



# Nur 48 Stunden

Unterwegs im Zeichen der Flosse: Einmal Mallorca und zurück

**Eine Heckflosse auf Mallorca kaufen – warum eigentlich nicht? Die Strategie stand fest: Entweder das Auto ist spitze und wird genommen, oder es ist Durchschnitt und bleibt stehen. Klingt clever? Stimmt, wenn man sich beizeiten um ein Rückflugticket gekümmert hat...**

Am Anfang steht der Brief eines englischen Rechtsanwalts an seinen örtlichen Mercedes-Benz-Vertreter. Er habe da vor knapp zwölf Jahren in Palma de Mallorca eine gut gepflegte Heckflosse parkiert, und sei jetzt durchaus geneigt, diese an das Werksmuseum zu veräußern, lässt der Mann den Händler wissen. Der wiederum schickt diesen Brief zusammen mit einer Teilebestellung nach Stuttgart – und nur drei

Jahre später landet er bei uns im Büro von [www.mercedesclubs.de](http://www.mercedesclubs.de), vormals bekannt als Verein der Heckflossenfreunde, kurz VDH. Ob es die Flosse wohl noch gibt, fragen wir uns, und beginnen zu träumen. Ein superseltene Schwasco-Schiebedach soll das Auto haben – und nur knapp 53.000 Kilometer auf der Uhr! Andreas kontaktiert England – und das Schicksal nimmt seinen Lauf...

Wochen später erreicht uns der Brief des mittlerweile pensionierten Rechtsanwalts aus Palma. Mister Atkins merkt etwas verwundert an, dass die Heckflosse immer noch zu haben sei – ein 220 b mit Schwasco-Faltschiebedach. Außerdem sei das Auto links gelenkt und fahrbereit, solle 2000 Pfund kosten und jetzt bitte umgehend abgeholt werden. Die beiliegenden Bilder sind allesamt unten rum merkwürdig verschwommen und zeigen nur Front und Heck,

trotzdem sitzen wir sechs Monate später in einer Boeing 737 und brausen über die Nürnberger Startbahn. Bis knapp eine Stunde zuvor haben wir in unserer Nürnberger Stamm(tisch)kneipe gehockt und über die Vor- und Nachteile eines One-Way-Tickets diskutiert, und der Schlachtplan steht. Wenn die Flosse nichts taugt, drehen wir auf der Stelle um und fliegen zurück. Kein Wenn (wir sie schweißen täten) und kein Aber (Schwasco). Absolut keine Zugeständnisse, entweder toll oder scho (fränkisch für schon schön) – dann wird gekauft und direkt auf die Bahn gerollt. Oder proll und klo (VDH-fränkisch für a bisserl scheibe) – dann wird unverzüglich der Rückflug angetreten. Was kann bei einer derart ausgereiften Strategie schief laufen?

Palma de Mallorca, zwei Minuten nach sieben. Völlig übernächtigt ziehen wir unsere Schlafsäcke vom Kofferband und trotten inmitten einer Tahitikittel-bekleideten halbnackten Menschenmasse Richtung Ausgangshalle. Als ich ins Freie trete, baut sich vor mir eine 36 Grad heiße Hitzewelle auf, die mich gegen die Eingangstür zurückschleudert. Sekunden später grapscht mir etwas Heissluftfönartiges unters Hemd und zieht mir schweißnasse Streifen bis hinunter in die Kniekehlen. Ich klebe bereits hilflos mit dem Rücken an der Glasscheibe und die Sonne zieht mir rotbraune Striemen über die Kopfhaut, als endlich der Automatismus der Schiebetür reagiert und ich rücklings in die Schalterhalle zurückfalle. Unser Taxi ist ein Peugeot mit bewährter Kurbelklimaanlage. Schon binnen Minuten hat die Frischluft aus allen vier Fensteröffnungen den Innenraum auf 40 Grad heruntergekühlt, nur das Navigationssystem scheint zu spinnen. Nach zehn Minuten fliegt rechts von mir eine uralte Befestigungsanlage vorbei, weitere zehn Minuten später links ein



verblüffend ähnliches Gemäuer... Da Palma dem Vernehmen nach nur eine Burg hat, erklärt Andreas unserem Fahrer deutlich, das Sightseeing nicht unser Ding ist.

Eine halbe Stunde später (und nur ein paar Minuten vom Flughafen entfernt) stehen wir vor der Flosse. An der Stelle, an der das Taxi hält, muss auch Mr. Atkins gestanden haben, als er die Fotos machte. Genau dieses Bild lag vor Monaten auf meinem Schreibtisch, und die Erklärung für die Unschärfe ist offensichtlich: Im Bereich bis zur Türunterkante flimmert die Luft, darunter kocht der Teer. Die Flosse ist vorne herum definitiv „scho“, doch je weiter wir unsere Runde gegen den Uhrzeigersinn drehen, umso klarer wird, dass wir Abstriche machen müssen. Die linke Seite hat bestenfalls noch die Zustandsnote „halb scho“ oder „weniger toll“ verdient, dagegen ist die rechte Seite „scho proll“ und der hintere Radlauf definitiv kurz vor „klo“. Den Vogel schießen die Reifen ab: 6.70 SR 13, Ursprungsland Türkei, Marke *Asgür Traktore rasantim* – oder so ähnlich –, mit dem stolzen Zusatz *Nylon-Sport*, produziert im März 1977, sicherheitshalber runderneuert im November desselben Jahres.

„Heiße Salzlufte hat scheinbar ähnliche Auswirkungen wie kalte Salzlufte“, meint Andreas und zupft am rechten Radeinbau herum. „Vermutlich schwitzt dann das Blech von innen“, merke ich an und wische mir die Wasserlachen aus dem Gesicht. Der Schweiß rennt mir in Strömen über die Stirn, doch uns bleibt nichts übrig, als unsere Kreise ums Auto zu ziehen, sonst würden die Stiefel im flüssigen Teer versinken.



**Autowaschanlage mal ganz anders: Als sich der marode Auspuff das zweite Mal verabschiedete, gab's gratis eine Erfrischung dazu. Und übrigens: Die 30 Jahre alten Diagonal-Reifen „Nylon-Sport“ hielten klaglos durch**

„Are you Mr. Wagner?“ Keine Ahnung, wie lang uns Mr. Atkins beobachtet hat, aber jetzt ist er da,

ganz Gentleman, und streicht der Flosse mit einer kreisenden Handbewegung übers Dach. „Here we are and ready to go!“ Recht hat er, hier sind wir, und gehen werden wir auch, sobald wir die Möglichkeit zum höflichen Rückzug finden. Wir sind 1500 Kilometer geflogen, haben uns in die sonnenbelagerte Hölle der Balearen begeben – und stehen nun vor einem gesetzteren Herrn mit außergewöhnlichen Umgangsformen und sollen das Unwort „Klo“ in den Mund nehmen. Meine Mundwinkel sind von der Hitze bereits rissig doch irgendwie bewegen sie sich doch

und formen so etwas wie: „Sie werden verstehen, dass wir – und im besonderen meine Person – etwas indisponiert sind von dem unerwarteten Glanz und der Intensität des Sonnenlichts hierzulande und dass wir uns deshalb gerne in ein Café begeben würden, um die Besonderheiten des Zustandes ihres Fahrzeugs zu verinnerlichen.“ Ton getroffen, Mr. Atkins nickt und strahlt über alle Wangen. Ich lächele höflich retour und versuche unauffällig meinen rechten Schuh aus dem Straßenbelag zu lösen. Andreas probierte gerade am Schewasco herum und hält zwei Teile des einst einteiligen Windabweisers in Händen. Das müsse man vielleicht mal kleben, meint Mr. Atkins, dann ziehen wir los – mit 42 Grad heißem Rückenwind die Straße hinunter  
Zehn Uhr. Das Café heißt „Al Sol“. Ich bestellte Café, denn das ist das einzige spanische



**Enger Zeitplan: Morgens in Palma gelandet, abends im Schiff zurück Richtung europäisches Festland. Eigentlich wollte das fränkische Flossenteam nur dann das Portemonnai e zücken, wenn der Wagen erstklassig ist – aber so ganz ohne Rückflugticket wird so manche Verhandlungsstrategie hinfällig!**



**Touristische Sensationen: Ein halber Tag blieb bis zur Einschiffung – Zeit genug für eine kurze Rundfahrt durch Palma – immer auf der Suche nach Abkühlung, die sich freilich auch am Strand nicht fand**

Wort, das ich übersetzen kann. Als der Kellner das Getränk bringt, ist es brühend heiß. Nicht seine Schuld – der lauwarmer Kaffee erhitzt sich derart, bis er den Kunden erreicht, dass man ihn mit einer unauffälligen weißen Krone und mit braunen Butterzucker überziehen muss, damit er auf dem Weg nicht völlig verdampft. Die Situation ist prekär. Ich bin im Begriff, innerlich davonzuschwimmen und Andreas fängt mit Wenn und Aber an. In gewisser Weise hat er ja Recht mit der Behauptung, dass die Flosse ungeschweißt und völlig unverfuscht ist, mit Rostansätzen, die man in deutschen Gefilden harmlos nennen würde. Aber wir sind nun mal nicht wegen einer guten Restaurationsbasis hergekommen, die dummerweise 1500 Kilometer vom fränkischen Sprachraum entfernt auf vier albernem Nylonreifen steht und einem netten Rentner gehört, dessen Weltbild flossentechnisch noch völlig in Ordnung ist. Handeln ist nicht. Nicht mit so einem netten Mann.

Also Rückflug: Andreas wählt die 0180er-Nummer der Reiseagentur, die dafür verantwortlich ist, dass wir uns hier befinden, um abzuklären, ob heute noch eine Maschine Richtung

Nürnberg startet. Ich habe inzwischen zwei Mineralwasser bestellt und hoffe auf Abkühlung, doch der Kellner ist nicht schnell genug. Kein Problem, ich bestelle einfach nachträglich noch einen Teebeutel. Irgendetwas scheint freilich gewaltig schief zu laufen, denn das Telefonat dauert länger. Als mein Freund endlich auflegt und mit seinem Wasserglas zu spielen anfängt, ist mir klar, dass wir heute keinen Rückflug mehr bekommen. „Wann?“, frage ich. „Montag“ sagt er. „Ich wollte nicht wissen, wann Du wieder arbeiten musst“, stelle ich klar. „Nach Berlin, nicht nach Nürnberg“, kommt als Antwort. Ah ja...

Unsere ausgereifte Strategie hat sich somit in heiße salzgeschwängerte Luft aufgelöst. „Was meinst Du, was ist die Flosse wert?“ „1500 bis 2000 Euro auf jeden Fall – und das Faltschiebedach ist total selten. Warum willst Du das wissen?“, fragt Andreas. „Um vier Tage Wüstenklima zu überleben, brauchen wir 1700 Eiswürfel à zehn Cent. Dazu kommen noch zweimal vier Übernachtungen und der Rückflug. Dann schon lieber in der Flosse sterben!“

Wortlos gehen wir die Straße hoch und träumen von Eishagel und Schneemännern. Mr. Attkins

steht kerzengerade und beugt sich leicht zur Begrüßung vor. Die alte englische Schule. Ich lasse mir die seelische Ganzkörperschiefelage nicht anmerken und gehe in die Notverhandlung: „Mr. Attkins, in Anbetracht der Tatsache, dass Ihr durchaus noch schönes Fahrzeug ein paar altersbedingte Unpässlichkeiten zur Schau stellt, sehen wir uns leider gezwungen, den Kaufpreis von 2000 Pfund auf 1000 Euro zu korrigieren!“ Mr. Attkins steht immer noch gerade und verzieht keine Miene – er hat höflichkeitshalber sein Gesicht völlig abgeschaltet. Ich würde gerne rauchen, doch das verbietet sich in dieser Situation. Also schalte auch ich mein Gesicht aus und lasse den Schweiß munter über meine Gesichtsfäche plätschern. Dann beugt sich Mr. Attkins wieder leicht nach vorn: „Nach reichlicher Überprüfung Ihrer Einwände, die ich im Übrigen akzeptiere, sollte das Auf und Ab des Kaufpreises doch für beide Seiten die Balance halten und deswegen wären wohl 2000 Euro als angemessen zu betrachten. Nicht wahr?“ Also muss ich noch ein zweites Mal ran: Ich beteuere, dass ich untröstlich sei, aber darauf hinweisen müsse, dass sich unsere persönliche Balance zwischen Kauf und Nichtkauf bei 1500 Euro befindet. Es wirkt: „Ich gehe davon aus, meine Herren, dass Sie den Kaufpreis hier und jetzt bar bezahlen mögen. Gleichfalls möchte ich Sie darauf hinweisen, dass ich die spanischen Kennzeichen spätestens in einer Woche mit einer detaillierten Reisebeschreibung in meinem Briefkasten vorfinden möchte!“ Die Fähre fährt jeden Tag, also ab in Richtung Hafen.

Sete, viertel nach neun morgens: Wir sitzen ziemlich verknittert und zusammengefallen in der Flosse und warten auf den Startschuss. Sobald sich der große Bauch der Fähre öffnet, werden um uns herum die Motoren gezündet. Alle sitzen ungeduldig in ihren modernen Fortbewegungsmitteln und spielen mit dem Gaspedal. Nur wir verhalten uns ruhig. Ich steckte den Schlüssel in das Schloss und harre der Dinge. „Is was?“, will Andreas wissen. „Nee, ich rechne nur unsere Chancen aus!“ „Fünfzig zu fünfzig“, sagt Andreas, ich drehe den Zündschlüssel und die 40 Jahre alte Technik brabbelt sich bis zum sechsten Zylinder hoch. Mit offener Dachluke und ungewohntem Halbcabrio-Feeling rollen wir über den Landesteg. Auch in Frankreich ist



**Zwei Männer, ein Auftrag: Mit 70 Meilen pro Stunde tapfer dem finalen Hitzschlag entgegen**

der Dimmer der Himmelslampe voll aufgedreht, und die defekte Sonnenblende der Dachluke sorgt dafür, dass wir volles Flutlicht bekommen. Egal in welche Himmelsrichtung, wir fahren dem finalen Sonnenstich entgegen.

Der Flosse ist all das herzlich egal. Sie fährt und macht keine Zicken. Nur das schwammige Fahrverhalten macht uns etwas zu schaffen. „Faszinierend, wie laut die Grillen hier zirpen“, gibt Andreas den Romantiker – kurz darauf klappert und rappelt es und wir ziehen den Endtopf über den Asphalt hinter uns her. „Haben wir etwas dabei, um die Grille wieder festzuzurren?“, will ich wissen. „Haben wir“, kommt die Antwort, und mit ein bisschen Schneidedraht und einer leeren Coladose sind wir aus dem Schneider und verfügen zumindest akustisch jetzt über zwei Zylinder mehr.

Die ersten 50 Kilometer haben wir ja schon problemlos überstanden. Prima. Nur noch ein



Neulich auf der Autoroute du Soleil: Voll in die Eisen – und hoffen, dass die Bremsschläuche halten...

paar Minuten, dann wird uns der breite Schlund der Mautstelle verschlucken, um uns dann auf der dreispurigen Autobahn Richtung Lyon wieder auszuspucken. Nach Adam Riese dürften es noch 600 Meilen bis Ornau sein. Deshalb drehe ich solange am Stellrad des Tageskilometerzählers, bis auch die letzte der drei Ziffern auf Null springt. Außerdem gehen wir jetzt systematisch vor und fahren im 90-Meilen-Pausentakt. Das schien reifentechnisch die sicherste Lösung zu sein. Die Quecksilbersäule lassen wir dabei nicht höher als 70 mph klettern – obwohl wir uns einfach nicht einigen können, ob die gefährere Geschwindigkeit über die untere oder obere Marke des Fieberthermometers zu ermitteln ist. Egal welche Messmethode wir wählen, wir benötigten immer exakt 72 Minuten, bis wir die nächste circa 90 Meilen entfernt gelegene Autobahnraststätte ansteuern.

Die Reifen halten erstaunlicherweise konstant ihren Druck. Für die erste Hälfte der Gesamtstrecke brauchen wir mit unserer Stop-and-Go-Methode nicht einmal fünf Stunden, und saufen dabei allesamt anständig. Andreas braucht acht Dosen Cola Light, die Flosse 10,5 Liter vom guten Sprit und ich schaffe 13 Liter pro 100 Kilometer, den Blumenkübel auf dem Rastplatz hinter Lyon nicht mitgerechnet. Auf halber Strecke zwischen Lyon und Mühlhausen wirft die Flosse dann den Auspuff ein zweites Mal ab, wahrscheinlich wegen des unverhofften Eintauchens des Vorderbaus und des darauffolgenden Bocksprungs der verblüfften Heckpartie, da ich erst



Saufgelage: Rund 10,5 Liter auf 100 Kilometer genehmigte sich der wackere Sechszylinder bei einem Reisetempo von rund 110 km/h, der Autor brauchte im selben Zeitraum ähnlich viel Mineralwasser

scharf bremsen und dann abrupt einlenken muss, um nicht in den querstehenden Anhänger zu knallen, der in Sekundenschnelle den großen Wedler machte und dann sein Zugfahrzeug überholte.

Bis dahin hatte ich zwar schon andauernd Probleme rein thermischer Natur. Doch nach dieser Aktion bin ich feucht bis in die Schuheinlagen und heilfroh, als wir den Auspuff endlich wieder eingefangen haben. Auf dem nächsten Rastplatz setzen wir die Flosse gleich etwas höher in die Parklücke, damit wir direkten Zugang zum Mittelrohr haben, und lernen die Funktion der kleinen runden Plastikstöpsel in französischen Rastplatzwiesen kennen. Just als wir unter die Flosse kriechen, fährt eine fiese schmächtinge Antenne aus dem Kreisrund heraus, guckt direkt in unsere Richtung, fängt an zu rülpsen und dann ein bisschen von der Wiese und ganz viel von uns mit fiesem Brackwasser zu sprengen...

Der geflickte Auspuff bringt wieder diesen satten Klang, und um der mörderischen Bestrahlung von oben Herr zu werden, habe ich mir inzwischen ein T-Shirt um die brennende Murrel gewickelt. Gegen die Sonne hilft diese Konstruktion, dafür sehe ich bei Überholvorgängen nur die Wasch- und Trocknerhinweise des eingeklebten Etiketts, da die Stoffmütze beim Umdrehen einfach mitrotiert. Andreas schneidet mir in seiner Verzweiflung aus einem mitgenommenen McDonalds-Werbeaufsteller eine Quasi-Baseballkappe, damit wir endlich wieder risikolos die Spur wechseln

können, irgendwann streiche ich mir dann noch die verbrannte Stirn mit Ledercreme ein, die im Kofferraum lag – und gut ist's.

Ansonsten läuft alles wie am Schnürchen. Die abgespeckte b-Ausführung des 220ers frisst begierig Kilometer um Kilometer in sich hinein, kurz vor sieben erreichen wir Deutschland und satteln auf rote Kennzeichen um. Mit jedem Kilometer scheint das Auto zufriedener vor sich hin zu brummen – vielleicht liegt es daran, dass es wieder heimischen Boden unter den Rädern hat. Hinter Heilbronn gibt die Sonne dann endlich auf. Wir sind zwar vorgekocht, aber noch nicht ganz gar. Als wir falt-offen in die aufkommende Dämmerung rollen, wundern wir uns nicht einmal mehr, dass sogar die Lichter der Instrumententafel noch funktionieren. Andreas, als eingefleischter Pontonfahrer, hat auf dieser Tour die Distanz zur Heckflosse völlig verloren und legt erste Symptome einer beginnenden Flosseninfektion an den Tag. „Ich repariere den Windfang und Du besorgst einen Radlauf. Die Türen machen wir nächstes Jahr...“

**Text: Horst Stümpfig**  
**Fotos: Andreas Wagner**



Irgendwo da vorne ist Nürnberg: Trotz der sehr langen Standzeit lief die Flosse mit jedem Kilometer besser. Und was lernen wir daraus: Alte Autos sind zum Fahren da!