

Motor



Noch zum Ende des Kalten Krieges sah sich Erich Honecker als Potentat: Seinen Jagdwagen kaufte er in West-Berlin und ließ den Range Rover dort aufwendig zur Landaulet-Limousine umbauen.

Fotos S. Thiele

VON 0 AUF 160



Die Stimme der Vernunft

Eine schöne Limousine. Knapp geschritten, doch nicht klein, vier Scheinwerfer, Lederausstattung, stilvolle Holzapplikationen am Armaturenräger, Holzlenkrad, Platz im Fond, geräumiger Kofferraum, nach innen erweiterbar. Gentleman, start your engine. Hoppla, kein sonorer V8-Sound, kein heiseres V6-Röcheln. Statt dessen dezentes Dieselbrummen, gut gedämpft. Vier Zylinder, zwei Liter Hubraum. Der Schalthebel (Holzknauf) wird in Position geschoben, die Kupplung tritt sich leicht. Go! Bis zu 300 Newtonmeter Drehmoment zerren an den Vorderrädern, fleißig schalten, und nach 10,5 Sekunden sind die 100 passiert. Bald fährt man 160, maximal sind 200 km/h möglich. Doch das sind Nebensächlichkeiten. Rasen können die anderen. Es geht um die gepflegte Fortbewegung. Und dafür war ein Jaguar schon immer gut. Dieser stellt jedoch alle bisherigen in den Schatten. Billiger (28.500 Euro) war ein Jaguar noch nie, vernünftiger auch nicht. Fast verschämt klebt der D-Buchstabe am Heck. Man muß den Diesel nicht verstecken. Ein Kraftstoffbedarf von 7,7 Liter auf 100 Kilometer ist keine Sünde, sondern eine Wohltat. Nie war ein Jaguar sparsamer. Moderne Dieselmotoren sind wie geschaffen für die britische Marke. Zurückhaltung ist stets eine ihrer Tugenden gewesen, jetzt gibt es sie endlich auch beim Verbrauch. Daß der technische Hintergrund nicht aus der Browns Lane kommt, stört nur die Erbsenzähler. Der Peugeot-Motor ist gut, das Ambiente ansprechend und nobel – wenn ein paar Euro zusätzlich investiert werden. Zugegeben, billig ist die kleine Katze dann nicht mehr, aber wirklich Jaguar.



Im Jaguar X-Type Diesel schnurrte Boris Schmidt dem Ziel entgegen.

RECHT AUF RÄDERN

Drei Monate im dunkeln

VON UWE LENHART

Ein Autofahrer hat gemerkt, wie er geblitzt wurde. Aber er hat längere Zeit nichts von der Sache gehört. Wann darf er aufatmen? Die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten wie zu schnelles Fahren oder Mißachten einer roten Ampel verjährt nach drei Monaten. Wenn in dieser Zeit kein Verfahren in Gang gebracht wird, das sich zweifelsfrei gegen den Tatverdächtigen richtet, kann der Verstoß nicht mehr verfolgt werden. Damit die Verjährung unterbrochen wird, sind zum Beispiel die Anhörung des Verkehrssünder durch die Polizei oder die Versendung eines Anhörungsbogens an den Halter als betroffenen Fahrer. Wenn sich der Anhörungsbogen aber an den Halter richtet, um den tatsächlichen Fahrer zu ermitteln, wird die Verjährung nicht unterbrochen. Oder wenn erst noch Zeugen vernommen werden müssen, um den Verkehrssünder überhaupt benennen zu können. Ein mehrdeutiges Formblatt, aus dem sich nicht eindeutig ergibt, daß der Empfänger als Verdächtiger vernommen werden soll, kann die Verjährung nicht unterbrechen. Richten sich also die Ermittlungen der Behörde wegen einer Kennzeichenanzeige gegen den Halter und der eigentliche Täter bleibt drei Monate im dunkeln, kann der Verstoß nicht mehr verfolgt werden.

Der Autor ist Rechtsanwalt in Frankfurt am Main (www.lenhart-ra.de).

Jagdgeschichten aus der Schorfheide

Erich Honecker und Genossen liebten eigens umgebaute britische Geländewagen / Von Stefan Thiele

Daß sich die Größen der einstigen DDR gerne in westlichen Automobilen chauffieren ließen, gehört zu den Merkwürdigkeiten dieser Form der angeblich klassenlosen Gesellschaft. Volvo und Citroën waren bevorzugte Marken für die Spitzenfunktionäre des Arbeiter- und Bauern-Staates. Vollends frivol war der automobiler Luxus, mit dem sich die Jagdgesellschaften des Staatsratsvorsitzenden durchs Unterholz zu schlagen pflegten.

Für die schnelle Pirsch benutzte Honecker aufwendig umgebaute Geländewagen von Mercedes-Benz, Toyota oder Land Rover. Manche dieser Gefährten haben die Zeiten überdauert: Ein Berliner Autohändler bietet zur Zeit den wohl am besten erhaltenen Jagdwagen dieser besonderen Art an. Der lindgrüne Range Rover des Baujahres 1985 weist eine Laufleistung von nur 8500 Kilometer auf und trägt den dezenten Schimmer der Geschichte. Den Jagdwagen des DDR-Chefs möchte der Händler für schwindelerregende 76.694 Euro verkaufen. In einer Berliner

Tiefgarage wartet der mächtige Landaulet-Geländewagen auf einen solventen Käufer, der sich die rollende Kuriosität als Anschauungsobjekt für die peinliche Maßlosigkeit einer moralisch verrotten Führungsschicht nach Hause holen möchte.

Bernd Brückner war zwanzig Jahre Leibwächter bei Honecker, und er weiß, daß dieser auch bei Minusgraden das Verdeck des Land Rover

Zur Erhöhung der Treffsicherheit waren in der Höhe justierbare Gewehrauflagen installiert worden.

vers stets offen ließ. Einmal fuhr sich die Jagdgesellschaft auf einem Baumstumpf fest. Honecker fluchte, als die Weiterfahrt trotz des Einsatzes der eingebauten Seilwinde nicht gelang. Ein Traktor half

schließlich. In dem komplett umzäunten Jagdgebiet im Norden von Berlin, der Schorfheide, schossen Erich Honecker und andere politische Prominenten auf kapitale Hirsche, die sie mit Scheinwerfern an der Futterkrippe blendeten. Die Hirsch-Population hatte man eigens aus Ungarn herangeschafft. Es wurde sichergestellt, daß Honecker stets die meisten Abschüsse hatte. Dabei verschmähte der Staatslenker alles, was aus dem Wald oder aus dem Wasser kam. Zur Erhöhung seiner Treffsicherheit waren in der Höhe justierbare Schießauflagen in den Hintertüren installiert worden. Lammfellsitze und eine Standheizung sorgten für ein kuscheliges Limousinen-Ambiente, während die schlichte Radioanlage an einen Volksempfänger denken läßt. Vorgesorgt wurde auch am Bug des massigen Wagens. Dort wurde ein stabiles Rammgitter montiert, einschließlich kräftiger Elektro-Seilwinde.

Ausgeschnitten und verlängert wurde der Range Rover in West-Berlin, vom Spezialisten Rometsch.



Das Laub von gestern: Die Jagdgesellschaft ließ sich gerne offen chauffieren.

Die DDR zahlte vor 19 Jahren 290.000 Mark in bar, allein für den Umbau. Rometsch hatte seine Geschäftsbeziehung in den Osten 1979 mit der Modifikation eines Land Rovers 100 für 150.000 Mark begonnen. Ein Freund britischer Autos hat das häßliche, weil rücksichtslos verkürzte Fahrzeug kürzlich im Internet ersteigert. Die Summe ver-

rät er nicht, jetzt streikt der Motor, und der Besitzer möchte sich nach erfolgter Revision von seinem Schätzchen trennen.

Der Umbau des Range Rovers zu einem Landaulet-Geländewagen dauerte ein Jahr. Offenbar fanden die DDR-Oberen durchaus gefallen an dieser Form des mobilen Luxus. Günter Mittag, zweiter

Mann im Staat und ständiger Jagd- gefährte Honeckers, schwor auf die großzügige Beifreiheit im Fond und schenkte dem Staatsratsvorsitzenden zu dessen Geburtstag einen weiteren Rometsch-Range-Rover für Fahrten im Konvoi. Diesmal jedoch mit behindertengerechten Alu-Trittleisten, denn der Einstieg war für den beinamputierten Mittag sonst recht beschwerlich. Auch dieser Wagen findet sich mittlerweile wieder. Er steht im Depot des Deutschen Technikmuseums in Berlin. Schon bald soll das Auto jedoch eine neue Heimat finden: in einer gläsernen Garage des Berliner Meilenwerks (F.A.Z. vom 15. November 2003). Dort kann künftig jeder besichtigen, wofür die DDR einst gerne die harte D-Mark ausgegeben hatte.

Bislang verschwunden bleibt der letzte von drei nach Ost-Berlin gelieferten Range Rover. Der nahezu mit den beiden anderen baugleiche Geländewagen war für Stasi-Chef Mielke bestimmt gewesen. Er war bezahlt und überführt worden kurz vor dem Fall der Mauer.

Der Turbo, die Kälte und das lange Ende der Nacht

Das Porsche Turbo Cabrio: kein Vergnügen im Winter. Oder doch? Wir haben Wagen und Fahrer auf die Probe gestellt. Während einer Fahrt durch die Nacht.

VON WOLFGANG PETERS

Das Ende der Nacht beginnt mit dem Öffnen des Daches. Aber da hatten das Porsche Turbo Cabrio und seine Besatzung schon eine kleine Reise hinter sich. Denn das Rhein-Main-Gebiet kennt keine Nacht. Es kommt hier höchstens zu einem Un-Tag. Irgendwo ist immer Licht, und das scheuten wir. Jene Nacht, die wir für den Schmerz der Einsamkeit im Winter suchten, die fiel erst jenseits von Ampeln und Autobahnen über

uns her. Es ist die Finsternis und die Kälte der anderen Seite des Mondes, die sich wie der dunkle Sack des Räubers über das Haupt des Kaufmannes stülpt. Wir sind mitten im Spessart.

Die Luft duftet herrlich nach Abgasen. Wenn es nur nicht so kalt wäre. Der Porsche knistert im Stand wie das Feuer im Kamin. Wir legen die Hände auf seinen schönen Rücken, aus seinen Rippen quillt die Wärme der Kraft: Der Sechszylinder-Boxer gibt 309 kW (420 PS) ab, und damit geht das mit Fahrer beinahe 1,8 Tonnen wiegende Cabrio schneller ab, als die Nacht schwindet. Nur die Kälte ist schneller. 138.652 Euro kostet das schnellste Cabrio aus deutschen Landen, und das ist keine Rüberpistole.

Ein bißchen unheimlich ist es hier im Wald schon. Der Porsche ist eine sichere Burg, aber die Kälte kriecht zusammen mit den Ge-

räuschen des Winterwaldes nicht nur unter das Beinkleid. Am Himmel jagen dünne Wolken vor einem fahlen Mond. Gut, daß wir nicht in Südschweden sind, da hokken ja, wenn wir Mankell, Nesser und Co. glauben wollen, hinter je-



Endlich Sonne: Porsche Turbo Cabrio

Foto Sibylle Heinz, auto, motor und sport/MPI

dem Busch gestörte Menschen mit Messern zwischen den Zähnen. Genug davon. Auf den ersten Druck des Zündschlüssels erwacht der Motor und nuschelt vor sich hin. Das dicke, ach wunderbar gefütterte und herrlich stabil ausge-

bildete Dach legt sich auf Knopfdruck nach hinten, und die Kälte der Nacht fällt schwer über die Porsche-Besatzung her. Der Mond ist nicht mehr zu erkennen. Die Armaturen glühen, der Finger fährt die Heizung hoch, das Gebläse entfacht einen Orkan aus Hitze, der schneller entschwindet, als er wärmen kann. Der Fahrer atmet aus. Als er den Dunst des Atems in der Luft sieht, zweifelt er an seiner Idee einer inspirierenden Nachtfahrt: Kollegen testen Autos in Spanien, in Süditalien oder Südfrankreich. Vielleicht hätte er doch die Laufbahn als Sachbearbeiter beim damaligen Arbeitsamt nicht verschmähen sollen. Der Porsche wirft helles Licht voraus, nimmt Fahrt auf und hält Trost bereit.

Den Füßen des Fahrers geht es gut. Sie werden ein wenig gegart, aber die Außentemperaturanzeige signalisiert höhnisch 14 Grad minus. Das ist fast die Temperatur in

Kopfhöhe. Der Fahrtwind reißt an der Mütze, er treibt sich im Ärmel herum und läßt die Augen tränen. Die Düsen der Lüftung werden zu

Die Heizung des Turbo liefert kleine Inseln der Wärme in einem Ozean der Finsternis und des Frostes.

Inseln der Wärme. Der Fahrer arbeitet sich durch die Gänge, das Auto kennt keinen Schmerz, der Motor hat das Nuscheln zugunsten klarer Schreie abgelegt, und noch vier Stunden bis zum Ende der Nacht. Als der Morgen anbricht, jubelt die Sonne der Berge über dem Turbo. Doch ein Vergnügen.