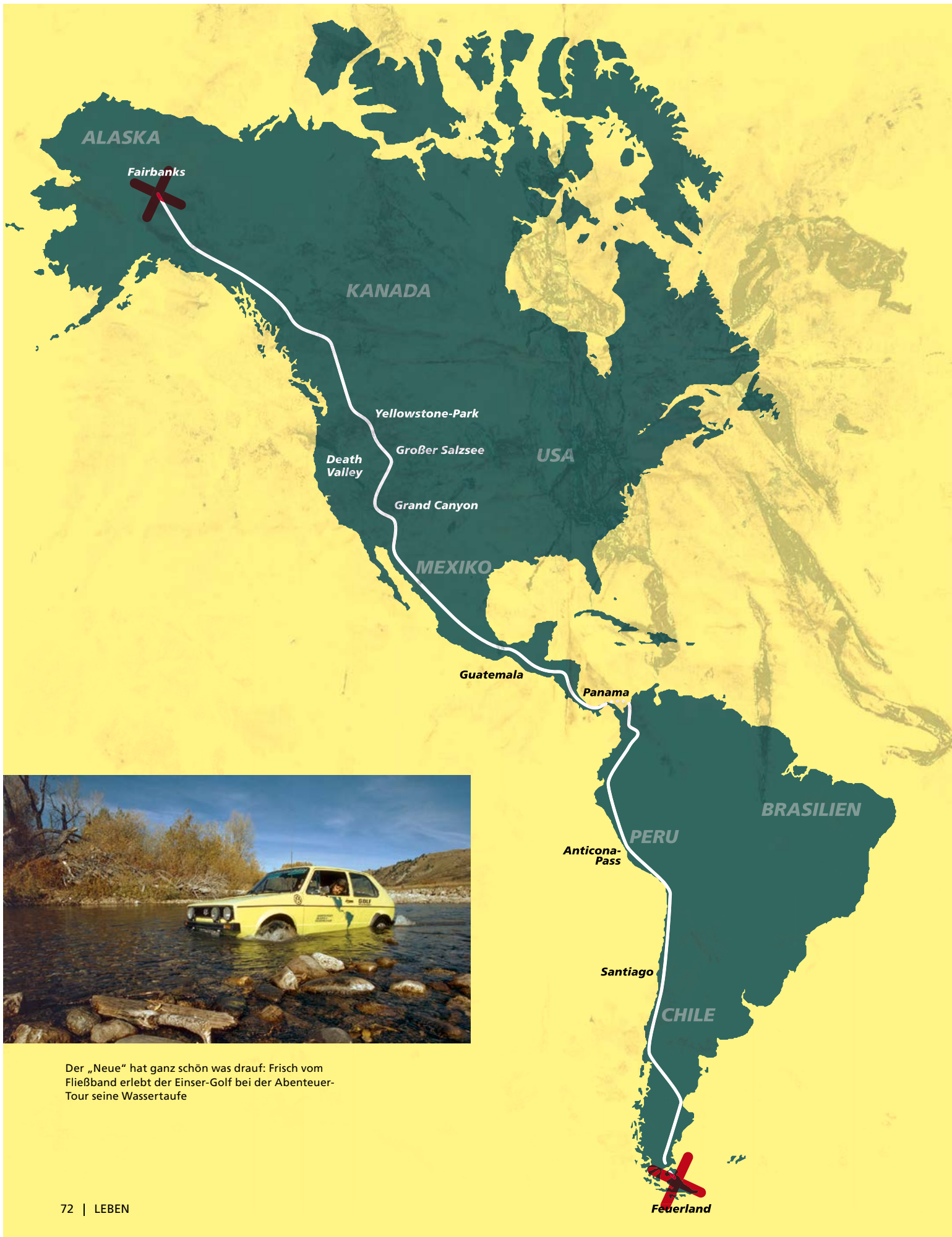




Der „Neue“ hat ganz schön was drauf: Frisch vom Fließband erlebt der Einser-Golf bei der Abenteuer-Tour seine Wassertaufe

TRANSAMERIKA-EXPRESS

Autor | Thomas Arndt Fotos | Volkswagen Aktiengesellschaft

Vor 40 Jahren begann der Siegeszug des VW Golf. Welch Qualitäten in dem Auto steckten, stellte der renommierte Auto-Journalist Fritz B. Busch gleich zu Beginn eindrucksvoll unter Beweis. Mit dem damals taufischen Einser-Golf ging er 1974 auf große Tour: In 90 Tagen fuhr er von Alaska nach Feuerland. Ein Rückblick auf das Abenteuer, das als längste Testfahrt in die Automobilbau-Geschichte einging.

W Die beiden VW Golf der Tour sind erhalten geblieben. Der eine steht im Automuseum von Fritz B. Busch in Wolfegg im Allgäu. Das andere Auto gehört zur Sammlung der Stiftung AutoMuseum Volkswagen in Wolfsburg. Anlässlich einer Jubiläumsausstellung zum 40. Golf-Geburtsstag trafen sie erstmals wieder zusammen.

Wenn man von einem Ende der Welt an das andere Ende der Welt fährt, bekommt man viel zu sehen. Oder eben nicht. So wie Fritz B. Busch 1974 bei seiner legendären Tour von Fairbanks in Alaska nach Porvenir in Südkolumbien. Ein verdammt langes Abenteuer, ein verdammt anstrengendes und ein verdammt flüchtiges. „Keine Zeit“, erzählt der 2010 verstorbene Journalist in seinem Buch *Der große Test* (Coppert Verlag München) immer wieder. Der Zeitplan ließ Abstecher zu touristischen Zielen nicht zu. Und wenn sie dann doch mal direkt am Wegesrand standen, war keine Zeit, um sie zu genießen. Ein schneller Blick, das musste reichen. Egal, wo dieser Stopp auch stattfand, die nächsten Kilometer bis zum Etappenziel, meist waren es mehrere Hundert, lagen immer noch vor Busch und seinem Team.

Dabei gab es Sehenswürdigkeiten, Monumente, historische Stätten oder landschaftliche Einzigartigkeiten zuhauf an der Strecke. Oder zumindest in ihrer Nähe. „... haben wir links liegen gelassen!“ „... haben wir von weitem gesehen!“ „... wären

wir beinahe hingefahren, wenn wir Zeit gehabt hätten!“ „... haben wir kurz gesehen!“ „... muss schön dort sein, wenn man eine Weile bleiben kann!“ So oder so ähnlich lautet das wehmütige Fazit von Busch nach seiner Testfahrt.

EINE GROSSE REISE ZU BEGINN EINER GROSSEN AUTO-KARRIERE

Doch wie der Name Testfahrt schon sagt: Es war schließlich kein Abenteuerurlaub, in den Busch damals startete. Sondern Arbeit. Eine Testfahrt mit einem damals neuen Typ Auto. 1974 rollte der erste VW Golf vom Produktionsband in Wolfsburg und begann seinen weltweiten Siegeszug. Heute fährt er in siebter Generation auf unseren Straßen und eine ganze Fahrzeugkategorie ist nach ihm benannt. Golfklasse sagt man heute, wenn von familientauglichen Kompaktkwagen der Mittelklasse die Rede ist. Aber das ist eine andere Geschichte.

1974 sollte Fritz B. Busch – das B steht übrigens für Bob – mit dem neuen Auto,

das mit gerade eingeführten neuen Reifen und einem neuen Motoröl vor dessen Markteinführung ausgestattet war, diesen Härte-Test für Mensch und Material absolvieren. Busch, 1922 in Erfurt geboren, hatte sich einen Namen als Autotester und Buchautor gemacht. Seine Berichte über Autos waren mehr als schnödes Aufzählen von Fakten. Busch erzählte Geschichten. Informativ waren die, aber eben auch unterhaltsam, humoristisch, satirisch. Und weil diese Testfahrt viele Geschichten produzieren würde, wurde Busch dieser Auftrag angeboten. Begeistert stimmte er zu. „Ein Mann muss ausbrechen können, muss den Mut haben, das zu tun, was ihm Spaß macht“, begründete er später seinen Entschluss, der ihn immerhin drei Monate von seinem gewohnten Umfeld und seiner Arbeit fernhalten sollte. Und der schnell Konsequenzen nach sich zog. *Stern*-Chefredakteur Henri Nannen war von den Plänen seines Reporters wenig begeistert und feuerte ihn kurzerhand ...

Also machten sich Busch und sein kleines Team auf die

„WO BIN ICH? BITTE KEINE EINZELHEITEN, NUR DAS LAND“

Geflügelte Worte unter Golf-Globetrottern

große Fahrt. Ein Fotograf gehörte dazu, ein Mechaniker, ein Dolmetscher und ein Mitfahrer für den zweiten Golf, den Ersatzwagen sozusagen. Als drittes Auto ging ein VW-Bulli mit auf die große Schleife, als Lastesel für Ersatzteile aller Art, Benzinkanister, Wasserkannister und, und, und ... Start war in Fairbanks/Alaska.

SCHLITTERPARTIE ZU BEGINN UND „BALKAN BILL“

Los ging es am 8. Oktober 1974. Es war der Tag, an dem in dem Jahr der Winter in Alaska Einzug hielt. Und so begann die Tour ganz unspektakulär mit Eiskratzen. Und mit einem veritablen Verkehrschaos. Kaum zu glauben, aber beim ersten Schnee des Winters geht es auf

den Straßen von Fairbanks kein bisschen besser zu als beim Wintereinbruch in Mitteleuropa. Nur dass die Autos größer sind. Spritfressende V8-Monster, egal ob als Pickup, Limousine oder Muscledar, rutschten hilflos auf Sommerreifen kreuz und quer über die Straßen. Den Weg vom Hotel zum Parkplatz zum Alaska Highway unfallfrei zu überstehen war die erste Heldentat der Auto-Expedition.

Fünf Tage später war diese unbefestigte Piste, quasi ein Feldweg deluxe mit dem hochtrabenden Namen Highway, geschafft. Zwischen der Badewanne in Fairbanks und der in einem Hotel in Edmonton lagen 3250 Kilometer. Neben dem warmen Wasser gab es für Busch und seine Kumpanen einige Gin-Fizz. Und dann noch einige. Alles nur wegen des Vitamin C in der dazugehörigen Scheibe Zitrone, versteht sich ... An diesem Abend in Edmonton taucht erstmals „Balkan Bill“ in Buschs Testreport auf. Ein

realer Mensch, eine Halluzination, ein wilderes Alter Ego des Autors oder schlicht dichterische Freiheit des Autors? Diese Frage lässt Busch bis zum Ende seiner Geschichte offen.

Weiter ging's Richtung Süden. Raus aus Kanada durch die USA. Die Autos liefen ohne Probleme. Nur der Fotograf war sauer. Elche, Bären, Büffel standen auf seiner Motivliste. Natürlich immer mit dem Golf im Vordergrund. Keines der Motive war abgehakt. Und wird es auch nicht bis Feuerland. Dort fehlte dann auch noch ein Haken hinter „Pinguine“. Zu flüchtig waren die Blicke nach rechts und links der Highways. Auf denen hieß es bei der Fahrt Richtung Südamerika immer schön aufpassen. Nicht nur auf das Tempolimit, sondern vor allem darauf, nicht mal eben aus Versehen ein Kaugummi durch das offene Fenster zu entsorgen: In Idaho, Wyoming oder Utah kostete das schon 1974 die Kleinigkeit von 500 Dollar Strafe. Für die deutschen Autotester ebenso ungewöhnlich wie die Hinweisschilder an den Highways: „Nächste Mülltonne in einer halben Meile“ oder „Halte Amerika sauber“. Freundliche Ratschläge hielt auch noch das runtergekommenste Lokal am Straßenrand parat. „Ohne Schuhe, ohne Hemd keine Bedienung“.

Das Team passierte den Yellowstone-Nationalpark. Auch das ein flüchtiges Erlebnis – ganz ohne Bären. Beim nächsten Stopp irgendwo im Nirgendwo von Nevada traf das Team eine Frau und ihre drei erwachsenen Töchter. Man trank Wein und hatte einen schönen Abend. Was genau passierte, weiß nur „Balkan Bill“.

Ein ganz und gar ungewöhnliches Motiv bekam der mittlerweile fast schon depressive Fotograf Frank Müller-May endlich am 23. Oktober auf den Salt Flats bei Bonneville in Utah vors Objektiv. Das Team Busch traf auf Boris Murray, der mit seiner zweirädrigen Blechzigarre einen Geschwindigkeitsweltrekord aufstellen





wollte. Neben dem stromlinienförmigen Nichts sah der Golf I wie ein Panzer aus.

GOLF TRIFFT GRAND CANYON, BUSCH AUF KIRK DOUGLAS

Die Fahrt ging weiter. Durch den früher mal wilden Westen, durch die Geisterstadt Rhyote, durch das Tal des Todes. Das Schild, dass man hier doch lieber nur mit Geländewagen fahren sollte, ignorierte das Team. Die beiden Golf und der Bulli schafften auch dieses Teilstück ohne Probleme.

Ein etwas aufwendigerer Fotostopp am Grand Canyon hob die Stimmung des Fotografen. Gesichert durch ein Abschleppseil, das am VW-Transporter befestigt war, fuhr Busch seinen Golf so dicht an den Rand der Schlucht, dass bröckelnde Kiesel die Gefahr des plötzlichen Endes der Tour heraufbeschworen. Weniger gefährlich war der flüchtige Plausch mit Kirk Douglas an einem Filmset in Old Tuscon/Arizona oder ein Fotostopp mit auf der Straße gecasteten Cowboys vor dem Farmhaus High Chaparral, älteren unter uns noch als Kulisse der beliebten gleichnamigen TV-Serie im

ZDF Ende der 60er-, Anfang der 70er-Jahre bekannt.

Doch es ging weiter, immer weiter. Manchmal, so schreibt Busch in seinem Buch, passierte es, dass er wach wurde und nicht wusste, wo er sich gerade befand. Irgendein Motel- oder Hotelzimmer, na klar. Aber wo, an welcher Straße, in welcher Gegend, in welcher Stadt? Seinen Mitfahrern erging es ähnlich. „Wo bin ich? Bitte keine Einzelheiten, nur das Land“ wurde zum geflügelten Spruch im Team. Kein Wunder, wenn man Tag für Tag, zehn, zwölf oder 16 Stunden lang am Steuer eines Autos sitzt. Nur zweimal gab Busch auf seiner Testfahrt das Lenkrad aus der Hand. Einmal, weil eine Darmerkrankung und ihre Folgen seine Konzentration störten, und einmal, weil das Einschlafen bei rund 100 Stundenkilometern kurz vor Mexico City eine Ablöse am Steuer dringend ratsam erscheinen ließ.

ES LÄUFT WIE GESCHMIERT – DANK DOLLARS

Einmal angekommen in Latein- und Mittelamerika, war die Testfahrt in jeder Stunde in Gefahr. Nicht etwa, weil das Team unvorsichtig wurde, wie

beim Fototermin am Strand des Golfs von Kalifornien, wo Busch beinahe seinen Volkswagen versenkt hätte, weil die Flut wie immer schneller als gedacht kam, sondern weil dann und wann die Passierscheine knapp wurden. Sie verstehen schon, diese Papiere mit dem Porträt von George Washington drauf. Auch Dollar genannt. Diese Papiere übernahmen auf diesem Teil der Reise die Hauptrolle. Sie wurden dringend zum Schmieren benötigt. Denn auf der Fahrt Richtung Feuerland gibt es in diesem Teil der Welt weit mehr Grenzbäume als Grenzen. Schlagbäume stehen hier überall in der Gegend herum. Und bei ihnen „Beamte“ in zerlumpten Uniformen, die wichtige Dokumente ausfüllen. Gegen Bares versteht sich. Zahlte man nicht, konnte so eine Prozedur inklusive einer ausführlichen Gepäck- und Personenkontrolle gern auch mal ein, zwei Tage dauern. Zeit, die Busch und sein Team nicht hatten. Und noch eine im wahrsten Sinne bittere Erfahrung machte Busch: Den schlechtesten Kaffee trank der Autor in den Ländern, in denen der Kaffee wächst.

Im Staatengewimmel der Bananen-, Kaffee- und Kakao-

- 1 | Früher Wintereinbruch in Alaska und Hunderte Meilen Glatteis – der Golf meistert auch diese Herausforderung zu Beginn
- 2 | Gewagtes Foto am Grand Canyon: Ein Seil sichert den Golf vor dem Absturz

Republiken begann neben dem großen Grenztheater für Busch und seinen Golf nun auch das große Fahrabenteuer. Jetzt ging es nicht mehr um irgendwelche Fotomotive, sondern nur noch um das Durchhalten. Die Tour wurde zu einem Kampf mit ständigen Klimawechsels, gegen den allgegenwärtigen Staub, auf Straßen, die diese Bezeichnung nicht verdienten. Nicht nur die Menschen, auch Fahrwerke, Reifen und Motoren mussten zeigen, was sie können. Manchmal, wie in Guatemala, wurden die Auto-Abenteurer vom Fernsehen empfangen. Anderswo, wie in Honduras, ging es nur mit bewaffnetem Begleitschutz halbwegs sicher durchs Landesinnere. Und das bei Nacht, weil die Grenzkontrollen zwar gut geschmiert liefen, aber eben doch viel länger als geplant dauerten. Hier wollte nicht mal der Fotograf halten. Und so raste das Team durch Honduras mit allem, was die geplagten Autos hergaben. „Wahrscheinlich Bestzeit aller Honduras-Touristen“, notierte Busch beim Grenzübergang nach Nicaragua erleichtert.

GESTRANDET IN PANAMA, ERDBEBEN IN CHILE

Und dann stellten Busch und seine Leute fest: Oh wie schön ist Panama. Denn von dort nach Kolumbien gibt es keinen Landweg – auch wenn die meisten Karten etwas anderes versprechen. Für Autofahrer gibt es nur einen Weg von Panama City nach Kolumbien. Mit dem Schiff. Zwölf Tage verlor die Truppe, bis sich ein amerikanischer Frachter fand, der die drei Autos und fünf Fahrenden an Bord nahm. Man kam vorwärts, ohne zu fahren.

Keine Zeit also für lange Pausen auf dem Weg durch Kolumbien, Ecuador und Bolivien. Immerhin verlor man keine weitere Zeit bei Grenzkontrollen. Die Zivilisation hatte das Team wieder. Dafür warteten andere Tücken. Das Rütteln im Hotelbett mitten in der Nacht in Santiago de Chile entpuppte sich als ordentliches Erdbeben. Von Schäden blieben Mensch



Der höchste Punkt des Härtetests. Auf dieser Etappe schlugen die Kraftstofftanks beider Golfs leck. Fortan schlürfte die Benzinpumpe den Sprit aus 20-Liter-Reservekanistern im Fond

und Ausrüstung verschont. Nicht aber von der Mahnung, die Busch einige Wochen später, längst zurück in Deutschland, erreichte. 90 Cent war er dem Sheraton San Cristobal für einen Espresso schuldig geblieben.

Die Zeit drängte, die Tagesetappen wurden länger. 1.000 Kilometer riss das Team jetzt täglich ab in Richtung Südspitze Südamerikas. Saß dafür, wenn es sein musste, auch mal 18 Stunden im Auto. Am 7. Januar, morgens um 0.30 Uhr nach einer kurzen Fährfahrt über die Magellanstraße erreichte das Team sein Ziel – Porvenir, die erste Stadt in Feuerland. Das bekam seinen Namen übrigens, weil sich die einheimischen Indianerstämme einst mit großen Feuern warnten, als die weißen Eroberer mit ihren Segelschiffen in die Magellanstraße vorzudrangen.

Es war geschafft. Der Tachostand im Testgolf am Ende der Welt lautete 30.514 Kilometer. 94 Tage fuhr der Golf I bei

diesem Härtetest ohne ernsthafte technische Probleme. Am Begleit-Golf musste in den Anden in Bolivien ein leckgeschlagener Kühler getauscht werden. Durch Steinschlag rissen in beiden Golf in Argentinien die Tanks auf. Ersatzteile gab es nicht, also konstruierten Busch und sein Mechaniker Bernd Ott die Benzinzufuhr um, von einem Benzinkanister auf der Rückbank zur Benzinpumpe. Das Provisorium hielt bis ins Ziel. Außerdem musste am Testgolf ein verrutschter Zahnriemen gerichtet werden. Das war's.

Am 14. Januar 1975 flog Fritz B. Busch zurück nach Deutschland. Er verbrachte eine letzte unruhige Nacht im Flugzeug. Das Brummen der Düsen hörte sich für ihn an wie das Brummen eines Golfmotors. Mitten in der Nacht in rund 10.000 Meter Höhe, eingekleimt zwischen zwei anderen Passagieren, fuhr Busch immer noch Auto. Und weckte sich selber, weil seine Arme unkontrollierte Lenkbewegungen machten ...



DER MEGA-GOLF ZUM JUBILÄUM

40 JAHRE GOLF – ABT FEIERT MIT.

Und zwar mit dem Faktor zehn. Pro Golf-Lebensjahr spendieren die Allgäuer dem aktuellen Golf VII zehn PS. Macht summa summarum 400 Pferdestärken. Das ist – bei aller Bescheidenheit – der Wahnsinn und noch mal über dreißig Prozent mehr, als der ohnehin nicht gerade blutarme Serienbruder mit seinen 300 PS hat. Passend zur Leistungsspritze bei ABT Sportsline erhältlich: Karosserie- und Fahrwerkskit, Sportfelgen und Abgasanlage.