenn schon, dann eher umgekehrt. Also ich kann den Wagen nur loben. Trotz der hohen Laufleistung hatten wir absolut 0 Pannen damit, er verbrauchte nicht viel, zog wunderbar durch, war enorm kräftig im Vergleich zu allem anderen, was ich bis dahin jemals gefahren bin. Machte richtig viel Fahrspaß und war noch praktisch obendrein. Damit konnte man mühelos die Benzinautos, die selbst 30 oder 40 PS mehr hatten, locker abhängen, jedenfalls in der Beschleunigung und

auch bergauf an starken Steigungen, das war schon beeindruckend. Allerdings nicht in der Höchstgeschwindigkeit, da waren Benziner mit 30 oder 40 PS mehr dann im Vorteil, aber auch nur da. Immerhin knapp 190 km/h lief der auch und trotz der Möglichkeit fuhr ich eigentlich nie über 160 km/h, weshalb mir persönlich eine höhere Höchstgeschwindigkeit nichts gebracht hätte. Dann war der noch so enorm vielseitig, der große Laderaum mit den geteilt umklappbaren Rücksitzen, einfach herrlich. Nun, ich denke es erübrigt sich hier weiter die Vorteile des Golf TDI - Variant aufzuzählen, da er mit seinem Nach- Nach -Nachfolger ja heute noch als aktuelles Auto zu haben ist und dadurch fast jedermann bekannt sein dürfte. Nur dass diese Golf - TDI - Variant heute ja sogar schon 140 PS oder manchmal noch mehr haben. Nach etwa einem Jahr folgte ein rabenschwarzer Tag für uns und noch mehr für diesen Golf. Kayla und ich, wir fuhren nach Schorndorf. Dort parkten wir auf einem Parkplatz in der Nähe vom Bahnhof. Als wir nach etwa 2 Stunden zurückkehrten fanden wir den Wagen nicht mehr. Zuerst glaubten wir, dass wir die Reihe verwechselt hätten und grasten mehrmals den Parkplatz Auto für Auto ab, wie nach Krümeln suchende Hühner, aber nichts, der Golf war weg. Er war gestohlen worden! Es folgte das Übliche, mit Polizei, Anzeige usw., was uns natürlich nicht wirklich viel nützte, der Wagen war und blieb weg. Erst ganz viel später fand sich seine Spur, was uns aber nichts mehr nützte. Die Kasko - Versicherung sollte dann zahlen, aber Sie kennen das ja, wenn die zahlen sollen, werden die erstens sehr gelassen und zweitens sehr trickreich, um den Betrag so weit wie möglich nach unten zu drücken. Ich möchte jetzt hier nicht alle unschönen Einzelheiten und das ganze nervtötende, zeitraubende Hin und Her ausbreiten, was nötig war, bevor wir von der Versicherung einen halbwegs akzeptablen Betrag erhielten. Es sei nur soviel gesagt, wir hätten seinerzeit über ein halbes Jahr aufs Auto verzichten müssen, wenn wir uns erst dann wieder einen Wagen gekauft hätten, als die Versicherung zahlte. Eigentlich waren wir auf das Geld angewiesen, weil wir damals das Geld so dicke nicht hatten, um uns auch nur ein im weitesten Sinne vergleichbares Gebrauchtauto wieder zu kaufen.

Durch den genannten Bekannten wurde ich auf einen spottbillig zu habenden älteren Subaru aufmerksam. Er war zwar alles andere, als mein Traumauto, aber er war mit dem Geld, was wir zu diesem Zeitpunkt hatten problemlos kaufbar. Mein Bekannter, der ja eine kleine Autowerkstatt hatte und auch etwas mit Gebrauchtwagen handelte, hatte diesen Subaru von einem Kunden in Zahlung genommen, als dieser Kunde bei ihm einen moderneren anderen Gebrauchtwagen kaufte. Eigentlich sollte der Subaru ins Ausland verkauft werden, was aber angesichts der Tatsache, dass er noch schön lief und noch über ein Jahr gültigen TÜV hatte, eine Schande gewesen wäre. Der Wagen hatte sogar Allradantrieb, man konnte damit mühelos matschige Waldwege und ähnliches fahren, obwohl es kein Geländewagen war, sondern eine normale, etwas kantige Stufenheck - Limousine. Optisch sah er gar nicht mal übel aus, silbern metallic, nicht viel Rost und lief relativ gut. Sein größter Nachteil war sein enormer Benzindurst. Es war kein Diesel, wie vorher der Golf und von dem war man genügsamen Umgang mit Treibstoff gewöhnt und da war das schon ein heftiger Schock, nun plötzlich einen Wagen der nahezu das Doppelte verbrauchte und dann noch von dem teureren Benzin zu fahren. Nein, es war kein Wunschauto und wurde auch keines. Es war und blieb eine Notlösung, obwohl der Wagen so als anspruchslose Limousine eigentlich nicht schlecht war. Ein einigermaßen bequemer Reisewagen mit einem, im Vergleich zum Golf, aber sehr kurvenunwilligen Fahrwerk. Durch den Allradantrieb möchte man vermuten, dass er sich im Winter noch besser durchschlug, als der eh schon unproblematische VW - Golf, aber weit gefehlt, die Wintereigenschaften vom Golf waren um Welten besser,

als die des Subaru, obwohl der Golf ja keinen Allrad - Antrieb hatte. Die wahren Stärken des Subaru - Allradsystems waren tatsächlich matschige Wege, Schotterpisten und alle Wege, die zwar sozusagen unweegbar aber langsam gefahren werden sollen. Sobald etwas zügigere Gangart ins Spiel kam, wurde der Wagen sehr unhandlich und vermittelte einem nie irgendwelches Gefühl für die Fahrbahn. Aber immerhin, besser dieses brummelig - stukkerige, unkultivierte Gefährt mit genügend plüschigem Sitzplatz und wenig Kofferraum, als gar nichts. Ach was haben Kayla und ich ganze Versuchsserien unternommen, um auszutesten, wie man den Wagen mit halbwegs sparsamen Spritdurst fahren kann, aber egal was man machte, es brachte nicht allzuviel. Es gab nur 2 Möglichkeiten: entweder soff er Sprit oder er soff viel Sprit, darunter gab es nichts. Also 11 Liter auf 100 km waren mit einigermaßen zurückhaltendem Fahrstil zu schaffen, mit spartanischem Fahrstil war auch so gerade die 10 Liter - Marke zu knacken, aber man verfällt ja irgendwann automatisch wieder in einen normalen Fahrstil, bei dem man im üblichen Verkehr normal mit schwimmt und dann waren im Minimum wieder 12 bis 13 Liter auf 100 km weg. Gut, der Wagen hatte über 100 PS, ich glaube 108 oder sogar 120, so ganz genau weiss ich es nicht mehr. Der Wagen selbst wusste das allerdings wohl auch nicht, denn die Fahrleistungen waren deutlich schlechter, als die vom 90 PS - Golf und das in jeder Hinsicht. In wie weit sich diese genannten Eigenschaften wirklich auf den Wagen oder einen möglichen Verschleißgrad bezogen, das kann ich nicht genau sagen, aber mein Eindruck war schon der, dass diese Mängel größtenteils konstruktionsbedingt waren. Man kann sagen, der Wagen stellte optisch durchaus etwas dar, war äusserlich in etwa so groß wie gängige Mittelklasse - Limousinen z.B. Audi A4, Mercedes - C - Klasse, VW - Passat, Opel - Vectra oder Ford - Mondeo, aber er vermittelte absolut 0 Fahrspaß. Man war immer froh, wenn jede Fahrt damit beendet war und man endlich wieder aussteigen konnte. Genau erklären kann ich das nicht. Ein vergleichbares Unterdrücken jeder Fahrfreude habe ich zuvor in keinem anderen Auto erlebt. Die einzige Möglichkeit mit dem Wagen Sprit zu sparen, war die, nicht zu fahren. So haben wir das auch gemacht. Wir sind dann nur wirklich damit noch gefahren, wenn man es wirklich musste, z.B. zum einkaufen oder so. Selbst zu Spazierfahrten hatte man keine rechte Lust und schnappte sich lieber das Fahrrad. Wo man sonst mit dem Golf mal sagte, dann fahren wir mal in den Schwarzwald und spazieren dort etwas um einen See, dann sagten wir hiermit, nein lassen wir den Subaru stehen und gehen hier zu Hause etwas zu Fuß oder fahren mit dem Rad.



unser ehemaliger Subaru

unser damaliger Subaru. Machte optisch durchaus etwas her und war ideal zum Befahren von Matschwegen, dank Allradantrieb. Die Fahrleistungen waren eher mässig, die Fahrfreude, die vermittelt wurde, sehr gering (eher nicht vorhanden), dafür der Spritdurst hoch. Immerhin war er, zumindest anfangs, relativ zuverlässig.

So gesehen müssten sich die grünen Schwadronneure über so ein Auto freuen, welches den Leuten schon jede Lust nimmt, es zu benutzen und somit die Anzahl der Fahrten auf das absolut Unvermeidbare einschränkt. Damit will ich aber nicht verbergen, dass der Wagen auch seine Qualitäten hatte. Er fuhr uns die erste Zeit auch recht zuverlässig, da kann man nicht drüber meckern, aber halt ohne jede Fahrfreude und mit enormem Durst. Und wenn man mal irgendwie in die Situation kam, matschige Wege, Holperpisten fahren zu müssen, da war der Wagen wirklich unschlagbar und in seinem Element. In solchen Situationen stand er einem echten Geländewagen kaum nach, nur dass er eleganter aussah, als ein Geländewagen. Optisch also eine echte Limousine, im Kern aber ein verkleideter, zur Limousine umgeformter Geländewagen. Es war eigentlich das richtige Auto für Bewohner von Aussiedlerhöfen, die keine richtige asphaltierte Zufahrtsstraße haben, sondern nur Feldwege. Aber wo gibt es das heute in Deutschland noch? Es gibt ja auch andere Autohersteller, die normale PKW oder Kombi mit Allradantrieb anbieten, wie z.B. Audi in seinen Quattromodellen, die nutzen dort jedoch die Vorteile des Allradantriebs in erster Line nicht um den Wagen für Schlamm-pisten tauglich zu machen, sondern um damit bessere Fahreigenschaften auf der normalen Straße, auch insbesondere in Kurven, zu erzielen und um die meist sehr hohe Motorleistung dieser Fahrzeuge kräftiger und mit weniger Schlupf - Verlusten auf die Straße zu bringen. Sie kennen das ja auch, wenn man mit viel Gas anfährt, drehen die Antriebsräder durch, nur durchdrehende Räder übertragen halt nicht mehr viel Kraft, wenn man aber die Kraft auf alle 4 Räder aufteilt, ist die Gefahr des Durchdrehens höchstens nur noch halb so groß, also kann ungefähr doppelt soviel Kraft ohne Verluste auf die Straße gebracht werden. Der Effekt ist aber bei dem Subaru nicht das Wesentliche gewesen, weil er soviel Kraft auch gar nicht hatte, dass man sich darüber ernsthaft Gedanken machen musste, dort stand halt die gute Befahrbarkeit von Matschpisten im Vordergrund und zumindest dieser eine Punkt ist denen gut gelungen. Doch zurück zu unserem Subaru. Jetzt folgt in gewisser Weise eine Analogie zu einem weiter oben schon geschilderten Fall, der weit über ein Jahrzehnt zuvor mit einem damaligen Wagen passierte. Wir fuhren mit dem Subaru auf einer Autobahn unweit von hier, als es plötzlich einen riesigen Schlag tat. Der Subaru brüllte, im Rückspiegel sah ich die Fetzen fliegen und das auf der sonst viel befahrenen A 8, zum Glück hatte unser Hintermann nichts abbekommen und betätigte nur die Lichthupe. Der Auspuff war nahezu komplett abgerissen, hochgeschleudert, in einige Stücke zerschellt, die zum Glück in hohem Bogen seitlich ins Gebüsch donnerten. Da an dem Wagen einige Wochen zuvor bereits etliche Mängel an der Elektrik auftraten, die sich nicht so ohne weiteres beheben ließen und weil der Automechaniker aus meinem Bekanntenkreis einige bessere Wagen in Aussicht stellte, von denen wir ihm einen günstig abkaufen könnten, wurde der Wagen zu dessen Werkstatt geschleppt und blieb auch dort. Wir haben ihn nicht mehr reparieren lassen, weil es sich nicht lohnte und wir ihn auch leid waren. Da die zur Wahl stehenden, in Aussicht gestellten Fahrzeuge zu dem Zeitpunkt aber noch nicht bei dem Bekannten eingetroffen waren, die sollten erst eine Woche später kommen, hatte er uns zur Überbrückung dieser Zeit kostenlos einen Renault - Kangoo geliehen. Das ist so ein Kastenkombi, also ein Kombi, dessen Laderaum nochmals kastenförmiger und größer ist, als bei einem normalen Kombi. Man sieht derartige Fahrzeuge oft bei Handwerkern, Postzustellern, Paketdiensten usw. Unser Leihwagen war sogar postgelb und hatte früher mal tatsächlich als Zustellfahrzeug bei der Post gedient. So konnten wir kurzfristig auch auf diesem Fahrzeug mal ein paar Erfahrungen sammeln. Gleich vorweg, er war vom Fahren her schon mal um Welten besser als unser alter Subaru. Dieser Renault war auch ein Diesel mit

nominal 90 PS, wie sie unser früherer Golf - Variant TDI auch hatte. Obwohl auf dem Papier weniger PS als der Subaru, war er doch deutlich durchzugskräftiger als der recht lahme Japaner, nur in der Höchstgeschwindigkeit lag der Subaru höher, da der Kangoo bei ungefähr knapp 170 km/h am Ende war. Allerdings muss man auch sagen, dass der uns gestohlene VW - Golf -TDI mit ebenfalls 90 PS nochmals ganz erheblich durchzugsstärker und auch schneller als der Renault war. Trotzdem waren die Fahrwerte des Renault - Kangoo relativ akzeptabel, besonders wenn man zuvor von dem gemächlichen Subaru darauf umgestiegen war. Durch den hohen Kastenaufbau und das ziemlich einfache Fahrwerk waren die Kurveneigenschaften des Kangoo allerdings auch nicht wirklich besonders, aber in einem Bereich, auf den man sich gut einstellen konnte. Das Blechkleid des Kangoo durfte man allerdings nicht zu hart ansehen, dann verformte es sich schon. Also ein Auto was aus solchem instabilen dünnen Weichblech gestanz ist, habe ich zuvor noch nie gesehen. Wenn man versuchte, den Wagen von draußen vor dem Haus stehend, von Hand in die Garage zu schieben, weil man ihn dafür nicht extra wieder starten wollte, dann verformte sich an den Stellen, wo man mit der Hand aufs Blech drückte um zu schieben, das Blechkleid großformatig nach innen und man hatte Angst, schon bei normalem, seichten Schieben von Hand Beulen ins Auto zu drücken. Kayla meinte aus diesem Grund spöttisch, das Auto sei sicher aus alten Coladosen zusammen gelötet worden.

Ansonsten für Leute wie uns kein schlechtes Auto, weil eben sehr praktisch, besonders wenn man am Haus ständig am Renovieren ist und ständig viele Sachen besorgen muss. Für Leute die sportliches Fahren lieben, ist es natürlich nicht so ganz das Richtige, wegen der relativ schlechten Kurveneigenschaften durch den hohen Schwerpunkt. Wie die Leute bei VW das machen weiss ich nicht, aber selbst so ein normaler VW - Bus der Serie T 4 hat da ein wesentlich kurvenfreundlicheres Fahrwerk und die fuhren uns in kurvigen Schwarzwaldsträßchen immer problemlos auf und davon. Man könnte nun vermuten, und das wird es wohl auch sein, dass die doch deutlich teureren Preise von VW u.a. im erheblich höheren Aufwand der Fahrwerke stecken. Für billige Preise bekommt man eben doch nicht das Gleiche, wie bei anderen Marken für hohe Preise. Das mag oft äusserlich so aussehen, wenn es dann aber um solche Dinge geht, sieht man schnell den Unterschied und bemerkt, wo die billigeren Hersteller gespart haben. Wo wir gerade bei Schwarzwaldsträßchen sind, während der Renault auf geraden Strecken eine durchaus akzeptable Beschleunigung für solch ein Kastenkombi entwickelte, war damit an Steigungen Schluß. Da mutierte er zum lahmflügeligen Engel. Kein Wunder, es ist halt ein Unterschied, ob man 90 PS aus 1,9 Litern Hubraum, wie beim Golf holt oder ob man die aus nur knapp 1,5 Litern wie beim Renault holt. Hubraum ist eben durch nichts zu ersetzen, ausser durch noch mehr Hubraum, eine alte Weisheit, die auch heute noch gilt. Ein anderer Mangel, der aber wohl nur undefinierbarer technischer Natur war, alle paar Momente in unregelmässigen Zeitabständen, leuchtete ein Kontrolllämpchen auf, welches einen angeblichen Fehler an der Motorsteuerung signalisierte. Wir sind dann zu unserem Autobekannten, der hat dann ein Diagnosegerät angeschlossen, was aber nichts ergab. Er meinte, wir sollten das einfach ignorieren, der Fehler sei wohl der, dass das Lämpchen angehe, ohne dass ein wirklicher Fehler vorliege. Der Wagen fuhr auch normal weiter, man bemerkte keinerlei Nachteile dadurch. In den knapp 2 Wochen, wo wir den Wagen hatten, blieb das auch so.

Die Zeit kam, um sich einen „neuen Gebrauchten“ auszusuchen. Unter 4 Fahrzeugen, die uns zur Auswahl standen, entschieden wir uns nach eingehenden Probefahrten für einen Opel - Corsa 1,7 DTI - Turbodiesel mit 75 PS. Wir erprobten neben dem Corsa, noch einen VW - Golf TDI mit 90 PS in der Normalausführung, der aber durch

extrem hohe Laufleistung weitgehend verschlissen war, da klapperte innen alles und sah sehr abgenutzt aus. Über 300.000 km hatte der schon hinter sich gebracht. Motor, Getriebe usw. funktionierten aber noch gut, aber der ganze Innenraum war verschlissen, klapperig, die Türen knarzten und ächzten bei jeder Bewegung, die Kofferraumklappe ratterte wie eine Blechdose und weitere ähnliche Abnutzungserscheinungen traten auf. Durch diesen nutzungsbedingten Verschleiß fiel der gleich wieder raus, obwohl er uns vom Modell her auf Anhieb aus der Theorie heraus am meisten zugesagt hätte. Als zweites hatten wir einen Ford - Fiesta Turbodiesel in die engere Wahl gezogen, der aber später im Vergleich dem Opel deutlich unterlag, da der Opel für ungefähr den gleichen Gebrauchtwagenpreis eindeutig mehr Auto bot und die besseren Fahreigenschaften hatte. Ebenfalls noch mit im Vergleich befand sich ein Mercedes - A - Klasse, auch Turbodiesel mit sogar 94 PS. Der war aber wesentlich teurer als die anderen Kandidaten. Zudem hatte auch er schon relativ gewaltige 190.000 km auf dem Buckel, die man ihm aber nicht unbedingt ansah. Auf den ersten Blick hätte man ihm vielleicht knapp 100.000 km zugetraut, aber Mercedes ist eben doch meist etwas stabiler und eher für ein langes Autoleben gut. Trotzdem, im Zusammenhang mit dem hohen Preis wollte uns das nicht gefallen. Ich will jetzt das gesamte Procedere der Probefahrten nicht einzeln erläutern, weil es zu weit führen würde. Fakt ist, dass wir uns am Ende für den Opel - Corsa entschieden. Eine Entscheidung, die wir nie bereut haben. Das war der



unser damaliger Opel - Corsa - Turbodiesel

links: unser damaliger Opel - Corsa - Turbodiesel in Dunkelblau - Metallic, ein Wagen an dem wir sehr viel Freude hatten. Im Hintergrund noch zu sehen, der gelbe Renault - Kangoo - Leihwagen, den wir zuvor einige Wochen als Überbrückungs - Fahrzeug fuhren.

erste Opel in meinem Leben, ich hatte die Marke früher nie so richtig im Programm und nie richtig registriert, nicht mit Absicht, aber es ergab sich nie anders. Opel hatte ja eigentlich früher immer etwas den Ruf des zwar soliden, aber zugleich auch langweiligen und biedereren Autos für Beamte und Kaufleute und eher immer etwas träger zu sein. Man sagte denen zwar immer recht gute Kurveneigenschaften nach, nur die Leistung ließ laut Volksmund oftmals zu wünschen übrig. Ich entsinne mich noch, es gab da früher mal einen Spruch, wie es ihn für jede Marke gab, da wurde Opel als Abkürzung für „Ohne Power Endlos Lahm“ genannt. Für Fiat sagte man damals ja immer „Fehler In Allen Teilen“ und bei Ford hiess es immer „Er fuhr Ford(t) und kam nie wieder“ als Anspielung auf die zeitweise Unzuverlässigkeit einiger Modelle von denen. Früher, zur Zeit dieser Sprüche gab es noch die Marke DKW, diese Auto-Union - Marke aus der später Audi wurde, da sagte man immer „Deutscher Kinder Wagen“ zu, weil sie

früher einerseits so etwas barocke Rundformen wie damalige Kinderwagen hatten und weil sie recht primitive Zweitakt - Motoren hatten, die noch nicht so ganz der Kinderstube des Motorbaus entstiegen schienen, quasi ähnlich wie ein Moped oder ein etwas aufgemotzter Rasenmäher früherer Tage. Na ja, diese Sprüche hatten zum Teil mal irgendwann sicher ihre Berechtigung, zumindest für einige Modelle dieser Marken. Was man unserem dann seinerzeit gekauften Opel - Corsa jedenfalls nicht nachsagen konnte war, dass er gemächlich und lahm war. Mit seinen 75 PS aus dem 1,7 - Liter Turbodieselmotor erzielte er in Sachen Beschleunigung in etwa die gleich guten Fahrwerte wie der Golf TDI in der 90 PS - Ausführung. In der Höchstgeschwindigkeit war er vielleicht 5 bis 10 km/h langsamer als der Golf. Auch die Verarbeitung war gut und die Kurveneigenschaften waren sogar als sehr gut zu bezeichnen. Und der Verbrauch war erfreulich gering. Wir haben den Wagen bis vor ungefähr drei Jahren insgesamt rund 4 Jahre gefahren und hatten nie Probleme damit. So unscheinbar er auch sein mochte, im Gesamturteil war er zweifellos einer der besten Wagen, den wir je hatten. Sicher der Golf - Variant bot noch einen Tick mehr Fahrspaß und durch den Kombi - Laderaum noch bessere Nutzungsmöglichkeiten, aber dafür belohnte der Corsa die geringen Abstriche in diesen Punkten mit einem nochmals um 1,5 Liter geringeren Verbrauch. Ich kann über diesen Wagen wirklich nichts, aber auch gar nichts schlechtes sagen. Dieser Corsa hat uns seit dem zu absoluten Opel - Fans gemacht, wobei Kayla davon noch mehr begeistert ist, als ich. Da stimmt einfach die Mischung aus günstigen Kosten, Fahrfreude, praktischem Nutzen und Qualität, da können noch so viele Kritiker über Opel herummaulen, wir haben bislang nur gute Erfahrungen mit Opel gemacht, das ist einfach so. Man muss ja immer die Relation sehen, in welcher Fahrzeugklasse man sich da befindet und man kann so einen Kleinwagen nicht mit einer Luxus- oder Rennsportlimousine vergleichen, aber in seinem Segment wirklich gut. Wir würden den auch heute noch fahren, wenn er nicht durch geraubte Kanaldeckel in einer Straße in Pforzheim zum Totalschaden geschrottet worden wäre. Da hatten Schwachsinnige, von denen es heute leider viel zu viele gibt, in einer Straße am Stadtrand von Pforzheim die Kanaldeckel gestohlen. Kayla fuhr morgens dort rein und das ergab am Fahrwerk solche Zerstörungen, dass eine Reparatur nicht mehr lohnte. Solche gehirnkranken Idioten, die Kanaldeckel ausheben oder Nägel und ähnliches auf der Fahrbahn streuen, was man hier in den letzten beiden Jahren öfters erlebt, die sollte man am besten gleich öffentlich hinrichten. Mit anderen Methoden kommt man solchem asozialen Rattenpack nicht bei. Diese Drecksaffen riskieren dabei ja auch das Leben anderer Menschen und die heutige Strafverfolgungspolitik, die solche Mißgeburten mit Samthandschuhen anfasst, bewirkt nur, dass derartige Subjekte noch angespornt werden, so was zu tun, weil ihnen nicht viel passiert. Aber nein, da ist es für die Behörden ja einfacher, Leute zu verfolgen, die mal falsch parken oder die im Internet ungenehme Seiten besuchen. Da kann man sich dann aufbrüsten, was man angeblich alles tolles für die Sicherheit getan hätte, aber die Erzganoven, die tatsächlich andere schädigen, bestehlen, betrügen oder deren Leben gefährden, die lässt man laufen und zeigt noch Verständnis, von wegen schwerer Kindheit und dergleichen blödes Geschwätz. Aber das ist ein anderes Thema, wozu ich an anderer Stelle im Laufe der Zeit noch ausschweifend berichten werde. Das war wirklich ein sehr trauriger Moment, wo man durch so was eines guten, brauchbaren und zugleich auch noch preiswerten Autos beraubt wurde. Danach gabs wieder einige Wochen lang eine autolose Zeit. Da wir inzwischen in einer sehr abgelegenen ehemaligen Industriesiedlung ein Haus gekauft hatten, wo wir seit 2006 leben, sind wir absolut aufs Auto angewiesen. Früher in Stuttgart gab es an jeder Ecke öffentliche Verkehrsmittel, die man zur Not nutzen konnte, auch wenn man eigentlich kein Freund öffentlicher Verkehrsmittel ist, aber hier gibt es

gar nichts. Für eine nahegelegene Fabrik gibt's eine Art Kleinbusverbindung, die man theoretisch zeitweise mit nutzen könnte, aber eigentlich gibt's wirklich nichts. Kein Bus, keine Bahn. Der nächste Ort liegt etwa 5 km entfernt, also hier kann man nicht wirklich aufs Auto verzichten. Ein befreundeter Rentner hatte uns zeitweise seinen über 30 Jahre alten Mercedes geliehen, weil er den im Durchschnitt nur noch einmal pro Woche selbst benötigt. Das war nett und ihm hoch anzurechnen, trotzdem war es kein Dauerzustand. Ich hielt es nicht aus, längerfristig auf andere angewiesen zu sein, das bereitete mir großes Unbehagen. So war klar, es musste wieder schnellstmöglich ein Auto her. Zu dem Zeitpunkt waren wir uns ziemlich unschlüssig darüber, was wir eigentlich als Nachfolger von dem Corsa kaufen sollten. Genau betrachtet auch wieder nicht, denn da wir mit dem eher etwas unscheinbaren Opel - Corsa voll zufrieden waren, wurde zunächst der simple Entschluß gefasst, sich wieder solch einen Corsa - Turbodiesel in der 75 PS - Version zu kaufen. So klapperten wir etliche Gebrauchtwagenhändler ab. Es war zwar kein Problem Opel - Corsas zu finden, weil es ja ein sehr weit verbreitetes Auto ist, aber diese Dieselverson tauchte dabei kaum auf. Benziner in Mengen und davon besonders oft die mit der niedrigsten Motorleistung. Mit diesem schwach motorisierten Benziner, mit ich glaube 55 PS oder so in der Gegend, hätte man uns tot werfen können, auch noch einige von einer schwächeren Dieselverson mit 60 PS, die tauchten auf, jedoch der 75 PS - Turbodiesel ganze 2 mal. Und diese 2, waren so teuer, dass sie für uns nicht in Frage kamen. Somit wurde klar, dass wir auf ein anderes Modell ausweichen mussten, wenn wir nicht weiter lange zuwarten wollten. Und genau darin lag eben die schwierige Überlegung. Was sollte man da nehmen? Schlussendlich hatten wir uns schon dazu entschlossen, in eine höhere Wagenklasse auszuweichen, also in die untere Mittelklasse oder gar in die Mittelklasse, weil in diesen beiden Segmenten die Angebotspalette um ein Vielfaches größer war. Ich will da jetzt gar nicht alles erwähnen, was wir da probiert haben, am Ende waren wir eigentlich so weit, dass wir uns auf das Modell VW - Passat - Variant - TDI eingeschossen hatten, weil es erstens genügend als Gebrauchtwagen zur Verfügung stand und es zweitens die beste Kombination aus angenehmem, spurtstarken, kräftigen Reisewagen und großem Kofferraum gepaart mit offensichtlich guter Verarbeitung bot. Im Preis auch kaum teurer als gleichalte Fahrzeuge der unteren Mittelklasse. Preislich deutlich günstiger wären zwar wieder japanische oder französische Fahrzeuge ähnlichen Zuschnitts gewesen, auch der Ford - Mondeo - Turnier, also Kombi, war gebraucht deutlich billiger, aber nach Probefahrten kam das alles nicht mehr in Frage und ich finde das Ford - Design recht hässlich. Durch Zufall stolperten wir bei einem Händler über einen Wagen, der absolut überhaupt nicht in dieses ganze Konzept passte, einen alten VW 181 - Kübelwagen. Sie werden jetzt sagen, was redet der da? Da suchen die eine Art Kombi mit kräftigem Dieselmotor und landen bei einer alten, eher unpraktischen Spritschleuder mit wenig Laderaum, wenig Motorleistung, lahmen Fahrleistungen und spartanischem Aufbau. Der 181 ist eine Art früher Geländewagen von VW könnte man sagen, auf Käfer - Basis ist das Fahrwerk, der Motor und die Technik. Der altbekannte Käfer - 4-Zylinder - Boxermotor mit Luftkühlung leistet in dem Allroundgefährt immerhin schon 48 PS. Gerade mal die ungewöhnliche Form, dann die robuste, einfache Technik und die Möglichkeit, bei schönem Sommerwetter mit wenigen Handgriffen das Ding zum geländegängigen Cabrio zu verwandeln waren Argumente, die plötzlich aus dem Schlag heraus überzeugten, obwohl die gleichen Argumente wenige Momente vorher noch keine wirkliche Rolle spielten. In einer Art Safari - Lackierung kam er daher, dunkelbeige, fast bräunliche Kotflügel und der Rest normalbeige. Dann recht matter Lack, den man bei Bedarf auch problemlos mit einem Pinsel oder einer Schaumgummiwalze neu lackieren kann, ohne dass es auffällt. Alles einfach, alles robust, alles funktionierte. Der

Wagen war schon mal von einem Vorbesitzer restauriert worden, diese Restauration lag allerdings auch schon wieder etliche Jahre zurück. Trotzdem gut erhalten, TÜV frisch, wird teils schon unter Sammlern kurioser Oldtimer als gern gesehene Rarität gehandelt. Der Preis sollte zuerst bei 3.500 Euro liegen, sank aber nach einiger Verhandlung relativ schnell auf 2.800 Euro und schwupps wandelte er in unseren Besitz über. Gleich nach dem Kauf besann ich mich meiner früheren Methoden zur Laderaumverbesserung. Die hinteren Sitze wurden ausgebaut und durch eine dicke Holzplatte mit Gummimatten - Beschichtung ersetzt, wodurch der gesamte hintere Fahrgastraum sich zum Laderaum mit fast schon leichtem Kombi charakter wandelte. Also bei schönem Wetter war es wirklich ein absolut tolles Feeling, wie man heute wohl sagt, mit dem Wagen zu fahren, zumal man damit auch sehr schön Waldwege und ähnliches fahren konnte. Zum Rasen völlig unbrauchbar, dafür vermittelte der Wagen eine angenehme Gemütlichkeit, die aber andererseits auch nie zu gemütlich wurde, weil er dafür zu unkomfortabel war. Zugleich ist der VW 181 ein Geländewagen, allerdings ohne Allradantrieb, aber trotzdem mit durchaus ansehnlichen Geländeeigenschaften. Ich möchte sogar behaupten, dass mancher teure, moderne Geländewagen mit Allradantrieb in echtem Gelände schlechter abschneiden würde, weil diese Kisten zu sehr auf Komfort getrimmt sind, was dann bei der Geländetauglichkeit oft seinen Tribut fordert. Bei kaltem Wetter wird's dann aber etwas ungemütlicher. Das einfache, aber strapazierfähige Verdeck aus imprägniertem Militär - Textilzeugs schützt nur mässig vor Kälte und die Heizung des Wagens funktioniert zwar, aber wirklich warm wird es innen damit trotzdem nicht. Bei Kälte muss man im Wagen schon die dicken Jacken an behalten. Die Fahreigenschaften waren natürlich etwas altbacken, hohe Kurvengeschwindigkeiten waren nicht so sein Metier, aber dank der eher bescheidenen Fahrwerte in Sachen Geschwindigkeit und Beschleunigung, drang man ohnehin nur selten in kritische Bereiche vor. Die Charakteristik des Wagens regte auch in keinster Weise dazu an, es auf eine zügige Gangart zu versuchen. Der Verbrauch, na ja, man kann sagen für solch ein altes Benzinauto, war der mit rund 8,5 bis 9 Litern auf 100 km durchaus akzeptabel. Sicher würde man heute sagen, ein Auto mit nur 48 PS dürfte wohl kaum mehr als 5 bis 6 Liter brauchen, aber zu der Zeit, als der Wagen gebaut wurde, war das mit den 8,5 Litern ein sehr niedriger Verbrauch, zumal man ja bedenken muss, welche relativ klobige Metallkonstruktion der Motor da immer mit sich herum schleppen und antreiben muss. Wahrscheinlich hören Sie an meinem Unterton schon, dass uns dieser ungewöhnliche Wagen nicht lange begleiten sollte. Das ergab sich dann auf eine unvermutete Weise. Per Zufall lasen wir in einer Werbezeitung, die hier wöchentlich in die Briefkästen geworfen wird, dass in einigen Kilometern Entfernung ein Oldtimertreffen mit Ausfahrt stattfinden würde, an dem alle Fahrzeuge teilnehmen dürften, die mindestens 30 Jahre auf dem Buckel haben. Das traf auf diesen Kübel - VW aus den 70er Jahren ja locker zu und so fuhren wir mal dahin. Eigentlich mehr, um die aufgewienerten Schätzchen der anderen Teilnehmer zu begutachten, aber so konnte man ja gleich mitmischen. Als wir da so auf einem Platz standen, kamen 2 etwa 35 bis 40jährige Männer vorbei, die uns ansprachen. Im Verlauf des Gespräches wurden einige Infos ausgetauscht und schließlich fragte der etwas jüngere von den beiden, ob wir den 181 nicht verkaufen wollten. Neeeeein, kam zuerst von mir, weil wir ja froh waren, endlich wieder einen zuverlässigen fahrbaren Untersatz zu haben. Kayla meinte jedoch, wobei sie mir ins Wort fiel, dass alles eine Frage des Preises sei. Klar, ist es ja immer. Es gibt eigentlich immer eine Summe, ab der man etwas wieder hergeben würde, bis auf sehr wenige Ausnahmen. Die beiden Männer betuschelten sich ein wenig, bis schließlich einer einen Preis nannte, wo ich dachte, dass ich unter Halluzinationen leide. Da bot der doch tatsächlich mehr als das Doppelte, als wir selbst dafür wenige Wochen

zuvor gegeben hatten. Kayla ist ja, wenn sie will, sehr geschäftstüchtig und meinte, dass das zu wenig sei. Nun waren diese Typen auch nicht dumm und sich der Tatsache durchaus bewusst, dass sie schon einen sehr guten Preis dafür geboten hatten. Wie dem auch sei, immerhin liessen sich noch weitere 200 Euro Aufschlag heraus handeln, also zu dem Doppelpreis und dass alle Formalitäten und alles an Aufwand von den beiden erledigt würde, wir uns also im Wesentlichen ausser um die Abmeldung um nichts weiter kümmern brauchten. So ging das dann. Nach wenigen Wochen war der seltene und etwas seltsame VW 181 damit für uns schon wieder Geschichte. Etwas später kauften wir dann für das Geld einen gebrauchten Audi A4 - TDI - Avant, also Kombi, mit aus unserer Sicht satten 130 PS. Eine PS- Zahl, in die wir uns eigentlich niemals hoch getraut hätten, aber weil wir auf den Wagen zu einem recht günstigen Preis stießen, kam es so. Sicher kann man ohne jeden Zweifel sagen, dass dieser Audi das beste Auto war, was wir bis dahin je hatten. Da stimmte einfach alles, reichlich Leistung, entsprechend gute Fahrleistungen, ein sehr gutes Fahrwerk, welches jede noch so enge Kurve zu einem reinen Fahrvergnügen machte, dann noch eine gute Verarbeitung. Natürlich gab es auch dort ein paar Kritikpunkte, die für uns aber insgesamt nicht so sehr ins Gewicht fielen, bzw. die uns nicht störten. Unser A4 - Avant war ja ein Kombi, das ist bei uns auch sinnvoll, weil wir aufgrund von anhaltenden Hausrenovierungsarbeiten oft Zeug zu transportieren haben. Der Laderaum könnte nach meiner Meinung für einen Wagen dieser Größe etwas größer sein. Nun muss man dazu sagen, dass unser Audi schon fast 10 Jahre alt war und die aktuellen Modelle dürften da vielleicht mehr bieten, ich weiss es aber nicht. Es ist aber nicht so, dass man behaupten könnte, er hat wenig Laderaum, er hat da schon einiges, aber unser früherer Golf - TDI Variant, der ja in den Außenabmessungen kleiner war, hatte nach meinem Gefühl bei umgeklappten Rücksitzen deutlich mehr Laderaum, als der Audi. Auch waren die Rücksitze dort besser umzuklappen, aber wie schon gesagt, es ist ein kleines Manko, welches aber im normalen Alltagsbetrieb so gut wie nie wirklich ins Gewicht fällt. Es gibt vielleicht 2 mal im Jahr eine Situation, wo man es bemerkt. Wenn man den Laderaum in ähnlich gebauten Fahrzeugen der Konkurrenz vergleicht, was ich mal gemacht habe, dann kann man sagen, dass der Mercedes - C - Klasse - Kombi, der VW - Passat - Kombi und der Opel - Vectra - Kombi da etwas mehr Laderaum bieten, der BMW - 3er- Kombi hingegen sowie etliche andere Wagen bieten hingegen noch mal deutlich weniger Laderaum. Der zweite Kritikpunkt hat mit den Autos selbst nichts zu tun, es ist die offensichtlich eigenartige Stimmung in den originalen Audi - Autohäusern, die irgendwie abgehoben und hochnäsiger wirkt. Ich kann das nur sehr schlecht erklären, aber man kommt sich gleich nach dem Betreten wie ein unerwünschter Fremdkörper vor. Damit Sie mich nicht falsch verstehen, das wird sicher nicht in allen Audi - Autohäusern der Fall sein, so viele kenne ich davon nicht, aber in den dreien, die ich in der letzten Zeit besuchte, herrschte das gleiche eigenartige abgehobene, unterkühlte und äusserst unangenehme Klima. Vielleicht werden dort auch nur Kunden gerne gesehen, die in einem teuer wirkenden und durchgestylten Outfit erscheinen, was aber nunmal nicht jedermanns Sache ist. Und ich lasse mir doch von einem Auto bzw. einer Automarke - im übertragenen Sinne gesehen - nicht vorschreiben, wie ich mich zu kleiden, zu verhalten und zu gehen habe. Soweit kommt es noch. Da müssen die Autobauer es schließlich dem Autokäufer überlassen, wie er sich gibt, entscheidend ist doch wohl nur, dass er die Wagen der Marke kauft, den Service nutzt und vor allem seine Rechnungen bezahlt. Was nützen einem Betrieb durchgestylte Hampelmänner, die alles auf Pump kaufen und vielleicht sogar die Hälfte ihrer Rechnungen am Ende gar nicht bezahlen? Aber das scheint bei den Verantwortlichen dort noch nicht angekommen zu sein. Wenn mal Inspektionen oder kleine Reparaturen anlagen, war ich

deshalb gar nicht mehr in eine direkte Audi - Vertretung gegangen, sondern zu einem eher kleinen VW - Betrieb in der Umgebung. Die Leute dort sind freundlich, umgänglich und vertrauensvoll und haben alles sofort und kompetent erledigt. Technisch ist VW und Audi ja ohnehin zu über 80 % identisch, wie man weiss. Nur die größeren Motorisierungen über 2 Liter Hubraum und mit mehr als 4 Zylindern gibt es bei VW in den normalen PKWs nicht, die bekommt man nur bei Audi. Ansonsten musste man sagen, ein durch und durch gutes Auto.

Wie Sie die Lesart schon erahnen lässt, währte die Audiphase in unserem Hause nicht lange und endete nach nur wenigen Monaten jäh.

Wieder einmal war Kayla vom Pech in Sachen Auto verfolgt. Sie war zum Einkaufen nach Karlsruhe gefahren und stellte den Wagen auf dem endlosen Parkplatz eines großen Einkaufszentrums ab. Nachdem sie mit voll beladenem Einkaufswagen etwa eine Stunde später aus dem Geschäft zurück kam, war der Wagen schlicht und ergreifend weg. Gestohlen! Sie können sich vorstellen, was für ein gleich doppelter Ärger das ist, Wagen weg und Sie stehen da mit einem vollbeladenen Einkaufswagen und wissen nicht wohin damit. Es half nichts. Die Polizei wurde verständigt, dort nahm man eine Anzeige auf, mit der lakonischen Randbemerkung, dass dies schon der siebte Wagen sei, der an dem Tag in der Gegend gestohlen worden wäre. Um die Einkäufe doch noch nachhause zu kriegen, lieh uns der schon bekannte Rentner aus dem Bekanntenkreis seinen alten Mercedes, zu dem ich weiter unten noch komme.

Trauriges Ende unseres Audi-Kombis nach etwa 4 Monaten Nutzungszeit. Dann begann der Ärger mit der Versicherung. Wir hatten zum Glück eine Vollkasko-Versicherung abgeschlossen, obwohl man das bei älteren Gebrauchtwagen eher nicht macht. Aber heute sind die preislichen Unterschiede in den Beiträgen bei manchen Versicherungsgesellschaften zwischen einer Teilkasko, die man mindestens haben sollte, und einer Vollkasko nicht mehr sehr hoch, daher hatten wir uns bei der Anmeldung dafür entschlossen. Ansonsten bin ich ja bekanntlich ein Feind jeder überflüssigen Versicherung, aber in dem Fall Teil- / Vollkasko sieht es anders aus, weil im Verkehrsgeschehen die Gefahr doch relativ groß ist, dass man die Versicherung mal braucht. Wie man an dem Fall ja auch sieht. Nachdem alle Unterlagen von der Polizei und uns an die Versicherung übergeben worden waren, hörten wir lange Zeit gar nichts von denen. Auf wiederholte Nachfragen kam dann eine "Abrechnung des Versicherungsfalls", wo man uns für den Audi einen angeblichen Zeitwert von nur 4.600 Euro erstatten wollte. Der tatsächliche Zeitwert vor dem Diebstahl war aber von einem Gutachter auf rund 7.000 Euro geschätzt worden. Also klaffte da eine Lücke von 3.600 Euro, die wir nicht bereit waren, aus eigener Tasche drauf zu legen, für den Fall, dass wir ein gleichwertiges anderes Gebrauchtfahrzeug kaufen wollten. So ging ein schriftlicher Hickhack zwischen der Versicherung und uns los, der uns noch über ein halbes Jahr begleiten sollte.

Da wir aber kein halbes Jahr auf ein Auto verzichten können, wegen unserer abgelegenen Wohnlage ohne jeden öffentlichen Nahverkehr, musste erst mal schnell ein Ersatzauto her.

Da kam uns der mehrfach erwähnte Rentner hier aus der Siedlung zufällig entgegen. Der hatte uns ja schon öfters seinen über 30 Jahre alten Mercedes E 200 D geliehen. Der sagte, dass er, falls wir Interesse hätten, uns den Wagen für 1.000 Euro verkaufen würde, weil er aus gesundheitlichen und Altersgründen selbst nicht mehr fahren wolle. Er hatte den ohnehin nur noch vielleicht 6 mal pro Jahr gefahren, wenn er in Karlsruhe Arzttermine hatte. So wurden wir uns einig und kauften ihm diesen Beinahe - Oldtimer ab, der noch sehr gut erhalten war.

Eigentlich wollten wir nie so einen großen Wagen, aber bei dem Preis und trotz des Alters ist der Zustand sehr gut gewesen, er lief zuverlässig, war sehr angenehm zu fahren und bot auch reichlich Platz. Nur war er mit 75 PS in dem schweren Fahrzeug natürlich eher dezent motorisiert, aber was solls, rasen ist ohnehin nicht unser Ding.

So wurden wir zu Mercedesfahrern und ich muss sagen, wir haben es nicht bereut, obwohl viele Leute fragen würden, was will man mit so einem alten

Fahrzeug.

Wie es später dann mit diesem Mercedes weiterging, lesen Sie auf der Seite Umweltquatsch.

Noch eine Anmerkung zu dem anfänglichen Versicherungsdilemma. Nach etwa 7 Monaten des Schriftwechsels, sogar noch unter Hilfe eines ADAC - Anwalts, bot man uns in einem Vergleich für den Audi dann 6.200 Euro an, worauf wir uns einließen. Es hätte zuviel Nerven und Ungewissheit gekostet, diesen Hickhack dann noch wegen fehlender 800 Euro weiter fort zu führen. Ich vermute, genauso kalkulieren die Versicherer auch, so haben die immerhin noch 800 Euro gespart, wir aber wenigstens einen einigermaßen erträglichen Gegenwert erhalten.

Teil 3

hier lesen Sie, wie es nach der Wertevernichtung durch sinnlose Umweltstandards weiterging:

So musste mal wieder ein neuer bzw. ein Gebrauchter her, der die auf der Seite "Umweltquatsch" geschilderten Probleme nicht hat. Wie Sie wissen, sind wir finanziell nicht gerade üppig ausgestattet, nehmen aber auch grundsätzlich keinen Kredit auf. Schuldenmachen gibts bei uns nicht, das ist Prinzip ! Wir leben nach dem Motto, was ich mir nicht wirklich leisten kann, das kaufe ich auch nicht. Alles andere ist ohnehin nur Selbstbetrug und ich kann mich nicht über Dinge freuen, die in Wahrheit nicht mir, sondern der Bank gehören. Damit sind wir unser ganzes Leben bislang immer bestens gefahren. So kam kurz die Überlegung auf, vielleicht einen dieser preisgünstigen Dacia - Wagen zu kaufen, die unter Renault - Regie in Rumänien zusammengeschraubt werden, zumal es von denen mittlerweile auch Dieselfahrzeuge gibt, die für uns generell nur infrage kommen. Mein Bekannter, von dem ich schon öfters berichtete, der die Autowerkstatt in Stuttgart hat, riet davon aber energisch ab. Er meinte, da stünde man sich unter dem Strich besser, sich für das gleiche Geld einen gebrauchten Marken - PKW z.B. einen ein paar Jahre alten VW - Golf, Polo oder Opel - Astra, Corsa oder sowas zu kaufen, da hätte man am Schluß mehr von. Er sagte, der Dacia ist und bleibt ein Dacia, ein Billigauto mit entsprechend billigem Fahrwerk und vielen Einsparstellen, die man auf den ersten Blick nicht sieht. Niemand hat heute etwas zu verschenken, auch Dacia nicht, und wer ernsthaft glaubt, dort für 10.000 Euro einen Neuwagen zu kriegen, der genauso gut ist, wie von Opel, VW oder Ford ein Wagen für 20.000 Euro, der belügt sich nur selbst und hat grundlegende Funktionen dieser Welt nicht verstanden. Die Einsparungen für den Billigpreis liegen nicht nur alleine am billigen Lohn in Rumänien, das ist nur ein kleiner Teil des günstigen Preises. Ich meinte darauf, dass die Dacia - Reklame ja immer auf den geringen Wertverlust hinweisen würde. Darauf meinte mein Bekannter, der schließlich KFZ - Meister ist, nur flapsig, dass sei ja klar wie Kloßbrühe, denn ein Auto, was keinen Wert hat, kann auch keinen Wert verlieren. An einem Auto, mit 8.000 Euro Neupreis kann ich eben keine 10.000 Euro an Wert verlieren, das ist schon rein mathematisch unmöglich. So war dieses Thema schnell abgehakt, zumal mir die Wagen von denen äusserlich ohnehin nicht wirklich gefallen. Das wäre dann ohnehin ein Kompromissfall geworden. Also hieß es jetzt, nach einem günstigen Gebrauchten zu suchen, Diesel, Kombi, nicht zu alt, nicht zu groß, günstig im Verbrauch und nicht zuviele Kilometer auf der Uhr. Ich bin eigentlich kein Markenfetischist und für vieles offen, aber einige Marken fielen aus meiner persönlichen Sicht gleich aus der Auswahl raus, wie z.B. Mazda oder Ford, einfach weil diese Autos mir vom Aussehen her überhaupt nicht gefallen. Ich finde die einfach potthässlich. Wie z.B. der Ford - Focus, der von vorne ja noch halbwegs erträglich aussieht, aber von hinten absolut gräßlich, als wäre über die Konstrukteure da gerade der Feierabend herein gebrochen und die hätten dann schlagartig Schluß gemacht und den unvollständigen Entwurf in die Produktion gegeben. Noch viel potthässlicher finde ich Kia, die sehen von vorne aus, wie aufgeblähte Frösche, die bald platzen. Ein ekelhaftes Design. Während es beim anderen Koreaner, Hyundai, immer irgendwie so ausschaut, als habe man die Designentwürfe zahlreicher anderer Marken nur in einen Topf geworfen, gut geschüttelt - und fertig war der neue Hyundai - vorne etwas von Opel, hinten etwas vom alten 1er BMW und in der Mitte etwas von Ford. Ebenfalls nicht begeistern kann mich Honda, obwohl die technisch ganz gut sein sollen, aber besonders die Modelle der unteren Mittelklasse sehen bei denen heute aus, wie verchromte aufgeblähte Plastik-Seifendosen, ein seltsames Design, was auf Anhub nach billigstem Plastik aussieht, was man nur verchromt und optisch aufgepumpt hat. Die Geschmäcker sind halt verschieden und wahrscheinlich gibt es andere Leute, die diese Fahrzeuge genau gerade deswegen besonders mögen und mich mit meinen Ansichten nun verfluchen. So sei es dann, ich will ja niemanden überreden, sich meiner Betrachtungsweise anzuschließen. Hinzu kommt, dass Kayla, die ja aus Asien

stammt, kurioserweise vehement dagegen ist, ein Auto aus asiatischer Produktion zu kaufen. Es scheint widersinnig zu sein, aber es ist so. Kayla erinnert sich immer so gerne an ihren Opel - Corsa, der nach wie vor ihr absolutes Lieblingsauto ist, während ich mehr mit etwas aus dem Hause VW liebäugelte. Früher kauften wir Autos gerne bei meinem Bekannten aus Stuttgart in dessen Autohaus ebendort, aber da er gerade nichts im Angebot hatte, was für uns infrage kam, mussten wir suchen. Der spezialisiert sich im Moment nämlich mehr auf PS-starke Fahrzeuge mit Tuning-Zeugs und aufgemotzten Motoren. Der hat kaum was auf dem Hof stehen, was nicht mindestens 200 PS hat und das sind dann noch die schwach motorisierten davon, wie er selbst sagt. Sowas kommt für uns aber nicht infrage.

So suchten wir einige Wochen, in dieser Zeit wurde der Umweltsünder-Mercedes einfach weiter gefahren, egal was der Onkel vom TÜV sagt, aber wir sind bekanntlich wegen unserer abgelegenen Wohnlage in unserem Haus weit außerhalb, ja auf ein Auto angewiesen. Fündig wurden wir schließlich tatsächlich bei einem Opel - Händler und zwar mit einem Automodell, was wir eigentlich nie auf dem Plan hatten, weil es in der breiten Bevölkerung ein relativ unbekanntes Modell ist. Dieser Typ nennt sich Opel - Combo. Kennt eigentlich kaum einer so wirklich dieses Modell. Das ist ein Kombi-Kastenwagen, also wie ein Kombi nur mit dem Unterschied, dass er nur vorne 2 Sitze hat und der ganze hintere Rest ist ein riesiger Kombi-Laderaum, fast wie in einem Kleinbus, aber kürzer und mit den Außenabmessungen von einem normalen Kombi - PKW, nur etwas höher. Der Wagen hat einen sehr sparsamen 1,3 - Liter - Turbodieselmotor mit nominal nur 75 PS, was für die heute üblichen PS - Orgien sicher nicht als viel gilt, aber zum normalen entspannten Fahren reicht es allemal. Dabei muss man bedenken, dass die meisten Autos heute alle sehr schwer geworden sind, Fahrzeuggewichte unter 1,5 Tonnen gibt es eigentlich gar nicht mehr und in die Breite sind sie alle gegangen, wie ein ausgelaufener Käse. Nicht so dieser Opel-Combo, es ist noch das Modell C, welches



Opel - Combo, unser derzeit aktuelles Fahrzeug

die etwas kompakteren Ausmaße hat und "nur" 1,69 m breit ist. So breit waren zwar bis vor etwa 10 Jahren noch ausgewachsene Mittelklasse - Limousinen, aber heute sind das in der Breite fast schon Kleinwagenmaße. Im Innenraum ist, dank sinnvoller Raumgestaltung, aber nahezu genauso ein gutes Platzgefühl, wie in wesentlich größeren Fahrzeugen. Mit den nur 75 PS des kleinen Turbodiesels ist die Beschleunigung zumindest bis etwa 60 km/h gar nicht mal so schlecht und auf einem guten Durchschnittsniveau, nur bei höheren Geschwindigkeiten wird es dann zäher. Aber, wie gesagt, durch den relativ drehmomentstarken Turbodiesel, ist die Beschleunigung bis etwa 60 km/h durchaus mit wesentlich stärker motorisierten Fahrzeugen aus dem 110 PS - Segment zu vergleichen. Von 0 auf 100 braucht er dann schon etwa 14 - 15 Sekunden, was früher mal ein guter Wert war, jedoch heute eher guter Kleinwagen - Durchschnitt ist. Die Höchstgeschwindigkeit endet ungefähr bei 165 km/h, was für uns mehr als ausreicht, weil wir ohnehin so gut wie nie schneller als 120 km/h fahren. Diese Ausführung vom Opel - Combo hat nur etwa 1,2 Tonnen Eigengewicht, weil ja hinten gar keine Sitze und keine schweren Einbauten sind, was mit zu der recht guten Beschleunigung im unteren Geschwindigkeitsbereich beiträgt. Von vorne sieht er aus, wie ein zu hoch geratener Opel - Corsa, von hinten eher wie ein VW - Caddy, der auch im Prinzip das entsprechende Pendant dazu von VW ist. Mit rund 1,90 m ist er nämlich schon fast im Höhenbereich eines VW-Busses oder vergleichbarer Fahrzeuge. Die Länge ist mit 4,32 m noch erfreulich kompakt und der schier endlos große Laderaum begeistert einfach nur. Bei Bedarf kann man ihn im Prinzip bei Urlaubsreisen sogar sehr gut als Einfach - Wohnmobil nutzen und mit 2 Personen bequem drin schlafen, zumal hinten, außer in den beiden Heckflügeltüren, keine Fenster sind, fällt das auch keinem auf. Was ich auch noch sehr schön finde, er hat einen so geringen Schadstoffausstoß, dass er die grüne Euro 4 - Umweltplakette schafft, obwohl er keinen Diesel - Partikelfilter besitzt. Das hat den Vorteil, dass auch kein Dieselpartikelfilter kaputt gehen kann oder ausgebrannt werden muss, was wohl zuweilen vorkommen soll, wenn jemand schon mal

Kurzstrecken fährt. Nun fahren wir zwar fast immer mindestens 15 km lange Strecken, aber trotzdem, wer weiss, wie pingelig diese Anlagen ansonsten wären. Jedenfalls, was nicht da ist, kann auch nicht kaputt gehen und keine zusätzlichen Kosten verursachen. Von der Bequemlichkeit her ist er deutlich angenehmer, als wir erwartet hatten. Solche Halbnutzfahrzeuge sind ja innen oft recht laut, der hier aber nicht, die Innengeräusche liegen im Bereich normaler PKW, nur bei Regen hört man die Regentropfen mehr aufs Blech prasseln, weil im Laderaum die Innenbleche im oberen Bereich nicht gesondert gedämmt sind. Das stört uns aber überhaupt nicht. Jemand hatte uns im Vorfeld davor gewarnt, dass dieses Modell nur eine sehr schwache Heizung hätte, so dass man im Winter frieren müsse. Das absolute Gegenteil ist der Fall, es wird behaglich warm, nur es dauert natürlich etwas, bis der ganze Kasten aufgeheizt ist, weil zwischen Fahrerraum und Laderaum keine Trennwand ist. Eine solche Trennwand kann man aber bei Bedarf bei Opel bestellen und selbst einschrauben, die dazu notwendigen Gewinde sind bereits vorhanden, dann würde es sehr schnell warm im Fahrerraum, aber dafür könnte man überlange Ladung nicht bis in den Fahrerraumbereich durchladen. Wir lassen es so ohne Trennwand. Er ist rund 4 Jahre alt, hatte zum Kaufzeitpunkt erst 58.000 km gelaufen und sieht aus wie neu. Die netten Opel - Leute von dem Autohaus bieten von sich aus in dem Kaufpreis sogar noch 2 Jahre Garantie, obwohl er gebraucht ist. Nach eingehenden Probefahrten von Kayla und mir und einer Preisverhandlung, die bei 7.200 Euro einschließlich einem neuen Satz Winterreifen plus die nächste normale Inspektion in einem Jahr gratis endete, wurden wir uns schnell handelseinig. Der Preis ließ sich, trotz der geringen Laufleistung, soweit runter handeln, weil es seit knapp 2 Jahren ein neues Nachfolgemodell vom Combo gibt, welches vorne total anders aussieht und breiter ist. Bei solchen drastischen Modelländerungen verlieren die alten Ausführungen dann meist mehr an Wert, weil viele Leute immer nur das neue Modell haben wollen. Somit fahren wir jetzt wieder Opel. Was den alten Mercedes betrifft, den wir von dem alten Rentner aus der Siedlung hier übernommen hatten, den haben wir auch noch, denn der Opelhändler wollte für den antiken Gesellen nur bestenfalls 800 Euro anrechnen, weil er dafür selbst keine Kunden mehr findet. Das erschien uns zu wenig. So beschlossen wir, das gute Stück einfach zu behalten. Er wurde nur abgemeldet. In unserer ehemaligen Fabrik-Garage haben wir ja Platz genug, da stört der alte Mercedes keinen und ab und zu werfe ich ihn noch mal an und fahre hier den asphaltierten Weg neben der alten Fabrik zum Wald hinten hin, das sieht ja keiner und da ist kein Verkehr, weil der Weg hinten als Sackgasse an der ehemaligen Industriemühle endet. Das mache ich, damit er sich nicht kaputt steht. Wer weiss, in 10 Jahren ist der als Oldtimer sicher wieder viel wert, wenn man ihn nicht verkommen lässt.

Noch ein Nachtrag: jetzt nach fast zwei Jahren Erfahrung mit dem Opel - Combo sind wir von dem Fahrzeug noch mehr begeistert, weil wir den mit einem Verbrauch von nur 4,5 Litern auf 100 km im Durchschnitt bewegen und das, obwohl er in der Anleitung mit 5,1 Liter auf 100 km angegeben ist, was ja auch schon sehr wenig wäre. Es gibt also doch noch Autos, die im Verbrauch niedriger liegen, als angegeben, meist kennt man es heute eher umgekehrt. In Sachen Spritsparen haben die Opel - Leute also schon was drauf, da könnte sich manch anderer Hersteller eine Scheibe von abschneiden. Es ist klar, es ist kein Rennwagen und das soll er ja auch gar nicht sein, zumal er in Sachen Zweckmässigkeit jeden Rennwagen locker in den Schatten stellt. Es ist ein Universalfahrzeug, ja ich würde dafür sogar den neuen Begriff erfinden, er ist kein einfaches Auto, sondern ein Mobilitätswerkzeug, welches mit geringen, überschaubaren Kosten eine sehr breite Palette an Möglichkeiten abdeckt, die ein normales Auto so niemals bieten kann. Für uns ist es eigentlich das absolut ideale Fahrzeug, viele praktische Nutzungsmöglichkeiten, für solch ein Fahrzeug sogar ein gewisses Mindestmaß an Fahrspaß, bislang absolut zuverlässig, sehr geringer Verbrauch, überschaubare Kosten und das im gesamten Bereich, der unter Kosten fällt. Egal ob Verbrauch, Steuer, Versicherung, Werkstattkosten und selbst wenn man mal neue Reifen braucht, ist die hier verwendete Reifensorte relativ billig zu haben und das ohne dass man auf irgendwelche minderwertigen Billigreifen zurückgreifen muss. Man muss ja nicht gleich die allerteuerste Reifenmarke wie Continental oder Michelin nehmen, aber die gut etablierten Qualitätsmarken auf den zweiten Qualitätsplätzen wie Fulda, Firestone, Vredestein, Dunlop usw. sind fast genauso gut und gleich etwa 40 % billiger zu haben, wenn man nicht beim erst besten Reifenhändler kauft, sondern etwas Umschau hält. Das mit den Reifen ist übrigens ein guter Tipp von meinem Autobekanntem. So hoffen wir, dass uns dieser Wagen möglichst lange erhalten bleibt, weil er wie angegossen zu uns passt.