

# BIS AUF'S BLECH

Geschichten

HAUKE SCHRIEBER

von Autos  
und ihren Menschen



DELIUS KLASING

# BIS AUF BLECH

Geschichten **HAUKE SCHRIEBER**  
von Autos  
und ihren Menschen

**DELIUS KLASING VERLAG**

für Svenja und Anton

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation  
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische  
Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

1. Auflage 2013

ISBN 978-3-7688-3688-3

© by Delius, Klasing & Co. KG, Bielefeld

Lektorat: Alexander Failing

Weltkarte: inch3, Bielefeld

Einbandgestaltung und Layout: Gabriele Engel

Lithografie: scanlitho.teams, Bielefeld

Druck: Print Consult, München

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis  
des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise  
reproduziert, übertragen oder kopiert werden, wie z. B.  
manuell oder mithilfe elektronischer und mechanischer  
Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und  
Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, D - 33602 Bielefeld

Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115

E-Mail: [info@delius-klasing.de](mailto:info@delius-klasing.de)

[www.delius-klasing.de](http://www.delius-klasing.de)

# INHALT

## **9 EINLEITUNG**

Benin, Benin, wir fahren nach Benin!

## **12 IN DEN BEVERLY HILLS**

Wie ich einmal Gast einer Party war, auf der BMW ein Auto vorstellte und ein Model namens Mary eine Toilette bewachte

## **17 DER STRAND – DIE GESCHICHTE VON TOMMY UND BABS**

Warum es in Wales ein Museum für ein einziges Auto gibt – und warum der Wagen jahrzehntelang im Sand vergraben war

## **31 BLECH FÜR BENIN**

Wie deutsche Gebrauchtwagen an der afrikanischen Westküste ihre neuen Besitzer glücklich machen

## **39 DER TROLL**

Wie ein Autoerfinder aus Norwegen an seinem Lebenstraum scheiterte

## **47 FU LI LÄCHELT**

Wie China zum weltweit wichtigsten Markt der Automobilindustrie wird

## **54 AUFERSTANDEN ALS RUINE**

Warum in Oklahoma ein Plymouth 50 Jahre lang in einem Sarg begraben wurde

## **61 DER CLUB**

Wo im London der 1950er-Jahre ein Treffpunkt für Rennfahrer war und was daraus wurde

## **65 DIE ACHSEN NACH DEM BÖSEN**

Wie Autos, die am 11. September 2001 zerstört wurden, den Schrecken des Terrors konservieren

- 71 ELVIS LEBT!**  
Wie ein BMW 507 Erinnerungen an den »King of Rock 'n' Roll« wieder aufleben lässt
- 77 33 JAHRE**  
Wie eine Britin ein halbes Leben lang versuchte, die Führerscheinprüfung zu bestehen
- 80 DIE WAHRHEIT ÜBER DAS WUNDERLAND**  
Warum es für Indien noch ein weiter Weg zu einer ernsthaften Auto- nation ist
- 87 AUTOS FÜR DIE TRAUMFABRIK**  
Wie zwei deutsche Autodesigner in Hollywood zu Konkurrenten wurden
- 91 DER LETZTE COWBOY**  
Wie der große Manager Bob Lutz Abschied von der Autoindustrie nimmt
- 96 WILLKOMMEN BEI BRISTOL**  
Wie ich den ungewöhnlichsten Automobilhersteller der Welt besuchte
- 103 I LOVE MY BENZ**  
Warum Amerikaner bei allem Patriotismus vor allem deutsche Luxusautos lieben
- 107 SPIELMOBIL**  
Wie ich »Das feuerrote Spielmobil«, TV-Held der 1970er-Jahre und über Jahrzehnte verschollen, in Namibia entdeckte
- 113 JAGUAR UND BIER**  
Wie britische Arbeiter mit der Übernahme ihrer Firma durch Inder umgehen
- 117 DIE STIMME DER VERNUNFT**  
Wie der Sprecher der Sendung »Der 7. Sinn« den Deutschen das Autofahren beibrachte
- 121 CUBA LIBRE!**  
Wie Kubaner damit umgehen, dass sie nach über 50 Jahren wieder frei mit Autos handeln dürfen
- 125 DIE MÄNNER VON ELLESMERE PORT**  
Wie sich britische Werker freiwillig zu Billigarbeitern machen ließen

**129 DIE SPINNER VON SOWETO**

Wie in dem Township bei Johannesburg eine alte Gangsterkultur weiterlebt

**135 MENSCH, MARIO!**

Warum die amerikanische Rennsport-Legende Mario Andretti immer weiterfahren muss

**138 EINMAL MOND UND ZURÜCK**

Wie das Auto fährt, das die NASA in Houston in einer künstlichen Mondlandschaft testete

**144 A GUATER BUB**

Warum der Manager Wolfgang Bernhard die interessanteste Figur in der deutschen Automobilindustrie ist

**148 EIN AFRIKANISCHER TRAUM**

Wie eine kleine Firma aus Kapstadt versucht, das erste Elektroauto Afrikas zu bauen

**153 ALEX IM WUNDERLAND**

Wie der ehemalige Formel-1-Pilot Alessandro Zanardi ohne Beine weiterfährt

**156 KÖNIG HARRI AUS LÜTTEN KLEIN**

Warum ein ehemaliger Autoverkäufer aus der DDR plötzlich mit Luxusautos handelt

**160 BLECH UND SEELE**

Wie die Pixar Studios für den Film »Cars« Autos zum Leben erwecken

**167 AMERIKA, THÜRINGEN**

Wie das ist, wenn man mit dem Auto durch Boston oder Philadelphia fährt und mitten in Deutschland ist

**171 SCHRAUBER IM SCHATTEN**

Wie ein blinder Mechaniker in Chicago seine eigene Werkstatt betreibt

**175 Quellennachweis, Fotonachweis, Danksagung**

# EINLEITUNG

## **BENIN, BENIN, WIR FAHREN NACH BENIN!**

**D**er große Journalist Wolf von Lojewski steht oben am Rednerpult, und ich sitze unten zwischen 42 Kollegen, denen heute wie mir die Absolventenurkunde des zwölften Jahrganges der Journalistenschule Axel Springer überreicht wird. Es ist der Herbst des Jahres 1999, und von Lojewski gibt uns einen Rat mit auf den Weg in unser Journalistenleben. »Versuchen Sie«, sagt er mit seiner ruhigen HEUTE-JOURNAL-Stimme, »wenn Sie für eine Reportage in ein fremdes Land reisen, nicht vorher immer schon alles zu wissen.«

Was er damals meinte, war: keine übertriebene Recherche vor der Reise. Sich lieber vor Ort überraschen lassen. Dies, so erklärte er, schärfe den Blick.

Heute, mehr als 13 Jahre später und in Zeiten von »Google Street View«, ist es noch viel einfacher und verlockender, vorher zu wissen, wie es an einer Straßenecke in einem fremden Land genau aussieht. Und ich muss gestehen: Nicht immer halte ich mich an von Lojewskis Rat.

Damals saß ich auf meinem Platz im 19. Stock des Axel-Springer-Verlages in Berlin und begann zu träumen. Meine weiteste Reporterreise hatte mich bis dahin als Volontär von Hamburg nach Dänemark zur Handball-Europameisterschaft der Frauen geführt. Nicht sehr exotisch. Aber ein Anfang.

Würde sich das mit meinem Wechsel vom Sport-Journalismus zum Fachmagazin AUTO BILD ändern? Meine automobilen Kenntnisse waren

seinerzeit in einer Art und Weise ausgeprägt, dass ich bei »V8« an einen Gemüsesaft dachte. Aber bei diesem Magazin, davon hatte mir ein Kollege berichtet, könne man Reportagen schreiben, auch ohne zu wissen, wo genau im Motorraum sich die Pleuelstange befindet.

Und die Welt entdecken und Reportagen schreiben war, was ich wollte.

Nach ersten Reisen durch Europa saß ich drei Jahre nach der von-Lojewski-Rede in einer Air-France-Maschine auf dem Flug nach Cotonou. »Benin, Benin, wir fahren nach Benin«, hatten mein Fotograf Sven Krieger und ich voller Vorfreude eine beliebte Hymne der Fußballfans umgedichtet.

Als wir zwei Tage später als einzige Weiße im Freihafen von Cotonou zwölf Stunden lang erfolglos auf jenen Frachter gewartet hatten, der deutsche Alttaxis aus Hamburg nach Westafrika bringen sollte, war uns das Lachen längst vergangen. Mehrfach hatte Sven um seine teure Kameraausrüstung kämpfen müssen. Ich hörte ihn um Hilfe rufen, wenn ihm ein Hafearbeiter wieder das Equipment vom Hals reißen wollte. Unser Fahrer und Dolmetscher sprang uns immer wieder zur Seite, es kam zu Handgreiflichkeiten unter den Einheimischen, und zwischendurch wurden wir von privaten Sicherheitsleuten mit Peitschen auf die für uns vorgesehenen Plätze am Pier zurückgescheucht.

Held der Geschichte war ein Mercedes, der, von seinem norddeutschen Besitzer ausgemustert, sein zweites Leben in Afrika antreten sollte. Doch schon damals interessierte mich weniger das Blech als vielmehr die Menschen hinter dem Auto: der deutsche Vorbesitzer, der libanesische Händler in Hamburg, der Reeder, der Hafearbeiter, der die Autos in Cotonou vom Schiff fuhr und dabei Teile abmontierte, um sie später auf einem Markt zu verkaufen. Und der Afrikaner, der schließlich mit dem weißen Mercedes auf der roten Sandstraße Richtung Osten davonfuhr.

Über all die Jahre traf ich auf den nun folgenden Reisen interessante Menschen, die in irgendeiner Form etwas mit Autos, Verkehr oder Mobilität im weitesten Sinne zu tun hatten.

Prominente wie der ehemalige Formel-1-Pilot, der bei einem Rennen beide Beine verloren hatte und mich genau ein Jahr nach dem Unfall anrief, um mich auf seine Yacht in Monaco einzuladen. Oder vollkommen unbekannte Menschen wie der Österreicher, der seit Jahrzehnten in Namibia mit einem alten Opel durch die Wüste fuhr, ohne zu wissen, dass er da eine Ikone der deutschen Fernsehgeschichte unter seinem Hintern hatte. Da war die stolze Engländerin, die ihren Führerschein 33 Jahre nach ihrer ersten Prüfung endlich in den Händen halten konnte. Oder die junge Chinesin aus Shanghai, deren Eltern sich ihren ersten eigenen Volkswagen aussuchten. Und als 2007 die Meldung verbreitet wurde, dass Jaguar von einem Konzern aus Indien übernommen würde, interessierte ich mich weniger für



die Auswirkungen dieser Tatsache auf die zukünftigen Modelle der britischen Marke. Stattdessen fuhr ich mit einem Fotografen nach Birmingham, um mich in einer Kneipe auf dem Werksgelände mit Jaguar-Arbeitern beim Bier darüber zu unterhalten, was es für sie bedeutet, wenn ihre berufliche Zukunft nun ausgerechnet in den Händen von Managern aus der ehemaligen britischen Kolonie liegt.

Es macht die Besonderheit der Magazine AUTO BILD, AUTO BILD KLASSIK und MOTOR REVUE aus, dass solche Reportagen dort Platz finden. Neue Modelle, »frisches Blech«, wie wir sagen, findet der Leser in allen Autozeitschriften. Sie sind das Fleisch auf dem Teller: Ohne sie geht es nicht, sie machen satt. Automobile Reportagen, wie sie in diesem Band zusammengefasst wurden, sind – um im Bild zu bleiben – wie die Soße auf dem Fleisch; sie sorgen dafür, dass nicht jedes Heft wie das andere schmeckt.

Bei der Produktion der Geschichten, deren Vorbereitungen sich nicht selten über Monate hinzogen, blieben den Fotografen und mir stets nur wenig Zeit vor Ort – und wenig Platz im Heft. Nicht ohne etwas Neid las ich Reportagen in SPIEGEL oder GEO, für die Kollegen teilweise wochenlang unterwegs waren und hinterher ein Vielfaches an Zeilen schreiben durften. Was mir blieb war, mich auf diese Bedingungen einzustellen und mich auf das Wesentliche zu beschränken. Zu kürzen, noch einmal eine Passage zu streichen, um schließlich durch das Weglassen von Absätzen die letzten drei überstehenden Zeilen tilgen zu können.

Die Reportagen in diesem Buch sind so, wie sie auch in den Heften erschienen sind, ich habe sie nicht gestreckt. Nur den einen oder anderen Absatz habe ich nachträglich wieder eingefügt.

*Hauke Schrieber*  
im Juli 2013



# AUFERSTANDEN ALS RUINE

**WARUM IN OKLAHOMA EIN PLYMOUTH 50 JAHRE LANG IN EINEM SARG BEGRABEN WURDE**

**TULSA, USA, 2007.**



**C**heryl Forrest (54) sitzt in der dritten Reihe einer wackeligen Holztribüne auf einem Platz für Ehrengäste, sie hat die beste Sicht. Cheryl trägt heute eine schwarze Hose, schwarze Schuhe, einen schwarzen Pulli. Beerdigungs-Kleider. Sie schaut hinüber zu einem offenen Grab und zittert leicht. Dann flüstert sie »Oh, mein Gott«. Aus dem Grab erhebt sich, festgemacht an acht armdicken Seilen und in einer Schutzfolie verpackt, ein 57er Plymouth Belvedere.

Cheryl Forrest kennt dieses Auto gut. Als Mädchen, knapp fünf Jahre

alt, saß sie vorn links auf der Motorhaube, als das fabrikneue Sportcoupé am 15. Juni 1957 feierlich zu Grabe getragen wurde. Genau 50 Jahre später muss John Forrest die Hand seiner Frau nehmen, ein Taschentuch liegt bereit. Als der rostige Oldtimer über ihnen schwebt, sagt Cheryl: »Sie haben einen Traum ausgegraben. Schau nur, eine Heckflosse guckt 'raus.« Dann brandet erneut Applaus auf. Cheryl ist zu ergriffen, um zu klatschen.

Die Forrests leben in Tulsa, mitten im Amerika. Hier in Oklahoma schlage das Herz der Nation, sagen die Menschen. Hier haben Männer Bäuche und Bärte, Tätowierungen und Waffen. Es gibt Öl und Ödnis, und es gibt ein kleines Stück Rasen vor dem Gerichtsgebäude, an der Ecke Sechste Straße und Denver Avenue.

Hier feierten sie im Sommer 1957 den 50. Geburtstag des Staates Oklahoma. Sie wollten eine Zeitkapsel vergraben und sie zum Hundertsten wieder ausbuddeln. Dann kam ihnen die Idee, zusätzlich ein Auto zu beerdigen. Nicht irgendeines. Ein Plymouth Belvedere Sportcoupé, weil das Modell für »die industrielle Genialität der Nation« stand und für »ein Design, das noch in 50 Jahren modern« sein wird, wie damals vermutet wurde.

»Und ob es das ist«, sagt Debbie Carr-Dover (53). Sie sitzt ein paar Plätze rechts von Cheryl, etwas weiter weg als damals, als die beiden Mädchen auf dem Auto für die Fotografen posierten. Sie hatten sich vor 50 Jahren gleich wieder aus den Augen verloren und erst einen Tag vor dem Jubiläum neu kennengelernt.

Die Neuauflage der »Tulsarama«-Feier hat sie alle wieder zusammengeführt, die Veteranen, die Zeitzeugen, für die 1957 das Jahr 2007 Lichtjahre entfernt schien. So weit in der Zukunft, dass sie glaubten, Autos würden im 21. Jahrhundert mit Atomenergie fahren.

Da ist Steve Walter (58), der als Achtjähriger seinen Namen und seine Telefonnummer auf den Weißwandreifen vorn rechts schrieb und dessen Vater Sam seinem Sohn damals erklärte, 2007 werde es überhaupt keine Autos mehr geben. Da ist Morris Knebel (84), der Bus-Mechaniker war und 1957 an alles glaubte, »nur nicht daran, hier zu sein, wenn das Ding gehoben wird«.

Und auch Doris Leach (81) ist gekommen, deren Vater William am Heck des Plymouth stand, als der Wagen begraben wurde. Dann sind da noch der Motorrad-Bastler Mason Morton (59), der seinem zu jungen Kumpel Greg Lew (49) schildert, wie der Wagen damals am Kran baumelte wie ein Apfel an einem Baum im Sturm. Und die Brüder John (60) und Doug Rucker (55), die heute Oldtimer restaurieren und in ihrer Halle Gäste empfangen, die mit 1950er-Jahre-Schlitten aus ganz Amerika nach Tulsa kommen.

All diese Amerikaner, all die Greys und Dougs und Steves, sind am



15. Juni 2007 nicht nur aufgeregt, in welchem Zustand »Miss Belvedere« um zwölf Uhr wohl aus ihrer Gruft steigt. Sie empfinden vor allem auch Wehmut.

Damals in den 1950er-Jahren glänzte die US-Autoindustrie wie Chrom unter der Südstaatensonne. Es gab gigantische Cadillac, lange bevor die Chinesen kamen. Es gab fantastische Ford, keine Finanzinvestoren. Bei einem T dachten die Menschen an einen Thunderbird, nicht an Toyota.

Und es gab die Chrysler-Marke Plymouth. Mal erfolgreich, mal in der Krise. Mal modischer Vorreiter, mal biederer Beamtenwagen. Aber immer da, ein Stück amerikanischer Kultur. Nach der Fusion mit Daimler wurde die Marke 2001 begraben – diesmal für immer.

»Schau sie dir an, diese Belvederes, diese Furys«, sagt Ex-Fotograf Bob Hawks (87), der 1957 mit seiner Kamera wirbelte. Er hat sich gerade einen Lexus gekauft. Er wird nicht zur Exhumierung am Freitag kommen. »Soll sowieso regnen.«

Es regnet nicht, es schüttet. Helfer haben Holztribünen für ein paar Hundert geladene Gäste aufgebaut. Die Polizei von Tulsa ist mit einer Hundertschaft gekommen. Spürhunde suchen den Ort nach Bomben ab. Das Grab, drei Tage zuvor geöffnet, füllt sich mit Wasser. Was egal ist, denn alle Konservierungsversuche von 1957 sind gründlich fehlgeschlagen.

Das Auto stand beim Öffnen des Sargdeckels einen Meter tief in rostroter Brühe. Der Einsatz von »Gunile«, einem Versiegelungsmittel für den Beton, war ebenso zwecklos wie das Verwenden des Korrosionsschutzes

»Cosmoline«. Und auch die aus drei Schichten – Baumwolle, Aluminium, Vinyl – bestehende »Metalim«-Spezialfolie, mit der das Auto vakuumversiegelt wurde, war machtlos gegen Zeit und Feuchtigkeit. Ein weißes Zelt, das über dem Wagen aufgebaut wird, lässt den Ort wie eine archäologische Fundstätte aussehen.

Dann treffen die ersten Zeitzeugen ein, einige in Rollstühlen. Regencapes werden verteilt. Aus den Lautsprechern kommt Musik von Jerry Lee Lewis und Frank Sinatra. Und plötzlich, gerade als es auf zwölf Uhr mittags zugeht, passiert etwas: Der Regen hört auf, von Süden her bricht die Sonne durch die Wolken und scheint auf das Grab. Elvis singt. Ronnie Robinett (28) setzt seine Sonnenbrille auf, besteigt das Führerhaus seines Kranes, der aus Wilhelmshaven kommt, und positioniert seinen 25-Tonnen-Stahlträger, an dem die acht Seile hängen, die das Auto bergen.

Hubschrauber der lokalen TV-Sender kreisen. Neben den Holztribünen lauern Hunderte hinter Absperrzäunen. Es werden Reden gehalten, Gäste aus aller Welt begrüßt. Applaus. Irgendeiner ruft: »Ist doch nur ein altes Auto. Raus damit!« Dann, Punkt zwölf Uhr, steigt Miss Belvedere in ihrem Folienkleid langsam aus ihrem Grab.

Auferstanden als Ruine. Standing Ovations.

Sie wird auf einem Anhänger abgesetzt, der sie zur Arena im Kongresszentrum fährt. Jetzt drängen Menschen ans leere Grab, sammeln Brocken von Beton, halten sie in Kameraobjektive, als wären sie Teile der Berliner Mauer. Eine Frau schabt mit einem Plastikhandschuh Rost von der Straße. Sie lächelt glücklich.

Mit dem Auto wurde der Glaube an eine bessere Zukunft ausgegraben. Ein verrosteter Wagen als Symbol für den amerikanischen Traum. Die 7300 Tickets für die Enthüllung des Plymouth am Abend in der Arena sind seit Tagen ausverkauft.

Wer kommt, lauscht Chorgesängen, als das Auto enthüllt wird. Dann ist es plötzlich ganz still. »Sie ist großartig!«, ruft einer. Jubel brandet auf, dann wieder atemlose Stille. Tulsa feierte 1957 die Zukunft und feiert 2007 die Vergangenheit.

Der Plymouth sieht aus, als habe er 50 Jahre auf dem Meeresgrund gelegen, nur ohne die Muscheln und Algen. Wenn man ganz nah herangeht, wirken die Bläschen und Krater aus Rost wie die Mondoberfläche. Alles ist verrottet, von einer ockerfarbenen Patina überzogen. Der Schlüssel steckt, man kann ihn nicht drehen, ohne ihn abzubrechen. Einige hatten gehofft, der Wagen würde wieder anspringen. Helfer wischen einen kleinen Teil der Stoßstange sauber und legen glänzendes Chrom frei. Die Flasche Benzin, die 1957 zusammen mit Motoröl in den Kofferraum gelegt wurde, ist noch halb voll. Die Bierdosen nur noch vergammeltes Blech. Die

Damenhandtasche im Handschuhfach ist ein rostiger Klumpen. Als das Auto auf den beiden riesigen Leinwänden neben der Bühne gezeigt wird, hallt ein enttäuschtes »Oooh« durch die Arena.

Cheryl Forrest stellt sich für ein Foto neben das Auto. Am Morgen hatte sie gesagt, sie habe ihr Leben lang darauf gewartet, wieder auf dieser Motorhaube zu sitzen. Sie macht es dann doch nicht. Sie trägt jetzt ein braunes Kostüm.

Die Organisatorin des Tulsarama-Festes, eine schrille Dame namens Sharon King Davis, erklärt, dass derjenige das rostige Relikt mit nach Hause nehmen darf, der 1957 die Einwohnerzahl von Tulsa im Juni 2007 am besten schätzte. Oder die Erben. Die korrekte Zahl laute 382457.

Dann geht das Licht an, die Show ist aus. Bis 2048. Denn 1998 wurde in Tulsa ein neuer, purpurfarbener Plymouth Prowler begraben. 50 Jahre später soll auch er wieder gehoben werden. »Eins ist sicher«, sagt John Rucker im Gehen, »er wird besser aussehen als der hier.«

Auch Cheryl Forrest hat genug. »2048 bin ich eh nicht mehr am Leben.« Sie schaut noch einmal zu Miss Belvedere, verabschiedet sich höflich und macht sich auf den Weg zu ihrem Auto.

Sie fährt einen schwarzen 5er-BMW.

Seit 2008 versucht eine Restaurationsfirma in New Jersey, »Miss Belvedere« wieder halbwegs schick zu machen. Die Arbeiten sind bis heute noch nicht abgeschlossen.





# EINMAL MOND UND ZURÜCK

**WIE DAS AUTO FÄHRT, DAS DIE NASA IN HOUSTON  
IN EINER KÜNSTLICHEN MONDLANDSCHAFT TESTETE**

**HOUSTON, USA, 2009.**





**H**ouston, ich habe ein Problem!  
Verdammt viele Felsbrocken hier auf dem Mond. Und dazwischen immer wieder diese Krater in dem weichen Kieselsand, aus denen es keiner der Geländewagen bei euch unten auf der Erde je wieder heraus-schaffen würde. Immerhin habe ich ein Auto mit Zwölfrad-Antrieb. Aber jetzt rühre ich mit dem Steuerknüppel wie ein Koch im Suppentopf und komme nicht so richtig um die Kurve.

Verdammte Mondlandschaft! Die ist ja sogar als Attrappe noch außer-irdisch schwer zu befahren.



Houston, Texas. Johnson Space Center, Halle 9B.

Hier parkt der LER, der »Lunar Electric Rover«. Es ist der erste Prototyp jenes bemannten Mondautos der amerikanischen Raumfahrtbehörde NASA, mit dem die Astronauten im Jahre 2020 auf dem Erdtrabanten umherfahren sollen, um Fotos zu machen, Videos zu drehen, Gesteinsproben zu sammeln.

Für eine derartige Mission braucht es das beste Auto des Universums. Weil alle anderen dort oben versagen würden. Bei Steinen so groß wie



Kühlschränke und Kratern so tief wie Häuser. Bei einer Anziehungskraft, die sechsmal geringer ist als auf der Erde. Bei Temperaturen zwischen minus 200 und plus 150 °C.

Heute sind es angenehme 25 Grad, und Lucien Junkin, einer der Entwickler bei der NASA und LER-Testfahrer, nimmt neben mir Platz, um mir zu erklären, wie leicht dieses Mondauto doch eigentlich zu fahren ist.

»Das lernst du an einem Tag, kein Problem«, sagt Junkin und drückt einige Befehle auf einem der beiden Touchscreen-Monitore, die das

spärliche Cockpit des LER abgeben. Damit ist mein Steuerknüppel aktiviert, einer von zwei gewöhnlichen Joysticks aus dem Computerspiel-Fachhandel, die jeweils außen neben den beiden Fahrersitzen angebracht sind.

Ich drücke ihn sanft nach vorn, und mein Mondmobil rollt auf allen zwölf Rädern aus der Halle. Auch die Rechtskurve nehme ich mit links, fahre locker an parkenden Pick-ups vorbei.

Doch das ist nur das irdische Vorspiel auf ebenem Asphalt. Am Ende der Straße wartet der Mond auf mich - in Form des NASA-Übungsgeländes.

Der Lunar Electric Rover ist nicht zu vergleichen mit jenen Mondautos, mit denen die Astronauten auf den Missionen Apollo 15 bis 17 zwischen 1971 und 1972 über den Mond rollten. Der LER ist um einiges sicherer, bequemer und stärker als seine Vorgänger.

Zwölf E-Motoren mit je acht PS treiben den LER an. Zum Vergleich: Das Auto der Besatzung von Apollo 15 besaß vier Radnabenmotoren mit je 0,25 PS.

Zum Einsteigen senkt sich die Karosserie bis auf den Boden ab, ich betrete eine druckdichte Kabine, in der die Astronauten auf dem Mond auch in T-Shirt und kurzer Hose arbeiten können. Rechts an der Wand befindet sich eine Pritsche, eine zweite kann gegenüber heruntergeklappt werden. Falls die Männer im Mond mal müde werden.

Vorn zwei Pilotenplätze in der breiten Glaskuppel, die eine perfekte Rundumsicht bietet. Über mir das Mikro, meine Verbindung zur Erde. Hinten eine Rückfahrkamera. Unter meinen Füßen sicher verstaут: Lithium-Ionen-Akkus.

Obwohl die Gefahr, auf dem Mond in den Gegenverkehr zu geraten, eher gering ist, schnalle ich mich mit einem Beckengurt an. Das ist auch besser so, denn wenig später sehe ich nur noch Himmel - allerdings blau mit Wölkchen, nicht pechschwarz. Den Steuerknüppel fest umkrallt, kriechen im Elektroauto einen Übungsberg voller Gesteinsbrocken hoch. Die sechs Reifenpaare stehen in alle Himmelsrichtungen, jedes kann sich individuell um 360 Grad drehen. Alle sechs Füße, die zu den Doppelreifen führen, besitzen ein vollautomatisches Sperrdifferenzial, aktive Radaufhängungen, Federwege von 66 Zentimetern.

Ich spüre den Mond so gut wie gar nicht unter mir.

Vor 40 Jahren hörte sich das noch anders an. »Es fährt wie eine Mischung aus einem bockigen Pferd und einem Ruderboot auf rauer See«, funkte Astronaut Jim Irvin 1971 an die Erde. Heute meldet AUTO BILD: Der Lunar Electric Rover fährt wie eine Mischung aus einem trägen Krebs und einem untermotorisierten Motorboot auf ruhiger See. Oder so ähnlich.

Bei der Entwicklung des Prototyps griff die NASA auf bestehende Technologien zurück. Und holte sich Know-how von der Autoindustrie: GM ist

ebenso beteiligt wie Nissan; Michelin forscht genauso wie amerikanische Zulieferer.

»Bis zur Serienfertigung wird sich das Mondauto noch etwas ändern, vor allem beim Material«, so Rob Ambrose, einer der Projektleiter. Die Stahlkarosse wird gegen eine aus Carbonfiber getauscht, die Reifen des Testautos gegen Hartgummireifen ohne Luft, dafür mit flexiblen Speichen. Der Fahrplan der NASA sieht vor, dass der zweite Prototyp 2010 fertig ist. Zwei Jahre später soll das Mondauto dann »flagworthy« sein, es sich also verdient haben, die US-Flagge zu tragen (was mein Modell natürlich trotzdem jetzt schon tut). »Und 2018 sind wir dann »ready to go««, sagt Lucien Junkin. »Wenn nicht die Finanzkrise das Projekt bremst«, ergänzt Rob Ambrose, während ich langsam aus einem Mondkrater fahre. Bei der NASA redet man nicht gern über Geld.

Ich drücke den Steuerknüppel nach rechts und fahre seitlich im Krebsgang von meinem Mond. Hallo, Houston, so langsam krieg' ich das hin mit meiner Mondfahrt. Ich parke dieses Auto für einen anderen Stern, dann schließt sich das 30 Meter hohe Tor der Halle 9B.

Mach's gut, Lunar Electric Rover! Ich seh' dich in elf Jahren. Auf dem Mond.

Im Jahre 2010 stoppte US-Präsident Barack Obama alle Pläne für bemannte Mond-Missionen aus Kostengründen. Auf Basis des Lunar Electric Rover entwickelte die NASA ein neues Weltraumfahrzeug, das »Space Exploration Vehicle«.



# QUELENNACHWEIS

## REPORTAGEN AUS GROSSBRITANNIEN

- ▶ **Der Club**  
(erschieden am 21. Mai 2010 in AUTO BILD KLASSIK unter dem Titel »Eine feine Gesellschaft«)
- ▶ **Der Strand**  
(erschieden am 22. Januar 2010 in AUTO BILD KLASSIK)
- ▶ **Jaguar und Bier**  
(erschieden am 2. November 2007 in AUTO BILD unter dem Titel »Was wird jetzt aus Jaguar?«)
- ▶ **Willkommen bei Bristol**  
(erschieden am 9. März 2007 in AUTO BILD KLASSIK unter dem Titel »Die wundersame Welt von Bristol«)
- ▶ **33 Jahre**  
(erschieden am 23. Dezember 2005 in AUTO BILD unter dem Titel »Happy End nach 33 Jahren«)
- ▶ **Die Männer von Ellesmere Port**  
(erschieden am 8. Juni 2012 in AUTO BILD unter dem Titel »Sie bauen unseren Astra«)

## REPORTAGEN AUS AMERIKA

- ▶ **Autos für die Traumfabrik**  
(erschieden am 9. Dezember 2011 in AUTO BILD)
- ▶ **Schrauber im Schatten**  
(erschieden am 16. September 2011 in AUTO BILD)
- ▶ **Die Achsen nach dem Bösen**  
(erschieden am 9. September 2011 in AUTO BILD unter dem Titel »Die Autos vom 11. September«)
- ▶ **Der letzte Cowboy**  
(erschieden am 23. April 2010 in AUTO BILD unter dem Titel »Bye-bye, Bob«)
- ▶ **Einmal Mond und zurück**  
(erschieden am 20. Februar 2009 in AUTO BILD unter dem Titel »Der außerirdische Fahrbericht«)
- ▶ **Auferstanden als Ruine**  
(erschieden am 22. Juni 2007 in AUTO BILD)
- ▶ **Blech und Seele**  
(erschieden am 21. April 2006 in AUTO BILD unter dem Titel »Leinwandhelden mit Blech und Seele«)
- ▶ **I love my Benz**  
(erschieden am 13. September 2002 in AUTO BILD unter dem Titel »Kennzeichen Liebe«)

## REPORTAGEN AUS DER KARIBIK

- ▶ **Cuba libre!**  
(erschieden am 09. März 2012 in AUTO BILD)

## REPORTAGEN AUS AFRIKA

- ▶ **Ein afrikanischer Traum**  
(erschieden am 15. April 2011 in AUTO BILD unter dem Titel »Das Akku-Auto aus Afrika«)
- ▶ **Spielmobil**  
(erschieden am 29. August 2008 in AUTO BILD KLASSIK unter dem Titel »Das feuerrote Spielmobil«)
- ▶ **Blech für Benin**  
(erschieden am 13. Dezember 2002 in AUTO BILD unter dem Titel »Ab nach Afrika«)
- ▶ **Die Spinner von Soweto**  
(erschieden am 7. Dezember 2012 in MOTOR REVUE unter dem Titel »Die Spinner«)

## REPORTAGEN AUS DEUTSCHLAND UND KONTINENTALEUROPA

- ▶ **Der Troll**  
(erschieden am 19. November 2010 in AUTO BILD KLASSIK unter dem Titel »Die traurige Geschichte vom Troll«)
- ▶ **Elvis lebt!**  
(erschieden am 30. Mai 2009 in AUTO BILD KLASSIK)

- ▶ **Die Stimme der Vernunft**  
(erschieden am 21. November 2008 in AUTO BILD KLASSIK)
- ▶ **A guater Bub**  
(erschieden am 9. Juni 2006 in AUTO BILD unter dem Titel »Wer ist Wolfgang Bernhard?«)
- ▶ **Alex im Wunderland**  
(erschieden am 15. November 2002 in AUTO BILD)
- ▶ **König Harri von Lütten Klein**  
(erschieden am 20. September 2002 in AUTO BILD unter dem Titel »Vom Zweitakt zum Zwölfzylinder«)
- ▶ **Amerika, Thüringen**  
(erschieden am 24. Mai 2002 in AUTO BILD unter dem Titel »Mit dem Auto nach Amerika«)
- ▶ **Mensch, Mario!**  
(erschieden am 16. Juni 2000 in AUTO BILD)

## REPORTAGEN AUS ASIEN

- ▶ **Die Wahrheit über das Wunderland**  
(erschieden am 3. November 2006 in AUTO BILD)
- ▶ **Fu Li lächelt**  
(erschieden am 12. September 2003 in AUTO BILD unter dem Titel »Volkswagen-Republik China«)

# FOTONACHWEIS

Harald Almonat: 76; 78; 102; 105; 144; 156/157; 166; 169

Christian Bittmann: Buchtitel, 66/67; 170; 172

Jürgen Christ (†): 116

Volker Corell: 54/55; 57; 86; 138/139; 140/141

Angelika Emmerling: 148/149; 150

General Motors: 90

Markus Heimbach: 18; 23; 120

Sven Krieger: 30; 38; 43; 46; 50; 80/81; 82; 106; 109; 124; 128,

Bucheinbandrückseite

Andreas Lindlahr: 93

Stephan Lindloff: 134

Alexander Perkovic: 96/97; 99

Oliver Reck: 152

Hauke Schrieber: 12; 160/161; 163

Ulrich Sonntag: 70; 73

Ralf Timm: 60; 112; 115

# DANKSAGUNG

Mein Dank gilt der Axel Springer AG und der Redaktion AUTO BILD sowie den außergewöhnlichen Fotografen, die mich auf den Reportagen begleiteten.

Und natürlich Anton und Svenja, die in Hamburg auf mich warten.



# PACKENDE REPORTAGEN AUS EINER AUTOMOBILEN WELT



Wie schafft es ein blinder Mechaniker, in Amerika eine Autowerkstatt zu betreiben? Was wurde aus dem Rekordwagen, mit dem ein Rennfahrer in Wales Ende der 1920er-Jahre tödlich verunglückte? Wie lassen junge Afrikaner mit ihren Autos legal eine alte Gangsterkultur weiterleben? Und was geht einer jungen Chinesin durch den Kopf, deren Vater sein erstes Auto kauft?

Diese und 26 weitere spannende Fragen rund um das Leben in einer automobilen Welt beantwortet Hauke Schrieber, Redakteur und Reporter bei AUTO BILD, AUTO BILD KLASSIK und MOTOR REVUE, in diesem Buch. Tauchen Sie ein in fremde Welten, und erfahren Sie in ungewöhnlichen Reportagen und Porträts viel Neues über Autos, Verkehr und Mobilität.

**Für Menschen mit und ohne Benzin im Blut!**

ISBN 978-3-7688-3688-3



9 783768 836883