

AUTOMOBILE

Lust am Aquaplaning

Mit einer Großwasserung im Berliner Wannsee huldigten Amphicar-Eigner einer Autolegende. Der Schwimmwagen blieb das einzige zivile Serienfahrzeug seiner Art.



Amphicar-Treffen im Berliner Wannsee: Epochaler Flop des kombinierten Fahrzeugbaus

Wo Fahrwege unvermittelt in Gewässer münden, steht gewöhnlich das Gefahrzeichen Nummer 129 der Straßenverkehrsordnung. Es zeigt ein ins Wasser plumpsendes Kraftfahrzeug und zählt zu den wenigen Schildern, die gemeinhin auch ohne Androhung von Ordnungsgeld befolgt werden.

Unbesorgt an solchen Stellen weiterzufahren ist ein Privileg von kaum mehr als 200 Autoeignern in Europa, schätzt Hans Höll. Er ist einer davon.

Gleichmütig steuert der pensionierte Patentamtsdokumentar seinen Pkw vom Typ Amphicar in den Wannsee, begleitet von gut 40 artig einherpöternden Fahrzeugen gleichen Fabrikats. „Was wir hier unternehmen, ist harmlos“, versichert der Schriftführer des Amphicar Clubs Berlin.

Tatsächlich erweist sich der Wechsel des befahrbaren Elements als leichte Übung: Den Schraubenantrieb schaltet der Amphifahrer mit einem Extragangknüppel zu. Gelenkt wird weiter mit dem Volant. Die Vorderräder dienen als Ruderblätter.

Mit einem kollektiven Bad im Freizeitgewässer der Hauptstadt feierten Vereins-

mitglieder aus ganz Deutschland zu Pfingsten das 40-jährige Bestehen des Clubs. Sie huldigten damit einem epochalen Flop des kombinierten Fahrzeug- und Schiffbaus.

Ganze 3878 Exemplare des Amphicar wurden zwischen 1961 und 1965 hergestellt, ehe die Unternehmung des Konstrukteurs Hanns Trippel pekuniär absoff. Abgesehen von seiner Schwimmfähigkeit, setzte der Wagen letztlich nur Negativrekorde: Er war ziemlich klein, ausgesprochen lahm und sehr teuer.

Wegen seiner äußerlichen Ähnlichkeit mit der Ost-Gurke Trabant als „Schwimm-

Höll und schildert sogleich präzise das Szenario einer Amphi-Havarie.

Da Schottwände fehlen, fließt im Falle eines Lecks das eindringende Wasser stets zur tiefsten Stelle hin – dem Heck mit dem schweren Motor. Ab einer bestimmten Füllmenge wird es vom Lüfterrad ergriffen und gegen die Zündanlage gefächelt. Der Motor stirbt ab, und das Auto wird manövrierunfähig, ehe es – anders als einst der legendenschwere Havarist „Titanic“ – mit dem Heck voraus in die Tiefe sackt.

Nur passiert eine solche Leckage selten. Ungewollte Amphi-Tauchfahrten, erläutert

Höll, waren meist die Folge dilettantischer Handhabung. So fuhren schlechtgeschulte Verkäufer etwa mit Interessenten ins Wasser, ohne zuvor den Ablaufstöpsel im Wagenheck vorschriftsmäßig verschlossen zu haben. In diesem Fall ist der Untergang eine Frage von etwa drei Minuten. Kleinere Undichtigkeiten dagegen bringen ein Amphicar nicht gleich in Seenot. Der Wagen verfügt über eine elektrisch betriebene Entwässerungspumpe.

Legenden um das mobile Kuriosum hat der Patentexperte zahlreich gehört und bewertet. Häufig kursiert die Geschichte, der Schwimmwagen sei wegen des doppelten Bodens ein ideales Fluchtfahrzeug im deutsch-deutschen Grenzverkehr gewesen. Sie entbehrt jedoch jeglicher Plausibilität: „Zwischen den Blechen sind nur acht Zentimeter. Da kriegen Sie höchstens eine Katze rein.“

Bei aller Lust am geregelten Aquaplaning stellt sich auch die Frage nach der ökologischen Folgenabschätzung. Was die Gewässerbelastung betrifft, verweist die Internet-Seite des Clubs auf den hohen Pflegezustand und die daraus folgende Dichtigkeit der Schwimm-Oldtimer: „Wo kein Wasser einläuft, kann im Allgemeinen auch kein Öl auslaufen.“

Doch letztlich, das leugnen auch Freunde des Amphicar nicht, kann die nautische Reiseform keine umwelt- oder gar klimaschonende Option des Personentransports sein. Der Schwimm-Modus ist ein ebenso langsamer wie spritfressender Vorgang.

Höll, der sein Amphicar bereits auf Wasserwegen von Berlin nach Hamburg steuerte, beziffert den Benzindurst bei zügiger Verdrängerfahrt auf etwa 5 Liter pro Stunde. Für 100 Kilometer ist demnach mit gut 50 Litern zu rechnen.

„So gesehen“, erklärt der frühere Archivar, „ist es eine unwirtschaftliche Fortbewegungsart.“ Dann macht er eine längere Pause, als gelte es, einen neuen Gedanken zu prüfen und abzuheften: „Aber sie ist auch ziemlich originell oder sogar einmalig.“

CHRISTIAN WÜST