

MOTOR

DIE WELT | SAMSTAG, 27. OKTOBER 2018 | SEITE 16

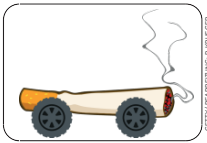


DIE ACHSE DES GUTEN

Der Diesel als Ökomobil

Vermutlich geht es Ihnen so wie mir. Ich kann das Wort „Diesel“ nicht mehr hören. Ich kann mich auch nicht erinnern, wann die Debatte angefangen hat. Es kommt mir aber vor, als wäre es mindestens 50 Jahre her, etwa zu der Zeit, als ein Liter Benzin noch 70 Pfennig kostete und man beim Runterschalten in den ersten Gang Zwischengas geben musste. Inzwischen ist die „Dieselfrage“, wie in Deutschland üblich, bei den Gerichten angekommen, wobei der Versuch, eine bundeseinheitliche Regelung zu finden, nur dazu geführt hat, dass es eine Vielzahl von Regelungen gibt, die in der Tat einiges gemeinsam haben: Sie sind nicht durchdacht, nicht praktikabel und nicht zielführend. Es ist, als ob Gerichte darüber entscheiden würden, an welchen Tagen und zu welcher Uhrzeit Badegäste in ein Schwimmbecken pinkeln dürfen, damit sich der Urin gleichmäßig über das ganze Becken verteilt.

Dabei geht es, so lesen wir es immer wieder, um die Gesundheit der Einwohner, vor allem in städtischen Ballungsgebieten wie dem Neckar in Stuttgart, das dank der hohen Konzentration an Feinstaub weit über die Grenzen von Baden-Württemberg bekannt wurde – und das unter einem grünen Bürgermeister! Was aber gesund und was ungesund sein soll, ist nicht nur eine Frage der Wissenschaft, sondern auch des Zeitgeistes. Ende der 40er-Jahre warb Camel für seine Zigarettenmarke mit dem Satz: „More Doctors Smoke Camel Than Any Other Cigarette“ – mehr Ärzte rauchen Camel als jede andere Zigarettenmarke. Damals wurde in allen Filmen so



viel geraucht, dass einem sogar im Kinosaal schlecht wurde. Aber – und jetzt wird es noch schräger – Diesel ist nicht gleich Diesel. Der ökologisch ausgerichtete Verkehrsclub Deutschland (VCD) hat in seine jährliche „Kaufempfehlung für besonders umweltfreundliche Autos“ 22 Dieselaautos aufgenommen und sie als umweltfreundlich eingestuft. Zum Beispiel den Peugeot 308 SW Blue HDI 100, „der nur 4,4 Liter auf 100 Kilometer benötigt und entsprechend wenig klimaschädliches CO₂ emittiert“. Nur sieben Elektroautos bekamen das Prädikat „umweltfreundlich“. Vor allem große E-Limousinen und SUVs wurden als „ökologisch problematisch“ eingestuft.

Erstaunlich, nicht wahr? Und nicht ganz im Einklang mit der vorherrschenden Meinung, die glaubt, in der Umstellung auf E-Mobilität das Allheilmittel gegen verkehrsbedingte Umweltschäden gefunden zu haben. Ich hingegen glaube nicht, dass viele Menschen ihre Entscheidung für oder gegen ein Auto davon abhängig machen, wie viel klimaschädliches CO₂ das Auto emittiert. Für die meisten kommt es auf den Preis und das Aussehen an. Egal in welcher Reihenfolge.

Sollte ausgerechnet ein Öko-Vereinsklub eine Wende in der Dieseldebatte einleiten? Und was kommt danach? Vielleicht eine Werbekampagne mit dem Slogan: „Mehr Ärzte fahren Diesel als jede andere Antriebsart!“



Aus einem Trip durch den hohen Norden Schottlands lassen sich viele Lehren ziehen. Hier sind einige: Wenn Sie sich mit der Routenplanung befassen, rechnen Sie grundsätzlich mit doppelter Fahrzeit. Zwei Stunden für 30 Meilen sind keine Seltenheit. Vergessen Sie alles, was Sie über die britische Küche zu wissen glauben: Schottlands Küche kochen vorzüglich. Und rechnen Sie mit allen vier Jahreszeiten – an einem einzigen Tag, jeden Tag.

VON AXEL E. CATTON

Aber der Reihe nach. In den letzten 20 Jahren hat der Rückgang der Fischerei den äußersten schottischen Norden hart getroffen. Industrie gibt es am Ende der Insel so gut wie keine, also hat der schottische Fremdenverkehrverband einen 516 Meilen langen Rundkurs ins Leben gerufen, auf dem sich in gut einer Woche viele Sehenswürdigkeiten, Naturschönheiten und kulinarische Highlights erleben lassen. Anders als sein amerikanisches Vorbild, die Route 66, hat der North Coast 500, kurz: NC 500 genannte Kurs allerdings keinen historischen Hintergrund, er wurde einfach aus bestehenden A- und B-Roads (vergleichbar mit unseren Bundes- und Landesstraßen) zusammengestellt, die hier häufig nur einspurig und mit Ausweichstellen befahrbar sind.

Als Fahrzeug haben wir – das sind meine Tochter Joanna und ich – uns den archaischen Roadster von Morgan ausgesucht. Mit ihren Retro-Modellen beschwört die britische Traditionsmarke glanzvollere Zeiten des Automobils herauf. Dank des 3,7-Liter-V6-Motors von Ford, der seit 2012 im Roadster verbaut wird, lassen sich höchste Fahrleistungen auf einem altertümlichen Fahrwerk erleben: Bei einem Gewicht von nur 1000 Kilo haben die 280 PS leichte Spiel. Der Spurt auf 100 km/h dauert 5,5 Sekunden, das Spitzentempo beträgt theoretisch 225 km/h, was man praktisch aber keinem zumuten möchte.

Die neueste Version des puristischen Zweisitzers hat ein Easy-up-Verdeck, das sich in Sekunden öffnen und schließen lässt. Kein separates Gestänge mehr, keine Zeltplane, die mit 20 Knöpfen fixiert werden muss. Zwei Haken lösen, zwei äußere Knöpfe dazu, und schon kann das Verdeck nach hinten geworfen werden. Fantastisch. Leider macht das heruntergeklappte Verdeck einen Krach, als wäre man noch in den 1930er-Jahren unterwegs. Das Gestänge stößt sich an sich selbst und die Verschlüsse klappern unermüdlich.

An den Seiten befinden sich sogenannte Side Curtains, also Türteile mit eingesteckten Schieberfenstern. Das stellt sich als Problem heraus, weil wir nicht wissen, wofür sie da sind. Da wir keinen Gepäckträger haben, muss unser Gepäck für eine Woche in den spärlichen Raum hinter den Sitzen gepresst werden (weitere Taschen wandern in den Fußraum), wo die Fensterleiste nun keinen Platz mehr finden. So fahren wir die 800 Kilometer zwar teils mit offenem Verdeck, aber immer mit eingesteckten Fenstern.

Die NC500 befährt man im Uhrzeigersinn wie wir, oder eben gegen den Uhrzeiger. West- und Ostküste des Landes unterscheiden sich deutlich voneinander. Im Westen ist die Natur dramatischer, die Küsten sind schroffer, die Straßen schmaler. Der Osten wirkt dagegen geradezu lieblich und hat eine reichere Geschichte zu bieten.

Wir beginnen unsere Rundreise in Inverness, der nördlichsten Stadt Großbritanniens. Von hier aus geht es zunächst westwärts auf der A835 und der A832. Bereits wenige Meilen hinter der

Die Weite Schottlands vor der langen Haube: Für eine Rundreise auf der NC500 sollte man sich mindestens eine Woche Zeit nehmen. An der Nordspitze des Landes warten dann Papageientaucher und Ruinen wie die von Schloss Sinclair Girnigoe



Stadtgrenze öffnet sich die Weite Schottlands vor unserer langen Motorhaube. Wir genießen tiefe Täler, viel Grün und breite Straßen. Nach einiger Zeit machen wir Pause an den Rogie Falls, wo Wanderer die Gelegenheit haben, ihre Stiefel für einen einstündigen Marsch zum Wasserfall zu schürren. Wir haben aber noch eine längere Strecke vor uns und ziehen bald weiter in Richtung Torridon.

Es war das Ziel der Erfinder des NC500, Besuchern die verschiedenen Regionen des schottischen Nordens nahezubringen und sie durch die Gestaltung eines Rundkurses gewissermaßen dazu zu zwingen, alle Bereiche zu erkunden. Nicht gemeint war hingegen, dass jeder Meter der Route akribisch abgefahren werden muss. Kurz vor Torridon würde sich ein Abstecher nach Süden anbieten, Richtung Appelcross und zum Bealach na Ba („Pass of the Cattle“). Schottlands steilster Passstraße mit bis zu 20 Prozent Steigung. Wir haben unser heutiges Fahrpensum aber gefühlt schon erfüllt und nehmen den kürzeren Weg zum „Torridon Inn“, einer wunderbaren Herberge mit großer Geschichte. Das Haupthaus, ge-



Fünf Tage, 500 Meilen, einmal im Uhrzeigersinn durch einen der entlegensten Winkel Europas. Eine Rundreise im Morgan Roadster auf der NC500, Schottlands Antwort auf die Route 66

Auf der Straße nach NORDEN

ein, die mit 80 Meilen auf dem Tacho (128 km/h) dahinzieht. Hier merkt man, wie komfortabel der Morgan geworden ist. Im Fußraum ist viel Platz und die Sitze sind sehr bequem.

Über Nacht bleiben wir im kleinen Lochinver, wo die „Inver Lodge“ ihre Gäste in gediegener Atmosphäre verwöhnt. Vom Restaurant „Chez Roux“ aus hat man einen fantastischen Blick über die Bucht, aber uns ist heute nicht nach gehobener Küche. Lochinver lässt uns nicht im Stich: Sehr zu empfehlen ist das „Peet’s“ in der Hafengegend, wo traditionelle britische Gerichte preisgünstig angeboten werden.

Überhaupt, die britische Küche. In Schottland ist es üblich, Bed & Breakfast zu buchen, also immer mit Frühstück. So bietet es sich an, morgens reichlich aufzutanken für den Tag. Zum „Full Scottish“ (bitte niemals „Full English“ sagen) gehören neben Eiern, Baked Beans und Speck auch Haggis, Black Pudding, ein Potato Scone und Lorne, eine viereckige Frühstückskurst.

Wir fahren weiter nach Ullapool, die letzte größere Siedlung an der Westküste. Man kann sich heute kaum noch vorstellen, wie wichtig der 1300-Seelen-Ort einmal für die Fischerei war, auch wenn noch einige Boote im Hafen liegen. Seine vielen Herbergen und Pubs machen ihn zur perfekten Anlaufstelle, um lokale Küche und Musik zu erleben. Nördlich von Ullapool beginnt der schönste Teil der Strecke. Die Straße vor uns wirkt wie mit Honig hingossen, als wir die verschlungene Westküste entlang nach Durness im Nordwesten fahren. Wir sind zum Teil mit Tempo 120 unterwegs und treffen nur selten auf andere Autos.

Auf der kurvenigen Küstenstraße spielt der Morgan eine wichtige Neuerung gegenüber früheren Modellen aus: die elektrische Servolenkung. Sie ist leichtgängig, funktioniert auch ohne laufenden Motor und bringt den Roadster eindeutig ins 21. Jahrhundert. Leider ist es den Ingenieuren noch nicht gelungen, der Lenkung genug Feedback mitzugeben, dass der Fahrer weiß, was hinten mit den 16-Zoll-Speichenrädern abgeht – da ist noch Raum für Verbesserung.

Von Durness aus geht es am nächsten Tag auf der A836 und der A838 ostwärts. Wir verlassen die schroffe Natur und

tauchen ab Tongue in eine ruhigere Landschaft ein, der Blick schweift hinaus auf offene Meer, während die Straßen breiter werden und nun wieder zwei Spuren bieten. Viele Großbritannienurlauber halten John O’Groats für das Ende der Insel, doch ist dies nur der letzte bewohnte Punkt. Die geographische Nordspitze des britischen Mainlands bildet Dunnet Head, wo die orange-goldenen Schnäbel Tausender Papageientaucher mit dem Leuchtturm um die Wette leuchten.

Wir sind mit Rob hergefahren, der in seinem „Aley House B&B“ auch Ganztagestouren in die weitere Umgebung anbietet. „Den meisten Menschen ist der Osten des Nordens biete“, sagt er mit Stolz. Die Ruine von Schloss Sinclair Girnigoe erklärt er uns mit der gleichen Liebe zum Detail wie die Brochs, prähistorische Speichertürme, die den Ursprung aus Stein gebauter Behausungen hier im Norden darstellen. Einen schönen Kontrast hierzu bietet „Mary-Ann’s Cottage“. Die letzte Bewohnerin dieses Crofts, eines typischen schottischen Kleinbauernhofs, hat das seit den 1920er-Jahren weitgehend unveränderte Gebäude 1993 verlassen und an eine Stiftung verkauft. Heute ist dort zu sehen, wie vor 100 Jahren Land bewirtschaftet, Vieh gehalten, gelebt und gekocht wurde.

Kaum zu glauben, dass wir uns schon wieder auf dem Rückweg nach Inverness befinden. Der Osten ist dichter besiedelt als der Westen, an der belebten A9 reihen sich kleine Dörfer aneinander. In jedem könnten wir halten und die Wurzeln der schottischen Kultur erkunden. Wir zielen aber direkt auf Inverness und das „Rocpool Hotel“, eine luxuriöse Oase im ansonsten eher verunfluteten Nordosten.

In den letzten fünf Tagen haben wir im Schnelldurchlauf ein Gefühl für die Besonderheit des schottischen Nordens bekommen. Wer es richtig machen will, bringt doppelt soviel Zeit mit, aber mindestens sieben Tage. Ach ja, und wer mit einem Morgan unterwegs ist, braucht einen Gepäckträger und eine Abdeckplane. Zudem können wir nur raten, den winzigen 40-Liter-Tank aufzufüllen, wenn immer es geht, um nicht in der schottischen Wildnis liegen zu bleiben.