



Anke Steinemann & Jens F. Meyer



## Im ersten Gang geht's immer rauf

– Mit dem R4 durch Frankreich –

360°medien  
traveldiary

## IMPRESSUM

Im ersten Gang geht's immer rauf  
Mit dem R4 durch Frankreich  
Anke Steinemann & Jens F. Meyer

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek  
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der deutschen Nationalbibliografie. Detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über [portal.dnb.de](http://portal.dnb.de) abrufbar.

© 2020 | 360° medien | Marie-Curie-Straße 31 | 40822 Mettmann  
[360grad-medien.de](http://360grad-medien.de)

Das Werk ist in allen seinen Teilen urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung sowie Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Der Inhalt des Werkes wurde sorgfältig recherchiert, ist jedoch teilweise der Subjektivität unterworfen und bleibt ohne Gewähr für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität.

**Redaktion und Lektorat:** 360° medien

**Satz und Layout:** 360° medien

**Bildnachweis:** Alle Bilder von Anke Steinemann & Jens F. Meyer

**Gedruckt und gebunden:**  
STANDARTU SPAUSTUVE Druckerei | Darius ir Girėno g. 39 |  
LT – 02189 Vilnius | [standart.lt](http://standart.lt)

ISBN: 978-3-947944-10-1

Hergestellt in Deutschland

[360grad-medien.de](http://360grad-medien.de)

Anke Steinemann & Jens F. Meyer

## **Im ersten Gang geht's immer rauf**

– Mit dem R4 durch Frankreich –

### *Voyage en Quatrelle*

*Am Himmel federn Wattebäusche.  
Uns führt ein weites graues Band.  
Von allen Seiten Rauschgeräusche.  
Und alles, bloß kein Vaterland.*

*Ein Mittelstreifen folgt dem andern.  
Durchbrochenes Geleit in Weiß.  
Im Blauen Kumuli mäandern.  
Zerfließend wie Vanilleeis.*

*Links nur Überholmanöver.  
Rechts die Welt mit Dörfern, Wiesen,  
Manchmal Stadtverkehrsgestöber  
Inklusive Ampel-Krisen.*

*Goldbemehlte Grannen tänzeln  
Lüstern nach den heißen Winden.  
Auf den Rastplätzen scharwenzeln  
Kinder unter jungen Linden.*

*Landschaften: Wie hübsch sie liegen!  
Kirchturmspitzen in der Ferne.  
Sehnsucht lässt den Wagen fliegen  
Richtung Sonne, Mond und Sterne.*

*In fantastischen Kaskaden  
Auf des Fensters Staffelei  
Präsentieren Esplanaden  
Sich in schönster Schwärmerei.*

*Flirrend schwankt die weite Sicht  
In dem sommerlichen Kleid.  
Senkt sich auch des Tages Licht.  
Das Ziel liegt tausend Träume weit.*

## Inhalt

1	Wir haben Visionen. Wir haben keine Ahnung. Es ist vollbracht.	8
2	Wir brechen auf. Der Motor läuft. Die Pizza schmeckt.	17
3	Wir kaufen Gift. Einem Mann ist nicht zu helfen. Wir haben die Schlange nie gesehen.	26
4	Neben der Spur ... ein Schloss des kleinen Haushalts.	35
5	Ein Zimmer mit Aussicht. Nordkoreanische Impressionen. Neulich am Rande der Vogesen.	39
6	Neben der Spur ... ist Johanna allgegenwärtig.	49
7	Ein Tempel der kleinen Freuden. Die leise Poesie der Landstraße. Wir trinken noch was.	53
8	Wir gehen ins Kloster. Wir steigen hoch. Ein Vogel spielt sich auf.	58
9	Ein Auto parkt ein. Wir sitzen auf bunten Stühlen. Der Käse ohne Namen.	65
10	Neben der Spur ... eine Bibel aus Stein.	73
11	Wir ergreifen die Flucht. Der Fels ist bewohnt. Unter der Zeder wird gefeiert.	77
12	Wir haben geträumt. Eine Tür knarrt. Ein Schnurrbart hat Flügel.	85
13	Wir treffen eine dicke Dame. Wir essen eine Runzelbirne. Wir trinken uns einen Wein schön.	94
14	Louis-Paul holt Getränke. Ein R4, in dem Pilze wachsen. Der Marquis wird geköpft.	101
15	Wir fahren über eine Brücke. Wir sind von Schlössern umringt. Die D-Straße ist eine Droge.	109
16	Neben der Spur ... rosa Bier und Frauenzungen.	117
17	Wir sind bewaffnet. Wir sind fasziniert. Wir werden nicht kriminell.	120
18	Ein Herz aus Granit. Die Puppen der Liebe. Wir trinken zwei Bier.	129
19	Ein Alien fletscht die Zähne. Wir essen bei der Königin. Eine Stadt wird verehrt.	138

20	Wir sitzen an einem Tisch. Monsieur Maquette war im Fernsehen. Pénéty ist überall.	150
21	Das Gasthaus der fröhlichen Kerle. Ein Fährmann mit Sirene. Wir sehen grün.	157
22	Wir sitzen auf tausend Jahren. Annie de Bretagne erzählt. Ein Hermelin hört zu.	163
23	Neben der Spur ... eine Werkstatt ohne R4.	171
24	Wir fliehen vor einer Wurst. Eine Burgruine steht herum. Der Nachttisch war zu viel.	174
25	Neben der Spur ... steht der Eiffelturm am Mont Saint-Michel.	184
26	Neben der Spur ... zu Besuch im Marmeladentempel.	188
27	Zwei Mechaniker sagen „merveilleux“. Wir sind beleidigt. Ein Schwan ist schwarz.	192
28	Ein Huhn ist spät dran. Es waren einmal drei Belgier. Wir erreichen eine Fähre.	200
29	Wir verfahren uns. Wir finden das Paradies. Wir flüchten aus einem Souvenirshop.	210
30	Wir tauchen ein. Wir trinken aus. Wir fahren hoch.	218
31	Wir treffen einen Cordon bleu. Wir schlemmen. Immer dasselbe.	227
32	Wir steigen eine Treppe hinab. Wir philosophieren. Wir schweifen umher.	234
33	Mückonos liegt in Péronne. Die letzte Fritte war zu viel. Wir werden gerettet.	243
34	Das Ende einer Reise ist der Anfang einer nächsten.	252

## Wir haben Visionen. Wir haben keine Ahnung. Es ist vollbracht.

Die Idee, mit einem Renault 4 durch Frankreich zu reisen, kam uns in einem dunklen, ewig dauernden Winter. Draußen wehte ein eisiger Wind ums Haus, drinnen träumten wir von strahlendem Sonnenschein, blauem Himmel, malerischen Landschaften und hinreißenden Dörfern. Wir saßen in der Küche und führten die „Man müsste eigentlich mal ...“-Unterhaltung. Dabei überkam uns der Wunsch, einfach



Reisevorbereitung mit Karte, Atlas, Büchern

alles hinzuschmeißen – und mit einem alten „Vierer“ durch das Land der Trikolore zu cruisen, bereit anzuhalten, um der französischen Lebensart in Form von salzbutterverwöhnten Croissants, fulminanten Mehr-Gänge-Menüs und edlen Getränken in urigen Bars und bildschönen Restaurants zu huldigen. Ja, so war das damals in der Küche bei Kerzenschein – und dieser Gedanke ließ uns danach nie wieder los.

Die Schwärmerei hatte zwei Gründe: der erste R4 und der zweite R4. Zu Beginn der Studentenzzeit hatten sie wackere Dienste geleistet. In unserer Erinnerung war das ein tolles Auto, mit dem komplette Umzüge tadellos erledigt werden konnten.

Ein riesiger Kofferraum, Platz für vier Personen, diverse Tiere und eine Schwiegermutter. Günstig in der Anschaffung und im Unterhalt, verbrauchsarm und so viel praktischer als ein VW-Käfer. Der R4 – er war einfach perfekt! Wir stellten uns an jenem Abend in der Küche also genau vor, wie es sein würde, wenn wir unsere Idee in die Tat umsetzten, vergaßen dabei jedoch großzügig einige Details. Denn erstens hatten wir keine „Quatrelle“ (so nennen die Franzosen ihren R4). Zweitens wollten wir nicht in einer heruntergerittenen Schleuder umherreisen. Und drittens hatten wir grundsätzlich keine Ahnung von Autos, woran sich bis heute wenig geändert hat. Wir wussten lediglich, wie man so einen Wagen lenkt und wo das Gaspedal sitzt, aber damit waren unsere Kenntnisse weitestgehend erschöpft. Ach, und einen sicheren Stellplatz für den Oldtimer hätten wir nur gehabt, wenn unser einziges anderes Auto dafür Wind und Wetter trotzen müsse. Die Vorstellung, das über zwanzig Jahre alte Fiat Punto Cabrio auf diese Weise zu degradieren, hätte fast dazu geführt, den R4-Plan aufzugeben. Weil wir aber erst ganz am Anfang, sozusagen in der Ur-Suppe unserer Idee schwammen, wurde auch dieses Hindernis beiseite gewischt.

Die nächsten zwei Jahre gingen ins Land; wir schauten auf einschlägigen Internetseiten und Foren nach gut erhaltenen Quatrelles. Zeitgleich kamen mehrere Bücher über diese Ikone auf den Markt, es war geradezu unheimlich, aber wir werteten es als gutes Zeichen ... Letztendlich mussten wir uns dennoch überwinden, beim ersten Händler anzurufen. Im Überschwang trifft man bisweilen ja Entscheidungen, die dann nicht mehr rückgängig zu machen sind.

Die Preise für (fast) rost- und beulenfreie R4 stiegen langsam, aber stetig an. Wir waren uns darüber einig, wie viel Geld wir ausgeben wollten und was die Quatrelle bieten sollte: nicht über 8000 Euro und mit Kopfstützen! Selbstverständlich war auch die Farbgebung essenziell. Am liebsten wäre uns das stylische Andalusisch-Orange der Siebzigerjahre gewesen, das ab Werk unter der Nummer 318 abgerufen wird. Oder Touareg-Blau (464). Gerne auch Salat-Grün (hieß wirklich so – Nummer 913!). Allesamt strahlende, schöne, auffällige Kolorationen. Aber nichts tat sich. Die Wochen und Monate gingen ins Land, wir sondierten den Markt, und eigentlich war das Thema fast unter einem Haufen von Ausreden und bedauernden Erleichterungsargumenten schon erledigt, als plötzlich doch noch Schwung in die Angelegenheit kam. Denn ganz in der Nähe, rund siebzig Kilometer entfernt, stand ein Exemplar zum Ansehen und Probefahren bereit. Jetzt oder nie! Es gab keine Ausflüchte mehr. Wir riefen den Händler an, vereinbarten einen Termin. Die Probefahrt unternahmen wir an einem Freitag, der Verkehr war dicht gedrängt,

der Regen fiel sanft, die Straße schimmerte verheißungsvoll, und das Thermometer zeigte null Grad Celsius. Genau die richtigen Voraussetzungen, um ein altes Auto ohne Bremskraftverstärker und ohne Servolenkung zu testen. Der frohgemute Verkäufer fragte, ob wir uns mit der Revolverschaltung auskennen. „Selbstverständlich!“ Wir taten empört. Warum sollte sich die Erinnerung daran nach fast fünfunddreißig Jahren nicht schlagartig wieder einstellen? Ist doch wie Rad fahren.

Knarrend öffnete sich die Fahrertür. Kaum dass wir Platz genommen hatten, spürten wir die strammen Polsterfedern im butterweichen Sitz unterm Hinterteil. Egal, noch kurz den seltsamen Schaltknüppel ausprobiert, und schon rollten wir vom Hof. Krachend ging der erste Gang rein, aber immerhin: Er ging rein, und eine Oma flüchtete auf den Gehsteig. Der Lüftungsmotor bot winselnd seine bescheidenen Dienste an, die aber nicht ausreichten, um die beschlagene Scheibe freizublenden. Durch den herausgezogenen Choke laut röhrend, brausten wir die Straße entlang. Nicht schlecht – fast einhundert Kilometer pro Stunde schienen nicht das Problem zu sein. Blöd nur, wenn man in die Eisen gehen muss – so ganz ohne Bremskraftverstärker ist das ein Ereignis, das den ganzen Körpereinsatz fordert. Aber irgendwie funktionierte das alles ganz passabel; wir waren unterwegs und kamen unserem Traum ein Stück näher.

Es wurde dämmrig, wir mussten zurück. Die Straße war schnurgerade, es gab nur die Möglichkeit, im nächsten Feldweg zu drehen. Blinker setzen, mit Verve hineinfahren und zurück – aber wie ging das jetzt noch mal mit dem Rückwärtsgang? Wir zogen, drückten und schoben die Schaltstange, kuppelten kräftig, nichts tat sich. Mittlerweile waren wir von zarten, blauen Wölkchen eingehüllt, der Auspuff wusste, was zu tun war. Uns überfiel die Sorge, dass entweder die Feuerwehr zwecks Buschfeuerlöschsinsatz anrücken musste oder dass wir fünfzehn Kilometer in strömendem Regen zurückzulaufen hatten, und alles nur, weil wir das Rätsel um den Rückwärtsgang nicht lösten. Doch der Geistesblitz zündete noch rechtzeitig: Schaltstange auf Leerlauf schieben, dann das Gestänge kräftig nach rechts legen und rausziehen in Richtung des vierten Gangs. Das Auto bewegte sich nach hinten. Erleichtert knatterten wir zurück zum Händler; der besorgt schauende Verkäufer empfing uns aufgrund der schon weit vorangeschrittenen Zeit sichtlich beunruhigt, aber irgendwie auch erleichtert. Ob denn alles funktioniert habe, fragte er. Nonchalant winkten wir ab, „alles überhaupt kein Problem“, aber der Wagen sei noch nicht der richtige. Er tröstete uns: Es komme bestimmt bald wieder ein besseres Modell rein. „Allerdings“, sprach er im leisen Tremolo und mit mahnendem Tonfall, „seien die Preise auf dem Weg nach oben!“

Der nächste Winter kam und ging, und wir waren nach wie vor noch ohne R4. Sollten wir das Ganze lassen? Dasselbe Autohaus lockte uns erneut aus der Reserve, diesmal mit einer Savane TL für 10.750 Euro. Nach einigem Hin und Her wollten wir uns den Wagen anschauen. Wir kamen um 11 Uhr beim Autohändler an. Um 12:30 Uhr waren wir stolze Besitzer eines Renault 4 TL Savane! Ohne Kopfstützen und in einem dezenten Beige, das verdächtig nach formender Damenunterwäsche aussah und sich als Farbton „Alpaga“ (Nummer 109) entpuppen sollte. Von wegen Andalusisch-Orange und Salat-Grün ...

Wir hatten unseren R4! Das gute Stück musste nur noch auf unseren Hof rollen, damit wir die nächste Stufe der Vorfreude zünden konnten. Ein Mitarbeiter des Autohauses nutzte die Möglichkeit, uns den Wagen auf dem Hänger für schlappe fünfzig Euro bis vor die Haustür zu bringen. Am Morgen vor der Ankunft war die Garage aufgeräumt und gefegt, das Cabrio musste vorerst draußen stehen, und wir freuten uns, als unser Oldtimer-Schatz geliefert wurde. Unglaublich, so ein schönes Auto – unser Auto! Die nächsten Tage verbrachten wir nach der Arbeit in der Garage, saßen in den weichen Sitzen, saugten den Duft von nahezu dreißig



Alles original 1989 – nur die Kopfstützen sind neu.

Jahren Interieur ein und schmiedeten Pläne. Teppichmatten wurden ausgemessen und gekettelt, das schmale Armaturenbrett gewienert, und es machte sich mildes Erstaunen über das nahe Zusammensitzen breit. Apropos breit: Dies war kein Fahrzeug für Menschen mit starken Knochen. Sollten wir die Reise wahr machen, würden wir in Frankreich mit dem Schlemmen wohl besser etwas aufpassen müssen, ansonsten gingen die Türen nicht mehr zu.

Wir haben ihm keinen Namen gegeben. Namen für Autos sind albern. Es würde den Renault 4 und uns nicht glücklicher machen, wenn er Waldemar oder Jean-Didier heißen würde. Zumal dieser automobile Charmeur nach französischer Lesart sowieso eine Madame ist. „La Quatrellé“, wie er, pardon: sie, zwischen Dunkerque und Perpignan genannt wird, könnte also ebenso gut auf Undine oder Emanuelle hören. Aber nichts von alledem haben wir getan, wir nennen unser Schätzchen einfach nur R4, Quatrellé oder Savane, weil es eine Savane TL ist, die wir an einem Ort aufgetan haben, der nicht unfranzösischer hätte sein können: bei einem Volvo-Händler im Industriegebiet einer niedersächsischen Kleinstadt. Baujahr 1989, 43.500 Kilometer „auf der Uhr“, 34 Pferdestärken und knapp unter eintausend Kubikzentimeter Leistung. Alles original, kein Rost – aber leider ohne Kopfstützen; der einzige Luxus, den wir im Laufe des Aufpolsterns der Sitze vorn später noch einbauen lassen haben. Wir waren vom ersten Moment an verzaubert. Zwischen anderen in die Jahre gekommenen Fahrzeugen strahlte diese Savane TL, obgleich als beigefarbene Variante nicht gerade ein leuchtendes Beispiel mutiger Farbgebung, aus der Masse hervor. Für uns ist dieser Klassiker keine Sie und kein Er, für uns ist es ein Auto, nicht mehr und nicht weniger als ein Auto – DAS Auto! Eine Stilikone.

Manche Menschen nennen den Renault 4, der als erstes Modell der Régie Nationale des Usines Renault mit Frontantrieb ausgestattet wurde und dessen erstes Exemplar im Sommer 1961 aus dem Werk in Paris Richtung Freiheit rollte, unscheinbar, andere heißen ihn langweilig. Für uns hingegen ist das drollige erste Großserienfahrzeug der Marke mit dem Rhombus, von dem innerhalb von 31 Jahren über acht Millionen Exemplare gebaut wurden, das beste Gefährt, das wir uns vorstellen können, weil es sich, wie sich bald zeigen wird, im Laufe dieser Reise durch Frankreich zu einem Gefährten und Türöffner mausert. Es hat Charakter, und Autos mit Charakter haben eben auch Macken, das sollte nicht außer Acht gelassen werden. Wer einen Renault 4 fährt, muss bereit sein, Kompromisse einzugehen. Wenn's regnet und kühl ist, beschlagen die Scheiben. Beschlagen die Scheiben, wird der Regulierhebel für den Wasserumlauf im Heizungs-Wärmetauscher auf Rot (also

warm) und das Gebläse auf volle Pulle gestellt, um dem Dunst beizukommen. Der Ventilator arbeitet dann ungefähr so geräuscharm wie die Turboprops einer Antonow An-22. Dazu kommen sehr kurze Wischer, deren Blätter rüde über die Windschutzscheibe hüpfen, was den Lärmpegel noch erhöht – abgesehen vom grundsätzlich fehlenden Schallschutz in dieser kühnen Kiste. Alle, die in einem R4 sitzen, wünschen sich also immer schönes Wetter, zumal es passieren kann, dass sich im Fußraum ein Teich bildet, weil das Wasser auf nicht identifizierbaren Wegen auch von unten kommt. Aber weil Petrus darauf keine Garantie geben kann, liegt das Anti-Beschlag-Tuch in der Konsole vor den Schienbeinen des Beifahrers bereit, um seinen Dienst von Zeit zu Zeit anzutreten, wie früher. Gibt's tatsächlich auch noch ganz normal zu kaufen ...

Rost – den hat er nicht, unser „Vierer“. Ein ungeschweißtes Original! Worin bekanntlich die wichtigste Voraussetzung, einen Renault aus den Achtzigerjahren für 9300 Euro zu kaufen, als erfüllt gilt. Wo doch die meisten R4 schon korrodierten, wenn sie drei- bis fünfmal durch den Regen fahren mussten. Insofern ein Superkauf.

Und der Zollstock lügt nicht: fünfzig Zentimeter Ladekantenhöhe und ein ebener Boden! Wo die SUV-Fraktion sich einen Bruch nach dem nächsten hebt, wenn sie den Supermarkteinkauf hinten rein hieven muss, stört hier nichts, kein Wulst, keine Kerbe. Wenn man zu zweit ins Blaue fährt, einfach mal so, in Gesellschaft von Baguette, gesalzener Butter und einer Demi Bouteille Côtes du Rhône, sitzt man sogar sehr passabel dort hinten, nahe am Picknickkorb. Kissen unterm Hinterteil, Arm in Arm und knutschend, fertig ist das Glück. Und ein Ausbund an Zuverlässigkeit ist er, der R4 – genau diesen Plan verfolgte Renault ja auch, als der Prototyp des Schnuckelchens als Antwort auf den überaus beliebten 2CV von Citroën auf schmale Räder gestellt wurde. Mitte der Fünfzigerjahre hatten die Planungen Fahrt aufgenommen, Anfang der Sechziger wurden die ersten Quatrelles dann der Presse bei Ausfahrten in der Camargue über unbefestigte Pisten präsentiert, um die Robustheit zu dokumentieren. Der R4 ist gebaut worden, damit den Bauern kein Hühnerei beim Transport über die Feldwege und zum Wochenmarkt zerbrach. Bei aller Liebe sollten die viel zu weichen Sitze nicht mit gutem Federungskomfort verwechselt werden. Gott weiß, wie viele Bauern ihre Eier wirklich ohne Schaden geschaukelt haben. Aber sie hatten ihren Spaß. Zum Beispiel mit der Revolver-schaltung, die wie ein alter Saurierknochen aus dem Armaturenbrett ragt. Und mit dem Platzangebot: Bei komplett umgelegter Rückbank – nur zwei Schrauben müssen gelöst werden – ergibt sich ein ebener Ladeboden, der groß genug ist für

### Vom Butterklumpen zum Jeans-Auto

Projekt 112 – unter diesem Namen begann die Produktion des Renault 4. Die erste „Quatrelle“, wie der Kleinwagen von den Franzosen liebevoll bezeichnet wird, lief offiziell am 3. August 1961 vom Band. Rund vier Wochen vorher war die Produktion der Régie Nationale des Usines Renault auf der Seine-Insel Séguin in Paris-Billancourt vom 4CV, dem sogenannten „Crèmeschnittchen“ oder „Motte de Beurre“ (Butterklumpen), auf den R4 umgestellt worden. Was auch bedeutete, von Heck- auf Frontantrieb zu wechseln. Ein Husarenstück von Renault. Die Erfolgsgeschichte ließ nicht lange auf sich warten, denn der geräumige Kleinwagen war „praktisch und klassisch wie eine Bluejeans“, so der damalige Renault-Generaldirektor Pierre Dreyfus, der 1956 die Weichen für diesen Coup gestellt hatte. Bis 1992 wurde der Fünftürer 8.135.424 Mal gebaut. Damit gehört der R4 zu den erfolgreichsten Autos aller Zeiten.

drei Ballen Stroh. Lange her, egal, jedenfalls schwor Renault Schotter, Stock und Stein, dass dieses Auto mehr Leistung, Komfort und Vielseitigkeit bot als die Ente. Der Plan ging auf.

Natürlich sind wir froh, ein topfittes Exemplar gefunden zu haben, das von unten übrigens dicht hält, denn zu viele Exemplare sind im Laufe der Jahre im Nullkommannichts kläglich weggerostet; die Hohlprofile des Plattformrahmens korrodierten zunächst weitgehend unbemerkt von innen, um eines schlimmen Tages durchzubrechen. Für die schlampige Hohlraumversiegelung hat Renault von ernst zu nehmenden Autozeitungen und unzähligen Kunden mehr als nur einmal eins auf den Deckel gekriegt. Wir haben deshalb Folgendes getan: Wir haben das Ding sofort nach dem Kauf mit „Mike Sanders“, so heißt ein öliges Zaubermittel, das den Oldtimer frisch halten soll und in jede noch so kleine Ecke fließt, in einer Fachwerkstatt bis in die tiefsten Tiefen der Karosserie versiegeln lassen. Ein Kompromiss fügt sich zum nächsten, manchmal rappelt's in der Kiste, was nicht bedeutet, dass der R4 eine Klapperkiste ist. Dieses Modell wäre ja nicht über drei Jahrzehnte lang gebaut worden, wenn nicht die Vorteile überwögen. Für Fans sind sie bekannt: vier Türen, große Heckklappe, kleiner, kräftiger und kultivierter Motor und einige andere Stärken. Aber obwohl die Entwicklung des Erfolgsmodells schon so lange her ist, hat noch niemand jemals zuvor darüber geschrieben, dass unter der Rückbank Platz für Schuhe ist! – Das wäre hiermit erledigt. Fünf Paar sind drin. Keine Stiefeletten, aber Halbschuhe, Sandalen, Pumps, Pumps und Pumps. Das mag nur eine Nuance sein im Gesamtpaket, aber sie soll exemplarisch dafür stehen,

wie clever der hier vorhandene Raum genutzt werden kann. Ein Auto, in dem genug Schuhe für Madame unterkommen, ist ein gutes Auto. Auch für Monsieur.

Wir sind keine Schrauber. Wenn also im Handbuch „Jetzt helfe ich mir selbst“ (Dieter Korp) steht, dass „der Thermostat, der neben der Wasserpumpe in einem Metallstutzen steckt, der gleichzeitig den Anschluss für das kurze Schlauchstück zum Kühler bildet“, dann müssen wir lange und gründlich in den Motorraum schauen und mit dem Finger der Beschreibung nachgehen. Wenn die Rede davon ist, die hintere Bremstrommel abzubauen, wo eine versplintete Nabenmutter zum Vorschein kommt, die entsplintet und abgeschraubt werden muss, um die Unterscheibe herauszunehmen und die Bremsbacken nach innen zu stellen, dann müssen wir zuallererst ganz schrecklich lachen, denn dies ist für uns schlicht nicht möglich; es übersteigt unser technisches Verständnis und unsere handwerklichen Möglichkeiten um ein Vielfaches. Wir sind in der Lage, Flüssigkeiten zu prüfen, Glühbirnen auszutauschen und bei einer Panne den Reifen zu wechseln, aber viel mehr können wir nicht. Wir haben uns dieses Auto deshalb relativ teuer in einem Topzustand gekauft, um einfach drauflos fahren zu können, anstatt in der eigenen Garage erst noch jahrelang Radkästen auszubauen, Steuergehäusedeckel zu kontrollieren, zu entrostern, zu kitteln, zu verdrahten, zu verkabeln. Das ist nicht unsere Welt. Im Bekanntenkreis halten das einige bis heute für eine ziemlich abstruse Idee. „Ihr seid verrückt geworden. Was macht ihr denn, wenn ihr eine Panne habt“, haben sie gesagt, und wir gaben ihnen zu verstehen, dass wir im Falle eines Falles das tun, was wir auch bei einem anderen Auto tun würden: Hilfe anfordern, wenn wir uns selbst nicht helfen können. Es gibt da dieses zauberhafte Beispiel des kaputten Leuchtmittels in einem Mittelklassewagen, gehobener Standard, linke Front. Um die bescheuerte Birne auszuwechseln zu können, muss die gesamte Frontschürze abgenommen werden. Ist dies geschehen, droht sogar erfahrenen Kfz-Mechanikern, dass sie sich die Finger stauchen. Fällt bei dieser im Spaltmaß auf Nanometer getrimmten hypermodernen Droschke unterwegs in Frankreich das Licht aus, schaut das Auto düster und der Fahrer dumm aus der Wäsche. Fällt es beim R4 aus, bemühen wir einfach nur den Kreuzschlitzschraubenzieher oder in Ermangelung dessen auch ein olles Taschenmesser und erledigen ruckzuck, wofür der Mittelklassewagen des 21. Jahrhunderts in die Werkstatt gefahren werden muss. Wer also hat das größere Risiko?

Und nein, wir fühlen uns nicht unsicher! Es ist eine schiere Blechbüchse, das stimmt. Sie hat keine Airbags, das stimmt auch. Es gibt weder Spurhalteassistent noch Antiblockiersystem, da sind kein Müdigkeitswarner und kein elektronisches

Stabilitätsprogramm eingebaut, es fehlt an Ambiente-Beleuchtung, Lenkradheizung und Lendenwirbelstütze. Je länger die Aufzählung aller möglichen technischen Raffinessen heutiger Automobile wird, desto mehr verneigen wir uns vor unseren Eltern, die mit dem Volkswagen an die Ostsee und im Goggomobil über den Brenner geheizt sind, während wir Kinder hinten saßen und bei Tempo vierundachtzig den Rausch der Geschwindigkeit genossen. Uns fällt wirklich kein guter Grund mehr ein, um nicht mit der Quatrelle nach Frankreich zu fahren, und uns blutete das Herz zu erfahren, dass zwischen Anfang 2009 und Mitte 2010 laut Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle 54 wackere Renault 4 in Deutschland zugunsten der Umweltprämie abgewrackt wurden! Eine schreckliche Tat. Es kann ja sein, dass in dem einen oder anderen Fall nichts mehr zu retten war, aber die Erfahrung ist eigentlich eine andere.

Schande!

Und das ist der Grund, weshalb ein Funken Melancholie auf Reisen immer über uns glimmt. Wie schön waren doch die Zeiten dieses Autos. Über 8,1 Millionen Renault 4 wurden gebaut, als Limousine, als Kastenwagen in kurzer und in langer Variante, als „Plein-Air“-Cabrio, Pick-up und sogar mit Allrad-Antrieb für Jäger und Rallyepistenpiloten. 695 Kilogramm beträgt das Leergewicht einer normalen Quatrelle, während das zulässige Gesamtgewicht bei 1070 Kilogramm liegt. Das bedeutet, dass der Wagen eine Zuladung schluckt, die locker halb so schwer sein darf wie sein eigenes Gewicht. Der Plattformrahmen mit vorderen und hinteren Längsträgern dürfte daran seinen Anteil haben. 3668 Millimeter ist der R4 kurz, aber lang genug, um darin eine Reise zu unternehmen, die an Merkwürdigkeiten und Abenteuern nicht zu überbieten ist – schon mal gar nicht im Mutterland dieser munteren Möhre mit ihrem knusprigen Fahrgeräusch aus vier Töpfen und 34 Pferdestärken. Ein erlesenes Erlebnis – im wahren Wortsinn für alle, die hier und jetzt auf dem Rücksitz Platz nehmen. Machen Sie sich's bequem.

Allons-y, Quatrelle, allons-y!

## Wir brechen auf. Der Motor läuft. Die Pizza schmeckt.

Es ist so weit, wir tun es tatsächlich! Jeder, der davon erfährt, hat auch gleich eine Meinung parat. Die lautet in den meisten Fällen: „Ihr seid ja vollkommen wahn-sinnig.“ Oder: „Da kommt ihr ja niemals lebend wieder nach Hause.“ Oder: „Ach, ein wenig Luxus muss im Urlaub schon sein, und ich brauche eine Klimaanlage.“ – Alles Angsthasen, die das große Ganze nicht sehen, so viel steht fest. Ab und zu nagt ein kleiner Zweifel in der Vorbereitungsphase auch an uns, aber das hat doch jeder große Abenteurer! Der Termin rückt näher, es ist Frühling, wir besuchen unseren strengen Autoschrauber. Nach Erläuterung des Plans – „also erst mal Richtung Frankreich, dann einen großen Bogen um Paris, sozusagen durch die Picardie, Normandie, Bretagne, das Loire-Tal, Burgund, Champagne und Ardennen, über Belgien wieder retour oder andersherum“ – schaut der Mann erschöpft drein. Ohne langes Federlesen wird eine Komplettinspektion durchgeführt. Als Weggeschenk erhalten wir eine kleine Glühbirnenbox zur Selbsthilfe beim Leuchtmitteltausch. Super, vor allem, weil keiner von uns beiden jemals irgendeine Lampe an irgendeinem Auto gewechselt hat. Sehen wir da etwa ein leichtes Zucken in den Mundwinkeln des grimmigen Meisters? Zu diesem Zeitpunkt wissen wir jedenfalls noch nicht, dass wir ihm noch dankbar sein werden für sein Präsent.

Der nächste Weg führt uns zu einem Fachgeschäft für Koffer, Taschen und Rucksäcke. Wir parken direkt auf dem Hof vor dem Hintereingang und treiben den Inhaber in den Wahnsinn, weil die Taschen zentimetergenau in den Gepäckraum passen und auch farblich gut abgestimmt sein sollen. „Nein, die da ist es nicht ... nein, die auch nicht. Holen Sie doch bitte noch mal die von vorhin ... ja, nein, vielleicht.“ – Der Mann ist verzweifelt, rennt rein ins Geschäft, kommt raus. Welcher R4-Liebhaber kennt nicht die Bilder des Sondermodells „Parisienne“ mit einer auf den Lack abgestimmten Kofferkollektion? Geradezu dekadent, aber es verlieh dem Bauern- und Händlerauto schon in den Sechzigerjahren einen ungeheuren Chic. Heute leider unbezahlbar. Wir bleiben also bei unseren Taschen. Nach einigem Hin und Her – der Händler ist inzwischen außer Atem – haben wir welche gefunden, die wirklich mehr als passabel mit dem Rest des Fahrzeugs harmonieren und alles aufnehmen werden, was wir für die nächsten Wochen benötigen. Und wir brauchen so einiges, obwohl wir uns ja vorher einen gewissen Minimalismus vorgegeben hatten. Nützt aber nichts, wenn unterwegs keine Wäsche gewaschen werden kann, und wir wollen es tatsächlich nicht so weit treiben wie unser alter Freund Ricki, der stolz verkündete, in den Siebzigern mit seiner Ente und sechs Unterhosen sechs Wochen durch Frankreich gefahren zu sein. Drei Tage normal getragen, vier Tage auf links

gedreht, dann der Buxenwechsel! Um diesem Schlüpfereingpass entgegenzuwirken, nutzen wir jeden noch so kleinen Stauraum, im Heck, unter der Rücksitzbank, im Fußraum davor, unter den Vordersitzen. Überall ist Platz. Die Reise ist gerettet.

Der Morgen graut, die letzte Nacht unter dem heimischen Federbett war herrlich. Draußen herrschen erfrischende sechs Grad Celsius, wir schreiben den ersten Mai. Sollen wir noch ein paar wärmere Jacken mitnehmen oder nicht? Passt noch ein Federkissen auf die Rückbank und brauchen wir vielleicht noch einen Heizlüfter? Alles Quatsch, denn in wenigen Tagen wird es wärmer sein. Einen Heizlüfter haben wir trotzdem eingepackt, ein kleines Gerät, das in die Steckdose kommt und einen Raum um zwei bis drei Grad Celsius erwärmen kann (wenn es ein kleiner Raum ist, ein sehr kleiner Raum ...). Kommt jedenfalls auch unter die Rückbank. Und dann fahren wir tatsächlich los.

Nach den ersten fünfzig Kilometern überkommt uns der Reishunger und wir plündern die Vorräte. Wir brauchen Zucker, vor der Frontscheibe tanzen die Schneeflocken, und wir wollen spätestens morgen die Ardennen erobern. Vielleicht war das mit den Sommerreifen doch keine so gute Idee, aber wer denkt im Mai schon an Winter? Die Wetterkapriolen wechseln sich ab, bald ist es trocken und sonnig, wir kommen voran, jetzt, da wir die Grenze zum Land der Trikolore aus Luxemburg und Belgien kommend überqueren werden und der Motor des Renault 4 so schnurrt wie „Pour un flirt“ von Michel Delpech. Je näher er seinem Mutterland entgegenkommt, desto drehfreudiger klingt sein singendes Aggregat. Bei Longwy, wo Belgien nur drei Trikolore-Fahnen schmal ist, muss die Maschine ziemlich glücklich sein. Ja, gleich, gleich fängt Frankreich an, du guter, alter, schöner Renault. Es gibt attraktivere Übergänge ins Land der blauweißroten Fahne, aber vor allem gibt es viele. Für einen muss man sich entscheiden. Der hier soll's sein, und wir sind recht stolz, ihn zügig erreicht zu haben. Vor dem Eintritt ins „Gelobte Land“ stand zuvor die Eifel, respektive ihre Hügelketten, und die haben es für einen 34-PS-Boliden in sich. Runter geht's mit Verve und ungeahnten Geschwindigkeiten, die Talsohle muss mit 108 Kilometer pro Stunde durchfahren werden, aber ab der Mitte der dann folgenden Steigung ist's aus. Wir schleichen mit 56 Stundenkilometern den Rest nach oben und spüren die Ungeduld der Fahrer hinter uns. Oben angekommen, beginnt das Spiel von Neuem, aber es macht Spaß, die Strecke zu fahren.

Und jetzt sind wir hier. Und glücklich. Und wären glücklicher, wenn die Kühlmittelkontrollleuchte nicht flackern würde. Warum tut sie das? Warum gibt es überhaupt eine? Es gibt doch sonst nicht viel am Armaturenräger. Die paar Lampen



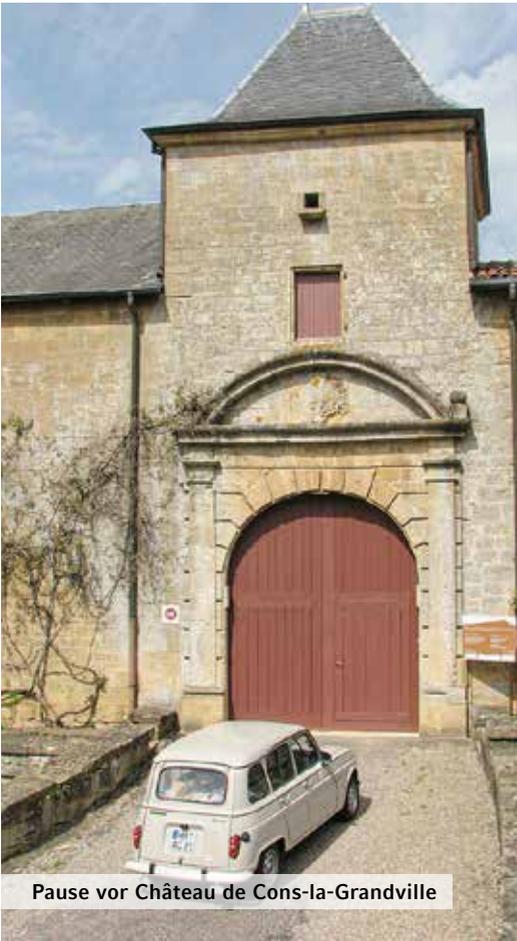
Zersägte Dyane bei Vacherauville

neben dem Tachometer sind ein besseres Mäusekino, ein paar wenige Schalter und Hebel links und rechts vom großen Lenkrad, von denen der für den Choke wohl ohne Zweifel der wichtigste ist, weil der Motor sonst nicht starten würde, jedenfalls nicht an Tagen unter 24 Grad Celsius. Aber es lebt, das Wägelchen, schüttelt sich zwei, drei Minuten aus, zitternd, bebend, und wenn der Choke erst wieder geschlossen wird, zwei, drei Minuten, nachdem der Schlüssel im Lenkradschloss eine Vierteldrehung machen durfte, verändert sich der Charakter des Motors von rüpelhaft auf gutmütig. Als ob er eine Seele hätte.

Vielleicht hat er ja eine. An einer Kreuzung bei Vacherauville jedenfalls, wo eine Citroën Dyane, in zwei Hälften geteilt, zur Schau gestellt wird, vermag ihm der Schreck in die Leitungen zu fahren. Nicht hinschauen, alter Junge. Oder besser: altes Mädchen. Es ist ja „La Quatrelle“, nicht „Le“. Die Franzosen sagen auch „Die Auto“ (La voiture), weil alles, was schön ist, weiblich zu sein hat. Egal, dir wird das Schicksal der armen Dyane nicht widerfahren, du darfst fahren und fahren und ...

Es ist, als würde sie fliegen, die kleine, sandfarbene Quatrelle, als würde sie ihre Flügel ausbreiten, um die Welt zu umarmen. Vier Zylinder voll Adrenalin, Gewitter, die durch die Straßen ziehen. Sie führen von einem Dorf zum anderen, die Namen zum Verliebten tragen: Arrancy-sur-Crusne, Bras-sur-Meuse, Cons-la-Grandville. Manchmal werden diese Straßen zu Wegen, verengen sich, verlieren ihre Mittelstreifen, ihre Leitplanken und Banketten, haben Schlaglöcher und Asphalt-Flicken, doch sie gewinnen an Kontur und Leben und zeichnen deutlichere Bilder dieses

Landes mit jeder nächsten Kurve. Von fröhlicher Ruhe umrankt, schon einsam, aber nicht verlassen, taucht dann und wann ein kleines Dorf auf, bisweilen sind es nur ein paar lausige Häuschen, wie aus dem Nichts aus lieblicher Landschaft sich erhebend. Viele Wege führen nicht dorthin, manchmal ist es ein einziger nur, und der Grenzstein am Fahrbahngraben trägt ein „D“. Es steht für Route départementale. Die französische Département-Straße ist wie geschaffen für Entdeckungen am Wegesrand. Nationalstraßen und Autobahnen sind gebaut worden, um schnellstmöglich ans Ziel zu gelangen. Die D-Straßen aber sind selbst das Ziel, sie sind die Lebensadern Frankreichs, die Venen und Arterien des flächenmäßig größten Staates in Westeuropa. Allons-y, Quatre! Hier ist dein Revier!



Pause vor Château de Cons-la-Grandville

Rapsfelder blühen, weiße Kühe grasen auf frischem Grün, manchmal auch schwarzbunte, und wo die Äcker kahl sind, schimmert die Erde rötlich hervor, es ist, als ob noch heute, über hundert Jahre nach dem Ende des Ersten Weltkriegs, das Blut Abertausender Soldaten als Mahnung an die Welt zum Himmel hinaufleuchtet. Es dauert nicht lange, bis die D66 das erste Gräberfeld dieses furchtbaren Wahnsinns preisgibt. Über 7000 deutsche Soldaten liegen hier begraben, nur hier, auf diesem einen schlimmen Gottesacker. Graue Kreuze, Leid für Leid. Hier war die Hölle auf Erden. Wer mag Jakob Mose gewesen sein? Ein Name von vielen auf diesen stummen Kreuzen, hinter denen tragische Schicksale stecken. Verdun und das mächtige Beinhaus von Douaumont, in denen die Überreste von 130.000 Soldaten zur ewigen Ruhe gebettet liegen, sind nicht weit entfernt; das hier ist nur die Spitze des Eisbergs. „La guerre c'est de la merde“, hatte Jean-Marc zu uns schon

### Stumme Zeugen des Krieges

Die Stadt Verdun wird für immer und ewig mit der grauenhaften Schlacht im Ersten Weltkrieg in Verbindung gebracht. In diesem fast ein Jahr dauernden Gemetzel (1917 bis 1918) ließen hier etwa eine Million Soldaten ihr Leben. Das unvorstellbare Blutbad zwischen Deutschen und Franzosen hat Narben hinterlassen, die heute in der Region durch zahlreiche Kriegsgräberfelder dokumentiert werden. In den Hügeln nördlich von Verdun wurden neun Dörfer komplett dem Erdboden gleichgemacht – nichts ist von ihnen geblieben, nur Granatentrichter und Steinhäufen. Im Beinhaus von Douaumont („Ossuaire de Douaumont“) wurden etwa 130.000 nicht identifizierte französische und deutsche Soldaten zur letzten Ruhe gebettet. Tausende weiße Kreuze stehen auf den ehemaligen Schlachtfeldern vor dem Beinhaus als stumme Zeugen einer furchtbaren Zeit. (Info: verdun-douaumont.com).

vor Jahren gesagt. Jean-Marc, der niemals schlecht gelaunte Bretonne mit dem großen Herzen, längst ein Freund geworden, den wir mit dem R4 erreichen wollen. Krieg ist Scheiße. Wie recht er hat, wenn man hier steht, mit einem Stein auf der Brust, und eine Träne tropft hinab auf das Grab von Jakob Mose.

Für die Männer und Frauen aus neun Dörfern, die in der „Roten Zone“ der Schlacht von Verdun lagen, war der Erste Weltkrieg, um im Jargon zu bleiben, besonders große „merde“. Von Douaumont, Bezonvaux und den anderen sind nur Granatentrichter geblieben; sie wurden vollkommen ausgeradiert und nie wieder aufgebaut. Geisterdörfer, die uns erinnern lassen an das Leid, die Widerwärtigkeit des Hasses. Der Hund des Krieges hört niemals auf zu bellen. Auch das gehört zum Reisen, denn wer den Himmel erfahren will, darf die Augen vor der Hölle nicht verschließen.

Gut, dass der Renault 4 aus nicht ganz so alter Zeit unser Begleiter ist. Seine Silhouette, vom Gräberfeld durch die Ansammlung der Kreuze wie ein stummes Lächeln



Gräberfeld an der D66

des Trostes herüberleuchtend, bringt die Freude zurück. Eine Freude auf vier schmalen Reifen. Es war nicht schwierig, sich für ihn entschieden zu haben. Egal, wie schön die anderen R4-Farben auch leuchten mögen, die beigefarbene Savane ist für die nächsten Wochen so etwas wie ein rollendes Zuhause, und wir fühlen uns sicher und geborgen, als wir nach der Dorfbesichtigung wieder einsteigen. Und es fühlt sich unglaublich frei und abenteuerlich an, dass wir hier auf einem Waldparkplatz stehen und eine große Reise vor uns liegt. Was wäre, wenn nun der Motor nicht mehr anspränge, das Kupplungsseil risse oder die Lichtmaschine ausfiele? Solche Gedanken, die uns bei ersten Ausfahrten zu Hause noch beschäftigten, verschwinden nach und nach. In welcher Einöde wir uns auch befinden, wir sind auf den eigenen vier Reifen hingefahren. So wie jetzt auch von diesem Wald, wir möchten etwas anderes sehen, die Botschaft des alten Krieges ist unverändert aktuell und ist angekommen. Wir schrauben uns über steile Straßen durch die Ardennen. Die, die hinter uns fahren, wirken nicht immer so zufrieden wie wir, aber das stört uns nicht, irgendwann können alle überholen. Die Heizung arbeitet erfreulich zuverlässig, draußen vor der Scheibe mischt sich der Regen mit Schneeflocken, und das im Mai! Die Ardennen bilden eine Hügelkette mit durchgehenden, dichten Wäldern, die auf den Kämmen plötzlich licht werden und dann einen großartigen Ausblick über die grandiose Landschaft bieten. Bei der nächsten Abfahrt ins Tal spüren wir eine Tankstelle auf, auch das wird uns in den nächsten Wochen begleiten. Da, wo es passt, wird direkt vollgetankt, kein Risiko eingehen, dass wir in einer menschenleeren Gegend plötzlich wegen Spritmangel liegenbleiben. Wir würden nun gerne auch etwas einwerfen und suchen nach dem vertrauten Bar-Tabac-Schild.

... halt mal: Da ist ein Hotel! Die Rapsfelder, die wir gesehen haben, die Kirchtürme, die aus weiter Ferne zu allen Himmeln aufstiegen, die Kühe und Wiesen und Flüsse und Brücken und Schlachtfelder vermischen sich in der Hoffnung auf ein Abendbrot, sei es auch nur ein bescheidenes und kein Vier-Gänge-Menü. Alles, was wir heute gesehen haben, wollen wir Revue passieren lassen bei einem schönen Abendessen. Im mondänen Speisesaal eines Restaurants, in dem eilfertige Kellner dampfende Teller herschleppen und zum Entrée Kristallgläser mit prickelnder Füllung servieren. Wäre schön gewesen, aber es soll heute anders kommen. Denn das Hôtel Le Relais in Vacherauville, das wir in der Nähe von Verdun notgedrungen nehmen müssen, weil alle anderen in der Umgebung ausgebucht sind, hat an diesem Montagabend wie an jedem Montagabend sein Restaurant geschlossen. Kein „diner“, leider. Obwohl wir also nach Hunderten Kilometern keine große Lust verspüren, erneut den Choke zu ziehen, schwingen wir uns dennoch in den Wagen und fahren ins nächstgelegene Städtchen. Belleville heißt es, ist auch belle

und liegt an den Ufern der Meuse, die wir als Maas kennen. Weil wir Hunger haben, entern wir die erste Gaststätte, die wir erblicken. Wir gehen hinein, bestellen nach kurzer Zeit ein Hauptgericht plus Bier, um darauf anzustoßen, wie gelungen doch dieser erste Reisetag mit der Quatrelle gewesen ist. Der Kellner ist nicht ganz so beflissen, das Porzellan nicht vorhanden, aber das Essen dampft, das Bier erfrischt, und wir sind zufrieden, obwohl hier öfter mal das Telefon klingelt und ein Mopedfahrer hereinschneit, um etwas abzuholen und auszuliefern. So ist das eben in einem Pizza-Eck mit Bringdienst ...

Am nächsten Morgen ist der italienische Einstieg in unser französisches Reiseabenteuer verdaut. Wir haben wie die Murmeltiere geschlafen und von der Meuse geträumt, an deren Ufern wir gestern Abend noch flanierten, und wir sind froh, uns im Hôtel Le Relais für ein Zimmer mit „chambre lit 160“ anstatt „140“ entschieden zu haben. Die Zahl steht für Zentimeter. 140 davon sind im Doppelbett zu wenig für eine gute Nacht. Es gibt viele Hotels im Land unserer Nachbarn, die beide Varianten anbieten und dabei sogar noch so tun, als ob die 160er-Standard-Matratze absoluter Luxus wäre. Nach zu vielen Nächten auf weichen Schmalhansunterlagen fallen wir darauf nicht mehr rein. Wir haben deshalb gut geschlummert, werden von Regentropfen, die an das Fenster klopfen, sanft geweckt. Frühstück. Klamotten packen. Schnell noch das Öl geprüft, den Reifendruck. Abfahrt.



Abendrundfahrt in Belleville-sur-Meuse

Die Melodie der vier Pötte ist ein stetes Lied in Dur, obwohl wir auf einer Straße fahren, die nach Moll klingt. Südwärts führt die Reise. Am Rand stehen weiße Kilometersteine mit der Aufschrift „Voie Sacrée“. Diese Route, rund 56 Kilometer lang, führt von Verdun nach Barle-Duc. Es handelt sich um die ehemalige Versorgungsstrecke im Ersten Weltkrieg, über die Truppen, Material und Nachschub an die Front transportiert wurden, dorthin, wo wir gestern die Tausenden Kreuze sahen. Heute erinnern die auffälligen, mit Soldatenhelm gekennzeichneten Kilometersteine an ihre Geschichte, und die Nummer hinterm D: 1916 – das Jahr der Schlacht von Verdun. Vor dem Eisentor des Château de Thillombois – das prickelnde Herz der Champagne rückt

näher – ist ein kurzer Stopp vonnöten, weil im zwölflampigen Mäusekino neben dem Tachometer die Kühlmittelkontrollleuchte flackert. Mal wieder. Rechts ran, Motorhaube auf, nichts dampft. Der „Dieter-Korp-Ratgeber“ wird gezückt; mal sehen, was er zu diesem Phänomen schreibt: Der Flüssigkeitspegel ist perfekt zwischen „min“ und „max“ eingependelt. Kein Grund zur Sorge, da ist wohl höchstens ein kleiner Wackelkontakt in der Elektrik. In diesem Wagen gibt's wenigstens noch eine, woanders nur noch Elektronik. Wir schauen auf den Motor, rütteln an den Schläuchen, schließen die Haube – und siehe da: Das Problem ist gelöst! Wenn das so weitergeht, werden wir noch zwei recht passable Automechaniker.



Blauregen-Opulenz nahe Sedan

Kirchturmspitzen ragen von fern in den Himmel, kleine Dörfer, teils hübsch restauriert, teils mit der Patina des unumkehrbaren Untergangs versehen, leuchten wie Edelsteine, manchmal leuchtet auch die Kontrolllampe wieder. In Bar-le-Duc regnet es, in Brillon-sur-Barrois schon nicht mehr. Ein Ortsname wie himmlischer Geigenklang. Das Waschhaus in Haironville verführt zum Fotografieren, die Brücke über das Flüsschen Saulx ebenso. Wasser plätschert, kein Champagner, aber es klingt so, als ob es welcher wäre. Und als einige Zeit später ein Schild auf

Château Joinville am Wegesrand hinweist, wird erneut ein Tagesplan durchkreuzt, der keiner war. Merke: Wer morgens nicht weiß, wo er abends schlafen wird, muss keinen Plan haben. Der Morgen trägt ihn bis zur Dämmerung, die immer irgendwann irgendwo ein Ziel für ihn bereithält. In diesem Fall ein schönes Schloss in einer noch schöneren Stadt.

„Bonjour Madame, bonjour Monsieur. Bienvenue au Château du Grand Jardins Joinville.“ – Es ist ein Juwel von mehreren in der Champagne. Alle Welt spricht von den weißen Schlössern der Loire, vergleichbar wenige von den Châteaux de Champagne, und wenn, dann nur im Zusammenhang mit dem oft überbewerteten Prikkelwasser. Dieses Schloss hier mag nicht die Strahlkraft eines Château Villandry haben, es ist kleiner, aber der große Renaissance-Garten mit seinem Bachlauf, den verschiedenen Gehölzen, hundertjährigen Bäumen und den Kunstwerken sowie einem romantisch um das Gebäude angelegten Park wird uns in Erinnerung bleiben, auch weil es gerade einen tüchtigen Schauer gibt, der andere Besucher davon abhält, zwischen Beeten und Bäumen im Schutz eines Regenschirms auf den Kieswegen zu flanieren. Draußen vor dem Tore perlen unzählige Tropfen auf dem Lack des R4 und funkeln wie Diamanten; es ist das einzige Auto, das hier gerade steht. Die Petites Cités de Caractère, die kleinen Städtchen, haben wirklich Charakter, das zeigt Joinville uns deutlich, und führe der Weg bei einer nächsten Reise wieder durch die Champagne, stünden auch Sézanne, Vignory und Châteauvillain auf der Wunschliste sehr weit oben. Ach nein, lieber nicht, ohne Plan ist die Wahrscheinlichkeit größer, sie auch wirklich anzusteuern ...

Aber so viel sei vorweggenommen: Joinville ist erst der Anfang – wir werden noch einige weitere fulminante Entdeckungen in anderen kleinen Städten mit Charakter auf dieser R4-Exkursion machen. Die Quatrelle läuft. Ihr Motor schnurrt zufrieden, so als ob sie sich bedanken würde, dass sie auf ihres Mutterlandes Département-Straßen in die Gewissheit des Abenteuers geschickt wird, ja, es hat den Anschein, dass sie sich wirklich wohlfühlt. Nichts kann diesen tapferen Renault davon abhalten, bis an die Atlantikküste vorzudringen.

## Wir kaufen Gift. Einem Mann ist nicht zu helfen. Wir haben die Schlange nie gesehen.

Wir haben so eine Ahnung, dass es nicht mehr lange dauern wird, bis der Renault 4, unser treuer Blechbegleiter mit dem Hartplastikkühlergrill, eines Morgens von alleine startet und sehnlichst darauf wartet, dass wir – salzbuttercroissantgefettelt und Marmeladenreste in den Mundwinkeln tragend – endlich einsteigen, damit er die nächsten Boulevards der Träume ansteuern darf. Sein Motor klingt kernig jetzt, nach einigen Hundert Kilometern, als wir gegen halb zehn am Hotel „Auberge de la Pleine“ in La Rothière aufbrechen und aus der Tiefe der vier Zylinder prötelnd dem frischen Morgen ein hübsches blaues Dünstlein verpassen. Es ist der Duft des Abenteuers. Wir schnüren dem Motor mit der Starterklappe die Luftzufuhr enger und knattern auf die D396 und D619. The Sound of Musik. In Ailleville verkauft eine Mutter mit ihren Kindern Maiglöckchen am Straßenrand. Wie nett sie winken. Keine dreihundert Meter weiter schon wieder ein Tischchen mit kleinen Sträußen, Kinder, Mutter und Mémé. Sie grüßen und lachen. Ja, den Renault 4, ihre Quatrelle, lieben sie hier in Frankreich abgöttisch, und wenn einer dann auch noch mit deutschem Kennzeichen durch ihre Heimat saust, huldigen sie dieser Ikone, als säße der Heiland persönlich am Steuer.

Dachten wir recht eingebildet. Stimmt aber nicht.

Ein Blick auf den Kalender hätte gereicht. Am Maifeiertag verkaufen Kinder kleine Blumensträuße als „porte-bonheur“, als Glücksbringer, für einen guten Zweck. Armen, Alten, Versehrten wird das Geld gegeben. Und es ist gleichfalls ein erster Frühlingsgruß, den sich manche ans Revers heften, andere in die Vase stellen. Ab Bar-sur-Aube, einem Städtchen im Département Aube, Teil der Champagne, duftet es im Fahrzeuginneren dann auch lieblich nach den weißen Blüten des Frühlingsbringers. Es ist ein Vergnügen, den Kindern beim Verkauf der Blumen zuzusehen. Unwillkürlich fliegt ein Gedanke nach Deutschland. Könnte das dort nicht auch eine schöne Tradition werden? Vermutlich nicht, weil Horden entsetzter Mütter und Väter auf der Straße protestierten, mit Plakaten und Flüstertüte ausgerüstet, weil das Maiglöckchen – ausgerechnet im Jahr 2014 vom Botanischen Sondergarten Hamburg-Wandsbek auch noch als „Giftpflanze des Jahres“ gekürt – ihre Lütten meucheln würde. „Finger weg, Kinder, das ist kein Salat!“ Allein der Anblick könne dazu führen, dass die toxischen Inhaltsstoffe aus den Pflanzensäften über die Pupille direkt in die Blutbahn der kleinen Racker fließt. Aus den weinerlichen Tönen der Helikoptererziehungsberechtigten würden sich Gesundheits-



Spartanisches Interieur – immerhin mit Maiglöckchen

initiativen herausbilden, die eine Enquete-Kommission in der Bundesregierung zur Folge haben dürfte, woraufhin sich der Krankenkassenbeitrag schlagartig erhöht. Und das alles wegen eines Krautes, das übrigens nicht giftiger ist als im Discounter billig eingekauftes Spielzeug fernöstlicher Herkunft. Aber zumindest wäre die Katastrophe verhindert, dass die lieben Kleinen Maiglöckchen anfassen. In Frankreich dürfen sie das, und es ist kein Fall bekannt, in dem ein Kind noch am Abend des Feiertags mit Vergiftungserscheinungen in eine Klinik eingeliefert wurde, nur weil es diese Blumen verkaufte.

In Bar-sur-Aube sitzt eine Mutter auf den Treppenstufen ihres Hauses und schaut ihren Söhnen beim Verkaufen zu. Nur wer ein Herz aus Stein hat, würde an ihnen vorbeigehen, ohne einen Strauß zu kaufen. Zwei Euro. Ob die nun wirklich bei den Armen landen oder sich die Buben später davon ein Eis kaufen, ist gar nicht mehr so wichtig. Viel wichtiger bleibt festzustellen, dass die Jungs, sechs und zehn Jahre alt, in der Lage sind, freundlich Guten Tag zu sagen. Ist das nicht verrückt? Kinder, die Guten Tag sagen! Der Vergiftungsgrad scheint weit vorangeschritten zu sein, da kann doch was nicht stimmen. Und dann sogar noch ein „Merci“ und „Au revoir“ nachgeschoben, einfach so, aus heiterem Gemüt. Ob das ansteckend ist?