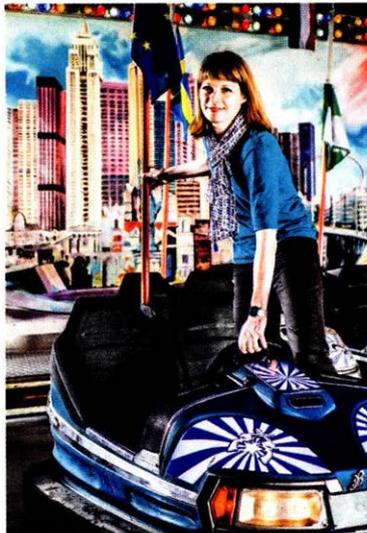


Thema: Prater Wien

Autor: Stefan Schlögl

108 Katja Kolhofer, ihre Autos und der Crash an sich.



Thema: Prater Wien

Autor: Stefan Schlögl



Anfragen für weitere Nutzungsrechte an den Verlag

Thema: Prater Wien

Autor: Stefan Schlögl



DIE MUTTER ALLER KOLLISIONEN

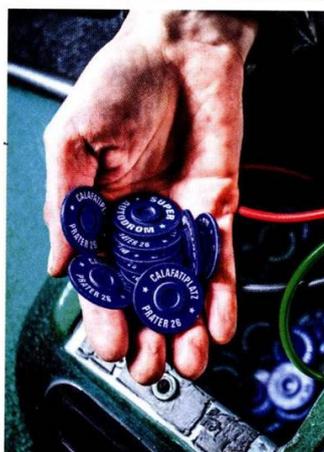
Seit 250 Jahren gibt es den Wiener Wurstelprater.
Ein würdiger Anlass, um ins Epizentrum
des fröhlichen Verkehrschaos einzutauchen:
das Vorwärts-Rückwärts-Super-Autodrom.

Von Stefan Schlögl Fotos: Christopher Mavrič



Thema: Prater Wien

Autor: Stefan Schlögl



Löten, schweißen, flicken: Die wichtigsten Reparaturen hat sich Katja Kolnhofer selbst gelernt. Über dreißig Jahre alt sind die Wägelchen in ihrem Fuhrpark. Genau so alt ist der noch immer gültige Ersatzteilkatalog. Unterboden-Check für Connaissseure: Der E-Motor ist auch die Lenkung. Die beiden Ketten hinten besorgen die Erdung. Alles andere ist: robust.

LEBENSART // AUTODROM

Zwei Totalschäden. Wer so vehement, gleich nach dem Führerschein und hintereinander, in seine Auto-Biographie einsteigt, setzt sich natürlich einem gewissen Grundverdacht aus. Richtig hellhörig wird man jedoch, wenn die Betreffende folgendem Beruf nachgeht: Autodrom-Besitzerin. Genetisch bedingte Crashesucht, quasi.

„Ach wo“, winkt die Verdächtige ab, „mein erstes Auto, ein gebrauchter Dreier-Golf, war eine g’schminkte Leich’. Der war bald so kaputt, dass es nix mehr zum Reparieren gab.“ Und Nummer zwei? „Das war ein Escort. Den hab ich am Abend abgestellt und in der Früh war er ein Wrack. Ein Bus ist reingefahren.“ Über Katja Kolnhofers Gesicht fliegt ein burschikoses Lächeln. „Tatsächlich bin ich eine sehr ruhige, entspannte Autofahrerin. Meine Aggressionen kann ich ja im Autodrom ablassen.“ Womit die 38-Jährige offensichtlich nicht alleine ist.

Vor dem Fenster ihres Kassenhäuschens wimmeln, aufgeladen von einem Mix aus Wummer-Rhythmen und flirrenden Lichtspielen, die Miniatur-Gefährte. Mit fasziniert geweiteten Augen und Mündern und dem ein oder anderen Freuden-Kiekser steuern ein paar kleine Stöpsel dem nächsten Buserer entgegen. Vier Minuten Anarchie für drei Euro.

Seit Jahrzehnten schon ist das Autodrom ein Dauerbrenner in jedem gut sortierten Vergnügungspark. So auch im Wiener Würstelprater, der heuer seinen 250. Geburtstag feiert. Katja Kolnhofer ist, wenn man so will, die Mutter aller Kollisionen, ist sie doch die Chefin des ältesten Autodroms im Prater: dem Super Autodrom.

Seit über fünfzig Jahren lockt der Schaustellerbetrieb Kleinstwagenchauffeure jeder Couleur an. „Es ist immer wieder erstaunlich, dass das die Menschen noch immer fasziniert. Ganz gleich, wo sie herkommen oder wie alt sie sind“, sagt Kolnhofer, während sich auf der Piste gerade ein buntes Knäuel bildet. Die Schaustellerin nimmt das Verkehrschaos mit einem Schmunzeln zur Kenntnis – wie überhaupt die zierliche Wienerin so gar nichts von einer rustikalen Prater-Unternehmerin an sich hat. Man würde sie eher in einem gehobenen Büro-Job als inmitten einer quäkenden, surrenden Scheinwelt vermuten, in der sie sieben Tage die Woche, von vormittags bis nach Mitternacht den Tausendsassa geben muss.

Denn bloß Jetons-Verkaufen ist nicht. So stimmt sie etwa den Musik-Mix auf die jeweilige Kundschaft ab. Italiener werden mit Disco-Pop versorgt, die Älteren bekommen Hansi Hinterseer auf die Ohren, alle anderen Helene Fischer. Gar nix hilft bei Chinesen – „Die fotografieren nur“ –, nicht einmal die klassischen Ausrufere-Qualitäten: „Steigen Sie ein, seien Sie dabei, Au-to-drom-Fahren. Auf geht’s!“ singsangt Kolnhofer dann ins Mikrofon gefolgt vom nachgerade magnetischen „Super Autodrom! Das Vorwärts- und Rückwärtsautodrom! Kommen Sie. Mitmachen. Dabei sein!“ Akustisch unverstärkter Nachsatz: „Ich muss die Stimme mit den Reglern schon etwas dunkler machen, sonst klingt das ein wenig seltsam.“

Ihre Frau stehen muss Kolnhofer auch, wenn draußen auf der Piste ihre helfende Hand gefragt ist. Wenn sich etwa die Autos ineinander verkeilt haben, eilt die Autodrom-Chefin zur Kassatür hinaus, schwingt sich, eine Hand an der Stromabnehmerstange, ein Fuß hinten auf der Gummiwulst, auf das Wagerl und nimmt den Stau mit einem beherzten Griff ins Lenkrad wieder auseinander.

Thema: Prater Wien

Autor: Stefan Schlögl



Italiener werden mit Disco-Pop
versorgt, die Älteren bekommen
Hansi Hinterseer auf die Ohren,
alle anderen Helene Fischer.
Gar nix hilft bei Chinesen.
Die fotografieren nur.

Thema: Prater Wien

Autor: Stefan Schlögl

LEBENSART // AUTODROM

„Animation“ macht sie hingegen, wenn nur ein, zwei Kunden auf der Piste kreisen. Dann schnappt sich Kolnhofer eines der 28 Autos und gibt mit einem verschmitzten Lächeln im Gesicht den Crashtestdummy. „Das gehört zum Job einfach dazu“, sagt die Rotblonde und zuckt mit den Schultern.

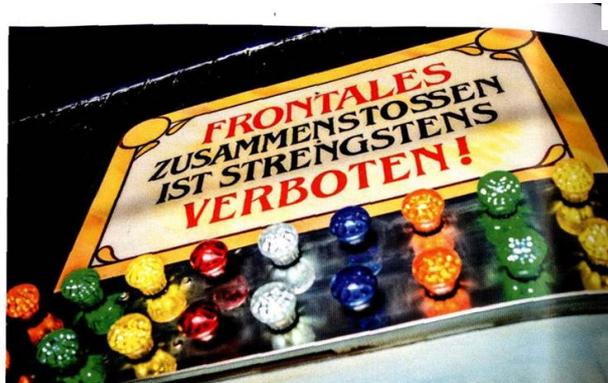
Ein Job, zu dem seit Anfang des Jahres neben dem Super Autodrom am Calafati-Platz ein kleines Prater-Imperium gehört. Mit dem Rückzug ihrer Mutter hat Katja Kolnhofer die Verantwortung nicht nur für das Autodrom, sondern auch für das „Speedfire“ (große Stahlarme, kreisende Gondeln), das „Extasy“ (Riesenkranke mit Muskelzittern), zwei Schießbuden und eine Institution übernommen: das „Geisterschloss“, die älteste Geisterbahn im Prater. Damit setzt die Mittdreißigerin eine bald 100-jährige Familientradition fort. Was der erste Kolnhofer einst mit einem Café an der Hauptallee begann, hat sich heute zu einem ansehnlichen Betrieb ausgewachsen, in dem während der Hauptsaison zwischen März und Oktober 14 Mitarbeiter werkeln.

Deren Chefin ist über Umwege zu ihrem illustren Fuhrpark gekommen. Denn mit der Familientradition konnte sie in ihrer Kindheit nur wenig anfangen. „Mich hat’s als Kind immer gestört, dass meine Freundinnen, die mich besucht haben, eigentlich nicht wegen mir kamen, sondern weil sie gratis fahren wollten.“ Also ging sie nach der Matura in ein Büro arbeiten, heiratete, wurde SPÖ-Bezirksrätin in der Donaustadt.

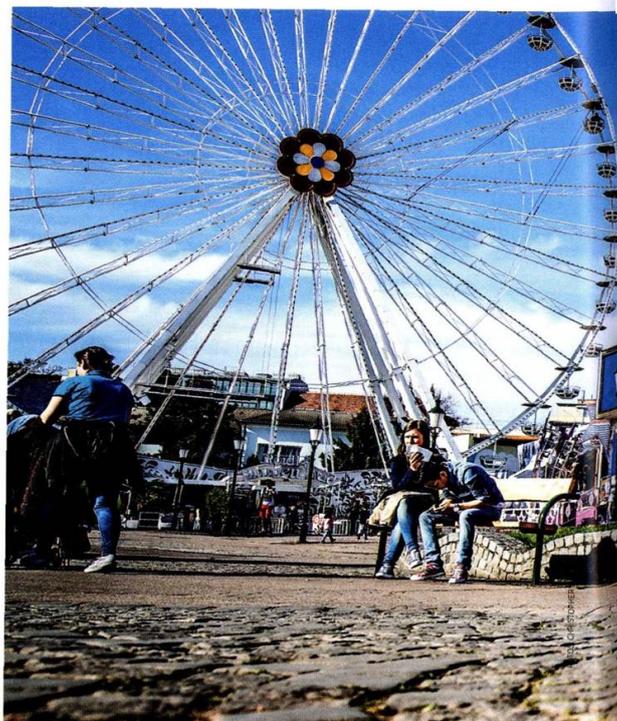
Doch mit Anfang 30 war Schluss mit Beschaulichkeit. Frisch geschieden stand die Alleinerzieherin mit drei kleinen Kindern da. „Im normalen Berufsleben hast du damit keine Chance“, erzählt Kolnhofer. „Also ging ich dahin zurück, wohin ich eigentlich nicht mehr wollte. In den Prater.“ Als 2009 das Super Autodrom zur Pacht stand, stieg die Rückkehrerin in das Geschäft ihrer Vorfahren ein. Hilfreich war ihr nicht zuletzt ihre im wortwörtlichen Sinne zupackende Art. „Es sind immer wieder Kleinigkeiten zu reparieren, als mir der damalige Mechaniker zu lax war, hab ich mir das selbst gelernt.“

Eine schummrige Werkstatt gleich neben dem Kassenhäuschen gibt beredt darüber Auskunft, dass Gaudi auch schnöder Mechanik bedarf. Dort lötet Katja gerissene Stromkabel, flickt Stoßlippen-Schläuche und setzt auch einmal den Schweißhelm auf. „Meine Nähte sind zwar nicht schön, aber sie halten“, sagt Kolnhofer lächelnd. Über dreißig Jahre haben die Wägelchen des italienischen Herstellers Bertazzon auf dem Buckel. Der abgegriffene Ersatzteilkatalog für das Modell „Amsterdam“ ist mindestens genau so alt - und gilt noch immer.

Die Technik ist simpel und endzweckgerichtet: Unter der Front sitzt ein von einer breiten Gummilippe umschlossener, via Schleifring versorgter E-Motor, Antrieb und Lenkung gehen so eine fröhliche Koexistenz ein und besorgen den rund 170 Kilo schweren Geräten ihre berüchtigte Wendigkeit. Zwischen 70 und 95 Volt (das stellt Katja per Drehregler und je nach Verkehrslage ein) schießen den Bertazzons ins Vorderrad. Ersatz ist für die Oldtimer - ein Neuwagen kostet ab 4.500 Euro aufwärts - nicht geplant. „Die alten Autos sind einfach viel stabiler. Doch das Wichtigste ist: Die Kunden mögen sie. Und ich mag sie natürlich auch.“



In der Kommandozentrale am Calafati-Platz: Hier wird über Stromstärke, Musikbeschallung, Trockeneisnebel und Lichtspiele entschieden. Drei Euro kostet die Fahrt. Wer übrigens mit einem Job als Autodrom-Ordner kokettiert: Teil des Bewerbungsgesprächs ist ein Mal stehend rückwärts einparken. Das wird geprüft!



Thema: Prater Wien

Autor: Stefan Schlögl



Den Bertazzons schießen zwischen 70 und 95 Volt Gleichstrom ins Vorderrad. Das regelt Katja je nach Verkehrslage und per Drehregler.

