

EuropaAsia 2005 – nach Peking mit dem Fiat 500 - Die Abfahrt.

Wir fahren offiziell von Turin los, nachdem



wir den Cinquino über 1.200 Kilometer ab Bari

eingefahren haben. Dabei durchquerten wir ganz Italien der Länge nach auf kleineren Staatsstraßen und über den Apennin –, und das Ganze nachts, um den nervenaufreibenden Verkehr zu vermeiden. In Turin wird der Cinquino von Mamma FIAT gebührend gefeiert und darf auf der berühmten Teststrecke auf dem Dach des Lingotto-Werkes fröhlich dahintraben. Fotografen mit dem Finger am Auslöser, die Zuneigung der Passanten und ihre strahlenden Gesichter begleiten uns bis nach Mailand, wo wir anlässlich einer Messe über die Fünfzigerjahre auf dem Domplatz Halt machen.

Turin – Kiew.

Auf dem Weg von Mailand nach Kiew: Wir verlassen Mailand noch am selben Abend, passieren die Grenze zu Slowenien am darauffolgenden Morgen und später jene zu Ungarn. Nachdem wir Budapest hinter uns gelassen haben, gönnen wir uns alle drei eine verdiente Ruhepause im Gästehaus eines Bahnhofs in Füzesabony. Am Morgen danach erreicht der Cinquino die Grenze zur

Ukraine, unserer ersten Etappe außerhalb der Europäischen Union. Nachdem wir bisher noch gut in der Zeit lagen, sind wir jetzt gezwungen zu verlangsamen, auch wenn der Jubel vieler Menschen uns begleitet und unterstützt.

Die Straßenverhältnisse spitzen sich unmittelbar zu: regelrechte Abgründe im Asphalt stellen nicht nur die Belastbarkeit des Cinquino auf eine harte Probe, sondern vor allem unsere Hinterteile, und so verlangsamen wir unser bis Ungarn gut gehaltenes Tempo merklich. Wir halten zuerst in Mykachevo, dann in Rivne und erreichen gestern Abend schließlich Kiew. Heute Morgen fahren wir

den Cinquino auf den Straßen



der Hauptstadt spazieren, wo uns der herzliche Empfang der Menschen und der Polizei ermöglichen, auch für den Verkehr gesperrte Gebiete zu befahren und ein paar Fotos zu schießen. Heute Abend müssen wir früh ins Bett, denn morgen geht es zeitig weiter in Richtung Charkiw.

Kiew – Saratow.

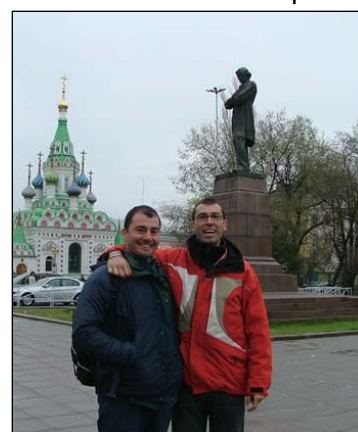
5.933 km seit Turin

Am Montagabend, dem 25. April, erreichen wir Charkiw. Auf den Straßen die stets gern gesehenen strahlenden Gesichter und Grü-

ße von anderen Autofahrern. Bei unserer Ankunft ist ein Großteil der Stadt dunkel und die Straßen sind sehr holprig, aber auf den wenigen noch belebten Straßen im Zentrum fühlen wir uns gleich wohl. Am nächsten Morgen, nach einem Pflichtbesuch der berühmten Technischen Hochschule, die noch immer vom strengen Blick Lenins bewacht wird –, der ironischerweise jedoch umrahmt wird von Karussells und illegalen Geldwechslern –, fahren wir an Bord unseres Cinquino weiter in Richtung Luhansk, unserer letzten Etappe mit Übernachtung vor der russischen Grenze. Auf der Straße mit einer etwas besseren Asphaltdecke, urplötzlich die Tragödie: der Motor verstummt und der Cinquino bleibt auf einer leichten Steigung stehen. Doch dank der Schulungen von Nicola und Gaetano (unseren Mechanikern, die uns noch immer auch via SMS beistehen) stellen wir fest, dass es sich um ein elektrisches Problem handelt und wechseln in dieser Reihenfolge: Kondensator, Spule und Platinkontakt –, jedoch ohne Erfolg. An diesem Punkt angelangt, erklären wir uns, beim Schein der Taschenlampe und in zunehmender Kälte, offiziell als verzweifelt. Doch wie so oft, zeigt sich



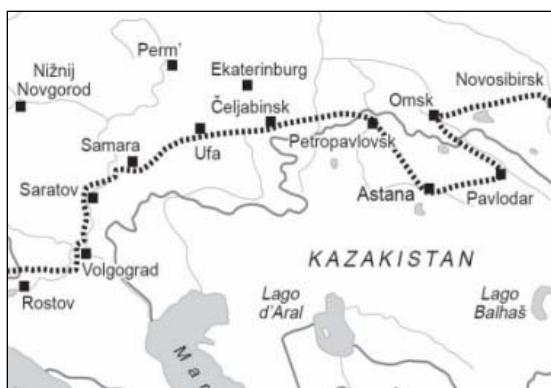
just im Moment der größten Verzweiflung die wahre Größe des menschlichen Geistes... uups! Der Hebel des Motortrenners befindet sich exakt über den Füßen des Beifahrers, und es ist wirklich ein Leichtes, ihn unbeabsichtigt zu verstellen! Das Ergebnis: ein Klick reichte, um aus tiefster Verzweiflung heraus in Freudentränen auszubrechen. Und die zwei Stunden vergeudete Zeit: Was soll's! Wir erreichen also mitten in der Nacht Luhansk, wo wir im wahrsten Sinn des Wortes von zwei sympathischen jungen Leuten entführt werden, die uns helfen, ein preiswertes Hotel und einen sicheren Parkplatz zu finden, und uns dann in ihrem Auto herumkutschieren; mit russischem Techno-Pop auf höchster Lautstärke. **Mutter Russland.** Am Morgen erreichen wir die Grenze. Nachdem wir den ukrainischen Kontrollposten hinter uns gelassen haben, finden wir uns ganz plötzlich mitten im Russland der absurden Bürokratie und Korruption wieder. Die nicht enden wollenden fünf Stunden Wartezeit sind gekennzeichnet von immer



wiederkehrenden und unverschämten Geldforderungen. Ausgelaugt, aber mit intakter Geldbörse, schaffen wir gerade noch einige Kilometer vor Einbruch der Dunkelheit, bei einem Schnitt von 20 Stundenkilometern

und im Zickzack zwischen den kratergroßen Schlaglöchern. Die Nacht verbringen wir in einem Motel. Ein Russe dort wechselt uns erst illegal zwanzig Euro, spendiert uns dann eine Runde Wodka und versucht schließlich, uns Geld abzuknöpfen, indem er damit droht, die Polizei über den illegalen Geldwechsel zu informieren. Die Pförtnerin des Motels rettet uns, unterstützt von einem kräftigen Kerl, dessen Blick allein bereits genügt, um den Typen ruhig zu stellen. Am nächsten Morgen machen wir die Bekanntschaft eines sympathischen Franzosen, der mit seinem Fahrrad von Marseille nach Vietnam unterwegs ist: Gruppenfoto mit

Fahrrad und Cinquino und Glückwünsche für beide. Wir erreichen Wolgograd gegen drei Uhr Nachmittags. Es regnet seit mehreren Stunden und es ist kalt, aber seit langem hegen wir den Wunsch, unsere Hände in die majestätische Wolga einzutauchen. Dieses Jahr feiert die Stadt den sechzigsten Jahrestag der Schlacht von Stalingrad und überall hängen Transparente, die den Sieg bejubeln. Das eigentliche Symbol der Stadt ist eine majestätische, siebzig Meter hohe Statue von Mutter Russland, die ein weitere elf Meter langes Schwert schwingt. Trotz der übertriebenen, kolossalen Ausmaße erscheint die Figur dynamisch und harmonisch.



Die neue Route. Am Abend im Hotel überdenken wir die Route, die wir uns vorgenommen haben, und beschließen, nur noch auf den Hauptstraßen zu fahren, die sich in einem gerade noch passablen Zustand befinden. Wir werden nicht mehr nach Astrachan fahren, sondern entlang der Wolga in Richtung Norden. Wir werden Saratow, Samara, Ufa und Tscheljabinsk passieren und bei Petropawlowsk nach Kasachstan einreisen. Vorgestern erreichten wir Saratow, von wo wir gerade schreiben, mit der Absicht, uns einen Tag lang zu entspannen.

Saratow. Eine Ankunft mit Knalleffekt! Ein furchterregender Abgrund, der ein Foto ver-

dient hat, verschlingt den Cinquino beinahe und beschert ihm die erste Niederlage, da sich eine Muffe der Bremsen löste. Nachdem die Orthodoxen heute Ostern feiern und

sämtliche Werkstätten geschlossen sind, erklären wir uns erneut offiziell ratlos. Schließlich machen wir uns auf die Suche nach einer Werkstatt, aber der Cinquino bremst überhaupt nicht mehr. Betrübt und niedergeschlagen fahren wir wieder in Richtung Hotel zurück und bremsen dabei mit der Handbremse, als wir am Straßenrand zufällig die vielleicht einzige offene Werkstatt der Stadt finden. Sie wird von einer türkischen Familie geführt, die natürlich heute nicht Ostern feiert. Der Schaden scheint

bald behoben, sodass wir am nächsten Tag unsere Reise in Richtung Samara wieder aufnehmen können.

Saratow – Astana.

7.943 km ab dem Startpunkt



Wir fahren am Ostermontag von Saratow los. Auf dem Weg nach Samara halten wir in der Nähe eines Sees, wo ein sympathischer Bulle riesige, saftige Schaschlik grillt, die in dieser Region weit verbreiteten Fleischspießchen. Satt und zufrieden steigen wir wieder ins Auto, aber – als gäbe es ein geheimnisvolles Gesetz des Ausgleichs – geben die Bremsen nach wenigen Kilometern erneut ihren Geist auf. Es ist unmöglich auf diesem Straßenabschnitt anzuhalten, und so fahren wir langsam weiter bis wir gegen Abend einen großgewachsenen Usbeken treffen, der etwa hundert Kilometer von Toljatti eine Art Motel betreibt und uns eine Werkstatt an der Straße zeigt. Am folgenden Morgen folgen wir seinen Hinweisen, doch der Empfang des Mechanikers ist nicht gerade ermunternd: er zuckt mit den Schultern, beichtet, nichts von dem Ganzen zu verstehen und empfiehlt uns, eine Spezialwerkstatt aufzusuchen... aber wo?! Wir fahren also weiter und halten an jeder

Wir fahren am Ostermontag von Saratow los.

Werkstatt, die wir finden, erhalten aber immer nur dieselben Antworten. Nach zahlreichen Kilometern wird das Fahren unmöglich und so beschließen wir, selbst Hand anzulegen. Mit der Gebrauchsanleitung des Cinquino in der Hand, versuchen wir, uns an die Handgriffe des türkischen Mechanikers aus Saratow zu erinnern, und nehmen eine Säuberung aller vier Brems Scheiben vor. Wir verbringen zwei Stunden mit den Händen voller Motoröl, doch schließlich funktionieren die Bremsen wieder –, nicht so gut wie vorher, aber sie funktionieren! Am Abend erreichen wir Samara, nachdem wir uns sogar verfahren haben als wir einer nagelneuen Straße folgen, die sich leider mitten in den Feldern in Nichts auflöste. Wir haben gerade noch Zeit für einen Spaziergang am Ufer der Wolga, über der ein unvergesslicher Sonnenuntergang aufflammt, dann gibt es Abendessen, bestehend



aus Schaschlik und Bier. Die Suche nach der Ausfahrt aus Samara beschäftigt uns mehr als eineinhalb Stunden. Das Fehlen jeglicher Hinweisschilder in einer Stadt mit eineinhalb Millionen Einwohnern kann daraus ein wirklich zermürbendes Unterfangen machen. Wir schlagen den Weg nach Ufa

ein, einer für Ausländer ehemals gesperrten Stadt, heute Hauptstadt der Republik Baschkortostan, einem semiautonomen Staat in der Russischen Föderation, der zum Großteil von Tataren und Baschkiren bewohnt wird. Die Straße ist, obwohl es sich um die M5 handelt, mühsam und holprig. Wir durchqueren die Republik Tatarstan und müssen uns an einer Art Grenzposten registrieren lassen.

Die Freunde aus Ufa. Nachdem wir eine Zeitzone von zwei Stunden überbrückt haben, erreichen wir Ufa als es bereits Nacht ist. Als wir nach einem preiswerten Hotel fragen, lernen wir Viktor und Ruslan kennen, die uns bis zu einem Hotel im Zentrum begleiten. Ihre Freundlichkeit geht sogar so weit, dass wir trotz der späten Stunde zuerst ein Bier vorgesetzt bekommen, uns dann bei Viktor zuhause mit Wodka zuprosten und es schließlich erst um vier Uhr morgens schaffen, ins Hotel zu gehen; und auch das erst, nachdem wir versprochen haben, uns am darauf folgenden Tag wieder zu sehen. Den darauf folgenden Abend verbringen wir bei Timur und Olga, einem frisch verheirateten, mit Viktor befreundeten Ehepaar, und einer Unmenge anderer Freunde, deren Namen wir uns niemals merken werden. Bier, Wodka und geräucherter Fisch sowie Hunde und Katzen, die durch das Haus streichen, machen einen angenehmen Abend daraus, und so verfliegen die Stunden bis zum Morgen.

Wir betreten Asien... Wir fahren sehr spät

aus Ufa ab und kommen spät in Tscheljabinsk an. Wir überqueren den Ural endgültig und reisen offiziell in Asien ein! Als wir für einen Abendspaziergang aus dem Hotel treten, lernen wir Andrey und Elena kennen, junge Leute aus gutem Hause mit perfekten Englischkenntnissen und voll der üblichen Gastfreundschaft. Aus einer einfachen Auskunft werden ein Treffen bei ihrem Freund Dima und dann unser erster Diskobesuch in Russland. Am darauf folgenden Abend legen wir in Kurgan einen Halt ein, um uns dann der Grenze nach Kasachstan zu nähern.



hern.
Die
Grenz
über-
schrei-
tung
ist ein
ver-

heerendes Erlebnis: zuerst ist der Pass nicht in Ordnung, dann wird er als gültig erklärt, aber wir dürfen nicht mit dem Auto einfahren; dann wiederum würden 200 Euro reichen, um alles in Ordnung zu bringen. Wir bleiben standhaft und kommen davon, indem wir den habgierigen Zollbeamten zwei Rucksäcke schenken, die wir von Fiat erhalten haben, und aus denen wir uns nichts machen! Wir erreichen Petropawlowsk rechtzeitig, um den Feierlichkeiten des 9. Mai beizuwohnen. Am Montag wird hier nämlich der sechzigste Jahrestag der Schlacht um Stalingrad (heute Wolgograd)

gefeiert, die hier in apologetischem Ton „Der Tag des Sieges“ genannt wird. Den darauf folgenden Tag opfern wir dem wiederholten Versuch, ins Internet zu kommen und unser Reisetagebuch zu aktualisieren. Wir finden heraus, dass es im Business Centre keine Verbindung gibt und in der Post keinen



Strom, und nachdem wir nach aufreibenden Verhandlungen erreicht haben, die superlangsame Verbindung einer öffentlichen Biblio-

thek nutzen zu dürfen, schaffen wir es gerade noch, einige E-Mails zu checken bevor die Verbindung endgültig abbricht. Jetzt sind wir in Astana, seit 1997 die Hauptstadt von Kasachstan und, kaum mehr als ein Städtchen im Wiederaufbau, in dem zwischen den baufälligen Häusern der Vororte neue, durch die Gewinne aus dem Erdölhandel finanzierte Gebäude aus Glas sprießen. Hier atmet man, im Gegensatz zu Petropawlowsk, das einen stark russischen Einschlag hat, bereits einen Hauch Asien mit einer Mischung aus mongolischen und turkmenischen Einflüssen ein.

Astana – Nowosibirsk.

9.197 km ab dem Startpunkt

Seit der letzten Aktualisierung haben sich einige Dinge geändert... Wir sind wieder in Russland. Der Programmwechsel war radikal. Nachdem wir mit beträchtlicher Verspätung hinsichtlich des ursprünglichen Programms losgefahren sind, ist das Visum für Kirgistan verfallen, bevor wir uns auf den Weg machen können. Somit ist es uns nicht mehr möglich, unseren chinesischen Kontaktmann am Irkestam Pass zwischen Kirgistan und China zu treffen. Hinzu kommt eine Revolte in Usbekistan, und es wurde uns gesagt, dass die Grenzen zu den Anrainerlandern auf unbestimmte Zeit gesperrt sind. Samarkand, Buchara, Chiva... werden leider warten müssen. Cinquino ist der einzige, der sich freuen kann, da er mit seinem luftgekühlten Motor das frische Klima so sehr liebt.

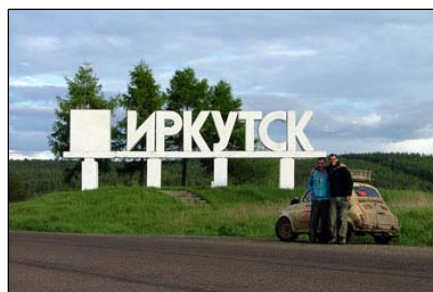
Auf der Suche nach einem Visum entlang der Strecke der Transsibirischen Eisenbahn. Wir benötigen ein neues russisches Visum, um Chabarowsk zu erreichen, von wo aus wir versuchen wollen, auch ein neues chinesisches Visum im Konsulat zu erhalten, und hoffen, irgendwo in China einreisen zu können, um das Ziel unserer Reise zu erreichen. Es ist ein wahrlich schwieriges Unterfangen, über mehr als 6.000 Kilometer neben den Schienen der legendären Transsibirischen Eisenbahn zu fahren, jener Bahn, die die Eroberung des äußersten russischen Orients ab dem Ende des 19. Jahrhunderts prägte und noch heute die längste Bahnstrecke der Welt ist. Bis zum

letzten Sommer war die Transsibirische Eisenbahn sogar die einzige Landverbindung zwischen Moskau und Wladiwostok, aber wir erinnern uns beide an einen Artikel in der Wochenzeitschrift „Internazionale“ über die großen Bauarbeiten zwischen einigen sibirischen Städten: eine Baustelle von etwa 1.500 Kilometern Länge, eine „Straße der Pioniere“ für Ketten- und Baufahrzeuge; ein enormes Werk, dessen Fertigstellung vielleicht mehr als ein Jahrzehnt in Anspruch nehmen wird. Keiner von uns zwei hatte bisher den Mut, dem Cinquino anzudeuten, dass ihm einige Tage Schotterstraße bevorstehen. Der Antrag auf ein russisches Visum wird uns prompt vom Konsul in Astana verweigert, doch wir lassen nicht locker und bitten die italienische Botschaft um Unterstützung. Dort fühlen wir uns sofort wie zuhause, dank der strahlenden Gesichter, der Neugier auf unser Unterfangen und der sechs Stunden Wartezeit, nach der wir schließlich mit einem kleinen Bewerbungsschreiben für die russische Botschaft entlassen werden. Das Briefchen hat nicht den erwünschten Effekt, aber durch eine Mischung aus freundlichem Lächeln und Hartnäckigkeit unsererseits können wir die russische Belegschaft für uns gewinnen, die sich übrigens, wenn auch behindert durch die Hürden der Bürokratie, als freundlich, effizient und verständnisvoll erweist: sie erlauben uns, die Unterlagen nach Geschäftsschluss abzugeben und am folgenden Tag, einem Samstag, ist unser Visum

um neun Uhr morgens zur Abholung bereit. Einziger Wehmutstropfen: einer von uns (wir verraten nicht wer) zertrümmert mit seiner üblichen Anmut eine mächtige Tonvase am Eingang der russischen Botschaft und erntet dafür – anstelle einer Rechnung für den Schaden – einen unglaublich verständnisvollen Blick.

In der kasachischen Steppe. Wir fahren umgehend weiter, durchqueren die menschenleere kasachische Steppe und erreichen am Abend Pawlodar, das sich im Norden des Landes befindet und fast gänzlich von Russen bewohnt wird. Wir sind noch gar nicht richtig in der Stadt, da werden wir von Andreji und Mikhail angehalten, respektive Designer und mechanischer Ingenieur, zudem

Fans sportlicher Autos und Produzenten einer



Motorsport-Sendung im kasachischen Fernsehen. Seitdem wir in Russland sind, haben wir stets Begeisterung und Gastfreundschaft erfahren, doch das mit Andreji und Mikhail ist wahre Freundschaft. Wir verbringen den Abend zusammen und auch den gesamten darauf folgenden Tag, geben ein nettes Interview für ihr Programm, mit Marina, der hübschen Frau von Andreji, die als Übersetzerin ins Englische fungiert. Am Abend gehen wir zu fünft in ein typisches russisches

Restaurant zum Essen, wo wir es nur mit enormer Überzeugungskraft schaffen, die unbändige Großzügigkeit der Jungs zu bremsen und die Rechnung schließlich teilen. An der russisch-kasachischen, von bössartigen Mücken heimgesuchten, Grenze nochmals eine nervenaufreibende Wartezeit von acht Stunden, aber dieses Mal glücklicherweise ohne Geldforderungen. Am späten Abend erreichen wir Omsk, die vielleicht angenehmste der bisher besichtigten Städte, mit einem schönen Zentrum mit Gebäuden aus der Jahrhundertwende und einem überfüllten Strand am Fluss Irtysch. Und schließlich bricht zu unserer großen Überraschung auch in Sibirien die große Hitzewelle aus, mit maximalen Temperaturen zwischen 24 und 25 Grad und strahlendem Sonnenschein.



Alle Wege führen nach Nowosibirsk.

Nachdem wir den Weg nach Nowosibirsk eingeschlagen haben, von wo wir jetzt schreiben, fahren wir etwa einige Hundert Kilometer bei gutem Tempo auf dem passablen Asphalt der M51 bis... er gänzlich verschwand. Wir fahren weiter auf einer Schotterstraße, die zum Teil akzeptabel ist und zum Teil Offroad-Charakter hat, und fragen uns, wie lange das dauern wird. Nach fast neun zermürbenden Stunden Staub, Steinen, fürchterlichen Gräben, schlechter Versorgung und beinahe nicht

vorhandenem Verkehr, überholt uns etwa dreißig Kilometer vor dem Dorf, das wir uns für die Übernachtung ausgesucht haben, ein kleiner Lieferwagen mit Fahrgästen, die wie wild aus den Fenstern gestikulieren. Als wir anhalten, fragen sie uns, wohin wir fahren und als wir antworten, nach Nowosibirsk, brechen sie in schallendes Gelächter aus und teilen uns mit, dass wir die alte, stillgelegte Straße entlangfahren und die neue M51 wenige Kilometer südlich verläuft! Dann geleiten sie uns zum einzigen Hotel des Dorfes und erklären uns den Weg, um am folgenden Tag die richtige Straße zu

erreichen. Die Moral von der Geschichte: 200 Kilometer Schotterstraße umsonst, Cinquino bleibt zweimal aufgrund des verstopften Luftfilters stehen, und die dringliche Notwendigkeit, eine

aktuelle Straßenkarte zu kaufen. Endlich in Nowosibirsk, Hauptstadt Sibiriens und drittgrößte Stadt Russlands mit ihren zwei Millionen Einwohnern. Auch hier Hitze und wunderschönes Wetter... bis vor wenigen Stunden, als die Temperatur von 25 auf 6 Grad sank und wir erneut unsere dicken Klamotten aus dem Rucksack zogen.

Nowosibirsk – Irkutsk.

11.583 km vom Startpunkt

Als wir Nowosibirsk erreichen, werden wir sofort von einem jungen Paar aufgelesen:

Olga und Maksim, die, nachdem wir den Abend zusammen verbracht haben, darauf pochen, dass wir bei ihnen übernachten. Sie versichern uns, dass sie zwei Wohnungen hätten und wir deshalb nicht störten, also stimmen wir zu. Als wir das Mini-Apartment erreichen (die Normgröße nach den bescheidenen russischen Standards), wird uns bewusst, dass es sich um die Wohnung handelt, in der die beiden leben, und dass sie selbst bei den Eltern übernachten, um uns ihre Wohnung zu überlassen.



Unglaublich! Wie viele von uns hätten so etwas getan? Am darauf folgenden Morgen ziehen wir es deshalb vor, ins Hotel zu gehen und sie nicht weiter zu belästigen: wir planen nämlich, einige Tage in Nowosibirsk zu verbringen. Doch nie hätten wir gedacht, dass wir uns so lange hier aufhalten würden, und eine Wohnung mieten müssten! Das neue, in Astana erhaltene russische Visum gilt nur für 14 Tage, das heißt, dass wir es, einmal in Russland angekommen, verlängern müssen; doch schon bald schlagen wir uns mit der russischen und italienischen Bürokratie herum. Wir haben Nowosibirsk für den Vorgang ausgesucht, um auf die Unterstützung des italienischen Honorarkonsulats zurückgreifen zu können, des-

sen vollständige Adresse auf der Internetseite des Außenministeriums angegeben ist. Jetzt stellt euch unsere Überraschung vor als wir erfahren, dass es nie ein italienisches Konsulat in der Stadt gegeben hat! Also gehen wir zum MVD, dem Innenministerium, wo Inspektor Mironenko (der schon am zweiten Tag für uns einfach Aleksey ist) einen Brief vom italienischen Konsulat in Moskau verlangt, und einen weiteren, von uns in Englisch verfasst, der den Antrag auf Verlängerung erklären soll, und den wir vom British Council ins Russische übersetzen lassen. Den Brief vom Konsulat via Fax zu erhalten dauert vier Tage, wohingegen die langen Wartezeiten in Astana für ein und denselben Vorgang ein Beispiel der muster-gültigen Effizienz der italienischen Vertretungen im Ausland sind. Dann kehren wir zum Ministerium zurück, wo sie uns mitteilen, dass man vielleicht etwas machen könnte, wir aber einige Tage warten müssten. In der Zwischenzeit lernen wir beim Herumschlendern in Nowosibirsk neue Freunde und interessante Orte kennen... angefangen von den Punks im Park, in dem wir unsere freien Nachmittage verbringen, über eine preiswerte Kantine bis zu einem Café, in dem es einen passablen Espresso gibt. Wir lernen schließlich zwei junge Deutsche kennen, von denen eine, Susanne, eine Diplomatin, uns das Innere des Konsulats zeigt (schön, riesig und sehr deutsch) und uns sagt, sie hätte Kontakte im Ministerium. Falls wir es nicht schafften, würde sie

uns helfen. Wir gehen einige Male zusammen in das Café eines Amerikaners zum Mittagessen, der, als er unsere Geschichte mit dem Cinquino hört, sagt, dass in Amerika FIAT „Fix It Again, Tony!“ (Reparier es noch einmal, Tony!) bedeute –, was uns zum Lachen bringt während wir gleichzeitig auf Holz klopfen. Dann gehen wir zum ICE, dem Italienischen Institut für Außenhandel (die haben ein Büro hier!) und plaudern ein wenig mit einer Russin, die dort arbeitet und uns einige Neuigkeiten aus Italien erzählt. Die Menschen sind wirklich herzlich und wenn sie erst den Cinquino sehen! Ansonsten gibt es hier nicht viel zu besichtigen, abgesehen davon, dass es im Zoo anscheinend das weltweit einzige Exemplar eines Ligers gibt, einer Kreuzung zwischen einem Löwen und einem Tiger...Inzwischen ist unser Visum am 29. Mai um Mitternacht verfallen, ohne dass wir irgendeine Nachricht von der Botschaft oder vom Ministerium erhalten haben, noch wissen, was passiert, wenn uns die Polizei aufhalten sollte, wie bereits mehrmals geschehen. Um es kurz zu machen: Nach zwölf Tagen in Nowosibirsk haben wir es endlich geschafft, die ersehnte Verlängerung zu erhalten. Wir verlassen die „Hauptstadt Sibiriens“ und unser Loft im Zentrum, um unseren Cinquino wieder in Gang zu setzen, diesmal in Richtung Irkutsk, 1.800 Kilometer entfernt.

Auf dem Weg nach Irkutsk. Wir halten in Kemerowo, nur um die Nacht dort zu verbringen und wollen am nächsten Abend

Krasnojarsk erreichen. Auf dem Weg zwischen den beiden Städten erleben wir die absurdeste Begegnung der gesamten Reise bisher!

Auf der Straße kommt uns ein Itala aus dem



Jahr 1907 entgegen, original erhalten und mit zwei Typen an Bord, die von Kopf bis Fuß in originalgetreuer Kleidung stecken, inklusive großer Rennfahrerbrillen! Es handelt sich um zwei Australier, die die legendäre Strecke des Rennens Peking-Paris von 1907 abfahren, das damals der italienische Prinz Borghese gewann. Sie bringen uns zu ihrem Lager wo auch die Oldtimer der anderen Teilnehmer sind. Sie empfangen uns sehr herzlich und sogar erstaunt, als sie hören, dass wir alleine und ohne Unterstützung reisen. Sie waren am 15. Mai in Peking gestartet, hatten die gesamte Mongolei durchquert, waren nach Russland gekommen und berichten, dass wir die ersten Reisenden mit eigenem Fahrzeug sind, die sie auf ihrem Weg getroffen haben... und was für ein Fahrzeug! Der Fiat 500 steht im Zentrum ihrer Aufmerksamkeit und ihrer Fotoapparate, sie interviewen uns und entkorken eine Flasche Champagner, um auf unsere Begegnung anzustoßen.

Mikhail und Maksim. Wir verabschieden uns mit der typischen Herzlichkeit der Rei-

senden und fahren weiter nach Krasnojarsk. Wir kommen am Abend hier an und der Cinquino, vielleicht benebelt von den vielen Komplimenten, stoppt und will partout nicht mehr anspringen. Doch der großmütige Geist der Russen sorgt dafür, dass zwei sympathische junge Russen, Mikhail und Maksim, uns zu Hilfe kommen und uns bis zum Parkplatz in der Nähe eines Hotels abschleppen. Zwangspause in Krasnojarsk –, aber im Grunde genommen ist sie uns willkommen, da genau am darauf folgenden Tag das Jubiläum der Stadtgründung mit einem Umzug in historischen Kleidern gefeiert wird. Wir ersetzen die Zündkerzen und den Zündverteiler, putzen den Vergaser, reparieren

ein Loch und der Cinquino tragt wieder los! Maksim und Mikhail begleiten uns zur Stadt hinaus bis zum Beginn der



M53 nach Irkutsk und vor der Verabschiedung schießen wir noch ein gemeinsames Foto. Bis Irkutsk, wo wir uns jetzt befinden, machen wir Halt in Kansk und Tulun, zwei kleinen sibirischen Städtchen mit typischer Holzarchitektur. Die Straße ist über sehr lange Abschnitte schrecklich, ohne Asphalt und mit Dauerregen. Wir fahren teilweise

zwanzig Stundenkilometer und haben ein derartig großes Leck in der Karosserie, dass wir das Wasser mit Plastikbechern ausschöpfen müssen. Jetzt genießen wir die verdiente Ruhepause in Irkutsk, einer schönen Stadt am Fluss Angara, nahe dem majestätischen Baikalsee (dem tiefsten See der Erde) und reich an schönen Palästen aus der Jahrhundertwende, antiker Pracht des unternehmungslustigen Bürgertums, das die Stadt groß gemacht hat bevor die Oktoberrevolution kam.

Irkutsk – Tschita.

12.455 km vom Startpunkt

Die Fahrt in Richtung Ulan-Ude schenkt uns neue Landschaften: wir verlassen die typisch sibirische Taiga, flach und von Birken übersät, um über von Pinien und Tannen begrünte Hügel zu streifen, auf unserer Linken immer begleitet vom majestätischen Baikalsee. Auf den Steigungen leidet der Cinquino ziemlich, und so nutzen wir die Gelegenheit um an zahlreichen Plätzen zu stoppen, an denen es ausgezeichneten Fisch gibt, der vor Ort geräuchert wird. Wir wechseln wieder die Zeitzone und erreichen Ulan-Ude gegen Mitternacht, wo uns ein junges Paar hilft, ein Hotel und einen sicheren Parkplatz zu finden (wie inzwischen üblich). Der Stolz Ulan-Udes ist der größte Lenin-Kopf Russlands oder, wie uns stolz mitgeteilt wird, der ganzen Welt... Aber die Besonderheit der Stadt ist die Tatsache, dass es sich um die Hauptstadt der au-

tonomen Republik Burjatien handelt. Ursprünglich bevölkerten die Burjaten, ein mongolischstämmiges Volk und traditionell Nomaden, die Region. Mit der Ankunft der Russen wurden sie sesshaft; die Sowjetisierung unterdrückte zum Teil den buddhistischen Glauben. Heute genießt Burjatien eine besondere Autonomie innerhalb der Russischen Föderation und ist das Zentrum des Buddhismus im ganzen Lande. Aus dem Zimmer unseres Hotels im zwölften Stock kann man den großen Kopf Lenins in surrealer Weise über dem Platz thronen sehen, während man zu seinen Füßen (!) das Jubiläum der Russischen Föderation feiert.

Der Weg von Ulan-Ude nach Tschita ist zu weit für uns und den Cinquino, also legen wir eine Ruhepause in einem Dorf aus Holzhäusern ein,

dessen einzige Gebäude das Rathaus, das Haus der Kultur und unser Hotel sind.

In Tschita. Jetzt befinden wir uns in Tschita. Wir legen einen Tag Verschlaufpause ein, um vor der langen Überfahrt nach Chabarowsk Energie zu tanken. Wir sind etwas beunruhigt, denn das Wenige, das wir über die Straßenverhältnisse erfahren, ist, dass es sich um eine 2.400 Kilometer lange Schotterstraße handelt, ohne Hotels und kaum andere Versorgungsmöglichkeiten.



Wir wünschen uns, nicht beide Reserveräder und alle Benzinkanister einsetzen zu müssen! Vielleicht sind es die Ferne und die Isolation des Fernen Ostens Russlands (der „far east“, wie sie ihn hier nennen) und die große Entfernung zu den anderen Städten, die uns Tschita wie eine Grenzstadt erscheinen lassen. Als wir auf der M55 ankommen, kann man mit einem einzigen Blick das gesamte Städtchen umarmen, und ringsherum nur Steppe, so weit das Auge reicht. Seitdem wir Nowosibirsk verlassen haben, merken wir, dass die Modernisierungswelle, die sämtliche, bis dahin besuchte

Städte bereits überrollt hat, langsam abebbt. Wir sind schon ganz gespannt auf Chabarowsk und Wladiwostok, die aufgrund der Nähe zu und des Handels mit Japan mehr japanisch als europäisch angehaucht sind.

In den kommenden Tagen werden wir keine Möglichkeit haben, uns mit dem Internet zu verbinden... wir hören uns so bald als möglich!

Tschita – Chabarowsk.

14.547 km vom Startpunkt

Wir verlassen Tschita am Morgen und nach etwa achtzig Kilometern auch den Asphalt: Es beginnen die 2.400 Kilometer Schotterstraße, von denen man uns erzählt hat. Bis

vor einem Jahr war es unmöglich, Russland von der einen zur anderen Seite per Auto zu durchqueren. Wer dieselbe Route vor uns fahren wollte, der musste sein Auto auf die Bahn laden, um dieses Stück zu bewältigen. Heute ist es möglich, und zwar deshalb, weil die Straßenarbeiten begonnen haben, für eine Straße, die vielleicht in vielen Jahren fertig gestellt wird. Wir müssen unser Tempo sofort an die Straßenverhältnisse anpassen; sind jedoch fest entschlossen zu fahren bis kein Licht mehr zu sehen ist und dann unser Zelt aufzuschlagen. Als die Sonne beginnt unterzugehen, finden wir im umliegenden Gebiet keine guten Stellen zum Campen, an denen wir das Auto verstecken könnten, sodass wir etwas beunruhigt beschließen, die Nacht durchzufahren. Nach einigen Stunden halten wir hundemüde an einem Café an der Straße, um einen Tee zu trinken und... Überraschung, in einem angrenzenden Zimmer gibt es sieben Betten, sodass wir die Nacht dort verbringen können. Am folgenden Tag sehen wir keinen Schimmer Asphalt; auf Teilstücken sieht es wirklich so aus, als würde die Straße verschwinden und wir müssen Umleitungen folgen, die über große, spitze Steine führen: wir sehen sehr viele Autos mit zerfetzten Reifen am „Straßenrand“ stehen. Es ist sehr heiß. Nach vielen Stunden Fahrt bemerken wir, dass die ständigen Vibrationen ein Scharnier an der Motorhaube gelöst haben. An diesem Tag gibt es jedoch noch mehr Überraschungen: ein in der Riemenscheibe

der Lichtmaschine eingeklemmtes Steinchen hat den Riemen zerrissen, und so sind wir gezwungen einen Halt einzulegen, um ihn durch einen mitgebrachten neuen Riemen zu ersetzen. In einem Café an der Straße wird uns ein Hotel genannt, das sich hundert Kilometer weiter befindet. Wir fahren im Dunklen weiter und erreichen mitten in der Nacht ein Dörfchen. Glücklicherweise stoßen wir auf Sergej, einen Bahnmitarbeiter, der im Urlaub ist und in seiner Garage herum-

hantiert. Er begleitet uns zum Hotel, nachdem er uns den Cinquino



im Hof seiner Datscha parken ließ. Am darauf folgenden Morgen holt er uns sogar um neun Uhr im Hotel ab, das in Wirklichkeit das Gästehaus der Eisenbahner ist. Wir verbringen den Vormittag mit Sergej und seinem Vater, die zuerst das Scharnier an der Motorhaube wieder anschweißen und uns dann noch den Wagenheber reparieren, der, wie wir aus purem Zufall bemerken, auch kaputt ist (zum Glück hatten wir in den vergangenen Tagen keine Reifenpanne!). Wir verabschieden uns und nehmen unsere Fahrt über die Steine wieder auf: Tankstellen sind rar gesät und so müssen wir auf alle Benzinkanister zurückgreifen, die wir haben.

Nachts in Magdagatschi. Wir erreichen Magdagatschi wieder einmal im Dunkeln, schlafen im einzigen kleinen Hotel des Dorfes und parken den Cinquino vor einem nahe gelegenen Krankenhaus. Am darauf folgenden Tag wieder Schotterstraße; die Müdigkeit häuft sich an (die Betten, in denen wir schlafen, bestehen oft aus Brettern mit wenigen Zentimeter dicken Matratzen) und wir sind voller Staub bis in die Haare. Auch das Auto scheint jeden Tag mehr unter dem Stress zu leiden: wir verlieren aufgrund der Vibrationen ständig den Gepäckträger, bis wir ihn mit einem auf der Straße gefundenen Luftschlauch reparieren. Es fehlt nicht viel und wir hätten sogar den Auspuff verloren: Wir müssen sämtliche Schrauben anziehen, die sich gelockert haben. Wir sind fast die Einzigen, die nach Osten fahren, aber aus dieser Richtung reißt der Strom gebrauchter japanischer Autos seit Tagen nicht ab. Das ist das neue Business in diesen Gegenden: nach Wladiwostok fahren, aus Japan importierte Autos kaufen (sie haben das Lenkrad auf der rechten Seite und kosten fast die Hälfte) und sie in Russland weiter verkaufen. Gegen Abend erreichen wir das Städt-



chen Schimanowsk, wo der Asphalt wieder anfan-

gen soll. Ein UAZ-Wagen der Polizei begleitet uns bis zur Herberge des Bahnhofs und lässt uns den Cinquino sogar in der Kaserne parken: alles echt unglaublich, aber es ist nur noch eine Stunde bis unsere Visa ablaufen und wir befinden uns direkt in der Höhle des Löwen! Wir wissen nicht genau, ob sie es nicht bemerken oder ob sie nur so tun als würden sie es nicht sehen; auf jeden Fall holen wir am folgenden Tag das Auto in der Kaserne ab und machen uns so schnell wie möglich aus dem Staub! Nach vier Tagen fürchterlicher Schotterstraße und einem Schnitt von 20-30 Stundenkilometern fängt der Asphalt wieder an. Man empfiehlt uns, einen siebzig Kilometer längeren Weg einzuschlagen und an Blagoweschtschensk vorbei zu fahren, um die Abschnitte mit Straßenarbeiten entlang der M57 zu vermeiden. Das Städtchen am Amur ist ein surrealer Ort. Der majestätische Fluss kennzeichnet über mehrere Tausend Kilometer die Grenze zu China, und auf der anderen Uferseite, nur wenige hundert Meter entfernt, ist die chinesische Stadt Heihe so nahe, dass man die Einwohner am Fluss erkennen kann. Es sind zwei Welten, die sich gegenüber stehen: dort Asien, hier – von einem ethnischen und kulturellen Standpunkt betrachtet – noch Europa. Wir folgen nach wie vor den Nebenstraßen mit einwandfreiem Asphalt, aber sobald wir uns wieder auf die Hauptstraße begeben, finden wir erneut zweihundert Kilometer Schotterstraße vor. Wir schaffen es nicht, Birobid-

schan zu erreichen und halten an einem Motel an der Straße. Erst am folgenden Tag erreichen wir das Städtchen, das die Hauptstadt der Autonomen Jüdischen Region ist, und das einem Projekt Stalins entsprungen war. Heute gehören nur zwei Prozent der Einwohner der jüdischen Religion an und die einzigen Zeichen ihrer Anwesenheit sind eine hebräische Inschrift am Stadteingang, eine Synagoge und ein hebräisches Kulturzentrum, in dem scheinbar die weltweit einzige jiddische Tageszeitung herausgegeben wird. Als wir in Chabarowsk ankommen, fühlen wir uns wie Karawanenführer in einer Oase. Seit Tschita ist Chabarowsk nach mehr als 2.000 Kilometern und vier Tagen staubiger Schotterstraße die erste richtige Stadt. Wir überqueren die vier Kilometer lange, vor nur fünf Jahren errichtete Brücke über den Amur (früher konnte man ihn nur mittels Fähre oder Zug überqueren). Chabarowsk versprüht noch immer den Charme vergangenen Prunkes, sie ist reich an herrschaftlichen Gebäuden vom Beginn des 20. Jahrhunderts, die Zeichen des Reichtums des örtlichen Bürgertums vor Ankunft der Bolschewiken drei Jahre nach der Oktoberrevolution sind. Wir nisten uns in einem kleinen Hotel ein, und nehmen unsere Bemühungen wieder auf, das Visum im chinesischen Konsulat zu verlängern, aber von hier die chinesische Grenze zu überschreiten, scheinen aussichtslos. Der Konsul lässt uns wissen, dass er uns die Genehmigungen auf keinen Fall erteilen wird, und so bleibt uns

nur eine allerletzte Möglichkeit: weiterfahren bis nach Wladiwostok und dort hoffen, den Cinquino auf ein Cargo-Schiff verladen zu können, um so das Einreiseverbot auf dem Landweg zu umgehen. Wir nehmen Kontakt mit den Betriebsleitern von Fiat China auf, die uns versprechen, alles zu tun, um uns zu helfen. Wir werden sehen!

Chabarowsk – Wladiwostok.

15.380 km ab dem Startpunkt



Wladiwostok!
Unglaublich, dass wir es geschafft haben!

Als wir die monumentale Schrift sehen, die die Einfahrt in die Stadt markiert, erscheint es uns nicht wahr. Wir haben den Cinquino von den Küsten des Mittelmeeres bis zum Japanischen Meer gebracht, oder besser: er uns! Wir durchquerten Europa, ganz Russland und fuhren die längste Route auf Erden in Längsrichtung ab. Wir durchfuhren neun Zeitzonen und begegneten den ethnischen Minderheiten, die das Mosaik des russischen Volkes zusammensetzen. Vor uns nur noch Japan. Als wir das chinesische Visum im Konsulat von Chabarowsk in den Händen halten und die Bestätigung bekommen, dass es eine Fähre gibt, auf der wir den Cinquino nach China schicken können, fahren wir sofort los, um die letzten 750 Ki-

lometer auf russischen Territorium zu fahren. Die Straßen sind gut und in nur zwei Tagen kommen wir an. Das einzige Problem, das auftaucht, ist, dass zwei Stützen des Dachgepäckträgers nachgeben, die wir in einer Werkstatt neben dem Motel, in dem wir übernachten, reparieren lassen. Auf den Gruß „Italien und Russland Freunde“ wollen sie kein Geld für ihre Arbeit annehmen! Je mehr wir uns Wladiwostok nähern, desto deutlicher nimmt der Verkehr zu: Hier findet man weit und breit kein russisches oder europäisches Auto, sondern nur unzählige Geländewagen mit dem Lenkrad auf der rechten Seite; alle aus Japan importiert, das

nur einen Steinwurf entfernt ist.



Wladiwostok war in der Vergangenheit eine der geheimnisvollsten Städte der gesamten Sowjetunion; es war die Basis der Pazifikflotte und nicht nur für Ausländer gesperrt, sondern auch für einen Großteil der Russen. Sogar die Transsibirische Eisenbahn wurde ins etwa hundert Kilometer entfernte Nachodka umgeleitet. Heute profitiert Wladiwostok von seiner geografischen Lage, dem Orient und den großen Märkten Japans, Südkoreas und Chinas. Es ist eine gänzlich andere Stadt als alle, die wir bisher gesehen haben: chaotisch, voller Verkehr und mit

Sicherheit reicher, auch wenn der Reichtum, wie immer hier, schlecht verteilt ist. Bis vor wenigen Jahren, nach dem Fall der UdSSR, sagt man uns, war sie die gewalttätigste Stadt in ganz Russland. Die Entfernung zu Moskau und das enorme Handelsaufkommen hier, hatten einen wahren Krieg zwischen den mächtigsten Clans ausgelöst. Heute herrscht relativer Frieden, seitdem Gouverneur Darkin an die Macht kam, eine sehr umstrittene Persönlichkeit mit riesigen Reichtümern obskurer Herkunft. Das Verschwinden all seiner politischen Gegner schien ihm die Eroberung des Gouverneurspostens sehr erleichtert zu haben. Unser Aufenthalt hier wird dank einiger Italiener, die seit Jahren hier leben, ein ganz besonderer. Einer von ihnen, Mario, betreibt ein ausgezeichnetes italienisches Restaurant und erschafft, zusammen mit dem Koch Matteo und dem Pizzabäcker Tommaso, ein Stück Italien hier im Orient. Die Wärme und Gastfreundschaft, die sie uns entgegenbringen, werden uns in wunderschöner Erinnerung bleiben. Das ist unser letzter Abend in der Stadt und wir werden ihn in Gesellschaft dieser neuen Freunde vor einem ausgezeichneten Jägersteak verbringen. Morgen werden wir den Cinquino in China abholen und dann gehts nach Peking.

In Peking.

Es ist schwer, das Gefühl zu beschreiben, das wir empfinden, als wir mit dem Cinquino im Schatten der Chinesischen Mauer ent-

langfahren. Bereits in Wladiwostok war uns klar, dass das Ziel wirklich zum Greifen nahe war, aber tatsächlich angekommen zu sein, das ist ein anderes Paar Schuhe! Wie beim letzten Update erzählt, schlossen wir den Cinquino in Wladiwostok in einen Container und verschifften ihn nach China. Die Überfahrt dauerte zehn Tage, sodass wir genug Zeit hatten, um ihn in aller Ruhe im Hafen von Tianjin wieder in Empfang zu nehmen. Und jetzt also Peking! Die Hitze ist drückend und es reicht nicht aus, alle Fenster nach unten zu kurbeln und die Ausstellfenster nach außen zu drehen: Man muss schwitzen! Bei unserer Ankunft werden wir von den Fiat-Managern von China mit offenen Armen empfangen, wie wahre Helden, auch wenn wir im Grunde nichts wirklich Heldenhaftes vollbracht haben. Der Cinquino wird von Pekings großer Fiat-Werkstatt für eine schnelle Inspektion in Empfang genommen, während im zwanzigsten Stock des Beijing Silver Tower, in den Büros von Fiat China, das Programm mit den für unsere Ankunft geplanten Events fertig gestellt wird. Auf jeden Fall haben wir noch einige Tage zur Verfügung, um in Peking herumzuschlendern wie echte Touristen. Die Stadt ist erschreckend: Hier leben etwa 14 Millionen Einwohner auf einer Oberfläche, die etwa die Größe ganz Belgiens hat. Nichtsdestotrotz ist der Grundriss extrem gleichmäßig und besteht aus konzentrischen Vierecken, die sich rund um die Verbotene Stadt ausbreiten. Heute gibt es sechs Auto-

bahnringe, wobei der sechste, äußerste, so überdimensional groß ist, dass der Grande Raccordo Anulare, der Große Ring um Rom, dagegen erblasst. In den letzten zehn Jahren erfuhr Peking eine schwindelerregende Entwicklung, die kein Ende zu nehmen scheint. Das Stadtprofil ist heute geprägt von Hunderten gläserner Wolkenkratzer



zer und fast genauso vielen mit Kränen umgebenen Rohbauten, die noch in Bau sind. In diesen Tagen schaffen wir es nicht einzi-

ges Mal, die Sonne zu sehen: eine dicke Dunstglocke umschließt die Riesenmetropole mit einem feucht-heißen Griff. Am Dienstag organisieren die Manager von Fiat China eine Stunde Online-Chat mit unseren Fans auf Sina.com, dem wichtigsten chinesischen Portal, und noch bevor der Chat beendet ist, kommen einige von ihnen sogar vorbei, um uns Geschenke zu bringen und nach Autogrammen zu fragen! Am Mittwoch besichtigen wir dann einen Ort außerhalb der Stadt, in dem das kaiserliche China in Originalgröße wiedergegeben ist, das hier ein 5-Sterne-Hotel beherbergt. Das Lustige ist, dass in diesen Tagen die gesamte Fußballmannschaft von Real Madrid im Hotel übernachtet, da sie am Samstag in einem Freund-

schaftsspiel gegen eine Mannschaft aus China antritt, und vor der Lobby stehen Scharen von Fans, die auf Ronaldo und Beckham warten. Als wir mit unserer Truppe von Fernsehkameras und Fotografen daherkommen, gibt es ein großes Durcheinander: Viele fragen sich, wer zum Teufel wir sind, vielleicht irgendwelche Auswechselspieler, andere wiederum ziehen es im Zweifelsfall vor uns zu fotografieren! Am Donnerstagabend schließlich gibt es das prächtige Galadinner mit den chinesischen und italienischen Journalisten in einem wunderschönen traditionellen Restaurant mit effektvollem Auftritt an Bord des Cinquino und einem Bad im Blitzlichtgewitter. Kurz und gut, wir sind am Ziel! Selbst wir glaubten bis zum Schluss nicht daran. Wir haben uns tatsächlich einen großen Wunsch erfüllt, den wir seit Jahren hegten und ihn bestmöglich umgesetzt. Wir denken wirklich nicht, etwas Besonderes geleistet zu haben, nichts, das nicht jeder andere auch hätte machen können: Das echte Wunder hat er vollbracht, unser kleiner Fiat 500, der, ein bisschen geschwächt, unsere Hinterteile über zwei Kontinente spazierenfuhr! Dass wir es geschafft haben, verdanken wir auch den vielen Menschen, die uns materiell und moralisch unterstützten. Einigen haben wir bereits auf den Seiten dieses Tagebuches gedankt, jetzt und hier aber möchten wir danken: Nicola und Giuseppe für den Optimismus, den sie uns einflößten; Nicola und Gaetano, die uns beibrachten, den Motor

des Cinquino zu reparieren; Leonardo dafür, dass wir uns hier in Peking wie zuhause gefühlt haben; Fabrizio, für den Enthusiasmus bei der Pflege dieser schönen Internetseite; ganz abgesehen davon Pierpaolo und Giusy; Dario dafür, unser besessenster Fan gewesen zu sein; unseren Eltern dafür, dass sie uns nur manchmal gefragt haben: „Esst ihr auch was?“, und vor allem unseren Freundinnen, Rosanna und Zivile, für ihr dreimonatiges geduldiges Warten bis zu unserer Rückkehr.