

DIE ACHSE DES GUTEN



Unwort 2017: Dieselangst

Diesel, Diesel, Diesel. Es scheint derzeit in Deutschland kein anderes Thema zu geben. Da ich nie ein Dieselfahrer bin – abgesehen von Leihwagen, ohne es zu merken – habe ich zu diesem Thema keine innere Beziehung. Ich bin weder für noch gegen Diesel, so wie ich weder für noch gegen Fast Food bin, nun ja, tendenziell eher dafür, weil ich die Slow-Food-Philosophie so albern finde wie Yoga in der Mittagspause.

Ich wundere mich nur, wie emotional das Thema diskutiert wird, und es fällt mir schwer, den aufgeregten Dieselfahrern abzunehmen, dass sie sich betrogen, getäuscht und reingelegt fühlen. Mal ehrlich, Kameraden, ihr habt euch einen Dieselfahrer gekauft, weil Diesel an der Tankstelle billiger ist. Und ihr habt lange gerechnet, wie viele Kilometer im Jahr ihr fahren müsst, um einen Kostenvorteil gegenüber einem Benzinwagen herauszufahren. Es war nicht die Sorge um die Umwelt, sondern schlichter Geiz, ein sehr menschliches Motiv. Schon mein Vater, 1895 geboren, ein einfacher Handwerker, wusste: „Billig kommt teuer!“ Deswegen kaufte er sich nur selten etwas, aber dann etwas richtig Gutes und Langlebige, ohne zu wissen, was Nachhaltigkeit bedeutet. Er war kein Snob, er wusste nur, dass Qualität ihren Preis hat.

Ich glaube weder an Chemtrails noch an andere Verschwörungstheorien. Ich wundere mich trotzdem, warum die Dieseldiskussion jetzt aufkocht. Die Luft in Stuttgart war schon immer übel, nicht wegen der Autos, sondern weil die Stadt in einem Kessel liegt, in dem sich die Luft staut. Allein der Gedanke, in Stuttgart umsteigen zu müssen, konnte bei mir eine Asthmaattacke auslösen. Laktoseintoleranz und Glutenunverträglichkeit sind dagegen harmlose Beschwerden.

„Dieselangst“ könnte das neue Wort oder Unwort des Jahres werden, nachdem „Klimaleugner“ inzwischen ausgedient hat. Es teilt die Gesellschaft in Täter und Opfer ein, die einen fahren Diesel, die anderen sterben daran. Ein Energieexperte, der beim WDR tätig ist, hat vor Kur-



zem behauptet, die „deutsche Automafia“ vergast jedes Jahr 10.000 Unschuldige“. Interessant. Wo hat er die Zahl her? Und wäre es okay, „Schuldige“ zu vergasen? Hinterher hat er sich, gezwungenermaßen, entschuldigt, aber: Gesagt ist gesagt.

Es liegt also etwas in der Luft, das über Dieselgeiz hinausgeht. Es rumort im Bauch der Gesellschaft. Giftige Dämpfe drängen an die Oberfläche. Das Unbewusste bricht sich Bahn. Sind Autobahn und Diesel nicht enge Verwandte? Hat die Wehrmacht bei ihrem Russlandfeldzug nicht Dieselfahrzeuge benutzt?

Andererseits muss man natürlich vor einem Generalverdacht gegen alle Dieselfahrer warnen und darauf bestehen, dass es sich um Einzelfälle handelt, Selbstzünder eben. Zugleich muss man fragen, woran die Integration der Dieselfahrer gescheitert ist. Hatten sie eine schwierige Kindheit? Egal, was passiert ist, wir sollten die Dieselfahrer nicht ausgrenzen. Auch der Diesel gehört zu Deutschland.



JÜRGEN CLAUSS (3)

Ein ALPINIST im Porsche-Land

Wer bei Stuttgart wohnt und für alte Sportwagen schwärmt, kann eigentlich nur den Elfer im Sinn haben. Doch Jürgen Clauss tickt anders, er hat sein Herz an eine launische Französin verloren

Seine erste Liebe galt dem Fahrrad. Denn wenn Jürgen Clauss es eilig hatte oder wenn er Sport machen wollte, dann hat sich der junge Mann auf ein Rennrad geschwungen. Autos waren in seiner Familie stets Mittel zum Zweck, und ein motorisiertes Zweirad wurde ihm in jungen Jahren vom Vater strikt verboten. Doch irgendwann ist Jürgen Clauss bei einer Trainingsrunde im Stuttgarter Hinterland die erste Renault Alpine A10 begegnet – und da war es um ihn geschehen.

VON THOMAS GEIGER

Während all seine Freunde für Porsche geschwärmt haben, wie es sich für ordentliche Schwaben eben gehört, hat Jürgen Clauss sein Herz an ein französisches Coupé aus Fiberglas verloren, das in den 60er-Jahren den Spitznamen „Flunder“ trug. Zu verlockend, zu einzigartig und speziell war die Alpine (eines der wenigen Autos, das man zwingend weiblich benennen muss), als dass sie Clauss wieder aus dem Kopf ging. Erst recht nicht, weil sie damals oben drein ständig bei der Rallye Monte Carlo oder bei der Tour de France Automobile in den Schlagzeilen war.

Doch so ganz unproblematisch ist die Liebe nicht. Erst braucht Jürgen Clauss ein paar Nebenjobs, mit denen er bis dato einen Golf GTI finanzieren wollte. Und dann muss er auch noch das passende Auto finden. Anfang der Achtziger macht er endlich eine Alpine A10 1300 aus und tauscht sie aus heutiger Sicht blind und ohne jegliche Vorkenntnisse gegen seinen soliden GTI.

Dumm nur, dass sich die französische Schönheit als ziemliches Wrack herausstellt: Nachdem die erste Schwärmerei vorbei ist, muss Clauss feststellen, dass er nicht um eine Totalrestauration he-

rumkommt. Damals ein Fluch, heute ein Segen – denn so sammelt der Werkzeugmacher seine ersten Erfahrungen beim Erhalt von Oldtimern.

Und die Mühe hat sich gelohnt. Denn fast 20 Jahre lang hält die schwäbisch-französische Allianz, bevor sich ihre Wege wieder trennen. Clauss' Firma für hochpräzise Metallbearbeitung fordert zu viel Zeit, als dass ihm Muße und Geduld geblieben wären, um sich weiter mit den Tücken dieser Beziehung zu belasten. Einmal zu oft ist er mit der schönen, aber launischen Diva bei einem Bergrennen liegen geblieben, hat ihr deshalb den Laufpass gegeben und den Platz in der Garage doch noch mit einem Porsche gefüllt. Durch diesen blutorange-farbenen 911 2.7 RS wählte er sich vom französischen Fieber endgültig kuriert. Bis er irgendwann noch die letzten Ersatzteile losschlagen wollte, um Platz in der Garage zu schaffen. Dummerweise lernte er darüber einen Schweizer Alpine-Sammler kennen, ein Wort gab das andere, mit dem Austausch kamen die Erinnerungen, und ehe Jürgen Clauss sich versah, war das alte Virus wieder ausgebrochen.

Das ist jetzt über zehn Jahre her, und seitdem sind mehr als ein Dutzend Alpine durch Clauss' Hände gegangen. Allein in seiner Werkstatt, die das gesamte Erdgeschoss seines Wohnhauses einnimmt, stehen gerade vier ehemalige Rennwagen in vollem Lack. Und im offenen Anbau im Garten wartet eine komplett ausgebeinte Glasfaserkarosserie auf den nächsten Schliff, bevor die wunderschönen Rundungen vielleicht zum Ende des Jahres wieder im typischen Bleu Alpine erstrahlen.

So viele Alpine auf einem Fleck, das wäre schon in Frankreich etwas Besonderes. Aber in Deutschland ist es eine kleine Sensation. Zumal Clauss nicht irgendwelche Alpine sammelt, sondern

sich allein den raren S-Serien der A10 Berlinette verschrieben hat, mit der die Geschichte 1962 begann. Fahrzeuge mit Rennhistorie sind, was Jürgen Clauss begehrt – und die damit verbundenen Recherchen nach Resultaten und Fotos von Rennen und Rallyes nennt er das „icing on the cake“, auf Deutsch würde man sagen: das Sahnehäubchen.

Die späteren Sechszylindermodelle dagegen schmäht Clauss als ebenso verweichlichte wie übergewichtige Plastikbomber, die ihn nie locken konnten. Von den Rennversionen mit den Vierzylindermotoren interessieren ihn vor allem die 1300er und 1600er, und zwar am besten so, wie sie ganz offiziell vom Werk eingesetzt wurden. Schließlich ist Alpine eine Marke, die aus dem Rennsport heraus entstand; Firmengründer Jean Rédélé hat erst Autos für die Piste gebaut, bevor er an zahlungskräftige Privatkunden dachte.

Das macht die Sache für Clauss nicht gerade einfacher. „Viele der Autos wurden natürlich im Renneinsatz verschlissen. Und was die Strapazen überlebt hat, wurde von den späteren Besitzern hoffnungslos verbastelt“, klagt der Sammler. „Die Alpine war billig, und was man einem Porsche oder einem Ferrari nie angetan hätte, hat man bei ihr ohne Skrupel ausprobiert“, sagt Clauss. „Die Alpine mutierte über die Jahre zum Kit Car, und fast jeder hat seine Berlinette nach eigenem Gutdünken verschlimmbessert.“

Aber damit wird ein Auto für den Schwaben nur interessanter. Denn erstens muss er dann noch länger nach Kontakten, Zeitzeugen und Ersatzteilen fahnden. Und zweitens ist das Ergebnis seiner Restaurierungen dann umso eindrucksvoller. Denn wenn er mit der Arbeit fertig ist, sehen die 100er tatsächlich wieder so aus, als seien sie gerade in Dieppe für ihre Jungfernfahrt bei der

Rallye Monte Carlo oder der Tour de France Automobile vorbereitet worden. Genau wie der Weltmeisterwagen von 1973, den er mit Glück und Geschick in Ungarn gefunden hat.

Clauss' Restaurierungen sind im höchsten Maße professionell und werden mittlerweile weltweit anerkannt. Zum Concorso d'Eleganza in der Villa d'Este wurde er schon eingeladen, der renommiertesten Oldtimerveranstaltung Europas, genauso wie zur Luxusschau The Quail am Rande des Concours d'Elegance im kalifornischen Pebble Beach. Viel mehr kann ein altes Auto nicht verlangen, und ein paar Anfeindungen auf Clauss' Website Alpine-lab, die für maximale Originalität eintritt, stören da überhaupt nicht. Er bleibt seiner Linie treu und investiert in ein Auto schon mal 2500 Arbeitsstunden, verteilt auf zwei, drei Jahre.

Doch selbst wenn er immer mal wieder ein Straßenauto verkauft, um Platz für einen neuen Rennwagen zu schaffen, und ein paar Jahre lang sogar mit Alpine-Accessoires gehandelt hat, denkt Jürgen Clauss nicht daran, das Hobby zum Geschäft zu machen. Auch wenn der Wert der Fahrzeuge mittlerweile gestiegen sei, man für ein Straßenauto bisweilen bis zu 100.000 Euro zahlen müsse und Rennversionen für 300.000 Euro und mehr gehandelt würden, sei mit der Alpine in Deutschland kein Geld zu verdienen. „So ein Aufwand lohnt sich bei uns allenfalls für Ferrari oder Porsche, sonst zahlt man am Ende nur drauf.“

Dennoch lässt er nach der anfangs eher schwierigen Beziehung heute nichts mehr auf seine Alpines kommen und freut sich schon auf die Handvoll ausgewählten Oldtimerveranstaltungen, die er pro Jahr besucht, zuletzt das Solitude Revival in Stuttgart.

Doch für den Alltag sind die „Flundern“ aus Frankreich eher ungeeignet

und bisweilen zu anfällig. Einen Kofferraum sucht man bei einer Wettbewerbs-Alpine vergeblich, und so eignet sie sich lediglich als kompromisslose Fahrmachine, als die sie letztlich auch konzipiert wurde. „Ein Rennwagen für die Straße eben“, sagt Clauss.

Als Daily Driver fährt der Werkzeugbauer deshalb einen schlichten Audi A6 Avant. Und wenn er mal mit Freude und ohne Sorgen schnell fahren möchte, dann holt er seinen Porsche 911 2.7 RS von 1973 aus der Garage. „Während man bei der Alpine des Öfteren irgendein verdächtiges Geräusch hört und man hin und wieder zweifelt, ob man wirklich ankommt, läuft der Porsche wie ein Uhrwerk“, schwärmt Clauss – nur um den Lokalpatriotismus gleich wieder zu relativieren: „Allerdings lässt der RS im Vergleich zur Alpine die Agilität und Leichtigkeit vermissen und fährt sich dagegen wie ein Lastwagen.“

Bald könnte Clauss eine echte Alternative zu seinen Berlinetten bekommen. Denn Alpine bereitet eine Neuaufgabe der A10 vor, und der Alpinist aus Schwaben ist zumindest hellhörig geworden. Natürlich auch, weil das neue Management längst auf den Sammler aufmerksam geworden ist und seine historischen Autos fürs Marketing in Deutschland nutzen möchte.

Anders als manche PS-Puristen kann Jürgen Clauss mit dem neuen Konzept der Franzosen gut leben, freut sich an der Idee vom Leichtbau und dem quirligen Vierzylinder im Heck und schwärmt vom Design des Coupés, das man sofort als Enkel der A10 erkennt, ohne dass es zum Abklatsch wird.

Dennoch kommt ihm das neue Auto so noch nicht in die Garage. Denn allein für sie Straße will Clauss keine Alpine mehr kaufen. „Aber sobald sich Alpine im Motorsport zurückmeldet und eine Rennversion auflegt, bin ich mit dabei.“



Alpine-Experte Jürgen Clauss mit Sammlung und stilechtem Transporter Renault Estafette. 1973 wurde Alpine übrigens von Renault übernommen