

Der Auto-Metzger

Nomen est Omen – Josef Metzker schlachtet Altautos, sezirt diese bis auf's Blechskelett und verkauft die Bestandteile. Was auf den ersten Blick nach wertlosem Blech aussieht, ist Grundlage eines beinharten Geschäfts. Auto Service sah sich hinter den Kulissen zwischen Altwagen und Schrottpresse um.



Hochkonjunktur in den späten 60er-Jahren: 7000 Wracks auf Halde.

holt einmal am Tag ein Tieflader ab. Zehn bis zwanzig von ihnen transportiert er dann nach Laxenburg hinüber, wo die Schrottpresse wartet.

„Damit ist heute allerdings kein Geschäft mehr zu machen“ erklärt Lislotte Metzker, 57, die Inhaberin der „Verwertung von Klein-, Last- und Personwagen, Schiffen und Flugzeugen“. Seit der Stahlkrise ist der Schrottwert nur mehr eine *quantité négligeable*. „In die Presse kommt aber wirklich nur, was ohne Aussicht auf Verkauf mehr als 25 Jahre herumliegt“, so der Junior Josef Metzker, 28. „Ansonsten gilt auch bei uns die goldene Regel aller Gebrauchtwagenverkäufer: Abgesetzt kann alles werden — man muß nur lange genug warten!“

Der Schrottkönig von Österreich

Begonnen hat alles vor mehr als 50 Jahren mit dem später als „Schrottkönig von Österreich“ legendär gewordenen Josef Metzker I. Nach dem Verlust seiner Stelle als Garagenmeister und Chauffeur hatte er sich in der Weltwirtschaftskrise mit einem alten Mercedes-Lastwagen als Spediteur versucht. Als eine Pleuelstange brach, war für die Reparatur kein Geld mehr in der Kasse, der Wagen somit unverkäuflich. Doch Metzker hatte Glück — er fand einen Interessenten für die Reifen. Nach und nach zerlegte er den ganzen Mercedes und verscherbte dessen Teile en détail. Am Ende war damit mehr Geld verdient, als ihn der Wagen gekostet hatte.

Nach ersten Anfängen in Wien-Wieden konnte sich der Ein-Mann-Betrieb 1936 an der Breitenfurter Straße einen 4000 Quadratmeter großen Abstellplatz für sein Rohmaterial leisten. Um 1950 gehörte Josef Metzker zu jenen, die es verstanden, den Aufwind der frühen Nachkriegsjahre zu nützen. En gros erwarb er von der britischen Besatzungsmacht ausrangierte Lastwagen mitsamt deren Anhänger, schlachtete aus und verkaufte die Bestandteile kapitalbringend nach Indien. Dort herrschte reges Interesse an Ersatzteilen für jene Lkw, wel-



Führen ein typisches Familienunternehmen mit neun Angestellten: Lislotte und Josef Metzker.

Es sind Autos, die alle einmal mit Hirnschmalz konstruiert, mit Millionenaufwand in Serie gebaut und von minuziös durchdachten Marktstrategien verkauft worden sind. Einst von den Menschen angehimelt, hart erarbeitet und unter Entbehrungen erspart, liegen sie jetzt hier. Fünfzehn, zwanzig oder gar dreißig Jahre alt, ihrer Eingeweide beraubt und bis auf's Skelett abgenagt. Unsere Wunschträume von gestern zerrosteten in gespenstischer Eintracht — nebeneinander, übereinander, ineinander verkeilt.

Daß Melancholie erst gar nicht aufkommt, dafür sorgt schon der rege Betrieb auf diesem Friedhof der blechgewordenen Illusionen. Denn Allerseelen ist hier das ganze Jahr über, die Autobastler haben immer Saison. Einige bauen die Aggregate ihrer Wahl selbst aus, andere zeigen dem Platzmeister das Gewünschte. Die nackten Blechgerippe, die schlußendlich überbleiben,



che die ehemaligen Kolonialherren im Lande gelassen hatten...

Ein konstantes Geschäft entwickelte sich in diesen mageren Zeiten durch das Wiedererwachen des Individualverkehrs: Neue Autos konnte sich die Masse nicht leisten, für die vielen alten Gebrauchtwagen aber wurden keine Ersatzteile mehr produziert. Nur Metzker und seine kleinen Nachahmer konnten liefern.

Zwei Jahre, bevor im Oberen Belvedere der Staatsvertrag unterzeichnet werden sollte, erwarb der gelernte Mechaniker an der Triester Straße in Vösendorf einen zugeschütteten Ziegelteich. Bald darauf zog er am Rande des 40.000 Quadratmeter großen Areals einen dreistöckigen Hallenkomplex hoch. Die Verzehnfachung der Größe seines Schrottplatzes entsprach durchaus den in den 50er- und 60er-Jahren nutzbaren Kapazitäten, zeitweise stapelten sich damals bis zu 7.000 Wracks. Zeitzeugen werden sich noch an das auf einer 18 Meter hohen Fahnenstange montierte Sportflugzeug erinnern, das in den roaring sixties an der Hauptstraße in Richtung Süden einem Wahrzeichen gleich für den „Auto-Metzker“ warb.

Vom Autofriedhof zum Supermarkt

„Seither hat sich natürlich einiges geändert“ führt der Nachfolger des im abgelaufe-

nen Jahr verstorbenen Schrottkönigs aus. „Früher haben wir alle angekauften Autos einfach auf dem Platz gestapelt. Unsere Kunden mußten dann die gewünschten Aggregate vom Platzmeister ausbauen lassen oder selbst Hand anlegen“. Nachdem die solcherart erzielten Umsätze zu Beginn der 70er-Jahre erstmals stagnierten und sich ein zweites Standbein als Händler einer japanischen Marke sowie von Wohnwagen auch nicht als Stein der Weisen erwies, änderte der seit 10 Jahren im Unternehmen seiner Eltern Mitarbeitende den Ablauf des Geschäfts.

Elektrische Laufkräne heben seither schon bald nach der Anlieferung Motor und Getriebe aus dem Wagen. Mit Kompressionsdiagramm und Datenblatt kommen die gereinigten Aggregate dann in nach Baugruppen und Typen ordnende Regale. Dasselbe geschieht mit Achsen, Antriebswellen, Türen, Hauben, Kotflügeln, Scheinwerfern... Im Verkauf wenig verlangte Teile bleiben im Wrack, desgleichen landen nicht gängige Typen vollständig am Schrottplatz. Über die nächsten 20 bis 30 Jahre werden sie dort nach Bedarf ausgeschlachtet, wandern dabei immer tiefer unter die darübergestapelten Leichen und eines Tages packt dann der Greifarm des Tiefladers zu.

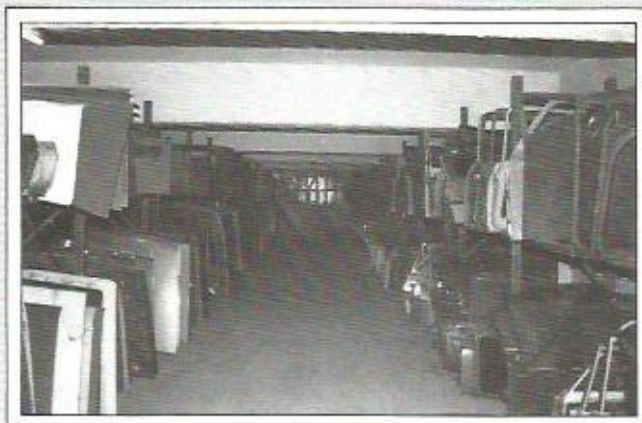
In Zukunft will Metzker dieses System noch stärker forcieren, in absehbarer Zeit 80

Prozent seines gesamten Bestandes in Regalen präsentieren. „Die Entwicklung in unserer Branche geht eindeutig in Richtung Gebrauchtteile-Supermarkt, wir passen uns dem an“. Sein Vorbild sind derartige Supermarkt-Ketten in der Schweiz.

Rohmaterial wird grundsätzlich permanent angekauft, der tägliche „Verbrauch“ fluktuiert zwischen 10 und 20 Objekten. Dabei handelt es sich um Altwagen ohne Chance auf ein weiteres Pickel! — in der Regel sind tragende Teile

durchgerostet —, desgleichen auch Unfallautos. Deren Lieferanten sind in der Mehrzahl Privatiers, nur selten muß Metzker den Nachschub abholen — ihre letzte Ausfahrt bis Vösendorf schaffen die meisten Wagen noch auf eigener Achse.

Im Gegensatz zu seinen rund 30 kleineren Mitbewerbern im Raum Wien kauft Metzker prinzipiell alle Typen aller Marken an, wobei sich die Preisbestimmung an Zustand, Baujahr, Verwertbarkeit und Nachfragehäufigkeit orientiert.



Rund 70 Prozent aller Teile lagern in Regalen.

Was beim Ausschlachten überbleibt, landet auf der Halde.





Metzker junior handelt seit 10 Jahren mit Schrott. Der Porsche gehört allerdings nicht dazu.

Gedächtnis statt Computer

Trotz der Vielfalt an Marken und Typen ist rasch erkennbar, daß rund neun Zehntel des in den Regalen Feilgebotenen maximal 20 Jahre alt ist und die jüngsten Teile auf die Baujahre 1979 und 80 datieren. Das letztere Faktum entspricht der durchschnittlichen Laufzeit eines Großserienmodells: sobald dessen Nachfolger auf den Markt kommt, tauchen die ersten Gebrauchtteile im Handel auf.

Autos jüngeren Datums werden in der Regel mit Neuteilen repariert, erst nach dem siebten, achten Jahr erscheint den meisten Besitzern ein neues Aggregat als nicht mehr wirtschaftlich. Fürwahr mutet eine nagelneue Beifahrertüre am Mercedes 200 D des Jahrgangs 1968 absurd an!

Interessant, daß Metzker seinen Warenbestand nicht mit EDV verwaltet, sondern auf eine simple Kartei und das Gedächtnis seiner Mutter sowie des Platzmeisters vertraut. „Ein passendes System würde zumindest 300.000 Schilling kosten. Meine Mitarbeiter müßten dabei eine derartige Vielzahl von verschiedenen Daten eingeben, daß sich der Mehraufwand an Arbeit und Kapital einfach nie amortisiert“. Desgleichen hat sich das Reparieren von kaputten Aggregaten als unrentabel erwiesen — nicht mehr funktionsfähige Ersatzteile werden einfach als solche verkauft. Die

gängigsten Artikel sind Kotflügel, Stoßstangen und Pralleisten — was auf den Fahrstil der Kunden schließen läßt — sowie Lichtmaschinen, was wiederum die konstruktiven Schwachpunkte der Neuwagen aus den Jahren zwischen 1965 und '80 entlarvt.

Probleme mit Japanern

„Ein besonderes Kapitel sind die Japaner. Derzeit spielen ihre Gebrauchtteile noch keine große Rolle, aber ihr Prozentsatz am Umsatz wird in den nächsten Jahren immer größer werden“ schildert Lislotte Metzker. Bedingt durch ihre extrem kurzen Modellzyklen und die unübersichtliche

Typenvielfalt ist das Geschäft mit Fernost-Teilen schwer zu administrieren. „Der Scheinwerfer eines bestimmten Datums des Baujahres 1980 kann sowohl ein später 79er wie auch ein 1-6/80 oder ein 7-12/80 sein“ erklärt Josef Metzker. „Das Kühlgitter ein und derselben Type ein und desselben Jahrgangs paßt häufig nicht am anderen Wagen. Bei den Europäern dagegen paßt der Scheinwerfer eines Golf voh 1975 etwa auch beim Modell von 1983“.

Da bleibt nur mehr der Ausweg, das kaputte Teil als Muster heranzuziehen. „Interessant ist bei den Japanern, daß andererseits bestimmte Teile mit jenen anderer Fernost-Marken austauschbar sind“.

Offensichtlich die Folge gleicher Zulieferfirmen von verschiedenen Marken. „Andererseits sind viele der eingelagerten Japaner-Teile in Europa neu gar nicht mehr erhältlich“, so Frau Metzker. „Bei diesen Marken haben wir sogar Kunden mit relativ jungen Fahrzeugen“ konstatiert der Junior, „Kein Wunder — die Preise für Neuteile bewegen sich ja auf Lamborghini-Niveau“.

Erfahrungswerte

Die Abnehmer sind in der Mehrzahl Leute, die selbst reparieren, aber auch Werkstätten ohne Markenbindung. Ein wichtiges Absatzgebiet scheint im Osten zu liegen, Un- ▶

	VW Golf (1975 bis 1983)		RENAULT 5 (altes Modell)	
	Gebraucht	Neuteil	Gebraucht	Neuteil
Scheinwerfer	300,—	600,—	300,—	800,—
Motorhaube	700,—	1.900,—	600,—	1.100,—
Kotblech	400,—	1.080,—	250,—	450,—
Frontscheibe einf.	500,—	920,—	500,—	980,—
Türe	1.000,— (komplett)	2.500,— (Rohbau)	700,—	3.400,—
Kühler	700,—	1.850,—	700,—	4.800,—
Halbwelle	800,—	2.500,—	500,—	1.200,—
Getriebe	2.500,— (komplett)	12.000,— (Gehäuse)	1.500,—	13.000,—
Lichtmaschine	800,—	2.500,—	700,—	1.440,—
Starter	800,—	2.200,—	600,—	1.600,—
Felge	100,— bis 200,—	500,—	100,— bis 200,—	280,—
Reifen	200,— bis 300,—		200,— bis 300,—	
Batterie 12 Volt	300,—		300,—	

Alle Preise inklusive 20% MWSt. — Neupreise laut EUROTAX-Kalkulation 1/86

