

Alp-Traum

Arno, zwei Käfer und die österreichische Odyssee

Feldherr Hannibal kann mit seinen Elefanten bei der Überquerung der Alpen kaum größere Mühen gehabt haben als Arno mit seinen Käfern. Bericht einer Abenteurerreise.

Durch Zufall erfuhr Arno, ein Bekannter, von der Existenz zweier alter VW Käfer. Da er sich schon längere Zeit mit dem Gedanken trug, einen alten Käfer zu erstehen, wurde er hellhörig. Besagte Fahrzeuge sollten irgendwo im Österreichischen bei einem Autohändler zu finden sein. So außergewöhnlich klang das noch nicht, doch zwei Dinge machten diese Nachricht für Arno erst interessant. Zum

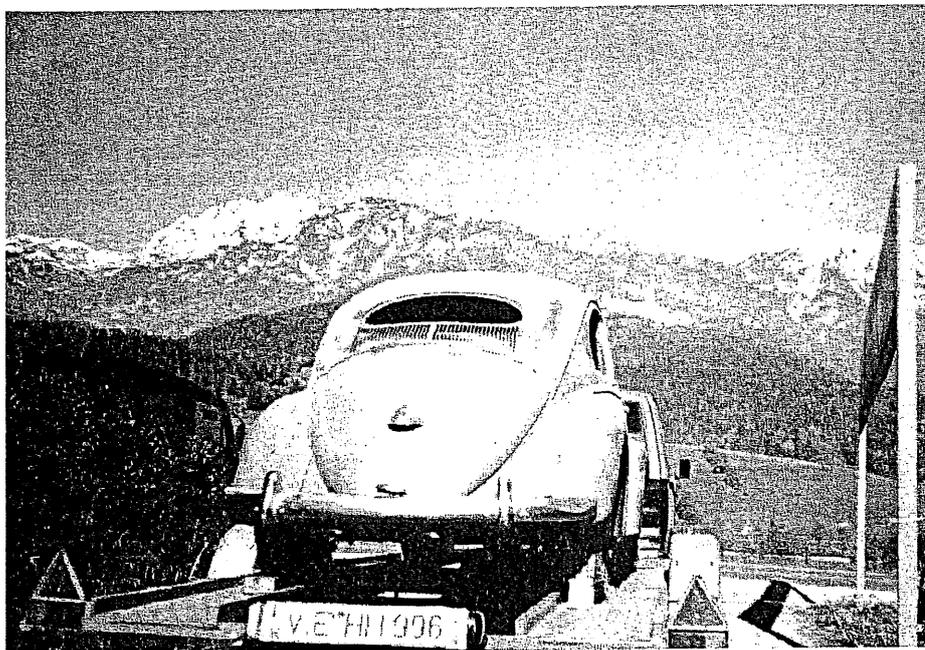
neue Innenausstattung stehenlassen. Fahrzeug Nummer zwei entpuppte sich als Faltdachkäfer aus den frühen Sechzigern, der die Zeit im Originalzustand und darüber hinaus gut erhalten überdauert hatte. Trotz der über zehnjährigen Zwangspause sei dieses Modell fahrbereit, versprach der Werkstattbesitzer. Das hörte sich gut an.

Der Startschuß fiel um fünf Uhr morgens bei klarem Sternenhimmel; es war kalt, aber erfreulicherweise trocken, weshalb die Anfahrt reibungslos verlief. Nur die Auswirkungen der Tankstops auf die Geldbörse trübten die Vorfreude, denn je weiter wir in die Berge vor- drangen, desto hemmungsloser steigerte unser

Bus seinen Spritkonsum. Die freundliche Begrüßung am Zielort entschädigte uns einigermaßen, außerdem wartete der Faltdachkäfer, mit einigen Tropfen Benzin zu neuem Leben erweckt, bereits in der Werkstatt. Da gehörte er auch hin – leider. Die Bremsen saßen fest, meinte der Chef des Hauses, und „dieses und jenes“ müsse noch repariert werden. „Bisher keine Zeit dafür gehabt“, murmelte er entschuldigend.

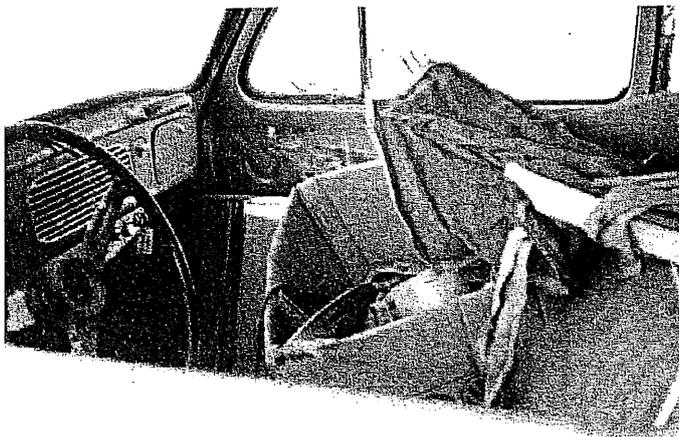
Also suchten wir uns erst mal eine Bleibe für die Nacht und entwarfen dann einen Schlachtplan fürs Wochenende. Erster Tag: Basteln, bis der Käfer fit ist, anschließend Freizeitgestaltung. Zweiter Tag: Verladen des Ovalfenstermodells auf den Trailer, dann sofort Abfahrt in Richtung Heimat. Der Sonntag sollte als Zeitreserve genügen, falls unvorhergesehene Pannen eintreten. Schließlich wollten und mußten wir alle montags um acht beim jeweiligen Arbeitgeber auf der Matte stehen.

Freitags kamen wir zeitig aus den Federn, ein kurzes Frühstück, dann ging's ab in die Werkstatt. Netterweise stellte uns der VW-Händler dort sowohl die Räumlichkeiten als auch die Werkzeuge und die Hebebühne zur Verfügung. Als erstes kamen die Bremsen an die Reihe. Der Ausbau verlief problemlos, doch das Ergebnis war erschreckend. Die beiden hinteren Radbremszylinder mit ihren jeweils zwei Bremskolben präsentierten sich fest verbacken. Da half nur noch eine Radikalkur – austauschen. Nur, woher sollten wir die Ersatzteile für den 25 Jahre alten Veteranen nehmen? Unser freundlicher VW-Händler hatte nichts Entsprechendes auf Lager; aber einen Tip könne er uns geben, wir sollten mal bei dem und jenem vorbeischaun. Für uns hieß das, rein in den Bus und nichts wie hin.



Das Abenteuer beginnt: Mit zwei Uralt-Käfern als Reisegepäck startet das Team zur Alpenüberquerung.

einen sollten sich die Fahrzeuge in gutem Zustand befinden und zum anderen, so hieß es, sei der Besitzer bereit, sich für wenig Geld von ihnen zu trennen. Als Oldtimerfreak konnte er so eine Nachricht nicht einfach ignorieren. Statt dessen versteifte er sich auf die Idee, diese Fahrzeuge nach Deutschland zu holen. Als er mir davon erzählte, war ich sofort Feuer und Flamme, zumal sich auch unsere Frauen, Petra und Doris, von der Aussicht auf ein verlängertes Wochenende in den Bergen locken ließen. Arno ging gleich zur Sache und fand heraus, daß es sich einmal um ein Ovalfenstermodell handelte. Dieser Wagen sollte schon vor Jahren restauriert werden, doch offenbar hatte der damalige Besitzer nach der Neulackierung aufgegeben und den Käfer ohne



Ein Blick ins Innere zeigte, daß alles vorhanden war – nur halt nicht am richtigen Platz...

Aber auch der Kollege bedauerte, schlug uns aber vor, zur Not neuere Käferteile zu verwenden. Damit könne er dienen. Die Nut für den Bremshalter sei zwar etwas breiter, aber das ließe sich richten. Arno verlangte jedoch nach Originalteilen, also suchten wir einen Schrotthändler auf. Der Gute war außer Haus. Der nächste VW-Händler, den wir antrafen, war schwer beschäftigt – er hatte Mittagspause.

ließen sich im Handumdrehen austreiben. Von der Hebebühne auf den Boden zurückgekehrt, verhartete der Käfer, allen Schiebeversuchen trotzend, wie ein Fels in der Brandung. Dazu veranlaßten ihn seine vorderen Bremsen; die – eben noch voll funktionsfähig – mittlerweile fest zupackten. Die Diagnose ergab, daß die Bund- und Achsschenkelbolzen so abgenutzt waren, daß die Bremsstrommeln aufgrund des

alte Schiebetor, hinter dem sich – eingehüllt in eine Wolke aus aufgewirbeltem Staub, mit dem das Sonnenlicht spielte – das Objekt seiner Begierde verbarg. Verdeckt war er, auch fehlten Scheiben, Innenausstattung, Bremsen usw. Doch im Kern, das heißt substantiell und lackmäßig, war dieser Käfer durchaus gesund. Die beiden Winker und einige hundert Kleinteile lagerten separat in einem Karton. Also packten wir alles ein und schoben den „Ovali“ auf den Trailer. Den Faltdachkäfer hatten wir bereits vollgetankt und mit roten Nummern behängt. Der improvisierte Schalldämpfer produzierte einen infernalischen Lärm, weshalb wir mit Tempo 40 loszockelten.

Allzuweit kamen wir nicht. Nach nur zwei von 1300 bevorstehenden Kilometern qualmte der Faltdachkäfer wie ein Kohlekraftwerk. Der Motor schwitzte Öl, das auf die Auspuffrohre tropfte. Halb so wild, dachten wir, ließen die Motorhaube einen Spalt offen und fuhrten weiter – bis zur ersten ernsthaften Steigung. Dort verhungerte der Käfer im zweiten Gang, was in mir die Befürchtung weckte, die Alpenpässe im Rückwärtsgang angehen zu müssen. Aus taktischen Gründen übernahm Arno nun die Spitze, so konnte er wenigstens nicht unbemerkt verlorengehen. Bald erreichten wir die Autobahn, wo Arno den Oldie auf wahnwitzige 60 Stundenkilometer prügelte.

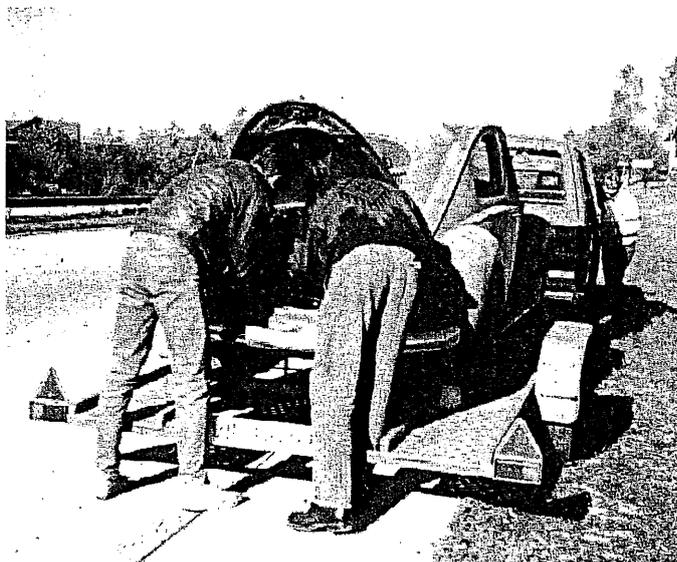


Nach langen Jahren in Dunkelhaft erblickt der „Ovali“ erstmals wieder das Licht der Welt.

Auf dem Weg zurück schauten wir beim inzwischen wieder aufgetauchten Schrotthändler herein. Umsonst. Arnos Laune verdüsterte sich mehr und mehr, hatte er doch zwei passende Radbremszylinder säuberlich verpackt im Regal deponiert – nur leider zu Hause. Richtig sauer wurde er im Laden des VAG-Mannes, der uns die beiden Ersatzteile jüngeren Datums angeboten hatte. Eines davon existierte nur noch auf dem Papier. Wir nahmen das andere trotzdem mit, denn wir wußten, daß der zuvor aufgesuchte Händler ein baugleiches Teil besaß.

Kurzum, wir kriegten es schließlich. Mit nunmehr zwei immerhin halbwegs brauchbaren Radbremszylindern machten wir uns, mit sorgenvollem Blick auf den fröhlich rotierenden Kilometerzähler, auf den Rückweg zu „unserer“ Werkstatt, wo angesichts des bevorstehenden Feierabends bereits hektische Aufräumarbeiten im Gange waren. Doch der Chef, von Nächstenliebe beseelt, ließ uns nach Toreschluß weiterbasteln.

Die neuen Bremsen waren schnell installiert, eingestellt und entlüftet. Endlich ein Lichtblick. Dafür waren vom Auspuff nur noch Fragmente übrig. Da der Zeiger inzwischen die 18-Uhr-Marke erreicht hatte, begruben wir die Hoffnung auf fertigen Ersatz. Im werkstatteigenen Mülleimer fand sich zum Glück ein alter Ökanister, aus dessen Blech wir – Improvisation ist Trumpf – eine passende Prothese zimmerten. Als Schablone diente uns ein ausgedienter Ölfilter. Mangels schweißfähigem Haftgrund griffen wir zu Wickeldraht, womit auch das Befestigungsproblem gelöst war. Auch die kleinen Macken in der Elektrik



Zahlreiche Organtransplantationen waren nötig, um den „fahrereiten“ Käfer in Bewegung zu halten.

übermäßigen Achsschenkelspiels verkanteten, sobald die Vorderachse belastet wurde. Dieses Problem ließ sich fürs erste ohne Ersatzteile regeln. Wir zogen einfach die Bundbolzen nach und stellten die Bremsbeläge leicht zurück; die Probefahrt endete zufriedenstellend.

Unsere Frauen, die den ganzen Tag als „OP-Schwestern“ assistiert hatten, entschädigten wir durch ein opulentes Abendessen. Die geplante Sightseeing-Tour haben wir mit Rücksicht auf die bevorstehende Heimreise ersatzlos gestrichen. Am nächsten Morgen machten wir uns auf, um auch den wartenden „Ovali“ aus der Werkstatt zu entführen. Andächtig wie ein Archäologe beim Öffnen einer langgesuchten Grabkammer entriegelte Arno das

Eine Weile ging das gut, dann wurde der Käfer von heftigen Hustenanfällen geschüttelt – Zündaussetzer. Nach einigen Kilometern, die Arno im dritten Gang zurücklegte, entschlossen wir uns zu einer „Organtransplantation“. Als Spender mußte der huckepack reisende Käfer herhalten, der seine Zündspule zum Glück nicht brauchte.

Doch die Zündanlage erwies sich weiterhin als Hemmschuh und verursachte weitere Zwangsstops. Nachdem wir stolze 60 Kilometer zurückgelegt hatten, tauchte vor uns ein Schild auf: „Tunnel auf 3,6 km Länge“. Drinnen gings zweispurig bergauf, eine Standspur fehlte und von hinten drängelten bereits die Lkw, als der Käfer auf halbem Weg erneut Schluckauf bekam. Mit Hängen und Würgen

erreichten wir das Tunnelende, wo wir eine weitere Notoperation durchführten. Die gestaltete sich wesentlich unproblematischer als das anschließende Einfädeln in den fließenden Verkehr. Immerhin wirkten sich die zahlreichen Eingriffe positiv aus. Der Käfer rannte zunehmend schneller und die zwischen den Defekten liegenden Zeitabstände dehnten sich aus. So erreichten wir die Grenze.

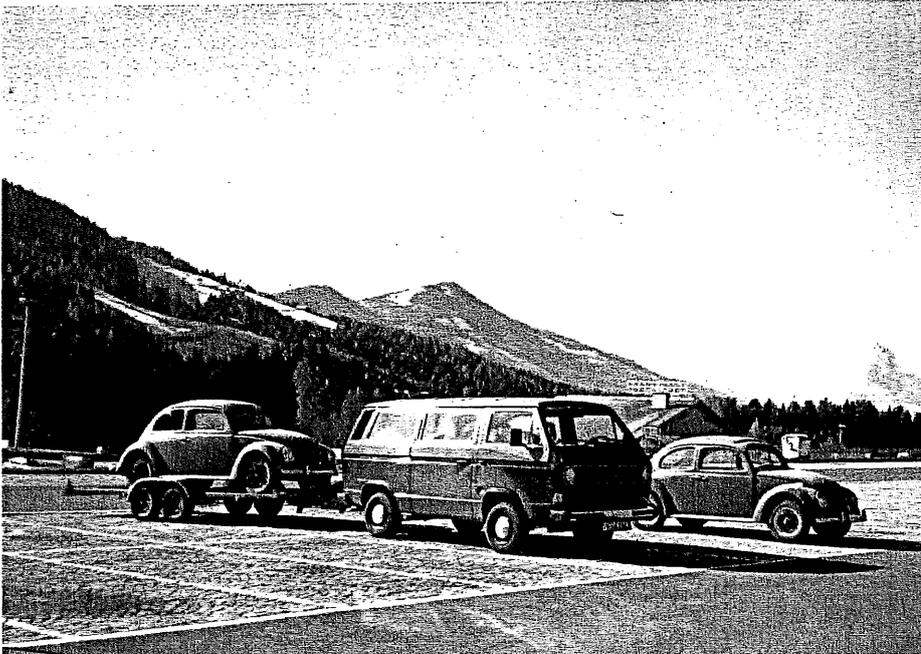
Da die Käfer unter die Rubrik „zollpflichtig“ fielen, winkte uns ein Beamter raus mit der Bemerkung, Arnos Wagen klinge „wie ein Panzer“. Wir erhielten einen sogenannten Laufzettel und stellten fest, daß uns gerade noch 15 Minuten zur Erledigung aller Formalitäten blieben. Die mußten reichen, wenn wir die siebenstündige Wartezeit bis zur nächsten Schalteröffnung vermeiden wollten. Die Österreicher reagierten grantig, als wir es wagten,

er versuchte, sich auf die Überholspur zu quetschen. Doch keiner aus der vorbeirauschenden Pkw-Kolonnen gab auch nur einen zollbreit nach. Enttäuscht würgte Arno abwechselnd den zweiten und dritten Gang rein. Bei dem nicht synchronisierten Käfergetriebe fiel das ohnehin schwer. Dann wurde der vor uns fahrende Lkw so langsam, daß der Käfer sogar im Zweiten untertourig brummte. Arnos verzweifelte Bemühungen, den Ersten zu finden, fruchteten nicht, und kraftlos soff der Motor ab. Angesichts der gnadenlosen Lkw-Meute, die uns im Nacken saß, war das ein traumatisches Erlebnis. Arno hatte wohl schon mit dem Leben abgeschlossen, als Petra und Doris todesmutig aus dem Bus sprangen, um den Käfer anzuschieben. Das Wunder geschah – der Motor sprang an, Arno pumpte das Gaspedal durch, knallte den ersten Gang rein und

brachte den wild röhrenden Käfer auf Touren. Am Chiemsee legten wir die erste Pause ein, die nicht vom Käfer diktiert wurde. Arno betrachtete den an sich schönen Sonnenuntergang eher mit Grausen: Ohne die wenigstens ein bißchen wärmenden Strahlen würde sich der Käfer endgültig in einen Gefrierschrank verwandeln. Es gab zwar einen Regler für die Heizung, doch die verdiente diesen Namen nicht – ein VW-spezifisches Problem der frühen Sechziger. Nun wurde es aber Zeit zum Essen; Käfer und Bus haben wir vorher sorgfältig verschlossen. Froh, der gastlichen Gemütlichkeit der Autobahnraststätte entronnen zu sein, halfen wir Arno beim Anlegen wetterfester Bekleidung. Mit Schal, Mütze und Handschuhen verummummt, versuchte er daraufhin, den Käfer zu besteigen, was nur mittels Einbruch gelang. Der Grund: Der zwecks Entriegelung ins Türschloß geschobene Schlüssel war anschließend nicht mehr herauszubekommen.

Ab jetzt gab es kein Halten mehr. Ohne weitere Pause legten wir die restlichen Kilometer bis nach Hause zurück, wobei sich der Käfer durch zunehmende Bewegungsfreude auszeichnete. Zwischenzeitlich streifte die Tachonadel sogar die 110-km/h-Marke, was Arno zu euphorischen Ausbrüchen hinriß. Und so gibt es heute wieder zwei alte Käferchen mehr – diesseits der Alpen.

Robert Nellesen
Düsseldorfer Straße 43
4054 Nettetal



Das Schlimmste ist überstanden: Gebirge, Grenze und Zoll liegen schon hinter dem Treck.

sie so kurz vor Feierabend noch zu belästigen, noch dazu mit zwei solch alten Schrotthaufen. Immerhin verzierten sie unseren Laufzettel mit einem Stempel, der das Prädikat „wertlos“ versinnbildlichte.

Die deutschen Kollegen zweifelten natürlich die Höhe des von uns angegebenen Kaufpreises an, was zu lebhaften Diskussionen führte. Schließlich konnten wir sie überzeugen, worauf man uns gnädigerweise den erforderlichen Stempel nicht weiter vorenthielt. Den Weg zur Kasse, wo wir die fällige Einfuhrumsatzsteuer zu entrichten hatten, legte ich im Spurt zurück. Dort schlugen bereits zwei Fernfahrer Wurzeln – der Kassierer war mal eben für „kleine Jungs“. Als er zurückkam, zupften wir uns die Spinnweben von den Ohren und zahlten.

Die nächste Hürde bildete die Steigungsstrecke auf der Autobahn Richtung München. Es herrschte dichter Wochenendverkehr, dessen Fluß zahlreiche kriechende Brummis zusätzlich hemmten. Arno stach sichtlich der Hafer, als



In der neuen Heimat im Norden warten die beiden Käferchen nun auf die heilende Hand des Restaurators.