

Oldtimer sind nicht so normiert und uniformiert wie die heutigen Allerweltskisten. Das bedeutet allerdings auch, dass es mit der **Bedienungsergonomie** manchmal nicht ganz so weit her ist. In dieser Fahrstunde geht es um die Tücken von verstreut liegenden Schaltern und Knöpfen.

Mann, war mir das peinlich! Neulich stehe ich mit dem Testwagen für eine Klassiker-Kaufberatung, einem schicken Porsche 968 CS, an der Fotolocation, mache erst einige Bilder von draußen und möchte irgendwann auch den Kofferraum ablichten. Also auf mit dem großen Glasdeckel am Heck, aber geschwind! Doch nix da. Eine Minute, eine zweite, auch eine dritte, vierte und fünfte Minute intensiver Suche verstreichen, ohne dass ich einen Öffner gefunden hätte. Ich gebe auf – dann muss es eben ohne Kofferraumbilder gehen. Bei der Rückgabe des Referenzfahrzeugs werde ich aufgeklärt: Der Kofferraum des Leichtbau-Porsche 968

Krieg der Knöpfe

CS wird nicht wie beim normalen 968er über einen (ebenfalls ziemlich versteckt liegenden) Drucktaster elektrisch entriegelt, sondern manuell, mit einem kleinen Zughebel hinten links über dem Radkasten. Das muss man schon mal gesagt bekommen – auch bei einem Auto der 90er-Jahre.

Bei modernen Autos ist in dieser Beziehung vieles leichter: Das Licht wird üblicherweise mit einem Drehknopf links vom Lenkrad eingeschaltet. Den Scheibenwischer aktiviert man in der Regel mit einem Hebel rechts vom Lenkrad, und die Gänge werden heutzutage – sofern noch von Hand – durchweg mit einem Mittelschalthebel eingelegt. Bis auf die uneinheitliche Anordnung des Rückwärtsgangs geben einem aktuelle Autos nicht zuletzt dank eindeutiger Symbole an Schaltern und Hebeln bei den Basisfunktionen keine Rätsel mehr

auf; Sie können sich heute praktisch in jeden Neuwagen setzen und ohne Einweisung sofort damit losfahren. Von den telefonbuchdicken Handbüchern, die einem die elektronischen Assistenzsysteme oder die Multimediaausstattung mit Bluetooth-Einbindung des

iPhones erklären, wollen wir an dieser Stelle allerdings besser nicht erst anfangen. Einfaches Fahren funktioniert sofort, aber steigt man ins Detail der Bedienung ein, kann durchaus eine Woche vergehen, bis man alle Spielereien kennt und beherrscht. Diese Probleme



The image shows the interior of a car's trunk, which is lined with black carpeting. A black mesh cargo net is stretched across the bottom. In the background, the rear seats are visible, featuring white plastic shells with black accents. A green circle highlights a small, dark object on the left side of the trunk's interior panel. The text overlay is positioned in the lower-left area of the image.

Peinlich? Nach fünf Minuten erfolgloser Suche gab ich die Suche nach dem Kofferraumöffner des 968 CS zunächst auf. Der manuelle Zug ist hinter den Schalenitzen bei geschlossenem Heckdeckel allerdings auch kaum zu erkennen



„Wischen possible“ – allerdings nur, wenn man bei Alfas Giulia den Schalter an der Mittelkonsole entdeckt hat. Der mittlere schaltet die Armaturenbeleuchtung ein und aus (auch ziemlich überflüssig), und der rechte bedient das dürftig pustende Heizgebläse



gibt es bei Oldtimern nicht. Dafür ist an deren Armaturenbrettern oft ein wildes Sammelsurium von Schaltern und Knöpfen ohne jegliche Beschriftung verstreut. Der Mensch ist allerdings ein Gewohnheitstier, weshalb er sich nach ein paar Tagen trotzdem schlafwandlerisch zurechtfindet, wie unlogisch die Bedienelemente auch immer platziert worden sein mochten. Da landet die Hand dann bei Regen auch zielsicher an der Mittelkonsole vorm Handbremshebel, wenn man bei seiner Alfa Giulia den Scheibenwischer aktivieren will. Und den Drehrücksteller für den Tageskilometerzähler hat man auch irgendwann in den Tiefen unter dem Armaturenbrett entdeckt. Oder man schafft es tatsächlich, mit seinem frühen BMW der 02-Baureihe zu blinken, weil man sich daran gewöhnt hat, dass der Hebel entgegen den auch damals schon üblichen Gepflogenheiten rechts und nicht links vom Lenkrad sitzt. Das war beim Renault R4 bis 1981 übrigens auch so, womit wir ein sehr lästerliches Kapitel dieser Oldtimerfahrstunde aufschlagen, denn es gab – speziell im französischen Sprachraum – Fahrzeughersteller, die es als geradezu verpflichtend für ihre Markenehre empfanden, alles diamet-

ral anders zu machen als der Rest der Welt. Renault konnte hier auch außer dem Blinkerhebel so einiges vorweisen. Eher harmlos war beispielsweise die Krückstockschaltung, aber in Wahrheit hatten die Entwickler der Marke mit der Raute im Logo ihren Meister ohnehin in Citroën gefunden. Anfangs, vor allem bei der Citroën DS, standen oft noch technische Raffinessen hinter den Skurrilitäten. Später konnte man durchaus den Eindruck gewinnen, dass dieses „Anderssein um jeden Preis“ zum Selbstzweck verkommen war, zum Beispiel beim schlecht ablesbaren Lupentacho im DS-Nachfolger CX. Der Höhepunkt der Abnormitäten war mit der Einführung des „Bedienungssatelliten“ erreicht, der unter anderem in den Modellen Visa und GS zum Einsatz kam. Dabei handelte es sich um einen mit diversen Schaltern überfrachteten Zylinder vom Format einer Cola-Dose, dessen Bedienung sich ähnlich komplex gestaltete wie das Spiel mit dem berühmten „Zauberwürfel“ des Herrn Rubik. Eine bei fast allen anderen Fahrzeugen übliche Blinkerrückstellung gab es beim Satelliten übrigens auch nicht. Aber wer „schräg“ sein wollte, musste eben leiden.



Hätten Sie's gedacht? Mit diesem kleinen Stift wird (bei allen Alfas der 60er) der Tageskilometerzähler „genullt“



Captain Future meets Rubiks Cube: Mit der Einführung der Bedienungssatelliten in den Citroën-Modellen GS und Visa trieb der französische Hersteller die markttypischen Skurrilitäten auf die Spitze





Das passiert, wenn in der Evolution eines Modells ständig neue Komfortfeatures hinzukommen (hier am Beispiel eines Porsche 964 Turbo): An den Schlüssel links hat man sich schnell gewöhnt, aber die vielen kleinen Schalter unterm Armaturenbrett – rechts vom Lenkrad gibt's hier auch noch welche – wollen auch erst mal entdeckt werden



Doch auch die liebenswürdig schrulligen Briten konnten anders. Das begann genau genommen schon damit, dass sie traditionell auf der „falschen“ Seite fahren. Und dann noch die Sache mit den Maßeinheiten: Meilen statt Kilometer zum Beispiel. Oder Schraubenschlüssel. Wo der Kontinentaleuropäer sagt: „Wirf mir doch eben mal den 13er rüber“, muss der Brite erst einmal Bruchrechnungen anstellen. Im Gegensatz zu den Franzosen waren die Briten allerdings sehr konservativ – der Begriff „Innovation“ wurde jedenfalls nie so inflationär verschlissen wie in Kontinentaleuropa. Immerhin pflegten die Insulaner ihre technische Historie gründlich, was so falsch auch wieder nicht gewesen sein kann, wie die zahlreichen Motorsportfolge britischer Rennwagen bewiesen.



Beim jüngeren E-Type (Serie 1,5) findet sich zwar eine Galerie gleich aussehender Wippschalter in der Armaturenbrettmittle (anstelle der Knebelschalter beim Serie 1), aber sie sind immerhin beschriftet



Schmuck, aber rätselhaft:
Die verchromte Knöpfensammlung
beim Ponton-Benz ...

Perfekt waren allerdings auch die deutschen Autos nicht, wenn es um die Bedienung ging: Nicht nur die erwähnte Sache mit dem Blinkerhebel bei BMW konnte einen ins Grübeln bringen. Selbst das „Urmeter“ der deutschen Automarkenswelt und Inbegriff schwäbischen Qualitätsfahrzeugbaus – Mercedes – konfrontierte Ponton-Eigner mit einer überschaubaren Galerie zwar hübsch chromblinkender Knöpfchen am Armaturenbrett, die jedoch nichts über ihre Funktion verrieten. Gewöhnen musste man sich auch an die Blinkerbetätigung durch Verdrehen des Hupenrings. Bei späteren Mercedes-Modellen kam dann die fußbetätigte Feststellbremse hinzu, die ebenfalls für einige Menschen bis heute unbeliebt blieb. Der Umgang mit Lenkrad- beziehungsweise Revolverschaltungen ist dagegen schnell erlernt. Ebenfalls gut gewöhnen kann man sich an das traditionell links befindliche Zündschloss bei Porsche, das seinen Ursprung in der Le-Mans-Startprozedur hat.

... und dass hier mit dem Hupenring geblinkt wird, ist auch recht exotisch

Im Zuge des Zusammenwachsens der europäischen Nationen nahmen auch die schrulligen Eigenheiten bei den

Fahrzeugen ab. Ein aktueller Renault Clio fährt sich heute fast so (langweilig und durchschaubar) wie ein VW Polo

oder ein Fiat Punto. Vielleicht ist das aber auch gut so. Schließlich haben wir für den Spaß unsere Oldies.

