



Kuhwiesenübernachtung vor Puno/Peru

Der Älteste, geschätzte 90 Jahre alt, grummelt am meisten und will uns mit Armwinken verscheuchen. Dann hält er die Hand auf – wir sind erstaunt. Der Mittlere sagt »*Platas!*«, der Dritte geht nochmals zu den Fahrrädern hinten auf dem Träger und zieht dran. Er will ein Fahrrad haben, wir signalisieren »*Mucho platas*« – will er nicht verstehen. Wir werden deutlicher. Hier gibt es nix, geben wir zu verstehen. »*No no no, nada!*« Wir sind in einer Stunde weg, erklärt Gesa und wiederholt dies zweimal. »Maximal eine Stunde«, sagt der wohl Wichtigste der drei. Die anderen sind nicht einverstanden. Wir wenden uns einfach ab und winken demonstrativ. Da ziehen sie ab.

Also, dieser zweite Eindruck von Peru – der erste war der Grenzübergang – ist für uns wegweisend. Entsprechend empfinden wir auch die Orte, durch die wir dann kommen. Zu grau und die Leute unfreundlich, verglichen mit den tollen, superpositiven Erlebnissen und lebensfrohen Bewohnern, die uns in Bolivien begegnet sind. Nun denn, mal sehen, wie es weitergeht. Jetzt sind wir auf dem Weg nach PUNO, um die SOAT (Pflichtversicherung für Fatti) zu holen, die es an der Grenze nicht gab.

10.2 Endlich in Peru – Ein Reifen platzt bei Puno (12.7.2022)

Wir fahren kurz vor PUNO mit ca. 70 km/h auf einer gut asphaltierten Straße. Auf einmal ein Knall. Sind wir über etwas drüber gefahren? Nee, nichts zu sehen. Ich sehe durch den Seitenspiegel und lausche. Links hinten schlabbert es – komisches Geräusch. Ich fahre rechts ran, stehe dabei aber halb auf der



Ein Reifen : 135 cm hoch, 44 cm breit, 280 kg schwer



Straße, weil die Böschung zum tiefen Graben direkt am Asphaltrand anfängt. Shit! Das Schlabbern kommt von dem schon wiederholt gebeutelten Staukasten der Dieselheizung auf der linken Fahrzeugseite – diesmal schlagen die Reste des zerfetzten mittleren Reifens dagegen. Der Reifen ist über die gesamte Breite schräg eingerissen. Die Stahlgürtelfasern hängen heraus. Ok, wir müssen runter von der Straße. Wir fahren 50 m weiter, einmal über die Fahrbahn rüber, und rollen an einer geeigneten Stelle den Hang hinunter auf eine Wiese.

Dort sitzt eine Frau und sortiert irgendetwas. Wir gehen hin und fragen sie freundlich. Erst keine Antwort, dann kommt nur ein kurzes »*denada*«, sie blickt uns nicht einmal an. Warum wir dort stehen wollen, interessiert sie nicht. Sie hat wohl auch nichts vom Platten mitbekommen. Sie sortiert weiter irgendwelche Fasern.



Suche nach dem Unterstellbock

Standardprozedur : Ich lade erst einmal die Utensilien für den Reifenwechsel aus. Der verbliebene Ersatzreifen hängt auf der Felge vorn am Bullfänger. Na dann bocke ich Fatti erstmal auf. Der Boden ist trocken und stabil. Ich platziere Unterlegkeile vor und hinter die Reifen, den 40-Tonnen-Stempelheber auf eine Holzplatte und unter die Achse.

Dann Hochpumpen. 4 speziell zugeschnittene Bongossi-Klötze (30 x 30 x 15 cm) sind bereitgelegt – Shit, entfährt es mir. Ich habe den Unterstellbock vergessen. Tatsächlich habe ich den in Fattis Halle in Deutschland zurückgelassen – ich weiß gerade genau, wo er steht. So ein Mist!

Um den Wagen ausreichend anzuheben, reicht der Stempelheber allein nicht aus, der schafft nur etwa 25 cm Höhe. Ich muss ihn unter der Achse hochpumpen, einen Unterstellbock drunterstellen, dann wieder Druck ablassen, den Wagenheber auf einen der Bongossi-Klötze positionieren, erneut hochpumpen und den Unterstellbock weiter ausfahren und so weiter. Nur, ohne Bock geht das nicht. Ok, ich habe einen Plan – Gesa ist nicht begeistert.

Von der Straße geht es recht steil ca. 1,30 m runter. Unser Wagen ist knapp 10 m lang – also : Gesa protestiert, wird aber von mir mit Warnhütchen bewaffnet. Diese stellt sie in ca. 100 m und 50 m Entfernung zu Fatti ca. 1,50 m vom Fahrbahnrand zur Straßenmitte auf.

RATGEBER : Kauft euch vor eurem Aufenthalt in Peru für den Notfall orange Warnhütchen. Auf die Warndreiecke achtet hier niemand. ■

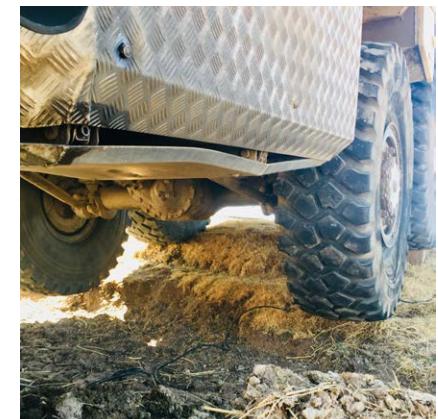
Bis Gesa die Hütchen aufgestellt hat, donnern viele Lkws hupend an uns vorbei. Da, eine Lücke zwischen zwei Fahrzeugen und ich fahre, noch mit dem platten Reifen, quer auf die Straße. Nun müssen alle anhalten. Ich muss auf der schmalen Straße wenden und fahre dann im 90°-Winkel zur Straße in



An der Hauptstraße nach Puno/Peru



Fattis Mitte hängt frei



den Graben und ein Stückchen weiter, bis ich mit den Vorderrädern auf der Wiese stoppe. Das Heck ragt jetzt noch ca. 1 Meter auf die Straße. Gesa gibt per Funk das Kommando »Noch ein Stückchen« – jetzt passt's. Der Fahrradträger ragt immer noch mehr als 50 cm auf die Straße, aber die Fahrer geben Gas und die Schlange löst sich auf – Hupen nicht vergessen. Gesa bindet noch eine gelbe Warnweste (die sie vorbildlich anhatte) und einen roten Schal an den Fahrradträger. Vorbei fahrende Fahrzeuge hupen weiterhin – natürlich aus Freude, oder?

Man glaubt es nicht. Da kommt so ein alter »Waldschrat« mit einem offenen Dreirad-Pickup (Modell Tuk Tuk) und hält genau, wirklich genau gegenüber unseres mit dem Heck in die Straße reihängenden Lkws, halb auf der anderen Seite der Straße. Er geht nach vorn gebeugt über die Straße und guckt sich um. Nun ist die Straße wieder schön eingengt, das Gehupe nimmt nochmals zu, es kann nur noch jeweils ein Fahrzeug in der Mitte zwischen Fatti und seinem Tuk Tuk durchfahren. Stau. Der Typ schnallt es nicht, sieht auch nicht zurück. Er guckt auch gar nicht uns an, sondern geht zu der jetzt Körner oder Fasern sortierenden Frau, bis ich laut pfeife und er aufmerksam wird. Ich zeige auf seine Karre, die hupenden Autos, und er schnallt es. Dann macht er sich tatsächlich vom Acker. Hat noch nicht einmal mit der Frau gesprochen. Was war das denn ?

So, der Verkehr ist wieder etwas ruhiger. Nun mal die Lage peilen. Links und rechts hängen beide mittleren Reifen richtig in der Luft, das wollte ich.



Ideale Position zum Wechseln des mittleren Reifens

Die Kabinenbatterien sind geladen, der Spannungswandler ist angeschaltet. Jetzt hole ich den *Makita*-Schlagschrauber mit 220 V und löse ein paar Radmuttern. Dann schraube ich die Auf- und Abziehrohre auf zwei Radbolzen. Das sind eigens angefertigte, ca. 20 cm lange Stahlrohre mit Innengewinde, die auf das Gewinde der Radbolzen passen. Darauf kann man die fetten Reifen auf der Felge dann langsam nach außen rutschen lassen, und der Reifen flippt runter, ohne das Gewinde der Radbolzen zu beschädigen. Ich möchte dabei aber nicht in der direkten Nähe sein, so ein Reifen wiegt fast 200 kg. Ich ziehe und springe zur Seite. »Plupp«, liegt der kaputte Reifen im Dreck.



Das Ersatzrad muss runter

Allein bekomme ich den nicht mehr hoch, also das Stemmeisen drunter und mit Gesas Frauenpower stellen wir den Reifen gemeinsam auf und rollen ihn weg.

Jetzt kann der Ersatzreifen runtergeholt werden. Das ist schon eine weitere kleine Herausforderung, denn der Wagen steht mit der Schnauze gut 30° bergab. Ich fahre den Kran der Dachwinde raus, hänge einen Schwerlasthaken in die Felge des Ersatzreifens. Auch dort habe ich die Gleitrohre bereits vorn draufgeschraubt. Alle Radmuttern sind gelöst. Der Reifen wird mit der Winde leicht

angehoben und ein Stemmeisen gegen den Bullenfänger gedrückt – schon schwingt der Reifen dem Gefälle nach vom Gestell. »Er kommt, er kommt, in Deckung!« – »Rums.« Der Haken ist weggebogen, der Reifen knallt auf den Boden. Auch gut.

Nun kommt der schwierige Teil: Den Ersatzreifen die Straßenböschung hochrollen und richtig platzieren. Erstmal schraube ich wieder die Gleitrohre um. Mit vereinten Gesa-Tosh-Kräften rollen wir den Reifen den Berg rauf. Das klappt ausgesprochen gut, nur ein paar Grassoden müssen umschifft und überrollt werden. Das bereit liegende Stemmeisen und ein Klotz werden untergeklemmt, und der Reifen steht knapp neben der Achse und lehnt erstmal am Chassis. Luftholen. Es ist schon ein Kraftakt, den Reifen da hoch zu rollen. Aber mit geschicktem Einsatz der Hebelkräfte bekommen wir zwei Felgenlöcher über die Gleitrohre und danach ist's zu zweit einfach, den Reifen nur noch raufzuschieben. Schlagschrauber, Muttern fest, fertig.

Den kaputten Reifen ziehen wir vorn wieder auf die Bullenfänger-Halterung. Viele sagen uns später, wir hätten ihn doch einfach liegen lassen sollen, aber nee, sowas machen wir nicht. Den werden wir dann abgeben, wenn wir einen neuen haben – was sich später als nicht so einfach herausstellen wird, Peru eben.



Ein Reifen platzt bei Puno (2:23 Min.)

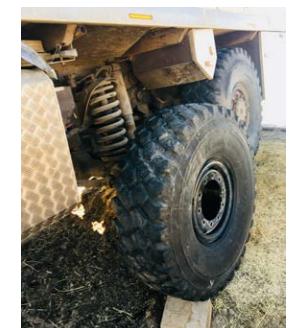
vimeo.com/855515229



Der Reifenschaden



Noch liegt der neue Reifen daneben



Vor dem Abrollen gesichert