



Die Renault Caravelle



Kleine Göttin mit kleinen Allüren

Französische Götter sind immer weiblich, das muss man sich merken, wenn man über ein Auto wie die Renault Caravelle redet. Mehrmals rutscht mir ein Es für Auto und ein Er für Wagen heraus, und jedesmal werde ich mit einem freundlichen Lächeln darauf hingewiesen: Sie heißt es. Schon die auf dem Tisch von Aida Zlatar und Attila Behner liegenden Fotos signalisieren ganz klar, dass das seine Richtigkeit hat. Dies ist kein Es, dies ist erst recht kein Er, dies ist eine Sie, eine kleine Göttin.

An Frauen hatten die Strategen bei Renault und besonders der von ihnen beauftragte Designer Pietro Frua offenbar auch gedacht, als sie der Caravelle auf der Basis des Modells Dauphine zur Geburt verhalfen. 1958 wurde sie vorgestellt, und von Anfang an schielte man auf die weibliche Kundenschaft besonders auf dem US-Markt. Das klappte gut, die elegante Form fand viele Liebhaberinnen, und das nicht allein in Nordamerika. Anfangs wurde die Schönheit in

den USA als Floride verkauft, und als solche erwarb sie auch Brigitte Bardot. Manchmal geistert beider Foto durch Fachmagazine, eines der wenigen Bilder, die beweisen, dass auch zwei Göttinnen prächtig miteinander auskommen können.

Aufmerksamkeit und Pflege erwünscht

Wie es sich für eine richtige Göttin gehört, hat die Caravelle die eine oder andere Eigenschaft, für die sie beneidet wird: So verfügt sie bereits über vier Scheibenbremsen, während der zur selben Zeit gebaute Porsche 356 hinten immer noch mit Trommelbremsen auskommen muss. Natürlich hat sie auch kleine Allüren, verlangt Aufmerksamkeit und Pflege. Feuchtigkeit mag sie nicht so sehr, und sie bestraft nachlässige Besitzer – wenn man eine Göttin überhaupt besitzen kann – mit Rost. Der Heckmotor und die hintere Pendelachse lassen sie zum Übersteuern neigen, und der Gangwechsel ist angesichts eines endlos langen Schaltknüppels und der komplexen Gestängekonstruktion durchaus knifflig.

Aber wer will an Kleinigkeiten herumnörgeln, wenn sich eine Göttin entschieden hat, die heimische Garage als Quartier zu akzeptieren? Die Kasseler Besitzer jedenfalls denken nicht an kleinliches Verhalten gegenüber einem Fahrzeug, das so viel Freude verbreitet. Der in der Automobilindustrie tätige Attila Behner ist seit Jahrzehnten ein Freund würdevoll gealterter Fahrzeuge. Nach dem Studium erwarb er einen gebrauchten Porsche 911 Targa aus dem Jahr 1974, und mittlerweile fährt er ihn seit 32 Jahren.

Mediterraner Charme

Die Caravelle ist erst seit einem Jahr im Besitz des Paars. Sie war im Jahr 1964 gebaut worden, hatte die ersten zehn Lebensjahre





in ihrer französischen Heimat verbracht, ehe sie nach Schweden verkauft wurde. Dort erhielt sie eine auch in Nordhessen gern genutzte Motorvorwärmung und wechselte mehrfach den Besitzer, ehe sie sich 2011 einem bei Dresden lebenden jungen Mann anvertraute, dessen Familienplanung allerdings einer dauerhaften Zweierbeziehung im Wege stand. So kam sie im Frühjahr 2015 nach Kassel. Der Zündfunke zu der Entscheidung, eine Caravelle fahren zu wollen, hatte zuvor für Aida

Zlatar bei einer Oldtimerveranstaltung auf Schloss Dyck stattgefunden: Die historischen Fahrzeuge, die Schlossanlage, ein Rundkurs, Teilnehmer in historischen Kostümen – und dann war sie plötzlich da, die Caravelle, diese schmale Gestalt mit dem offenen Wesen... Wenn die aus Sarajevo stammende Inhaberin eines Fachgeschäftes für Silberschmuck über ihr Fahrzeug spricht, wird offenbar, dass sich die Göttin richtig entschieden hat, nach Kassel zu ziehen: „Sie verbindet mediterranen Charme und Leichtigkeit mit fast hanseatisch anmutender Zurückhaltung. Man fährt mit ihr langsamer, jede Handlung wird bewusster.“

So wird die Caravelle bei gutem Wetter über die Nebenstraßen der Republik bewegt, nimmt an Ausfahrten der Nordhessischen Old-

timerfreunde teil oder wird ins Grüne bewegt. Dann rauscht im Heck der wassergekühlte Vierzylinder-Reihenmotor, der seit dem Einbau einer speziell für das Modell angefertigten Abarth-Auspuffanlage einen angenehm-sportlichen, aber nicht aufdringlichen Klang hat. 52 PS aus gut 1,1 Litern Hubraum bei kaum 800 kg Leergewicht erlauben 145 km/h. Aber das sind Zahlen, so beschreibt man natürlich keine Göttin. Das Gefühl, das eine Caravelle verursacht, beschreiben die Worte von Aida Zlatar viel besser: „Mit ihr kann man dem Trubel entfliehen. Sie vermittelt Ruhe. Das Handy ist ausgeschaltet, wenn wir mit ihr unterwegs sind, der Picknickkorb ist oft bei Ausfahrten dabei. Und dann zaubert sie bei Jung und Alt ein Lächeln herbei.“

Da ist dieses Lächeln

Weil aber auch das allein Worte sind, wird die Tiefgarage geöffnet, der Motor wird angelassen, und dann geht es hinaus Richtung Wilhelmshöhe. Dort angekommen, ist binnen kurzem das Verdeck geöffnet – für den Winter gibt es auch ein Hardtop. Und ja: Da ist dieses Lächeln bei vielen Passanten. Und beim Beifahrer auch.

Solche Erlebnisse sind es, die es dann viel leichter ertragen lassen, wenn ein nach Ersatzteilen für die Caravelle gefragter Renault-Mitarbeiter umstandslos an Volkswagen verweist, das zierliche Cabrio aus seinem eigenen Unternehmen mit einer Variante des VW-Busses verwechselnd.

hs

KulturMagazin

**Ja,
ich will!**

Abonnieren

einfach per Strompost an zentrale@printec-offset.de,
online auf www.verlagfaste.de/kulturmagazin/abo
oder per Post.



10 Ausgaben

=

**27 Euro /
20 Euro***

* Studenten-Vorpreispreis

Ochshäuser Str. 45 · 34123 Kassel · Telefon: +49 561 57015-0 · zentrale@printec-offset.de · www.verlagfaste.de/kulturmagazin