

# Bolivien

Bolivien ist ein Superland. Schon 3 Tage sind wir hier und seit unserem Grenzübertritt hat es noch keinen Tropfen geregnet!

Wir sind total aus dem Häuschen, kein Problem an der Grenze und super Wetter. Also steuern wir in unserer Euphorie die Copacabana an, ihr wisst schon, die über 3000 Jahre alte und ohne Bikini!

Zuerst versuchen wir es in einer Bar, WiFi steht überall angeschrieben, es müsste also wieder einmal ein vernünftig und gut funktionierendes Internet haben.

Wir bestellen vorerst einen Milchkaffee und erhalten auch sogleich den Schlüssel für das WiFi. Schnell sind sie ja nicht die Bolivianer, es dauert eine ganze Zeit bis der Kaffee serviert wird, dafür ist er gut und da lohnt sich die Wartezeit allemal.

Der Kaffee ist ausgetrunken und wir überlegen uns, ob wir jetzt schon einmal für das Mittagessen bestellen sollten?

Ausschlaggebend für unseren negativen Entscheid, die von uns ganz zu Anfang eingegebene Internetseite ist noch immer nicht offen!

Soviele zu einem gut funktionierenden Internet in Bolivien.

Unser Mittagessen nehmen wir etwas weiter unten in einer kleinen Strand-Bar ein.

Einmal Forelle mit Limone und einmal mit Knoblauch.

Uns beiden liegt die Forelle danach wie Blei im Magen, jedoch stinkt Renate immer noch nach Knoblauch als Blei und Forelle schon lange verdaut sind!

Hartnäckige Forellen haben die hier am Titicacasee.



Copacabana am Titicacasee

Wir besuchen Esteban, wer schon einmal etwas von Thor Heyerdahl gehört hat wird sich an die Schilfboote erinnern mit denen er versucht hat in verschiedenen Reisen über die Weltmeere zu schippern. Kon Tiki, Ra 1 oder Ra 2 um hier nur einige zu nennen. Seit 1947 versuchen verschiedene Waghalsige es immer wieder. Es sind also nicht nur die Forellen die Hartnäckig sind.

Nun Esteban ist einer der Typen der die Schilfrohre zu einem schwimmenden Ding zusammen bastelt, die danach mehr oder weniger gut und regelmäßig absaufen.

Von 19 gebauten Booten sind immerhin 15 unterwegs in ihre Einzelteile zerlegt worden, aus was für Gründen auch immer und abgesoffen.



Esteban versucht mir seine neuste Kreation zu verkaufen, aber irgendwie habe ich kein Vertrauen.



Ich kaufe das Boot im Vordergrund und erhalte ein signiertes Ruder als Geschenk.

Nichtsdestotrotz, im Moment ist wieder ein Boot in Planung, 18 Meter lang soll der Kahn werden und nach der Fertigstellung hier am Titicacasee per Sattelschlepper nach Chile gebracht werden von wo aus er nach Australien segeln soll.

Ein kleines Problem bleibt bei diesem Schiffsbau, das Schilf hält nur ein Jahr, danach fällt es in sich zusammen was beim Schwimmen und dies sollte ein Schiff ja eigentlich tun, sehr hinderlich ist.

Renate lässt sich von solchen Kleinigkeiten nicht abhalten und macht eine kleine Tour mit Estebans Sohn, dieser hat ein solches Boot für touristische Ausflüge und damit er nicht absäuft, ist dieses nicht ganz regelkonform, unten mit Holz unterlegt.

Dies hat nun zwei ganz entscheidende Vorteile. Erstens bleiben die Touristen am Leben und versaufen nicht im Titicacasee und zweitens hält sein Boot länger als ein Jahr, was auch nicht zu verachten ist.



Wir fahren nach La Paz und wundern uns über den enormen Verkehr.

Eine endlose Schlange von Autos fährt uns entgegen. Was ist hier los, wird La Paz evakuiert? Die Strasse vom Titicacasee bis nach La Paz ist dazu eine einzige Baustelle.

Wieso die hier immer alles aufreißen und danach jahrelang herumbasteln ist mir wirklich ein Rätsel. Jedenfalls ist das Chaos perfekt.

Hatten die Peruaner schon leicht Mühe mit der Geduld, jedenfalls hinter dem Steuer, scheint dieses Wort für die Bolivianer überhaupt nicht zu existieren.

Wo für zwei Autos fast kein Platz ist fahren hier vier, dass sie dabei unserer Seite als Fahrspur benötigen ist egal. Wären wir nicht unterwegs würde dies ja wunderbar klappen!

Seitlich können wir nicht ausweichen, also bleiben wir stehen.

Da Renate fährt betätige ich die Hupe. Minutenlang bleibe ich auf dem Knopf und mache einen Höllenlärm was aber weder die anwesende Polizei noch die Fahrer der Fahrzeuge vor uns irgendwie stört.

So brauchen wir etliche Stunden um nach und durch El Alto und La Paz zu fahren.

Unterwegs erkundigt sich Renate noch wieso hier so viel Verkehr unterwegs ist.

Eva Morales der Präsident von Bolivien hat Geburtstag und daher ist heute ein Feiertag.

Wer über ein funktionierendes Auto verfügt ist also unterwegs ins Grüne, alles will raus aus La Paz und wir eben rein.



Hier rollt der Verkehr wenigstens noch

Sehr hilfreich ist auch, dass die breite gut ausgebaute Durchgangstrasse durch La Paz für das Geburtstagsfest gesperrt wurde und der ganze Verkehr durch die Innenstadt muss. Das Chaos ist perfekt. Wer schon einmal in La Paz war und beim Hexenmarkt durchgelaufen ist, kann sich gut vorstellen wie dies für uns mit dem MAN war.



Nichts geht mehr

Wir beziehen Quartier beim Oberländer, wie praktisch jeder Reisende der in La Paz einige Tage verbringt und machen unseren obligatorischen Stadtrundgang.



Beim Oberländer, wo sich der Reisende trifft.

Heute ist dies ja sehr relax mit einer Gondelbahn zu bewerkstelligen



La Paz, nicht nur im Auto ein Chaos

Wir brauchen für Lola ein Gesundheitszeugnis für den Grenzübertritt nach.....

Na ja so weit haben wir uns noch nicht entschieden, es bleiben noch Chile, Argentinien oder Paraguay im Rennen. Wir werden sehen wer gewinnt!

Jedenfalls stellen wir uns am Montag früh an den Straßenrand und nehmen den ersten Kollektivo (Kleinbus) der bei uns hält. Mit dem Hund quetschen wir uns zwischen die anderen Fahrgäste und los geht es zum Tierarzt. 3 Bolivianos kostet die Fahrt bis zur Türe vom Tierarzt. Zwei Häuser, in der Mitte ein Schild vom Tierarzt, wir sind also richtig, aber beide haben die Hausnummer 20! Nur welcher Eingang ist es?

Links regt sich nach dem Läuten nichts, also drücke ich meine Pfote eben auf den rechten Klingelknopf. Die Stimme die mich danach anbrüllt ist vermutlich nicht vom Tierarzt, dem leichten Alkoholgeruch der aus der Gegensprechanlage entströmt entnehme ich, der Typ war wohl bei Eva Morales zum Geburtstag eingeladen und leidet vermutlich noch unter Kopfschmerzen. Unter anderem!

Also nochmals die Pfote auf den linken Knopf, wenn der Tierarzt noch hier praktiziert muss er ja einmal öffnen.

Was er auch tut. Respektive es ist kein Tierarzt, sondern eine Tierärztin.

Mit blutenden Händen und einem Skalpell wo noch, nicht näher beschreibbare Innereien von irgend einem Tier hängen, so jedenfalls meine Vermutung, steht sie vor mir und versucht mir zu erklären, dass sie jetzt überhaupt keine Zeit hätte und wir doch bitte um 14 Uhr 30 wiederkommen sollten.

Vielleicht sage ich ihr um 14 Uhr 30, dass ein Schild an der Türe für solche Situationen eventuell durchaus Sinn machen würde!

Also alles auf 0, respektive ins nächste Kollektivo und zurück zu unserem Stellplatz.

Kollektivos sind ja Kleinbusse, mit ca.15 Plätzen, wobei die äußersten Sitze eingeklappt werden können. Diese halten nun bei jeder Gelegenheit, entweder wenn ein Fahrgast draußen winkt und zusteigen will oder einer drinnen brüllt und raus muss. Natürlich ist es, nach Murphys Gesetz, immer so, dass die Personen die am ungünstigsten sitzen zuerst raus müssen.

Will heißen, der halbe Bus muss raus, damit eine Person aussteigen kann, danach muss alles wieder rein. So geht dies die ganze Zeit. Dazu kommt nun noch erschwerend dazu, dass eben die äußersten Sitze zuerst ein, beziehungsweise ausgeklappt werden müssen. Einheimische wissen dies, Touristen lernen es relativ schnell, die Sitze sind mit einer extrem starken Feder ausgestattet, die dem unvorsichtigen (meist Touristen) einen kräftigen Schlag, in die Bauchgegend oder dem Oberarm versetzen.

Zusätzlich ist der Fahrer grundsätzlich immer in Eile, was bedeutet, kaum ist der letzte Fahrgast im Auto, gibt dieser auch schon Vollgas. Dass die Türe dabei noch nicht geschlossen und die Person noch irgendwie zwischen Türe und eingeklappten Sitz eingeklemmt ist interessiert ihn nicht.

Mich hat es heute bei der Rückfahrt voll erwischt und ich bin mit meinen Rippen in den Sitz geknallt. Ich hatte aber Glück und durch die gute Reaktion konnte ich einen sauberen Rippenbruch vermeiden.

Dafür kostet so eine Fahrt aber auch nur ca. 50 Cent, für 2 Personen und den Hund!

Wir sind unterwegs zum Salzsee in Uyuni. Normalerweise ist ja jetzt Regenzeit und wir haben ja in den letzten Berichten mehr als nicht geklagt über den ewigen Regen.

Hier nun müssen wir zuerst nachschauen, ob der See ausgetrocknet ist, sonst können wir diesen nicht befahren. Ist ja eigentlich komisch, einen See nur befahren zu können, wenn dieser ausgetrocknet ist, aber so ist es nun einmal.

Sicherheitshalber nehme ich aber mein neu, bei Esteban gekauftes Totoro Boot mit, sicher ist sicher!



Als einzige sind wir mit dem Boot auf dem Salzsee unterwegs.

5 Tage bleiben wir auf dem Salar und besuchen die Inseln Incahuasi und Pescado. Letztmals waren wir vor 8 Jahren auf der Incahuasi, damals kamen am Morgen einige Tourenwagen mit Touristen, ab ca. 9 Uhr hatten wir die Insel den ganzen Tag für uns alleine. Heute fängt es um 6 Uhr an und dauert den ganzen Tag. Wir zählen bis zu 50 Autos gleichzeitig, die fast alle mit 8 Personen beladen sind. Ja Uyuni ist heute bequem mit dem Flugzeug zu erreichen und der Salar zu einem weiteren Massentouristen Hot Spot geworden.



Abendstimmung auf dem Salar

Aber es gibt ja noch andere Inseln, z.B. die Pescado, auch wenn es dort überhaupt keinen Fisch gibt.

Wir haben Glück mit dem Wetter und es bleibt die ersten Tage trocken.

Nach 3 Tagen ziehen Wolken auf und wir erleben eine etwas unruhige Nacht, jedoch bleibt es bis auf einige Tropfen noch trocken.

Die drei Tage verbringen wir sehr lustig, unter anderem mit dem Schiessen der obligatorischen Salarbildern.



„Making off“, heraus kommt danach unter anderem so etwas.



Bitte lass mich wieder runter!



oder so was!





Natürlich hat Lola ihre eigene Vorstellung von Spaß!

Das Wetter ändert sich aber als wir wegfahren, Regen setzt ein und ein hartnäckiger Nebel verhindert jegliche Sicht. Für uns eine neue Erfahrung, bisher hatten wir auf dem Salar immer blauen Himmel und eine Fernsicht vom feinsten.



Alles ist gleich, zwischen oben und unten ist kein Unterschied mehr erkennbar!

Heute nun sind wir richtig froh um unsere GPS, ohne kämen wir hier vermutlich nicht mehr weg. Die Sicht ist gleich null. Erschwerend auch, durch das Wasser sind die Löcher nicht mehr sichtbar und es ist doch ein mulmiges Gefühl mit 70 bis 80 km/h über eine spiegelglatte Salzwasserlösung zu donnern und nicht zu wissen, wo sich die Löcher verstecken. Wir haben Glück und treffen nur einige kleinere Löcher die wir mit unseren großen Reifen problemlos durchfahren können. Nach ca. 80 km ist der Salar wieder trocken, bis hierher kam der Regen noch nicht.



Langsam klart es wieder auf



Bei Wasser nicht zu sehen, gefährliche Löcher in der Salzschrift.



Nicht zu empfehlen, eine Salzwasserfahrt auf dem Salar.  
Die Sicht beträgt ca. 2'000 m, Orientierung null!

Noch eine Anekdote. Als wir zum Salar gefahren sind, von Uyuni ist der Einstieg zum Salar etwa 20 km entfernt mitten in der Pampa, wurden wir am frühen Morgen von der Polizei gestoppt. Auf die Frage des Polizisten was ich getrunken hätte, war natürlich meine Antwort „Kaffee.“ Anscheinend war dies wenig glaubhaft und ich musste aussteigen und erstmals seit 44 Jahren in ein Alkoholtestgerät blasen. Dies in Bolivien, am Arsch der Welt!

Eine gute Reinigung der Salzkruste ist angesagt. Obligatorisch nach dieser Salzwasserorgie!



Wir verbringen die Nacht wieder am Zugsfriedhof und es pisset die ganze Nacht. Am nächsten Morgen starten wir zur Lagunenroute in den Lipez. Diese Strecke zur Laguna Colorado und Laguna Verde ist auch unter normalen Bedingungen nicht ganz ohne. Je nach Routenwahl kann die Piste ganz schön anstrengen sein. Zumal wir uns fast die ganze Zeit weit über 4'000 m aufhalten werden. Als Einstimmung erwartet uns zuerst ein neu gemachter Damm, der sich in der Nacht durch den vielen Regen in eine gefährliche Schlammpest verwandelt hat. Im Schrittempo geht es voran, wer sich nicht daran hält, der macht eine solche Erfahrung.



Hier können nicht einmal wir mehr helfen.

Einige km weiter der nächste Kandidat für eine saubere Rettung. Wir haben kurz vor 9 Uhr und der Fahrer sitzt seit 4 Uhr früh in seiner Kiste. Die Backe prall gefüllt mit Cocablättern sitzt er gemütlich in seinem Wagen und wartet. Zum Glück ist die Spur in der Mitte fast abgetrocknet durch die vielen Fahrzeuge die schon durchgefahren sind, so hoffen wir, wird es uns möglich sein ihn aus seiner misslichen Lage zu befreien.



Kreuzen nur ganz langsam möglich, ein Fahrzeug bleibt dabei immer stehen, neben der mittleren Spur ist es wie auf Schmierseife.

Renate fährt und ich überwache die Rettung von hinten, was auch dringend nötig ist, immer wieder schlägt der Fahrer sein Lenkrad in die falsche Richtung ein, was unsere Bergung erheblich erschwert und uns selber in eine prekäre Schiefelage bringt.



Der Bergegurt ist gelegt, hoffentlich geht dies gut aus

Mit Handzeichen und rumbrüllen durchdringe ich doch noch sein vom Coca kauen vernebeltes Gehirn und dank Renates meisterhaftem Fahrstil bleiben wir auf dem Damm.



20 Meter ziehen wir ihn quer, bis er endlich zurück auf die Fahrbahn kommt

Da wir aus Kulanz auf die Bergungskosten verzichten, offeriert er uns eine ordentliche Portion Cocablätter, auf die wir aber gerne verzichten!

Weiter geht die Fahrt und es bleibt für längere Zeit kritisch. Da die meisten hier mit einer prall gefüllten Backe herumfahren stört es sie wenig, dass dies aber vielfach nicht gut ausgeht, zeigen die vielen Kreuze am Pistenrand. Um hier einen tödlichen Unfall zu verursachen muss der Fahrer aber schon fast total besoffen sein oder, zu wenig Cocablätter eingeworfen haben!



Mit oder ohne viel Profil, jeder Reifen ist total vermatscht.

Hier ist es zwar schon wieder abgetrocknet, aber helfen können wir da auch nicht!



Das schaffen nur Bolivianer, einen Sattelschlepper auf einer geraden Piste auf die Seite zu legen!

Dafür ist die Piste für mehrere Stunden gesperrt. Wir nehmen einen Umweg und müssen auch dort einige Zeit warten, da ein Bus gleiches vorhatte, aber zuerst die Piste auffüllen muss. Die Löcher sind für ihn zu groß.



Renate überwacht fachfraulich ob sie es gut machen.





Uns jucken solche Löcher wenig!

Wir schlafen die erste Nacht auf über 4200 Meter in der Pampa. Morgen geht es zur Sache, der chilenischen Grenze entlang zur Laguna Colorada. Hoffentlich hält sich das Wetter.



Wie die Bilder zeigen, besser hätte es nicht sein können.

In 6 Stunden schaffen wir 87 km auf einer interessanten Piste und bleiben die Nacht bei dem Arbol de Piedra auf 4584 m Höhe.

Ich staune nicht schlecht, als ich um 7 Uhr den Kopf aus dem Fenster strecke. Wir sind umzingelt von Touristen. Vor acht Jahren waren hier durch den Tag so um die 10 Tourenfahrzeuge. Heute sind um 7 Uhr schon mehr hier und wie unsere Fahrt zur Laguna Colorado zeigt, werden dies noch etliche mehr sein.



Wir schlafen Windgeschützt in den Steinformationen und schon schleichen die ersten Touristen um uns herum.



Arbol de Piedra ist kaum noch zu sehen, und dies um 7 Uhr früh!



Die Piste ist durch die vielen Tourenfahrzeuge total verfahren, jeder sucht sich seinen eigenen vermeintlich besten Weg durch die Pampa. Seit nun fast 160 km haben wir eine Wellblechpiste vom feinsten. Immerhin habe ich in 2 Tagen nur gerade einmal eine Querrinne übersehen. Nach dem Abflug sieht es im Stauraum dann so aus!



Wir betreten oder besser befahren nun einen Nationalpark, Reserva Nat. Eduardo Avaroa. Hier wird für uns Touristen ein happiger Eintrittspreis fällig, 150 Bolivianos pro Person, Bolivianer bezahlen 30 Bolis!

Vor uns 3 Tourenfahrzeuge die uns schon vor längerem überholt haben und die Schranke geschlossen. Entweder pennt der Billetverkäufer noch oder, Houston, wir haben ein Problem. Ich stürme das Bürogebäude und werde von einer Frau und einem Mann begrüßt, die sich gegenseitig anschreien.

Jedenfalls glaube ich, dass dieses Gebrüll nicht mir gilt, ich werde gar nicht beachtet. Fast 30 Minuten geht es zu, dass die Fetzen fliegen.

Wie ich aus dem Geschrei herausfiltern kann, hat die Frau, sie ist Tourbegleiterin, nicht richtig gezählt und die Papiere für den Parkeintritt nicht richtig ausgefüllt. 16 stehen im Formular, 17 sitzen in den 3 Wagen.

Nun beschuldigt der Parkranger die Frau willentlich beschissen zu haben, was diese aber bestreitet. Unter Androhung, von allen Parks in Bolivien mit ihrer Gesellschaft ausgeschlossen zu werden muss sie einige Formulare ausfüllen und nachbezahlen.

Wir bezahlen unseren Eintritt und werden sogleich über die Parkregeln aufgeklärt. Rund um die Laguna Colorado ist ein Verbot zu Campen, ebenso bei der Laguna Verde! Auf Renates Frage, wo es noch erlaubt sei, wurde uns erklärt bei den Herbergen und Hotels. „Und unterwegs in der Pampa“ die nächste Frage. „Da sei es zu gefährlich, wegen der Leute die sich rumtreiben!!!!!!!!!!!!“

Nun die Hotels und Herbergen sind meist umgebaute Kuhställe, oder sehen wenigsten so aus und die Bevölkerungsdichte im Süd Lipez liegt irgendwo zwischen 0,0 und 0,0000 pro qkm. Wenigstens wissen wir wie viel die Busse beträgt, sollten wir doch an der Laguna Colorado oder Laguna Verde die Nacht verbringen, satte 500 \$.  
Auch dies sind Auswirkungen vom Massentourismus

Ab der Laguna Colorado bis zu den Geysiren Sol de la Mañana ist die Piste in einem sehr schlechten Zustand. Total verfahren und ein übles Wellblech. Da wir wegen dem vielen Sand Luft aus den Reifen abgelassen haben, müssen wir hier wegen der vielen Steine sehr vorsichtig fahren um nicht die Flanken der Reifen aufzureißen.



Wir erreichen auch einen neuen Höhenrekord mit 4980 m über Meer. Bei 4850 m leuchtet die Warnlampe vom EDC auf (Einspritzkontrolle). Nach Handbuch müsste ich jetzt dringend die nächste MAN Werkstatt aufsuchen um das Problem mit der Einspritzung zu lösen. Da ich mir aber relativ sicher bin, hier in der Höhe keine MAN Werkstatt zu finden, ignorieren wir dieses Licht einfach. Bleibt die Frage, aus welchem Grund MAN diesen Wert nicht auf 5045 m eingestellt hat, denn hier befindet sich der Zoll für jene die Bolivien nach Chile verlassen wollen!

Die nächste Nacht verbringen wir bei den Dali Steinformationen auf 4470 m mitten in der Pampa. Mal sehen, wie viele Herumtreiber uns heute Nacht überfallen werden!

Nach einer super ruhigen Nacht, der Wind der jeden Tag ab ca. 14 Uhr sehr stark weht verschwindet ab ca. 21 Uhr völlig, beginnt ein neuer traumhafter Tag. Die Kulisse in der wir hier schlafen ist kaum zu beschreiben.



unser Schlafplatz in einer Traumkulisse

Uns bleiben noch 35 km bis zur Laguna Verde und wir treffen genau zur richtigen Zeit dort ein um die Verwandlung von grau/blau zu türkis mitzerleben. Innerhalb von einer halben Stunde verfärbt sich der ganze See. Schuld daran ist der hohe Kupfer und Arsengehalt im Wasser der auf die Sonneneinstrahlung reagiert.



Hinten gut zu sehen, wie sich das Wasser verfärbt, von grau/blau in türkis

Leider weht hier schon sehr früh ein kalter Wind und unsere Aktivitäten sind heute nach innen verlegt. Renate hat wegen dem lockeren Toilettenpedal reklamiert. Mann sollte dies einmal richten. Da ich der „Mann“ bin, bleibt es wieder einmal an mir hängen.

Auseinandergenommen ist das blöde Ding relativ schnell. Jedoch hat es in seinen Innereien eine relativ kleine aber sehr starke Feder und diese bringe ich mit meinen Pfoten wegen Platzmangel einfach nicht mehr an seinen vorgesehenen Platz. Nach einer Stunde gebe ich auf, der ganze Topf muss weg.

Falls jemand über genügend Vorstellungsvermögen verfügt, ich gehe einmal davon aus, fast alle die dieses lesen haben diese Gabe, muss ich hier nicht weiter erklären was für eine Sauerei es ist ein 9 Jahre altes Scheißhaus in seine Einzelteile zu zerlegen!

Zwei Stunden später, es windet immer noch und ist saukalt, ist die Feder wieder an seinem Platz und der Topf für die weiteren 9 Jahre repariert. So wenigstens meine Hoffnung.

Hier entscheiden wir uns auch, nicht über den Paso Jama nach Argentinien zu fahren, sondern über Tupiza. Zwar wäre der Paso Jama von hier sehr nahe und bis zur Grenze sind es nur gerade einmal 180 km und ab der Grenze von Bolivien alles Teer. Sehr verlockend nach all dem Wellblech der letzten Tage.

Aber wir haben die Gegend nach Tupiza noch nie befahren und den Paso Jama schon mehrmals, also nichts wie hin.

Noch genießen wir die unglaublich schöne Gegend und machen sehr früh Pause und bleiben für die Nacht stehen. Ob wir dies ebenso gemacht hätten, wenn wir gewusst hätten was uns die nächsten Tage erwartet?

Die Strecke ist relativ flach und mit mehr oder weniger starkem Wellblech bedeckt.

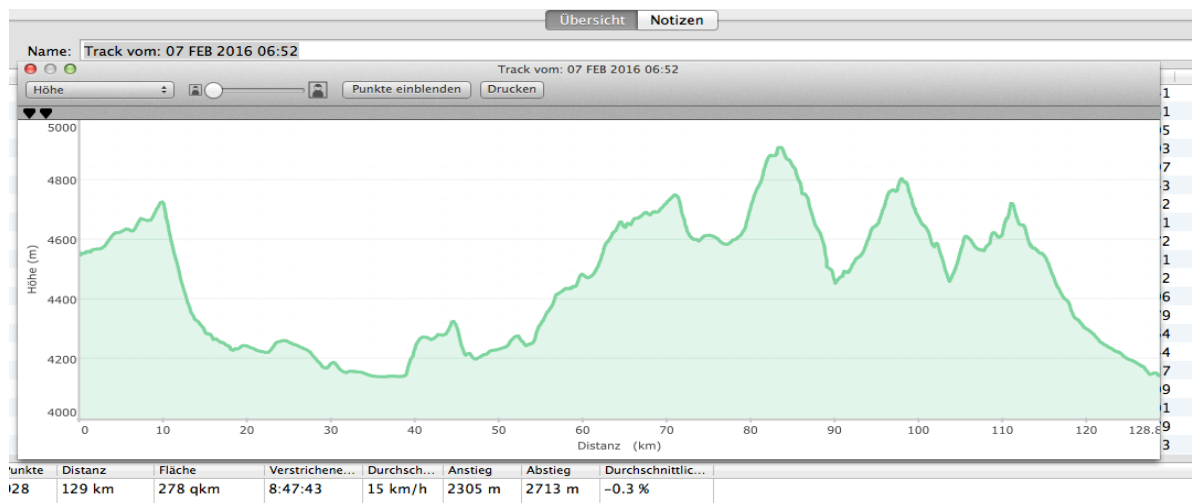
Normalerweise fahren wir dies mit ca. 60 bis 70 km/h, ab dieser Geschwindigkeit bleiben auch die Gehirnzellen ungefähr da wo sie sein sollten.

Hier nun ist dies nicht möglich, die Strecke windet sich in unzähligen Kurven durch die Landschaft und immer wieder müssen kleinere Flüsse durchquert werden. Unsere Durchschnittsgeschwindigkeit sinkt enorm. Wir bringen in 7 Stunden knapp 80 km hinter uns. Dafür ziehen Regenwolken auf, was uns, noch wissen wir ja nicht was auf uns zukommt, nicht weiter beunruhigt.

Wir sind auch immer knapp über 4200 m, die Piste ist steinig also was kann schon passieren?

Wir genießen auch das ferne Gewitter und seine spektakulären Blitze. Ein ganz anderes Erlebnis auf dieser Höhe.

Am anderen Tag geht es wieder frisch weiter und es ändert dramatisch. Fertig mit steinig und fertig mit 4200 m. Die Berge sind jetzt aus roter Erde und die Piste führt uns bis knapp über 4900 m Höhe.



Unser Höhenprofil der letzten Tage, immer weit über 4'000 m über Meer, bis fast auf 5000 m!

Und für uns schlimm, das Gewitter der letzten Nacht hat die Piste aufgeweicht und in eine gefährliche glitschige Pampe verwandelt.

Wir hatten dies ja schon einmal als wir von Uyuni weggefahren sind, aber da war es flach. Hier nun steigt es und wir müssen in unzähligen Kurven mehrere Pässe überwinden. Jede Kurve wird zur Rutschpartie. Meine Aufgabe nun ist es, wenn immer möglich die Kiste genau in der Mitte der Piste zu halten in den Kurven kaum möglich, da diese mit einer sehr steilen Neigung gebaut wurden. Im Trockenzustand ein Traum, können doch diese mit voller Geschwindigkeit gefahren werden. Jetzt bei Regen ein Alptraum, fahre ich zu weit unten, riskiere ich abzurutschen und der Lastwagen würde den Hang hinunterfallen, was bedeutet Totalschaden.

Fahre ich zu hoch können die Räder seitlich im Matsch versinken, was aber immer noch ein wenig besser ist als Variante eins.

So wird über mehrere Stunden die Fahrt nur mit zusammengekniffenen Arschbacken einigermaßen erträglich.

Aber es kommt wie es kommen muss, in einer Kurve ist seitlich zum Hang das Wasser nicht abgelaufen und hat den Boden auf fast 50 m total aufgeweicht.

Bevor ich reagieren kann ist die Kiste im Schlamm versunken! Ich versuche noch mit Gewalt den Lastwagen wieder auf die richtige Spur zu bringen, aber 220 PS auf 4735 m über Meer sind hier hoffnungslos unterlegen.



Zwar bin ich froh nicht abgerutscht und die Kiste im Hang zerschmettert zu haben, aber 10 Tonnen im Matsch auf über 4700 m sind trotzdem Scheisse!

Wir können zuschauen, wie der Wagen im Matsch immer weiter versinkt.

Als der Unterfahrschutz im Matsch verschwindet und ich den Kopf einziehen muss um das Bergematerial aus dem Stauraum zu holen ist mir doch etwas mulmig.

Zuerst versuche ich bei der Felge mit dem Wagenheber das versinken zu stoppen. Stein um Stein drücke ich in den Boden und als ich schon aufgeben will habe ich endlich Widerstand. Geschätzte 70 -80 cm habe ich Steine in den Boden gedrückt, aber jetzt gelingt es mir wenigsten die Kiste etwas anzuheben und große flache Steine unter den Unterfahrschutz zu schieben. Ich muss unbedingt ein weiteres Absinken verhindern.

Nun versuche ich unter dem Lastwagen, nachdem ich den ganzen Matsch weggeräumt habe, mit dem Wagenheber unter der Achse anzusetzen und den Wagen anzuheben, damit wir Steine unter das Rad legen können.

Ob ihr es glaubt oder nicht, genau jetzt gibt der Wagenheber seinen Geist auf und funktioniert nicht mehr. Scheisse, bin ich am Arsch! (Tschuldigung).

Zwar versuche ich noch eine Reparatur, doch das Öl kommt jeweils gleich wieder oben beim Kolben wieder raus. Blöde Dichtung!

Also von Hand Matsch wegräumen, zuerst unter der Hinterachse, diese ist im Matsch verschwunden, wenn diese nicht freiliegt geht gar nichts.

Danach muss das Hinterrad freigelegt werden, damit Steine vorgelegt werden können. Ich mache hinten, Renate vorne.

Versucht dies einmal in einer normalen Höhe, ein Rad von Matsch zu befreien ist gar nicht so einfach, in 4700 m Höhe ist dies die reinste Qual.

Als wir beide Räder soweit freigelegt und vorne Steine eingelegt haben, fahre ich etwas vor. Danach werden hinten Steine eingelegt, ich fahre zurück. Jedes Mal drücken wir die Steine in den Matsch und ich glaube, wir verlegen mindestens eine Tonne von den Steinen bis es uns gelingt langsam den Wagen wieder auf ein normales Niveau zu bringen.

Jetzt muss „nur“ noch ein Weg gelegt werden bis ich wieder auf festem Untergrund stehe. Von oben bis unten voll Matsch, gelingt es uns in 3 Stunden die Kiste wieder auf normalem Untergrund zu stellen.



Geschafft



Wir räumen das ganze Material so wie es vermatsch ist in den Stauraum, inzwischen hat uns ein einheimischer Tourenfahrer der uns entgegenkam erzählt, dass es weiter vorne noch 2 weitere heikle Stellen gäbe. Also lohnt eine Reinigung wohl nicht.

Mit einem mehr als mulmigen Gefühl aber fest zusammen gepressten Arschbacken, immerhin sind wir hier auf einer schmalen rutschigen Bergstrecke auf über 4700 m Höhe geht es weiter. Wir schaffen ohne Probleme aber mit viel Glück noch weitere 35 km bevor es wieder anfängt zu pissen.



Wir sind aus der heiklen roten Erde raus und der Untergrund ist wieder fester. Einen guten Schlafplatz zu finden können wir vergessen. Also stellen wir uns etwas erhöht direkt an den Pistenrand.

Alles was um uns herum etwas tiefer liegt ist unter Wasser. Autos werden also nicht unser Problem sein diese Nacht, aber vielleicht begegnet uns ja die Arche Nocha!

Wir sind immer noch knapp über 4000 m und Renate hat Bedenken wegen dem vielen Wasser. Daher beruhige ich sie mit dem Hinweis, Tupiza unser Ziel liegt ja auf nur 2900 m und wir sind nur noch 60 km davon entfernt. Also werden wir, wenn der Regen aufhört eine feuchte aber problemlose Piste vorfinden.

Denkste.

Meine Prognose war zwar nicht ganz falsch, die ersten km waren problemlos.

Doch danach stieg die Piste wieder brutal und die Kurven waren so steil gebaut und von den vielen Tourenwagen ausgefahren, einfach abartig. Oben war das Wasser zwar abgelaufen aber der Boden noch weich. Unten in der Steilwandkurve Matsch pur.

Zudem hatte der Regen in vielen Kurven Teile der Fahrbahn fort gespült so, dass das Hinterrad in einigen Kurven bedrohlich nahe am Abgrund war.

Also mussten wir notgedrungen wieder auf unsere bewährte Methode des Arschbacken-zusammenklemmen zurückgreifen.

Hat sich auch wunderbar bewährt. Ob nun mein Muskelkater von dem vielen Steine schleppen oder vom Zusammendrücken der hinteren Extremitäten herrührt bleibt wohl ungeklärt.

Am nächsten Pass. Hier waren die Kurven normal, doch der untere Teil der Piste von einem Bergrutsch verschüttet.

Also mussten wir durch einen Fluss, nicht quer sondern längs und fast 2 km weiter oben einen anderen Einstieg zu der Piste suchen. Im ersten Gang mit Untersetzung ging es danach den Berg hoch. Abartig steil und mit zwei weiteren abgerutschten Pistenteilen wobei einmal das linke Hinterrad in den fehlenden Teil gefallen ist sonst wäre diese Stellen nicht zu befahren gewesen. Die weiteren Rutschpartien um die Kurven bis nach Tupiza waren schon fast erholsam.

Alles in allem eine super interessante Strecke, jedoch nicht in der Regenzeit zu empfehlen.

Wir brauchen Grenzpapiere für Lola, doch in Tupiza ist alles geschlossen. Karneval, dieser beschränkt sich hier aber darauf, dass Böller und Kracher abgefeuert werden, sonst ist nicht viel los.

Am nächsten Tag, Renate sucht einen Tierarzt, davon gibt es hier einige, aber noch keiner hat je ein Gesundheitszeugnis ausgestellt, wer fährt hier schon mit seinem Hund nach Argentinien?

Im Ministerium für Gesundheit stellt uns ein Angestellter, nach den Angaben von Renate, ein Papier aus, mit Stempeln und Unterschrift, das eigentlich von der Senasa ausgestellt werden sollte, aber die hat wegen Karneval 4 Tage geschlossen!

Das Papier ist ein Witz, dafür kostenlos. Die Versicherung für Argentinien habe ich gefälscht, also sollte ein Grenzübertritt problemlos funktionieren.

Ab geht es nach Villazon dem Grenzort zu Argentinien.

Renate fährt und es geht wieder recht steil den Berg hoch. Zuvor haben wir noch an zwei Tankstellen in Tupiza versucht zu tanken. Gar nicht so einfach, entweder sie wollen uns keinen Diesel verkaufen oder der Preis liegt bei 8,75 Bolivianos. Bolivianer bezahlen 3,75 Bolis.

Normalerweise können wir handeln und den Preis drücken, die Differenz zum normalen Preis wandert danach beim Tankwart in den Sack.

Jedoch geht dies nur, wenn keine Kameras aufgestellt sind, die meisten Tankstellen werden überwacht. Ich glaube zwar kaum, dass sie funktionieren, aber zur Einschüchterung reicht es allemal.

Wir haben also auf den zweiten Tank umgestellt, dieser sollte noch für gut 800 km Diesel haben.

Im steilsten Stück, stellt der Motor plötzlich einfach ab und nichts geht mehr. Blöder hätte es nicht sein können. Da der Motor recht heiß gelaufen ist, wir sind zwar immer noch im grünen Bereich und er jetzt nicht mehr läuft, fängt das Kühlwasser beim Expansions-Gefäß an überzulaufen. Das gefällt mir gar nicht und der Zylinderkopfdichtung wohl auch nicht.

Also muss die Kabine gekippt und mit der Handpumpe versucht werden wieder Diesel ins System zu Pumpen. Erst nachdem ich die Leitungen zu den Einspritzdüsen auch noch etwas löse, gelingt es mir, den Motor wieder zu starten. Kabine wieder runter und weiter geht die Fahrt. Zwei Kilometer weiter, bleibt der Motor wieder stehen und nichts geht mehr, wenigstens ist er jetzt nicht mehr so heiß. Im Tank sind noch mindestens 200 Liter Diesel, was hat er nur?

Plötzlich die Erleuchtung, ich hatte dies schon einmal vor 30 Jahren, ein fabrikneuer Audi und ich bin mit vollem Tank einfach stehengeblieben. Damals war im Ansaugstutzen ein Teil abgebrochen, also könnte es ja hier auch so sein.

Da beide Tanks voneinander unabhängig sind, bleibt mir nichts anderes übrig als unten am Tank die Ablassschraube zu öffnen und in einem Kessel Diesel von diesem in den anderen Tank umzuschütten, was natürlich nicht ganz ohne Sauerei vonstatten geht, zumal auch noch ein heftiger Wind dazu beiträgt den Diesel etwas in der Gegend zu verteilen.

Ich schützte ca. 30 l um und versuche einen weiteren Start, natürlich muss zuerst das System wieder entlüftet und Diesel angesaugt werden.



Dies gelingt danach auch problemlos und der Motor dreht wieder wie eine Schweizer Uhr. Jetzt bleibt noch abzuwarten, ob diese Tortour auch die Zylinderkopfdichtung ohne Schaden überstanden hat.

Wir brauchen Diesel, also fahre ich die nächste Tankstelle in Villazon an und frage nach, wie viel sie mir für den Diesel verrechnen würden, ohne Quittung oder Rechnung.

Der Tankwart fragt uns: „Was für eine Nummer habt ihr am Auto?“

Worauf Renate auf die Bolivianische oben am Dachträger weist und sagt „natürlich eine Bolivianische, schau hier.“

Die Antwort vom Tankwart, „also dann 3,75 Bollis!“

So können wir noch beide Tanks zum günstigen Preis vor der Grenze zu Argentinien auffüllen.

Heute ist also unser Glückstag, der Grenzübertritt sollte also ein Detail sein.

Ob dies so war im nächsten Bericht

Bis bald euer Pepamobil - Team