

VOM SCHIESSEN UND BREMSEN – EINE ODE AN DEN SHOOTING BRAKE

WIE BEI SO VIELEN MÄNNERN LIEGT DIE URSACHE IHRES AUTOMOBILEN WAHNSINNS WEIT ZURÜCK; MEIST ENTSTAMMT SIE EINER ZEIT, ALS SIE NOCH DACHTEN, IHR PRIMÄRES GESCHLECHTSORGAN SEI AUS EINEM KNOCHEN GEFERTIGT. LANGE HER ALSO.

TEXT Reinhard Haas



In Ermangelung vermöglicher Eltern (geschweige denn eines Jaguar E-Type zum 18. Geburtstag), verlagerte ich meine feuchten Auto-Fantasien auf Leichenwagen aller Art. Und da traf es sich gut, dass mein Onkel im Nebenberuf ein Bestattungsunternehmen besaß. Von Zeit zu Zeit durfte ich mir fünf Mark verdienen, indem ich ihm half, die Körper der Verblichenen aus ihren Totenbetten in seinen Leichenwagen zu hieven – einen schon damals uralten 190 D der Baureihe W 110. Ich bin mir nicht sicher, was mich damals mehr faszinierte: die Leichen oder der Leichenwagen? In jedem Fall muss es sich wohl um eine abgeschwächte Unterart der Nekrophilie gehandelt haben. Ergo eröffnete ich am Tag meiner bestandenen Führerscheinprüfung

meinen Eltern, dass ich – unter Zuhilfenahme meines Postsparsbuchs – dem Onkel sein schwarzes Transportfahrzeug abkaufen würde. Mein Vater drohte mir mit dem Entzug meines Nachnamens. Der W 110 ging zum Schrotthändler, meine Faszination für »Shooting Brakes« blieb.

Einige Jahre später – ich durfte inzwischen als Journalist von gehobenen Lifestyle-Events berichten – flatterte mir eine Einladung des Champagner-Hauses »Krug« auf den Tisch. Man bat zum Picknick, anlässlich des englischen »Epsom Derbys«. Wie ich erfuhr, ist »Ascot« in England das Pferderennen der Emporkömmlinge, während »Epsom« das der ernsthaft verrückten (also: adeligen) Pferde-Enthusiasten darstellt. Unabdingbarer Dresscode für Männer dabei: Morning Suit, ein grauer Frack. Ich reiste nach London, ließ mir bei »Moss Bros« (dem Fach-Verleih für arme Schlucker wie mich) einen Morning Suit und wartete geduldig in meinem Hotel, bis mich Monsieur Remy Krug höchstselbst mit seinem Dienstwagen abholte. Als ich auf die Straße trat, hätte ich vor Begeisterung am liebsten meinen geliehenen Zylinder weggeworfen: Herr Krug (der damals noch ein unabhängiger Champagner-Produzent war und seinen Laden später an LVMH verkaufen musste), rollte mit einem bordeauxroten Rolls Royce »Silver Shadow II« vor, dem man einen Kombi-Aufbau in zarten Cremetönen verpasst hatte – ein waschechter »Shooting Brake« also. Wow! Auf der Fahrt in die

Bei mir muss es so in den späten siebziger Jahren gewesen sein, als ich zum ersten Mal den Film »Harold und Maude« im Fernsehen sah. In dem Streifen des Kult-Regisseurs Hal Ashby verliebt sich der 18-jährige Harold in die 79-jährige Maude. Beide eint die Faszination für Beardigungen und Todesfälle aller Art. Und nachdem Harolds vermögende Mutter alles unternimmt, um ihren Sohn einem bürgerlichen Leben und Lieben zuzuführen, schenkt sie ihm ein pechschwarzes Jaguar E-Type-Coupé. Doch was macht Harold? Nimmt die Flex, schneidet das Dach ab und schweißst einen Kombi-Aufbau drauf. Ein E-Type als Leichenwagen? Das sah so wahnsinnig sexy aus, dass ich den skurrilen Film auf Video nahezu verschliss. Zum ersten Mal hörte ich da von der Karosserie-Variante »Shooting Brake«. Aber wieso »Schießen« und »Bremsen«? Die Fachliteratur klärte mich auf: »Mit dem Begriff ›Shooting Brake« oder ›Shooting Break« bezeichnet man ein Coupé mit Steilheck, das mit seiner Heckklappe eher einem Kombi als einer Limousine ähnelt. Im Unterschied zum üblichen Kombi ist ein ›Shooting Brake« insgesamt sportlicher und eleganter ...« Und weiter zur Herkunft: »›Brake« nannte man früher englische Fuhrwerke, die man vorhielt, um den Widerstand ungezähmter Pferde zu brechen und ihren Bewegungsdrang zu bremsen, damit sie als Arbeitspferde nutzbar wurden. Man versah ›Brakes« allenfalls mit leichten Aufbauten, die dazu dienten, das Nötigste für die Jagd zu transportieren ...« Fertig war der »Shooting Brake«.

Grafschaft Surrey erklärte mir der elegante Franzose, dass er sich von den alten Pferde-Fuhrwerken seiner Kellerei habe inspirieren lassen und nach etwas gesucht habe, mit dem er selbst auf einem englischen Parkplatz voller Rolls' und Bentleys für Aufsehen sorgen könne. Das Innere des Champagner-Transporters war mit Rosenholz ausgekleidet. Dazu gab es passende, creme-rote Tischchen, Stühle und Kühlboxen für das Top-Getränk des Hauses, den »Clos du Mesnil«. Ich kann mich nicht erinnern, jemals stolzer aus einem Auto ausgestiegen zu sein, als auf dem Rasenparkplatz des »Epsom Derbys«. Selbstverständlich regnete es. Aber, wie die Engländer eben so sind, hatten viele der Besucher kleine Camping-Tische vor und hinter ihren Karossen aufgestellt, saßen dort unverdrossen, kochten Tee und aßen Gurken-Sandwiches. Während ich Monsieur Krug half, unsere »Ware« zu präsentieren, umkreisten mich plötzlich immer mehr der männlichen Besucher. Zugegeben, ich sah aus wie eine billige Kopie des Rockers »Slash« von »Guns N' Roses«, aber dass mich jeder Dritte der adeligen Herrschaften fragte: »Do you have drugs?«, fand ich dann doch erstaunlich. Das anschließende Pferderennen war übrigens grässlich langweilig.

In der Folge lernte ich immer mehr über den »Shooting Brake«: Die motorisierte Variante dieses Fuhrwerks hatte ihre Hochzeit in den sechziger und siebziger Jahren. Als einer der Ersten ließ sich 1963 ein gewisser David Brown seinen Aston Martin DB5 für die Jagd – sprich mit Kombi-Heck – umbauen. Insgesamt gab es zwölf Sonderanfertigungen dieses Typs. Der erste serienmäßige »Shooting Brake« war der »Reliant Scimitar GTE«, der über eine Karosserie aus glasfaserverstärktem Kunststoff sowie einen Ford-Sechszylinder-V-Motor mit drei Litern Hubraum und 140 PS verfügte. Selbst Mitglieder des britischen Königshauses besaßen für die Jagd mehrere »Krummschwerter«, wie man ihn nannte. Zwischen 1968 und 1986 wurden insgesamt 14.000 Exemplare verkauft. In der Folge spezialisierte sich die Firma »Albion Motors of Scotland« auf die Umbauten und verpasste zum Beispiel dem Bentley S2, dem Mercedes 300S oder dem Ferrari 400 den sportlichen Aufbau. Die Schotten »veredelten«

übrigens auch den E-Type aus »Harold and Maude«. Eine der »Shooting Brake«-Ikonen ist sicherlich der Volvo P1800ES (»Schneewittchensarg«) aus den Siebzigern. Aber auch Lancia baute mit dem Beta HPE bis 1984 eine solche Variante. In Deutschland gingen vor allem die Firmen Arden und Artz den Klassikern ans Dach und verlängerten den Jaguar XJS, Audi Quattro, Porsche 924 und 928 oder den VW Scirocco. Danach wurde es einige Zeit lang still um das »gebremste Schießen«. Bis Design-Genius Murat Günak, damals Chef-Gestalter bei Volkswagen, 2008 den neuen Scirocco präsentierte. Günak: »Mit diesem Modell hatten wir den Anspruch, neue Käufer für die Marke Volkswagen zu gewinnen. Wir gaben dem Auto Muskeln statt Kanten, wollten ihn sportlich und ein wenig aggressiv. Ich hatte dabei kein besonderes Auto als Vorbild, aber mich begeisterte schon immer ein Sportwagen wie der E-Type, der dennoch eine Heckklappe aufwies und eine Ladefläche fürs Gepäck. Im Grunde war der 2&2-Jaguar für mich der erste ›Shooting Brake««. Hah! Da war er wieder!

Mittlerweile habe ich mein Faible für Leichenwagen zu Grabe getragen. Das für »Shooting Brakes« nicht. Und so strich ich im Februar 2011 mit feuchten Händen über das erste Serienmodell des Ferrari FF auf dem Genfer Automobilsalon. Mein Kollege, der »Quattroruote«-Chefredakteur Carlo Cavicchi, kommentierte die Präsentation des neuen Wagens aus Maranello in seinem Blog: »Ich war wie vom Blitz getroffen. Ich habe das Auto mit meinen Augen umarmt. Einen faszinierenden Wagen mit außergewöhnlichen Formen und beeindruckenden Licht- und Schattenspielen in all seinen Details. Der FF wird in die Geschichte eingehen als vermutlich schönster Ferrari aller Zeiten ...« Besser konnte man es nicht ausdrücken.

Und nun kann ich es kaum erwarten, die neueste Variante des Mercedes CLS live zu sehen, den CLS Shooting Brake, der Ende des Jahres auf den Markt kommt. Und dann ..., ja dann kaufe ich mir endlich auch mal einen ...

**MITTLERWEILE
HABE ICH MEIN
FAIBLE FÜR
LEICHENWAGEN
ZU GRABE
GETRAGEN.
DAS FÜR
»SHOOTING
BRAKES« NICHT.
UND SO STRICH
ICH IM FEBRUAR
2011 MIT
FEUCHTEN
HÄNDEN ÜBER
DAS ERSTE
SERIEN-
MODELL DES
FERRARI FF
AUF DEM
GENFER AUTO-
MOBILSALON.**

