

Brief aus New York: Fünf Tage im Taxi of Tomorrow

Von Jeffrey Jablansky

Vielleicht sollte ich vorausschicken: Ich bin kein geprüfter und zugelassener Taxifahrer - aber dieser Beruf hat mich immer fasziniert. Die Taxikultur ist ein integraler Bestandteil des New Yorker Stadtlebens, mehr noch als in den anderen Metropolen Nordamerikas. Wo das Selberfahren keine gute Wahl ist, und das ist es in New York selten, nimmt man automatisch das Taxi. Selbst in weitläufigen Städten wie Los Angeles ist es unersetzlich.

Das „Yellow-Cab“-Taxi ist eine New Yorker Ikone mit globalem Appeal. Taxis haben meine Stadt schon immer definiert – während andere Moden kommen und gehen. Und ich wollte schon immer einmal vorne sitzen (mit meinen Testwagen werde ich ohnehin permanent als Taxi missbraucht). Ein New Yorker „Cabbie“ zu sein, bringt eine spezielle, rauhe Attitüde mit sich – und es erfordert intime Kenntnis der großen Verkehrsachsen und der geheimen Abkürzungen dieser Stadt.

Ich habe diese Routen schon jahrelang mit geradezu wissenschaftlicher Akribie untersucht – aus der Beobachtungswarte hinter der Plexiglasscheibe. Und die Regeln der Cabbies selbstverständlich direkt auf meine persönlichen Fahrgewohnheiten übertragen. Wo sie abbiegen, biege ich auch ab. Wo sie tanken, dürfte es am billigsten sein und am schnellsten gehen. Und die verstreuten Restaurants, in denen sie essen, gehören sicher zu den authentischsten dieser Stadt. Ich wollte jetzt auch einmal dazugehören.

Und deshalb habe ich auch keinen Moment gezögert, als Nissan mir sogar fünf Tage mit seinem neuen Taxi anbot – jenem Modell, das die New Yorker Bürokratie überzeugt hat, es zum offiziellen „Taxi of Tomorrow“ auszurufen.

Im Prinzip ist das Taxi ein NV200-Kleintransporter (Evalia), der umgebaut wurde, um drei Passagiere im Fond unterzubringen. Für den Fahrer ist das eine nüchterne Angelegenheit, aber die Beinfreiheit hinten ist höchst beeindruckend. Der Nissan soll das Heer der mächtigen, aber alternden Ford-Crown-Victoria-Limousinen ersetzen. Und für die Cabbies bedeutet das: Die Ära des entspannt-souveränen Pflügens durch den

Verkehr mit dem stählernen, V8-getriebenen Rammbock geht zu Ende. Jetzt kommt die Vernunft – in Form eines sparsamen, geräumigen und – *horribile dictu* – vierzylindrigen Fronttrieblers.

Ansonsten sind natürlich alle Taxi-spezifischen Zutaten an Bord, und ich hätte sogar Namen und Foto im Fond anbringen können... Meistert das Nissan-Taxi die Herausforderung? Mehr als 750 Kilometer in fünf Tagen geben die Antwort.

Tag 1: Donnerstag

Abholung. So klein ist der? Man hatte mir erzählt, das Auto würde etwa die Verkehrsfläche eines Crown Victoria belegen – eine leichte Übertreibung. Trotzdem berechnet das Parkhaus „Oversize“-Gebühren. Meine Freundin Bekah Thornhill zieht um, ich biete Hilfe an, trotz Blizzards. „Gerne“. Auf geht's von Midtown zur Upper West Side, inmitten des Schneesturms und zahlreicher anderer haltlos herumrutschender Autos. Wie würden die echten Cabbies mit der Situation umgehen?

Nach einer Rutschpartie zwischen 10 und 15 km/h mit einzigartig untauglicher Bereifung komme ich schließlich bei Bekah an. Parken im Taxibereich, und zu meiner Überraschung taucht ihr Freund Max auf. Damit reduziert sich die Ladekapazität auf eine zusammengefaltete Matratze und ein paar Kartons. Max also nimmt vorne Platz, Bekah platziert sich zwischen Matratze und hinterer Tür. Jetzt testen wir die Gegensprechanlage, und wenn wir uns ungestört unterhalten wollen, können wir Bekah wegschalten. Max – ein Türke, der es lebhaft bedauert, dass der in seiner Heimat entwickelte Karsan V-1 nicht den Zuschlag für das „Taxi of Tomorrow“ erhalten hat – erlaubt sich einen kritischen Blick auf den Nissan: Die Stereoanlage taugt nichts, die Sicht nach hinten sei miserabel. Stimmt. Wir schaffen es trotzdem durch den Schneesturm, ich fahre nach Hause in Brooklyn, gönne mir eine Pizza und parke das Auto vor der Tür. Ob es morgen noch da ist?

Tag 2: Freitag

Um 7 Uhr morgens habe ich noch keine Verpflichtungen, aber Brooklyn wurde bereits zum zweiten Mal von einer geschlossenen Schneedecke überzogen. Vielleicht sollte ich etwas Spaß mit dem Nissan haben. Ich putze den Schnee von den Scheiben und schaukele mich aus der Lücke heraus, nicht ohne Schneefontänen auf vorbeilaufende Fußgänger zu werfen. Dafür ernte ich zwar keinen Applaus, aber mit einem Taxifahrer legt sich trotzdem keiner an. Außerdem muss ich selbst leiden: Im Gegensatz zum üblichen Testwagen-Standard hat das NV-Taxi weder ein beheiztes Lenkrad noch

Sitzheizung. Der Defroster muss reichen – im Zusammenspiel mit Handschuhen und einem schweren Mantel.

Meine Versuche, das Auto auf einem verschneiten Parkplatz zum Driften zu bewegen, scheitern. Selbst für durchdrehende Räder beim Losfahren ist das Getriebe zu träge. Ich fahre ziellos durch Manhattan, nicht ohne mich bei einer Reihe von Touristen sehr unbeliebt zu machen. Denn die rechnen damit, dass ein Taxi mit eingeschalteter Anzeigetafel auf dem Dach auch anhält...

Nachdem ich noch ein paar Fotos geschossen habe, fahre ich nach Brooklyn zurück und suche einen Parkplatz möglichst nahe meiner Wohnung, denn ich treffe mich mit meiner Freundin Emma und möchte danach nicht noch fahren müssen. Und das klappt auch nach einiger Suche. Emma kann sich ihre Witze über meinen eindrucksvollen Testwagen nicht verkneifen; wir teilen uns einen Cabernet, und das Taxi bleibt stehen.

Tag 3: Samstag

Heute hole ich meinen Kumpel Blake ab. Ich bin ein wirklich sehr guter Freund, denn dafür muss ich bis Hartford/Connecticut herausfahren – das sind stolze 200 Kilometer pro Strecke. Ich rüste mich mit Bagel und Kaffee und habe anschließend reichlich Gelegenheit, den mangelhaften Komfort und die schlechten Fahreigenschaften auf dem Freeway auszukosten. Der Nissan ist richtig laut, und obwohl ich ein paarmal die 130 km/h überschreite, reichen mir in diesem Auto ausnahmsweise rund 100 km/h völlig aus.

Auf der Rückfahrt sitzt Blake vorn, und in New York sammeln wir noch zwei Freunde auf. Die Gegensprechanlage und das Glasdach beeindruckten stark, die Seitenfenster in Sehschlitz-Größe eher nicht. Ich lasse mich zum Essen in einem Noodle House einladen und stelle das Auto vor meiner Türe ab. Für heute reicht's.

Tag 4: Sonntag

Gefrierender Regen hat Straßen und Bürgersteige in eine Eisfläche verwandelt, aber das hindert mich nicht an einer Fahrt zum Brunch nach Manhattan. Im Gegenteil: Wer will sich schon auf dem Weg zur U-Bahn die Beine brechen? Mit seinen schmalen Rädern steht der Evalia zwar da wie ein Storch im Salat, aber ich komme trotzdem ganz gut durch. Nach dem Brunch kommt ein volles Nachmittagsprogramm: Umziehen für eine Hochzeit, meine Begleitung abholen, Blake zum Flughafen bringen. Dort ernte ich wegen der Nummernschilder aus Tennessee von meinen Taxi-Kollegen Verwunderung. Dafür erlaube ich mir bei der Hochzeit, das vermeintliche Taxi vom Valet-Service parken zu lassen. Und bringe hinterher noch einen Freund in die West Side zurück (damit hat er 80

Dollar gespart).

Tag 5: Montag

Heute hole eine Freundin vom Flughafen ab, an der mir besonders viel liegt. Und deshalb erzählte ich ihr auch, dass es mir nichts ausmache, sie morgens um 7.45 Uhr in Newark abzuholen. Das bedeutet: Abfahrt in Brooklyn um 6... und in Newark muss ich den NV weit außerhalb im Langzeitparker-Bereich abstellen, sonst droht ein Strafzettel, denn ein Taxi muss sich in die Taxischlange einreihen. Das Entzücken meiner Freundin über den Nissan hält sich zwar in Grenzen, aber immerhin kommen wir besonders schnell in die Stadt zurück, denn der Wagen kann sich leichter durch den Verkehr schlängeln als ein Crown Victoria. Ich lasse meine Freundin zu Hause aussteigen, wo sie sich erst einmal von ihrem Jetlag erholt, schaue noch kurz bei einem befreundeten Motorjournalisten vorbei – und bringe den Nissan auf die Minute pünktlich wieder in den Testwagenfuhrpark zurück. Ich bin kein Cabbie mehr.

Das Fazit

Mein Respekt vor den Taxifahrern hat weiter zugenommen - und ich habe ein paar wichtige Lektionen gelernt. Dies sind die wichtigsten:

1. Eine starke Hupe ist mindestens so wichtig wie gute Bremsen. Diese Erfahrung aus Indien lässt sich nahtlos auf New York übertragen. Andere Taxen werden übrigens keinesfalls angehupt, stattdessen aber Fußgänger, auswärtige Autos und Touristen.
2. Cabbies pflegen Kameradschaft und passen aufeinander auf. Sie wissen, dass Autofahren in New York ein niemals endendes Spiel ist, und wer nicht im Rhythmus mitschwingt, hat es nicht verstanden.
3. Die Fahrgäste werden sich darüber beschweren, dass der Nissan laut und unkomfortabel ist. Das Glasdach ist nett, eine akzeptable Akustik wäre noch besser.
4. Die schmalen Reifen und das stufenlose Getriebe dürften den Zorn der Fahrer aus sich ziehen, gleiches gilt für den Verbrauch: Ich habe zwischen 13,1 und 15,7 Liter pro 100 Kilometer verbraucht. Kein Start-Stop-System? Kein Hybrid?
5. Hinten sitzt es sich gut im NV-Taxi. Der Knieraum ist gewaltig, die Gegensprechanlage funktioniert prächtig, und in den Kofferraum passt eine Matratze.
6. Vorne sitzt es sich hingegen nicht so gut. Frugaler geht es nicht als mit diesem

Einfachst-Radio und dem Lenkrad aus klebrigem Polyurethan.

Die Abrechnung: ein Hochzeitsbesuch, ein Schneesturm, ein Umzug, eine ungeplante Tour nach New Jersey, zwei Touren zum Flughafen, drei große Gefallen verdient, vier Kumpels transportiert, 18 kostenlose Mitfahrten und 765 Kilometer zurückgelegt.

(ampnet/jj)

Bilder zum Artikel



Nissan Evalia Yellow Cab.



Nissan Evalia Yellow Cab.



Nissan NV200 Evalia Yellow Cab.



Nissan NV200 Evalia Yellow Cab.



Nissan NV200 Yellow Cab.



Nissan NV200 Yellow Cab.



Nissan Evalia Yellow Cab.



Nissan NV200 Yellow Cab.
