

5000 km für einen Holbring-Service

Dein Wunsch ist mir Befehl. Das ist wohl die Devise der W. Schärer Schlossgarage AG, wenn es um Kundenwünsche geht. Wieso sonst fährt man 2500 km, um ein Fahrzeug abzuholen, und die gleiche Strecke noch einmal, um es dem Kunden wieder zu bringen?

Wenn man Manfred Eymanns Geschichte hört, dann könnte man fast meinen, er erzähle vom Urlaub. Abenteuerurlaub. Der heutige Geschäftsführer der Schlossgarage war damals noch ein blutjunger Bursche, gerade erst fertig mit der Lehre, als er einen ganz besonderen Auftrag von seinem Chef bekam.

Der Mercedes des türkischen Arbeitgeberministers war am Ende, heruntergekommen, ein Wrack. Ersatzteile waren in der Türkei so gut wie keine erhältlich, was aber gar keine Rolle spielte, denn die Fachmänner, die das Fahrzeug hätten reparieren können, die fehlten ebenfalls. Beim Kauf eines neuen Mercedes hätte der Staat 300% Luxussteuer gefordert, kaum bezahlbar. So war es günstiger, das Fahrzeug in der Schweiz wieder in Stand setzen zu lassen. Ein Glück für Manfred, denn im Frühjahr 1988,

genau einen Tag nach bestandener Abschlussprüfung zum Automechaniker, wurde er damit beauftragt, das Auto eigens zu diesem Zweck in die Schweiz zu holen.

Mit einem Datsun 280Z ging die Reise los. Den Datsun hatte man im Vorfeld bewusst in die Türkei verkauft. So wartete der Käufer bereits freudig auf sein neues Fahrzeug. Eriswil, Venedig, Ljubljana, Belgrad, Zagreb, Niš und durch ganz Bulgarien in die Türkei zum östlichen Teil von Istanbul. Heute alles kein Problem mehr, damals eine echte Herausforderung.

Im Schrittempo über Landstrassen holperte Manfred dank Überholverbot stinkenden Lastwagen hinterher. Treibstoff war Mangelware und mehr als 15 bis 20 Liter bekam man in der Regel nicht pro Tankstopp. Der jugoslawische Dinar und die türkische Lira hatten dank Inflation kaum noch Wert, so kostete eine dieser minimalistischen Tankfüllungen gerne mal mehrere 100000 der entsprechenden Währung. Manfred hatte die Notenschachtelweise im Gepäck, denn Bankomaten gab es damals auch noch nicht.

☞ Hatte man einen der unzähligen Tankstopps hinter sich gebracht, hiess es nochmals beten und hoffen,

dass der Treibstoff nicht mit Wasser gestreckt worden war.

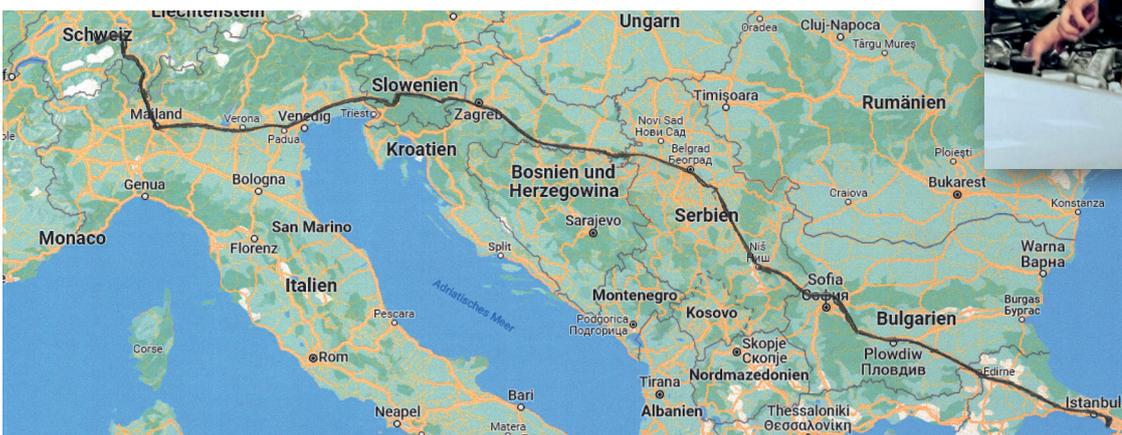
Für die Durchreise durch das kommunistische Bulgarien, brauchte es ein Visum, welches man erst beim Grenzübergang beantragen konnte. Obwohl die Beamten relativ untätig herumsassen und nicht gerade in Arbeit zu versinken schienen, dauerte es geschlagene zwei Stunden, bis Manfred Durchfahrts-Bewilligung endlich bekam. Da hiess es, die Ruhe bewahren, sich in Geduld üben und auf keinen Fall die Nerven verlieren. Schliesslich bekam Manfred das heiss ersehnte Visum und durfte weiterfahren. Jedoch nur auf einer exakt festgelegten Route, die nicht verlassen werden durfte. Auch die genaue Uhrzeit der Ausreise war bereits festgelegt. Spätestens dann musste er das Land wieder verlassen haben. Wenn es jetzt nur keine Panne gab.

Ausserhalb von Bulgarien war der Lew, die Währung des Landes, nur auf dem Schwarzmarkt erhältlich. Das Risiko an der Grenze geschnappt zu werden, war Manfred zu gross gewesen, also hatte er die Finger davon gelassen. Die Aussicht auf gesiebte Luft in einem solchen Land war wenig erquickend und so hatte sich der junge Mechaniker vorsorglich mit anderen Zahlungsmitteln ein-



Manfred Eymann 1988 bei der Arbeit.

Der Streckenverlauf von Manfreds Roadtrip in die Türkei.



gedeckt: Instant-Kaffee und Schweizer Taschenmesser. Beides brauchte er dann auch reichlich. Verkehrskontrollen waren zahlreich und wurden ausserordentlich kreativ gehandhabt. Geschwindigkeitsmessungen mittels Mikrophon – mehr grob geschätzt, als tatsächlich gemessen – sondierten die vermeintlichen Raser und Verkehrssünder von all jenen, die nicht nach Geld aussahen.

Am Abend des zweiten Tages erreichte Manfred dann endlich den Türkischen Grenzübergang. Eine riesige Anlage. Beeindruckend und angsteinflössend zugleich, standen doch rundum unzählige bis an die Zähne bewaffnete Militaristen herum, während man in 30 Zentimeter hohes Wasser gelotst wurde. Zehn ewig lang erscheinende Minuten musste Manfred ausharren, bis er den Stempel in den Pass bekam und den Datsun wieder aus dem Wasserbecken hinausfahren durfte. Nachdem die sonderbare Grenzkontrolle mit Unterbodenwäsche endlich überstanden war, ging es ohne weitere Vorkommnisse bis zu der gesicherten Jeans-Fabrik in Istanbul.

Nachdem Manfred von Kopf bis Fuss neu eingekleidet und in Jeans verpackt worden war, bekam er endlich das Reparaturobjekt zu sehen. Ein Schock.

„Bei uns stehen solche Autos auf dem Abbruch“, erklärt Manfred uns. Während er den heruntergerockten

Mercedes inspizierte, wurden die Zweifel immer grösser, ob er es damit jemals nach Hause schaffen würde. Eine Scheibe fehlte, diese war mit Plastik zugeklebt worden. Die Frontscheibe war überall gerissen, der Kühlergrill war komplett weg. Die Karosserie zierten Ermüdungsrisse, den Motor musste er erst suchen, denn der lag unter viel Dreck begraben und die Motorhaube ging nicht mehr richtig zu. Die Sitze hatten so viele Löcher, dass es ein Wunder war, dass sie nicht auseinander fielen. Was aber das kleinste Problem war, schliesslich dienten die nur dem Komfort und hatten mit der Fahrtauglichkeit nichts zu tun. Ganz im Gegensatz zu den Pneus, die für das sichere Fortbewegen eines Fahrzeuges im Prinzip relativ wichtig wären. Die Reifen sahen jedoch ebenfalls mehr als elend aus und Ersatz gab es keinen.

Doch aller Bedenken zum Trotz, die Zeit drängte bereits, da die Durchreise durch Bulgarien ja getimt war, wie wir mittlerweile wissen.

Mit einem Kofferraum voller Teppiche und einer Kiste, die mit viel Glück 120 km/h schaffte, trat Manfred die Rückreise an.

Wir haben ganz vergessen zu erwähnen, dass die Scheinwerfer des Mercedes ebenfalls nicht mehr in bestem Zustand waren. So übersah Manfred ein Strassenschild, das auch mit gutem Licht kaum zu sehen gewesen wäre. Er wunderte sich schon ein we-

nig, als die Autobahn sich urplötzlich in einen Feldweg verwandelte. „Es räblerte und kesselte wie verrückt, als ich im Feld gelandet bin.“

Tief in der Nacht erreichte er endlich wieder Jugoslawien und sank todmüde ins wackelige Bett eines Null-Sterne-Motels.

Am nächsten Morgen, als Manfred die Türe seiner schäbigen Notschlafstelle aufschob, wehte ihm ein kalter Wind entgegen. Es lagen 30 Zentimeter Neuschnee. Alles war Weiss und der Motos des Mercedes eingefroren. Manfred blieb nichts anderes übrig, als sich Hilfe zu suchen. Mit Händen und Füssen versuchte er, den Leuten verständlich zu machen, dass er angesprochen werden musste. Und siehe da, es klappte. Der Mercedes schaffte es bei Chiaso mit Müh und Not (und reichlich Diskussionen wegen der Teppiche) über den Zoll. Er schaffte es mit noch mehr Mühe über den Gotthard, hustete im Seelisbergtunnel das erste mal und schaffte es schliesslich im Schritttempo gerade noch bis Eriswil. Der Motor hatte bis zum Ziel durchgehalten, liess sich danach aber nie wieder starten.

Das Auto wurde repariert. Neuer Motor, Revision Automat, Neue Sitze..., die Liste war endlos. Doch das Fahrzeug wurde instandgesetzt und dem Kunden zurückgebracht. Die Rückreise war auch sehr spannend, aber da fragt Ihr Manfred am besten selbst.

W.Schärer
Schlossgarage AG

