

Bis ans Ende der

Mit 29 PS durch die Pampa



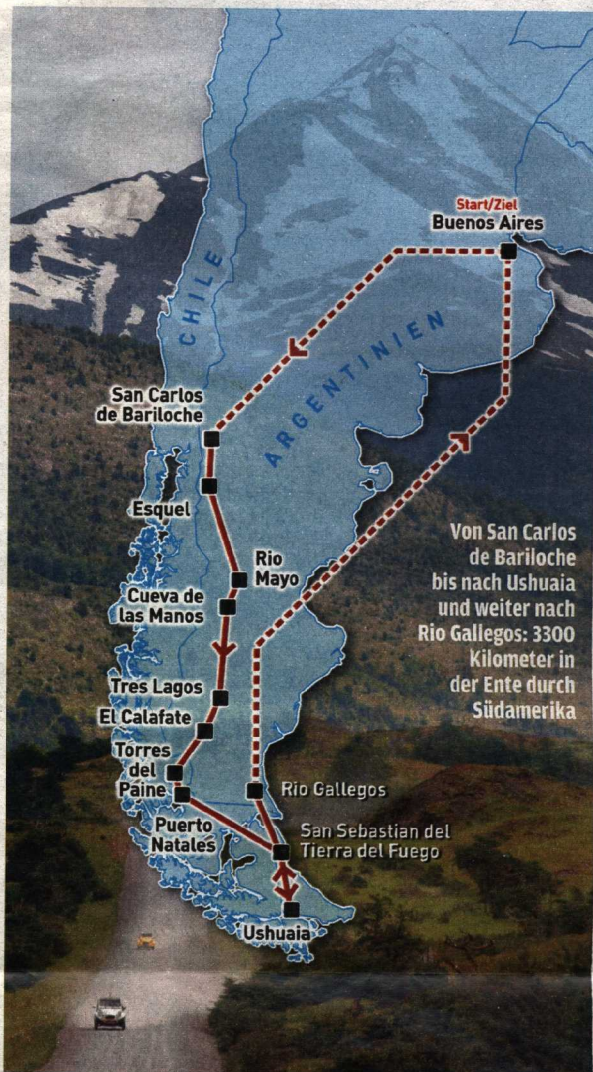
Bis zu den Achsen im Staub: Auch diese Pick-up-Ente quält sich ins Ziel



Gatter auf und weiter: Staubbildung vor einem nicht natürlichen Hindernis

Welt

Die „Patagonia“ schickte 42 Citroën 2CV auf eine lange und harte Reise bis nach Feuerland – es ist die einzig wahre Rallye für Abenteurer und Enten-Liebhaber



Von San Carlos de Bariloche bis nach Ushuaia und weiter nach Rio Gallegos: 3300 Kilometer in der Ente durch Südamerika

FOTOS: PICTURE ALLIANCE; GRAFIK: M. HEINS



Zwischen Gletschern, Bergen und Schotter: Eine Charleston-Ente kämpft sich tapfer durch die raue Landschaft



Willkommen in Chile: Am sechsten Tag der Rallye überqueren die Enten die Staatsgrenze

Das Ende der Welt muss hinter dieser Linkskurve liegen. Die schmalen Reifen suchen Halt im losen Schotter, das Auto neigt sich bedrohlich zur Seite, und im Rückspiegel blendet ein Gletscher, so groß wie eine Stadt. Und dann geht es doch weiter. Immer weiter gen Süden, bis an den äußersten Zipfel der Zivilisation.

Der 2 CV ächzt, er schluckt Staub und verschlammt, aber er ist nicht allein. 42 Enten haben sich auf den Weg gemacht durch den Süden Südamerikas, wo es Tiere gibt, die Guanako heißen, Nandu und Kondor. Aber wo auf einem Quadratkilometer im Schnitt zwei Menschen leben. Und wo es fast keine Straßen gibt, die diesen Namen verdienen. 42 Enten, und alle kommen 3300 Kilometer später ins Ziel der „Rallye Patagonia“. „Ich habe nichts anderes erwartet“, sagt Carly Garay, der Cheflogistiker der Wettfahrt.

Dies hier ist kein Kampf um Sekunden von Teams mit

Millionen, wie er in diesen Tagen eigentlich wieder in Afrika stattfinden sollte, wo Konzerne sich regelmäßig gegenseitig bis nach Dakar jagen. Dies ist der Kampf von Abenteurern in ihren geliebten Citroën 2 CV mit der Wildnis von Argentinien und Chile. Mit 29 PS durch die Pampa, dann weiter in den chilenischen Teil Patagoniens, wo die Regenwälder sind. Hinauf zu den riesigen Eisflächen der Anden. Wieder hinüber nach Argentinien, wo es trocken wird und so furchtbar windig. Und schließlich hinunter nach Feuerland, wo die Antarktis im Fernlicht fast schon zu erkennen ist.

„Nur sehr selten kommt eine Ente nicht ins Ziel“

„Am Start“, sagt Carly Garay, der diese Enten-Rallyes seit Jahren organisiert, „will jeder noch als Erster im Ziel sein. Doch spätestens auf den letzten Etappen hilft einer dem anderen, damit ▶



Rallyeauftritt in der frühen Morgensonne: Die Teilnehmer treffen sich in Bariloche zum Start der ersten Etappe



Spaß muss sein: Das Rallye-Logo klebt am Heck



Hier geht's lang: Straßenkarten in der Beifahrertür



Teamwork: Bei Pannen packen auch die Gegner mit an

alle durchkommen.“ Die Technik ist simpel. Nur einzelne Teile wie die Aufhängung sind verstärkt, doch aufgemotzte Rallye-Enten sehen anders aus.

Ein Lkw mit Ersatzteilen und zehn Begleitfahrzeuge fahren mit. Irgendwo in der Hochebene, bei einem Ort namens Estancia Casa de

Piedra, wird ein Motor in zwei Stunden ausgebaut, repariert, eingebaut. „Es passiert sehr selten, dass ein Auto nicht das Ziel erreicht“, sagt Garay.

Die Männer und Frauen hinter den schmalen Windschutzscheiben kommen aus Belgien und der Schweiz, aus Portugal und natürlich aus

Frankreich. Die jüngeren sind Mitte 20, so wie die hübsche Französin namens Amondina, die mit ihrer orangefarbenen Ente zum fünften Mal dabei ist. Vergangenes Jahr fuhren sie durch Marokko, davor durch Bolivien und den Norden Argentiniens. Der älteste Teilnehmer ist 65 Jahre, auch für

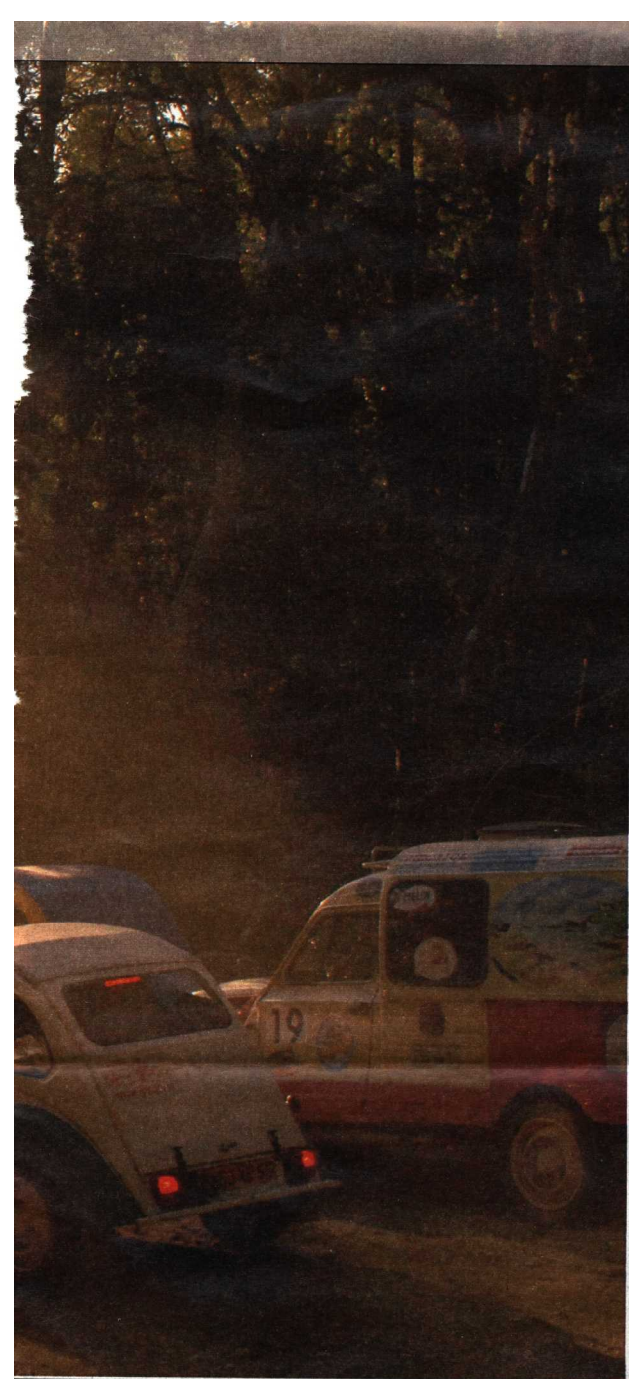
ihn ist es nicht die erste Ente-Rallye. Der Veranstalter nennt sich „Peter Pan“, und genau wie die Figur in der Kindergeschichte werden auch die älteren Abenteurer irgendwie nicht erwachsen.

Sie alle benutzen Provinz-, selten auch Nationalstraßen, um auf einer Tagesetappe

von einem Dorf zum nächsten zu gelangen. Asphalt unter den Reifen gibt es nur

„Wo gibt es denn solche Autos?“, fragt ein Junge

südlich von San Sebastian. Ansonsten: Schotter, Sand, Schlamm. Innerhalb eines Tagesabschnittes werden



Auf dem Holzweg: Flussüberquerung bei Alto Rio Senger in Argentinien

FOTOS: PICTURE ALLIANCE



Stadtverkehr: Enten auf der Straße von Puerto Natales



Teststrecke: die berühmte „Ruta 40“



Nasse Enten: Flussdurchfahrten sind unausweichlich

einzelne Geschwindigkeitswettbewerbe auf Privatgrundstücken oder auf einer der Estancias, der Farmen, durchgeführt. Am Abend schlägt man sein Zelt in der Wildnis auf.

Wie Ufos bestaunen die Einheimischen in den Dörfern die Enten. „Wo gibt es denn solche Autos?“, fragt

ein kleiner Junge, die Haare so schwarz wie die Fingernägel. Und Amondina, die perfekt spanisch spricht, erklärt es ihm. Dann zieht die Entenkaravane weiter. Was für die Dakar die Wüste, ist für die Patagonia die Steppe.

Plötzlich wird die Straße topfeben, breit, roter Schotter, links und rechts plattes

Land bis zum Horizont. Der patagonische Wind bläst mit voller Kraft von der Seite. Das ist die Ruta Nacional 40, die längste Nationalstraße Argentiniens und eine der berühmtesten Fernstraßen auf dem amerikanischen Kontinent. Sie durchquert fast den gesamten Westen des Landes. Die Straße ist

trotz zahlreicher Ausbesserungen in den vergangenen 30 Jahren nur mit gelände-

Schmale Holzbrücken und Flussdurchfahrten

gängigen Fahrzeugen befahrbar, was die Reise auf ihr zu einer besonderen Herausforderung für Abenteuertou-

risten macht (und erst recht für Entenfahrer). Die „40“ überquert unter anderem den höchsten befahrbaren Straßenpass der Welt, den 4905 Meter hohen Abra del Acay. Diese außergewöhnlichen Bedingungen machen die Straße auch zu einer beliebten Teststrecke von Automobilherstellern. Und jetzt ►



Das Knattern der Enten, das Schweigen der Lämmer: Gauchos beobachten die Fahrt der Citroën-Klassiker



Frischfleisch: Kulinarisches am Straßenrand nördlich von Torres del Paine



Fährverkehr auf Feuerland: Bei San Sebastian mussten die Enten kurz aufs Schiff

knattern hier 30 Jahre alte Enten im Abstand von 50 Metern über die Piste Richtung Süden.

Doch im Vergleich zu dem, was auf die Autos noch zukommt, wäre es für Mensch und Maschine jetzt an der Zeit durchzuatmen. Denn nun warten auf die tapferen Enten: schmale Holzbrücken über tosende Ströme, Flussdurchfahrten, Gewitter und immer wieder dieser gottverdammte Wind.

Abe es geht voran. Vorbei an lebenden und toten Tieren. Fleisch gart um ein Lagerfeuer, doch die Rallyekolonie hat keine Zeit für einen schnellen Snack. Gauchos auf ihren Pferden tauchen auf, reiten ein Stück mit, scheuchen Rinder von der Schotterstraße, die dort

stehen und die heranknatternden Enten anglotzen. Immer wieder bleiben Autos liegen, halten Konkurrenten an, werden Begleitfahrzeuge gerufen, und alle gemeinsam machen sie sich daran, die Ente wieder flottzubekommen. Manchmal greifen sie zu einer Art Vorschlaghammer.

Endlich in Ushuaia, dem Wendepunkt der Rallye

Und dann, endlich, Ushuaia. Hier, wo es nie kalt ist, nie warm, nie trocken, hier in der zweitsüdlichsten Stadt der Welt, ist der Wendepunkt der Rallye. Hier endet das Abenteuer. Für einen Tag haben die Touristen, die von Ushuaia aus mit ihren Kreuzfahrtschiffen ihre Antarktispassagen beginnen, neue

„Vier Räder unter einem Regenschirm“ – die Ente wird 60 Jahre

Die Vorgaben des Generaldirektors von Citroën waren eindeutig: 1935 erklärte Pierre Boulanger, der Wagen mit dem Projektnamen „Das kleinstmögliche französische Auto“ solle 60 km/h schnell sein, drei Liter auf 100 Kilometer verbrauchen, und am Ende eines Feldweges müsse der Korb mit den rohen Eiern auf dem Beifahrersitz trocken

sein. Zusammengefasst formulierte er das Ziel: „Vier Räder unter einem Regenschirm.“ Erst nach dem Krieg, auf dem Pariser Salon 1948, feierte der 2 CV mit neun PS Premiere. 1957 kommt die Ente, jetzt zwölf PS stark, nach Deutschland – für 4750 Mark. 2008 feiert sie ihren 60. Geburtstag. Paris bereitet sich auf ein großes Fest vor.



Aller Enten Anfang: Studie des Citroën TPV („Très petite voiture“, zu Deutsch Kleinstwagen) von 1935. Erst 13 Jahre später begann die Produktion

Fotomotive. Abgekämpfte Autos, abgemagerte Fahrer, glückliche, stolze Gesichter. Ein Mann, Hände wie Schaufeln, sagt, sein Name sei Carlot und er arbeite im Hafen. Dann fragt er ernsthaft, ob die Enten jetzt wieder zurück nach Buenos Aires fahren.

Nein, sie fahren nur hoch bis Rio Gallegos, dort werden sie auf Transporter geladen und in die Hauptstadt transportiert. Von hier aus geht es per Schiff nach Europa.

Viele der automobilen Klassiker werden sich im nächsten Jahr wiedersehen. Irgendwo. Am Ente der Welt.

Nicht genug bekommen von der „Patagonia“? Noch mehr Fotos finden Sie hier: www.autobild.de

www.autobild.de/go/patagonien

FOTOS: PICTURE-ALLIANCE, HERSTELLE