

Gas geben

Über unsere Erfahrungen mit einem Gasauto

Stand: 09 / 2019

Wer bei der Überschrift glaubt, hier gehe es um Rennsportambitionen oder zumindest um Fahrzeuge mit sportlichen Fahrwerten und vergleichbarem, der ist hier falsch. Da Kayla und ich schon länger mit dem Kauf eines Zweitwagens liebäugelten, schauten wir uns schon seit langem eher unentschlossen bei etlichen Gebrauchtwagenhändlern und Autohäusern um. Da dieser Wagen in erster Linie von Kayla genutzt werden soll, lag die Modellauswahl eindeutig bei ihr. Kayla hatte eigentlich einen Opel - Corsa Turbodiesel oder vielleicht sogar einen zweiten Opel - Combo - Turbodiesel ins Auge gefasst, weil wir mit dem bislang sehr zufrieden sind, trotz des günstigen Preises. Da längere Suchereien jedoch nie das richtig passende Auto zutage brachten, weichten die Suchkriterien immer mehr auf. Und das, obwohl vor allem der Corsa reichlich am Markt vertreten ist; war uns entweder der Preis oder die Laufleistung zu hoch, öfters auch beides. So wurde die Suche auf andere Modelle erweitert. Wie schon vor Jahren festgestellt, hat man auch heute noch den Effekt, dass vor allem Autos der Mittelklasse sowie jetzt auch viele Vans oftmals bei gleichem Alter billiger zu haben sind, als Kleinwagen wie Corsa & Co. Man könnte sagen, dass wir bei der Suche völlig unbeabsichtigt bei einem großen Gebrauchtwagenhändler in Karlsruhe dann auf ein Auto stießen, welches wir nie und nimmer auf dem Schirm gehabt hätten. Es handelte sich dabei um einen VW - Sharan, das ist ein praktischer und schon recht großer Van von VW, mit vielen Nutzungsmöglichkeiten, auch für Ladegut. Nutzungsmöglichkeiten für Personentransport interessieren uns nicht, aber eben der Laderaum war doch schon recht ansehnlich. Nun kam hinzu, der Wagen sah einerseits fast wie neu aus, obwohl er rund 10 Jahre auf dem Buckel hat, und sollte im Kaufpreis nach mehrmaliger Preisreduktion nun nur noch 4.999 Euro kosten. Die Laufleistung betrug 98.000 km und die Motorleistung war mit 116 PS angegeben, was für unsere Anforderungen genügen sollte. Nun kommt aber der eigentliche Clou, denn der für uns eigentlich uninteressante Wagen, weil es ursprünglich ein Benziner war - wir wollten ja einen Diesel - verfügte über eine Gasanlage. Der Verbrauch als solcher wird dadurch zwar nicht geringer, als beim Benziner, aber im Verhältnis zum Benzin kostet das Gas etwa fast die Hälfte, gegenüber den Verbrauchskosten beim Benzinbetrieb. Selbst in Relation zum Diesel schneidet man in den Verbrauchskosten noch um etwa 25 % günstiger ab, jedenfalls theoretisch soll das so sein. Der Händler machte gar keinen Hehl daraus, dass er den Preis nun so arg gesenkt hatte, weil er den Wagen schon seit fast einem Jahr auf dem Hof stehen hatte, ohne dass sich ernsthafte Interessenten dafür fanden. In den schönsten Tönen lobte er die niedrigen Unterhaltskosten, eben wegen dem Gasbetrieb und, wenn mal kein Gas mehr drin ist, kann man auch auf Benzin umschalten, also er funktioniert auch noch mit Benzin. Die praktischen Nutzungsmöglichkeiten gefielen uns in jedem Fall und ein weiterer Preissenkungseffekt plus Zugaben überzeugte uns schließlich, den Wagen im Mai 2019 zu kaufen. Der Preissenkungseffekt kam dabei ganz komisch zustande. Kayla, die als Geschäftsfrau wesentlich besser taugt, als ich als Geschäftsmann, warf dem Autohändler einfach die Zahl 3.000 Euro vor die Füße und meinte, dass wir dafür den Wagen nehmen würden, sofern er noch alle Formalitäten wie Anmeldung, neuer TÜV usw. erledigt. Der Mann hätte mit allem gerechnet, aber damit nicht. Der dachte, die zierliche Asiatin ist nur so ein Begleitpüppchen und seine Verhandlungen hätten mit mir stattzufinden, aber auf sowas war der nicht gefasst. Nachdem er zuerst mehrmals die Gesichtsfarbe wechselte, hakte er dann doch insofern ein, dass er anbot, von den geforderten 4.999 Euro noch auf, wie er sagte, sensationelle 4.500 Euro runter zu gehen und die Formalitäten zu erledigen. Kayla machte daraufhin ein desinteressiertes Gesicht und tat sein Angebot kurz, aber schmerzhaft mit: "zu teuer" ab. Fragend schaute der Autoverkäufer mich an, nicht Kayla, so als würde er erwarten, dass ich, als der Herr im Haus, nun regelnd eingreife und Kayla zurück auf den Pfad der üblichen Preisgestaltung zurück hole. Das tat ich aber nicht, sondern sagte ihm nur, dass das Auto für Kayla sei, also habe sie das alles zu entscheiden. Daraufhin brachen seine Gesichtszüge regeleckt kurz zusammen, wie eine einstürzende Mauer. Er geriet sichtlich in Selbstzweifel. Nun hatte er, nach vielen erfolglosen Monaten, endlich jemanden an der Angel, der diesen offenbar ungeliebten Gas - Sharan haben wollte, aber dann nur zu einem Preis, der seine Gewinnspanne vermutlich gegen Null drückte. Innerlich wird er sich gefragt haben, ob er nun dieses Spiel noch weiter mitmachen soll oder hier einen Schnitt macht und keine weiteren Zugeständnisse mehr macht, mit der Gefahr, den Gas - Sharan auch nächstes Jahr um diese Zeit immer noch auf dem Hof zu haben. Ich hatte eher schon erwartet, dass er abbricht, das tat er aber nicht, sondern er gab sich einen gewaltigen Ruck, ging von den 4.500 Euro auf glatte 4.000 Euro runter und legte noch einen kompletten Satz leicht gebrauchter Winterreifen auf Alufelgen oben drauf, die alle noch rund 7 mm Profil haben und von der Marke Vredestein stammen. Komplette - Winterräder auf Alufelgen in dieser Größe kosten ja auch schon einiges und so wäre man aus unserer Sicht, wenn man deren Wert abzieht, sicherlich irgendwo

im Bereich von 3.500 Euro für den Wagen ausgekommen. Dann noch nagelneuer TÜV und Anmeldung durch den Verkäufer, also da konnten wir nicht mehr nein sagen.

Der Autohändler hat mit dem Wagen gewiss keinen Reibach gemacht, aber hier kam mit ins Spiel, dass nach dem jahrelangen Verkaufshoch der Vans die Nachfrage für solche Fahrzeuge in den letzten beiden Jahren dramatisch eingebrochen ist und, trotz der wesentlich günstigeren Kraftstoffkosten will hier in der Gegend offenbar schon gleich gar keiner so einen Van als Gasauto haben. Wie schon angedeutet, hätte der Händler davon ausgehen müssen, das Gefährt weiterhin noch lange Zeit unverkäuflich wie Blei auf dem Platz stehen zu haben, um es dann vielleicht im nächsten Jahr mit noch mehr Preisnachlaß und Verlusten abzustoßen, nur damit es endlich weg kommt. Wie ich von meinem Autobekannten aus Stuttgart hörte, kaufen die früheren "Normal - Van - Kunden" heute vielfach lieber gleich einen VW - Bus oder ähnliches, wo dann wirklich richtig viel Platz drin ist und deren Unterhaltskosten auch nicht höher sind.



Unser "Zwischen-Zusatzauto" VW - Sharan LPG mit 2 Liter - Gas- und Benzinmotor. Gut erhalten, billig zu haben, weil der Händler schon über ein Jahr darauf fest saß, trotz gutem Zustand und er ihn nun, trotz hoher Zugeständnisse beim Preis, endlich weg haben wollte. Bequem und praktisch das sind seine Stärken, zügiges Fahren eher nicht so, weil sich die 116 PS in den Weiten des großen Wagens verlieren.

Die ersten Tage sind wir natürlich viel damit gefahren, um die neue Vielfalt näher kennenzulernen und uns an den Sharan zu gewöhnen. Was gleich auffiel und sich für diese Gasausführung als völlig normal entpuppte, das war, dass er für die angegebenen 116 PS eher recht lahm wirkt. Wir sind ja aus unserem nach wie vor beliebten und gern gefahrenen Opel - Combo mit nur 75 PS aus einem Turbodieselmotor, gewiss keine Rennfahrleistungen gewohnt, aber ich würde sagen, dass die Beschleunigung bei dem Opel zumindest bis 50 km/h sogar merklich besser und agiler ist, erst im oberen Bereich ab 50 km/h aufwärts kann der Sharan dann Punkte holen, aber auch nicht viele. Der Sharan ist insgesamt recht bequem und besser geräuschgedämmt als unser Opel - Combo, aber das war auch nicht anders zu erwarten, da unser Combo die Handwerker - Version ohne gedämmten Laderaum ist und weil der Sharan ja auch ein Fahrzeug ist, welches mindestens zwei Preisklassen höher angesiedelt ist. Zudem ist der Sharan ein Auto mit vielen Lademöglichkeiten, also einem hohen praktischen Nutzen, wenn man z.B. mal wieder Baumaterial fürs Haus und die Werkstattgarage holen will. In Sachen Laderaum geht wirklich sehr viel rein, fast schon soviel wie in unseren Opel - Combo, nur dass man dem Sharan da wegen der plüschig-wohnlichen Ausstattung nicht gerne dreckige Zementsäcke oder sowas in der Art zumuten will, während das beim Combo alles kein Problem ist, da der Laderaum mit einer Gummibeschichtung ausgekleidet ist, die man ratzfatz aussaugen oder abwaschen kann. Das geht bei dem plüschigen Verkleidungskram vom Sharan nicht, der Staub der da mal drin hängt, der bleibt auch dort. Der Sharan eignet sich sehr gut zum bequemen Fahren längerer Strecken. Es sitzt sich etwas wie auf einem Sofa, meinte Kayla. Man darf es jedoch nicht eilig haben, dafür ist der Wagen irgendwie nicht brauchbar, weil alles recht gedämpft abläuft, besonders die Beschleunigung. Der Tritt aufs Gaspedal wirkt stets so, als würde man nur ganz behutsam, leicht etwas mehr Gas geben, auch wenn man es voll durchtritt. Eigentlich ist es egal, ob man das Gaspedal voll durchtritt oder nur seicht langsam immer etwas mehr Gas gibt, in der Beschleunigung kommt es aufs Gleiche raus. Das kommt einem in Relation zu der Bauweise dann gleich doppelt langsam vor. Dazu trägt wohl der Gasantrieb bei. Ich habe den Eindruck, dass die Beschleunigung im Benzinbetrieb besser ist, zwar nicht um Welten, aber man merkt es. Den Wagen allerdings deswegen vorwiegend im Benzinbetrieb zu fahren, ist überhaupt keine Option, weil er dann nämlich locker 11 Liter säuft, was bei den heutigen Spritpreisen doch recht unangenehm wird, obwohl er in der Beschreibung nur mit angeblichen 7,6 Litern angegeben ist. Bei Gas saugt er zwar in Litern umgerechnet sogar noch einen Liter mehr weg, jedoch aufgrund des Gaspreises von rund 57 - 60 Cent pro Liter LPG sieht man darüber hinweg. Die geringen Kraftstoffkosten sind also das große Plus - Argument für diesen Wagen, wobei die grünlichen Umwelttheoretiker uns in diesem Punkt sicher auch noch loben würden, da er beim Gasbetrieb keine anderen Schadstoffe absondert, außer natürlich CO² und so eine Art Wasserdampf, der besonders bei kaltem Fahrzeug am Auspuff sich als "richtiges" Wasser absetzt und dort bei niedriger Drehzahl wie Tropfen rausgeblasen wird und bei höherer Drehzahl wie ein Sprühnebel in der Kaltlaufphase die nachfolgenden Verkehrsteilnehmer regelrecht etwas benässt. Ist der Wagen erst mal warm gefahren, sind diese Effekte aber völlig weg. Was auch für den Wagen sprechen könnte, wäre die Tatsache, dass er seine 116 PS aus einem 2 Liter - Motor holt, der im wesentlichen dem normalen VW - 2 Liter - Benzinmotor entspricht, der nur um die Gasanlage erweitert wurde. Nur gerade einmal 116 PS aus 2 Litern

Hubraum, das spricht für ein langes Motorleben, sollte man jedenfalls meinen.

Der VW - Sharan schaut so recht gefällig aus, Rost gibts nach rund 10 Jahren noch nicht zu finden, hoher praktischer Nutzwert ist inbegriffen. Neben "unserer" alten Fabrik wirken seine Dimensionen etwas kleiner, als sie in Wahrheit sind. Er ist natürlich kein Auto mit sportlichen Genen, soll er ja gar nicht sein und für uns braucht er das auch gar nicht zu sein, allerdings etwas mehr Spurtstärke hätten wir insgeheim von den 116 PS doch erwartet, das läßt sich nicht bestreiten. Doch wie es damit weiterging lesen Sie weiter unten.



Erste Erfahrungen und Ernüchterungen

So fuhren wir, oder besser gesagt vorwiegend Kayla, während ich meist unserem bewährten Opel - Combo treu blieb, diesen gemütlichen Packesel mit Komfortausstattung. Bequem, lauf ruhig, angenehm, aber trotzdem stets ohne Fahrfreude, eben weil alles wie in Zeitlupe abläuft. Immerhin, nicht zuletzt durch den enorm günstigen Kaufpreis und die geringen Kraftstoffkosten schien das Auto für uns die ideale Ergänzung zu sein.

Was als erstes auffiel war, dass der sogenannte Muldengastank, immer recht schnell leer war. Das erforderte häufige Tankstellenbesuche, zumal der Apparat vom Gas bei normaler Fahrweise meist umgerechnet auf Liter etwa 12 Liter auf 100 km wegsaugte. Im Schnitt war alle 250-300 km Tanken angesagt, was uns schon mal sehr nervte. Mit dem Opel - Combo - Diesel ist man daran gewöhnt, dass man frühestens nach 900 km mal langsam ans Tanken denken sollte, es zur Not auch locker schafft, die Fahrweite auf 1100 km auszudehnen. Wenn man dann plötzlich schon fast der Tankstellenbesitzerfamilie zugerechnet wird, weil man dort so oft auftaucht, ist das schon endlos nervig. Zeitweise hatten wir uns schon angewöhnt, zusätzlich den kleineren Benzintank durch Umschalten auf Benzin auch noch mit leer zu fahren, um dieser Lästigkeit zu entgehen. Das treibt die Kosten dann aber wieder gewaltig nach oben und bringt auch bestenfalls 120 km mehr. Also ein großer Negativpunkt ist diese Tankhäufigkeit. Macht man sich dann aber mal die Mühe und rechnet wirklich mit spitzem Bleistift die Verbrauchskosten gegenüber dem Opel - Combo - Diesel, dann sieht auch die Kostenbilanz für den Gas - Sharan alles andere als rosig aus. Klar, der Literpreis ist mit meist unter 60 Cent wesentlich günstiger und verblendet zuerst einmal die reale Sicht auf die Kraftstoffkosten, rechnet man aber mit ein, dass man im Opel - Diesel fast nur ein Drittel des Verbrauches hat, dann sollte man als häuslicher Finanzminister sehr schnell aufwachen. Mag die Rechnung vereinfacht gesagt in etwa so aussehen: VW - Sharan: 12 Liter LPG = $12 \times 0,60 \text{ Euro} = 7,20 \text{ Euro}$ für 100 abgespulte Kilometer; Opel - Combo: 4,5 Liter Diesel = $4,5 \times 1,25 \text{ Euro} = 5,63 \text{ Euro}$ für 100 zurückgelegte Kilometer, womit der Diesel - Opel in den tatsächlichen Kraftstoffkosten sogar um rund 1,50 Euro günstiger liegt, als der vermeintlich verbrauchsgünstige Gas - VW. Würde man von einer Jahresfahrleistung von etwa 15.000 km ausgehen, so wären das im Jahr 157,50 Euro die man im Opel - Diesel weniger an Kraftstoffkosten, also gespart hat, trotz höherem Dieselpreis. Vergleicht man die Kosten mit einem Benziner sieht es natürlich anders aus, da wäre der Gas - VW wesentlich günstiger.

Verbrauch ist nicht alles

Wie schon eingangs erwähnt, rechnet man damit, dass ein halbwegs neuzeitliches Auto, welches aus einem immerhin 2 Liter großen Motor nur 116 PS herauskitzelt, auf Langlebigkeit gebaut ist und dauerhaft problemfrei läuft. Das war jedoch mitnichten so. Laufend hatte der Wagen irgendwelche Mängelchen und wartete mit mehr oder weniger spaßigen Fehlereffekten auf, die sich oft nur schwer oder gar nicht deuten ließen.

Einer der eher etwas lustigen Effekte bekam bei uns nur den simplen Namen "grüne Lampe" und der trat ab dem dritten Tag durchweg immer wieder mal auf, verschwand dann wieder, nach einigen Tagen schien er dauerhaft zu bleiben, dann war er nach zwei Wochen doch wieder weg, um sich nach einer Woche wiederzumelden und eigentlich dürfte es diesen Fehler, sogar laut einiger originalen VW - Werkstätten gar nicht geben, doch der Reihe nach. Im linken Anzeigefeld der Tachoeinheit, die hier mit dem Drehzahlmesser belegt ist, ging in einem unscheinbaren, eigentlich schwarzen Bereich während der Fahrt plötzlich eine runde, kleine grüne Kontrolllampe an, ohne dass man als Fahrer irgendwas gemacht hatte. Nun, wozu mag die sein, fragten wir uns. Man ist daran gewöhnt, grüne Kontrolllampen hängen meist mit eingeschaltetem Licht, wie Stand- oder Abblendlicht oder Nebelscheinwerfern zusammen. Es war aber nichts davon eingeschaltet und außen am Auto leuchtete auch keine Lampe. Also wurde das schon recht zerfledderte Handbuch raus gekramt und sowohl von Kayla, als wie auch von mir mindestens 3 mal durchgelesen, jedenfalls in den Kapiteln, wo es um die Erläuterung von Kontrollleuchten,

Tacho, Fehlermeldungen usw. ging. In dem Handbuch wurde jedoch keine grüne Lampe an dieser Stelle im Drehzahlmesserfeld erwähnt. Also laut Handbuch dürfte es diese spezielle grüne Kontrolllampe eigentlich gar nicht geben und wenn sie aus ist, sieht man sie auch gar nicht, weil das Feld komplett mit der dunklen Skala verdeckt ist. Am Auto bemerkte man so keinen Unterschied dadurch. Grüne Lampen bedeuten meist nichts schlimmes, also wurde erst mal weitergefahren. Und hurra, am nächsten Tag ging sie auch nicht mehr an, ohne unser zutun und ohne dass sich am Wagen etwas veränderte. Dann einige Tage später ging sie während der Fahrt wieder ohne unser zutun an und blieb dann auch hartnäckig mehrere Tage präsent. Da uns das irritierte, rief ich bei einer VW - Werkstatt an und schilderte unser Problem. Am Telefon sagte der Fachmann, da hätten wir sicher eine Lampe eingeschaltet, als ich ihm erklärte, dass wir diese Idee auch schon mal hatten, und dem genau erläuterte wo die grüne Lampe sitzt, sagte er, das könne nicht sein, an dieser Stelle wäre gar keine Kontrollleuchte und schon gleich gar keine grüne. Er bat uns, doch mal am Folgetag in seiner Werkstatt vorbeizuschauen. Das machten wir auch und hatten insofern noch Glück, dass die Lampe auch an dem Tag noch leuchtete. Der Werkstattmeister schaute sich das Ding an und fand das immerhin so ungewöhnlich, dass er gleich vier weitere Mechaniker aus der Werkstatt dazu holte, mit der Frage, ob die an dieser Stelle schon jemals eine ab Werk verbaute Kontrollleuchte gesehen hätten. Das verneinten alle im Chor. Dann wälzte er irgendwelche Computerseiten zur Elektrik dieses Fahrzeugs, wo an der Stelle aber auch keine Lampe sein dürfte. Aber das Ding wurde ja nicht von einem Bastler eingebaut, sondern in der Art ist es ja wohl ab Werk dadrin, weil das ganze Tachogehäuse ja ab Werk verpresst ist, wo man nicht mal eben ein Birnchen selbst nachbasteln kann. Er rief dann noch irgend einen Herrn Neuhäuser oder ähnlich heissend direkt in Wolfsburg an, um den zu befragen, mit dem Ergebnis: an dieser Stelle gibt es gar keine Kontrolllampe, auch nicht bei der LPG - Gasausführung. Toll ! Also bei uns leuchtete da eine Lampe, die es gar nicht gibt. Die Befragung bei einer weiteren VW - Werkstatt verlief genauso.



Eine grüne Kontrolllampe, die es eigentlich gar nicht gibt, warf einige Fragen auf, aber keiner wusste was. Siehe kleines Foto im eindeutig leuchtenden Zustand der kleinen, runden, grünen Kontrolllampe unten im Feld des Drehzahlmessers leicht rechts über der digitalen LCD - Zeituhr. Der Werkstattmeister kam zu dem Schluß: Lampe leuchten lassen und nicht beachten, fertig. So haben wir das ab dann auch gemacht. Hauptsache es war kein echter Fehler und mehr konnten wir nicht machen.

Nun konnte uns diese ungeklärte Sache nicht den Spaß an dem Wagen verderben. Diese nicht, aber dafür bald eine andere ! Bei einer Fahrt in den Schwarzwald begann der Wagen auf einmal seltsam zu ruckeln und die gelbe Motorkontrollleuchte ging an, wohlgemerkt eine echte Warnleuchte, die nicht irgendwelchen unklärbaren Zwecken dient. Ein Umschalten auf Benzin brachte sofort Abhilfe, der Wagen lief damit wieder völlig normal. Der Gastank war noch zu 80 % gefüllt, das nur als Anmerkung. Nach 10 km schalteten wir noch mal auf Gasbetrieb um, zuerst ein paar km ohne Probleme, dann ging während der Fahrt der Motor aus. Er ließ sich mit Gas dann auch nicht mehr starten. Nach Umschalten auf Benzin startete er nach dem vierten oder fünften Versuch und lief dann wieder normal. So verunsichert fuhren wir sofort wieder nachhause. Wo der Wagen am Folgetag aber wieder völlig normal lief, auch im Gasbetrieb. Kayla meinte schon, der mag den Schwarzwald nicht. Der gleiche Fehler trat einige Zeit später noch öfters auf. Eine VW - Werkstatt suchte zwar längere Zeit, fand aber keinen Fehler, kostete wegen der Arbeit dann aber trotzdem 180 Euro. Dort gab man uns den Tipp, es mal bei einer speziellen Autogaswerkstatt in Karlsruhe zu probieren. Das haben wir dann gemacht. Der freundliche Meister dort hat vieles gesucht, versucht und gemessen an Leitungen und Gerätschaften im Motorraum mit dem Ergebnis, dass nach seiner Meinung irgend ein Zwischenventil von der Gasumschaltung oder sowas innerlich ausgeleiert wäre. Das hat er dann für 162 Euro gegen ein ganz neues ausgewechselt. Der Fehler schien weg zu sein, war er aber nicht, denn nach 3 Wochen war er wieder da. Nochmal zur gleichen Werkstatt und dann haben die den 2 Tage dort behalten und irgend eine gequetschte Leitung ausgetauscht, danach war der Fehler tatsächlich weg und blieb auch weg. Der Wagen lief dann über 4 Wochen störungsfrei. Dafür traten danach zeitweise seltsame Pfeif- und Rasselgeräusche auf und man hatte den Eindruck, dass die ohnehin schon magere Leistung noch geringer wäre, jedenfalls in bestimmten Situationen. Es ging wieder in die Fachwerkstatt für Gasautos, nach wenig Suchen fand der Meister den Grund in einem verbrannten Auslaßventil und meinte noch lapidar, dass es das bei dem Modell öfters mal geben würde. Das zu reparieren kostet aber richtig Geld, weil dafür der Zylinderkopf komplett runter muss und in der Regel werden dann alle Ventile neu gemacht, das hätte dann insgesamt rund 2.400 Euro gekostet. Sind wir denn blöd? Mit einem kleinen Trick hat der Werkstattmeister das dann aber notdürftig durch Drehschleifen, wie er das nannte, repariert, ohne dass alles auseinander musste, aber mit dem Hinweis, dass diese Hilfsreparatur bestenfalls ein paar Monate hält. Diese Hilfsreparatur kostete mitsamt Fehlersuche dann nochmal 280 Euro.

Daraus soll kein Faß ohne Boden werden

Danach war für uns eines klar, die Kiste muss wieder weg und das sofort. Es schien auch klar zu sein, dass man aus dieser Sache nur mit Verlust raus kommt, aber besser jetzt mit einigem Verlust, als immer noch mehr reinstecken und später mit noch viel mehr Verlust. Um den Verlust etwas niedriger zu gestalten, beschlossen wir, den Satz guter Winterreifen auf Alufelgen separat zu verkaufen und zwar im Oktober oder November, wenn die Leute die Dinger wirklich gut gebrauchen können.

Kayla fand, dass es sinnvoller wäre, den Wagen in einer Werbezeitung mit Kleinanzeige zu inserieren, die wöchentlich an alle Haushalte im Umkreis von 30 km verteilt wird. Natürlich mit den Vorzügen des kostengünstigen LPG - Gases in der Überschrift. Diese Kleinanzeige kostete 18,65 Euro, der Preis hängt von der Anzahl der Buchstaben ab. Ich hatte den Vorschlag gemacht, um möglichst schnell einen Käufer zu finden, direkt mit 4.000 Euro als Verhandlungsbasis zu starten. Kayla hielt das für unklug und fand 5.500 Euro besser, mit der Bemerkung, dass man immer noch runter gehen könne. Als die Kleinanzeige in der nächsten Samstagsausgabe veröffentlicht wurde, gab es keineswegs einen Ansturm darauf, das hatten wir auch nicht erwartet. Ganze 2 Leute meldeten sich, mehr nicht. Beide kamen zu einer Besichtigung mit Probefahrt. Der erste, ein sehr kleiner Mann, der größte Mühe hatte vom Fahrersitz aus übers Armaturenbrett zu blicken und sich deswegen schon über die kurze, abfallende Haube des Sharans freute die nach vorne nicht mehr allzuviel Platz verschlingt, war eigentlich pausenlos am meckern, noch bevor er den Wagen richtig gesehen hatte. Das war wohl Taktik, um uns für einen niedrigen Preis empfänglicher zu machen. Mehr als 1.500 Euro wollte der uns dafür nicht geben, weshalb wir uns freundlich aber bestimmend schnell wieder von ihm verabschiedeten. Der zweite Mann war ein Pole. Wir dachten, der gibt sicher auch nicht viel dafür. Er schaute sich den Wagen an, wir machten zusammen mit ihm eine etwa 10 km lange Probefahrt damit. Er schien begeistert zu sein und erläuterte: "Ich nicht brauchen für hier, sondern Wagen gehen nach Polen an mein Bruder der ihn noch schöner machen und dann verkaufen." Er sagte, dass Gasautos seit einigen Jahren in Polen einen Boom erleben würden, zumal das Tankstellennetz dafür kürzlich stark erweitert wurde. Er meinte dann, 5.500 geht nicht, aber 3.800 Euro würde er dafür geben. Das klang doch schon mal gar nicht so schlecht, zumal wir die Winterräder später sicher noch für ein paar hundert Euro separat verkaufen können. Es wurde noch etwas hin und her verhandelt und am Ende haben wir wieder den Betrag dafür bekommen, den wir selbst einige Monate zuvor selbst dafür bezahlt hatten, also 4.000 Euro. Wohl gemerkt mit dem Unterschied, dass wir die Winterräder auf Alu noch übrig haben und diese aufgrund ihres guten Zustandes kurz vor dem Winter sicherlich noch für 300-400 Euro verkaufen können. Diese passen nämlich nicht nur auf den Sharan, sondern auch auf zig andere Automodelle. So ging der Sharan an den Polen. Am Tag nach dem Verkauf haben wir morgens den Wagen abgemeldet und der Pole kam nachmittags mit einem Tieflader - Abschleppwagen mit Heilbronner Kennzeichen und hat ihn abgeholt.

So sind wir noch nahezu verlustfrei aus der Sache herausgekommen. Das Projekt Zweitwagen für Kayla wird in der nächsten Zeit erneut angegangen und da wir keine Lust auf weitere Experimente haben, hat Kayla festgelegt, dass wohl doch ein Opel - Corsa oder ein zweiter Opel - Combo - Turbodiesel gekauft wird. Da kann man sich auf die Suche nach diesem einen Typ beschränken und eben solange warten, bis ein geeignetes Exemplar zu erträglichem Preis auftaucht.

.....