

Samstag for Future der Saugmotoren



Von **Don Alphonso**
Autor

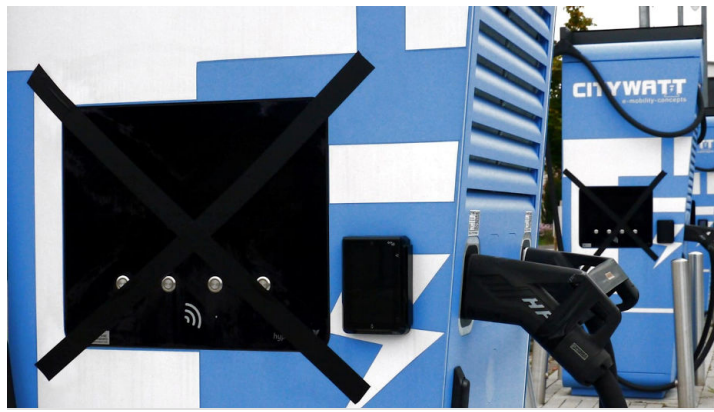
Stand: 08:45 Uhr | Lesedauer: 12 Minuten



Quelle: Don Alphonso

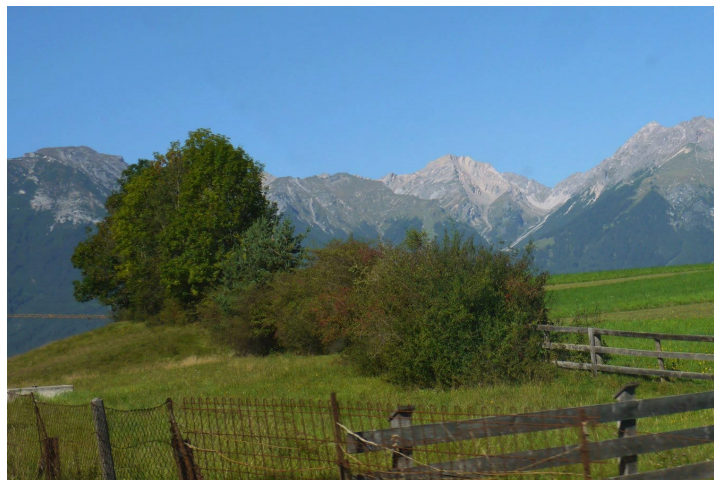
450 Höhenmeter, 52 Kurven, 4 Minuten Vollgas bis zum Gletscher: Bei der Bernina Gran Turismo zeigt das fossile Zeitalter alles, was unser Dasein lebenswert gemacht hat.

Das Alte stirbt, und das Neue kann nicht zur Welt kommen: Es ist die Zeit der Monster, schrieb Antonio Gramsci vor 95 Jahren in einer Zeit der Ungewissheit: Die Monarchien des Alten Europas zerbrachen, Inflation und Weltwirtschaftskrise zerstörten Wohlstand und Sicherheit, Totalitarismus von Rechts und Links breitete sich aus. Man kennt das leider: Während ich das gerade schreibe, hat Silber in Brüsseler Peseten gerade wieder ein Rekordhoch erreicht, und heute marodieren wieder Antisemiten durch die frühere Reichshauptstadt. Die Zentralbank empfiehlt, [Bargeld für Krisen \(https://finanzmarktwelt.de/ezb-in-der-krise-ist-cash-king-365064/\)](https://finanzmarktwelt.de/ezb-in-der-krise-ist-cash-king-365064/) zu horten. Der Weltmarktführer Bosch baut 13.000 gut bezahlte Stellen von mittlerweile selten gewordenen Wertschöpfern ab, und unheil kündende Monster der Zwischenzeit haben wir hier auch:



Quelle: Don Alphonso

In der Spätphase des vorderleyenschen Grünmerkelismus hat sich ein Stromanbieter gedacht, diese kleine, dumme Stadt der Donau ist nirgendwo so reich wie im Westviertel, hier sitzen die ganzen Ärzte, Autokonstrukteure und Zuliefermanager: Deren Frauen stellen wir direkt am Gartencenter, wo sie eh dauernd sind, 10 brandneue Ladesäulen hin. Die werden sie auch brauchen, wenn sie in den nächsten Jahren, steuerlich gefördert, auf die schönen, teuren und eleganten E-Autos umsteigen, die bekanntlich die Zukunft sind. Letzte Woche war ich wie immer der einzige zahlende Gast, mit einem billigen, gar nicht schicken Test-Opel Mokka E, und von den ehemals zehn Ladepunkten sind mittlerweile vier wieder dauerhaft geschlossen, warum auch immer. Dazu passt, dass der Stellantis-Konzern hinter Opel die Produktion einiger Autos wie meines Mokkas ruhen lässt (<https://www.elektroauto-news.net/news/stellantis-werke-zeitweise-produktionsstopp>) [↗](#). Schräg gegenüber gähnt eine leere Baugrube die Geschichte des kollabierenden Immobilienmarkts, oder, wie wir in Deutschland sagen, der grünen Transformation, in die Luft.



Quelle: Don Alphonso

Nun könnte man glauben, dass ich es nach dem Laden noch schlimmer mache, denn ich fahre Richtung der ebenfalls sehr grünen Schweiz. Die Schweiz ist ein Land, vor dem man sich in Tirol über einen Blitzer freut: Dann hat man die vernachlässigbare Taschengeldstrafe nämlich in einem billigen Land hinter sich und zahlt nicht in einer Insel der glückseligen Nicht-EU-Bewohner, das perverserweise seine Landstraßen mit einem Limit von 80 km/h versieht. Wie im Deutschland von 1934. Das letzte Mal bin ich nach Bellinzona mit 19 km/h zu viel in eine eidgenössische Radarfalle gefahren, und das hat gefühlt mehr als den Restwert meines Autos gekostet. Für Autofreunde ist die Schweiz so etwas wie ein verbotenes Paradies: Kurvenstrecken aus dem Himmel mit Strafen aus der Hölle. Also meistens. Mit einer Ausnahme, jedes Jahr im September. Die hier.



Quelle: Don Alphonso

Das ist von 2300 Metern über dem Meeresspiegel und 2250 Metern, wenn die Klimaverbesserung „Die Zeit“, den „Spiegel“ und den NDR überflutet haben wird, der Berninapass im schönen Engadin. Wir blicken von der Hauptwasserscheide hinunter nach Süden, Richtung Italien und Veltlin. Von La Rosa aus schraubt sich die Passstraße über baumlose Geröllfelder hinauf zum Fuß des Cambrenagletschers. Es ist eine mit Asphalt in den Fels gegossene Formel-1-Strecke. Monatelang regiert hier oben der König Winter mit Schnee und Eis, und auch im September können kalte Stürme die Gipfel im Griff haben. Aber nicht letztes Wochenende. Da war schönsten Wetter mit unendlich blauem Himmel. Außerdem war die Straße für den Verkehr gesperrt. Außer für Kisten wie diesen alten Freund hier.



Quelle: Don Alphonso

Wissen Sie, die Propagandisten des Degrowth, die uns den Verbrenner verbieten und eine Klimadiktatur aufzwingen möchten, versüßen uns ihre totalitären Ideen mit Verharmlosungen: Wir wären so reich, dass uns etwas praktizierter Habeck und Folgeklingbeil gar nicht wehtun würden, denn schließlich war das Leben auf dem Niveau der 80er-Jahre doch auch schön. Das stimmt. Damals, in diesen 80er-Jahren, habe ich als Werksfahrer bei Audi gearbeitet, und die Momente, da ich auf der Schotterpiste einen Urquattro bewegen durfte, werde ich bis zu meinem Lebensende nicht vergessen. Der hatte eine digitale Geschwindigkeitsanzeige, die wie alles Digitale lahm war. Drückte man das Gaspedal voll durch, schoss das Gerät mit seinen fünf Pötten und zwanzig Zylindern von 0 über 30, 70, 90 auf 110 in etwas über 7 Sekunden, und das mit einem Sound, der den damaligen Ökofusseln die Klöt... also jedenfalls: Wenn uns Verzichtsfreunde erklären wollen, dass es uns früher mit weniger auch gut ging, dann nehme ich von diesem „Früher“ den Quattro.



Quelle: Don Alphonso

Die Kollegen drüben bei den Schwaben würden vermutlich zum 3,2-l-Carrera aus derselben Zeit greifen, und zusammen würden wir uns dann – ebenfalls von 1988 – Frank Drebin anschauen, wie er die Achse des Bösen mit Chomeini, Arafat, Idi Amin und Gaddafi massakriert (<https://www.youtube.com/watch?v=dzGmVUFDomc>)  . Doch, das konnte man damals im Kino zeigen. Motorenbau war damals noch eine Kunst und keine Bestellung eines Elektrobauteils in China. Hätte man den Arbeitern damals etwas von Bürgergeld und Empfängern erzählt, die keine rechte Lust auf eine Tätigkeit haben ... ich war lang genug in Kantinen und Pausenräumen, um derbe Sprüche zu kennen, die damals normal waren und heute den Verfassungsschutz auf den Plan rufen würden. Kurz: Wenn mir jemand etwas vom Zurück in die 80er-Jahre erzählen will, könnte ich einiges berichten, was damals Faulpelzen passiert ist.



Quelle: Don Alphonso

Der kleine Unterschied zu heute: die 80er-Jahre waren eine Epoche der riesigen Fortschritte. Aus Rostbeulen, die nach zwei Wintern nicht mehr über den TÜV kamen, wurden vollverzinkte Meisterwerke der Sicherheit, in denen man sich nicht mehr den Brustkorb am Lenkrad zertrümmerte. Es gab die Gruppe B im Rallyesport mit über 600 PS, es gab Spoiler und Heckflügel und Pioneer-Aufkleber. Die 80er-Jahre vollendeten das Wohlstandsversprechen der Jahrzehnte davor, mit Bildungsreformen und staatlich gefördertem Vermögensaufbau.



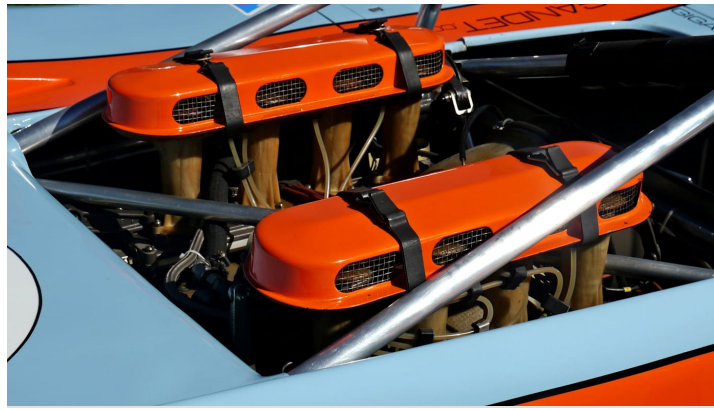
Quelle: Don Alphonso

Der nostalgische Blick zurück richtet sich auf eine Zeit, die selbst überhaupt nicht nostalgisch war – und auch nicht wirklich verwöhnt und weich: Mein erster Monatslohn in der Audi war 1600 DM, am Ende waren es mit Akkord und Wochenendschichten über 3000 DM. So machten das alle Gymnasiasten, sofern sie nicht umsonst auf dem Bauernhof der Eltern schufteten mussten. Die Arbeiter in der Fabrik waren äußerst stolz, wenn die Firma andere Marken aus dem Weg schubste und damit Rallyes und die DTM gewann. Dieser Wettbewerb um eine globale Spitzenposition ist auch die Grundlage des Wohlstands, der jetzt im verweichlichten Deutschland mit dem dicken Antifa-Kind, der rosaroten Tante und dem mürrischen Sauerländer an der Spitze unter der Last von Bürokratie, dem Klimaschismus, Unsozialstaat und Migrationslasten zusammenbricht.



Quelle: Don Alphonso

Deshalb bin ich auch hierher geflohen. Die Präsentation der sorgfältig ausgesuchten Boliden aus 100 Jahren, die beim Bernina-Bergrennen teilnehmen dürfen, findet im Country Club des Hotels „Kulm“ in St. Moritz statt. Das ist eine Art alternative Realität zu dem Deutschland, das wir kennen: Niemand schämt sich hier für Wohlstand. Sotheby's zeigt eine kleine Sammlung illustrierer Ferraris. Ein einzigartiger Bugatti Type 59 mit viel Patina auf dem Lack steht gleich neben dem Porsche 908/3 Spyder, dessen 350 PS aus 8 Zylindern unter infernalischer Klangentfaltung gerade mal 500 Kilo bewegen müssen. Das war in den goldenen Zeiten von Ferdinand „Fugen-Ferdl“ Piëch, einem pedantischen Manager, der mit seiner Mentalität in die heutige deutsche Industrie passen würde, wie ein Leopard 2 in eine Flotte von elektrischen Lastenrädern.



Quelle: Don Alphonso

Auf dem Kunstrasen von St. Moritz funkeln neben den heute kriselnden Weltmarktführern auch die Gescheiterten, die Verlierer, die Verkauften und die Ruinierten anderer ehemals stolzer Nationen. Jaguar war früher der Inbegriff von Eleganz und stilvoller Geschwindigkeit: Sieht man das alte XK120 Coupe, das 1951 das Licht der Welt erblickte und fast 200 km/h erreichte, kann man über die kommenden Elektro-Versuche nach dem Neuanfang mit einem Besitzer aus Indien nur lachen. Früher war Jaguar ein Exempel der Zuverlässigkeit auf Strecken wie Le Mans – heute wird der Konzern durch einen Cyberangriff (https://www.welt.de/newsticker/dpa_nt/infoline_nt/wirtschaft_nt/article68c9869e677ecd713710476c/Jaguar-Land-Rover-nach-Cyberattacke-weiter-lahmgelegt.html)  lahmgelegt.



Quelle: Don Alphonso

Es muss also gar nicht die wacklige Finanzierung wie bei OSCA oder Bizzarini sein, deren seltene Modelle hier auch neben den Rennwagen aus Weltkonzernen stehen: Gerade der Niedergang der einst stolzen britischen Autoindustrie durch fehlenden Willen zur Exzellenz und staatliche Planwirtschaft hätte eine Warnung bei der von oben verordneten Einführung der E-Autos sein können. Die Auslastungsprobleme, die gerade der Branche in Europa zu schaffen machen, erlebte man schon bei den Fehlentwicklungen von British Leyland. Wie damals sind auch heute die Erwartungen völlig überzogen, es könnte einen massenhaften Absatz von über 2 Tonnen schweren E-Autos mit Softwareproblemen, geringen Reichweiten und, höflich gesagt, weiterem Entwicklungspotenzial für den dreifachen Preis eines kaum gebrauchten Verbrenners geben.



Quelle: Don Alphonso

Es heißt zwar, dass das Alte stirbt, aber möglicherweise stirbt auch das alte, reformunfähige und wenig demokratische Brüsseler Debakelkonstrukt mit seinem Green Deal noch vor dem Verbrenner, der deutlich länger und erheblich besser funktioniert hat: Was ist schon ein Dieseltbetrug mit ein paar Abgasen gegen die Abmachungen von Frau von der Leyen mit Pfizer? An den Kurven der Rennstrecke sind jedenfalls mehr Sicherheitsvorkehrungen als bei der Zulassung von mRNA. Nach dem eher gemütlichen Freitag auf dem Grün im mondänen Kurort geht es deshalb auch am Samstag und Sonntag hinauf in die dünne Bergluft zum Bernina Hospiz.



Ich habe auf der anderen Seite, im italienischen Sondrio, übernachtet und durfte dank meiner Presseakkreditierung vorab über die gesperrte Strecke zur Passhöhe fahren. Normalerweise quält man sich hinter Wohnmobilen, Sonntagsfahrern und Menschen ab, die zu Kurven ein ähnliches Verhältnis haben wie die grüne Greta zu Israel. Nun aber war die Straße frei, und ich bin rücksichtslos wie eine gesengte S... oh schauen Sie, ein liebliches Bild von der Strecke! Diese herrliche Kulisse! Diese klare, reine, silbrige Luft!



Quelle: Don Alphonso

Nein, im Ernst, die Strecke verlangt den Fahrern auf ihren Jahrzehnten alten Federungen wirklich viel ab. Besonders, weil die schnelleren Fahrzeuge die kurvenreiche Strecke in knapp vier Minuten durchfliegen und der Berg bei Fehlern keine Gnade kennt. Auf der einen Seite geht es steil in die Geröllfelder, auf der anderen Seite öfter direkt in die Felswand. Der Schnitt der Schnellsten auf der Strecke liegt dabei „nur“ bei 85 km/h, aber das ist lediglich eine Zahl. Im Gegensatz zu anderen Klassikerausfahrten wie der Mille Miglia, die durch Polizei und Gruppenfahrten diszipliniert wurden, sind die Grenzen hier nur durch die Haftung der Reifen und die Kraft des Motors definiert.



Früher waren solche Spektakel in den Alpen fast an der Tagesordnung: Wer einen Pass mit Kopfsteinen, Geröll oder Asphalt befestigte, lud gern auch Rennfahrer und tausende Besucher ein, um den Sieg des Menschen über die Herausforderungen der Berge zu feiern. Sicherheitsbedenken, Naturschutz und das, was man grünen Zeitgeist nennt, hat vielen Veranstaltungen den Garaus bereitet. Natürlich kann man fragen, ob man einen Bentley von 1928 mit seinen dröhnenden 4,5 Litern Hubraum noch die Stille der Hochalpen stören lassen muss.



Quelle: Don Alphonso

Die Generation Z, die das Flugzeug benutzt wie frühere Generationen die Straßenbahn, und für die der Planet zu einer Abfolge von Last-Minute-Destinationen wurde, mag kein Gefühl mehr dafür haben, was solche Minuten im engen Cockpit eines Fahrzeugs bedeuten. Dabei haben zwischen Tank und Motorblock Menschen ihr Leben für den Fortschritt riskiert und gegeben. Geradeaus kann jeder tonnenschwere XPeng und BYD rollen. Aber die Feinabstimmung, um im Tanz zwischen den Kurven zu überleben: Dazu braucht man das Verständnis für Leichtbau und Fahrwerk, das deutsche Hersteller über Jahrzehnte entwickelt und verfeinert haben.



Es ist etwas schade, genau diese Konzentration auf das Wesentliche vor allem hier im musealen Betrieb zu sehen, während die Radstände der neuen Begleitfahrzeuge für den internationalen Markt immer länger werden und alle Modelle an einer beständigen Adipositas leiden. Mit jeder Schaltfläche, mit jedem Bildschirm, mit all den elektronischen Helfern tritt das Fahren an sich in den Hintergrund. Manche sagen, das Auto wäre heute nur noch ein Computer mit vier Rädern. Nach mehreren Stunden gierigem Neid und einem Sonnenbrand auf der Nase bin ich nicht mehr so nett. Das sind Brüsseler Kommissionen auf vier Rädern, und die Wahl besteht nur noch zwischen winzigem Rasenmähermotor und Elektrospielzeug.



Quelle: Don Alphonso

Das nimmt man vielleicht hin, aber man liebt es nicht. Daher wird es günstig geleast und nach drei Jahren wieder abgestoßen. Im Ergebnis schieben der Hersteller eine riesige Halde von emotionslosen Leihautos vor sich her, die nur mit Abschlügen verkäuflich sind. Mag sein, dass die Gruppe B Irrsinn war und einen der 911 RSR suizidal jauchzend in den Abgrund schieben will: Aber daraus entsteht Emotion, dafür fährt man auch in die Schweiz, um solche Geräte für ein paar Sekunden vorbeidonnern zu sehen. Damals haben die Firmen sehr viel richtig gemacht.



Heute hatten 51 kuratierte Rennautos ein paar Stunden und – nur unter uns, Sie sagen das nicht der Schweizer Polizei weiter – ein viertellegaler Presseopel freie Fahrt. Dann wird die Sperre der Strecke wieder aufgehoben. Aus dem Spielplatz wird wieder eine Verbindungsstraße, jeder Führerscheinlottogewinner darf fahren, und Wohnmobilbesitzer aus Fulda behaupten, sie hätten auch ein Recht auf Durchreise.

Kurven werden als Belastung im Kriechgang genommen. Der laute Spuk ist vorbei. Die Ferraris und Bugattis ohne Kennzeichen werden wieder in den Renntansportern verstaut und in Museen geölt und gereinigt. Es sind kurze Räusche in diesem September, und wo es letzte Woche sehr laut war, liegt jetzt schon der erste Schnee des Winters.



Quelle: Don Alphonso

Es war eine schöne Zeit der Monster auf dem Bernina-Pass, und wenn man nicht gerade in eine Schweizer Radarfalle gerät, ist das Spektakel auch bei perfekter Organisation kostenlos. Manche werden dennoch sagen, dass das Alte sterben muss – aber ich bin Kulturgeschichtler und denke, dass Vergangenheit nie ganz vorbei ist. Die brutalen Schleudern mit den vier Ringen, die Kiste mit der Niere vorn, die Warze mit dem Motor an der falschen Stelle: All diese Marken waren 1945 am Ende, danach ab und zu am Rand der Pleite, und sie sind trotzdem wieder zu Weltkonzernen geworden, die ihre kleinen, dummen, süddeutschen Städte reich gemacht haben.



Quelle: Don Alphonso

Für Bosch und die Region Stuttgart ist es natürlich schlimm, keine Frage. Aber auch dort liegt ein grün-schwarzes Modell gerade im Sterben, in einem halben Jahr wird gewählt: Das Bild des Souveräns als Monster, vor dem Politiker und Planwirtschaftler zittern, ist meines Erachtens kaum schlechter als meine Fahrtzeit, die ich für die 52 Kurven illegalerwei... aber das geht Sie und vor allem die Schweizer Polizei gar nichts an.