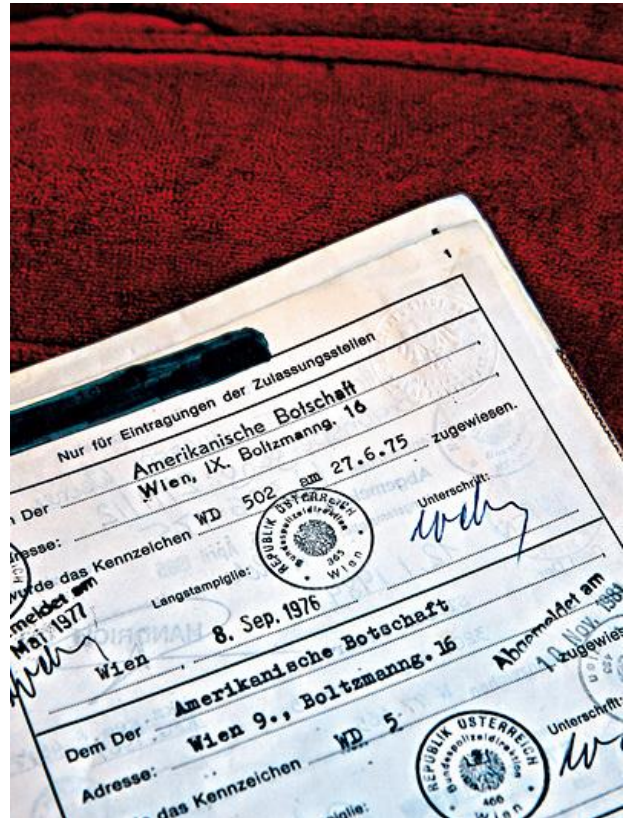


auto revue

Hurra, wir kommen in die Hölle!

Könnte man aus Harmonie ein Auto bauen, es käme der Lincoln Continental Mark IV dabei heraus.



05.12.2012 [Christian Seidel](#) Online Redaktion

Die erste Begegnung ist der beste Anfang für diese Geschichte. Er: mit dem selbstsicheren Auftreten eines Staatsmannes. Ich: mit der tollpatschigen Art eines frisch Verliebten. Er im Gewand eines Stardesigners, ich in Bluejeans. Er eingeweiht in die größten Geheimnisse der Welt, ich naiv. Er hat für die amerikanische Botschaft in Wien gearbeitet. Hat vielleicht den damals mächtigsten Mann der Erde bei einem Staatsbesuch chauffiert. In seinen roten Polstern sind dunkle Geheimnisse unbemerkt versickert. Ich esse gerade Burger.

Etwas unwürdig wird dieser Lincoln Continental Mark IV Cartier Edition bei Ebay versteigert. Erstbesitzer war die amerikanische Botschaft in Wien. Das war 1974. Damals war erst Richard Nixon Präsident, bis er sich selbst aus dem Amt lauschte. Dann kam Gerald Ford. Der erste und letzte Präsident der USA, der nicht gewählt, sondern von seinem Vorgänger ernannt wurde. Aus Dankbarkeit bekam Nixon von Ford übrigens eine Begnadigung für alle Verbrechen, die er möglicherweise begangen haben könnte. Das ist freilich alles total pfeifdrauf.

Die Ebay-Auktion läuft am St. Patrick's Day um 22 Uhr aus – es ist ein Samstag. In Irland sind wahrscheinlich sämtliche Verträge ungültig, die zu diesem Zeitpunkt zustande kommen. In Wien natürlich nicht. Ich will nicht mit leerem Magen den St. Patrick's Day feiern, deswegen bin ich in einer amerikanischen Burger-Bar. Noch vier Minuten.

Ein irisches Pub am St. Patrick's Day braucht genau so lange für dein Essen, dass es so kalt ist, wie du dein Bier gerne hättest, wenn es an den Tisch kommt. Das ist dir zu diesem Zeitpunkt aber auch schon egal. Noch drei Minuten.

Deswegen sitze ich in einer amerikanischen Burger-Bar. Rechts von mir Nina, die immer da ist, wenn ich sie brauche. Oder sie mich. Links von mir Monika. Die ist da, weil sie einen freien Platz brauchte und wir einen hatten.

Noch zwei Minuten.

Vor mir ein leerer Pitcher. Auf meinem Handy die Ebay-Anwendung.

Noch eine Minute.

Ein paar schnelle Gebote. Dreizweieins.

Das Auto gehört uns. Uns. Nicht mir. Nina zahlt mit, Nina bastelt mit, Nina tankt mit. Das halten Sie für erstaunlich? Der erste Wagen, den sie benutzen durfte, war ein Ford F150. Das mag in Alpen-Augen ein Monster sein, in den USA ist dieser Pick-up aber das, was hierzulande der VW Golf ist. Und in den Staaten hat Nina ihren Führerschein gemacht.

Geschmackssichere Frau. So viel steht fest. Nie stellte sie mir die Frage, was dieses Auto verbraucht, was mich daran so fasziniert oder wo denn die Notwendigkeit wäre. Diese Fragen kann sie selbst beantworten.

Jedes Mal, wenn wir die Bilder anschauten, schien der Lincoln den Bauch einzuziehen, das Kinn nach oben zu recken und die Schultern anzuspannen.

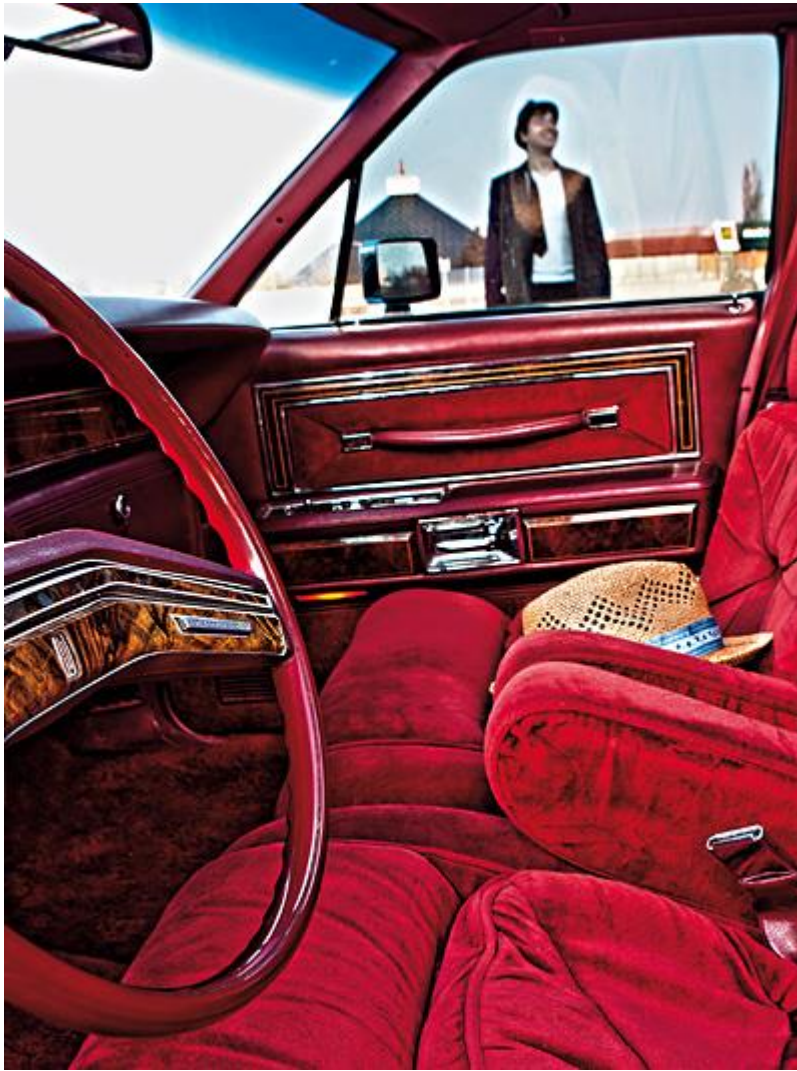
Eine Energieleistung, die er bei der Abholung nicht mehr zustande bringt. Das Dach sollte man wegwerfen. Hier und da fehlt eine Zierleiste. Das Radio sowieso. Die Fahrertür gibt ein markerschütterndes Krachen von sich beim Öffnen und Schließen. Der linke Außenspiegel wackelt bedrohlich. Steht der Lincoln länger als ein paar Stunden, kotzt er über den Auspuff schwarze Flecken auf die Straße – der Vergaser. Natürlich funktioniert die Tankanzeige nicht. Und dann erst diese schwarze Folie ...



Aber das macht die Zeit mit Autos. Und das ist gut so. Denn die Zeit ist die Verbündete des Autofans. Sie erlaubt es Menschen, ihre Traumautos zu fahren. Wenn auch mit ein paar Jahren Verspätung. Ich für meinen Teil hätte – wäre ich 1974 schon alt genug für ein Auto oder überhaupt auf der Welt gewesen – das gleiche Auto haben wollen wie Joe Frazier und die US-Präsidenten. Aber bitte mit Vollausrüstung.

Also mit allem, was ein Traumauto ausmacht. Rekuperation, Stopp-Start-System, Leichtbau, Downsizing-Motor, Spurwechselassistent. Ha! Dieser Lincoln verbrennt im Schnitt 25 Liter – immerhin Benzin und nicht Öl. Der 7,6-Liter-V8 ist der drittgrößte Serienmotor der Autogeschichte, und wenn ich die Spur wechsle, dann sind Sie besser weg. Auf Platz zwei der größten Motoren

liegt übrigens ein 8,2-Liter-V8, der zwischen 1970 und 1976 bei Cadillac unter die Motorhaube gequetscht wurde. Die Goldmedaille geht seit 2008 an den 8,4-Liter-Motor in der Dodge Viper. Das nur am Rande.



Es ist an der Zeit, mal ein paar Dinge auf die Habenseite dieses Autos zu schaufeln. Hier steht ein Diplomaten-Auto. Geld spielte bei der Anschaffung offensichtlich keine Rolle. Lincoln hat dieses Auto nicht für Hungerleider gebaut. Während der größte Konkurrent Cadillac zur ersten Ölkrise 1973 die Motoren verkleinerte, setzte Lincoln auf eine umfangreichere Ausstattung. Luxus-Modemarken wie Givenchy, Bill Blass und Emilio Pucci liehen dem Autobauer ihre Designer und Namen. Dieser Continental Mark IV stammt von Cartier. Cartier-Uhr, Cartier-Sitze, Cartier-Stickerei. Obligat: Tempomat und Klimaautomatik. Außerdem lassen sich Sitze, Glasschiebedach, Fenster und Außenspiegel

elektrisch verstellen. Träumerei? Nein. Funktioniert alles. Ehrenwort.

Der Lincoln bedient nicht nur die niederen Instinkte. Seine wichtigste Eigenschaft: Er ist ein Buddhist unter Hasspredigern. Niemand drängelt, schneidet oder hupt. Zeigt den Vogel, den Scheibenwischer oder den bösen Finger.

Der Lincoln ist der Elder Statesman, der mit nur einem Räuspern am Mikrofon die blassen Quatschmäuler und quiekenden Hinterbänkler zum Schweigen bringt. Gibt man Vollgas, branden 223 PS über die Hinterachse gegen 2,4 Tonnen Leergewicht, verteilt auf eine Länge von 580 Zentimetern. 580 Zentimeter. Das war der Wenderadius meines zweiten Autos. Ein Renault Mégane. Bevor man Gas gibt, schaut man nach vorne auf die Straße. Kickdown. Die gesamte Fahrzeugfront hebt sich, man blickt in den Horizont. Und vorwärts! Hinter mir - wuseln zwei Kleinwagen in die frei gewordene Parklücke. Bis Tempo 130 beschleunigt das Auto souverän. Ohne Unterbrechung.

Das Auto ist lächerlich lang – und ja, das gehört bei mir auf die Habenseite. Autoentwickler wurden damals nicht mit technischen Vorgaben gelangweilt. Man sagte den Entwicklern, was man haben wollte – V8, zugelassen für sechs Personen, Vollausrüstung, großer Kofferraum –, und wartete gespannt auf das Ergebnis. In all seiner Opulenz steht das Auto in perfekter Harmonie da. Es gibt keine Diskrepanzen zwischen Anspruch und Wirklichkeit. Zwischen Innenraum und Karosserie. Alles ist überdimensioniert, überdrüber und völlig deppert.



In der Zukunft wird nicht alles so rosarot sein. Für dieses Auto komme ich in die Hölle. Aber eine Alternative gibt es nicht. Ich habe mich als Gutmensch versucht und der Gesellschaft eine Hand gereicht. Aber sie biss hinein. Ich war bei Diskussionsrunden von den Grünen, Linksruck und Attac. Und wissen Sie was? Ich pfeif drauf. Noch nie habe ich eine solche Dichte an polemischen Demagogen mit derart einseitiger Wahrnehmung im Endstadium erlebt. Da fahre ich lieber dicke Schlitten.

Was die anstehenden Reparaturen angeht, bin ich Realist. Es wird teuer. Ich bin kein Das-Glas-ist-halb-leer-Typ. Kein Das-Glas-ist-halb-voll-Mensch. Ich bin ein Mein-verdammtes-Glas-war-größer-und-hat-randvoll-zu-sein-

Kerl. Halbe Sachen will ich nicht, richtige Reparaturen kann ich nicht. Ich kann keinen Vergaser reinigen, kein Getriebe reparieren und auch nicht die Elektrik überarbeiten. Das Auto werde ich oft in die Hände von Könnern geben. Sie sind für mich wie Wunderheiler, ihre Werkstätten wie Wallfahrtsorte. Ich begegne beidem mit der Faszination des - Ahnungslosen.

Nina ist da tougher. Wie der wackelnde Außenspiegel zu reparieren sei, wisse sie schon, und die Einstiegsleisten wolle sie noch vor der nächsten, größeren Ausfahrt montieren und überhaupt will sie jetzt ans Steuer. Kennen Sie das Gefühl, wenn Sie der felsenfesten Überzeugung sind, alles richtig gemacht zu haben? Das habe ich. Mit oder ohne Auto.

Jedoch ist das abgebildete Fahrzeug kein Mark IV, sondern ein Town Car zwischen 74-77