

Spanienfahrt mit Hindernissen!

Schon während meiner Schulzeit im 12./13. Schuljahr (1963/64) war ich begeisterter Heinkel-fahrer; insgesamt gab es damals sechs Heinkel in unserer Klasse. Vor meiner letzten großen Reise 1966 hatte ich schon weite Touren unternommen, die mich von Hannover in den Schwarzwald und auch nach Dobbiacco/Toblach in Südtirol führten.

Die Anreise dahin habe ich im Hochsommer übrigens in einem Tag geschafft. Die Fahrt begann morgens um 6 Uhr in Hannover, führte durch die Rhön - damals gab es da noch keine Auto-bahn - über Nürnberg nach München. Dort war die Maschine so heiß, dass der Motor nur noch bei höheren Drehzahlen lief, er hatte bis dahin lediglich beim Tanken eine Pause bekommen! Nach einer einstündigen Pause fuhr ich dann über Mittenwald nach Innsbruck weiter. Da es damals die Brennerautobahn noch nicht gab, befuhr ich die alte Brennerstraße bis Brixen. Hier bog ich nach Toblach ab und war nach 984 km Vollgasfahrt gegen 22.00 Uhr dort. Danach war ich geschafft, der Heinkel zeigte jedoch noch keine Ermüdungserscheinungen! Die Erlebnisse in den Dolomiten sollen an dieser Stelle aber nicht beschrieben werden.

Auf so eine lange Tour nach Spanien sollte man möglichst nicht allein fahren. Damals war das Reisen noch nicht so selbstverständlich und einfach wie heute. Spanien war noch ein Abenteuer; so beschlossen mein Freund Fonger und ich, die Tour gemeinsam zu unternehmen. Da wir damals - 22 Jahr jung - studierten, hatten wir in den Semesterferien genug Zeit für eine längere Reise. Zunächst musste aber das Geld für die Fahrt durch sechs Wochen Arbeit am Motorenband des VW-Werkes in Hannover beschafft werden.



Endlich war es soweit! Die Fahrtroute lag fest und die Fahrzeu-ge waren, wie man aus dem Bild entnehmen kann, schwer be-packt. Die erste Tagesetappe führte uns nach Frankfurt, wo wir auf dem dortigen Campingplatz unser Zelt aufbauten. Am nächsten Morgen sollte es nach Freiburg gehen.

Auf dieser Fahrt stellten wir dann Unterschiede im Lei-stungsverhalten der beiden Rol-ler fest, die sich beim Überholen



von Lastwagen bemerkbar machten: ich kam nicht mehr durch die Bugwelle der Lkws, die mein Freund schon überholt hatte. Um kein Risiko einzugehen, zerlegten wir meinen Motor auf dem Campingplatz in Freiburg teilweise und meinten aufgrund unserer damaligen laienhaften Kenntnisse, dass Kolben und Zylinder verschlissen seien. Nun ja, das Fahrzeug (Baujahr 61) hatte damals schon 92000 km gelaufen; allerdings hatte ich bei 45000 km die Maschine ge-wechselt, denn dem Roller wurde nie etwas geschenkt. Seit ich den Roller im März 1963 aus zweiter Hand von meinen Eltern und meiner Großmutter geschenkt bekam, hatte ich in den gut drei Jahren fast 68000 km gefahren.

Da der Zylinderkopf noch gut war, erneuerte ich nur Kolben und Zylinder, die dann im Schwarzwald zunächst noch etwas eingefahren wurden. Nach ca. einer Woche setzten wir dann unsere Fahrt gemütlich fort, 70 km Höchstgeschwindigkeit ist ja nicht schnell. Dieser Tag führte uns über Belfort, Besançon, Bourg und Lyon ins Rhonetal. Wo wir dort übernachteten, ist mei-nem damaligen Freund und heutigem Schwager sowie mir nicht mehr klar in Erinnerung. Jedenfalls hatten wir in diesem Ort unsere erste Begegnung mit der französischen Küche.

In einer kleinen Gaststätte fragten wir mit unseren mangelnden Sprachkenntnissen nach einem Essen und wurden dann von dem Kellner durch eine Tür und über eine Nebentreppe in einen Saal geführt in dem bereits eine amerikanische Reisegesellschaft aß. Es gab nur ein Essen: Wild. Ich weiß nicht mehr, was es alles war, doch es waren, für uns völlig ungewohnt, mehrere Gänge. Als Vorspeise gab es Melonen, die ich noch nicht kannte, geschweige denn wusste, mit welchem der Essgeräte ich sie zu verzehren hatte! Und wohin mit den vielen Kernen? Ich hoffe, wir haben uns damals nicht völlig blamiert! Wir zahlten damals dann umgerechnet jeder fast 30.- DM; wahrlich, für uns ein stolzer Preis!

Am nächsten Tag verließen wir Frankreich, nachdem uns noch eine Zeitlang zwei französische Gendarmen wortlos auf Motorrädern begleitet hatten. Angenehm war uns diese kilometerlange Begleitung jedenfalls nicht. Hatten wir etwas falsch gemacht, etwa eine Geschwindigkeitsbeschränkung missachtet oder waren unsere Fahrzeuge nur so interessant? Abends schliefen wir dann in Girona auf spanischem Boden. Heute sind diese Strecken bestimmt schneller zu schaffen, damals gab es aber bis auf ein kurzes Stück bei Gerona keine Autobahn, und die Straßen führten durch Städte und Dörfer.

Auch vom nächsten Campingplatz weiß ich nur, dass er zwischen Valencia und Benidorm lag, an unsere Übernachtungsstelle auf dem Platz erinnern wir uns aber noch genau. Genauso erinnern wir uns an die Fahrt kurz vorm Ebro und durch das Ebrotal: eng, hügelig, teilweise wegen der vielen Baustellen durch Ampeln geregelt. Man konnte kaum überholen, obwohl die spanischen Lkws extra am Heck ein grünes Lichtzeichen für freies Überholen hatten. Die Brücke über den Ebro war gar nur einspurig befahrbar!

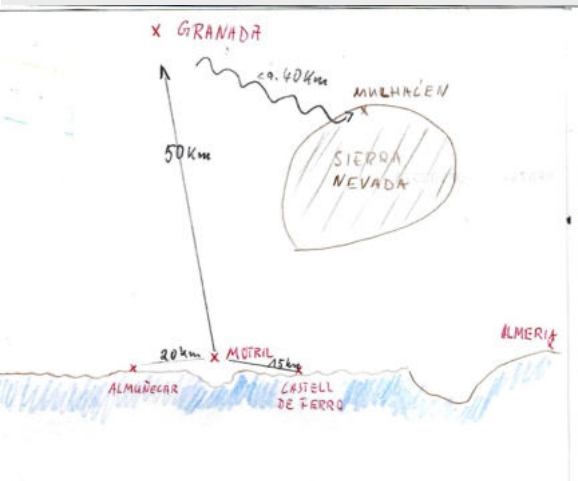


Der nächste Tag brachte uns dann ein Erlebnis, an das wir beide uns noch genau erinnern! Über Alicante, Murcia ging die Fahrt nach Lorca (zwischen Murcia und Almeria), wo wir tanken mussten. Mein Freund war zuerst an der Reihe und bezahlte. Anschließend tankte ich und sollte plötzlich für gut 20 Liter bezahlen! Die passten nun beim besten Willen nicht in meinen Tank hinein. Wir waren damals noch unbedarft und ahnten nichts von Tankbetrug. Mit wenigen, aber verständlichen Brocken Spanisch, versuchten wir dem Tankwart zu erläutern, dass der Tank nur 12 Liter fasst. Er ließ sich jedoch mit seiner Forderung nicht beirren und holte Verstärkung. Da wurde uns klar, dass wir hier betrogen werden sollten! Wir verlangten nach der "policia", jetzt erst wurde eingelenkt, und ich brauchte nur die tatsächliche Menge zu bezahlen. Dieses war aber die einzige unerfreuliche Erinnerung an die spanische Bevölkerung.

Sicherlich hielt man uns für reiche Leute, denn in Gesprächen kam immer wieder zum Ausdruck, dass es große und teure Maschinen sein mussten, die PS-Angabe, die wir machten, wurde fast immer bezweifelt. Der Roller sah nach einem größeren Motor aus, hörte sich auch so an; er beeindruckt ja noch heute!

Nachdem wir uns in Almeria entschlossen hatten, noch weiterzufahren, kamen wir nach kurzer Zeit auf die Küstenstraße nach Motril. Diese bergige Straße, teils direkt an der Küste, wird mir ewig in Erinnerung bleiben! Eng, auf Brücken teilweise einspurig, bergauf, bergab. Kurve links, Kurve rechts, zweiter Gang, dritter Gang, zweiter Gang, ein Durchschnitt von nicht einmal 40 km/h und dazu noch der oft nicht einsehbare Gegenverkehr durch Pkws und Lkws. Später fuhren wir dann einen Teil der Küstenstraße mit einem einheimischen Fahrer; mein Freund und ich waren froh, als wir unversehrt aus dem Auto stiegen und fuhren danach nur noch strikt rechts!

In einem kleinen Ort namens Castell de Ferro blieben wir dann längere Zeit und erholten uns etwas von der Fahrt, denn die Reise sollte doch noch nach Sevilla, Cordoba und Lissabon führen; Orte, die wir aber nicht mehr erreichten. Von Castell de Ferro aus unternahmen wir viele Fahrten ins Hinterland und wurden oft wegen der Heinkel bestaunt. Damals gab es dort in dem Gebiet noch wenige Touristen, und die Firma Heinkel war in Spanien nicht bekannt. Es war eine herrliche Zeit! Wir brieten abends mit Einheimischen fangfrische Fische am Strand, erstanden kunstvoll gearbeitete Eselsdecken und badeten viel. Im Inneren des fast nackten Küstengebirges war die Hitze kaum zu ertragen. Trotzdem fuhren wir unter anderem auch nach Granada, um die Stadt und die Alhambra zu besichtigen.



Hier nun begann der eigentliche aufregende Teil unserer Reise! Von Granada aus führte eine kleine, zum Schluss ungeteerte Straße, auf den Mulhacén, den höchsten Berg Spaniens mit 3481 m. Da wollten wir natürlich hoch! Der erste Anlauf musste aber wegen der Minustemperaturen abgebrochen werden. Nachdem der Weg links und rechts von Eismassen begleitet wurde, drehten wir um. Zwar hatten wir schon die dicken Parkas und Winterhandschuhe mit, an lange Unterhosen und zwei Pullover hatten wir nicht gedacht!

Der zweite Anlauf gelang dann aber. Während wir bis Granada im Hemd und natürlich auch, wie immer, mit Sturzhelm fuhren, zogen wir danach immer mehr an. Gut 40 km fuhren wir

von Granada aus stetig bergan. Es wurde zunehmend kälter, Eis bildete sich auf der Scheibe, aber wir fuhren unbeirrt weiter, solange der Weg reichte. Kein Schild versperrte die Straße, wir konnten bis ganz kurz neben den Gipfel fahren! Dann war der Weg zu Ende. Die letzten 3 - 5 Höhenmeter zur flachen Spitze wollten wir auch noch hochfahren, doch die Luft war so dünn, dass es nur noch mit Schieben ging. Ein herrlicher Ausblick und gute Sicht belohnten uns am Steilabfall des Mulhacén. So hoch bin ich auch später in den Alpen mit der Seilbahn nicht mehr gewesen wie hier mit dem Motorroller! Leider kamen Wolken auf und bei der Höhe war uns das doch nicht ganz geheuer, wir machten uns also an die Abfahrt. Es ging 40 km bergab, mit dem Motor bremsen und natürlich legten wir immer wieder ein Kleidungsstück nach dem anderen ab bis wir wieder im Hemd fuhren.

Auf der Strecke von Granada an die Küste nach Motril habe ich dann in einer längeren Gefällstrecke Vollgas gegeben und die Tachonadel klettern lassen. Bei ca. 100 km/h gab es dann das bekannte metallische Geräusch, der Motor blockierte! Ich zog die Kupplung, aber es war zu spät. Kolbenklemmer, nein Kolbenfresser! Im Ausrollen konnte ich dann den Kolben durch mehrfaches hartes Einkuppeln mit teilweise blockierendem Hinterrad wieder lösen.

Nach einer Verschnauf- und Beratungspause ließ ich dann den Motor wieder an und siehe da, er lief wieder, zwar hart und laut, doch er lief und ich war erleichtert. Wir schafften bei vorsichtiger Fahrweise sogar die gut 50 km bis zum Campingplatz. Aber nun war guter Rat teuer. Das Motorgeräusch war nämlich zunehmend härter schlagend lauter geworden und deutete auf einen Lagerschaden hin! Da wir wussten, dass sich meine Eltern mit Pkw und Wohnwagen in dieser Region aufhielten und baden wollten, klapperten wir mit dem einen Roller alle Campingplätze an der Küste ab und trafen sie zufällig auf dem Campingplatz in Almunecar. Nachdem wir unser Zelt abgebaut hatten, fuhr ich zunächst noch mit eigener Kraft Richtung Almunecar, wurde dann aber doch vom Pkw abgeschleppt (Seil einmal um den Lenkerhals gewunden und festgehalten!).



Auf dem Campingplatz zerlegten wir dann im Freien nicht ganz fachgerecht (wir hatten natürlich keine Wärmeplatte mit) den Motor bis auf die Schwinge. Der Fehler war schnell gefunden: das Pleuellager war hinüber, es hätte wohl schon in Freiburg gewechselt werden müssen. Doch woher Ersatzteile bekommen? Es gab sie in Deutschland oder im Nachbarland Portugal in Lissabon. Beides war fast gleich weit!

Der Campingplatzverwalter, ein Deutscher, half uns zunächst weiter und fuhr mit uns zu einer Werkstatt in Almunecar. Dort schickte man uns mit einem Schreiben an eine Werkstatt in Motril, von dort aus in eine Werkstatt nach Granada. Hier fanden wir einen Spanier, der seinen ganzen Ehrgeiz daransetzte, uns zu helfen. Er schickte uns zum Kaffeetrinken, zerlegte die Kurbelwelle und telefonierte. Als wir wiederkamen, hatte er alles arrangiert. Aus irgendeiner spanischen Maschine konnte ein Lager passen. Er schloss sein Geschäft und fuhr mit uns auf seinem uralten Motorrad mit Beiwagen zur Porschewerkstatt in Granada. Dort wurde sofort der Werkstattbetrieb unterbrochen und nach einer fachmännischen Diskussion uns die Situation auf Englisch geschildert. Dann wurde der Schaden auf einer Drehbank für umgerechnet 40.-DM gerichtet. Man meinte sogar, dass das Lager jetzt besser sei als vorher. Auf der Rückfahrt zum Geschäft blieb noch das Motorrad wegen Benzinmangels liegen, doch der Fahrer ließ uns nur absteigen, kippte das Motorrad mit Beiwagen fast ganz auf die Seite und zauberte so genug Benzin hervor für die Fahrt bis zur nächsten Tankstelle. Mit Mühe konnten wir das Bezahlen der Tankrechnung übernehmen, eine weitere Bezahlung für seine Arbeit lehnte er entschieden ab!

Nun musste natürlich der Motor wieder zusammengebaut werden und es sich zeigen, ob die Reparatur erfolgreich war. Siehe da, der Motor sprang trotz des Kolbenfressers ohne Schwierigkeiten an, nahm Gas an und schien auch ganz manierlich zu laufen, bis, ja bis er im Leerlauf stehen blieb und nicht wieder ansprang. Meine Enttäuschung war groß! Wir öffneten nun den Motor wieder und mussten feststellen, dass der Kolben genau über dem Kolbenauge einen Riss hatte! Hier ließ sich nichts mehr reparieren, der Schaden war also doch noch größer als wir angenommen hatten. Inzwischen war die erste Oktoberwoche verstrichen, und der Semesterbeginn stand vor der Tür. Wir mussten nach Haus. Da wir die Möglichkeit hatten, den Roller in einer Garage des Platzes unterzustellen, beschlossen wir, ihn hier bis zu den nächsten Semesterferien stehen zu lassen, um ihn im März zu holen.

Wir gaben also einen Teil des Gepäcks an meine Eltern ab und fuhren dann mit zwei Koffern hinten und einem Zelt vorn an einem Freitagmorgen um 7.00 Uhr in Almunecar ab. Da wir zu zweit waren, konnten wir uns beim Fahren ablösen und waren wohl um die Mittagszeit am Stadtausgang von Murcia. Während mein Freund nun am Ortsausgang einen Lkw überholen wollte, verlor der Motor plötzlich an Leistung, zischte und stand. Der Schreck fuhr uns gehörig in die Glieder! Kein zweites Fahrzeug, um Hilfe zu holen, keine Ersatzteile in Spanien! Nach kurzer Beratung klappten wir dann den Sitz hoch, ließen den Motor durchdrehen, öffneten den Zylinderdeckelverschluss, ließen wieder den Motor drehen und uns fiel ein Stein vom Herzen! Es war nur die Zylinderkopfdichtung durchgeblasen. Na, das war eine Angelegenheit von 1 1/2 Stunden. Es war aber auch unsere letzte Kopfdichtung!

Frohen Mutes fuhren wir weiter und suchten gegen Abend einen Campingplatz. Irgendwie schafften wir den Absprung aber nicht, sodass wir uns entschlossen, weiterzufahren. Also fuhren wir die Nacht durch und beschlossen, dann am nächsten Morgen im Hinterland der Costa Brava auf einer Wiese etwas zu schlafen. Leider spielte der Himmel am nächsten Morgen nicht mit. Es hatte sich inzwischen bezogen und fing leicht zu tröpfeln an. Also fuhren wir weiter. Der Regen wurde stärker und wir zogen unsere Seglerkombinationen zum Schutz gegen die Nässe an. Doch wir kannten den Winterregen der Mittelmeerländer noch nicht! Innerhalb kurzer Zeit fielen solche Regenmengen, dass uns das Wasser am Gesichtsausschnitt hinein- und aus den Schuhen wieder hinauslief! Der Regen wurde so stark, dass wir sogar anhalten mussten und mit dem Roller auf den Bürgersteig flüchteten. Sturzbäche flossen die Straßen entlang. Zelt und Luftmatratzen waren durchnässt, nur der Kofferinhalt war trockengeblieben. Nachdem der Regen Gott sei Dank aufhörte, fuhren wir weiter, denn die Kleidung trocknet im Fahrtwind am schnellsten!

Gegen Mittag wurden wir doch etwas müde, suchten uns ein ruhiges Plätzchen auf einer Wiese und schliefen ca. 2 Stunden.

Im Rhonetal gönnten wir dann nachmittags an irgendeiner Tankstelle unserem Fahrzeug noch einen Ölwechsel, denn es hatte wahrlich genug zu schleppen. Weiterging die Fahrt. Kurz nach Lyon, es war inzwischen Abend, wurden wieder die dicken Bekleidungsstücke angezogen, es war doch für uns sonnenverwöhnte empfindlich kühl geworden. Wir wechselten uns jetzt häufiger beim Fahren ab, weil wir doch etwas müde wurden. Während nun noch Nebel aufkam und die Sicht schlecht wurde, schlief ich hinter meinem Freund an die beiden Koffer gelehnt ein. Von der Fahrt am Doubs entlang weiß ich jedenfalls bis auf eine Kleinigkeit nichts mehr: In einer scharfen, langsam gefahrenen Kurve rutschte ich zur Seite, und mein Freund hebelte mich mit dem Ellenbogen wieder auf den Sitz. Ich war aber schon beim Rutschen aufgewacht, so fest war der Schlaf wohl doch nicht gewesen.

Gegen 8.00 Uhr machten wir dann in der Nähe Freiburgs auf einer Autobahnraststätte eine Frühstückspause, die Nachtkälte hatte uns doch ganz schön zugesetzt. Das Wetter wurde nach der Nebelnacht wieder schön und warm, wir fühlten uns noch einigermaßen fit. Weiter ging die Fahrt dann bis wir gegen 17.00 Uhr unseren Heimatort Hannover erreichten. Diese Dauerbelastung muss dem Heinkel ein vergleichbares Fahrzeug erst einmal nachmachen!

Eigentlich wäre der Bericht nun zu Ende, wenn es da nicht noch eine Fortsetzung gäbe, der Roller war ja noch in Spanien. Aus Studiengründen, wir mussten Praktika ableisten, konnten wir im März nicht nach Spanien fahren und nun saß uns der spanische Einfuhrzoll im Nacken! Vorsichtige Erkundigungen beim spanischen Konsulat in Hannover ergaben, dass der Einfuhrzoll nach spanischem Wert gerechnet werden sollte. Eine Summe von 1.000 DM war im Gespräch. Das war entschieden zu viel. Inzwischen erfolgte auch ein Anruf aus Spanien. Der Heinkel war dem Verwalter beim Umsetzen auf den Fuß gekippt und der hatte das nicht vertragen und war gebrochen.

Die Firma Schenker Internationale Spedition, wurde nun beauftragt, den Roller abzuholen. Es sollte 600 DM kosten, war also billiger als der Zoll. Es gelang der Firma aber in drei Monaten nicht, den Roller zu überführen. Angeblich war niemand in der Lage, in Almunecar einen Holzverschlag zu bauen. Vielleicht gab es auch andere Hindernisse. Jedenfalls war guter Rat teuer.

Schließlich half nur noch ein offizieller Gang auf das Konsulat und nach langem Hin und Her wurde eine Lösung gefunden. Ich sollte an den Bürgermeister des Ortes schreiben, die Situation schildern und ihm den Roller mit der Auflage schenken, dass er ihn verkauft und den Erlös für die Armen der Stadt verwendet. Nachdem ein Dolmetscher mein Schreiben übersetzt hatte, ging die Post ab. Ich habe nie wieder etwas von meinem Motorroller gehört.

Damit wäre die Geschichte eigentlich ganz zu Ende, wenn mein Schwager nicht 1977 vorgehabt hätte, seinen Heinkel zu verschrotten. Das erzählte er mir während eines Herbsturlaubs im Bayerischen Wald. Von all meinen Autos habe ich mich immer leicht getrennt, diesen Heinkel aber wollte ich fahren. Er schenkte ihn mir. Ich habe dann heimlich zwei Glaskrüge gekauft, in die Deckel ihre Vornamen eingravieren lassen und 2 Flaschen Bier in die Krüge gestellt. Zuhause erhielt ich dann Roller und Brief.

Damals habe ich ihn neu aufgebaut. Leider fuhr ich mit dem Heinkel in den letzten Jahren zu viel Kurzstreckenverkehr, sodass der Motor nicht optimal läuft. Inzwischen hat er dieses Jahr eine zweite, neue Maschine erhalten und wartet nun darauf, dass die Karosserie völlig entrostet, entlackt und besser lackiert wird als 1977.

Bernd Hüntten 28844 Weyhe 1992

Weyhe 2020: Heute fahre ich den Roller noch immer, er hat inzwischen über 140000 km auf dem Tacho. Ich bin gerade dabei, die von mir 1977 eingebaute Telegabel wieder gegen die ursprünglich vorhandene Schwinge zu wechseln. Vielleicht lasse ich ihn auch noch in der ursprünglichen Farbe (hellgrau, dunkelgrau) lackieren.