

# Mein teurer Käfer aus Mexiko

Hunderttausende Volkswagen sind noch in Mexiko unterwegs. Und günstig zu haben. Doch Vorsicht: Teuer werden die Autos erst in Deutschland.

VON ALEXANDRA ENDRES

MEXIKO-STADT. Wer die größte Stadt der Welt besucht, lernt vor allem eines: Geduld. In Mexiko-Stadt, wo ungefähr 25 Millionen Menschen auf weit mehr als 1000 Quadratkilometer verteilt leben, herrscht Stau. Autos schieben, hupen und drängeln, häufig geht es nur im Schleichtempo voran.

Wenn dann noch fliegende Händler mit ihren Marktständen die Fahrbahn blockieren, geht gar nichts mehr - außer Warten. Mancher Einwohner der Metropole benötigt täglich drei Stunden für die einfache Fahrt zur Arbeit, und Touristen lernen das Verkehrsgewühl womöglich besser kennen als die zahlreichen Sehenswürdigkeiten von Mexiko-Stadt.

Zwei Farben dominieren das Chaos: Leuchtend-Grasgrün und Schmutzig-Schneeweiß. Es sind die Farben der unzähligen alten VW-Käfer, die in Mexiko-Stadt als Taxen unterwegs sind. „Vochos“ (gesprochen: Wotschos) werden sie hier genannt, eine liebevolle Abkürzung der Marke „Volkswagen“. Ganz große Fans benutzen die Verkleinerungsform: „Vochitos“, Käferchen, sagen sie. Unbeirrtbar arbeiten sich die so Umschmeichelten durch das Gewühl. „Vochos sind wie Esel. Sie laufen und lau-

fen und beklagen sich nie“, sagt Miguel Aguirre. Seit zwölf Jahren ist er Taxifahrer in Mexiko-Stadt, genauso lange begleitet ihn sein Käfer durchs Gedränge. Sein Auto ist einer von rund 500 000, die noch auf mexikanischen Straßen unterwegs sind.

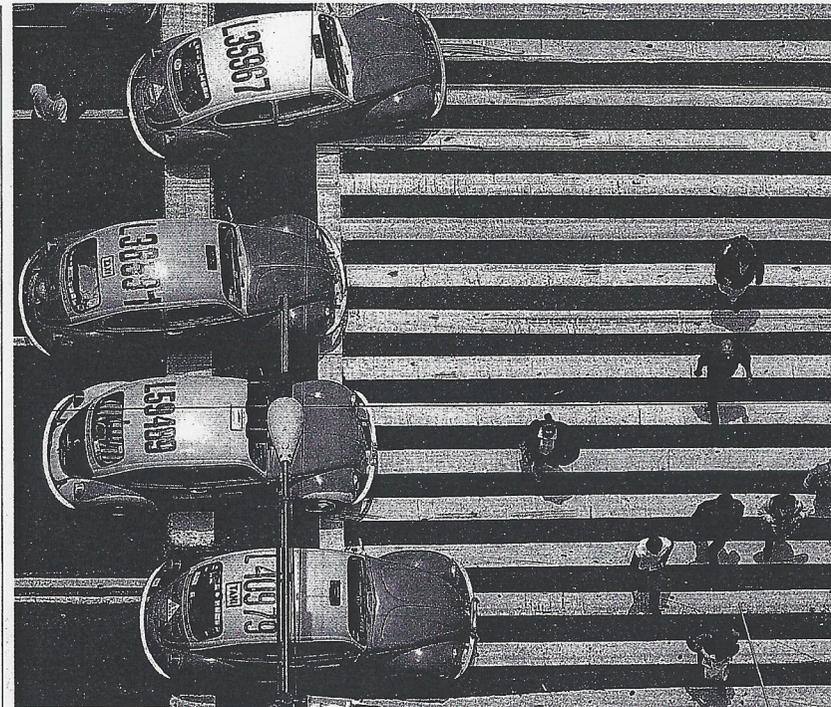
Für mexikanische Taxistas haben die Vochitos einen unschätzbaren Vorteil: „Mit ihnen bleibst du nie liegen“, sagt Miguel. „Den Motor kann man selbst reparieren - bei anderen Autos geht das nicht so leicht. Ersatzteile findest du überall.“ Er repariert grundsätzlich alles selbst, „eine Werkstatt kann ich mir nicht leisten“, sagt er.

Da ersetzen dünne Drähte schon mal Gelenkteile, oder ein Ledergrütel tritt vorübergehend an die Stelle des Keilriemens, wenn der Käfer mitten in der Nacht auf einer Landstraße, 300 Kilometer von zu Hause entfernt, liegenbleibt.

Die Vochos gelten nicht nur als robust wie Esel, sie dienen genau wie diese auch als Lasttiere. Der Unterschied ist nur, daß sie viel mehr transportieren können: 13 Fahrgäste, plus Fahrer? Kein Problem! Die kompletten Tageseinkäufe eines Gemüseladens, plus Einkäuferin und Fahrer? Ebensov wenig.

Damit all das Platz findet, haben die Taxistas von Mexiko-Stadt die Beifahrersitze ihrer Vochos ausgebaut. Nicht hübsch, aber praktisch, denn die Fahrgäste steigen so auch viel bequemer in den zweitürigen Wagen ein. Platz und Bequemlichkeit gibt es für wenig Geld: Eine Fahrt mit dem Vocho kostet knapp sechs Peso Grundpreis plus 79 Centavo alle 250 Meter. Sechs Peso sind umgerechnet etwa 50 Cent.

Günstig ist in Mexiko aber nicht nur eine Fahrt mit dem Kultobjekt. Käfer-Fans können auch gleich das ganze Auto billig erwerben. Taxista Miguel beispielsweise will seinen Vochito in den Ruhestand schicken und sich ein japanisches Auto zulegen, einen der modernen Kleinwagen, die auch in Mexiko die robusten Käfer mehr und mehr verdrängen. Der alte Vocho soll restauriert werden, einen neuen Himmel, ein neues Lenkrad und frischen, roten Lack erhalten. Für 13 000 mexikanische Peso, wenig mehr als 1000 Euro, soll er dann zu haben sein, sagt Miguel.



Hallo Taxi: In Mexiko läßt man sich im Käfer chauffieren.

Foto AFP

Ein Schnäppchen für Fans? Vorsicht: Als ausgefallenes Souvenir für vom Stau geplagte Touristen ist der Vocho nur bedingt geeignet. Der Transport kann schnell teuer werden als das Auto selbst. Und wer seinen Käfer in Deutschland aus fahren möchte, muß mit Schwierigkeiten rechnen (siehe Kästen).

Das mußten selbst diejenigen Käfer-Liebhaber spüren, die in den vergangenen Monaten die „Última Edición“ (letzte Ausgabe) des Klassikers beim offiziellen deutschen Importeur bestellten. Ende Juli 2003 lief dieses letzte Käfer-Modell in Mexiko vom Band: ein Nostalgie-Auto, versehen mit historischen Details. Dann stellte VW

die Produktion ein. Das Unternehmen gab dem Käfer einen glanzvollen Abschied mit Mariachi-Musik und Blumen. VW de México trauerte auf Plakaten: „Unglaublich, daß ein so kleines Auto eine so große Lücke hinterläßt.“ Autozeit-schriften widmeten dem Vocho ihre Editorials.

In Deutschland ist die „Última Edición“ schon seit Monaten vergriffen. Doch die rund 10 000 Euro teuren Autos standen zunächst nur in Garagen und Hallen, statt durch die Lande zu fahren. Der Grund: Wegen einer fehlenden Kontrolleuchte verweigerten die Behörden die Zulassung. Das Lampchen, das einen etwaigen Ausfall des Katalysators anzeigen soll,

wird von der EU für alle Neuwagen vorgeschrieben und kann nicht nachgerüstet werden. Obwohl der TÜV der „Última Edición“ bestätigte, „technisch in Ordnung“ zu sein, schalteten die Zulassungsbehörden auf stur.

Bis Langheim zusammen mit anderen frustrierten Käfer-Käufern an die Öffentlichkeit ging und eine Demonstration in Berlin ankündigte. Seine Parole „Freiheit für alle Mexiko-Käfer!“ hatte Erfolg: Jetzt darf die „Última Edición“, versehen mit einer Ausnahmegenehmigung des Freistaats Bayern, doch noch auf die Straßen. Für alte Vocho-Taxis dürfte die Freiheit in Deutschland indes nicht so leicht zu erringen sein.

## GEWUSST WIE

### Überführen, nachrüsten, zulassen

**1.** Käfer-Sammler kommen in Mexiko zwar schon für 1000 Euro an günstige Gebrauchtwagen. Doch Schnäppchen sind die alten Vochos nicht: „Allein der Transport von Mexiko-Stadt nach Bremen oder Bremerhaven kann um die 2000 Euro kosten“, schätzt Werner Merfels vom Dachverband der deutschen Oldtimerclubs DEUVET.

**2.** Weil ein 15 Jahre alter Käfer kein „kulturhistorisch wertvolles Fahrzeug“ ist, sondern nur ein Gebrauchtwagen, kommen zehn Prozent Importzoll und 16 Prozent Mehrwertsteuer hinzu. Der Zollsatz bezieht sich auf die Summe aus Kaufpreis und Fracht, die Mehrwertsteuer auf Preis, Fracht und Zoll.

**3.** Mit weiteren Kosten muß rechnen, wer sein Schmuckstück in Deutschland fahren möchte. Daß Original-Ersatzteile kaum erhältlich sind, ist nicht das größte Problem, sondern: Die Mexiko-Käfer sind nicht für den Betrieb in Deutschland gebaut. Zudem wurden gebrauchte Vochos häufig nicht sachgerecht repariert. Für Deutschland muß man sie nachrüsten.

**4.** Ob neue Blinker, Scheinwerfer oder Sicherheitsgurte fällig sind, erfährt man beim zuständigen TÜV. Je neuer der Wagen, desto strengere Maßstäbe müssen die Gutachter anlegen. Entscheidend ist der Tag der Erstzulassung. Alles in allem werden schnell mehrere tausend Euro fällig. „Von 3000 Euro an aufwärts“, schätzt Hans-Ulrich Sander, technischer Sachverständiger beim TÜV. Dann erst wird entschieden, was nachgerüstet werden muß, und am Ende sind die gleichen Untersuchungen nochmals fällig - und kosten noch einmal genauso viel.

**5.** So summieren sich die Kosten für einen eigentlich günstigen Vocho schnell auf ein Vielfaches. „Schaut zu, daß ihr in einem europäischen Nachbarland ein solches Auto bekommt“, rät TÜV-Experte Sander. endr.

## ANZEIGE

Frisch verliebt -  
in 8,5%  
Rendite

Verlieben Sie sich in die ideale Altersvorsorge: unsere Finanzmarkt-Rentenpolice. Die hat in den ersten beiden Jahren satte 8,5% Rendite p. a. gebracht - nach Abzug aller Kosten\*. Das ist natürlich keine Garantie für die Zukunft, aber die gibt's in der Liebe auch nicht.

\* 1.8.02 - 30.4.03, mit kurzfristiger Aktienrenditefonds, monatliche Beitragszahlung.

Legal & General. Irgendwie großzügig. www.LegalundGeneral.de



Legal & General

Rufen Sie an (€ 0,09/Min.)  
01 80 3 72 44 76