

# VIER RÄDER, ZWEI SITZE UND KEINE KOMPROMISSE

von David Zu Elfe

*Wann ist es genug? Wann ist es Zeit aufzuhören? Wann ist es perfekt? Wann kann man etwas als wahrhaftig rein bezeichnen? Die Punkt, an dem man erkennen muss, dass man es zu weit getrieben hat, ist leider um ein Vielfaches einfacher zu erkennen als die Grenze, die man blindlings auf der Suche nach Perfektion überschritt.*

Meine motorisierte Historie ist kurz, dafür gleichermaßen von Überheblichkeit wie auch Leidenschaft geprägt. Mein erstes eigenes Automobil mochte zwar eine ursprünglich für Wolfsburg gedachte Konstruktion sein, das prestigeträchtige Zuffenhausener Wappen trug er dennoch auf der Schnauze. Trug. Hat mich ja auch nur präzise drei Wochen gekostet ihn in ein Stück teures Altmetall zu verwandeln; definitiv keiner meiner Glanzmomente.

Sprung in die Gegenwart: Ich bin immernoch mittelschwer verantwortungslos, aber inzwischen bei meinem dritten Hausfrauenporsche angekommen. Der ist jetzt wenigstens schwarz. Außerdem bin ich nun in der Lage, größere Reparaturen am Fahrzeug endlich selbst durchzuführen. Zum großen Teil hat mich diese Tatsache wohl im ziemlich wörtlichen Sinne an die Marke geschweißt. Ich fahre einen Porsche Golf 100, und bin stolz drauf, jeder der mal mitgefahren ist versteht, dass das Wappen schlicht keinen Einfluss auf den Fahrspaß hat. Und der ist groß.

Groß. Das wird heute wohl in einem anderen Maßstab wahrgenommen. Ein neuer Mini wird mit seinem Urahn auf dem Dach beworben. Entweder schert es keinen, oder die Ironie eines solchen Bildes kommt beim Autofahrer von heute tatsächlich nicht mehr an. Während der neue Mini bremst, fahre ich gemütlich durch die Lücke zwischen parkenden Autos und dem x-ten Skoda Octavia in weiß. Und ich fühle mich großartig klein.

Es weht ein harscher Wind. Ohne meine orangene Basecap, die ich lässig umgekehrt auf meinen mittlerweile viel zu langen, zerzausten Haaren platziert habe, ist an Arbeiten nicht zu denken. Die Produktion dauert bereits gute 14 Stunden, es geht um die letzten Aufnahmen, bevor wir uns auf den Rückweg machen. Die Sonne berührt bereits den Horizont, und der Charme des flachen Lichtes betont die wundervollen 1.14m, die sich auch stehend rasend schnell vor mir auf vier Räder verteilen. Ich stehe vor einer perfekten Alpine A110 Safari, einer von fünf jemals ab Werk ausgelieferten und der einzigen, die von privat geordert wurde. Nicht, dass mich die Erkenntnis nicht schon vorher erreicht hätte, aber die geduckte Karosse, die golden schimmernden Gotti-Felgen und die genieteten Kotflügel bestärken sie nur noch: Ich habe das falsche Auto.

Objektiv. Außenstehend. Beides Adjektive, deren Verwendung in einem Bericht über eine A110 keine Berechtigung haben. Denn abgesehen davon, dass eine Alpine schlicht nicht groß genug ist, um ‚außenstehend‘ überhaupt zu ermöglichen, ist die französische Art keine, die man nach deutschen Maßstäben überhaupt zu beschreiben versuchen sollte.

Man fährt die Alpine nicht, um etwas zu transportieren. Man fährt sie nicht, um anzukommen. Man fährt sie nicht einmal, um geradeaus zu fahren. Man fährt sie nicht. Sie fährt.

Ich spüre meinen Puls steigen. Ein bekannter Moment, wenn die Beschleunigung einsetzt. Ein unbekannter Moment, wenn die Querschleunigung einsetzt. Die Alpine reißt meine Masse in die Wangen des Beifahrersitzes, bevor wir auf allen vieren zu rutschen beginnen. Ein kurzer Gasschub und wir hechten auf die nächste Kurve zu. Und durchfahren sie, ohne erneut anzubremsen. Dieses Mal halten die Michelins dem Druck stand. Ich nicht, mein Grinsen steht mir bis zum Hals. Die Wucht, die 130PS bei über 7.000 Umdrehungen auf 700kg auswirken können, hat mich voll erwischt. Der Hexer trug seinen Namen zu Recht. Was Amédée Gordini aus mageren 1.300cc herausgeholt hat, deute ich als Kampfansage an den Teufel persönlich. Schwarze Magie, die sich als Mischung aus brennenden Sinfonien und qualmendem Kautschuk manifestiert. Ein Hexer hat seine Zauber, er braucht keine Rüstung. Also keine Dämpfer, nur ein Flammrohr.

Lauscht man nun dem brachialen Schreien der vorbeiziehenden Nummer #8 sollte einem zwangsläufig klar werden, welche Brutalität dieses französische Monster entwickeln muss, wenn schon die mageren Reste ihrer Maschine meilenweit zu hören sind...

Als ich am frühen Morgen mein Equipment aus unserem Produktionsmobil in mein eigens Fahrzeug lade, fühle ich mich wie der Besitzer einer Großraumlimousine. Ich vermisse die Französin.

Der Geruch von Treibstoff, der Druck des Sitzes in der Kurve, die reine Eleganz ihrer Karosse und das Gefühl von Freiheit und Enge zugleich.

Die Alpine ist nicht makellos, im Gegenteil, sie hat viele Fehler. Aber genau diese Fehler sind es, die sie so unwiderstehlich machen. Die Sehnsucht nach Horror und Grausamkeit, während die vergehende Sonne die wundervollsten Zeichnungen auf ihren Rundungen kreierte. Das lustvolle Spiel mit dem lodernden und knisternden, barmherzig wärmenden Feuer in dunkelster Nacht ist nahezu göttlich schön.

Unsere französischen Freunde haben aber bereits eine Göttin.

Die Alpine ist der Teufel. Und der Teufel schließt keine Kompromisse.