

Ein Ding bewegt die Welt

5. August 1888 – Carl Benz findet auf dem Küchentisch einen Zettel: „Wir sind zur Oma nach Pforzheim gefahren.“ Das Auto ist weg, Bertha ist weg und die Söhne Richard und Eugen sind auch nicht da. Von Mannheim bis Pforzheim sind es 80 Kilometer – und das bei den Straßenverhältnissen jener Zeit. Unterwegs hat es Bertha Benz, die energische Fabrikantengattin, mit allerlei Ungemach zu tun. Ein Schmied muss überdehnte Ketten kürzen, ein Schuster besohlt die lederen Bremsättel neu. Eine verstopfte Kraftstoffleitung stochert sie mit der Hutnadel frei, mit dem Strumpfband wird ein durchgescheuertes Zündkabel isoliert. Zum Tanken fährt sie in die Apotheke. Die Fahrt mit dem dreirädrigen Motorwagen (patentiert 1886) ist eine Tagesreise. Mit dem Fahrrad wäre sie schneller gewesen.

Von unserem Redakteur Gerhard Reischmann

12. Oktober 1999 – in Sarajevo wird der sechsmilliardste Mensch geboren. Wird er dereinst einmal Auto fahren? Aller Voraussicht nach: Ja. In derselben Sekunde, da Adnan Nevic in Bosnien das Licht der Welt erblickt, werden zwei weitere Menschenkinder geboren, aller Wahrscheinlichkeit nach in Indien und China. Werden auch sie später einmal Auto fahren? Derzeit krabbelt eine halbe Milliarde Autos über den Globus. Täglich kommen 100 000 dazu. 100 000 Autos und – 260 000 Menschen. In Deutschland kommen auf 1000 Einwohner 605 Kfz.

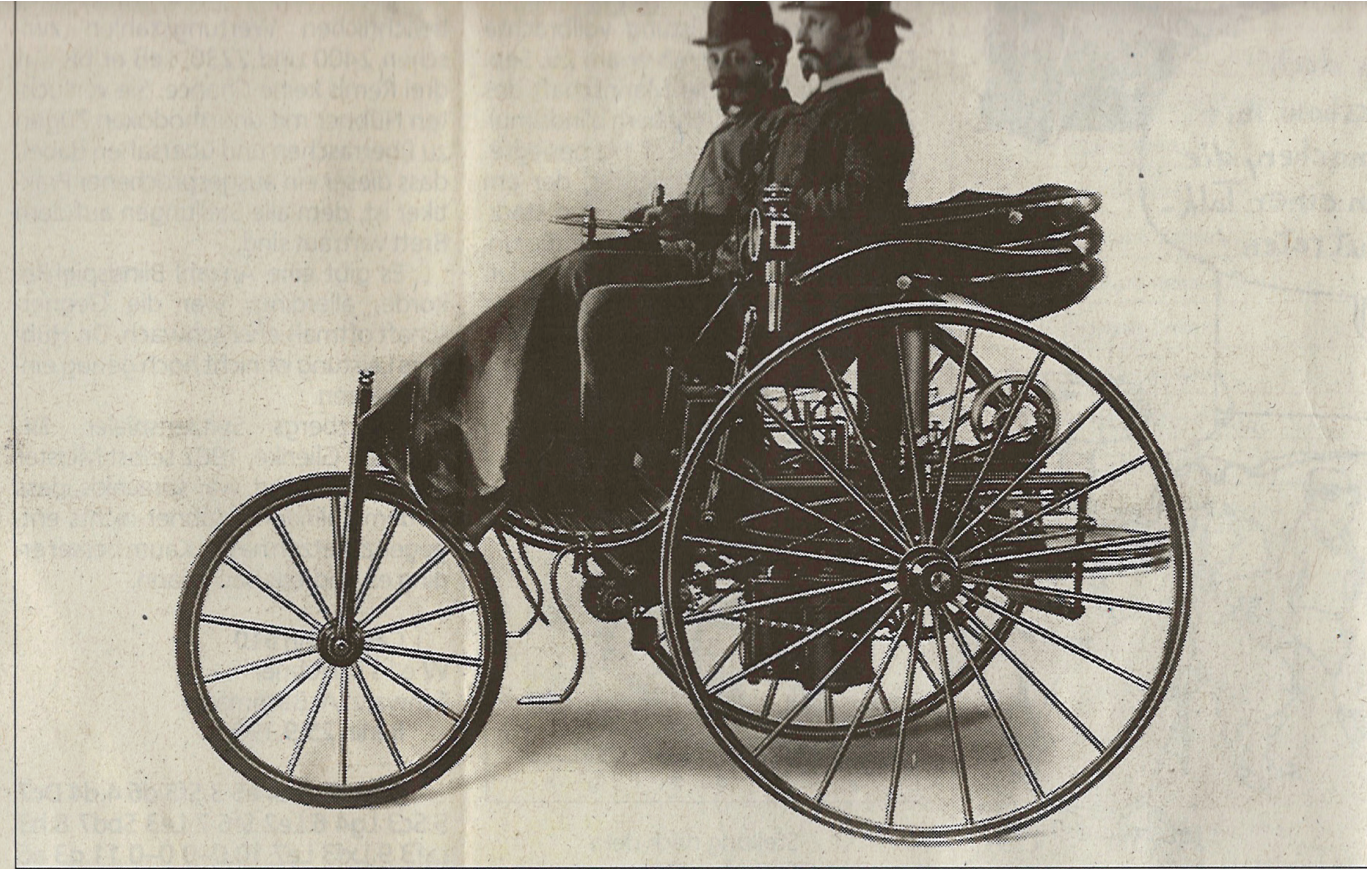
Zwischen 1888 und 1999, zwischen Bertha Benz und Adnan Nevic, liegt eine phänomenale Erfolgsgeschichte – ein Gegenstand bewegt die Welt. Der homo sapiens wird zum homo automobilis. Erst aber macht Henry Ford den homo faber zum homo industrialis: Das Auto wird am Fließband gebaut, es wird erschwinglich für Jedermann und trägt damit zur Demo-

kratisierung der Gesellschaft mehr bei als manch schöner Verfassungsartikel. Mobilität ist fortan kein Privileg der Reichen mehr. Der freie Bürger setzt sich selbst ans Steuer. Die Dienstlivree des Chauffeurs kommt in die Mottenkiste.

Das Auto ist nie nur Mittel zum Zweck. Von Anfang an ist es auch ein Gegenstand der Emotion. 22. Mai 1894: Die Zeitung „Le Petit Journal“ hat zum ersten Auto-Rennen der Geschichte aufgerufen. Paris – Rouen für „voitures sans chevaux“, Fahrzeuge ohne Pferde also: Binnen zehneinhalb Stunden, heißt es in der Ausschreibung, seien die 126 Kilometer zu bewältigen. Die Vehikel mit Verbrennungsmotoren haben die Nase vorn, nach knapp sieben Stunden; von sieben Dampf-Wagen (mit Heizer an Bord) kommen vier nicht ins Ziel – der Triumph eines Antriebsprinzips.

Das Faszinosum Auto und der Faschismus: Am 26. Mai 1938 legt Hitler den Grundstein für das Volkswagenwerk. Radio und Auto, Volksempfänger und Volkswagen – der Ver-Führer hat das Glück einer technikbegeisterten Zeit und das Hirn des Animalischen. Kein Wunder, dass aus dem Käfer der Kübelwagen wird und dass statt der Massenmotorisierung ein Massensterben anhebt, wie es die Welt noch nie gesehen. Es ist Zeit für die Wahrheit: Das Autobahnnetz wurde von der Weimarer Republik geplant, 1929.

Nach dem verlorenen Krieg starten die Deutschen ins Wirtschaftswunder. Made in Germany und American way of drive – das ist die explosive Mischung, die zum Erfolgsrezept wird. Mit dem Käfer geht's jetzt erst richtig los. Da fällt nicht ins Gewicht, dass 300 000 Deutsche, die brav auf den Vorkriegskäfer gespart hatten, in die Röhre schauen: Ihre Kdf-Coupons werden 1950 vom Landgericht Hildesheim für wertlos erklärt. Was tut's: Der Käfer



1886 erhält Carl Benz (am Steuer) auf seinen 1884 konstruierten Motorwagen in Deutschland und anderen Ländern das Patent. Unabhängig von Benz hatten auch Gottlieb Daimler (1834 - 1900) und andere Erfinder, vor allem in Frankreich, Motorwagen entwickelt. Pioniere des Verbrennungsmotors sind neben anderen Nikolaus Otto (1832 - 1891) und Rudolf Diesel (1858 - 1913). Foto: Mercedes-Benz

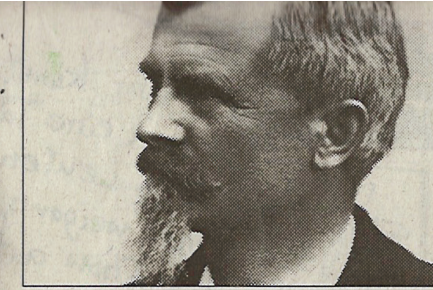
läuft und läuft und ... Am Ende sind es 21 Millionen Exemplare und sein Raseln ist das Geräusch, das eine Epoche prägt. Robust und anspruchslos wie ihr Auto, krepeln die Deutschen die Ärmel hoch, räumen die Trümmer weg und starten durch: Italien, wir kommen! Mit dem Käfer, klar, mit der Isetta von BMW und einer rollenden „Pilotenkanzel“, die ein gewisser Messerschmitt in Regensburg zusammenschraubt. Später mit dem Ford Taunus („die Badewanne“), mit dem Karmann Ghia („Sekretärinnen-Ferrari“), dem NSU Prinz, so etwas wie der GTI der frühen Jahre, mit dem Opel Kadett, ewiger Rivale des Käfers, und – wer kann, der kann – mit der Isabella von Borgward, mit dem „Barockengel“ von BMW oder mit Daimlers „Heckflosse“. Es ist die Zeit von Pettycoat und Knickerbocker, von Kuli und Köpcke, von Fury und Flipper, von Cola und Kaugummi, von Wackeldackel und Rock'n'Roll und der Plastikblume in der Vase. In Deutschland West boomt und

brummt es so sehr, dass der Mann mit der Zigarre den Deckel draufhält: Maßhalten, mahnt Wirtschaftswunderminister Ludwig Erhardt. Die Städte machen mobil gegen die Verkehrsflut. Stellen Parkuhren auf, bauen U-Bahnen. Die Deutschen fahren dennoch ungebremst weiter. „Ente“, R4 die einen, Ford Capri, Opel Manta die anderen. Der Mini kommt in Mode. Nein, nicht das Röckchen. Doch, das auch. Und das Wägelchen aus England mit dem revolutionären Frontantrieb. Fiat hat schon seit langem ein Dreiliter-Auto. Der 500 braucht nur 3,5 Liter. NSU sorgt mit dem Ro 80 auf der IAA 1967 für eine Sensation: Der avantgardistische Mittelklasse-Wagen hat einen Wankel-Motor.

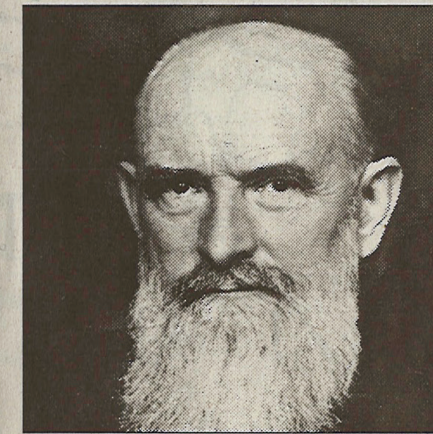
1970: Ein schrecklicher Rekord. Auf Westdeutschlands Straßen kommen 19.193 Menschen ums Leben. Schnell fahren und früh sterben, das Motto ach so vieler. Denn sie wissen

nicht, was sie tun. James Dean ist ihnen vorausgegangen mit seinem Porsche 550 Spyder. Noch immer gibt es keine Anschnallpflicht. Die Promillegrenze liegt bei 1,3. Der Wilde Westen. Ölkrise, Fahrverbote (1973). RAF-Terror. Inflation, am Horizont das Gespenst der Arbeitslosigkeit. Der Staatsmotor kommt ins Stottern. VW bringt ein Vernunftauto, das Maßstäbe setzt: den Golf (1974). 1989: Der Trabi bahnt sich den Weg in die Freiheit. Im Auto fahren sie dem ostdeutschen Staat davon. Szenen, die man nicht vergisst.

1999 – Stau, Lärm, Abgas. Tote. Immer noch viel zu viele Tote. Rohstoffverschwendung, Energievergeudung. Der Durchschnittsverbrauch der deutschen Autoflotte liegt bei knapp neun Litern (1997: 8,9 l) und das Dreiliterauto, das im Vorjahr präsentiert wurde, wird an diesem Schnitt auf lange Sicht nicht viel ändern. Die Grenzen des Wachstums sind erreicht.



Der König der Konstrukteure: Wilhelm Maybach (1846 - 1929) erfand den Benzinvergaser. Foto: MB



Funkenschlag: Der erste Magnetzünder (1897) stammt von Robert Bosch (1861 - 1942). Foto: Keystone

Kommt es nun zum Dino-Effekt: Wird der Automobilität an seiner eigenen Größe zu Grunde gehen? Das Auto wird sich ändern müssen, keine Frage. Und es wird sich ändern.

Die Bertha Benz des 21. Jahrhunderts – sie wird emissionsfrei und leise, sicher und entspannt durch die schöne neue Welt der Mobilität düsen. Ihr Benzin heißt Wasserstoff und davon hat die Erde mehr als genug. Sie wird – anders als ihre resolute Urahnin im 19. Jahrhundert – auch keine Selbstfahrerin mehr sein. Nein: Ihr Vehikel gehorcht aufs Wort und findet den Weg ganz von alleine. Sie hat wieder einen Chauffeur. Ein unsichtbarer elektronischer Lotse nimmt das Steuer in die Hand. Das ist die Zukunft. Derzeit aber sitzt die Menschheit auf einem Riesenölfass von 140 Milliarden Tonnen. Nach aller Erfahrung werden die Erdenbürger dieses Fass bis auf den letzten Tropfen leer machen.