



DELIUS KLASING

RICHARD HAUSMANN • CLAUSPETER BECKER

5 KÄFER **AUF GROSSER FAHRT**

**DIE VINTAGE
VOLKSWAGEN CHALLENGE
ERLANGEN - PEKING**

DELIUS KLASING VERLAG

INHALT

- 6 Eine Idee wird geboren
- 7 Der historische Vorgänger
- 9 Das Team – Fahrzeuge und Teammitglieder
- 19 Die Route wird festgelegt
- 20 Die Abfahrt in Erlangen am 30. Juli 2009

22 DER ERSTE ABSCHNITT: VON ERLANGEN NACH MOSKAU

- 24 Tag 1: Von Erlangen nach Breslau
- 26 Tag 2: Von Breslau nach Bialystok
- 30 Tag 3: Von Bialystok nach Vilnius
- 32 Tag 4: Von Vilnius zur russischen Grenze
- 38 Tag 5: Von der russischen Grenze nach Moskau
- 44 Tag 6: Käfertreffen vor der Moskauer Uni
- 48 Tag 7: Moskau und sein Technikmuseum

51 DER ZWEITE ABSCHNITT: VON MOSKAU ZUM BAIKALSEE

- 52 Tag 8: Von Moskau nach Nischni Nowgorod
- 54 Tag 9: Von Nischni Nowgorod nach Kasan
- 56 Tag 10: Von Kasan nach Perm
- 59 Tag 11: Von Perm nach Jekaterinburg
- 61 Tag 12: Von Jekaterinburg nach Tjumen
- 63 Tag 13: Von Tjumen nach Omsk
- 67 Tag 14: Von Omsk nach Nowosibirsk
- 68 Tag 15: »Ruhetag« zur Halbzeit in Nowosibirsk
- 69 Tag 16: Von Nowosibirsk nach Kemerowo
- 70 Tag 17: Von Kemerowo nach Krasnojarsk
- 74 Tag 18: Reparatur und Pausentag in Krasnojarsk
- 75 Tag 19: Von Krasnojarsk nach Tulun
- 76 Tag 20: Von Tulun nach Listwjanka am Baikalsee

81 DER DRITTE ABSCHNITT: VOM BAIKALSEE NACH PEKING

- 82 Tag 21: Von Listwjanka nach Irkutsk
83 Tag 22: Von Irkutsk nach Baikalsk
85 Tag 23: Entspannen in Baikalsk und Rückfahrt nach Irkutsk
86 Tag 24: Von Irkutsk nach Ulan Ude
90 Tag 25: Abschied aus Russland – Von Ulan Ude nach Darchan
94 Tag 26: Von Darchan nach Ulan-Bator
102 Tag 27: Von Ulan-Bator zum Camp in der Wüste Gobi
106 Tag 28: Vom Zeltplatz zum Jurtencamp
108 Tag 29: Durch die Wüste Gobi zur chinesischen Grenze
113 Tag 30: Letzter Grenzübergang vor Peking
118 Tag 31: Sightseeing in Datong
- 120 Die Ankunft in Peking am 30. August 2009
- 123 Der Ausflug zur Großen Mauer
- 124 Epilog
- 126 Großes Dankeschön zum guten Schluss

EINE IDEE WIRD GEBOREN

Schon immer träumte ich von einer weiten Reise mit dem Auto. So lange ich noch in Deutschland lebte, fand ich keinen überzeugenden Anlass dafür. Das aber änderte sich grundlegend, als mir 2004 von Siemens ein sehr attraktiver Job als Leiter des Geschäfts in China angeboten wurde. Mit meinem neuen Wohnsitz in Peking gab es nun einen echten Anlass, den Traum von der weiten Reise zu verwirklichen.

Ich war noch nicht lange in China, als ich von der abenteuerlichen Fahrt von zehn Motorradfans mit den BMW-Nachbauten der Wehrmachts-Modelle CJ 750 mit Seitenwagen von Peking nach Berlin erfuhr und wenig später das Buch darüber las. Danach stellte ich mir die Frage: »Was mit solchen Gefährten möglich ist, muss doch ein VW Käfer allemal schaffen, auch wenn er schon 60 Jahre alt ist?«

Dann war da noch der Baikalsee, den ich inzwischen schon so oft aus dem Flugzeug bewundert hatte, Schneeweiß und zugefroren im Winter oder strahlend im Glanz der Sonne während des Sommers. Ich wollte diesen wundervollen See, der 20 Prozent aller Süßwasserreserven der Erde fasst, irgendwann einmal aus der Nähe sehen.

Als leidenschaftlicher Sammler alter VW Käfer war ich schon immer der Überzeugung, dass meine Klassiker keine ruhenden Museumsstücke sein dürfen. Ich fahre sie leidenschaftlich gern, auch über lange Strecken. Denn ich bin ein unbedingter Anhänger der These, dass alte Autos bewegt werden müssen.

Dank dieser Überzeugung festigte sich meine Idee, mit uralten Volkswagen Käfern diese lange Reise endlich zu machen, und die Distanz von 11 000 Kilometern zwischen Erlangen und Peking einmal im wahrsten Sinne des Wortes zu »erfahren«. Den ersten Schritt in die Realität machte diese Idee bei einem Biergartenbesuch mit meinem Freund, dem Mechaniker Heinrich Kraus. Er war sofort Feuer und Flamme für dieses Abenteuer und festigte meine Absicht, die Herausforderung anzunehmen.

Das war vor fast vier Jahren. Denn eigentlich wollte ich die Fahrt schon im Olympiajahr 2008 machen. Aber unsere Oldtimer waren in China nicht willkommen. Die Volksrepublik verlangte von mir und allen weiteren Teilnehmern horrend Summen für die Einreise. Das sollte wohl auf chinesisches heißen: Wir wollen nicht auch noch euren Zirkus während der Olympischen Spiele. Das aber mochte man nicht so direkt sagen. Im Jahr darauf betrugen die Einreisegebühren dann plötzlich nur noch ein Zehntel, und so planten wir die erste Vintage Volkswagen Challenge für den Sommer 2009.

DER HISTORISCHE VORGÄNGER

Am 27. Mai 1942 starteten von Berlin aus zwei Brezelkäfer und mehrere Begleitfahrzeuge in Richtung Osten. Das Ziel war Kabul in Afghanistan. Die beiden Volkswagen waren speziell auf die lange Fahrt vorbereitet: Es handelte sich um die hochbeinige Ausführung Typ 82 E, modifiziert mit speziellen Lüftungsgittern zwischen Motorraum und Fahrgastraum.

Der Konvoi benötigte vier Wochen für die Fahrt von Berlin über den Balkan ans Schwarze Meer, dann weiter durch die Türkei und den Iran nach Afghanistan. Es war Kriegszeit und kurz nach der Durchfahrt des Konvois durch den Iran (damals Persien) besetzten englische und russische Truppen das Land, und der Rückweg war abgeschnitten. Diese Expedition im Jahre 1942 war die längste Fahrt von Brezelkäfern vor der Vintage Volkswagen Challenge von Erlangen nach Peking. Ihr Ziel: 11 000 km in der gleichen Zeit zu überwinden.

Einen großen Unterschied gab es zwischen der Afghanistanfahrt und unserer Challenge: Unsere Käfer traten in Containern verstaubt die Heimreise per Schiff von China nach Deutschland an, die beiden Afghanistan-Käfer wurden – soweit dies bekannt ist – in Kabul verschrottet, damit sie letztlich nicht in die Hände der Feinde fielen. Die Schwierigkeiten, mit denen die Afghanistanfahrer 1942 zu kämpfen hatten, zeigten viele Parallelen zu unserer Durchquerung der Wüste Gobi: Ab und an vom Staub verstopfte Luftfilter und Vergaser gab es auch schon 1942.



Die Käfer-Kolonne meistert die Wüste Gobi.

TEAM 1

STANDARD BREZEL VON 1949

Dr. Richard Hausmann (48), Physiker, Peking/Erlangen
Waldemar Kolodziej (51), Ingenieur, Nürnberg

Mein grauer Standardbrezel vom Juli 1949 hatte die Ehre, als ältestes Fahrzeug der Vintage Volkswagen Challenge mitzufahren. Mit seinen 60 Jahren feierte er im Rallyejahr genauso Geburtstag wie die Bundesrepublik Deutschland und die Volksrepublik China.

Der Käfer ist in einem hervorragenden Originalzustand, nur äußerlich mit leichter Patina. Er zeigt in allen Teilen matching numbers. Und das interessanterweise sogar beim Fahrgestell aus dem Jahre 1947. Denn wie ich vom Sohn des Erstbesitzers erfuhr, führte bereits im Anschaffungsjahr 1949 ein kapitaler Unfall mit einem amerikanischen Jeep zum Tausch der kompletten Bodengruppe. Die original Fahrgestellnummer

aber wurde dennoch beibehalten. Der Käfer hat auch noch den alten kleinen 31-Liter-Tank und andere Details, die ihn für Kenner sehr interessant machen.

Für die Fahrt nach China wurde der Wagen natürlich komplett überholt, blieb aber äußerlich im Originalzustand mit 24,5 PS, den Seilzugbremsen und dem unsynchronisierten Getriebe. Auch behielt er die alte Vorderachse mit den kurzen Teleskop-Stoßdämpfern und die Hebel-Stoßdämpfer an der Hinterachse.

Meinen Beifahrer, Waldemar Kolodziej, kenne ich schon lange Jahre, war er doch bis vor kurzem mein Mitarbeiter in China. Außerdem hat er Russland-erfahrung und spricht auch etwas Russisch, was sich als extrem wichtig herausstellen sollte.



Waldemar Kolodziej
und Richard Hausmann:
49er-Brezel.

TEAM 2

STANDARD OVALI VON 1953

Bjarne Erik Roscher (36), Physiker, Erlangen
Dr. Roland Weikert (53), Arzt, Würzburg

Der zweite Käfer aus meiner Sammlung ist ein 53er-Standard Ovali mit 24,5 PS, den ich eigens wegen der Rallye gekauft hatte. Der Käfer war in seinem früheren Leben ein Behördenfahrzeug beim Vermessungsamt Freising, und ich hatte diesen Wagen Ende 2007 übernommen. Er ist absolut rostfrei und ungeschweißt. Aber auch er hatte in meiner Werkstatt natürlich eine komplette Überholung erfahren. Der Motor wurde auf Basis eines Motorblocks mit nahezu passender Nummer komplett und original von Heinrich Kraus wieder aufgebaut. Dafür bedankte sich der Käfer mit einer nahezu problemlosen Fahrt.

Der Käfer wurde im Fünfzigerjahre-Stil mit einem Lufthansa-Emblem dekoriert, um unseren Sponsor entsprechend zu positionieren. Das Retrodesign steht dem kleinen dunkelblauen Wagen sehr gut und so erregte der Lufthansa-Käfer neben dem Cabrio auch das meiste Aufsehen.

Roland ist unser Arzt für alle Fälle, und natürlich traten diese Fälle auch ein. Bjarne entwickelte sich im Laufe der Zeit zum zweiten Kameramann und hat zu dem Lufthansa-Käfer eine so gute Beziehung aufgebaut, dass er mir diesen nach der Reise abgekauft hat und nun selbst stolzer Besitzer des Wagens ist.

*Roland Weikert
und Bjarne Roscher:
53er-Ovali.*



TAG 1

VON ERLANGEN NACH BRESLAU

Frohen Mutes fahren wir nach der Belehrungspause für Claus zügig los. Zwei Kamerawagen folgen uns: Der Bayerische Rundfunk und Sat.1. Sie begleiten uns bis auf die Autobahn in Richtung Bamberg. Kurz hinter Forchheim lassen wir den Kameramann aus dem Cabrio umsteigen. Die beiden Fernsehteams bleiben noch eine Weile auf unserer Spur, bis unser Konvoi endlich allein in Richtung Osten rollt.

Kurz hinter dem Bamberger Kreuz fehlt plötzlich der Appleton-Käfer. Wie sich herausstellt, hat er das hintere Rallyeschild verloren. Ja, auch selbstsichernde Schrauben muss man anziehen.

Nach etwa 150 Kilometern Fahrt merke ich an meinem 49er ein Stocken beim Fahren unter Last. Wir stoppen auf dem nächsten Parkplatz. Egon checkt gleich mal das Ventilspiel und stellt die Zündung etwas später ein, dann geht es weiter. Über die Autobahn nach Hof und dann Richtung Osten nach Dresden und Görlitz. Nach sechs Stunden Fahrt erreichen wir Polen und die erste Grenze unserer Reise. Aber die existiert nur noch im Atlas, wir sind schließlich in der Europäischen Union geblieben, da gibt es, wie ehemals im Paradies, keine ständigen Grenzkontrollen mehr.



*Die Käfer-Kolonne macht eine ihrer ersten Pausen ...
... und schon darf Egon das Ventilspiel des 49er-Brezel einstellen.*

Nach Polens virtueller Grenze hört die Autobahn schlagartig auf und wir müssen uns auf der Landstraße fast 100 Kilometer weiterquälen, die Durchschnittsgeschwindigkeit reduziert sich merklich.

Aber die Landschaft entschädigt uns immer wieder für die Staus in den Ortsdurchfahrten, und so erreichen wir nach der Fahrt durch das schöne Schlesien mit dem Blick auf das Riesengebirge, zuletzt auf einer gut ausgebauten Autobahn, ohne weitere Probleme gegen 19.00 Uhr den Stadtrand von Breslau.

Probleme gibt es jedoch beim Konvoifahren bei der Einfahrt nach Breslau, weil Bernd und Rainer kurzerhand ausscheren. Sie haben ein anderes Navigationssystem und akzeptieren uns als Führungsfahrzeug nicht mehr. Dies führt zu einem Abriss der Kolonne und dazu, dass nun die Piloten von Tiguan und T5 ahnungslos in Breslau stehen. Als ich mit zwei weiteren Käfern im Gefolge das Hotel erreiche, sind Bernd und Rainer schon da und ganz stolz darauf, dass sie schneller waren. Einige Minuten später sind auch die Begleitfahrzeuge am Hotel. Ein freundlicher Taxifahrer hat sie hergeleitet. Ich merke schon bei dieser ersten Stadtfahrt, dass hier noch einiges auf mich zukommen wird. Und ich sollte recht behalten.

Breslau zeigt sich mit seinem wunderschönen alten Marktplatz, mit gut renovierten Häusern und vielen Cafes und Restaurants im Freien von seiner besten Seite. Wir haben Tische im Ratskeller reserviert und genießen dort das ziemlich deutsche Essen und das lokale Bier.

Am nächsten Morgen müssen wir früh starten, denn die zweite Etappe quer durch Polen mit einem Zwischenstopp in Warschau nach Bialystok könnte sehr lang werden.



Stopp am Wegesrand auf unserer Etappe durch Polen.

Bei der Abfahrt aus Ulan-Bator empfiehlt es sich, das Cabrio-Verdeck zu schließen, denn auf dem zentralen Platz droht ein heftiger Sandsturm.



