Wie man anno 1971 einen Gebrauchtwagen in Düsseldorf kaufte…

Lesestück · Nein, ein großer Autofan war ich nicht. Jedenfalls nicht in dem Maße wie viele meiner Altersgenossen. Aber, einen Karren zu besitzen, bedeutete Anfang der Siebzigerjahre ein Stück Freiheit. Brauchten wir mit dem Bummelzug gut zwei Stunden, um die Verwandtschaft in Radevormwald zu besuchen, war man mit dem Pkw eben in knapp 40 Minute da – ohne Umsteigen. Außerdem konnten wir nun Ausflüge machen, mal eben nach Köln düsen, um irgendein Museum zu besuchen. Oder, ja, in weniger als vier Stunden am holländischen Nordseestrand zu stehen. Was waren wir neidisch auf die Schulkameraden, die dank Ehrenrunden schon über achtzehn waren und einen eigenen Wagen besaßen! Also war klar: Sobald der Führerschein geschafft ist, wird sofort ein Auto gekauft. *[Lesezeit ca. 5 min]*

Na, schon gespannt auf den Beitrag? Nach einer kurzen Werbeunterbrechung geht’s weiter. Denn The Düsseldorfer versteckt sich nicht hinter einer Paywall. Alles, was du hier findest, ist gratis, also frei wie Freibier. Wenn dir aber gefällt, was du liest, dann kannst du uns finanziell unterstützen. Durch ein den Kauf einer einmaligen Lesebeteiligung. Wir würden uns sehr freuen.

Natürlich hätte ich Samstag für Samstag die Kleinanzeigen in den lokalen Tageszeitungen studieren können, um eventuell ein Schnäppchen von privat zu machen. Weil ich aber so gar nichts von Autos verstand, schien es mir besser, beim Händler zu kaufen, wo ich mir fachliche Beratung versprach – naiv wie ich war. Eine der wesentlichen Nutzungen von den vielen Brachen in der Stadt war die durch sogenannte „Fähnchenhändler“, also Gelände, auf denen mehr oder weniger viele Karren standen, geschmückt mit Wimpeln an langen Drähten, die verheißungsvoll im Wind wehten. Davon gab es einen an der Ecke Moltke-/Eulerstraße. Also ging ich da hin, die durch Ferienjobs sauer angesparten 1.500 DM in der Tasche.

(2022) Traditioneller Gebrauchtwagenhändler (Foto: TD)

Der einfachste Weg wäre der gewesen, einen passablen VW Käfer zu suchen, nur waren die damals im Gebrauchtzustand ziemlich teuer. Nun hatte mein Schulfreund Jörg ein halbes Jahr einen Fiat erstanden, ich meine mich zu erinnern, dass es ein 1100er gewesen ist. Weitere Präferenzen hatte ich nicht, weil ich mich – wie gesagt – für Autos nicht sonderlich interessierte. In Ordnung sollte er sein, nicht verrostet und mit TÜV. Für mein Budget bekam man im Frühjahr 1971 hauptsächlich größere Mittelklassewagen von Ford oder Opel, aber die waren mir im Unterhalt zu teuer. Also sollte es ein Kleinwagen sein.

Nun stand auf dem Hof des Gebrauchtwagenhändlers meines Vertrauensvorschusses ein winziger Triumph Herald, ein Cabriolet. Der gefiel mit ungemein, auf den hatte ich ein Auge geworfen. Wie es der Zufall will, war in jenen Tagen mein Cousin Volker aus Hamburg zu

Besuch, der gelernter Automechaniker war. Der erbot sich, den kleinen Triumph anzuschauen … und war entsetzt über den Zustand. Mal abgesehen davon, dass er ein englisches Auto grundsätzlich nicht empfahl, von wegen dem zölligen Werkzeug. Also ging die Suche weiter.

In den folgenden Wochen trieb ich mich auf weiteren Fähnchengeländen herum, fühlte mich aber schon betrogen, wenn einer der Verkäufer eine meiner Fragen beantwortete. Was tun? Damals hatten auch die Vertragshändler der großen Marken massenhaft Pkw aus zweiter Hand auf Lager. Und am seriösesten erschien mit der damals an der Berliner Allee ansässige VW-Händler Adelbert Moll. Dessen Firmengebäude war ja eigentlich ein Parkhaus; die obersten drei Etagen waren den Gebrauchtwagen vorbehalten. Und da stand er: Ein Fiat, genauer: eine zweitürige Fiat 850 Limousine.

Zwei Zylinderchen waren ins Heck gequetscht, man hatte den unverwüstlichen Motor des Fiat 600 auf knapp 850 Kubikzentimeter aufgebohrt, sodass nun 34 PC anlagen, dieselbe Leistung wie ein VW Käfer. Weil das Autochen leer nur etwas über 640 Kilo wog, ging der 850er auf der Autobahn gut 130 Stundenkilometer und war im Stadtverkehr ganz schön flott. Der guckte mich ganz treuherzig an und sollte 1.650 Mark kosten. Ich besah mit die Schüssel von allen Seiten und konnte mit meinem laienhaften Blick keine Mängel erkennen. Der Verkäufer ließ das Triebwerk laufen, und das hörte sich okay an.

Tatsächlich ließ er sich auf meine 1.500 Mark herunterhandeln und zeigte sich großzügig: Zulassung und Kennzeichen würde Moll auch noch übernehmen. Würde ich hier und jetzt den Kaufvertrag unterschreiben und den Preis bezahlen, könnte ich das Auto zwei Tage später abholen. Dass die Kiste nur noch sechzehn Monate TÜV hatte, war mir nicht aufgefallen. Und dass der Kilometerstand bei einem Fiat vom Baujahr 1968 wirklich nur 36.000 Kilometer betrug, musste ich einfach glauben.

Ist man jung, ist man mutig. Vorher war ich noch nie ohne Fahrlehrer in der Stadt mit dem Auto gefahren. Und nun sollte ich ganz allein von der Berliner Allee zur Tussmannstraße kommen, welche Herausforderung. An der Abbiegung beim Schloss Jägerhof hätte ich beinahe aufgegeben, so verängstigt war ich durch bedrohliche Lkw vor, hinter und neben mir, rasende Taxen, Busse, Straßenbahnen und was sonst noch so durch die Gegend karriolte. Irgendwie schaffte ich es und fand sogar einen Parkplatz vor der Tür.

Am folgenden Sonntag stand ich um sieben Uhr auf; ich wollte ein bisschen in der menschenleeren Stadt üben und vielleicht, vielleicht mal eben eine Spritztour auf der A52 Richtung Essen unternehmen. Zwei Stunden fuhr ich herum. Dann war auf der Yorkstraße plötzlich der Tank leer. Immerhin konnte ich den 850er noch halbwegs legal abstellen. Ich wanderte über die Jülicher Brücke zur Ahnfeldstraße und erstand an der Aral-Tankstelle, die es übrigens heute noch gibt, einen Reservekanister, den ich auffüllte und zu meinem Autochen trug.

Die Eingewöhnungsphase dauerte nicht lange, und schon nach ein paar Wochen heizte ich wie ein Henker mit dem Heckmotorwagen durch die Stadt, gern mit quietschenden Reifen anfahrend und durch rechtwinklige Kurven schleudernd. Ich war jung und wusste es nicht besser. Innerhalb der ersten drei Monate hatte ich zwei Reigenpannen, sodass der Fiat gleich einen kompletten Satz runderneuerter Schlappen bekam. Auf einer Fahrt zurück aus dem Bergischen Land riss der Keilriemen, aber den Trick mit der Damenstrumpfhose war damals in aller Munde, und meine mitreisende Freundin stellte mir ihre gern zur Verfügung.

Keine zwei Jahre begleitete uns dieser weiße Fiat 850, ohne dass wir je eine größere Tour unternahmen. Der Motor lief wie ein Uhrwerk, und kaputt ging nach den Reifenpannen auch nichts mehr. Aber: Es drohte die technische Abnahme beim TÜV. Ohne groß nachzudenken, führte ich mein erstes Auto beim TÜV am Vogelsanger Weg vor. Der Prüfer war entsetzt. „Der hatte Ihnen unterm Hinter auseinanderfallen können," sagte er. Untenrum war so ziemlich alles durchgerostet, was auch nur annähernd aus Metall war, im Unterboden fanden sich handtellergroße Löcher. Hatte ich alles nicht bemerkt. Wie auch, wo ich nie einen Grund sah, auf Rost zu achten. Ende vom Lied: Zwangsverschrottung. Mir wurde auferlegt, das Auto bei einem zertifizierten Schrotthändler abzugeben und mit den Empfang bescheinigen zu lassen. Diese Bescheinigung hatte ich beim Abmelden des Fahrzeugs beim Straßenverkehrsamt an der Heinrichstraße vorzuweisen, andernfalls man mir ein sattes Bußgeld auferlegen würde.

Wie gesagt: Es war mein erstes Auto, und aus heutiger Sicht betrachtet hat man mich bei Moll ganz schön über den Tisch gezogen. Bei meinem zweiten Wagen, einem Peugeot 204 mit Frontantrieb und Lenkradschaltung erging es mir nicht viel besser, auch der wurde ein Rostopfer. Und es dauerte volle zwölf Jahre bis ich mir erstmals einen Neuwagen, natürlich kreditfinanziert, leisten konnte, einen Opel Kadett GLE. Dazwischen lag eine Reihe mehr oder weniger kurzlebiger Kisten – vom 1962er Käfer in der Standardausführung, aber mit Faltdach,

bis hin zu einen Ford Taunus 20m mit kaputtem Anlasser.

Zumindest für meine Generation haben die Geschichten des jeweils ersten Autos etwas von denen der ersten Liebe. Pkw waren emotional aufgeladen, zumal wir wie die erste Generation (Jahrgängen ca. 1942 bis 1957) waren, für die der Besitz eines Kraftfahrzeugs geradezu selbstverständlich war.