

PHILIPP WALDECK.

Lieber
Freund!

*Wenn ich so lenk und denk an nix.
Unter diesem Motto schreibe ich meine Briefe an Dich.
Ich diktiere sie meist am Steuer kurioser Autos.
Sie ersparen mir, Dich persönlich über die fremden Länder,
ihre Hotels und den Nahverkehr zu informieren.
Zugleich sind die Briefe auch unsere letzte Brücke, die
trittfest ist. Durch Dein ständiges Daheimbleiben entfernst
Du Dich ja immer mehr von mir. So ist auch mein heutiger
Brief aus dem Schlosshotel Freisitz-Roith in Gmunden ein
Ruf Deines alten Freundes, von Ufer zu Ufer.*

Viele Mitbürger behaupten, sie bräuchten zum Denken die Stille. Martin Heidegger war so einer. Er konnte nur auf der Alm philosophieren. Das sieht man seiner Arbeit an. Das Standardwerk „Sein und Zeit“ ist verschoben. Es hat den Tonfall einsamer Hirten im Gespräch mit den Schafen. Er hätte es mit meiner Methode probieren sollen, ausschließlich auf Motorrädern oder in offenen Cabrios nachzudenken, aber das wäre vielleicht zu viel verlangt gewesen von einem Gelehrten, der noch im Bett die Pudelhäuben, Handschuhe und Socken trug, die ihm seine absolut geschmacklose Alte strickte.

Cabrios und Bikes sind die besten Denksessel. Das Raschen in den Ohren hält dich wach. Es filtert zugleich die Umwelt aus. Und bei 130 km/h klopf dir keiner auf die Schulter und fragt höflich, ob er kurz mal stören darf. Ich habe jetzt um 99 Euro ein klasses Zubehör entdeckt, das die Langstrecken-Denk-Tauglichkeit weiter erhöht. Es heißt Hartlauer-Lärmprotector. Man darf sich darunter einen unsichtbaren Ohrstöpsel vorstellen, der perfekt deinem Innenohr angepasst wird. Zur Formfindung spritzt man lauwarmen Kunststoff ein. Das hatte bei mir gleich den Vorteil, dass die Lauscher wieder sauber wurden. So begriff ich, dass die Bose-Anlage meines 911 Carrera Cabrios eh nicht hin war.

Das schlaue High-Tech-Ding kappt nichts von den angenehmen Bässen, sondern ausschließlich die oberen Frequenzen. Es radiert jenes Pfeifen, Kreischen und Heulen weg, das schuld daran ist, dass du in Cabrios trotz Sauerstoff-Flutung schneller ermüdest als in Limousinen. Männer, die wie Sokrates eine Xanthippe mit hoher Stimmelage daheim haben, werden den Lärmprotector (ein holländisches Patent) nie mehr entfernen und dem

Ohrstöpsel

Nicht unsichtbar, aber wirksam und die Langstrecken-Denk-Tauglichkeit erhöhend.



Robert Hartlauer in ewiger Dankbarkeit ein Fläschchen Castrol schicken, das dieser leidenschaftliche Motorfreund so gerne trinkt wie unsereins das Öl der Kürbiskerne.

Dank Lärmprotector kam ich putzmunter in Gmunden an, obwohl meine Testversion des neuen Audi A3 Cabrios zwei abtörende Nachteile hatte. Erstens die dezente Farbe. Ich kann gar nicht sagen, wie sehr mich mittlerweile die hofratsgrauen und altsilbernen Fahrzeuge nerven. Gerade auch beim A3 Cabrio, das mit dem BMW Einser Cabrio endlich deutsche Frischluft in die offene Kompaktklasse bläst, eine Aufgabe, die bisher nur das witzige, meist auch farblich entzückende BMW Mini Cabrio wahrnahm.

Zweitens der Motor, der von derzeit vier angebotenen Vierzylinder-Varianten meine vierte Wahl wäre. Dass der 1,9 TDI nur 5,1 Liter auf 100 km nimmt, ist zwar eine feine Ansage, da Diesel bald so viel kosten wird wie meine burgenländischen Cuvée-Schnäppchen ab Hof. Das tröstet aber nicht darüber hinweg, dass der 1,9 TDI zur aussterbenden Rasse der Pumpe-Düse-Aggregate zählt, deren harte Gangart mir nie gefiel. Sie wurden mit dem rechthaberischen Trotz-Stolz mächtiger VW-Konzern-Techniker in ihrer Sackgasse weiterentwickelt. Als kaprizierter Chauffeur lebe ich auch nur noch ungern mit einem Fünfganggetriebe und mit 0-100=12,3. Ich verbeuge mich allerdings vor der Marktschläue der Audi-Herren: Einzig in dieser Kombination erreichte man einen Cabrio-Preis unter 30.000 Euro. Man rechnet mit einem Verkaufsanteil dieses Modells von 30 Prozent.

Mein Tipp für die klugen Freundinnen und schönen Freunde: Legt 3000 oder 6000 Euro für die zwei Sechsgang-TFSI-Benziner drauf, mit 1,8 und 2,0 Liter Hubraum, Letzterer mit 0-100=7,4 und 231 km/h ein echter Muntermacher. Ihn wirst du laut Prognose nur mit jedem zehnten A3-Cabrio-Käufer teilen. Dass der 4,2 Meter kurze Bolide mit dem 200-PS-Murl aus dem Ruder läuft, ist nicht zu befürchten. Das früher arge Untersteuern bei Fronttrieblern setzt hier erst in hohen Grenzbereichen ein und wird mit einem Peitschenknall des ESP-Systems unverzüglich korrigiert. Hinweis: Es gibt auch einen interessanten 2-Liter-Diesel mit Common-Rail-Technik(!) und interessanter Preis-Leistungs-Verbrauchs-Kennziffer.

Erfreulich der Look. Das Cabrio ist keineswegs hässlicher als der verlötete A3. Wir vermerken: steilere Seitenlinie, ein leckeres Kurzheck mit integrierter Abrisskante und markanten Schlussleuchten, die neue, ziemlich goscherte A3-Front mit heftigem LED-Wimpernschlag.

