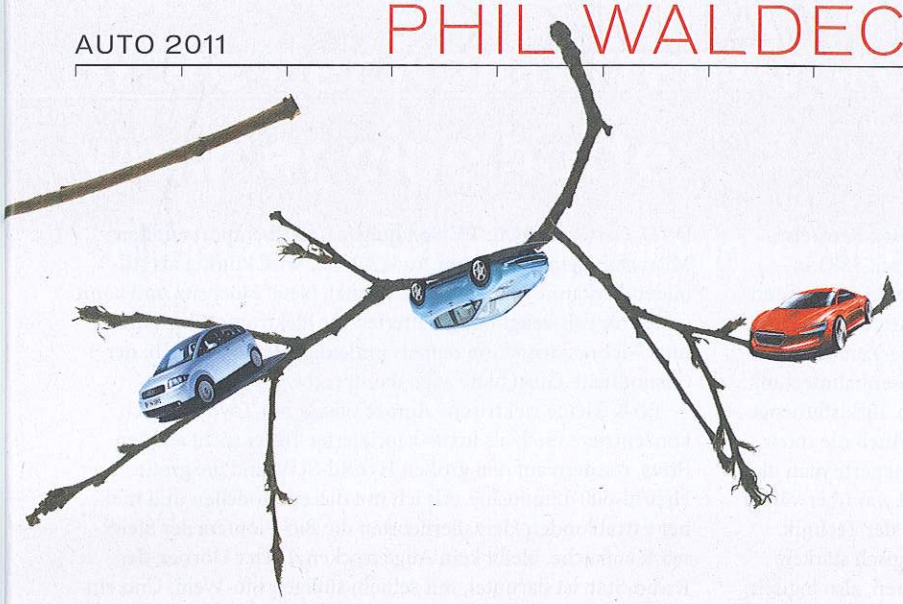
PHIL WALDECK



Essay

MEIN ELEKTRISCHES LEBEN

Das Studium der Vergangenheit und Gegenwart nimmt die Angst vor der Zukunft.

„Mit der Liebelei ist es wie mit der Elektrizität:
erst Starkstrom, dann Schwachstrom,
zuletzt Wechselstrom."
Jacques Tati

Dieser Tati! Guter Mann. Wir lieben seine Filme und Bücher. Sein *Monsieur Hulot* ist uns heilig. Aber wie es mit Genies so ist: Er hatte keine Ahnung von der Liebe und der Elektrizität.

Wir heutigen Männer, die daran gehen, neben 911 Cabrios auch Elektro-Mobile zu bewegen, wissen mehr als er. Die Erotik wurde längst komplexer als jede Elektrik, und Wechselstrom war nie ein Gegensatz zu Schwachstrom und Starkstrom.

Eigentlich kenne ich nur einen Künstler, David Staretz, der alles auf die Reihe kriegt: die Liebe, sofern sie russisch spricht, die Elektrotechnik und das Auto. Ich enthülle ihn hier als subversiven Elektro-Pionier. Jahrelang gaukelte er Leichtgläubigen eine Liebe zu Benzin-Schüttelhubern vor. Zur Tarnung ließ er sich in Königseggs, Bugattis, Ferrari Scagliettis und Carrera GTs im Dienste der Autorevue fotografieren. Doch unter der Tuchent bereitete er die elektrische Revolution vor.

Beweis 1: Die „Nervösen Maschinen", Meisterwerke aus dem *Kontor Staretz*. Sie werden von schnurrenden Elektromotoren angetrieben, nicht vom W12 eines VW-Phaeton. Beweis 2: Die Staretz-Story „Unplugged" über die Geschichte des Elektroautos. Sie konnte so innig nur von einem Mann geschrieben werden, der schon lange der revolutionären Basisarbeit verpflichtet war.

Ich bitte, diesen Text nebst dem Essay „Vision oder Illusion?" des bewunderten Prof. Jürgen Stockmar nachzulesen, beide zu finden in Autorevue 12/2010, Seiten 104 und 32. Das erspart mir pädagogische Einführungen in Themen wie Ampere, Ohm und Volt, in Rekuperation und Ionen-Wanderung, in E-Antriebskonzepte und öffentliche Steckdosen.

Erst dann darf ich mich darauf konzentrieren, in strenger Chronologie das elektrische Leben eines frommen Bürgers nachzuzeichnen und am Ende meine Schlüsse daraus zu ziehen.

Elektrische Erinnerung (fortan: EE) Nr. 1: Die erste eigene Nachtkästchenlampe. Sie öffnete die Liebe zu Nachtarbeit, Literatur und fernen Reisen. Das erste Kinderbuch hieß „Hatschi Bratschis Luftballon", das erste Nicht-mehr-Kinderbuch „Durch die Wüste" von Karl May.

EE 2: Das schönste Weihnachtsfest *ever*. Wie bei vielen Buben verbunden mit der elektrischen Modelleisenbahn. Unvergesslich der Geruch nach verbranntem Nähmaschinen-Öl, mit dem die romantische Dampf-Lokomotive geschmiert werden musste. Diese Lok wirkt in

Elektrische Erinnerung Nr.1: Die erste eigene Nachtkästchenlampe. Sie öffnete die Liebe zu Nachtarbeit, Literatur und fernen Reisen.

die Gegenwart nach. Einer meiner letzten weißen Fernreise-Flecken ist die *Darjeeling Himalayan Railway,* seit 1881 in Betrieb. Ich muss sie besuchen, solange noch eine der tausendfach wiederbelebten Dampfloks fährt, bald ersetzt durch Diesel-Elektro-Nachfolger. Ich werde aus einer Wende-Zeit der Autotechnik zurückreisen in eine Wendezeit der Eisenbahntechnik.

EE 3: Das wertvolle Geschenk eines großen, türkisfarbenen Modell-Porsche 356 der Vor-Kunststoff-Zeit. Auch die roten Sitze des Cabrios waren aus Blech. Per Kabel steuerte man die Lenkung und das Zweiganggetriebe. Das Kind war überwältigt von der Schönheit des Autos und entsetzt von der Technik. Es begriff nicht, warum der schnellere, also logisch stärkere zweite Gang nicht die Steigkraft des langsameren, also logisch schwächeren ersten Ganges zeigte. Dieses Getriebe-Geheimnis löste ich als Spätzünder erst im Fach „Mechanik" an der HTL-Mödling.

EE 4: An dieser HTL eine wachsende Verbitterung, nicht das Fach Elektrotechnik gewählt zu haben. Meine dortigen Freunde arbeiteten pipifein in Labors, ich hingegen als „Maschinenbauer und Kraftfahrzeugtechniker" in schmutzigen Werkstätten, in denen das Schmiedefeuer der Esse loderte wie in Opern von Richard Wagner. Frühe Ahnungen von Elektromotoren als Auto-Antriebe sind nicht in Erinnerung.

EE 5: Weitere Verbitterung gegen Ende des fünfjährigen HTL-Studiums, das ich gleichwohl als Matura-Bester meiner Klasse abschloss. Ins letzte Jahr, im Alter zwischen 18 und 19, fiel das erste eigene Auto, der Renault 4 CV. Jeder Alm-Heidi und City-Sünderin erzählte ich: „Den hat unser Prof. Ferdinand Porsche in grausamer französischer Gefangenschaft konstruiert. Das ist also ein Porsche. Demgemäß bin ich ein Porschefahrer. Und du, meine Liebe, bist eine Porsche-Beifahrerin. Daher stehst du hierarchisch höher als die grottenhässlichen Opel-Kadett-Beifahrerinnen." Dieser oberfaule Schmäh funktionierte eigentlich immer. Und der 4 CV war okay. Er war uralt, aber gut. Doch wenn er den Dienst verweigerte, konnte ich mir nicht helfen. Er hatte immer elektrische Probleme, keine mechanischen. Meine HTL-Freunde der Fachrichtung „Elektrotechnik" fummelten sachkundig an den Zündkerzen, am Verteiler und der Batterie herum und nahmen mein letztes Taschengeld.

EE 6: Elektrik und Elektronik sind einander so verwandt wie Dschingis Khan und Mutter Teresa oder ein Frühstücks-Toaster und mein MacBookAir. Man darf sie nicht in einen Topf werfen. Dennoch fühlte ich als Maschinenbau-Komplexler eine gewisse Befriedigung, als in den Anfangsjahren der Auto-Elektronik die Technologieträger von Audi, BMW und Mercedes an den Straßenrändern standen wie tausendjährige Eichen, derweil ich in den gestrig-mechanischen Roadsters Triumph TR-2, TR-4 und TR-4A meiner Freunde Winfried Kallinger, Peter Unterweger und Thomas Drack daran vorbeischoss.

EE 7: Seminar-Kabarettist Bernhard Ludwig, der witzigste Gesundheits-Lehrer in Zivilisationskrankheiten, berühmt durch seine „Anleitung zur sexuellen Unzufriedenheit" (Vortrag, CD, DVD, Cartoon-Buch, TV-Sendungen), weist empört auf den Misserfolg seines geliebten Audi A2: „Er wird künftig als stilbildend erkannt werden. Er ist schmal, bietet Hochsitz und kann später im Fahrzeugboden Batterien für Elektromotoren aufnehmen." Ich umarmte ihn damals mitleidig. Heute weiß ich: der Gesundheits-Guru hatte auch damit recht.

EE 8: Meine elektrische Autozeit fängt mit Toyota an. Ich konzentriere mich als luxus-kaprizierter Tester nicht auf den Prius, sondern auf den großen Hybrid-SUV und die große Hybrid-600-Limousine. Als ich mit diesen Modellen und meiner extrablonden Herzallerliebsten die Bio-Pioniere der Steiermark aufsuche, bleibt kein Auge trocken. Dieter Dorner, der Radio-Star, ist darunter, mit seinem süffigen Bio-Wein. Und ein Avantgarde-Hotel namens „Retter" in Pöllauberg, wo man eine lässige Symbiose von Gestern, Heute und Morgen sucht. Der Hausherr bewahrt, wie man sagt, noch einen Säufer namens Maserati im Stall. Ich bekomme als *happy smoker* noch eine Suite mit Kreativ-Ausblick. Entspannter als dort fährt man nirgendwo in die Zukunft. *Highly recommended.*

EE 9: Ich fahre Updates des Toyota Prius mit größtem Respekt, bin zugleich aber eingenommen von Umwelt-Maßnahmen der deutschen Konzerne. Scheinbar simple Start-Stopp-Automatiken, Gewichtsreduktionen, Kennfeld-Anpassungen und geniale 2-Liter-Diesel wie jener von BMW (mein momentaner Grün-Darling) führen zu Verbräuchen und CO_2-Werten, die hybrid-ähnlich, in der Gesamt-Energie-Bilanz (inklusive Herstellung) vielleicht sogar voran sind.

EE 10: In der Rehlein-Hütte der Steirereck-Familie Reitbauer auf dem Pogusch, die ich mit dem sparsamsten Jaguar-Jahrgang aller Zeiten erreiche, sagt mein Rehlein: „Die schlimmsten Umweltsünder sind die Haushalte. Diese geniale Luxus-Hütte zeigt, wie wenig Energie man braucht, um das zu kriegen, was man wirklich will."

EE 11: Ich fahre den Tesla-Roadster und erkenne, dass die Zukunft auch für übermütige Sportfahrer ohne Schrecken ist – siehe Autorevue 12/2010, Seite 29.

EE 12: Station Weimar, Ex-Ostdeutschland. Der BMW X3 mit xDrive ist gelandet. Ich war bewusst in eine „Eis- und Schneehölle" gefahren, die der TV-Sender MDR verhieß. Fast enttäuschend, wie wenig Probleme es gab. Auto, Frau und Tochter schlafen nun in Engelsmüdigkeit. Ich stehe in einer der Raucher-Kneipen Weimars. Ich entbiete Goethe, Schiller, Liszt und Tschechow, die vor mir da waren, den respektvollen Gruß und denke ans kommende Jahr. Ich freue mich auf alle neuen Bücher und Kabarettprogramme, bei Bikes auf die Jugendoffensive von KTM, bei Autos auf alle Cabrios und Roadsters, die ich noch nicht kenne. Als Stadt-Alternative werde ich die reinen Elektriker testen, den Citroën C-Zero, den Mitsubishi i-MiEV und Nissan Leaf. Und vielleicht bringe ich Bernhard Ludwig dazu, mit mir den Audi e-tron auf faire Weise mit seinem geliebten Audi A2 zu vergleichen. Bis dahin: Gute Fahrt und kein Radar für 2011.

Ich denke ans kommende Jahr. Als Stadt-Alternative werde ich die reinen Elektriker testen, den Citroën C-Zero, den Mitsubishi i-MiEV und Nissan Leaf.