

Out of Düsseldorf

Im Diplomat B nach Shanghai – Teil 1: von Düsseldorf nach Sibirien



Am Start in Düsseldorf - noch sieht er sauber aus, der Diplomat

In der Wüste ist es tagsüber heiß und nachts kalt. Diese Erkenntnis wäre nicht einmal eine Fußnote wert, könnte man aus dem Hotelzimmer gehen, kurz Luft schnappen und schnell wieder in den geheizten Raum zurückkehren. Wenn es aber kein Hotel gibt, und inmitten der Wüste Gobi gibt es nur Sand und Geröll und sonst nichts, wird die Kälte von der Unannehmlichkeit zur ernststen Bedrohung. Jürgen Erlebach und Rainer Kiedrowski steigen aus dem Diplomat B 2.8 E Automatik von 1970, nehmen das Zelt aus dem Kofferraum – und legen es aufs Dach. Zu müde, um noch Heringe in den steinigen Boden

zu schlagen. Zu weich geprügelt nach endlosen Kilometern über Schotterpisten mit eimer großen Löchern darin. Das erste Loch, in das Dir das Auto auf so einer Rallye fällt, sorgt noch für Selbstvorwürfe. Verdammst, nicht aufgepasst, läuft er noch geradeaus? War dieses Geräusch eben auch schon da? Irgendwann achtet man nur noch darauf, den nächsten Schlag nicht wieder voll in die Handgelenke zu bekommen. Jürgen Erlebach und Rainer Kiedrowski haben die frostkalte Nacht im Diplomat verbracht und gar nicht schlecht geschlafen. Was treibt Menschen dazu, fast 13.000 Kilometer Fahrt auf sich zu

nehmen, auf schlechten bis nicht vorhandenen Straßen, in einem Auto von immerhin 37 Jahren? Jürgen Erlebach denkt einen Moment nach und antwortet dann: „Wenn man neugierig ist und jahrzehntelang in einer Welt gelebt hat, die am Eisernen Vorhang zu Ende war, wenn man auch später nie weiter Richtung Osten gekommen ist als bis Usedom, wenn der Vater nach dem Krieg von den Weiten Russlands und den freundlichen Menschen erzählt hat, dann macht man so etwas.“

So etwas, das ist die Rallye Düsseldorf – Shanghai. Ein Dutzend alte Autos, ein bunter Haufen Menschen, zwischen dem erfahrenen Abenteuerer und dem gefährlich naiv vorbereiteten Träumer alles dabei. Drei Opel gingen in Düsseldorf an den Start: Neben Erlebachs Diplomat B ein von Heidi Hetzer gefahrenes Rekord A Coupé und ein Ascona A, pilotiert von wechselnden Fahrerpaarungen um Christian Schmidt.

Für Jürgen Erlebach wäre das Abenteuer beinahe schon vor dem Anfang zu Ende gewesen. Am Abend vor dem Start blieb der große Opel einfach stehen, auf der Autobahn. Eine defekte Benzinpumpe stellte sich spätnachts als Übeltäter heraus. An der Begrüßungsfeier nahm das Diplomatenteam daher nicht teil, beim Start hatte der Mann aus Düsseldorf-Angermund Ringe unter den Augen – und eine gebrauchte Benzinpumpe im Auto. Das nicht so schön seidig lief wie es für diese Maschine typisch ist. Jürgen Erlebach führte das auf die lange Standzeit zurück. Ein Irrtum, wie sich bald zeigen sollte. Das Auto hat der Werbefachmann eigens für die Rallye gekauft. Vertrauen zur Marke, es gab schon mal einen '56er Kapitän in seiner Garage, Robustheit, Bequemlichkeit und die relative Seltenheit gaben den Ausschlag. Natürlich wäre es nahe lie-



Benzinpumpe, Teil 3: Schrauben in Kasan

gend, für so eine Strecke ein Allerseltsauto zu wählen, einen Mercedes W123 etwa, für den wenigstens in Russland gebrauchte und sogar neue Teile leicht erhältlich sind. Das Risiko eines Totalausfalls fährt im alten Auto immer mit, und man muss sich vorher genau ansehen, welche Baugruppen welchen Belastungen ausgesetzt sind. Ein mängelfreies Fahrwerk mit neuen Verschleißteilen ist ein Muss, und das hat der Veranstalter zu Beginn der Rallye von Dekra-Ingenieuren penibel prüfen lassen. Motor und Kraftübertragung hingegen werden weniger stark beansprucht. „Mehr als 120 km/h sind sowieso kaum irgendwo erlaubt, und die meisten Straßen auf der Route geben dieses Tempo nicht annähernd her.“, erläutert Jürgen Erlebach. Um thermische Probleme in der Wüste und den Mega-Staus chinesischer Metropolen zu vermeiden, baute er den Ventilator auf starren Antrieb um, verzichtete allerdings auf ein Hochleistungskühlernetz. Letzteres würde er heute anders machen. Die ersten Etappen über Hamburg

nach Kiel und nach einer Schiffspassage über die Ostsee durch das Baltikum verliefen ohne Zwischenfälle, jedenfalls für das Diplomaten-Team. Andere Teilnehmer mussten schon vor Moskau erkennen, dass sie die Strapazen unterschätzt hatten. Fahrerpaarungen, per Internet eingefädelt und bei einer Tasse Kaffee besiegelt,

knirschten leise. Eine DB-Feuerwehr mit am Start gerade 13.000 km Laufleistung wurde von Überhitzung geplagt, die sich später in China bis zu einem ausgewachsenen Riss im Zylinderkopf steigern sollte. Und manche Teilnehmer hatten einfach Pech. Wie der Mann, der sich beim Öffnen des Kühlerdeckes seines Ford



Friss meinen Staub - Sonderprüfung in Sibirien



Diplomat trifft übliches Verkehrsmittel: die Transsibirische Eisenbahn

B den Arm so gründlich verbrühte, dass er den Heimweg antreten musste. Ein Porsche 356 fiel nach einem Motorbrand aus, ein BMW 3.0 CS lief in einem Wolkenbruch voll, konnte aber wenigstens weiterfahren. Doch auch der Diplomat lief nicht problemlos. In Moskau gab die Ben-

zinpumpe auf. Na ja, gebraucht, kann passieren, dachte Jürgen Erlebach. Doch als die in freier Wildbahn montierte neue Pumpe schon vor Kasan streikte, war klar: Einen Fehler hatte das Team bei der Vorbereitung doch gemacht. Die vom Vorbesitzer vorgelegte Rechnung über eine Reinigung

und Versiegelung des Tanks war zwar bezahlt, die Arbeit aber nie ausgeführt worden. Da sich mitten in Sibirien kein Tank auftreiben ließ, reinigten die mitreisenden Mechaniker den Tank so gut es eben ging, und sahen sich dann mit dem nächsten Problem konfrontiert: Benzinfilter mit passendem Durchmesser der Anschlüsse waren nicht zu bekommen. Zwei parallel montierte Filter mit eigens angefertigten Adaptern aus gelötetem Kupferrohr lösten das Problem schließlich. Nach diesem Eingriff lief der Diplomat wie der sprichwörtliche Zuverlässige, und diese skurrile Lösung ist bis heute montiert. Nicht mal eine Reifenpanne hat es gegeben, wohl aber die eine oder andere Schrecksekunde. In Sibirien flog ein faustgroßer Stein genau zwischen Rad und Radhaus, polterte einmal durch den Innenkotflügel – und richtete wie durch ein Wunder keinen Schaden an der Radaufhängung an. In der Wüste Gobi geriet ein Stein in ein Kardangelkenk, wieder, ohne Schaden anzurichten.



Irgendwo im Nirgendwo - Mongolei

Die Rallye rumpelte, schlich, klappte, schraubte weiter Richtung Osten, quälte sich über Tagesetappen von fünfhundert und mehr Kilometern auf Schotterpisten und Waldwegen. Zwischendurch Badespaß im gerade 15°C „warmen“ Baikalsee, aber auch Überraschungen wie ein Eisenbahnmuseum in Nowosibirsk, mit Auto-Abteilung – unter freiem Himmel! In Sibirien darf ein Museums-Opel auch krachgelb mit quietschbunten Streifen sein. In der Mongolei wurde es dann ernst. Die Pest sei ausgebrochen, erfuhren die Teilnehmer. Die Autos wurden vor der Weiterfahrt ins Krisengebiet desinfiziert – später beim Verlassen der Gefahrenzone allerdings nicht! Die Warnungen der Behördenvertreter vor dem Anhalten und Aussteigen sorgten bei den Teilnehmern für mulmige Gefühle. Was, wenn ausgerechnet jetzt etwas passiert? 120 schweigsame Kilometer später war der unheimliche Spuk dann vorbei. Die Wüste Gobi stellte sich als nicht ungefährliches Abenteuer heraus. Einmal die im ersten Teil geschilderte nächtliche Kälte, dann die Gluthitze am Tag, und schließlich die wegen



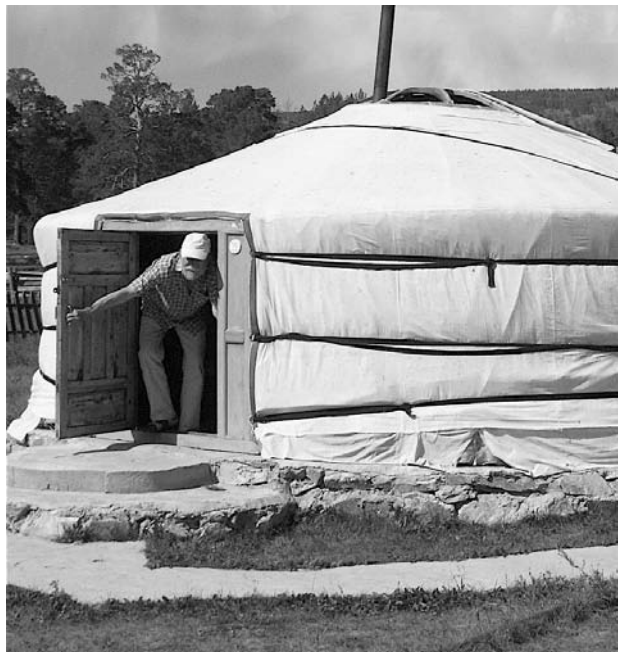
Der Wüste lebt: Ascona unterwegs in der Gobi

kaum markierter bis völlig fehlender Straßen schwierige Orientierung. Die Rallye wühlte sich im geschlossenen Konvoi durch Sand und Geröll. Viele Menschen trifft man nicht in den Weiten Sibiriens und der Mongolei. Die wenigen Menschen am Weg sind aber ausnahmslos herzlich und laden häufig die Besucher aus dem fernen Europa spontan zum Essen nach Hause ein. „Schade, dass wir so

oft ablehnen mussten, erinnert sich Jürgen Erlebach, „aber der Zeitplan war schon ohne ungeplante Zwischenstopps oft denkbar knapp. Die Einreise nach China gestaltete sich langwierig. Wer das Land im eigenen Auto durchfahren will, erhält einen chinesischen Führer- und Fahrzeugschein sowie ein chinesisches Nummernschild, alles für die Dauer der Reise befristet natürlich. Bei der



Alles so schön bunt hier - Automuseum Irkutsk



Von wegen Hotelrundfahrt: Übernachtung im Ger



Rekord A trifft übliches Verkehrsmittel: Kamele

Durchquerung des Riesenlandes stellte sich den Teilnehmern ein neues Problem. Teile des Roadbooks enthielten ausschließlich chinesische Schriftzeichen. In Nordchina hat es keinen Sinn, Passanten nach dem Weg zu fragen. China, man denkt an riesige Fabriken, die Kühlschränke und Kameras in unvorstellbaren Stückzahlen ausspucken. Doch das ist nur ein Teil der Wahrheit, und nicht einmal ein besonders großer. Der Norden des Riesenlandes ist immer noch in weiten Teilen Bauernland, keineswegs ausschließlich bevölkert von „den Chinesen“. Auch Turkvölkern siedeln dort, die Tibeter sind

nicht die einzige ethnische Minderheit im Land. Englisch jedenfalls kann irgendwo im Nirgendwo so gut wie niemand.

Wenn sich die Rallye einer Stadt nähert, merken die Teilnehmer das auch ohne Roadbook. Um Industriestädte herum herrscht buchstäblich dicke Luft, und der Verkehr steigert sich schnell zum heillosen Chaos. Notdürftig zusammengeflackte Laster, die unterwegs schon mal auseinander fallen, spektakulär überladene Pickups, und als Extra die allgegenwärtigen Mopeds, für die weder Rechts- noch Linksverkehr zu gelten scheint, sie sind einfach überall und bahnen



Jürgen Erlebach am Eingang der "Verbotenen Stadt" - bewacht vom Großen Vorsitzenden



Nichts als Sand und Steine - die Wüste

sich im Zickzack ihren Weg durch den Stau. Nur zu oft stellte sich als Ursache ein schwerer Unfall heraus. Doch keines der Teams wurde in einen Zusammenstoß verwickelt, und es ging auch keins in den Weiten des Landes verloren. Eine erstaunliche Erfahrung machte Heidi Hetzer. Ihr Rekord A Coupé fuhr sie mit roter Nummer bis Shanghai – und kein Grenzer störte sich daran. Auch der dritte Opel im Feld, der Ascona A, schaffte es bis Shanghai. Und wer hat gewonnen? Alle, die das

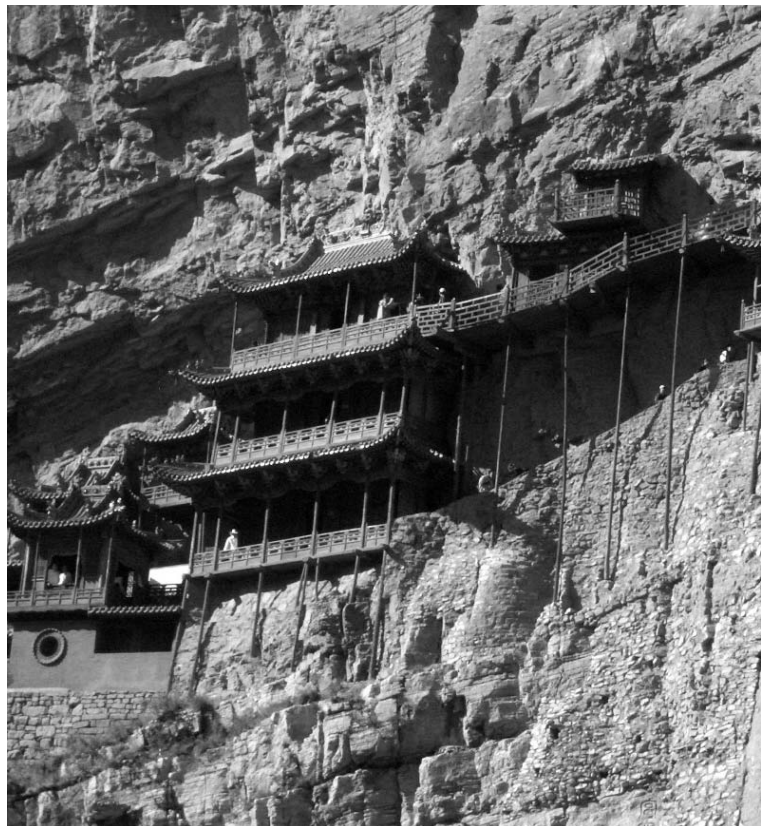
Ziel in China erreicht haben. Unter den Teilnehmern sind Freundschaften entstanden, sie treffen sich regelmäßig und sprechen über ihre Erlebnisse, aber auch über die Veränderungen, die eine solche Reise auslöst. Die Begeisterung der Menschen, die spektakuläre Weite der Natur, das Gefühl, ganz klein zu sein unter dem endlosen Himmel Sibiriens, die Erkenntnis, dass ein ganz einfaches Essen und ein Glas Wasser glücklich machen können.

Der Diplomat steht längst wieder in Angermund in der Garage, durchgesehen und gewartet. Und er wartet. Auf das nächste Abenteuer. Namibia, sagte Jürgen Erlebach neulich am Telefon. Auch so ein Land, über das man ein Bild hat, ein ungefähres. Eigentlich sollte man sich das mal ansehen. Und eine Rallye haben sie da auch demnächst. Welches Auto?

Was für eine Frage!

Text: Stefan Heins

Fotos: Rainer Kiedrowski/Jürgen Erlebach



Abstürzende Neubauten? Scurrile Behausungen bei Datong



Am Ziel: Diplomat, 13.000 Kilometer später