

Meine Motorfahrzeuge

Manfred Just

März 2016

Sachs Moped

Es begann beim Klettern. Als schüchterner Neulehrer hatte mich ein Kollege zu einer Kletterpartie im Elbsandstein-Gebirge eingeladen. Sicher hatte meine Mutter ein wenig nachgeholfen, denn sie fand, dass ich zu menschen scheu sei. Die Gruppe bestand aus wohlhabenden Leipzigern. Wir zwei Lehrer wurden mit dem Holzvergaser-Auto abgeholt. Andere und die Frauen fuhren mit dem Zug nach Schmilka. Jedenfalls war ich Ostern 1949 dabei. Wir saßen am Abend zusammen und ich sprach über die Vorteile eines Motorfahrrades, wie mein Vater eines besaß. Für uns war es damals die ‚Sachs‘ und sie machte uns kostengünstig mobil. Dazu meinte eine junge Frau, dass ihre Tante einen Schrebergarten hat und bei dem Nachbar steht so ein Moped.

Gleich nach Ostern fuhr ich zur Tante. Sie vermietete ein Zimmer für Messergäste, das heißt ich konnte gleich dort übernachten. Die ‚Sachs‘ des Gartenachbarn sah ziemlich vergammelt aus, aber ich wollte sie haben. Vierzig Mark habe ich wohl bezahlt. Dann stand sie in der Laube der Tante. Die Schläuche waren unbrauchbar, die Hupe und Glühbirnen fehlten. Nach einem Tag Arbeit sah das Ding aber schon besser aus.

Ich fuhr nachhause und begann zu organisieren. Mein Vater entwickelte eine besonders intensive Aktivität. Er war mehr an der ‚Sachs‘ als ich interessiert. Mit Schläuchen, Hupe, einer Flasche Öl und einem kleinen Benzinkanister fuhr ich am nächsten Wochenende wieder zur Tante. Sonnabendabend stand die ‚Sachs‘ auf aufgepumpten Reifen. Öl hatte ich aufgefüllt und dann den Motor immer wieder durchgedreht.

Ich brauchte dann noch ein Wochenende und eine passende Zündkerze bis der Motor weiß qualmend endlich mal lief. Stolz fuhr ich die 40 km damit nachhause!

Vater besorgte Rostschutzfarbe. Es war ein gelbliches Grau. Ich kümmerte mich um die Beleuchtung. Für Selbstgebrannten gab es Bilux-Lampe und Glühbirne fürs Rücklicht. Benzin gab es nur auf Bezugsschein. Den gab es beim Bürgermeister und den kannte Mama gut. Trotzdem war die Versorgung lückenhaft. Man konnte aber das Benzin mit dem frei erhältlichen Waschbenzin verdünnen.

Als aber mal eine Fackel von Dresden nach Leipzig feierlich gebracht werden sollte, gab es Zeitprobleme. Da kam aufgeregt der Bürgermeister zu mir und sagte, dass ich nach Meißen fahren und dort unter dem Jubel der Zuschauer die Fackel übernehmen soll. Damit sollte ich schnellstmöglich nach Oschatz fahren, wo man mich gebührend empfangen wird. Das war durchaus nicht so einfach, denn zum Motorradfahren braucht man beide Hände. Ich fuhr langsam an und übernahm dann mit der linken Hand die Fackel. In Oschatz würgte ich den

Motor ab und jemand nahm mir aus der müden Hand die Fackel. Ab da bekamen wir jeden Monat einen 5 Liter Tankschein!

Zwei Probleme hatte die schön graulackierte ‚Sachs‘ sie sprang schlecht an und beim Umschalten auf Fernlicht brannte die hintere Birne durch. Fürs Anspringen hatte ich rasch eine Lösung. In der Schule machte ich Äther und mischte den mit Waschbenzin. Davon hatten wir dann eine kleine Flasche in der Werkzeugtasche. Wenn man das Gemisch auf den Luftfilter spritzte, ging das Motor anwerfen besser. Das Aufmagnetisieren des Generators war wenig erfolgreich. Glühbirnen verbrauchte ich zunächst reichlich bis ich endlich mal den Schalter auseinander nahm. Eine dreifingerige Feder glitt über Kontakte (G = Generator, F = Fernlicht, A = Abblendlicht, R = Rücklicht, L = leer, B = Batterie):

BRL A R G R F / B R L A R G R F / B R L A R G R F / B R L A R G R F

Batterielicht aus Abblendlicht Fernlicht

Wie man leicht erkennen kann, bekommt das Rücklicht beim Umschalten immer für kurze Zeit die volle Generatorleistung und das verträgt so ein kleines Lämpchen nicht. Anders ist es beim Umklemmen der Anschlüsse:

BRL R A G F R / B R L R A G F R / B R L R A G F R / B R L R A G F R

Fehler erkannt! Besser spät als nie!



Vater hatte sich 1938 eine Sachs gekauft und sich damit den täglichen Weg zur Arbeit wesentlich erleichtert. Je 8 km für Hin- und Rückweg selbst bei Wind und Regen waren doch recht anstrengend. Er war recht stolz auf seine Sachs, die ihm dann bei Kriegsausbruch requiriert wurde.

Die Motorrad-Fahrlaubnis hatte ich mit einer 198er NSU in Riesa gemacht. Die Maschine hätte ich zwar auch kaufen können, aber sie war nur wenig mehr als Schrott.

Seit 1954 wohnten wir in Mühlhausen und liefen in 20 min zur Arbeitsstelle, da brauchte ich kein Fahrzeug. Die Sachs stand in der Garage. Wir hatten sie mal entrostet und neu gestrichen. Für die Bereifung hatten wir Ersatz und dann hatten die Söhne Führerscheine und Interesse an dem motorisierten Zweirad. Als die Söhne flügge waren, habe ich die ‚Sachs‘ an einen Sammler für 80 Mark verkauft.



So sah sie aus, als sie die Söhne entstaubt hatten. Die Bereifung musste erneuert werden. Dann kam Benzgemisch in den Tank und ohne großes Probieren lief das Maschinchen. Es war ein Vergnügen, als wir auf dem Garagenvorplatz die ersten Runden drehten. Nachdem wir nach längerem Suchen, Fragen und Betteln endlich eine neue Hupe aufgetrieben hatten, konnten wir sie auch anmelden und damit straßentauglich machen. Der alte Hupenball war so brüchig, dass er beim Drücken zerfiel.

2. Motoroller Pitty

22.06.1955 Spiegel

MOTORROLLER / SOWJETZONE *Tragödie um Pitty*

Nun wird es wohl nicht mehr lange dauern, bis Pitty endlich in den Straßen zu sehen ist", so machte vor einigen Monaten die Ost-"Berliner Zeitung" ihre Leser neugierig. Pitty ist kein sowjetzonaler Filmstar, sondern eine Errungenschaft, die der Erste Sekretär des Zentralkomitees der SED, Walter Ulbricht, vor zwei Jahren - gleich nach dem missglückten Juni-Aufstand - der grollenden Bevölkerung als Glanzstück der nun heraufdämmernden besseren Versorgung versprochen hatte. Pitty ist nämlich der sowjetzonale Motorroller.

Die Tragödie dieses Rollers begann damit, dass der ehemalige Konstrukteur der Junkerswerke in Dessau, Roland Berger, 45, und sein Kollege Ingenieur Werner Deglau, 36, darangingen, drei in die DDR importierte westdeutsche Motorroller der Typen Lambretta, Goggo und Bella in ihre einzelnen Bestandteile zu zerlegen. Nach langem Tifteln und Basteln mit den westdeutschen Rollerteilen "erfanden" Berger und Deglau schließlich auftragsgemäß einen Ostroller neuen Typs, dessen ursprüngliche Konstruktion inzwischen 1700mal geändert worden ist.

Die Nachkonstrukteure mussten immer wieder entscheidende Teile so abwandeln, dass sie mit sowjetzonalen Behelfsmitteln hergestellt werden können. Für die erste Muster-Pitty kassierte das zweiköpfige Roller-Kollektiv eine Aktivistenprämie von 5000 Mark. Optimistisch sah das Plansoll

für 1954 bereits 5500 Pittys vor. Am 1. Mai 1954 mussten zwei Aktivisten des volkseigenen Industrierwerkes Ludwigsfelde, das den Rollerbau übernommen hat, auf Pittys an Staatspräsident Wilhelm Pieck vorbeidefilieren. Aber schon wenige hundert Meter hinter der Ehren-Tribüne blieben die Parade-Roller wegen Zündungsschadens liegen.

Bis zum Juni 1954 sollte eine Vorserie von 125 Stück fertiggestellt sein. Aber die volkseigenen Lieferfirmen Emaillierwerke Leipzig und Schweißgerätewerk Leipzig hatten bis Oktober erst hundert Rahmen hergestellt, die sich zudem größtenteils als unbrauchbar erwiesen, weil die Schweißnähte nicht hielten. Trotz dieser Materialschwierigkeiten wurden bis Ende November immerhin 75 Roller in Handwerksfertigung hergestellt und zur Erprobung für 1840 Mark an die Arbeiter des Industrierwerkes Ludwigsfelde abgegeben.

Es waren Teufelsmaschinen. Das bekam Konstrukteur Berger handgreiflich zu spüren, als er mit seinem Proberoller wegen Gabelbruchs im Straßengraben landete und sich dabei den rechten Arm brach. Bald kehrten alle 75 Probe-Pittys wieder ins Werk zurück. Die Gabeln, die aus zwei Teilen zusammenschweiß waren, wurden jetzt ausgewechselt.

Bald darauf machten die 75 alten Roller und 39 inzwischen hergestellte neue Pittys wieder die mitteldeutschen Straßen unsicher.

Der Ludwigsfelder Arbeiter Günter Lange brach sich fast das Genick, als ihm im Dezember 1954 die Vorderradfelge plötzlich um die Ohren flog. An diesem Unfall trug der SED-Genosse Lehm, der Sonderbeauftragte des Ministers für Auto- und Traktorenbau, die Schuld. Er hatte nämlich einen Verbesserungsvorschlag durchgesetzt, die sonst verschraubten Felgenhälften zu nieten, um die Mangelware Schrauben einzusparen.

Kaum hatten die Techniker in Ludwigsfelde diesen Missstand beseitigt, als abermals zahlreiche Pittys in das Werk zurückgeschickt wurden. Die Beschwerden der erbosten Pitty-Käufer über Zünd-, Ketten- und Rahmenschäden wollten kein Ende nehmen. Nur ein Pitty-Roller überstand 6000 Fahrkilometer, dann brach auch sein Rahmen. Der Kontrollmeister des Betriebes, Karl Roske, 38, der ebenfalls mit seiner Pitty verunglückt war, verlor schließlich wegen der vielen Pannen die Nerven. Er verlangte sofortigen Produktionsstopp und schimpfte so laut über die Fehlkonstruktion, dass ihn die Werkpolizisten verhaften wollten. Meister Roske flüchtete vor einigen Wochen nach Westberlin, wo er ausführlich über die kostspielige Pitty-Tragödie berichtete.

Pitty

Hersteller: VEB Industriewerke Ludwigsfelde

Produktionszeitraum 1955 bis 1956

Motordaten

Einzylinder-Zweitakt-Ottomotor

Hubraum (cm³) 123 cm³

Leistung (kW, PS) 3,8 kW

Höchstgeschwindigkeit (km/h) 65 km/h

Getriebe 3-Gang

Antrieb Kette

Leergewicht (kg) 140

Nachfolgemodell IWL SR56 Wiesel



Im Gegensatz zu Roskes Vorschlag verfügte der von Ulbricht eigens für die Pitty-Produktion eingesetzte Sonderbeauftragte, der fünffache Aktivist Diplom-Ingenieur Bruder, dass in diesem Jahr mindestens 10 000 Pittys hergestellt werden sollen. Die vorhandene Reserve an westdeutschen Stahlrohren (von der Firma Kronprinz AG, Solingen) reicht aber - so sagt Flüchtling Roske - höchstens für 6000 Roller.

Und neue Rohrlieferungen sind kaum zu erwarten, da die westdeutschen Stahllieferungen im Rahmen des Interzonenhandelsvertrages seit einigen Wochen sehr stark gedrosselt worden sind.

In dem staatlichen HO-Autoladen Unter den Linden in Ostberlin sind zurzeit nur drei Renommier-Pittys zum Preise von 2300 Mark zu sehen. Die reinen Herstellungskosten belaufen sich jedoch auf 4000 bis 5000 Mark je Roller, so dass die Industriewerke Ludwigfelde im vergangenen Jahr ihre Bilanz mit einem Defizit von neun Millionen Mark abschlossen. Dieses Defizit musste mit staatlichen Zuschüssen ausgeglichen werden.

Das recht große Leistungsgewicht von 37 kg/kW in Verbindung mit dem 3-Gang-Getriebe bewirkte, dass des Öfteren ungenügende Fahrleistungen bemängelt wurden. Der Kraftstoffbehälter fasste 8 Liter, sodass sich bei einem durchschnittlichen Verbrauch von 3,5 l/100 km eine etwas knapp bemessene Reichweite von nur 228 km ergab. Die Federung war recht weich ausgelegt.

Damit ist unser nächstes Motorfahrzeug vorgestellt. 1956 erhielten wir einen von den insgesamt etwa 11000 Pitty's und nutzten ihn reichlich, wie man an der Reiseliste sieht:

1956 **Lietzow**/Rügen mit Pitty, 650 km

1957 **Wiek/Darß** mit Pitty, 640 km

1958 **Niehagen** mit Pitty, 540 km

Wir standen auch mal als Pitty-Reisende verschwitzt und verstaubt an der Rezeption des Gera'er Interhotels, und man hat uns trotzdem ein Zimmer gegeben! Bei der Auffahrt in Nora auf die A4 hatte ich schon meine Sonnen-Allergie weg und doch waren das schöne Zeiten.

Schade, dass der Pitty für Edith zu schwer war. Sie hatte es immer wieder mal versucht – fahren ging ja, aber das Halten nicht. Eine Bank voll lästernder Maurer hat sie mal mit Schwung umgekippt.

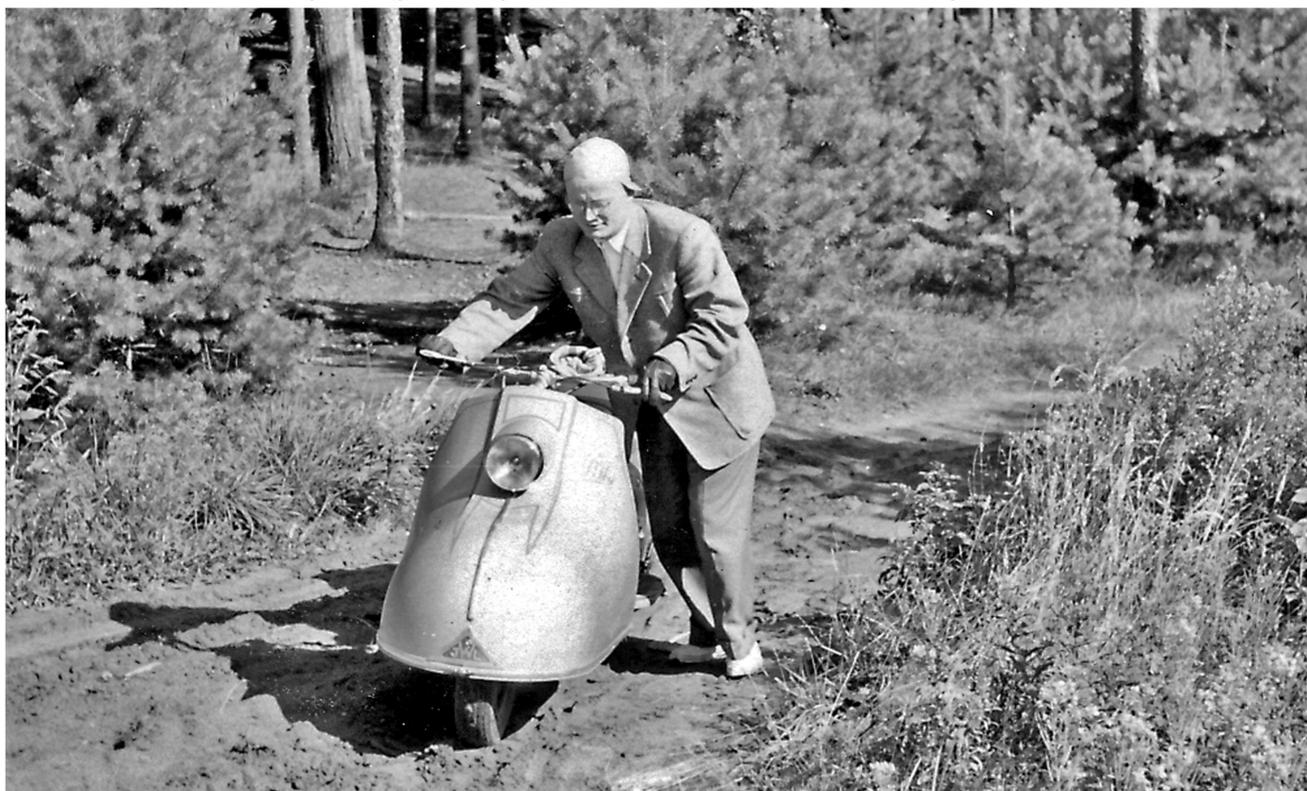
Während der Assistenzzeit in Potsdam bin ich im Sommer meist die 300 km Strecke mit dem Pitty gefahren. Damit war ich immer wenig mehr als 6 Stunden unterwegs. Die Bahnfahrt-Bilanz sah so aus: 5:30 Uhr zur Straßenbahn; 6 Uhr in Zug Leinefelde – Greifswald; 12 Uhr Ankunft Karlshorst ; 13 Uhr Abfahrt nach Potsdam; Ankunft 14 Uhr; mit Straßenbahn ins Center = 30 min; zur Wohnung laufen 20 min. Da der Zug in Karlshorst aber meist erst zwischen 14 und 16 Uhr ankam, war der Bahnfahrt-Tag sehr lang.

Wenn das Wetter gut war und ich bei der Rückfahrt Zeit hatte, nahm ich oft die Route über den Harz. Eigentlich ließen wir uns vom Wetter wenig beeinflussen. Wir hatten Regencapes und große Brillen und wenn es schlimm war, stellten wir uns mal unter eine Brücke. Schlimm war es mal im Nebel. Da bog ich

in Gotha falsch auf die A4 und fuhr Richtung Westen. Vor Gerstungen holte man mich dann zum Verhör runter von der Autobahn. Da der Nebel auch an der Grenze noch ungewöhnlich dicht war, glaubte man mir mein Fehlverhalten. Wir hatten uns mit Beziehungen einen schönen Windschutz besorgt. Er wurde am Lenker beidseitig angeschraubt und war recht nützlich. Leider war das keine stabile Konstruktion. Starker Wind drückte sie um und gegen die Nase. Mit verstärkten Klammern ging es einige Zeit lang gut, bis dann die Verschraubungen am Plexiglas ausbrachen.

Viele tausend Kilometer reiste ich zwischen Mühlhausen und Potsdam; immer mit dem Motto, dass Bahnfahren viel anstrengender als Pittyfahren sei. Bis es mich dann 1964 hart erwischte. Sonntagnachmittag fuhr ich los und hinter Sondershausen begann der Regen. Er kam vom Nordosten, war furchtbar kalt und wurde immer stärker. Oben am Kelbraer Berg sah ich nichts mehr. Ich war nass bis auf die Haut und hatte noch 250 km vor mir. Da drehte ich um und benutzte den Pitty nie mehr! Ein Nachbar kaufte ihn.

Der Pitty hatte uns 8 Jahre treu gedient. Er war deutlich besser als sein Ruf. Außer Blech- und Reifen-Schäden gab es keine Reparaturen. Zweimal hatten wir aber bei der Niehagen-Reise Pech. Zwischen Eisleben und Halle fuhren wir rechts neben einer Ölspur, die plötzlich rechts abbog. Das reichte, um den Pitty umzuwerfen. Edith rutschte über die Straße und ich rollte. Da wir dick angezogen waren und im Regenumhang steckten, passierte uns nicht viel. Wir waren aber heilfroh, dass kein Gegenverkehr war. Bei der gleichen Tour rutschten wir oben am Darß über Sand auf Asphalt. Wir waren aber sehr langsam, deshalb war der Schaden gering. Wegen meiner kurzen Hosen gab es aber Schrammen.



Es waren nicht die besten Wege bei Neu Mukran auf Rügen. Das Bild zeigt aber, dass man mit dem Pitty auch in Sonntags-Hose und Feiertags-Jackett reisen konnte. Edith stand zum Fotografieren auf festem Boden!

Ein Auto stand schon länger auf unserer Wunschliste, der Wunsch war aber zunächst weit außerhalb der Realität. In Potsdam lebte ich recht sparsam und Edith verwaltete unsere Finanzen so gut, sodass wir nach den drei Potsdam-Jahren finanziell einem Auto nahe waren.

Wie ich zu meinem PKW-Führerschein kam, weiß ich nicht mehr. Es war absolut unproblematisch und extrem human. Als ich dann nach der Pitty-Misere das Bahnfahren immer lästiger fand, ging ich ins Potsdamer Autohaus. Bei uns in Mühlhausen war die allgemeine Meinung, dass die Wartezeiten auf ein neues Auto so um die zehn Jahre waren. Mit wenig Optimismus startete ich die Anfrage und war von der Antwort total überrascht: Wolga und Moskwitsch gab es sofort; den Skoda nach einem Monat; den Saporoschez 968 nach drei Monaten; den Wartburg nach fünf und den Trabant nach sieben Jahren. In Mühlhausen besuchte ich dann die Vertragswerkstätten. Der Chef der Skoda-Werkstatt, Meister Willimszik meinte ärgerlich, dass er den Vertrag mit Skoda kündigen will, weil bei dem Auto außer der obligaten Durchsicht, keine Reparaturen anfallen – es also nichts zu verdienen gibt. Das gefiel uns und machte die Entscheidung leicht. Wir kaufen uns einen Skoda!

Skoda Octavia

Ich fuhr wieder nach Potsdam, schrieb fleißig an der Dissertation und vergaß nicht, im Autohaus den Skoda Octavia zu bestellen. Vier Wochen später stieg ich dann stolz auf dem Parkplatz vor dem Haus aus unserem platingrauen **Octavia: 1089ccm, 43PS, 1270 kg, 110 bis 115 km/h.**

Klar, die Freude aller Familienmitglieder war groß und die Fahrten nach Potsdam wurden zum Vergnügen.

1964

Noch im gleichen Jahr (1964) machten wir uns ohne große Planung auf zum ersten PKW-Urlaub nach Ungarn. In Siofog übernachteten wir in einem gemütlichen Hotel, aßen Hörnchen zum Frühstück und Umrundeten den Balaton. Die Beifahrerin kam gut mit den Karten zurecht und brachte uns ohne Probleme in Budapest zu Cecilia. Die Söhne hatten wir allerdings nicht mit. Mit denen bin ich dann an einem Wochenende schnurstracks nach Prag gefahren. In einem Selbstbedienungsladen gab es wunderschöne Würstchen und dunkles Bier. Ich brachte das zum Tisch. Da sahen sich die Söhne an und nahmen mir das Bier weg mit der deutlichen Bemerkung: "Du bist Autofahrer!" Wir sind später oft in Prag gewesen, aber ich habe nie wieder die Gelegenheit gefunden, dort ein dunkles Bier zu trinken!

Ab dem nächsten Jahr waren dann die Kinder für viele Jahre im Urlaub immer dabei. In der Urlaubs-Liste findet man Einzelheiten. Zunächst ging es aber nach Rumänien, nach Mamaia. LB68-75 war das erste Kennzeichen, und hier



Hotel Carlton in Bratislava

in Bratislava gab es den ersten Eisbecher mit einem Berg süßer Schlag-
sahne.

Die nächsten drei Jahre trieb es uns wieder ans Schwarze Meer nach Bulgarien

und Rumänien, wobei die Fahrt selbst immer ein Teil des Urlaubs war.



Die
Fami-
lie
plante
lang-
fristig
die
Aus-
flugs-
ziele
und
Be-
sichti-
gun-
gen,
aber es

waren Gruppenreisen mit einem mehr oder weniger sympathischen Reiseleiter. Der letzte drangsalierte uns mit seinem Motto: „Gehalten und fotografiert wird dort, wo ich halte!“ Das störte die aus der Gruppe nicht, die nur von einer Gaststätte zu nächsten fahren und dann immer lange bei Kaffee und Zigaretten saßen. Das ging uns aber mächtig auf die Nerven und führte zu einem recht deutlichen Brief an das Zentrale Reisebüro. Von da an organisierten wir alle Reisen ans Schwarze Meer in Eigenregie. Wenn ich in Berlin war, machte ich mit den Reisebüros von Rumänien (Karpatii) und Bulgarien (Balkantourist) direkte Verträge.

1968 wurde in der Schule die Bibliothek neu eingerichtet und alte Bestände wurden aussortiert. Da brachten die Söhne ein Buch mit, das den SEWAN-See beschrieb. Nachdem das die ganze Familie gelesen hatte, entstand bei allen der Wunsch, dort hin zu reisen. Bis Ende November mussten Reisewünsche plus zwei Alternativen eingereicht werden. Wir waren überrascht, als wir schon im Januar die Zusage zu einer Reise durch den Kaukasus erhielten: Lwow – Poltawa – Kiew – Charkow – Rostow/Don – Orshonikidse – Tbilissi - Sewansee – Eriwan – Tblissi – Gori – Suchumi – Sotschi – Gelendshik – Novorosisk – Rostow/Don – Charkow – Kiew – Lwow! Das war die Wucht!!!

Dann passierte sehr lange nichts. Das war im Sozialismus nichts Ungewöhnliches, aber es beunruhigte.

1969

Am 15.07.1969 erhielten wir dann die Reise-Unterlagen und die Nachricht, dass wir die Rechnung bezahlen sollten:

Einzelreisenr. **X-1454**

Anmeldnr. **92884 und 92885**

Reisedauer: **20.07. bis 12.08.1969**

Kategorie: **I/Vollcamping** Personenzahl: **4**

Pkw: **Skoda-Octavia LB 68-75**

Teilnehmerpreis: 4 x 566,00 Mark = 2264,00 Mark

Benzingeld: 383,00 Mark = 383,00 Mark

Taschengeld: 4 x 208 Mark = 832,00 Mark

Insgesamt 3479,00 Mark

Das sieht nach viel aus, war aber deutlich weniger als das, was ein Ostsee-Urlaub kosten würde, denn im Teilnehmer-Preis waren die Übernachtungen und die Vollverpflegung enthalten! Der Verpflegungsanteil und das Benzingeld wurden uns an der Grenze in Rubel ausgezahlt.

Schon nach der Zusage im Januar begann die Planung. Wir besorgten uns einen sehr guten deutschsprachigen Reiseführer und kauften Konserven. Wir hatten inzwischen schon einen recht sicheren Benzin-Verbrauchswert gemessen. Es waren etwa 7,2 Liter auf hundert Kilometer und daraus ergab sich das Betätigungsfeld für die Söhne (aus dem Reisebericht):

◆ die Kinder machten für die 26 Tage einen Essen-Plan, nach dem wurden dann die mitzunehmenden Vorräte zurechtgelegt;

◆ die Kinder suchten aus dem Reiseführer (dafür war er nun besonders wichtig) die Tankstellen mit dem dort vorhandene Benzin und den Öffnungszeiten heraus. Man musste Benzintalons kaufen und die gab es in verschiedenen Sorten und davon gab es etliche (A-72, A-76, A-98). Die Berechnung der Söhne war so gut, dass wir nur 2 Stück 5 Liter-Talons zurücktauschen brauchten;

◆ die Söhne suchten die Tankstellen heraus, an denen es Motor-Öl gab. Das war wichtig, weil unser Skoda Oktavia für 1000 km mehr als 1 Liter Öl verbrauchte. Man hatte mir aber geraten, den Motor nicht reparieren zu lassen, denn das würde über 900 Mark kosten und dafür könnte ich 600 Liter Öl kaufen! Es zeigte sich dann, dass in der SU Öl so billig war, dass wir selten dafür bezahlen mussten. Ein Ausschnitt aus den Notizen der Söhne sah z. B. so aus:

◆ **Kiew** Rechtes Dneperufer an der Patenbrücke A-98, A-72 8 bis 20 Uhr;

Anfang der Straße Kiew-Odessa A-98, A-76, A-72, Öl; 8 bis 17 Uhr

außer Sonntags

◆ und ich kümmerte mich schließlich um die Gesamtvorbereitungen und das

Auto. Die wichtigsten Teile hatte ich doppelt. Die Zündung hatte ich mit einem Germanium-Transistor, den meine Mutter mitgebracht hatte, elektronisch ausgelegt und die Originalzündung drin gelassen. Gleiches galt für den Laderegler.



Straße (!) zwischen Passanauri und Mzcheta

Das Umstellen dauerte notfalls nur wenige Minuten. Radbremszylinder, Wasserpumpe, Verteilerkopf, Unterbrecherkontakte und viel anderer Kleinkram kamen in

die Mitnehmekiste.

Es wurde ein wunderschöner Urlaub und war der Beginn aller weiteren Reisen. Für Einzelheiten kann man sich in den jeweiligen Reiseberichten informieren. Hier ist es aber wichtig, zu betonen, wie prächtig uns unser Octavia über die 10000 Kilometer brachte.

An der steilen Nordseite des Kaukasus machten die Moskwitsch's Pause mit kochendem Kühler; Wartburg's hatten Probleme mit den Achsen. In einer Werkstatt wurden dann die gebrochenen Achsen geschweißt und geschliffen und weiter ging es. Trabant's und unser Octavia schnurrten jedoch zuverlässig über den Kreuzpass und überstanden auch schwierigere Straßenabschnitte. An das Tanken hatte man sich schnell gewöhnt, denn es gab nur Schläuche ohne Hähne. Man schob seinen Talon durch ein kleines Loch im vergitterten Fenster der Tankwart-Bude. Dann steckte man den Schlauch in die Tanköffnung und winkte. Daraufhin wurden entsprechend des Talon-Wertes 5, 10 oder 20 Liter gepumpt egal ob der Tank überlief oder nicht – Benzin war billig!

Neben dem hohen Ölverbrauch hatte unser Octavia noch eine Macke, das war die Auspuff-Aufhängung. Reserve-Schellen hatte ich mit, aber in der SU musste ich doch in eine Werkstatt. Dort machte man Schellen mit Stücken von Pressluft-Schläuchen als elastischen Teil. Die hat dann fast die ganze Strecke bis zurück nach Oppeln gehalten. Warum die dauernd rissen, war nicht zu ermitteln!

Nach der zweiten Reise war die Federung schwabblig. Die Achse hing an einer schweren Blattfederung. Als ich Elaskon und Dreck entfernt hatte, war der Bruch an drei Federblätter erkennbar. Der Schmied in der Kilianstraße war für die gute Arbeit beim Federnsprengen bekannt. Nach zwei Tagen konnte ich die reparierte Feder wieder einhängen. Gut, dass die Söhne immer dabei waren, denn beim Arbeiten rutschte der Wagenheber weg und für mich wurde es recht eng unterm Auto. Es ist erstaunlich, wie schmal sich Rippen zusammenquetschen lassen. Bloß gut, dass ich den Kopf in der Getriebelücke hatte. Harald holte schnell Herrn Hill, den Besitzer der Garage. Der fasste hinten an und hob das Auto hoch bis der Wagenheber wieder drunter war.

1970

Auch einen Unfall musste unser Octavia verkraften. Die Straße nach Mentero-da ist kurvenreich und ansteigend. An der rechten Seite hinter einer Linkskurve war Langholz gestapelt und der Regen hatte von dort eine breite Sandspur über die Straße gespült. Dort rutschte ich dann nach rechts aus und hatte als ich stand einen Baumstamm im rechten Scheinwerfer. Nach der Reparatur habe ich alles wieder mit Elaskon ausspritzen lassen, aber das Rosten konnte man kaum verhindern. Es gab Stellen, da war nur noch Lack und kein Blech mehr. Als dann auch mit Epoxyd-Harz nichts mehr zu reparieren war, fand sich ein Käufer, der fast den Neupreis zahlte. Das war bei der sozialistischen Marktwirtschaft und Wartezeiten von 10 Jahren für einen Neuwagen nicht ungewöhnlich. Nach einer Reise durch Ungarn nahmen wir 1970 Abschied vom Octavia.



Fähre nach Tihany

Da ist aber noch ein Erlebnis an das wir uns gern erinnern. Vom Donaudelta wollten wir zu den Klöstern im Norden. Die normale Route macht einen großen Bogen nach Süden und führt bei Braila über die Donau. Das war ein erheblicher Umweg, den wir abkürzen wollten. Beim Dorf „23. August“ sollte eine kleine Fähre sein, die auch Autos nach Galati bringen würde. Der Name ist ein rumänisch-sozialistischer Feiertag, der ganz und gar nicht zu diesem verträumten Dorf ohne befestigte Straßen am Ende der Welt passte. Die freundlichen Leute zeigten uns den Weg zur Fähre – ein paar hundert Meter am Donaudamm entlang. Dorthin gelangte man in einer wagenbreiten Schlamm-Spur. Der Schlamm war wadentief – zu viel für unseren Octavia. Die Dörfler hatten das wohl erwartet und gaben Zeichen, die mir reichlich unsympathisch waren. Sie wiesen hinauf auf den Damm, der fast 45 Grad anstieg. Den musste ich schräg anfahren, weil der Motor die Steigung nicht schaffte. Als ich einstieg sah ich die skeptischen Blicke der Familie und hörte die anfeuernden Rufe der Dorfbevölkerung. Bei jedem Huckel hatte ich Angst, dass ich umkippe und herunter rollte. Man jubelte als ich oben war. Oben fuhr es sich dann wie auf einer guten Schotterstraße. An der Fähre wurden wir von freundlichen Beobachtern begrüßt.

Wir hatten wahrlich ein gutes Auto, aber auf den Neuen brauchten wir nicht warten. Die Elektronik aus dem Octavia baute ich aus. Ich weiß wirklich nicht mehr, wie wir es schafften, das nächste Auto so rasch zu bekommen. Allerdings lief ja der Octavia noch auf das Kontingent von Potsdam.

Skoda S100

Wir hatten nun ab 1971 den ŠKODA 1000 MB!



- *Das erste tschechische Großserien-Automobil debütierte im Frühling 1964*
- *Mehr als 443.000 Fahrzeuge gebaut, davon mehr als die Hälfte exportiert*
- *Fortschrittliche Technologie: Motorblock im Alu-Druckgussverfahren produziert.*
- *ŠKODA 1000 MB heute ein beliebter Klassiker, vor allem der Zweitürer MBX*

Das Kompaktfahrzeug debütierte am 21. März 1964 als Nachfolger des damaligen ŠKODA Octavia. Als erster ŠKODA mit Heckantrieb, Heckmotor und selbsttragender Karosserie ist der ŠKODA 1000 MB ein Meilenstein in der fast 119-jährigen ŠKODA Geschichte. Der geräumige Viertürer war zu seiner Zeit eines der besten Fahrzeuge der Ein-Liter-Klasse und setzte Maßstäbe in Sachen Komfort, Leistung und Technik.

Zugleich setzte der ŠKODA 1000 MB Maßstäbe in Sachen innovative Motoren- und Antriebstechnik. Bei der Motorenentwicklung setzte ŠKODA als erster europäischer Autohersteller überhaupt auf die Zylinderblockproduktion im Aluminium-Druckguss-Verfahren. Auch der Viergang-Getriebekasten wurde nach dieser Bauart produziert. Damit griff ŠKODA auf ein ursprünglich im Jahr 1922 von dem tschechischen Ingenieur Josef Polák entwickeltes Verfahren zurück. Hauptvorteil waren die deutlich verkürzten Produktionszeiten.

Der hinter der Hinterachse liegende, wassergekühlte OHV-Vierzylindermotor leistete 27 kW (37 PS). Der Hubraum betrug 988 ccm. Die moderne Motorentechnik in Verbindung mit dem geringen Gewicht von nur 755 kg sorgte für einen enorm sparsamen Benzinverbrauch von nur 7 bis 8 l/100 km. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 120 km/h. Im Jahr 1968 wurde die Motorleistung auf 32 kW (43 PS) gesteigert.

Bei kompakten Abmessungen (4,17 m lang, 1,62 m breit und 1,39 m hoch) bot der ŠKODA 1000 MB viel Platz und Komfort für die ganze Familie. Überzeugend auch die hohe Funktionalität. So konnten die Sitze einzeln umgeklappt werden. Der 220 Liter fassende Kofferraum lag unter der Fronthaube. Das Reserverad befand sich unterhalb des Kofferraums. Vorteil: um an das Reserverad zu gelangen, musste nicht das komplette Gepäckteil geöffnet werden.

1971

Gleich nach dem Kauf begann ich die Transistor-Zündung aus dem Octavia umzubauen. Beim Octavia war Plus an Masse, aber beim S100 war nun wie üblich Minus an Masse.



Ankunft im Camping Pravez bei Sofia

Das war günstig, denn ich brauchte nur die Transistoren austauschen. Auf der Leipziger Messe hatte ich mir einen Silizium-Leistungstransistor erbettelt, der deutlich besser geeignet war als der beim Octavia eingebaute Germaniumtransistor. Damit war nun der S100 wohl der einzige seiner Art mit elektronischer Zündung. Die Umstellung des Spannungsreglers war etwas komplizierter, aber die nötigen Kleinteile besorgte Mama.

Nun brauchte ich nur Steckverbinder umzusetzen, um gegebenenfalls wieder die Originalanlage einzurichten. Am Verteiler und am Unterbrecher brauchte nichts geändert werden.

Die Elektronik hatte aber den Vorteil, dass über den Unterbrecher nur wenige Milliampere Strom flossen und durch die Zündspule nur dann Strom floss, wenn der Motor lief. Der Laderegler hatte häufig Ausfälle, weil durch den hohen Stromfluss die Kontakte verschmorten und hängen blieben. Elektronisch war das natürlich besser; da gab es keine Kontakte.

Gleich die erste Reise 1971 war etwas Besonderes. Edith hatte den Transport nach Bulgarien als Flugreise organisiert.

Das Auto wog 760 Kg und wir hatten für den Hinflug 54 Pfennig pro Kilogramm Auto zu zahlen. Der Rückflug war mit 56 Pfennigen etwas teurer. Es

war schon ein tolles Gefühl, als ich den Skoda in die AN12 fahren durfte. Über die Zollprobleme, die uns in Sofia erwarteten, kann man im Reisebericht nachlesen.



Camping Bor beim Rila-Kloster

zins erspart. Damit war der Flug nicht nur die Einsparung von 10 Urlaubstagen sondern auch von Kosten. Es war rundum eine prima Sache, die sich leider nicht wiederholen ließ. Nun hatten wir vier Wochen Zeit, Bulgarien zu erkun-



Abschied in Caransebes

den. Wir begannen hier die Aufstiege auf die drei höchsten Gipfel: Musala, Vichren, Maljowitza zu erkunden.

In Pravez übernachteten wir und holten anderntags dann unser Auto ab. Diese Aktion hatte uns wenigstens 8 Übernachtungen für 4 Personen und 300 Liter Ben-

1972

Die Organisation von Einzelreisen klappte nun einigermaßen. Man

‚Cousine‘ Frau Aldea. Hier in Caransebes hatten wir vortrefflich privat übernachtet.

1973



Campingplatz in Bratislava

1973 machten wir wieder einen Besuch bei unserer Cousine! Das zweite Ziel war Camping Saturn. Hier hatte man uns zu Neckermann Touristen in der oberen Etage einer schönen Villa untergebracht. Zur Erinnerung: es war die Reise

mit der Raketa-Fahrt nach Sulina und Besichtigung der Schlammvulkane.

1974



bei der Autodurchsicht im Camping Saturn

1974 verluden wir in Dresden uns und unser Auto auf einen Reisezug, der uns nach Varna brachte. Wir hatten dann am Sonnenstrand im ‚Kristal-Hotel 2‘ schöne Tage. Vergessen werden wir diese Reise nicht, denn wir wanderten zum Cap Emona,

waren im Felsenkloster und im Steinernen Wald bei Varna.



Camping in Haskovo

1975

1975 hatte ich ein Privatquartier in Sosopol besorgt und direkt mit Balkantourist abgerechnet. Das war die Wucht, denn wir erhielten in Sosopol mehr Geld für Verpflegung und Benzin zurück als wir eingezahlt hatten.

Wir hatten nach den gebuchten Tagen noch reichlich Geld für eine weite Rundreise durch Bulgarien. Höhepunkte waren: die Fahrt von Haskovo, Kardschali durchs Ardina-Tal (mit der großen alten Hängebrücke); die Hubschka-Quelle; der Shnetschanka Gipfel und die Besteigung des Musala (2925m). Dort begannen meine Probleme mit dem linken Knie und nur die Söhne schafften den Gipfel.

Die Tour Haskovo – Kadschali sind wir später noch einmal gefahren, da war der Straßenverkehr genauso schlimm. Es war die Route der westdeutschen Gastarbeiter. Die Autoschlange vor der Grenze war viele Kilometer lang. Die Autos voll beladen; Möbel, Sofas, Kühlschränke auf dem Dach und die Straßenränder voll mit Verpackungsabfall. Es war amüsant zu sehen, wie sich die weiblichen Reisenden in der Wartezeit umzogen. Die hübschen Blusen, Röcke und Kleider verschwanden und in die Autos setzten sich dann Türkinnen mit langen Gewändern und Kopftüchern. Wir mussten an der Schlange entlang bis

kurz vor die Grenze, weil gegenüber vom Quelle-Laden die Abzweigung ins Ardina-Tal war.

1976

1976 war nach der ungewöhnlich guten finanziellen Versorgung wieder ein Urlaub in Sosopol geplant. Leider war Wilfried mit der Vorbereitung für sein Auslandsstudium beschäftigt, sodass diese Reise mit inkompletter Familie erfolgen musste. Das Zimmer in Sosopol war schlicht, aber wir erfuhren als erstes,



Prislop Paß (1414m)

ernstwert Zielen unterwegs. Wir übernachteten im teuren Hotel ‚Musala‘ in



Camping Satu Mare

wie man sich bei Moslems auf dem Klo zu verhalten hat und dass die dicken Rohre an der Steilküste die Abwässer ins Meer leiten. Das schränkte die Badelust am nahen Strand sehr stark ein. Dafür waren wir dann zu vielen erinnernswerten Zielen unterwegs. Wir übernachteten im teuren Hotel ‚Musala‘ in Borovec und Harald erstieg den Maljowica (2729 m). Ich hatte in halber Höhe eine Nierenkolik. Von den weltberühmten Sandsteinpyramiden wanderten wir nach Melnik und erhielten dort keine Flasche von dem weltberühmten

Melniker Dessertwein. Wir fuhren in den Norden Rumäniens zu den buntbemalten Klöstern, kreuzten den Prislop Pass und waren in den Bungalows in Satu Mare neben dem Thermalbad die einzigen Gäste.

In der einleitenden Einschätzung ist der S100 recht gut bewertet worden. Bei den Grenzkontrollen war es immer ein Vergnügen die Gesichter der Kontrolleure zu beobachten, wenn sie nach hinten gingen und dann verlangten, dass man den Kofferraum öffnet und dort nur der verrostete Motor zu sehen war. Genau, das Rosten trotz Hohlraumkonservierung störte uns sehr. Nach 2 Jahren fiel der Auspuff auseinander. Nach drei Jahren mussten die Motoraufhängungen nachgeschweißt werden. Ein Radlager konnte man nicht einstellen. Dort drehte sich das Rad nicht im Kugellager, sondern Rad und Kugellager drehten sich auf der Achse. Mit einem Meißel habe ich dann Rillen auf die Achse geschlagen und dort das Kugellager drauf getrieben. Die Werkstatt wollte die ganze Achse ersetzen.

Wir fanden schnell einen Käufer für den *ŠKODA 1000 MB*. Gleich nach dem 1976er Urlaub verkauften wir ihn ohne Verluste. Da es unklar war, wann wir ein anderes Auto bekommen, buchten wir eine Flugreise nach Batumi, denn die Strecke von Suchumi nach Batumi war für PKW-Touristen absolut gesperrt. Wir wollten aber sehen, wo Jason das Goldene Vlies ergaunert und Drachenzähne gesät hatte. So konnten wir auch die Wartezeit für das nächste Auto ohne Ungeduld überbrücken.

In Šumperk (Mähren) gab es einen gut bestückten Elektronik-Laden. Dort hatte ich einen 400 Volt/100 Ampere Leistungsthyristor erworben. Damit konnte ich nun eine prächtige Elektronikzündung bauen. Bei der klassischen Zündung wurde die Energie in der Spule gespeichert und bei hohen Umdrehungszahlen wurde sie zwangsläufig geringer. Bei der Thyristor-Zündung werden aus 12 Volt 300 Volt gemacht. Damit wird ein Kondensator aufgeladen und beim Durchschalten des Thyristors über einen Hochspannungstrafo entladen. Erst hatte ich dazu Zeilentrrafos vom TV genommen, dann selbst gewickelte Trafos.

Bei dem ersten Auto, das nicht viel schneller als 100 Km/h fuhr, haben wir kaum auf das Auswuchten der Räder achten müssen. Jetzt bei diesem Fahrzeug war plötzlich der Ärger groß. Wir hatten in Brünn übernachtet und auf der Strecke nach Bratislava ratterte recht übel die Lenkung. Wir hatten dort zwar Camping gebucht, aber preiswert auf Motel ändern können. Dadurch hatten wir einen ordentlichen Parkplatz mit solidem Untergrund und dort konnte ich das Auto sicher hochbocken. Ich war gerade dabei, die Lenkung zu kontrollieren als mich ein Tscheche fragte, ob es Probleme gibt. Ich hatte noch nicht viel erklärt, als er am Vorderrad drehte und feststellte, dass da eine Mordsunwucht drin sei. An beiden Vorderrädern waren tatsächlich die Ausgleichsgewichte weg – merkwürdig war das schon, denn so leicht fallen die nicht ab.

Egal, auch Ausgleichgewichte hatte ich natürlich mit. Es war leichter als erwartet, damit die beiden Räder auszuwuchten. Von da ab, ließen wir die Räder immer kontrollieren.

Die Reifenwerkstätten haben dazu eine Maschine, die anzeigt, wo und wie viel Gewicht angebracht werden muss. Ein Arbeiter hatte das den Söhnen mal genau erklärt. Als wir mal in einer anderen Werkstatt einen Platten reparieren lassen mussten, hatten die dort die gleiche Maschine, aber der Arbeiter probierte ein Gewicht nach dem anderen aus. Das konnten die Söhne nicht mit ansehen, sie stellten sich daneben und ihm, wo was hin muss. Ich war richtig stolz auf die beiden 11- und 12-jährigen.

Dacia 1300 (48 kW / 65 PS)

Im Autohaus bot man uns dann 1977 einen gelben Dacia an. Der sah nun wie ein richtiges Auto aus. Ich war gerade im Krankenhaus als wir die Freigabe erhielten. Edith holte nun das Auto ab und kam gut damit zurecht. Sie hatte ohne Probleme im letzten Jahr die PKW-Fahrerlaubnis gemacht.

Und das schreibt man über das Auto:

Ab August 1968 lief mit dem Dacia 1100 das erste Modell vom Band – ein Lizenzbau des französischen Modells Renault 8. Größere Stückzahlen erreichte Dacia/UAP ab 1969 mit dem Dacia 1300, einem Lizenzbau des Renault 12. In

35 Jahren wurden bis zur Produktionseinstellung am 21. Juli 2004 insgesamt 1.959.730 Fahrzeuge dieses Typs hergestellt. Dieser Dacia gilt bzw. galt daher als „Volkswagen“ Rumäniens.

In die DDR wurde der Dacia 1300 ab 1973 importiert und erfreute sich dort als einer der wenigen angebotenen Fronttriebler mit Viertaktmotor zunächst großer Beliebtheit. Die Verarbeitungsqualität ließ jedoch immer mehr nach, was dem Ruf des Dacia schadete. In den 1980er-Jahren wurde er nur noch sporadisch importiert. Dabei handelte es sich stets um die normale

1300/1310/1410/1320/Liberta	
Produktionszeitraum:	1969–2004
Klasse:	Mittelklasse
Länge:	4345–4410 mm
Breite:	1635 mm
Höhe:	1435 mm
Radstand:	2440 mm
Leergewicht:	900 kg

Limousine mit dem 1300ccm-Motor.

Name	Hubraum	Typ	Leistung	Höchstgeschwindigkeit	Beschleunigung (0-100 km/h)	Benzinverbrauch Stadt (100 km)	Benzinverbrauch Land (100 km)
1.6 GT	1557 cm ³	8 Ventile SOHC	52 kW (72 PS) bei 5500 min ⁻¹	160 km/h	15,9 s	11 l	6 l
16 GTi	1557 cm ³	8 Ventile SOHC	52 kW (72 PS) bei 5500 min ⁻¹	160 km/h	15,9 s	10 l	6 l
1.4 GLi	1387 cm ³	8 Ventile SOHC	48 kW (65 PS) bei 5500 min ⁻¹	160 km/h	15,9 s	10 l	6 l

1977

Wir hatten nun den Dacia 1300 und waren zufrieden. in dem Auto konnte man sich beim Fahren unterhalten oder das selbstgebaute Autoradio einschalten, das bis Kiew deutsche Sender brachte. Wir fühlten uns wohl beim Fahren. Edith fuhr bald so sicher, dass ich als Beifahrer schlafen konnte. Der Motor war spürbar kräftiger, obwohl er aber Mühe hatte, die angegebene Höchstgeschwindigkeit zu erreichen.



Wir erhielten den Dacia schneller als erwartet, und es waren noch reichliche Urlaubstage übrig. Vom 13.07.1977 bis 30.07.1977 waren wir beim Batumi-Ausflug von



Aussichtspunkt Havrania Skala

Haustür zu Haustür unterwegs.

Der Rest reichte noch für eine Tour mit dem neuen Auto in das Slowakisch Paradies, vom 13.08. bis 24.08.1977. Das waren schöne Tage. Es fuhr sich gut mit dem Dacia, und das Slowakische Paradies ist eine wahrhaft schöne Gegend mit nicht einfachen Klettertouren und einsamen Aussichtspunkten.

Gleich nach der Rückkehr organisierten wir die nächste Kaukasus-Reise. Wir buchten Übernachtungen nach Reiseführer, die uns bis auf die Übernachtung in Eriwan bestätigt wurden. Hierfür wurde uns das neue Motel am Sewansee angeboten.



Fam. Just vor dem Elbrus

Zu der Tour, die wir 1969 gemacht hatten, sind **1978** etwas größere Besichtigungsrouten dazu gekommen



Südseite des Kaukasus

men – sie sind hier violett gezeichnet. Jeder Kilometer war es wert, gefahren zu sein.

Für die Tscheget-Tour mussten wir uns zwar für einen Tag eine Reiseleiterin mieten, die dann an den

Kontrollstationen mehr Angst als wir hatten,

aber wir waren auf dem Tscheget vor dem Elbrus Gipfel.

Auch für den Abzweig in das Tal des Giseldon's und nach Karmadon mussten wir uns erst vom Intourist-Büro eine schriftliche Anweisung für den Polizisten an der Gabelung holen, die wir mit der Bemerkung: „Es ist ein dummer Polizist!“ erhielten. Dieser Teil der Reise gehört wegen seines Reizes in jedes Programm für Kaukasus-Reisen, die vielleicht später mal geben wird.

Das Auto machte keine Probleme. Die zwei, die wir hatten, waren selbst gemacht. Die Straße über den Kaukasus war nun voll asphaltiert. Vor einer Kuppe war ein Querrinnen-Warnschild. Das waren bisher Huckel bei Belagsabschnitten. Diese hier war aber eine breite gut 50 cm tiefe Rinne. Da bin ich nur mit Schwung wieder hoch. Hier steht das Auto schon hinter der Rinne. Der linke Reifen ist



Nach dem 'Großen Sprung'

Reifen ist samt Felge hin und die Lenkung hat einen Schlag weg. Erst am Sewansee konnte ich mich um den Schaden kümmern.

Die Felge klopfte ich mit kräftigen Hammer-

schlägen wieder einigermaßen rund und einen Reserveschlauch hatte ich ja mit. Die Lenkung war kritisch, beim kräftigen Drehen ratschte das Ritzel über die Zahnstange. Die Andruckfeder für das Ritzel war zusammengedrückt worden, da war nichts zu



machen, aber da waren Abstandsscheiben beim Deckel im Lenkgetriebe, die ich weglassen konnte. Damit sind wir jedenfalls unbeschadet zurückgekommen. In sowjetischen Städten fehlten gelegentlich die Gully-Deckel. In Anthrazit konnte Edith einem offenen Gully nicht ausweichen und wieder war ein Rad

samt Felge hin; bloß gut, dass das Rad vom ‚Großen Sprung‘ einsatzbereit war.

Ein merkwürdiges Problem hatten wir mit der Thyristor-Zündung. Gleich hinter dem Grenzübergang blieb das Auto stehen. Hilfsbereite Menschen gab es leider reichlich, aber keiner verstand, was ich mit ‚Thyristor-Anlage‘ meinte. Sie putzen die Zündkerzen mit Schmirgelpapier. Das tat mir richtig weh, aber ich wollte nur die Kontakte umstecken und kam nicht ran an den Motor. Bis dann alle bedauernd das Auto an die Seite schoben. Der Fehler war simpel. Die Spule hatte ich mit 0,1 mm Draht lagenweise gewickelt und das Ende mit Litze verlötet. Weil nicht anderes zur Hand war, wurde die Lötstelle mit Kerzenwachs fixiert, bevor die Spule mehrfach mit Folie isoliert wurde.

Die Kerze bestand aus Paraffin, das transparent ist, und Stearinsäure, die weiß ist. Das blanke Stückchen Draht an der Lötstelle ist von der Stearinsäure zersetzt worden. Das hätte ich nicht für möglich gehalten.

Na ja, Ursache gefunden – Fehler behoben. Die nächste Zündung wurde professioneller. Ich weiß nicht mehr, wie viel tausend Windungen ich auf die nächsten Spulen gewickelt habe. Sie wurden dann im Vakuum mit dünnem Epoxidharz imprägniert.

1979 hatte der Dacia Schonzeit, denn wir waren in Sibirien und Mittelasien unterwegs. Es wurde die herrlichste Silber-Hochzeitsreise, die man sich wünschen kann. Anschließend besuchten wir als Autotour mit Ediths Vater Šumberk. Diese idyllische Stadt hatte auch ein beneidenswertes Angebot im Auto-Laden.

Dort gab es für den Dacia Kugelbolzen zu kaufen. Die lagen im Regal und bei uns habe ich zwischen Güstrow und Suhl in allen Autohäusern danach gefragt.



Man hatte uns schon beim Kauf prophezeit, dass nach 5000 km die Vorderräder klappern aber eine Kaukasusreise ist schon rund zehntausend Kilometer lang. Recht kurzfristig war unsere Reiseplanung 1980.

1980

Wir buchten 14 Tage in Albena (Bulgarien). Beim Transit durch Rumänien besuchten wir Ziele unserer Wunschliste: Brasow, Schlammvulkane, Magura, Buta-Hütte, Lotru-Tal, Babele-Felsen. Dort nahmen wir uns Wanderschuhe und Mut und spazierten noch bis zur **Caraiman-Hütte**. Mit einer Höhe von 2200 Metern hatte damit unser Auto eine Spitzenleistung vollbracht. In diesem Reisebericht ist nachweisbar, dass wir in wenigen Tagen ein Maximum an Besichtigungen vollbracht haben. Neu-Nessebar besuchten wir 1981. Wie das Bild zeigt, hatten wir für die vier Wochen recht wenig Gepäck. Das war aber nicht



bloß bei dieser Reise so!

Was man bei diesem Bild noch sieht, ist links oben die automatische Autoantenne. Die hatte ich mir für einen Westgeld-Autorenanteil im Intershop gekauft. Bei der Rückreise

machten wir wieder einen großen Bogen durch Bulgarien. Die schöne Strecke durchs Arda-Tal und das thrakische Grab beim Dorf Mesek waren das Hauptziel, aber es gab bis Görlitz so viel weitere Sehenswürdigkeiten, dass der Interessierte im Reisebericht nachlesen sollte.

1982

Für den 1982er Urlaub gab es eine Vorgeschichte. Ich hatte den sowjetischen Handels Attaché von Leipzig nach Erfurt begleitet. Er fand es toll, dass wir mit dem Auto nach Taschkent und Samarkand fahren wollten, aber der Landweg war gesperrt und übers Kaspi-See ging es nur über Baku.

Sein Vorschlag: Übers Schwarze Meer könnte man Reisen. Ich schrieb direkt an die ‚Moreflot‘ und wir erhielten die Reservierungsbestätigung für 2 Personen plus Auto von Sotchi nach Odessa. Eine Kreuzfahrt im Sozialismus - das war Spitze! Da ich den Reisebericht noch in der Zeit des unterentwickelten Sozialismus schrieb, sind darin diese Ausgangsbedingungen nicht erwähnt. Man wusste ja nie, wer die Briefpost mitliest!

Wir fuhren am Freitag, dem 13. August los. Abergläubisch sind wir ja nicht. Doch in Herlany hatten wir Pech. Wir erwischten den 32-stündigen Geysir nicht, obwohl wir eine lange Wartezeit einplanten. Bis Rostow/Don gab es keine Probleme, aber dann kam es schlimm.

20 Kilometer weiter, kurz vor der Abzweigung nach **Samarskoje** gab plötzlich das Auto anormale Geräusche von sich. Es klang so, als ob sich der Keilriemen auflöst. Da das nicht kritisch ist, konnte ich noch eine passende Stelle zum Montieren suchen, aber es war nicht der Keilriemen, es waren auch nicht die Ventile, es war nicht der Verteiler und nicht die Lichtmaschine. Uns schwante Böses!! Einige Kilometer zurück war eine Werkstatt, aber die fühlte sich nicht zuständig. Also ging es zurück nach **Rostow**. Um 9 Uhr standen wir wieder vor dem Hotel.

Nun spurte *Intourist* aber gut. Man rief gleich in der Werkstatt an, und die Dolmetscherin fuhr mit uns dort hin. Sowjetische Mechaniker sind Künstler, aber Autos mit Vorderradantrieb haben sie wohl noch nicht gehabt. Gegen Mittag war erkennbar, dass nur eine Demontage Klarheit bringen konnte.

Das Getriebe bekamen wir nicht raus. Das hätte ich mir in der Werkstatt bei uns vorher mal ansehen sollen. Um 14 Uhr begann der Motorausbau. Die Gattin hatte sich im Büro niedergelassen und versorgte mich von dort aus mit Essen und Trinken. Außerdem suchte sie aus dem Gepäck alle Schächtelchen heraus, damit ich darin objektorientiert die Schrauben lagern konnte. Kurz vor 16 Uhr waren wir dann mit der schockierenden Tatsache konfrontiert, dass die Kurbelwelle gebrochen war. Das war erstaunlich, da sind wir doch mit gebrochener Kurbelwelle noch über 100 km gefahren, und das nicht mal besonders langsam!

Dagegen half nun wirklich kein Improvisieren, und mir war ganz schön flau zumute. Ein DDR-Tourist, der auch Panne hatte, nahm uns mit Tagesgepäck zum Hotel mit. Leider war die verantwortliche Inspektorin schon weg, als wir ankamen. Natascha, die Dolmetscherin, organisierte noch die Unterkunft, und an der Rezeption gab man uns das gleiche Zimmer, wie am Vortag. 1612, die Nummer werde ich nicht gleich vergessen, weil ich mich damit unzählige Male am Telefon gemeldet habe, und so ging es weiter:

Freitag: Kurbelwellenbruch auf Route nach Pjatigorsk; in die Werkstatt; Motor ausgebaut.

Sonnabend: Telefonieren mit Reisebüros in Berlin und Moskau, mit Außenministerium, mit IFA-Vertrieb und Werkstatt in Berlin.

Sonntag: Telefonieren mit Werkstatt in Berlin, mit DDR-Botschaft in Moskau, mit Interflug.

Montag: Kurbelwelle und Kupplung gekauft. Dank Frau *Adamczyk*, die den Scheck bereithielt! Frau *Heimann* packte alles zusammen.

Dienstag: Paket verfrachtet, *Deutrans* von der Dringlichkeit überzeugt; Zollproblem elegant gelöst (Die Aufschrift "Zollfreimachung durch INTOURIST Moskau" hat zwangsweise Sendung und Moskauer Büro zusammen gebracht); mit Berliner *Intourist*-Büro verhandelt und Telex nach Moskau initiiert.

Mittwoch: Frau *Heimann* hat Telegramm mit Fracht- und Flugnummer nach Rostow geschickt; ich habe den Direktor des Moskauer *Intourist*-Reisebüros angerufen, dort im Nebenzimmer sitzt die Interflug Vertreterin, die den Flughafen benachrichtigen wollte - bis 10 Uhr war aber über die Ankunft der Sendung nichts zu erfahren, also warten! Um 13 Uhr wollte ich noch mal in Moskau anfragen, aber man sprach nur russisch, doch es klang beruhigend. Sicherheits halber wollte ich mich bei der Dolmetscherin erkundigen. Meine Frau wartete am Telefon. Der Reisebürodirektor sprach auch nur russisch und sie verstand nur "Kurbelwelle" und "Moskau". Als ich ihr die freudige Botschaft bringen wollte, war es für sie doch nicht ganz so aufregend. Als ich nämlich in das Servicebüro kam, war großes "Hallo" und alle Damen (Herren waren nicht beschäftigt) lachten mir zu, denn *Irena* schwenkte ein Telex, und während sie mir die Ankunft der Kurbelwelle mitteilte, tickerte der Fernschreiber und Interflug gab die Ankunft bekannt. Kurz danach rief das Rostower Telegrafenamt an und gab den Text des Telegramms von Frau *Heimann* durch. Nun war *Intourist* dran, und *Irena* wurde zunehmend skeptischer. Sie bezweifelte, dass es unter dieser Regie genau so flott ging. Das war gut so, denn nun ließ ich mich nicht als Regieassistent verdrängen. Ein Moskaugespräch kam 0,80 Rubel, und nun machte mir das Telefonieren fast Spaß, obwohl ich sonst freiwillig nicht dazu zu bewegen bin. Das Telegramm kam dann abends! Die Sendung musste nun in Moskau rasch durch den Zoll. Da hat unser Reisebüro nachgeholfen, und dann musste sie von einem Flugplatz zum anderen. Normalerweise sind das knapp 2 Autostunden, aber Fracht wird in Containern gesammelt und dann transportiert.

15 Stunden sollte das dauern. Vermutlich geht es also mit Handwagen durch eine Rentnerbrigade weiter.

Donnerstag: nachmittags musste ich dann doch etwas drängeln, denn *Irena* war mir zu inaktiv. Sie telefonierte mit Zoll – Ergebnis: schon lange erledigt – sie sprach mit **Sheremetjowo**: nach langem Warten, Sendung nicht auffindbar, sicher unterwegs! Dann hat sie mit der Frachtabfertigung des Inlandflughafens ausgemacht, dass sie ein Telex schicken, wenn die Sendung kommt und die Abflugzeit bekannt geben. Wir konnten nun in Ruhe Essen gehen.

Freitag: nach der Mittagsruhe kam das erwartete Telex, dass 13 Uhr die Kurbelwelle in Rostow ist. Irene telefonierte gleich mit dem Direktor der Werkstatt, damit der die gleichen Leute für den Sonnabend-Dienst einteilte, die den Motor ausgebaut hatten.

Wir machten uns per Trolley-Bus auf den Weg zum Flugplatz. Wir hatten zwar ein Beglaubigungsschreiben von *Intourist* mit, aber dort war man böse darüber, dass kein Dolmetscher mitgekommen war. Es war nicht einfach, aber gegen 17 Uhr war das Paket in der Werkstatt. Die Freude war dort ehrlich!

Der technische Leiter der Werkstatt streichelte mit innerer Anteilnahme die Kurbelwelle und fühlte an den Lagern, dass sie wohlbehalten angekommen war. Man versprach uns, bis 17 Uhr am nächsten Tag alles fahrbereit zu haben.

Sonnabend: Gegen 8 Uhr trieb es uns schon aus den Federn. Ich wollte doch in kontrollierender Funktion bei der Montage dabei sein. Das war dann auch gut so. Als ich hinkam, war die Kurbelwelle fast drin, und man war bereits etliche Zeit beim Schraubensuchen, weil man eine M7-Schraube mit Feingewinde zerwürgt hatte. Es tat mir richtig weh, als ich sah, mit welcher brutaler Gewalt die Muttern angezogen wurden. Aber das muss wohl so sein.

Die Ratschläge von Herrn *Stannek* (Berliner Werkstatt) zur Motorabdichtung hatte ich schnell noch übersetzen lassen, Damit kam ich gerade noch rechtzeitig. Allerdings wäre *Fedja* sicher auch so zurechtgekommen. Er war tüchtig. Er hatte als erster einen Kurbelwellenschaden vermutet. Inzwischen hatte schon ein Mechaniker das Werkzeug für die Kupplungsmontage gedreht. Der Zusammenbau war problemlos. Leider hatte ich nicht beim Ausbau aufgepasst, denn eigentlich sollten die Teile in der ursprünglichen Lage kombiniert werden, aber wir hatten keine Markierung angebracht. Während *Fedja* die Motorwanne abdichtete (das sowjetische Mastika - die Dichtungsmasse - ist prima, schade, dass ich mir nichts gekauft habe, denn es war billig) und den Steuerkettendeckel zentrierte, war die andere Mannschaft Mittagessen. Ich wurde zum Gehilfen *Fedjas* ernannt. Der Motor war fertig, da stand auch schon das Auto über der Grube, und Mischa mit einem zweiten Mechaniker kam mit dem Aufzug.

Weil das Getriebe durch die nicht demontierten Gelenkwellen wenig beweglich war, dauerte der Zusammenbau ziemlich lange, und es war eine elende Schinderei. Jetzt hatte ich Angst um die Getriebe Hauptwelle, aber das Auto scheint insgesamt viel stabiler zu sein, als man allgemein annimmt. Bloß gut, dass man bei Reparaturen normalerweise nicht dabei ist. Bei den nun folgenden Anschluss- und Montagearbeiten war ich auch unabkömmlich, denn ich hatte ja die Schrauben sortiert und musste die ja jetzt passend verteilen.

Ach, hatte ich Hunger und vor allem Durst! Und meine Gattin wartete darauf, dass ich zum Essen komme. Das war hart. Um 14 Uhr war der Motor drin und fast angeschlossen, da stellten wir fest, dass nun das Auspuffrohr nicht reinging. Da musste noch mal alles auf der rechten Seite losgeschraubt werden. Motor, Stabilisator und Getriebe hingen wieder rum, und mit dem Hebezeug konnten wir dann den Motor so weit hochziehen, dass das Auspuffrohr dazwi-

schen ging. *Mischa* musste nun aber weg. Der andere Kollege hatte nicht so viel Geduld und wenig Ahnung, weil er beim Ausbau nicht dabei war. Inzwischen kam die Gattin (ohne Verpflegung!!!!) und machte die Verrechnung und die "Danke-schön-Flaschen" klar.

99 Rubel kam die Reparatur. 48 Rubel brauchten wir für Telefonate. Das konnten wir ohne Kreditaufnahme verkraften. Wir hatten uns zwar einen Vorschlag machen lassen, aber *Irena* sprach von 300, und es war nicht sicher, ob es Mark oder Rubel waren. Unter den Bedingungen hätten wir also in Rostow nicht so kurz treten brauchen. Außerdem bekommt man ja in solchen Fällen nach dem Unterzeichnen einer Rückzahlungsverpflichtung die benötigten Summen ausgehändigt. Das wollten wir aber nicht erst starten, denn wir haben noch eine beträchtliche Rubelmengende zurückgetauscht. Gegen 15 Uhr saß ich nun nach einer Woche Zwangspause wieder in meinem Auto und rollte durch die Waschanlage. Es war ein herrliches Gefühl. Kurz danach quälten wir uns über die schrecklichen Straßenbahnschienen und standen bald erleichtert vor dem Hotel. Ich war total fertig (und dreckig) und musste erst mal aufs Zimmer. Man hatte uns zwar angedroht, den halben Zimmerpreis abzunehmen, wenn wir nicht bis mittags räumen, aber dann hat sich keiner gerührt. *Natascha II* hat inzwischen ein Telex nach Krasnodar geschickt, um unsere Ankunft zu melden und unsere Marschroute geändert.

Wir hatten ja die große Kaukasus-Runde über Tblissi, Erewan und Suchumi



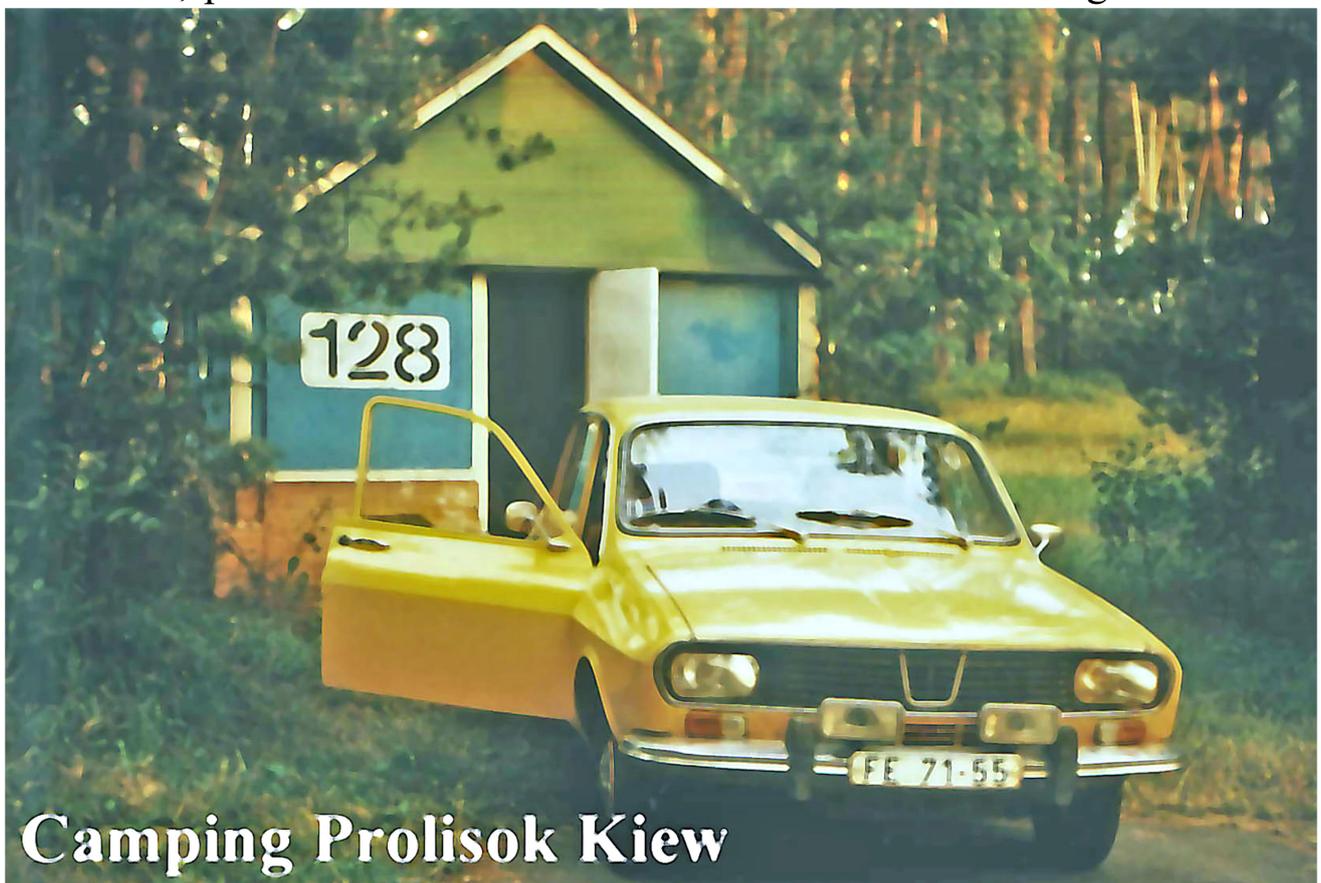
geplant. Die Übernachtung-Bons dafür hatten wir in Rostow verbraucht. Bis Dagomys bei Sotchi brauchten wir nur noch eine Übernachtung in Krasnodar und dadurch hatten wir nun noch einige Tage Badeurlaub im modernsten sowjetischen Schwarzmeer-Bad.

Kurz vor Dagomys war an der Straße eine Rampe. Dort kontrollierte ich am nächsten Tag den Motoreinbau, denn es waren noch einige Schrauben übrig. Ich war ziemlich erschrocken, als ich feststellte, wo sie fehlten. Der Motor hing am Getriebe nur an der Schraube, die auch den Anlasser befestigte. Nun konnte ich die sechs Schrauben unterbringen und fühlte mich wesentlich beruhigter.

Die Fahrt mit der Grusia war so, wie wir uns eine Kreuzfahrt im Kapitalismus vorstellten – also prächtig.

1983

Weil es mit dem Dacia trotz üblem Zwischenfall eine schöne erinnernswerte Reise war, planten wir für **1983** die Tour bis zur Krim. Den größten Teil der



Camping Prolisok Kiew

Strecke kannten wir ja.

Am Auto waren die Wasserpumpe, der Anlasser und die Schwungscheibe neu. Etwas ärgerlich war das Klappern der Stoßdämpfer, aber die wollte man nicht wechseln, weil die neuen nicht besser sein sollten. Das ging mir gegen die Autofahrerlehre! Günter machte mir nun in erstaunlich kurzer Zeit Federspanner für die Montage fertig, und meine Gattin schleppte sich mühevoll bei ihrer letzten Erfurterfahrt mit einem neuen Stoßdämpfer ab. Nach meiner Methode war nun der Stoßdämpferwechsel kein Problem mehr.

Ich kannte nun auch deren Innenleben und konnte mit den Ventileinstellungen die Dämpfung angleichen Dichtungen wechseln.

Eine Alarmanlage war nun auch eingebaut. In die inneren Rillen der Türgriffe hatte ich Epoxidharz gegossen und dann einen blanken dicken Kupferdraht rein gedrückt. Nach dem Härten schliff ich das glatt und nun war der Draht vom Griff isoliert. Wenn man den jetzt anfasste, verband man über den Hautwiderstand Draht und Griff. Wenn die Anlage eingeschaltet war, leuchtete dann im Inneren eine 50-Watt-Lampe auf. Falls der Türgriff nach 10 Sekunden nicht los gelassen wurde, ging die Hupe an – 5-mal in Intervallen. Ich vermute, dass das recht nützlich war, denn bei einer Rumänienreise wollte ich erst in Mamaia den Schalterdraht anlöten. Da wurden wir nachts geweckt, weil die hintere Autotür aufgebrochen war. Der Polizist erklärte uns gleich, wie einfach das geht und dass es schwieriger wird, wenn die Kindersicherung drin ist.

1984 brachte uns unser Dacia nach Rumänien. Vor dieser Reise war der Schalter abgebrochen und den wollte ich an der Küste reparieren. In Bukarest stand dann das Auto in der wenig beleuchteten Straße vor dem Hotel. Wir wurden geweckt und der Nachtpförtner erklärte uns, dass unser Auto aufgebrochen war und die Polizei den Täter schon gefasst hat. Am Morgen fuhr ich dann zur Dienststelle, dort konnte ich mir aus den sichergestellten Sachen heraussuchen, was uns gehörte. Man brachte den Übeltäter, kettete ihn an die Heizung und ließ uns allein. Ich weiß nicht, was das sollte. Es war jedenfalls mühevoll, ein Protokoll zu bekommen. Mit diesem Zettel wurde ich dann vom Ende einer langen Schlange vor der Reparaturwerkstatt in Mamaia hereingeholt und bekam umgehend das demolierte Schloss kostenlos repariert.

Bei dieser Reise erwischten wir auch den Geysir in Herlany.

Das war eine erstaunliche Reise, denn die hatten wir selbst organisiert. Wir hatten uns die Hotels ausgesucht und Reservierungen gebucht. Und tatsächlich wurde die Reise termin- und hotel-gerecht nach unseren Wünschen bestätigt. Wir haben die gewünschten Hotels in Rumänien reserviert bekommen und hier Voucher für die Übernachtung und Verpflegung erhalten! Damit hatten wir den Umtausch im Rahmen der normalen Tagessätze noch frei und konnten so die Benzinkosten begleichen. Es hatte keiner geglaubt, dass solche Vorhaben genehmigt werden – und es ging doch!

Um die neue Situation für uns zu betonen, sei noch mal daran erinnert, wie wir bisher kalkulieren mussten! Die maximalen Tagessätze pro Person waren:

- CSSR = 32 DDR-Mark,
- Ungarn = 20 DDR-Mark,
- Rumänien = 25 DDR-Mark,
- Bulgarien = 30 DDR-Mark

Im Transit gab es das für zwei Tage. Pro Person konnten 300 DDR-Mark zusätzlich umgetauscht werden, aber in jedem Land nur 100 DDR-Mark!

Man kann rechnen wie man will, das Geld reichte dann in einem Land nur fürs Tanken oder fürs Übernachten. Das waren immer schöne Rechenübungen.

Im Land hatten wir uns Ziele gesucht, für die wir bei den bisherigen Transitreisen keine Zeit hatten: Salzberg in Slanic; Sinaia mit Cota 1400 und Cota 2000; Jalomita-Tal, Jalomita-Höhle.

Weil es finanziell so gut gelaufen war, führte uns die Tour 1985 wieder nach Rumänien. Es gab da noch reichlich Ziele, die auf der Wunschliste standen. Nach dem Aufenthalt in Timisoara war der Salzwassersee bei Ocna Sibilui unser Ziel. Den hatten wir uns ja im Vorjahr angesehen, aber nun wollten wir dort unbedingt in die Lösung rein. Das Erlebnis, in dem Salzwasser zu baden, lässt



Parkplatz zwischen Ploiesti und Urziceni

sich nur schwer beschreiben.

Man weiß, dass ein Mensch in der Sole schwimmt, aber das zu wissen und es zu spüren, ist ein großer Unterschied.

Die Transfagarasch, das Donaudelta, die Sehenswürdigkeiten der ersten Rumänienreise,

die Klöster im Norden und der ‚fröhliche Friedhof‘ und vieles andere im nördlichen Teil des Landes waren Ziele, für die sich jeder Kilometer lohnte.

Nach der großen Kurbelwellen-Reparatur hatte der Dacia keine ernstere Probleme gemacht, deshalb trauten wir ihm eine weitere 8000 km Reise zu. Die Planung, die Beantragung und die Bestätigung erfolgten ungewöhnlich schnell. **1986** ging es über Moskau, Leningrad nach Tallin. Die Route findet man ein paar Seite weiter hinten.

In Frankfurt hatten wir den ersten Ärger. Am Morgen war der Akku leer. Ein freundlicher Fahrer schleppte mich zu örtlichen Kraftverkehr und dort war es aus mit der Freundlichkeit. Ich wollte an einer Steckdose mein Ladegerät anschließen. Der Pförtner vertrieb mich mit üblen Worten.

Ich bat jeden, dass ich meine Starthilfe-Kabel anschließen kann. Jeder lehnte ab. Mit Schichtbeginn kam ein Autoelektriker, der mir den Akku laden wollte. In 10 Stunden sollte ich wiederkommen, aber da wollten wir schon in Brest sein. Nach 20 min baute ich den Akku ein, und der Motor lief. Um 4 Uhr wollten wir starten, aber erst um 7 Uhr klappte es. 17.57 Uhr waren wir an der sowjetischen Grenze! Für die 690 km hatten wir somit knapp 9,5 Std. gebraucht. Das sind rund 70 km/h, also ausreichend Grund zur Feststellung: Es fährt sich gut in Polen! Von der Grenze bis Moskau wurde die Straße vierspurig ausgebaut, denn die Olympischen Spiele nahten. Kurz vor Smolensk sah ich im Asphalt ein Eisen-



Motel Smolensk

teil. Es zu spät – es zischte und der Reifen war hin, und das bei meiner ersten schlauchlosen Reifenausstattung. In der nächsten Werkstatt fragten wir nach einem Reifen. Nach kurzen telefonieren teilte man uns mit, dass wir für

60 Rubel einen bekommen können. Wir wollten! Es dauerte noch eine lange Zeit, bis sie dann mit der neuen Bereifung kamen. Aus den Bemerkungen der Umherstehenden Sowjetbürger war zu entnehmen, dass die Reifenversorgung recht problematisch sei, und damit das Auftreiben eines neuen schlauchlosen Reifens in so kurzer Zeit einem Wunder gleichkäme. Das Wunder kam aus Italien! Es sollte wohl auch den 1984 entwickelten Lada Samara (VAZ-2108) ausstatten. Wir verschwanden rasch. Aller bösen Dinge sind drei! Vor Minks war in der Mitte der neu asphaltierten Fahrbahnen ein Schotterdamm gelegt worden, der dann mit Planierdraht verteilt wurde. Darauf wurde sehr langsam gefahren. Nur der LKW im Gegenverkehr kann sehr schnell, musste etwas ausweichen und donnerte neben uns in den Schotterdamm. Es prasselten Steine auf uns, aber das schien keiner ernst zu nehmen. Bei der nächsten Rast war dann aber leider festzustellen: In der Frontscheibe war ein Schlagloch, erfreulicherweise nicht durch; der linke Scheinwerfereinsatz war ausgeschlagen und an der Seite und auf dem Dach waren Lackschäden. Es war also nichts, was die Betriebssicherheit ernstlich beeinflusste.



Camping Tallin

Dosimeter-Plaketten gut getarnt am Autoboden, am Luftfilter-Einlass und im Innenraum angebracht, aber nach der Reise keine radioaktive Belastung festgestellt.

Auch 1988, als wir wieder durch die Ukraine fahren, hatten wir in gleicher Weise keine Strahlenbelastung erduldet.

Bei der Sibirien-Reise hatten wir beobachtet, dass die Versorgung mit Elektronik-Bauteilen in der SU vorbildlich war. In den Poststellen lagen Kataloge aus, nach denen man Transistoren, Schaltkreise, Dioden und Kleinteile bestellen konnte. Ich hatte noch nie eine LED in der Hand gehabt. Das war untröstlich, aber bei dem Weg um die Klostermauern in Novgorod, fand meine aufmerksame Gattin eine rote Leuchtdiode. Das war ein Wunder! Trotz intensiven Suchens blieb es leider aber nur bei der einen. In Leningrad machte man uns auf den Elektronik-Laden *Elektronika* aufmerksam. Klar, dass ich dort war. Es gab Digitaluhren und Bausätze dafür – prima. Und in dem Moskauer Elektronika organisierten wir uns einen tragbaren Farbfernseher!! Bei Studium der Schaltung war zu erkennen, dass er auch auf das westliche PAL ausgelegt war. die Plätze für die dazu nötigen Bauteile waren markiert und die Teile besorgte ich mir auf der nächsten Leipziger Messe. Das war eine ergebnisreiche Reise ohne größere Probleme mit dem Dacia.

Dafür gab es größere Probleme mit der Dacia-Karosserie. Natürlich hatten wir bei Fa. Ostermann die gründliche Hohlraumkonservierung machen lassen, aber die Falzkanten an Türen und Kotflügeln waren nicht geschützt und nun durchgerostet. Die lockeren Blechstreifen hingen nur noch an der Farbe und waren nur mühevoll mit Epoxydharz zu befestigen.

Beeinflusst wurden wir auch nicht durch die Tschernobyl-Explosion am 26. April 1986 in Block 4. Der größte Teil unserer Route lag ja im Bereich der radioaktiven Wolke, die aus der Ukraine nach Schweden zog. Ich hatte

Dacia 1310 TX (40 kW / 54 PS)

Bei der letzten Rumänienreise hatte uns Monica (Timisoara/Rumänien) vom Dacia 1310 TX vorgeschwärmt. Es sei deutlich besser als der Vorgänger und wurde nur exportiert. Wie hatten unseren nun 9 Jahre und uns damals gleich für ein neues Auto angemeldet. Die Wartezeiten waren aber nun so etwa 12 bis 14 Jahre und wir hatten große Bedenken, ob unser Dacia solange durchhält. Da musste ich trixen. Als Vorsitzender des Bereiches Naturwissenschaften der URANIA im Bezirk Erfurt musste ich oft mal zu zentralen Tagungen nach Berlin und häufig Betriebe im Bezirk besuchen. Aus Bequemlichkeit habe ich das immer mit dem eigenen Auto gemacht, aber nun forderte ich jedesmal den Dienstwagen an, um mein altes Auto zu schonen. Es dauerte nicht lange, da bekam ich einen Freigabeschein für die bevorzugte Belieferung mit einem PKW. Ich durfte beim Einreichen sogar einen Lieferwunsch äußern. Zähneknirschend und deutlich wütend nahm die Dame meinen Wunsch entgegen: Dacia 1310 TX, taubenblau! Kurz darauf sollte ich mein Auto abholen.

Es war Herbst 1986. Man zeigte mir ein gelbes Auto, das nicht fahrbereit war, weil man beim Transport den Akku geklaut hatte. Akkus waren Mangelware! Ich reklamierte das ‚Gelb‘ und die Fahrbereitschaft. Die Dame fauchte mich an, dass ich kein Recht habe, Ansprüche zu stellen, wenn ich schon viele Jahre früher ein Auto bekomme. Inzwischen hatte man einen viel zu kleinen Akku aufgetrieben und ich konnte meiner Frau den gelben Neuen vorführen. Sie war ein wenig verwundert und sagte nur, das Blau besser gewesen wäre.

Der Akku war nicht nur viel zu klein, sondern er hatte auch einen Riss in einer Zelle. Auf dem Standblech schwabbelte Schwefelsäure und der Lack schlug Blasen. Als ich das neue Auto in die Werkstatt brachte, schäumte der Werkstatteiter vor Wut. Er musste nun aus seinem knappen Kontingent einen Akku einbauen, weil die im Auslieferungslager das verbockt hatten. Es war amüsant, dem Telefonat zuzuhören. Mit Sodalösung und sehr viel Wasser konnte ich den Schaden klein halten.

Es ging weiter mit den Problemen. Bei der ersten Durchsicht nach 500 km erklärte mir der Werkstatteiter, dass sie einen neuen Reifen einsetzen mussten, weil der rechte Vorderreifen an der Kante total abgefahren war. Die Spur war stark verstellt und man hatte das repariert. Nicht reparieren konnte man das Klappern der Vorderräder, weil man keine Ersatzkugelbolzen hatte.

Kugelbolzen hatte ich noch vom Vorgänger. Der Einbau war weniger schlimm als das Lockern der Alten. Sie saßen keilförmig in der Halterung. Meine Methode war hart aber wirksam. Ich lockerte die Schrauben und fuhr dann über den holprigen Feldweg bis es knallte.

Als ich mir aber dann die ausgebauten Dinger ansah, war ich so überrascht, dass es nur schwer zu glauben war. Die Kugelbolzen waren ohne Schmierfett und ohne Schutzmanschette. Nachdem ich eine auseinandernahm, kam des Unglaubliche zu Tage: der Kugelkopf war nicht glatt, sondern besaß noch deutlich Rillen vom Drehmeißel. Schlimmer geht's nimmer! Denkt man - Nein, es ging noch schlimmer. Als ich zu den Winterreifen wechseln wollte, waren die Innenseiten der Hinterräder übel verschmiert. Es war Bremsflüssigkeit mit Dreck. Der Werkstatteiter meinte, dass dies ein häufiger Fehler beim Dacia sei und wechselte die Manschetten bei den Bremszylindern, aber ich musste weiterhin oft Bremsflüssigkeit nachfüllen. Deshalb baute ich die Bremszylinder aus und nahm sie auseinander: Kolben gut, Manschetten gut, Dichtungen gut, aber die Zylinderinnenwände hatten eine spiralförmige Rinne vom Drehmeißel von einer Seite zur anderen. Ersatz gab es nicht, also schliff ich in mühevoller Arbeit beide Zylinder blank. Damit war das Schlimmste beseitigt. Dass immer wieder Luft im Bremssystem störte, war von der Werkstatt in zahlreichen Versuchen nicht zu reparieren.

1987

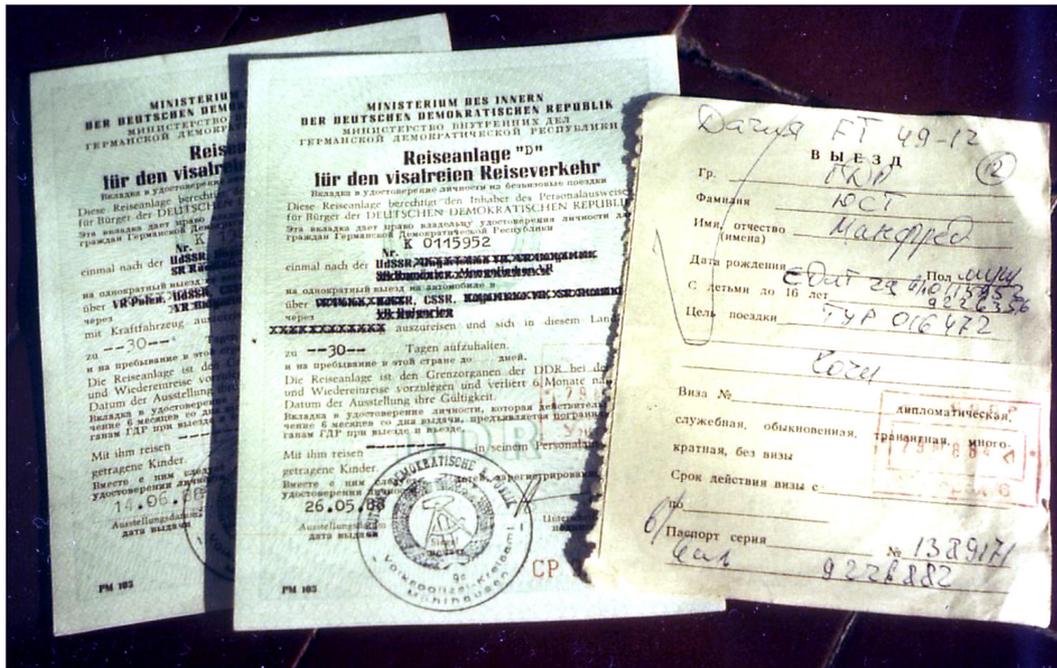


Für 1987 planten wir eine Bulgarienreise und bekamen sie nach unserer bewährten Prozedur auch mit ausreichend Devisen. Wir übernachteten im Hotel Trakia in Slancev Brjag, aßen im Restaurant

Pomorie, waren in der Bar Varieté und dann ging es in weitem Bogen durchs Land: Kardshalie mit Quelle-Laden; Feld mit den großen Steinpilzen; Hängebrücke über die Ardina; Wanderung von Roshen nach Melnik mit den berühmten Sandsteinfelsen; Vitoscha Gebirge mit den Goldenen Brücken; Jantra-Brücke bei Bjala; Auffahrunfall bei Russe (siehe Bild); Transfagarasch-Route von Süden) und zurück mit Autozug von Budapest aus. Bis auf die Beule und gelegentlichem Bremsenentlüften hatte unser Dacia gut durchgehalten. Mit der eingebauten Thyristorzündung hatte er mit 7,5 Litern pro 100 Kilometern auch einen angenehm niedrigen Benzinverbrauch.

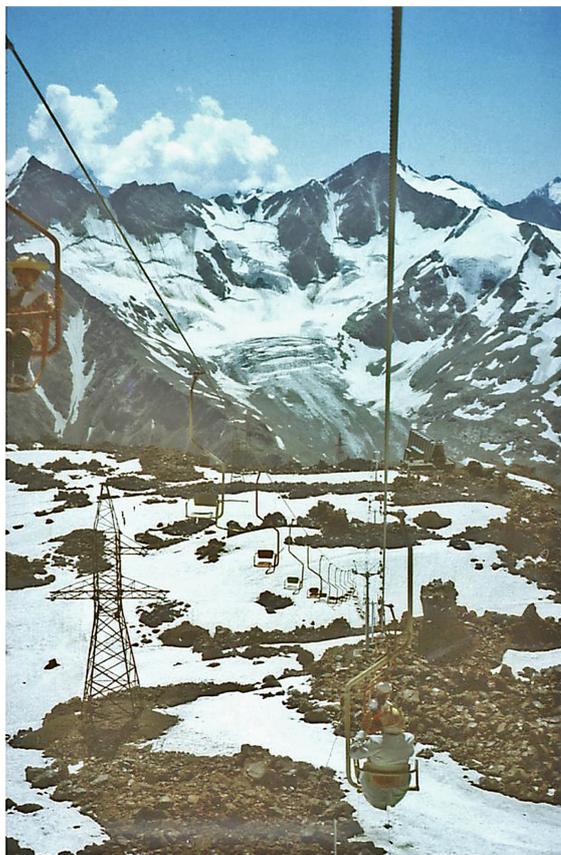
1988

Am Dienstag den 26. Juni starteten wir zu einer erneuten Kaukasus-Rundreise. Die Reiseanlagen hatten wir rechtzeitig erhalten. Den Vertrag hatte ich direkt



mit sowjetischem Intourist-Büro in Berlin abgeschlossen. Der Kaukasus ist immer eine Reise wert, und wenn man nicht das erste Mal dorthin reist, werden einzelne Ziele noch bedeutender.

Jetzt war Gorbatschow am Regieren und vieles war anders. 1978 gab es Lebensmittelläden und Fleischereien da saßen die Verkäuferinnen gelangweilt in den Ecken und in den leeren Auslagen faulten Mengen von verhungerten Fliegen vor sich hin. Jetzt konnte man Brot, Käse, Butter und Wurst ohne Probleme kaufen.



Sessellift von 3500 auf 3780 m

Dafür gab es aber kaum noch Gebrauchsgegenstände und nichts Elektronisches mehr. Zwei Kognaks kamen 10 Rubel = 30 Mark (!!!) und Benzin war knapp.

Nun konnten wir auch Ziele erreichen, die vorher gesperrt waren. Bei der letzten Reise durften wir nur zum Tscheget und das war schon ein unglaubliches Erlebnis. Jetzt ging es zum Elbrus (5633m). Wir hatten einen ganztags Ausflug gebucht. Es ging bis zur Station Mir, die 3500 m hoch ist. Dort stiegen wir dann um in Einer-Sessellifts. Die Gattin war sehr zufrieden, dass diesmal sogar die Sicherungshebel am Sitz in Ordnung waren. Das waren noch weitere 280 m bei herrlicher Aussicht. Kühl war es auch, aber wir waren ja vorbereitet. Von da gingen nur noch Schlepplifte für Skifahrer weiter.



am Elbrus
3780 Meter hoch

Aber für uns als Touristen reichte die Höhe.

Bei der berühmten Reckenquelle tankten wir Wunderwasser.

Von Ordshonikidse aus besuchten

wir wieder das Dargwas-Schlucht und das unvergessliche Fiagdon-Tal.

Am Krestowy-Paß (2380 m) steht am höchsten Punkt der Straße ein Denkstein. Im Atlas ist er 2379 m hoch und auf dem Stein beim blauen Strich (wie man lesen kann) 2395 m! Dort konnte man sich dann fotografisch verewigen. Die Stelle gab es auch früher, aber da haben wir uns wegen des Umfeldes nicht getraut den Fotoapparat auszupacken.

Jetzt konnten wir uns den Sehenswürdigkeiten der **Georgischen Heerestrasse** widmen:

- Grenze zwischen **Georgien** und der **Russischen Föderation**;
- **Jermolow-Stein** – ein riesiger Felsbrocken am Weg;



- **Teufelsbrücke** zur rechten Seite des **Tereks**;
- **Darjal-Schlucht** (12 km lang), etwa in der Mitte das Schloss der Königin *Thamar*;
- **Kasbegi**, Museum, Schriftsteller *A. Kasbegi*;
- westlich von **Kasbegi** Kreuzkuppelkirche *Zminda-Sameba*;

- **Terek** aufwärts über **Sioni** nach **Kobi**;
- bergauf durch die **Baidara-Schlucht**, wegen Lawinen und Gletschern berüchtigt;
- **Kreuzpaß** (Krestowy Perewal);
- **Teufelstal**; **Gudauri**;
- 20 km Serpentina bis **Mleti**;



- **Passanauri.**
Für den Besuch der Klöster Garni und Gegard brauchten wir keine Genehmigung und den Ararat konnten wir ohne Angst vor Verhaftung fotografieren. Wir hatten ihn nie so schön klar gesehen.



Rote Brücke

Die Rote Brücke (links) ist die Grenze zwischen Georgien und Aserbeidschan. Sie ist berühmt wegen ihrer Bauweise. Diesmal fragte ich einen Polizisten, ob ich sie knipsen kann. Er hatte

nichts dagegen. Noch während ich auf den Auslöser drückte, bekam er von der Gegenseite einen Anruf, der ihn sehr erschrak. Er rief, dass ich schnell verschwinden soll, sonst muss er den Fotoapparat konfiszieren.



Straße zwischen Kiew und Lwow

Wir haben auf dieser letzten Reise durch die Sowjetunion sehr viel gesehen und erlebt. Wenn wir jetzt Bilder von diesen Orten sehen könnte man heulen. Die Ostukraine, die Gegenden um Ordshonikidse, Passanauri Suchumi sind zerschossen.

Die Grusinische

Heeresstraße ist kaum passierbar. Stalins Gedenkstätten in Gori sind allerdings schon bei der vorletzten Reise ziemlich demoliert gewesen.

Es war schön, dass wir jede Möglichkeit für die Touren genutzt haben.

1989

Die Berichte von Besuchern in Rumänien und Bulgarien in diesem Jahr schienen uns fast unglaublich, denn wir konnten uns kaum vorstellen, dass sich die Bedingungen in zwei Jahren so verschlechtert haben sollten. Die Versorgungsprobleme kannten wir ja, und mit Kühlbox und Konserven kam man über die Runden. Bisher hatten wir auch immer Glück mit dem Tanken gehabt. Wir planten dort zu tanken, wo es was gibt, egal wie viel und was – Hauptsache es brennt! Dass sich die Kriminalität gegenüber Touristen in Rumänien so extrem verschlimmert haben sollte, hielten wir für übertrieben, denn wir hatten ja schon erlebt, dass die Sicherheitspolizei recht wachsam ist. Die Tage in Slancev Brjag 1987 hatten uns recht gut getan. Deshalb wählten wir es wieder als Reiseziel. Außerdem kannten wir uns dort auch aus. Klugerweise hatten wir aber Touren durchs Land nicht vorgesehen. Dadurch ersparten wir uns Probleme mit der Benzinversorgung. In den Reiseberichten vorhergehender Jahre schrieb ich mal, dass wir den Aufenthalt in den Touristenzentren nur so weit ausdehnen, bis wir genügend Geld und Talons für die Fahrt durch das interessante Inland eingespart haben. Das war also in diesem Jahr anders. Wir hatten

einen gesundheitsfördernden Schwarz-Meer-Aufenthalt geplant. Das hatten wir voll realisiert und Leib und Seele konnte es kaum besser gehen!



Bulgarisches Donau-Ufer - warten auf die Fähre

Aber wenn man bedenkt, dass sich außerhalb der Tourismuszentren die Versorgung so bedrückend verschlechtert hat, waren die Aussichten auf weitere Reisen sehr ungünstig! Schade!

Unseren Bekannten in Rumänien wollten

wir von der bulgarischen Schwarzmeer-Küste Öl, Zucker, Nudeln und Fleischkonserven mitnehmen, denn auf dem Campingplatz konnte man Lebensmittel mit Geduld erwerben. Allerdings wollten wir das erst im kurz vor der Grenze kaufen. Es war sehr bedrückend, als wir feststellten, dass die Lebensmittelversorgung in Bulgarien ebenso schlecht wie in Rumänien ist. Es gab nichts zu kaufen. In Rumänien wurden wir von Grenzpolizisten angehalten, die etwas zu Essen haben wollten und nach Dollars und Uhren fragten.

Es war klar, dass es so mit dem Sozialismus nicht weiter gehen konnte, und nur wenige Wochen später war der ganze Spuk vorbei. Dass es aber so schnell passieren würde, hat keiner von uns erwartet.

Der neue Dacia hatte bisher zwar viel Arbeit, aber wenig Ärger bereitet. Zwischen den Reisen hatte die Familie mit Schmirgelleinen die scharfen Stanzkanten an der Karosse bearbeitet, da man sich immer wieder mal daran die Hände verletzte. Die Falzkanten hatten wir gleich anfangs gründlich mit Rostschutz imprägniert, doch der Rost fand seinen Weg. Bei einem Kotflügel hatte ich schon Löcher mit Glasfasergewebe und Epoxydharz geflickt. Wir waren superglücklich als wir bei einem Abwrackhändler einen Kotflügel in passender Farbe und fast neu abbauen konnten. Nur bei einer Reise mussten wir mal am Motor reparieren. Da waren hässliche Geräusche. Ein Ventilstößel war krumm und locker. Da hatte die Werkstatt sicherlich ein falsches Ventilspiel eingestellt. Gut, die Sache war leicht zu korrigieren, aber ab da hatte ich immer einen Reserve-Stößel mit und kontrollierte nach jeder Durchsicht das Ventilspiel.

Mit einem Viertakter-Motor-Auto kamen wir auch gut in die Nachwendezeit zumal der Dacia ja ein abgekupferter Renault 12 war.

1996

Wir brauchten etwas Zeit, um uns den neuen Straßenbedingungen anzupassen. Viele Powerreserven hatte ein Dacia wirklich nicht. Am Anfang war das einfädeln auf der Autobahn stets eine Mutprobe. Kein Wunder, dass wir sechs Jahre brauchten, bis wir uns wieder auf eine große Autotour wagten.

Die britische Insel war unser Ziel, und es sollte von der nördlichen zur südlichen Spitze gehen. Die paar tausend Kilometer trauten wir unserem Dacia durchaus noch zu. Die elektronische Zündung funktionierte, die Kugelbolzen waren neu, die Roststellen hatten passende Farbe – es sprach also nichts dagegen. Die Bremsen machten seit dem Kauf Probleme, aber die waren erträglich. Wir mussten sie nur gelegentlich entlüften. Mit vielen Werkstattbesuchen und ergebnislosen Suchen hatten wir die Jahre überstanden.

Zur England-Fähre in Hamburg kamen wir sogar ohne den üblichen Stau. Die Fahrt nach Newcastle war recht stürmisch. Wir waren erstaunt, dass die Autos noch schön mit Abstand standen. Dann rollten wir runter vom Schiff und waren zwischen vielen Autos; so vielen, dass man kaum Schilder lesen konnte. Nachdem wir zweimal um den Kreisverkehr rum waren, erwischten wir die richtige Ausfahrt – und das war auch schon das Schlimmste bei Autofahrten durch den unbekanntenen linksfahrenden Westen. Bei der Information auf dem Schiff hatten wir uns zwei Kopien von dem Newcastle-Stadtplan geholt. Als ich die sah, war ich doch ziemlich beunruhigt, denn wir mussten wegen unseres ersten Reiseziels, dem Hadrians Wall, mitten durch die Stadt und konnten nicht die übersichtlichen Ausfahrtsstraßen nehmen, aber es ging alles gut. Am Abend



waren wir jedenfalls in Roslin, unserem ersten Übernachtungsort. Es war auch einer der Schönsten! Allerdings war die Anfahrt reine Gefühlssache, denn ab der schottischen

Roslin Glen Hotel

Grenze stimmte keine Karte mehr.



Da gab es nun neue mehrspurige Straßen auf denen sich selbst Einheimische nicht auskann-ten. Wir fuhren einfach Richtung Norden und da war hinter einer Absperrung ein Weg-

weiser nach Roslin. Wir fuhren durch und waren am Ziel. Es wurden wunderschöne Etappen, wie hier der Malt Whisky Trail. Mit dem neuen bundesrepublikanischen Nummernschild wird doch der Dacia deutlich aufgewertet, zumindest mehr als er verdient. Fast täglich mussten wir die Bremsen entlüften. Das wurde erträglich, als wir herausfanden, dass es reicht, wenn der Hauptbremszylinder entlüftet wird. Wir mussten nur das Auto so schräg stellen, dass die Luftblase oben war. Als dann im Süden die Straßen mehrspurig wurden und schneller befahren werden konnten, stellten wir fest, dass der Motor zu heiß wurde. Nun konnten wir mit 100 km/h nur noch fahren, wenn die Heizung voll aufgedreht war. Wir öffneten dann eben die Fenster, wenn es innen ungemütlich wurde. Heim ging es durch den Tunnel.

Zuhause baute ich die Wasserpumpe aus und sah, dass beim Pumpenrad alle Flügel fast abgefressen waren. Da hatten die Rumänen wohl das übelste Aluminium verwendet. Egal, eine Wasserpumpe hat man ja immer in Reserve.

Aber der nächste Ärger folgte bald. Wir wollten nach Gerlingen bei Stuttgart, da begann hinter Würzburg der Dacia lahm zu werden und wenig später unangenehm zu riechen. Die Bremsen waren heiß, besonders links hinten. Es zischte gewaltig, als wir alles vorhandene Wasser drauf gossen. Um weiterzukommen musste die Blockade der Bremsen aufhören, d.h. ich musste die Bremsflüssigkeit ablassen und bin dann mit Handbremse bis zur Werkstatt gefahren. Die schüttelten dort den Kopf, weil der Hauptbremszylinder hin war. Natürlich

hatten sie kein Ersatzteil. Dann erinnerte ich, dass es sich ja um einen Renault 12 handelt. Aber für den gab es auch nichts, weil uralt!

Schließlich bekam ich die Anschrift von einem Schrotthändler und der hatten einen Bremszylinder – mit 40 DM teuer -, weil ich ihn dringend brauchte. Die Werkstatt nahm über 70 DM pro Arbeitsstunde. Fast 200 von den so raren Westmark mussten wir zahlen, um wieder heimfahren zu können.

Das reichte uns!

Wir wollten nun doch ein Westauto. Das war leichter gesagt als getan, denn die Auswahl war bedrückend groß. Wir zogen dann mal los und suchten bei den verschiedensten Autohändlern. Unsere Suchkriterien waren simpel: Das Neue sollte so sein wie der Dacia, aber etwas besser; und wir sollten für den alten Dacia noch etwas angerechnet bekommen. Es gab da aber total unsozialistisch stark unterschiedliche Angebote. Der Renault-Laden wollte den Dacia kostenlos entsorgen; unser Dacia-Service machte nun auf VW und gab ein Sonderkundenangebot von 500 DM, und dazwischen lagen dann die anderen. Dank dem Verhandlungsgeschick meiner Frau machte dann schließlich Ford das beste Angebot mit 5000 DM. Nun suchten wir bei Ford etwas Passendes. und entschieden uns für den Escort. Doch auch dafür musste man warten, allerdings nicht Jahr sondern nur zwei Monate.

In der Zwischenzeit baute ich den Hauptbremszylinder und die neue Wasserpumpe und meine schöne zuverlässige Elektronik wieder aus. Ein Satz Reifen, die ausgebauten Sachen und der Rest an Ersatzteilen brachten dann noch zusätzliche 200 DM.

Ford Escort Flair 5. September 1996

1,4 Ltr. 76 PS; Radio 3000 T, Polar-Silber Metallic, CLX-Version, verstellbare Außenspiegel; elektrische Fensterheber vorne und hinten; 5-Gang-Getriebe;

Preis: 29.088,00 DM; Aufkauf für Dacia: 5.528,00 DM

Kaufpreis: 23.560,00 DM

Und so wurden wir Besitzer dieses Autos! Es war ein schönes Gefühl. Der Dacia war schon das leiseste Auto der DDR-Zeit, aber der Escort war besser. Man konnte sich beim Fahren noch problemlos unterhalten. Aber besonders günstig war, dass man damit unsere Garagenauffahrt mit 20% Steigung ohne Anlauf und Schwung hochfahren konnte. Die Kosten waren erschreckend, aber ich hatte ja bis dahin nur die Mindestrente erhalten. Jetzt war aber die erste Berechnung erfolgt und eine schöne Nachzahlung stand an.

Bewertungen im Internet konnten wir damals noch nicht lesen, aber was da in einer Autozeitung stand, kann keinen DDR Autobesitzer schocken:

„Die beiden Achsen sorgen häufig für Knarren, spröde Fahrwerkslager sind keine Seltenheit • die Antriebswellen gelten als wenig solide • schlechte Verarbeitung ist mehr Regel als Ausnahme, irgendwas klappert oder scheppert immer • selbst regelmäßige Wartung in der Markenwerkstatt schützt nicht vorm gefürchteten Zahnriemenriss, dessen Folgeschäden stets einen neuen Zylinderkopf erfordern • die Materialien im Innenraum wirken bei jüngeren Fahrzeugen wenig hochwertig, bei älteren lösen sich die Stoffe von der Verkleidung.“



Blättert man aber die Einschätzungen in verschiedenen Foren durch, dann klingt dort die Bewertung viel positiver. Wir waren jedenfalls sehr stolz auf unseren Escort. Sachen wie elektrische Fensterheber, verstellbare Außenspiegel, Zentralverriegelung usw. lernt man erst schätzen, wenn man sie mal benutzen konnte. Vorher war das alles verzichtbarer Geikel. Unverzichtbar war für uns in jedem weiteren Auto die Klimaanlage.

Weite Reisen haben wir aber mit ihm nicht gemacht, denn wir mussten uns erst einmal in der Ferne umsehen: Sizilien, USA, Australien, USA-Ostküste, Eismeer.

Meine Frau hatte nach ihren Hüftoperationen ziemliche Probleme mit dem Kuppeln, und sie war begeistert von den Autos mit Automatik-Getriebe, die wir in den USA gemietet hatten. Im Ford-Laden liebäugelte sie intensiv mit so einem Wagen. Als sie dann mal mit einem Ford Focus fuhr, wurde aus der Diskussion eine Entscheidung.

Wir tauschten den Escort gegen einen Focus!

Wir tauschten den Escort gegen einen Focus!

Ford Focus Ghia, März 2000

1,6 Ltr.; 100 PS; Radio-Cassette 4000; Polar-Silber-Metallic; Automatik-Getriebe

Preis: 35.000,00 DM Aufkauf für Ford Escort: ????

Der Chef vom Ford-Laden hatte die Begeisterung der Frau gesehen und uns trotzdem ein günstiges Angebot gemacht. Es ist aber nirgends notiert, wie viel wir für den wenig gefahrenen Escort erhalten hatten, aber es sollte im Rahmen geblieben sein. Jedenfalls hatten wir jetzt wieder ein Familienauto, das von uns

beiden gern benutzt wurde. Mit einer Beschleunigung von 11,8 s und einer maximalen Geschwindigkeit von 185 Km/h waren wir nun spürbar ans westliche Fahren angepasst.



Jetzt hatten wir auch keine Hemmungen beim Auto-bahn-Einspuren mehr und die Zahl der Autos von denen man überholt wurde, wurden geringer. Auf der 400 Km Strecke nach Gör-litz sparten wir jetzt eine gute Stunde.

Erst vier Jahre später starteten wir zu einer größeren Tour. Wir wollten mit dem Focus durch Skandinavien bis in den Norden nach Kirkenes..

Hier im Bild sieht man unseren Kofferraum bei der Abfahrt. Mehr Gepäck nehmen wir auch bei Flugreisen nicht mit. Wir achten auch immer darauf, dass



die Rückbank frei ist, damit keine Autoknacker angelockt werden. Ins Hotel nehmen wir den Koffer mit. Die Schmutzwäsche kommt in den grünen Beutel und auf einem Rastplatz wird dann aus der großen Tasche neue Wäsche in den Koffer ge-

packt. Dann kommt der Koffer hinter den Rücksitz, und so brauchen wir vor dem Hotel den Kofferraum nicht öffnen und niemand sieht wie viel Zeug da noch drin ist

Und in diesem Bild steht unser Auto auf der Fähre ganz hinten, und das ist etwas was mich stark ärgert: Wir sind inzwischen viel mit Fähren transportiert



worden und immer stand unser Auto ganz hinten und kam dann als letztes raus, voll mit Abgasen der Vorfahrer. 2006 waren wir auf einer Hawaii-Kreuzfahrt und kamen gut erholt zurück.



Kurz entschlossen uns ohne große Planung realisierten wir unseren langgehegten Wunsch, die Schneekuppe zu erklimmen. Als Schlesier muss man wohl mal oben

gewesen sein.

Wir buchten im Hotel Arnika in Spindleruv Mlyn für eine Woche ein Doppelbett-Zimmer und hatten dort wunderschöne Tage. Für uns war zwar die Schneekoppe nur mit Lift erreichbar, aber trotz stundenlangem Warten in der endlosen Schlage, waren wir oben. Die Elbe-Quelle haben wir leider nicht erreicht. Das war für uns zu weit zu laufen.

Durch Knie- und Hüftoperationen war meine Frau unbeweglicher geworden und auch das Einsteigen in das Auto machte Schwierigkeiten. Da setzte sie sich bei einer Ausstellung mal plötzlich in einen C-Max und kam auch ohne Probleme allein wieder raus. Das verführte zum Nachdenken und Nachfragen. Da stand doch das Probefahrzeug des Ford-Laden herum und wir standen davor und diskutierten. Der Verkäufer nahte und sagte gleich, den können sie haben. Wir sagten „Ja“ wenn die Kalkulation erträglich ist. Wie man sieht, waren wir mit diesem Tausch zufrieden.

.

Ford Focus C-Max, 28. Oktober 2006

1,8 Ltr.; 125 PS; Version FUN; Radio 6000CD; Polar-Silber-Metallic; Automatik-Getriebe; Tempomat; Kilometerstand: 7500 Km: Erstzulassung: 20.03.2006

Kaufpreis: 18.400,00 €: Aufkaufpreis für Ford Focus: 12.00 € (Fahrleistung: 23.000 Km)

Kaufpreis: 6.400,00 €

In dem Auto saß man nun wie am Sofa-Tisch. Die Frau setzt sich rein und dreht sich auf einer Folientüte. Man hat schön viel Blech rundherum und fühlt sich sicher. Wenn man Gas gibt, merkt man, dass es vorwärts geht. Das ist ein schönes Gefühl vor allem wenn man an das Fahren mit einem vollbeladenem S100 denkt. Gerne wäre ich mit dem Auto mal die Grusinische Heeresstraße gefahren und damit über den Kaukasus gerollt, aber seit dem Krieg zwischen Russland und Georgien ist dort nur Chaos.

Ich möchte gern noch einmal nach Großbritannien! So endete der Reisebericht von 1996, und es hat nun doch ein paar Jährchen gedauert, bis wir diesen Wunsch realisieren konnten. Na ja, *können* konnten wir natürlich immer, aber wir warteten auf einen günstigeren Wechselkurs. Nun bot *Wolters* eine 13-Tage-Reise an, die mit reservierten Hotels zu halbwegs erträglichem Preis zu haben war. Die Route entsprach weitgehendst meiner Vorplanung. Da Edith sich einigermaßen wohl fühlte, entschieden wir uns recht kurzfristig und erhielten dann auch schnell die Bestätigung für den ersten unserer Auswahltermine.



Bequem war wieder die Fahrt durch den Kanal-Tunnel. Von dort ist es nicht weit nach Dover und dort ist das schöne Hotel mit dem schönen Ale und der freundlichen Rezeption.

Die Tour führte uns durch Südengland und Cornwall und das ist eine Strecke die für Einzelreisende Ideal ist. Man hält wo man will und hat nie viele Köpfe beim Fotografieren vor sich.



Diesmal schafften wir es auch, die südlichste Stelle von Großbritannien zu besuchen. Die nördlichste Stelle bei John o'Groat's sahen wir ja schon 1996.

2009 rafften wir noch einmal zu einer längst geplanten Skandinavien-Reise auf. Wir wollten dieses Mal an der Ostsee-Küste nach Norden; an der Grenze zwischen Schweden und Finnland nachsehen, ob es dort immer noch die beste Pizza gibt, die wir je gegessen hatten; ob der Inari-See immer noch im Nebel liegt; ob Kirkenes immer noch die ruhige uns symphytische Stadt ist und das Drei-Länder-Eck erreichbar sein würde.



Schon beim Platz auf der ersten Fähre sieht man im Bild, dass ich wieder als letzter in der Reihe stehe. Das kann doch kein Zufall mehr sein, denn auf der letzten Fähre von Kristiansand nach Dänemark waren wir auch ziemlich weit hinten. Dazwischen lagen herrliche Tage mit hier nicht beschreibbaren Erlebnissen, über die aber der Reisebe-

richt Auskunft gibt. Zum Plan hier in Kürze: den Pizza-Laden gibt es nicht mehr; der Inari-See lag bei der Anreise im Nebel – erst im Norden wurde es klar und das fanden die Mücken gut; Kirkenes war voll von Russen, die Straßen war schmutzig und das Hotel war heruntergekommen; das Drei-Länder-eck haben wir nicht erreicht, der Weg war so voll von Wasserlöchern, dass mir das Auto zu Schade war (es gab auch kein Handy-Netz).



Wie man aber im Bild sieht, standen wir direkt am Grenzzaum zu Russland. Da ist wohl ein Kommentar überflüssig, und wir dachten dass die Zeiten vorbei sind, wo ein Polizist sagte,

dass er alles verbieten kann, aber Genehmigungen nur die Vorgesetzten in Moskau erteilen. Klar, dass wir sehr erstaunt waren, als man uns in Camp Polk durch den Übungsplatz fahren ließ, dass wir in White Sands das Raketen-Testgelände besuchen durften, dass wir in Albuquerque ohne Problem zum Atombomben-Museum gelassen wurde.

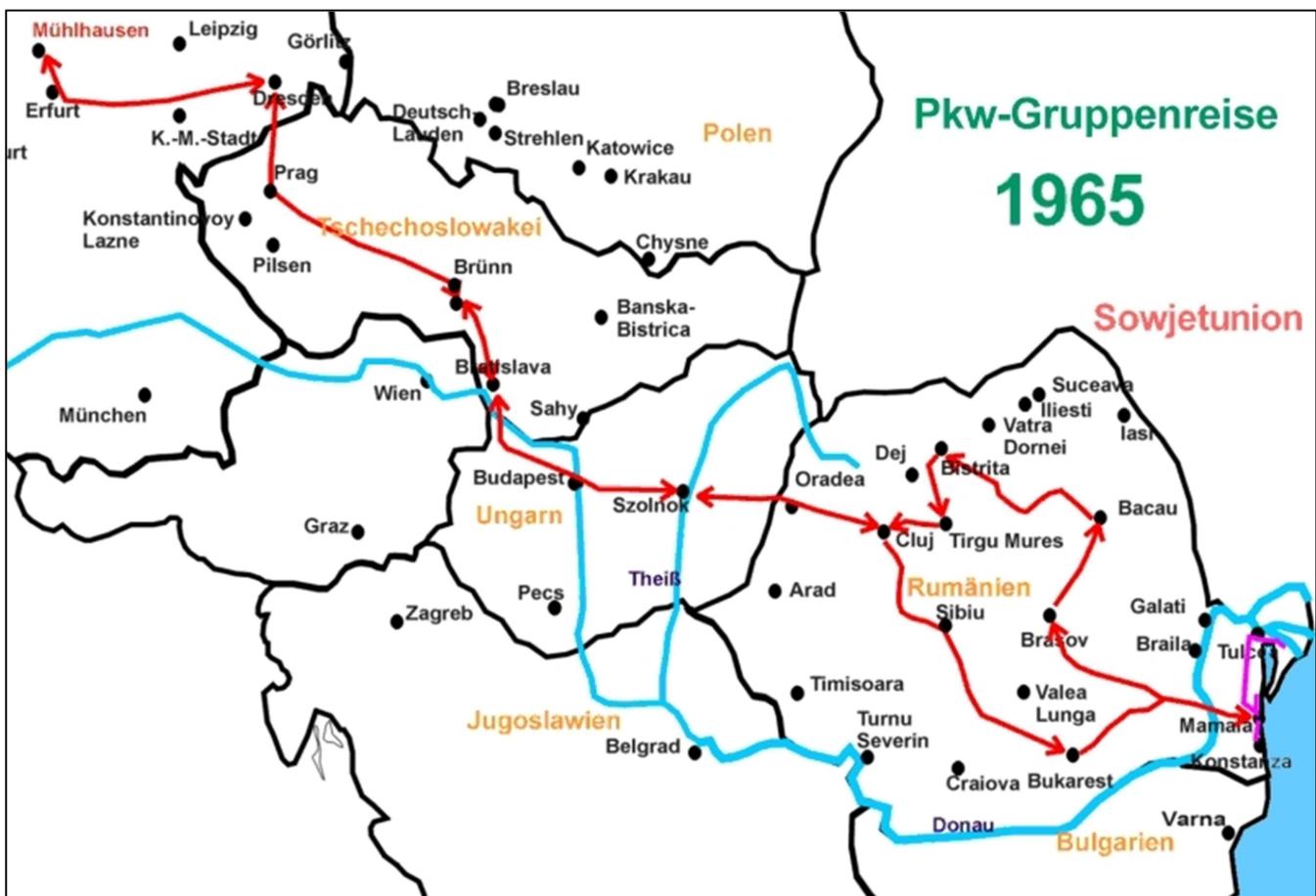
Es war nicht abzusehen, dass diese herrliche Skandinavien-Reise unsere letzte große Fahrt sein würde, wir hätten uns dann vielleicht noch mehr Zeit gelassen.

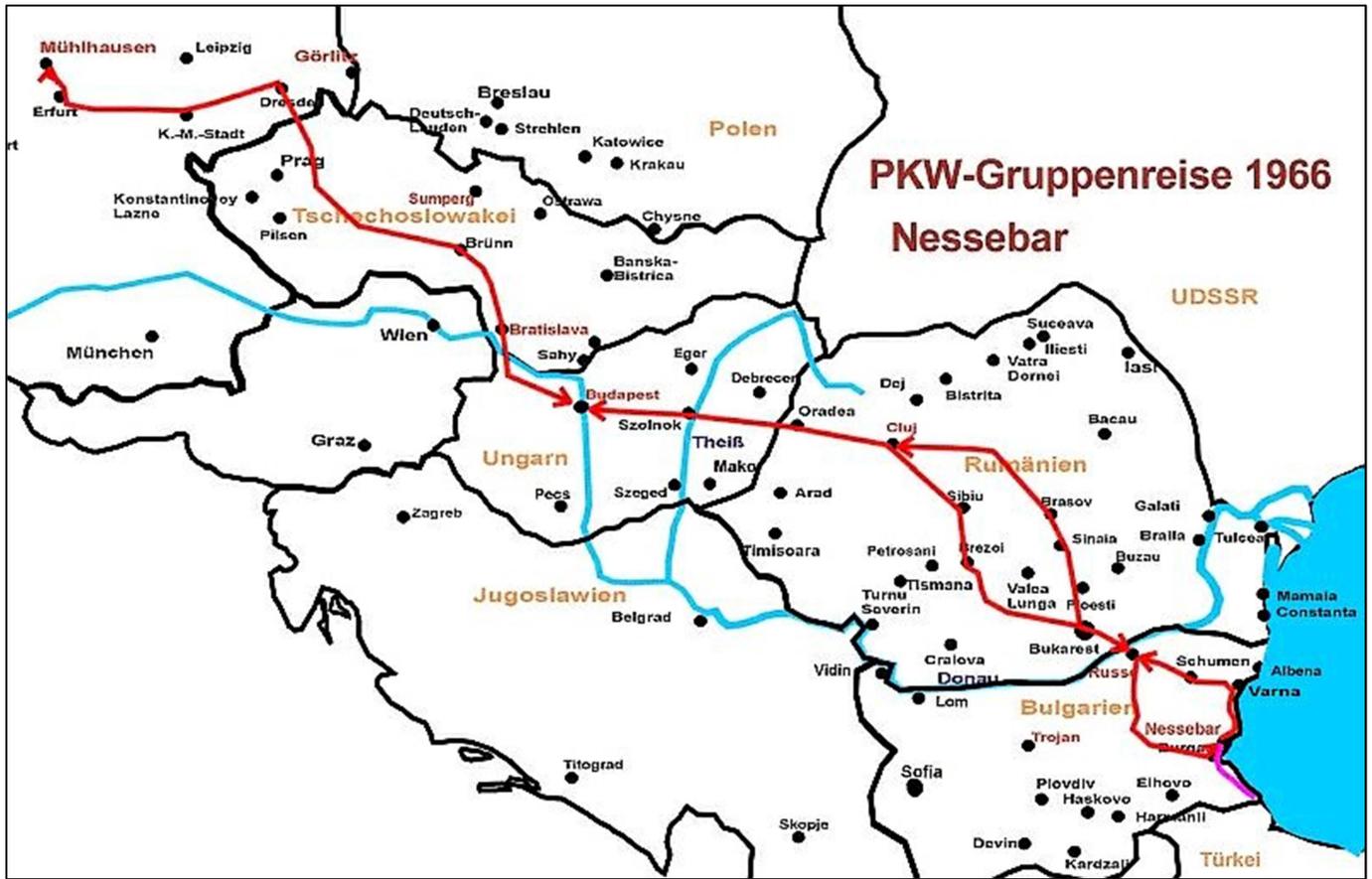
Jetzt bringt uns unser C-Max zum Supermarkt und zu den verschiedensten Ärzten und ohne ihn hätten wir große Probleme.

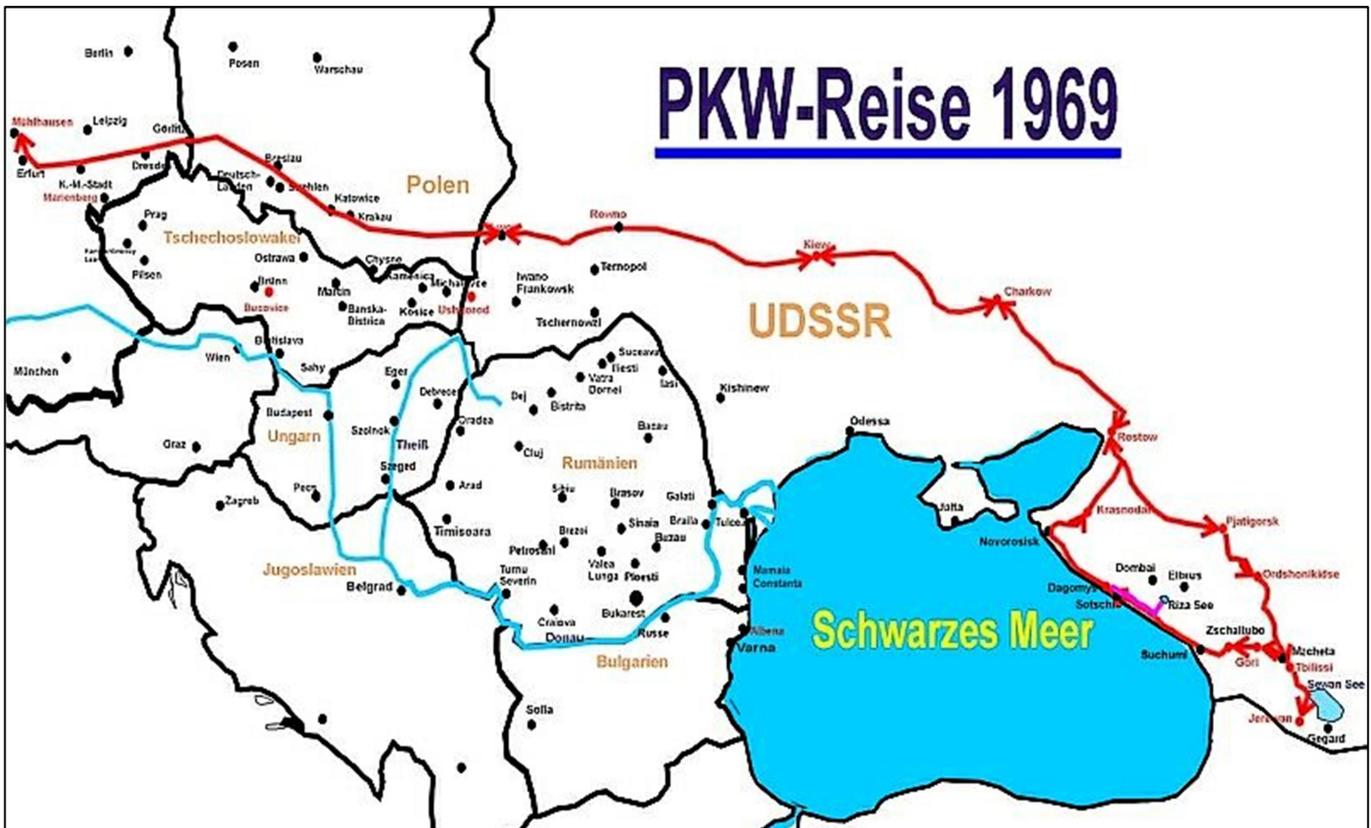
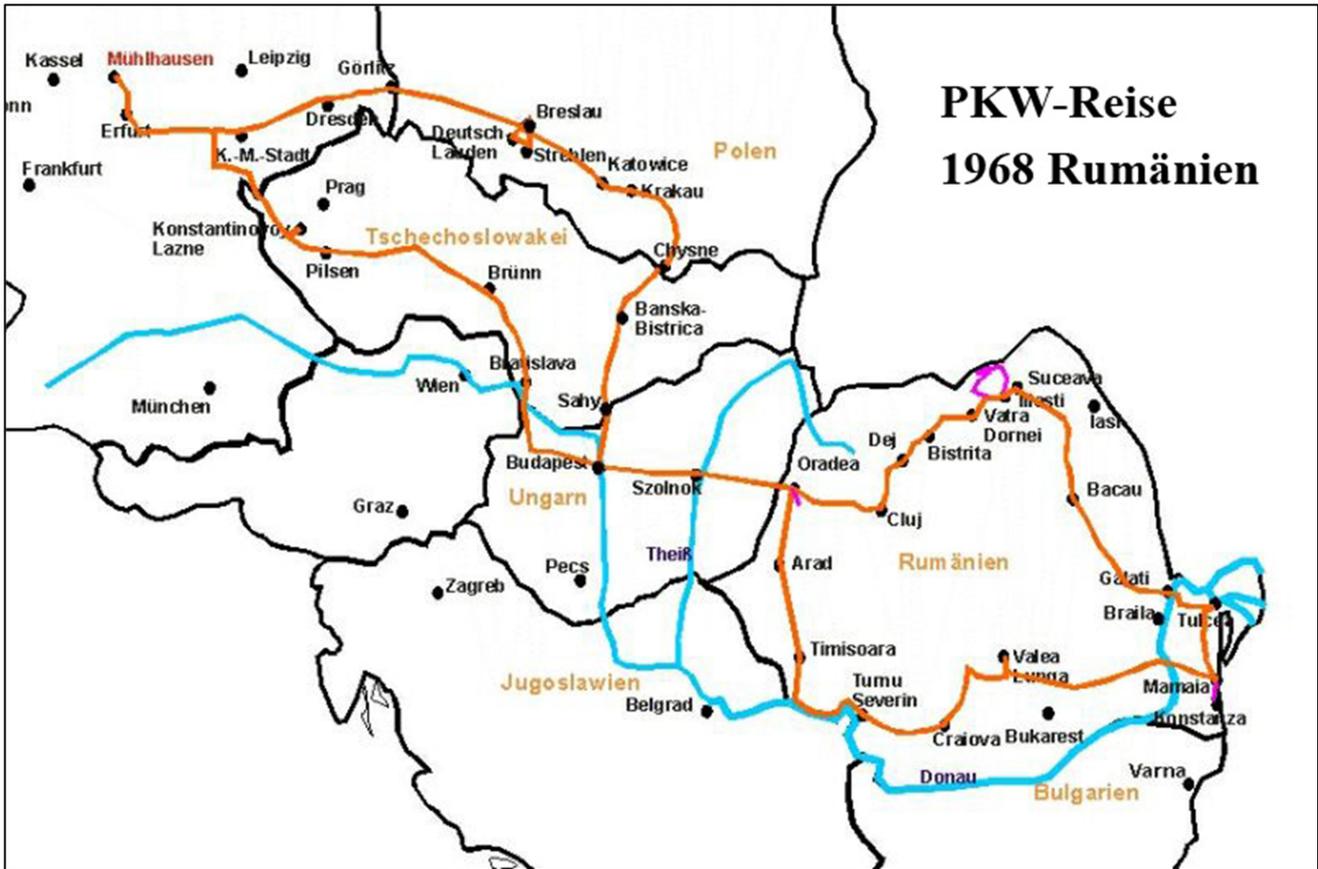
Nun folgt eine Übersicht über die Routen, die uns unsere Autos im Urlaub transportiert haben.

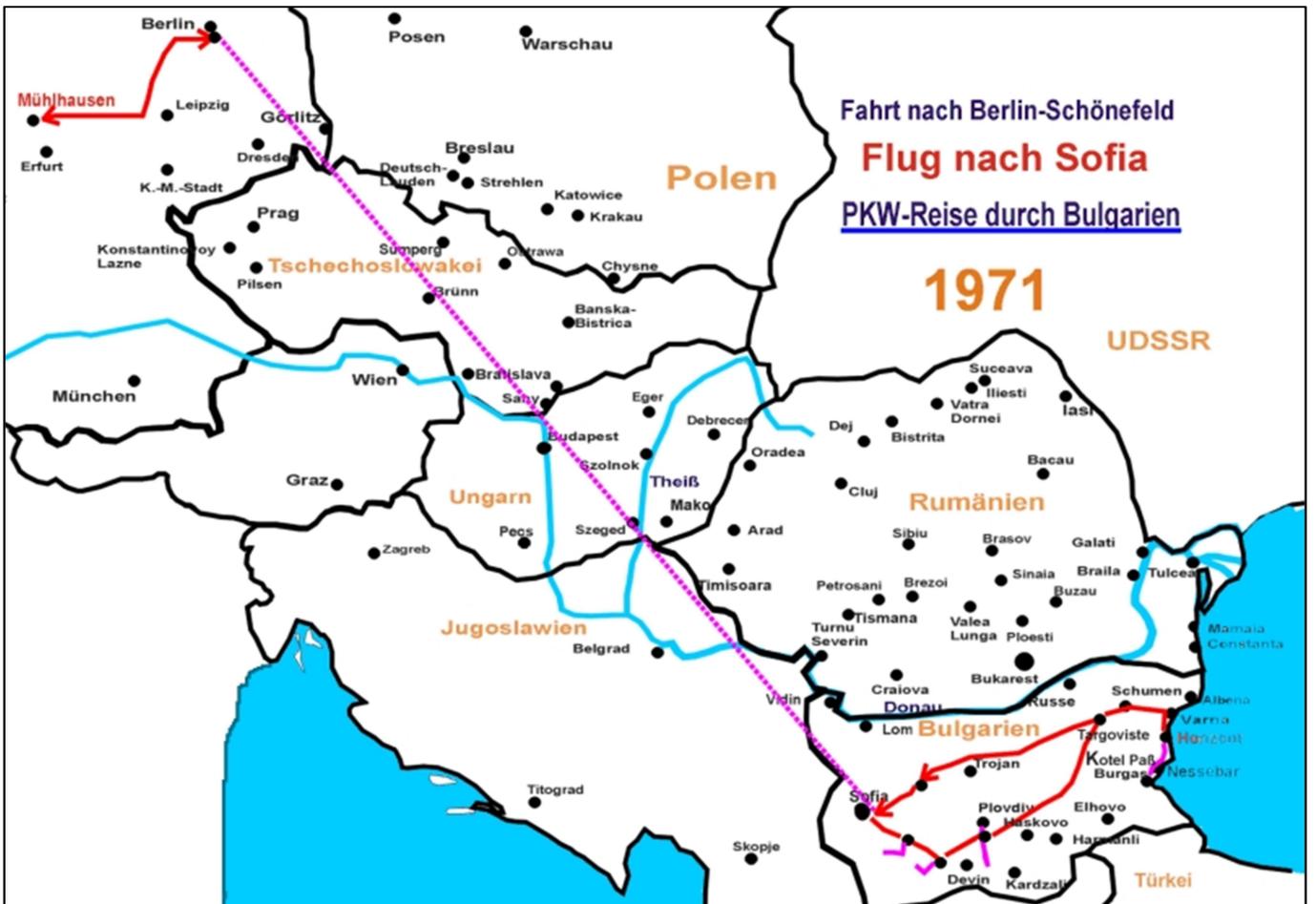
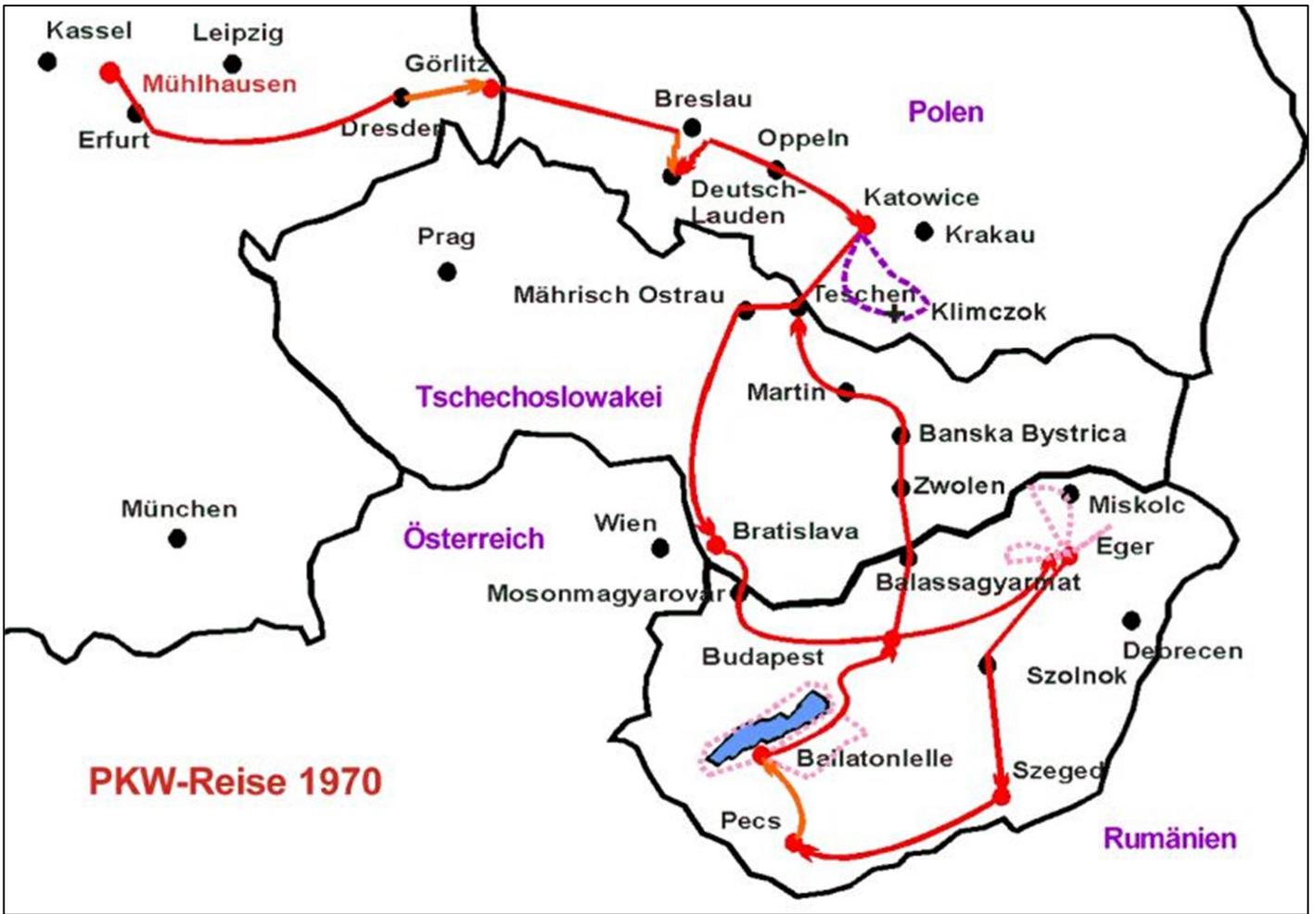
Jede dieser Reisen bleibt unvergesslich!

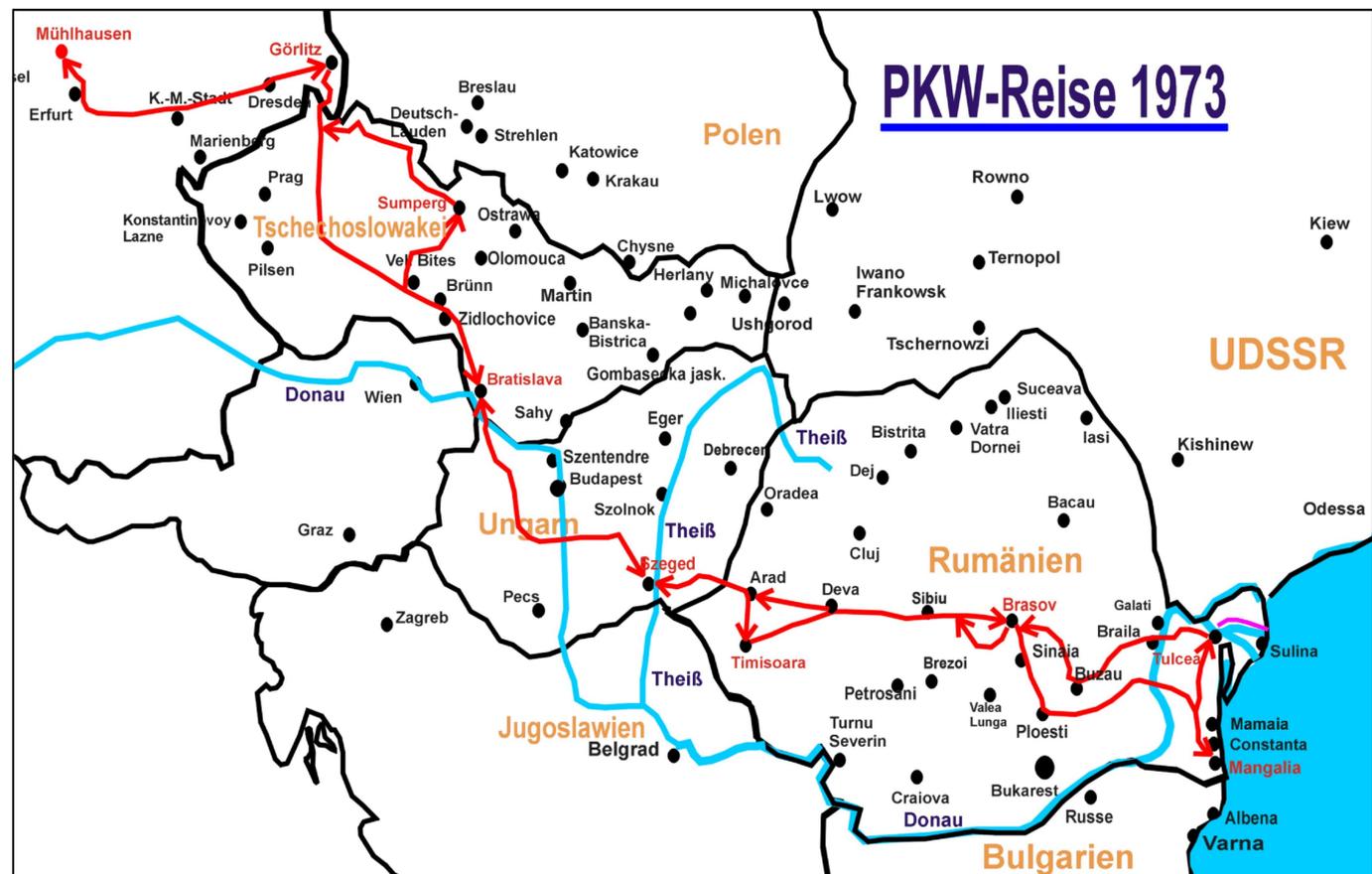
Berichte über die Routen mit Mietautos durch Australien und die USA findet man in den entsprechenden Reisebeschreibungen.

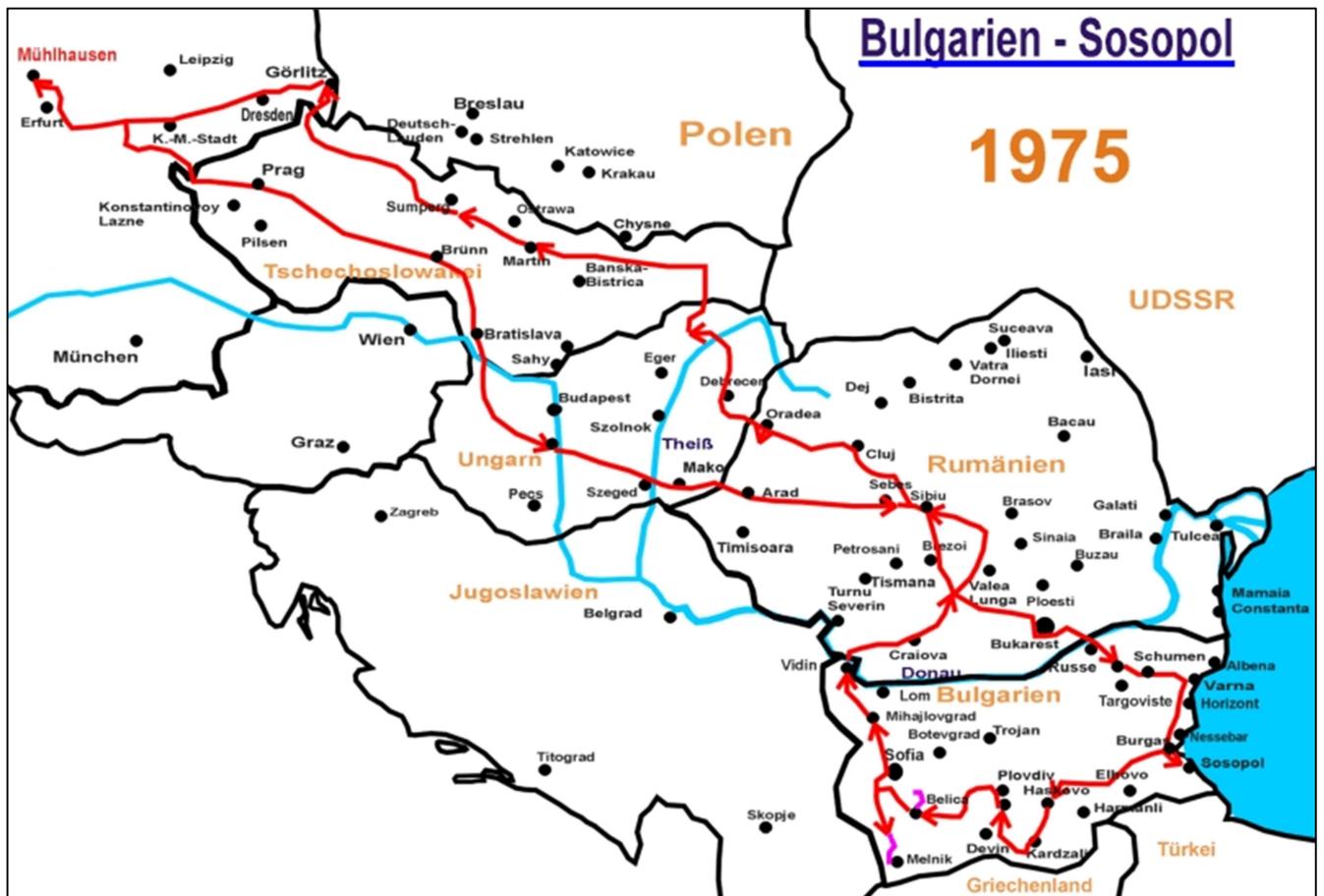
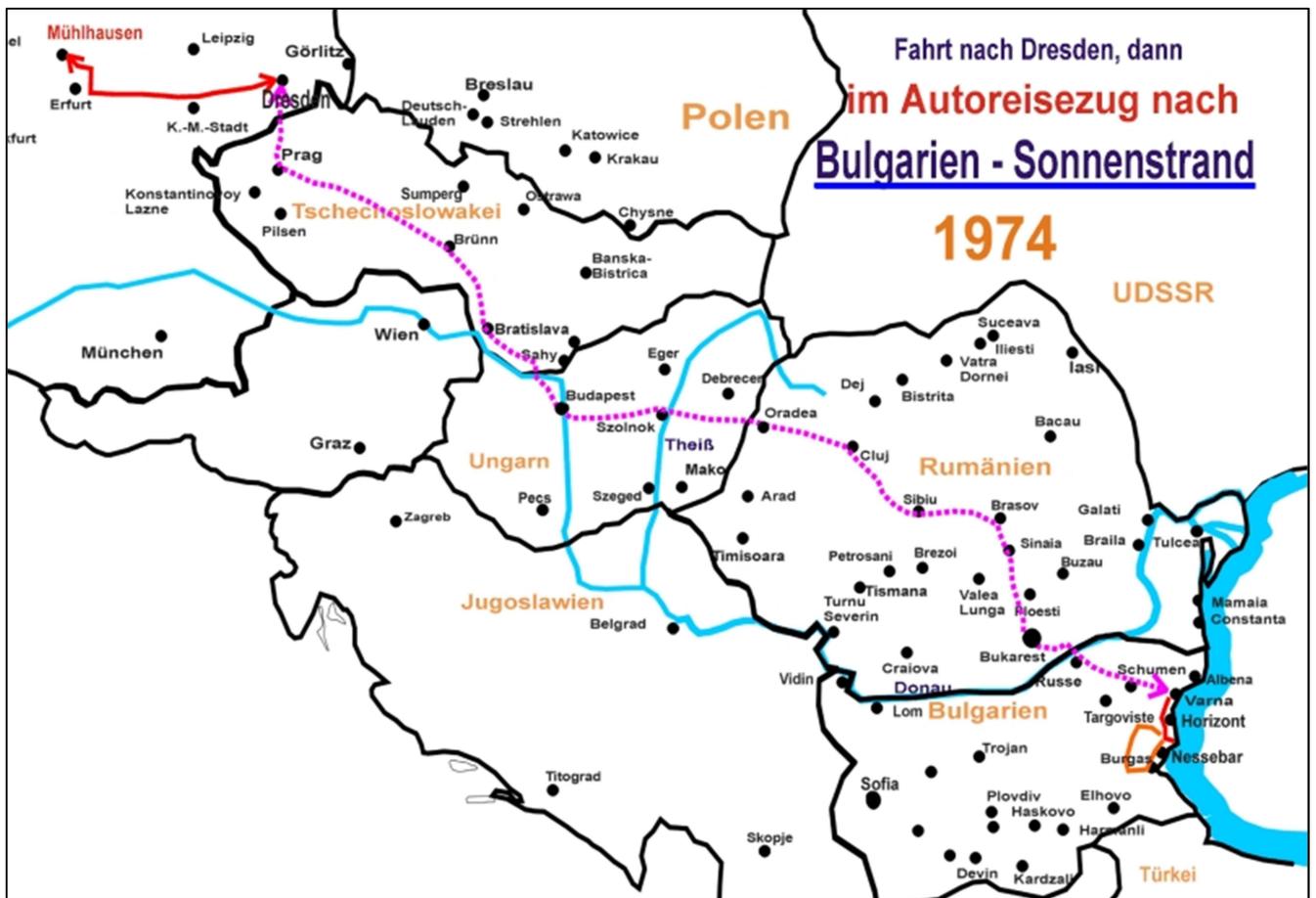


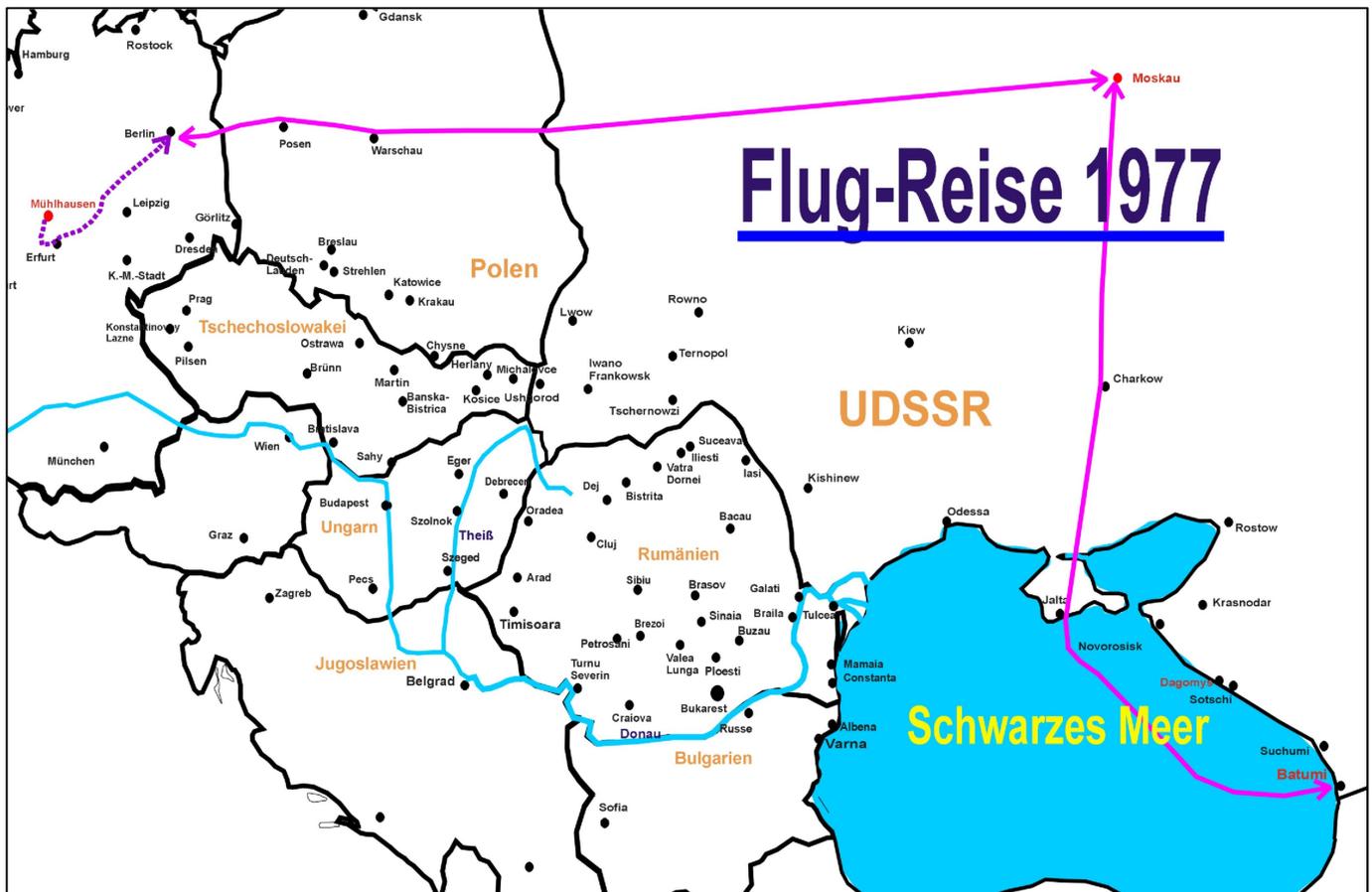
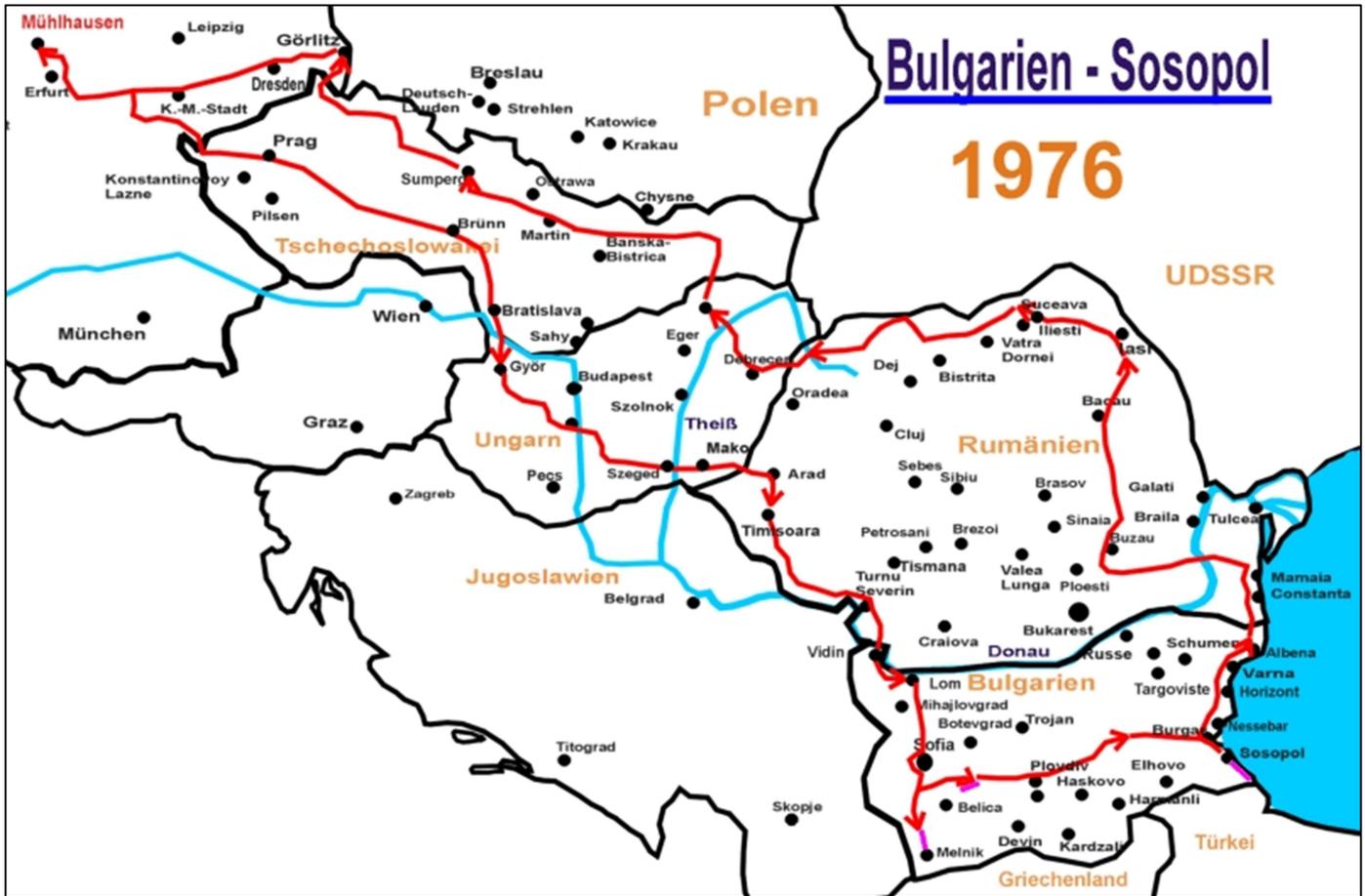


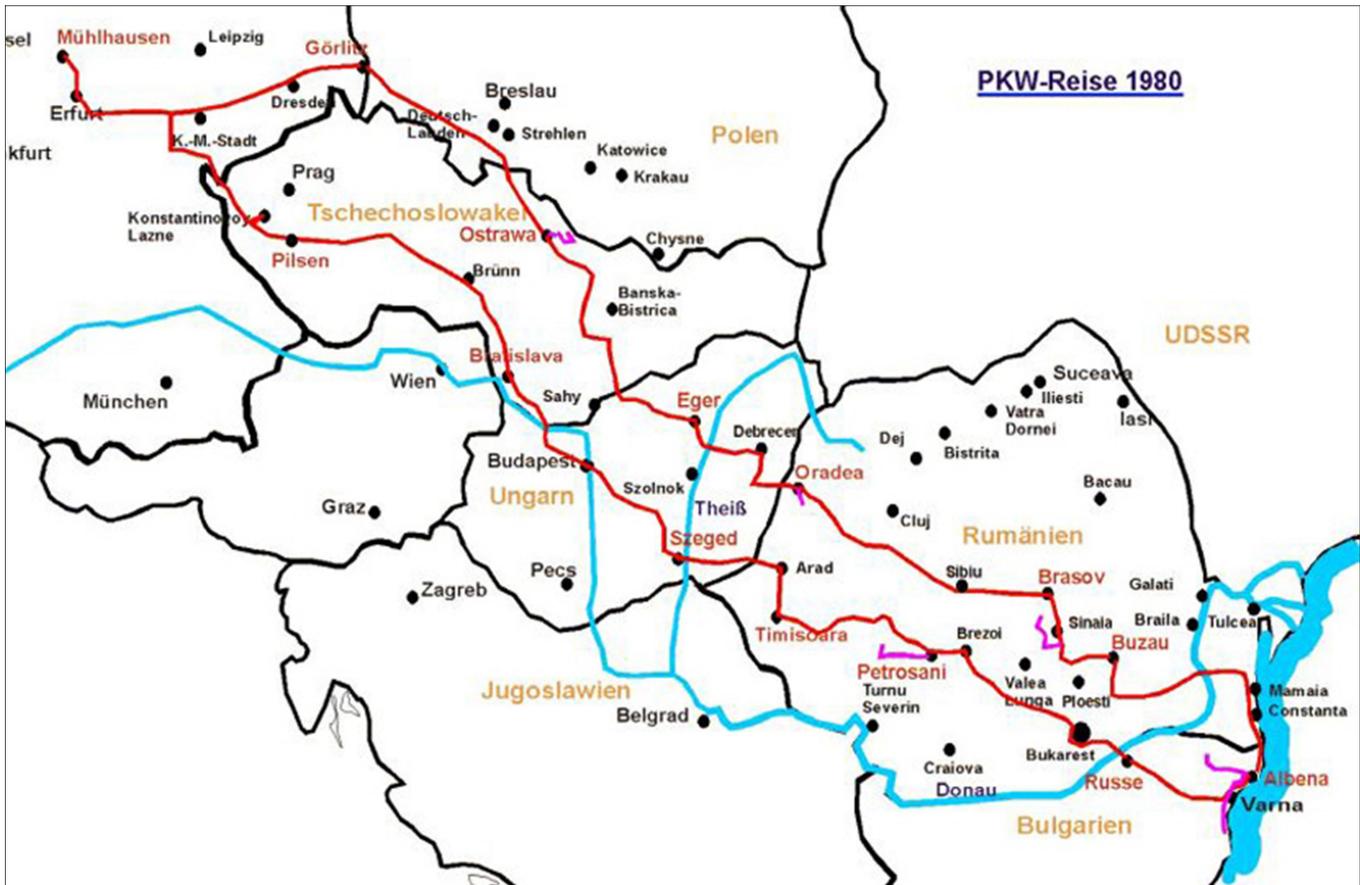
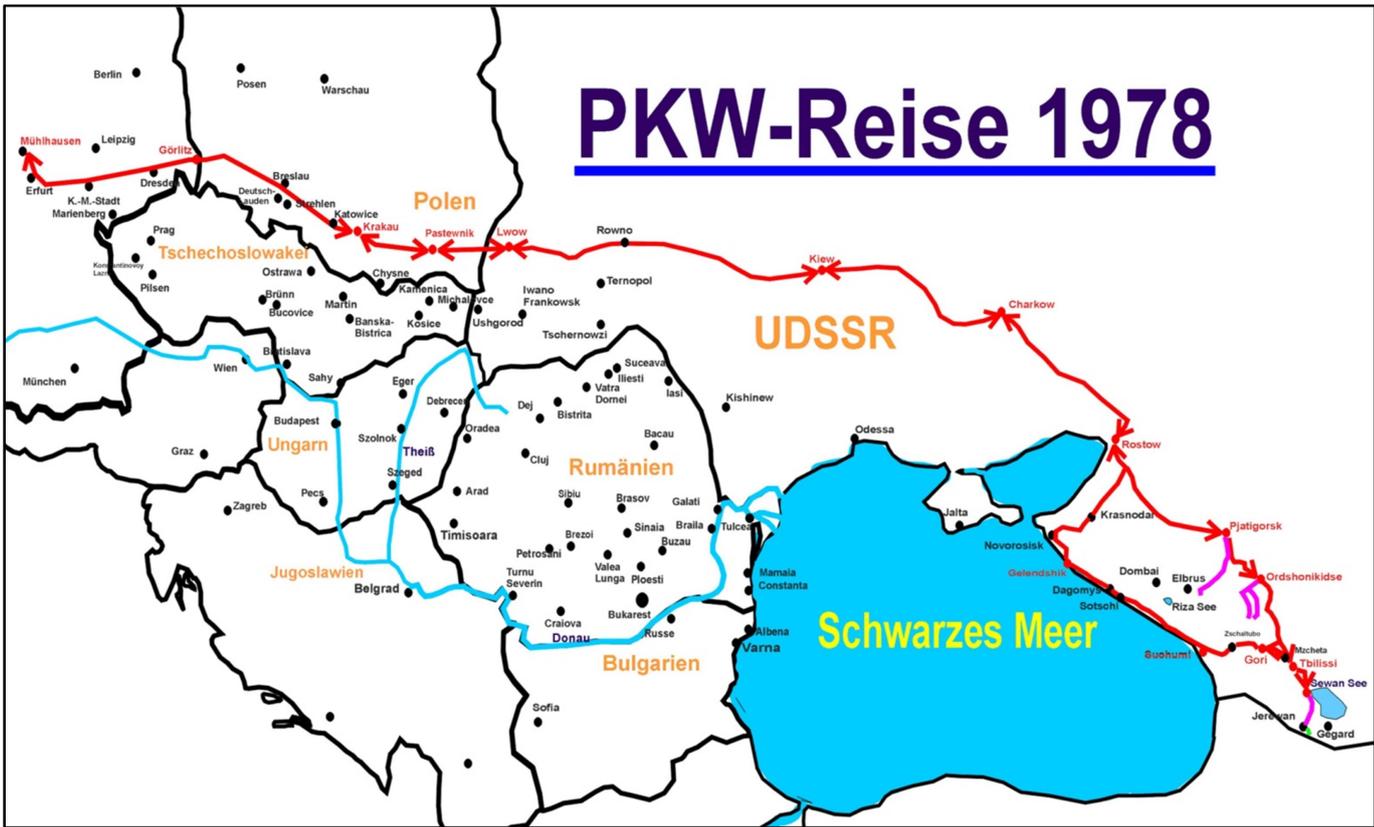


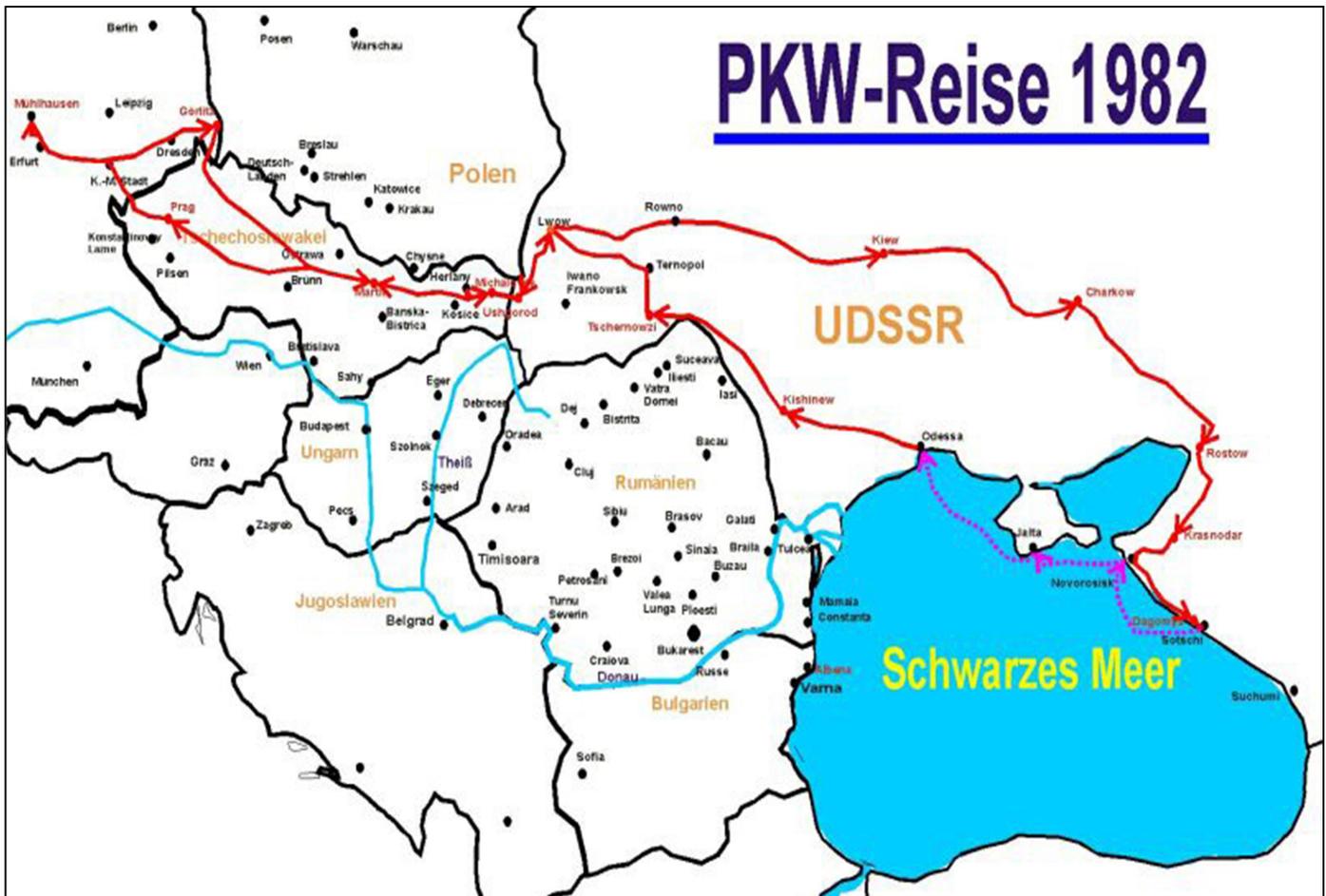
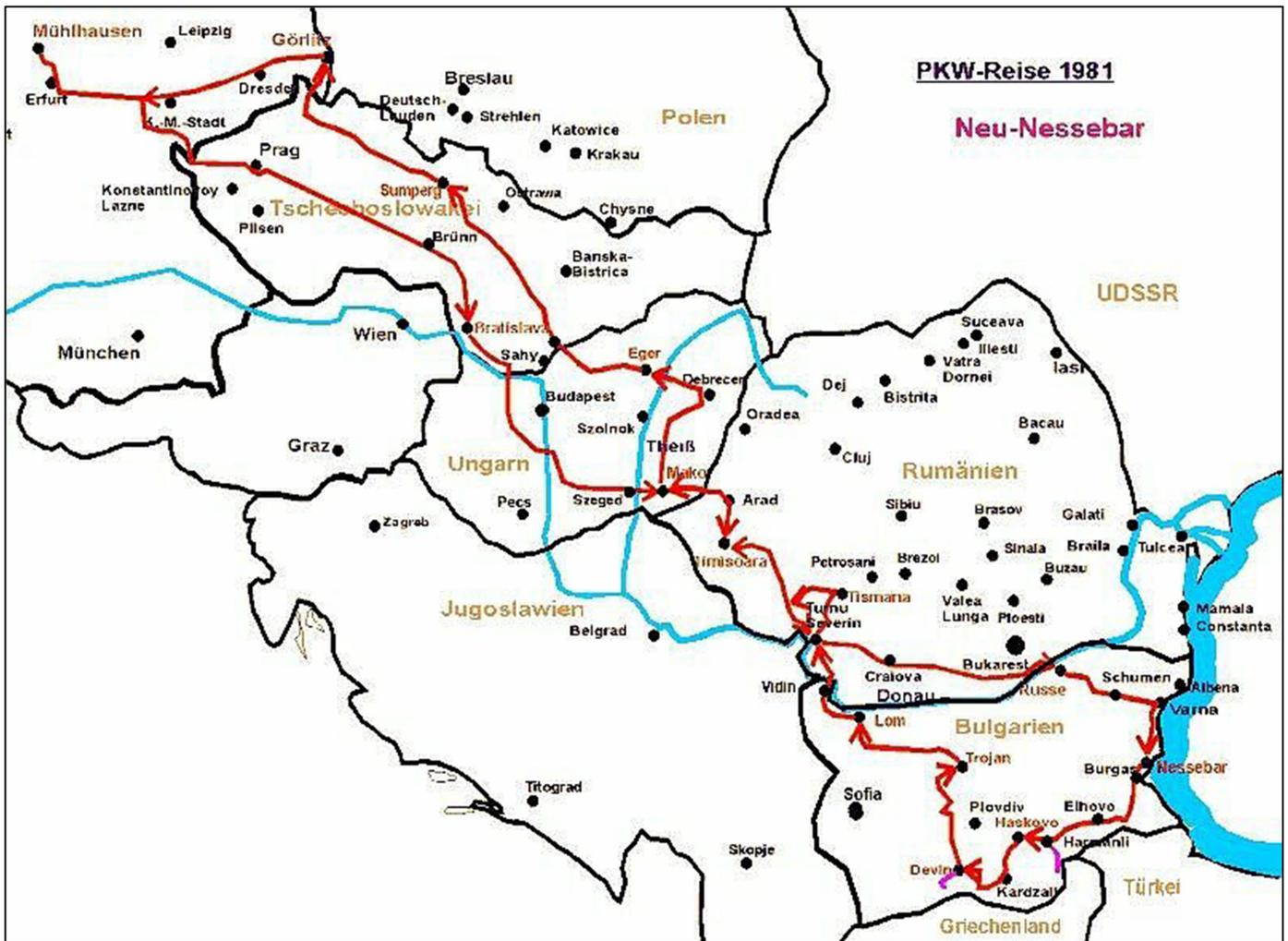


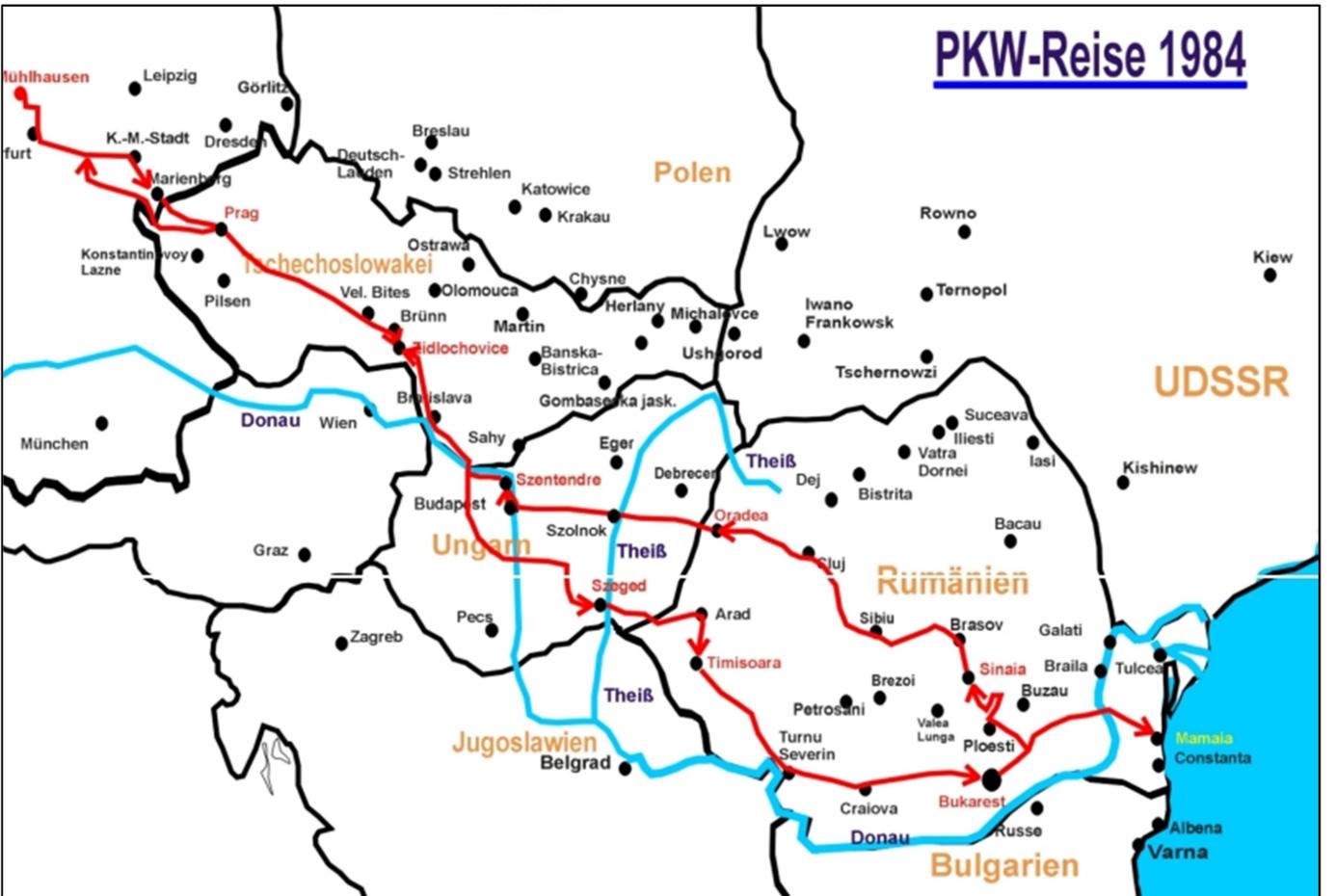


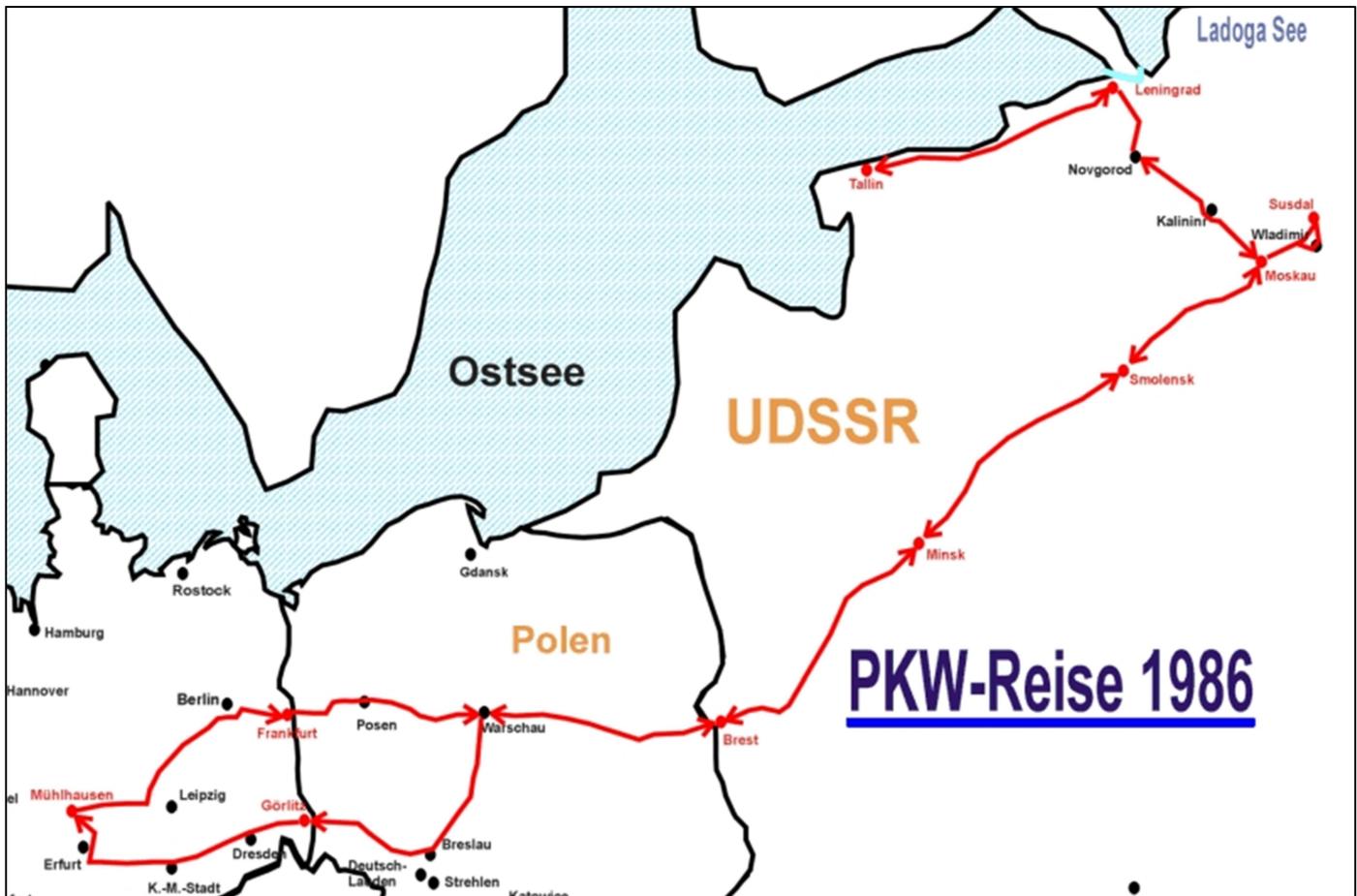
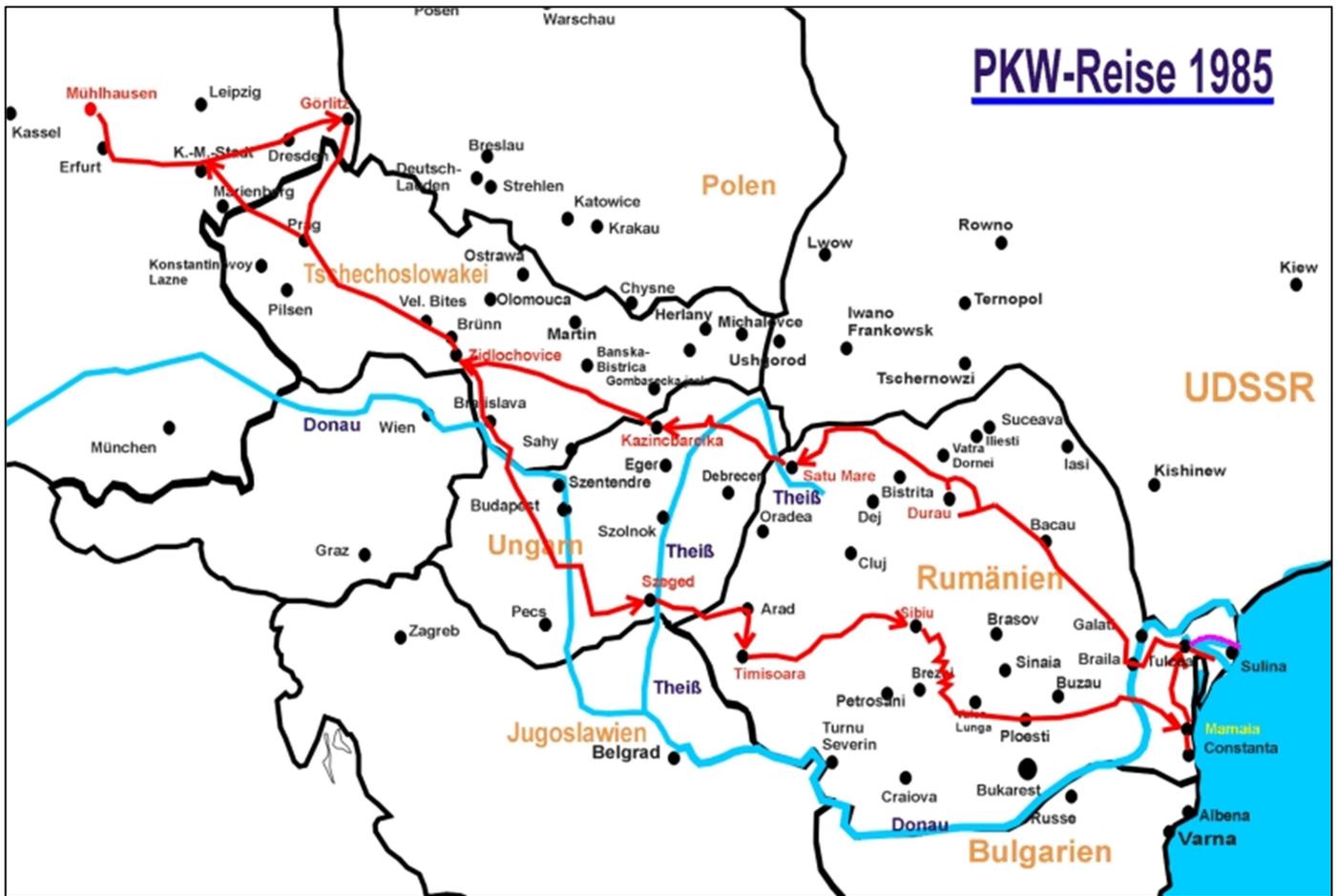




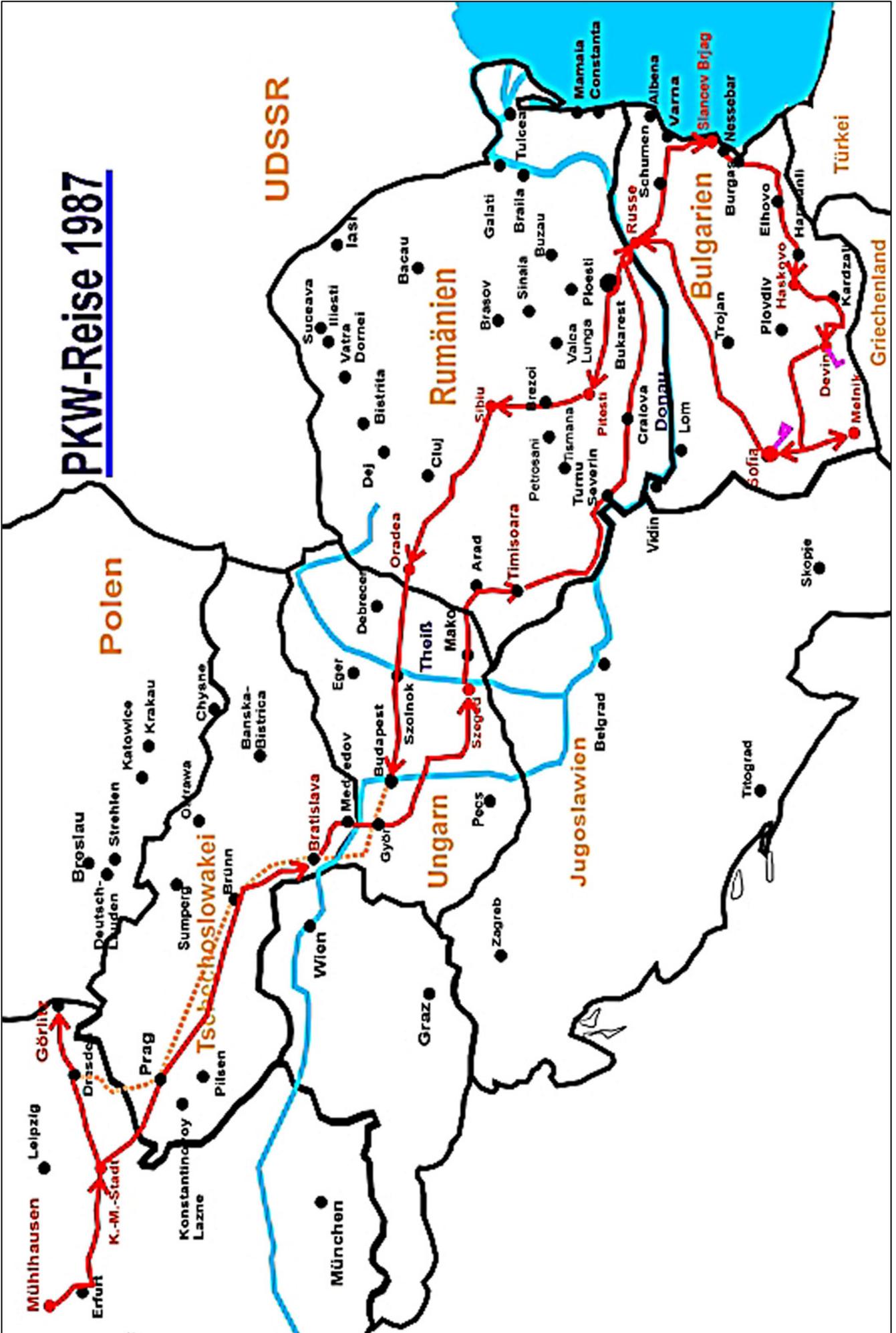




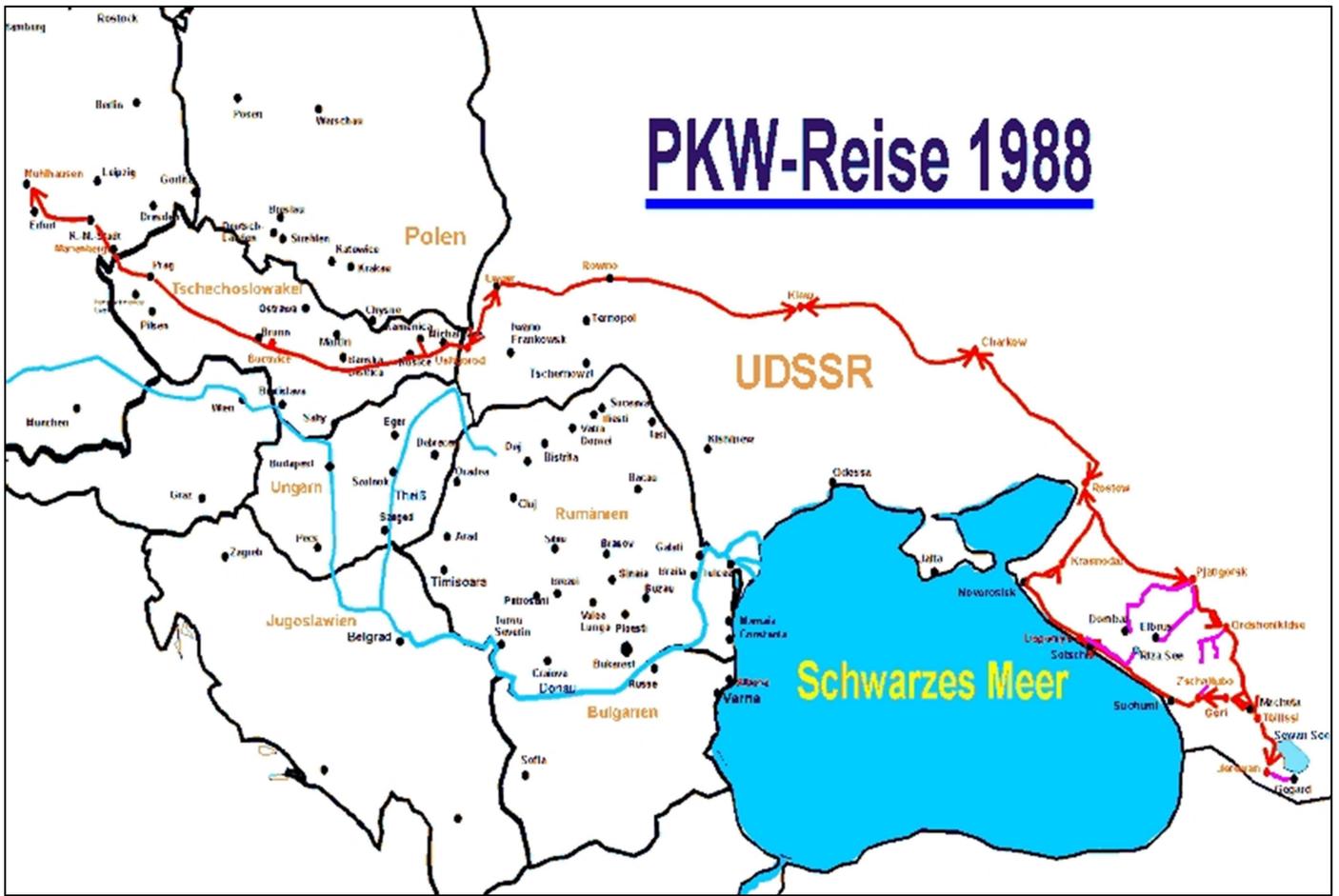




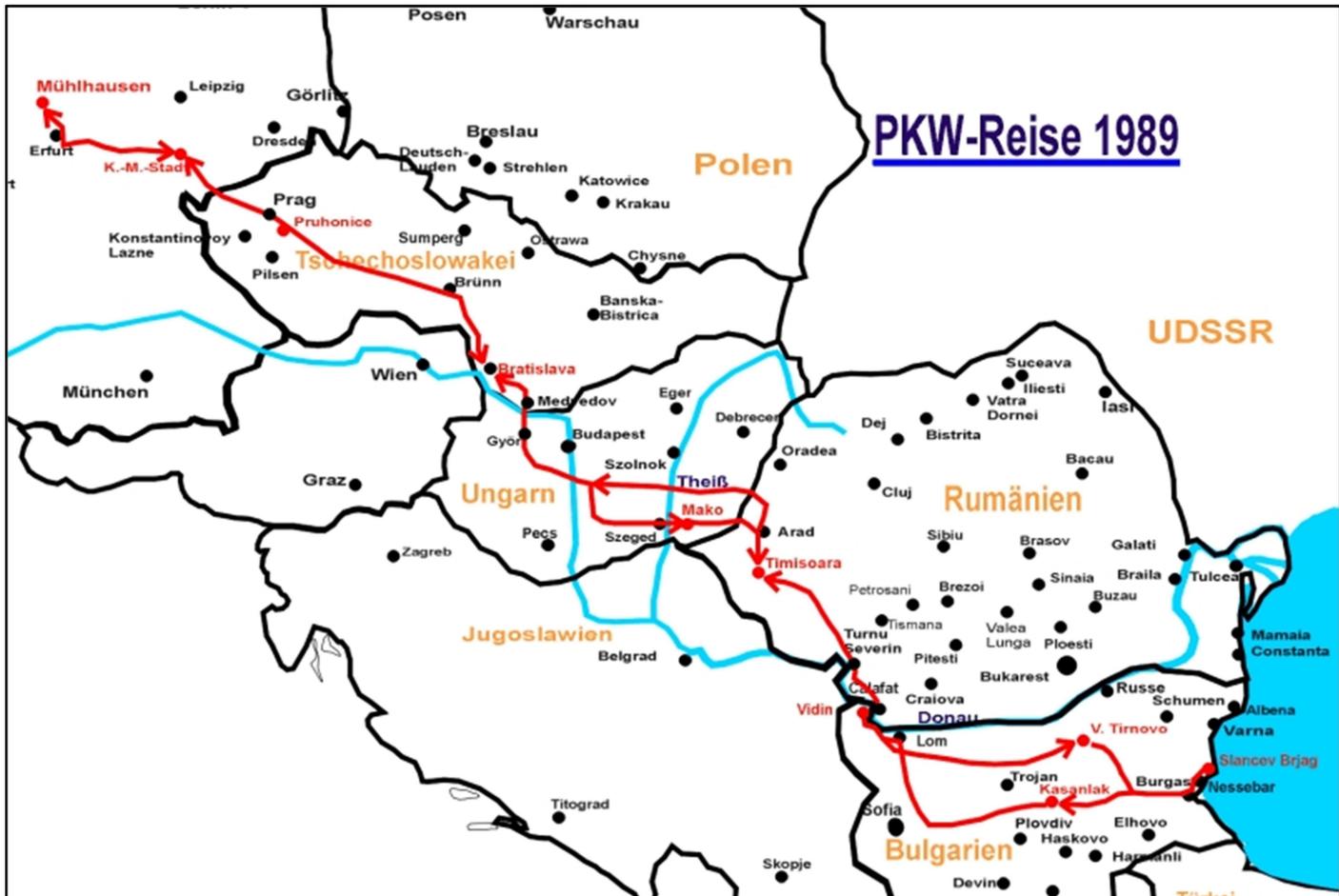
PKW-Reise 1987



PKW-Reise 1988

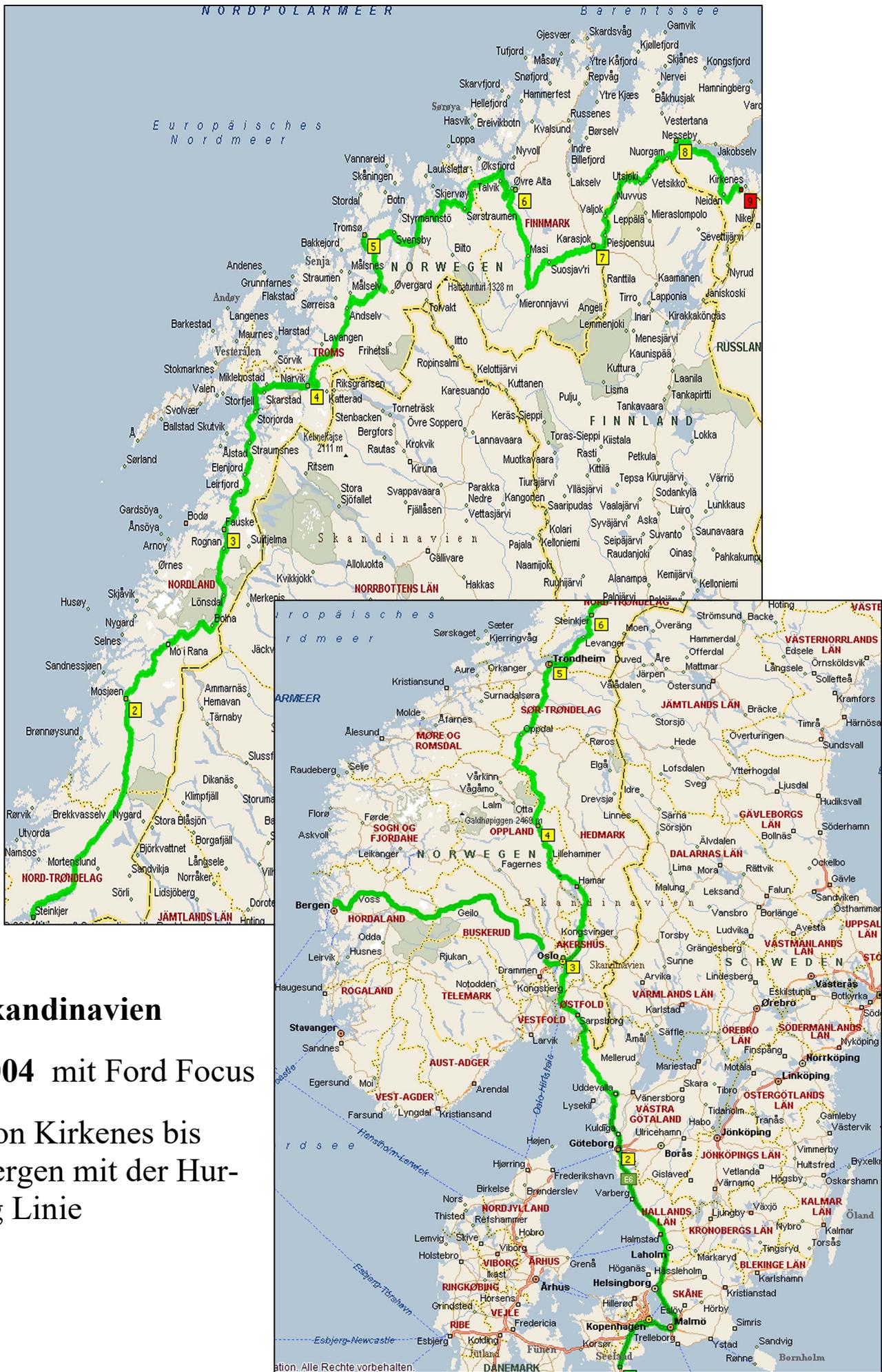


PKW-Reise 1989



1996





Skandinavien

2004 mit Ford Focus

Von Kirkenes bis
Bergen mit der Hur-
tig Linie



2007 Südengland



Ford Escort Flair 5. September 1996

Und dazu habe ich etwas sehr Störendes nicht erwähnt. Es war nicht nur störend, sondern sogar übel gefährlich.

An einem schönen warmen Tag kam ich von Erfurt. Als ich überholen wollte ging plötzlich der Motor aus. Ich konnte wieder einscheren und der Schwung reichte noch bis auf den Seitenstreifen. Bloß gut, dass nicht so viele Autos unterwegs waren. Bei einem richtigen Auto hätte ich jetzt die Verteilerkappe abgehoben und probiert, ob Funken knat-tern und nachgesehen, ob Benzin im Vergaser ist. Hier blieb aber bloß ein Blick in den Motorraum und eine Kontrolle der Verkabelung.

Nach einer Beruhigungspause versuchte ich einen Start und der klapp-
te. In der Werkstatt fand man für die 60 DM keinen Fehler. Wochen
später besuchte ich meine Frau, die im tiefsten Süden Thüringens zu
Kur war. Bei der Rückfahrt passierte es wieder. Der Motor blieb
plötzlich stehen – ohne stottern, wie bei Benzinmangel oder Dreck in
der Düse. Nach 10 Minuten konnte ich weiter fahren. Die Werkstatt
fand wieder nichts und diesmal zahlte ich nichts.

Dann waren wir auf einer längeren Nachtfahrt unterwegs und mitten
im engsten Gegenverkehr ging das Abblendlicht aus. Das war nun ei-
ne sehr böse Sache. In der Nacht die kleinen Flachsicherungen zu
identifizieren war wahrlich nicht einfach, aber alle waren in Ordnung.
Da blieb nur noch das Relais als Fehlerquelle. Das entsprechende Re-
lais war so heiß, dass ich mir die Finger verbrannte. Das tauschte ich
gegen das Fernlicht-Relais aus und kam gut nachhause. Beim Aus-
messen war am Relais alles in Ordnung, aber aufgeheizt im 14 Volt-
Betrieb ging es nicht. Fehler gefunden: In der Hitze dehnt sich der
Wickelkern aus und der Draht verliert den Kontakt mit dem Anschluss
(häufiger Fehler bei schlecht gewickelten Trafos – kenne ich zur Ge-
nüge): Werkstatt informiert: Relais einer anderen Produktionscharge
verlangt: Forderung abgelehnt: an Ford geschrieben: keine Antwort
erhalten. Ich habe mir dann zwei Relais anderer Nummer gekauft (für
Abblendlicht und Motorsteuerung) und hatte dann keine Probleme
mehr.

Ich hätte wohl mehr Wirbel machen sollen, aber so sieht man, was ich
für ein gutmütiger Mensch bin.

