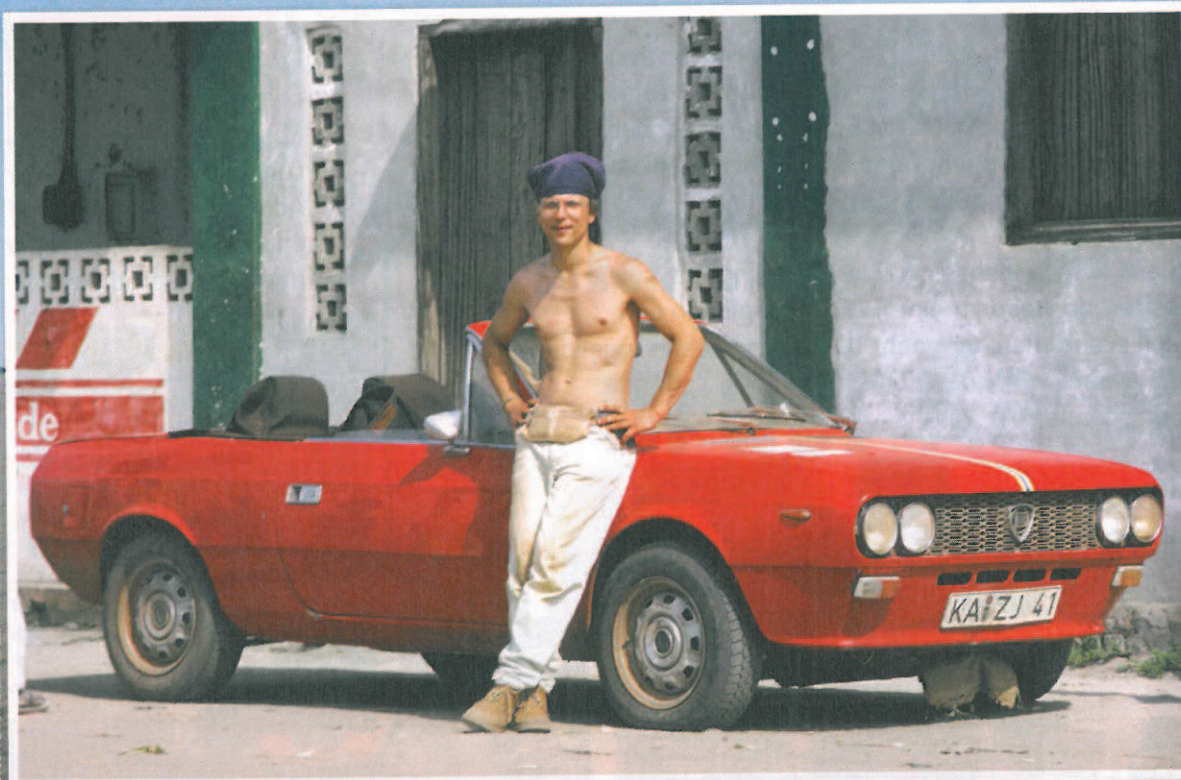


IRGENDWO IN AFRIKA

Vor 30 Jahren wühlte sich Felix Furtak durch die Sahara und bis nach Kapstadt – weitgehend alleine und ohne Erfahrung, in einem maroden Lancia ohne Dach



FAMILIENAUTO
Den Lancia hatte Furtaks Vater angeschafft. Nach einem Unfall machte der Sohn ihn zum Spider

LANCIA BETA 2000 I.E. COUPÉ (SPIDER-UMBAU MIT NEUEM MOTOR)

Motor Reihenvierzylinder, vorn quer, zwei oben liegende Nockenwellen, zwei Ventile pro Zyl., elektr. Saugrohreinspritzung **Hubraum** 1995 cm³ **Leistung** 90 kW (122 PS) **max. Drehmoment** 175 Nm bei 2800/min **Beschleunigung** 0-100 km/h ca. 9,5 s **Höchstgeschwindigkeit** ca. 180 km/h **Antrieb** Fünfgang manuell, Vorderradantrieb **L/B/H** 3985/1645/1250 mm **Gewicht** 1050 kg **Neupreis** (Gutachtenwert 1991) 15 000 Mark

WO EIN WILLE IST, IST EIN WEG
Die Route folgte transafrikanischen Handelswegen, damals wie heute teilweise Sand- und Schlamm-pisten in erbärmlichem Zustand



E S GAB KEINE STRASSEN. Nur Tausende von Spuren, die meist grob in einer Richtung verliefen, und alle paar Kilometer ein großes Fass als Markierung. Wenn man eins verfehlte und sich verfuhr, war man tot.“

Noch heute kann Felix Furtak anschaulich schildern, unter welchen Bedingungen er vor fast 30 Jahren noch ohne GPS und Mobiltelefon die Sahara und ganz Afrika

durchquerte. Nicht mit robustem Geländewagen und vorbereitetem Tross, sondern spontan erst mit einem Freund und dann alleine. Mit einem altersschwachen Auto. Aus Italien! Mit abgeflextem Dach.

Als 27-Jähriger trat er die Reise an, die mit einer Kneipenwette ihren Anfang genommen hatte: Sturköpfigkeit und Mut des Augenblicks – das ist Furtak noch nie fremd gewesen. Es hatte ihn knapp zehn

RUHEZEIT
Obwohl Furtak im Winter unterwegs war, kamen Auto und Fahrer immer wieder an ihre Grenzen

Jahre zuvor beim (Rück-)Kauf des Lancia angetrieben, und brachte ihn später in die Sahara – und wieder hinaus.

„Mein Vater wollte 1975 meine Mutter beeindrucken, als er mit dem Beta nach Hause kam“, erinnert sich Furtak, der zwölf war, als der Jahreswagen in die Einfahrt des Familienhauses im Schwarzwald bog. Die Mutter fand ihn vor allem unzuverlässig. „Sie fuhr >>



IMPROVISATION

Auf dem Kongo reiste der Lancia per Schiff, nachdem Furtak zuvor im Wasser die Kupplung gespült hatte. Die Bodfreiheit war in Afrika wegen der katastrophalen Pisten durch eingesetzte Holzklötze erhöht



» nur zum Einkaufen, vielleicht 500 Meter, und der Lancia sprang nie an.“

Als er später zur Finanzierung des Ingenieurstudiums verkauft wurde („Mein Vater sagte, es sei kein Studentenauto“), gingen mit Furtak die Pferde durch: Er jobbte, statt zu studieren, kaufte den Lancia zurück und stieg ins Im- und Export-Geschäft ein, um die Un-

terhaltskosten zu zahlen: „Ein Freund hatte von billiger Wolle in Tunesien gehört. Wir nahmen die Fähre von Genua und kamen mit 300 Kilo zurück“, sagt Furtak. „Aber ich wusste nicht viel über Autos: Das Öl war auf Minimum, und ich dachte, das sei okay. Plötzlich wurde die Reise sehr teuer.“

Mit Austauschmotor und erwachtem Technik-Interesse be-

NACHTLAGER

Pause an der Grenze von Algerien und Niger. Den ersten Teil der Reise bildete der Lancia einen Konvoi mit einem Passat

gann Furtak Lancia-Teile zu handeln; verkaufte den Beta zugunsten anderer Lancia; kaufte ihn fahrtüchtig zurück; verlor ihn vom Trailer, schnitt das beschädigte Dach ab und schweißte ein paar hastig berechnete Verstärkungen ein.

Der Lancia wurde der Running Gag im Freundeskreis. „Mit deinem Schrotthaufen kommst du nirgendwohin“, lästerte im »

Mit uns bleiben Sie flexibel!



**AUTO BILD
KLASSIK**
bestellen &
keine
Verpflichtung
eingehen!

Abo-Vorteile:

- Kostenloser Versand
- 2 Tage früher als am Kiosk erhalten
- Jederzeit kündbar

Jetzt bestellen:

☎ **0800 / 12 45 61 1** 🌐 **autobildklassik.de/flexibel**

➤ Bestellnummer | **10164120**

**Auto
Bild** **klassik**



HILFE

BEKOMMEN

Bei der Schiffs-
passage auf dem
Tanganjikasee
lernte er Range-
Rover-Fahrer
kennen, die ihn
später 800 Kilo-
meter schleppten



HELFE

Weil Pannen ge-
fährlich waren
und professionel-
le Hilfe nicht ver-
fügbar, unter-
stützten sich
Reisende wie hier
auf dem Trans-
Sahara-Highway

» Oktober 1991 ein Freund, und Furtak erwiderte: „Ich wette 500 Mark, dass wir es bis Weihnachten durch die Sahara schaffen!“

Wie er mit seinen Steifigkeitsberechnungen den TÜV von einer Zulassung überzeugte, ist nicht überliefert, aber Mitte Dezember fuhr er mit einem Freund in Tunesien von der Fähre. Der Anfang war einfach – der nördliche Teil

des Trans-Sahara-Highway hatte schon damals lange asphaltierte Abschnitte. Aber ab Tamanrasset im Süden Algeriens blickte das Team auf: Sand. Mit Fahrspuren. Und Blechtonnen. Für 500 Kilometer.

Widerwillig schlossen sich die Deutschen einem Passat Diesel an. Der hatte eine Toilette (!) und „Kochutensilien, aber kein Werk-

zeug“, kichert Furtak, und das bei einer undichten Zylinderkopfdichtung. „Bei uns war es umgekehrt.“

Während dem Beta bald Sand im Kupplungsgehäuse zu schaffen machte, fuhr sich der überladene Passat ständig fest. Furtak versuchte, so selten wie möglich zu kupplern: „Ich fuhr im Kreis, bis die Passat-Jungs ihr Auto ausgegraben hatten.“ Erst in Kano in Nigeria



EXOT

Auf den Buschpisten bei Lisala im Kongo kam der Lancia im Schrittempo voran. Manchmal halfen reisende Motorradfahrer. Der Wagen erregte überall Aufsehen wie bei der Ausschiffung in Kisangani



konnte ein Fiat-Händler eine Ersatzkupplung besorgen.

Da hatte Furtak die Wette schon gewonnen – aber die Reise sollte erst losgehen! Furtak beschloss, nach Südafrika durchzuziehen; alleine, denn sein Partner flog zurück. Angesichts des Zustands der Fahrzeuge, die durch Kamerun, die Zentralafrikanische Republik und Kongo aus dem Süden kamen,

ließ die Herausforderung erahnen: „Die Autos und die Leute waren alle total fertig!“, sagt Furtak.

Er durchfuhr Schlammstrecken und musste jedes Mal auf Hilfe warten, wenn er sich festfuhr. Nach einem Monat war die Kupplung wieder versandet. Zwar gelang es Furtak, sie mit dem Vorderwagen in Bumba im Kongo-Fluss mit laufendem Motor durch-

zuspülen, dafür verlor das Ausrücklager dabei sein Fett.

Er entschied sich für einen Schiffs-transport bis Kisangani zwischen Vieh. Von dort begleitete ihn spontan ein kongolesischer Student nach Bukavu, kurz vor Burundi. Die Straße war schlecht, das Auto mittlerweile schlechter: „Der Tank war durchlöchert, und wir haben Benzin verloren, aber der >>



IMPROVISATION
Kupplungsreparatur unter freiem Himmel neben dem Zelt und mit Hilfsmitteln vom Straßenrand



» Student hat das Leck mit Seife repariert“, sagt Furtak.

Zunächst brachte ihn ein Linienschiff über den 700 Kilometer langen Tanganjikasee voran und ermöglichte dabei eine Erholungspause. Im winzigen Endhafen Mpulungu in Sambia ließ sich der Lancia aber nicht mehr starten. „Eine Nockenwelle hatte sich festgesetzt, und der Spanner war weg“,

sagt Furtak. Kongo-Schlamm war in den Wellentrieb geraten.

Furtak überzeugte zwei Range-Rover-Fahrer vom Schiff, ihn 800 Kilometer in die sambische Hauptstadt Lusaka zu schleppen. Bei der Motor-Demontage die überraschende Entdeckung: Das seit mehr als 1000 Kilometern flackernde Öllicht, das er der italienischen Elektrik zugeschrieben hatte, wies

AM ZIEL
Das Kap der Guten Hoffnung markierte damals das Ende der Reise

in Wahrheit auf eine eingedrückte Ölwanne hin.

Ohne Geld und mit notdürftig reparierter Wanne erreichte Furtak schließlich Johannesburg, wo der örtliche Lancia-Kontaktmann Ersatz stiftete und die letzten Kilometer bis Kapstadt rettete: Ankunft am 5. März, nach 15 515 Kilometern in 74 Tagen. Der Beta wurde nach Deutschland verfrachtet und



ZURÜCK
Felix Furtak
heute in Kapstadt
mit seiner
Familie, dem
Beta, einem
Fulvia Sport
Zagato und
einem 2000
Coupé HF



Furtak wieder Lancia-Teilehändler, doch im Mai 1995 überflutete ein Fluss in seiner Heimatstadt Feldrennach Werkstatt und Auto.

Es war der Auftakt für eine zweite Reise mit dem Beta nach Kapstadt, diesmal in Containern mit mehreren Tonnen Ersatzteilen. Dort ist Furtak bis heute. Und sein Beta? Im täglichen Gebrauch, mit den Narben aus der Sahara. ☺

ANZEIGE

DER OLDTIMERMARKT **Technorama** 2020

NEUE TERMINE!

AKTUELLES: www.technorama.de  

Kassel
20.+21. Juni 2020
36. Oldtimermesse & Clubhallen

Ulm
1.+2. August 2020
42. Oldtimer-Teilemarkt & Fahrzeugverkauf

DIE OLDTIMER MESSE IM NORDEN
16.-17. MAI 2020
HOLSTENHALLEN NEUMÜNSTER
www.ktsh.de

KLASSIKER-TAGE
Schleswig-Holstein