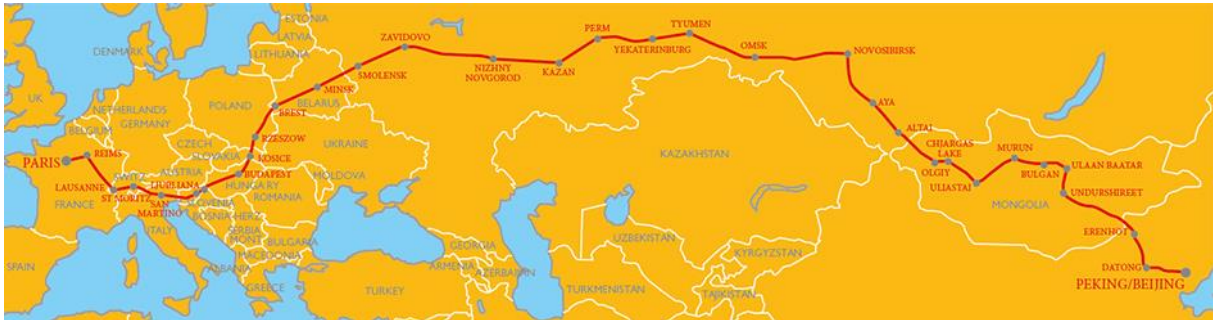


The 6th Peking to Paris Motor Challenge 2016

12. Juni bis 17. Juli 2016, 13'700 km in 36 Tagen

Teil 1: China – Mongolei



Route

Day	Date	Route	Country	Kms
Day 1	Sun 12 Jun 2016	Peking to Datong	China	388
Day 2	Mon 13 Jun 2016	Datong to Erenhot	China	573
Day 3	Tue 14 Jun 2016	Erenhot to Undurshireet	Mongolia	400
Day 4	Wed 15 Jun 2016	Undurshireet to Ulaan Baatar	Mongolia	360
Day 5	Thu 16 Jun 2016	Rest Day Ulaan Baatar	Mongolia	
Day 6	Fri 17 Jun 2016	Ulaan Baatar to Bulgan	Mongolia	343
Day 7	Sat 18 Jun 2016	Bulgan to Murun	Mongolia	350
Day 8	Sun 19 Jun 2016	Murun to Uliastai	Mongolia	390
Day 9	Mon 20 Jun 2016	Uliastai to Chjargas Lake	Mongolia	350
Day 10	Tue 21 Jun 2016	Chjargas Lake to Olgij	Mongolia	350
Day 11	Wed 22 Jun 2016	Olgij to Altai Republic	Russia	180
Day 12	Thu 23 Jun 2016	Altai Republic to Aya	Russia	550
Day 13	Fri 24 Jun 2016	Aya to Novosibirsk	Russia	560
Day 14	Sat 25 Jun 2016	Rest Day Novosibirsk	Russia	
Day 15	Sun 26 Jun 2016	Novosibirsk to Omsk	Russia	668
Day 16	Mon 27 Jun 2016	Omsk to Tyumen	Russia	627
Day 17	Tue 28 Jun 2016	Tyumen to Yekaterinburg	Russia	384
Day 18	Wed 29 Jun 2016	Yekaterinburg to Perm	Russia	420
Day 19	Thu 30 Jun 2016	Perm to Kazan	Russia	590
Day 20	Fri 1 Jul 2016	Rest Day Kazan	Russia	
Day 21	Sat 2 Jul 2016	Kazan to Nizhny Novgorod	Russia	436
Day 22	Sun 3 Jul 2016	Nizhny Novgorod to Zavidovo	Russia	613
Day 23	Mon 4 Jul 2016	Zavidovo to Smolensk	Russia	461
Day 24	Tue 5 Jul 2016	Smolensk to Minsk	Belorussia	554
Day 25	Wed 6 Jul 2016	Minsk to Brest	Belorussia	494
Day 26	Thu 7 Jul 2016	Brest to Rzeszow	Poland	315
Day 27	Fri 8 Jul 2016	Rzeszow to Kosice	Slovakia	320
Day 28	Sat 9 Jul 2016	Kosice to Budapest	Hungary	380
Day 29	Sun 10 Jul 2016	Rest Day Budapest	Hungary	
Day 30	Mon 11 Jul 2016	Budapest to Maribor	Slovenia	410
Day 31	Tue 12 Jul 2016	Maribor to Ljubljana	Slovenia	300
Day 32	Wed 13 Jul 2016	Ljubljana to San Martino di Castrozza	Italy	454
Day 33	Thu 14 Jul 2016	San Martino di Castrozza to St Moritz	Switzerland	390
Day 34	Fri 15 Jul 2016	St Moritz to Lausanne	Switzerland	420
Day 35	Sat 16 Jul 2016	Lausanne to Reims	France	485
Day 36	Sun 17 Jul 2016	Reims to Paris	France	180

Hauptdarstellerin ‚Isabella‘



Bezeichnung/Modell	Rockne Six 75 (aus dem Hause Studebaker USA)
Jahrgang	1932
Karosserie/Lenkung	Limousine/rechtsgesteuert
Hubraum (Bohrung/Hub)	3365 ccm (82.5/104,8 mm)
Anzahl Zylinder / Ventile	6 Reihe / stehend
Leistung	ca. 70 PS, ca. 200 Nm Drehmoment
Tankinhalt	155 Liter
Leergewicht	ca. 1'800 kg
Gesamtgewicht vollgetankt	ca. 2'300 kg
Abmessungen (L/B/H)	443/176/179 cm
Reifendimensionen Original	5.25/5.5-18 4 ply
Reifendimensionen Rallye	6.00/6.25-18 8 ply
Besonderes	<p>ursprünglich nach Südafrika ausgeliefert, später nach Uruguay und 1986 in die Schweiz transportiert.</p> <p>2010 aus einer Museumsauflösung in Genf gekauft und von 2010 bis 2012 vollständig restauriert.</p> <p>Weltweit nur noch 2 Modelle dieses Typs bekannt.</p> <p>Diverse ausgiebige Testfahrten. 1. Platz auf der Korsika-Rallye 2012 in der Kategorie <i>Vorkriegsfahrzeuge</i>.</p> <p>Für Peking-Paris diverse Verstärkungen, zusätzliche Stossdämpfer und Unterbodenschutz eingebaut.</p>

Nebendarsteller Manuel Dubs (links) und Robert Huber (rechts)



Bezeichnung/Modell	Manuel Dubs	Robert Huber
Jahrgang	1958	1961
Karosserie/Lenkung	männlich / schwer steuerbar	männlich / schwer steuerbar
Hubraum (Bohrung/Hub)	mangels Messegeräte nicht gemessen ☺	
Anzahl Zylinder / Ventile	1 / hängend	1 / hängend
Leistung	frisch ausgeschlafen gut, im Laufe des Tages nachlassend	
Tankinhalt	altersgerecht, in jeder Beziehung ausreichend	
Leergewicht vor/nach Rallye	100 kg / 91 kg	87 kg / 87 kg
Gesamtgewicht vollgetankt	wegen überforderter Messgeräte nicht gemessen ☺	
Abmessungen (H/-/-)	187 cm / - / -	183 cm / - / -
Reifendimensionen vor Rallye	Wohlstands-Pirelli	Originalbereifung
Reifendimensionen nach Rallye	(fast) Originalbereifung	Originalbereifung
Besonderes	in Winterthur geboren, Schuljahre in Winterthur und Engadin, Ausbildung zum Elektroingenieur HTL, mehr als 30 Jahre in der Informatik tätig, seit Geburt Fahrzeuge aller Art auseinander genommen und später auch wieder zusammen gesetzt, kennt Robert seit mehr als 30 Jahren.	in Elsau geboren, Schule und Lehre zum Carosseriespengler in Elsau und Winterthur, seit mehr als 30 Jahren selbständiger Carosseriespengler und Landwirt in Elsau, kann mit allen Maschinen umgehen, kennt Manuel so lange wie umgekehrt, macht (fast) jeden Mist mit, den Manuel anzettelt (und umgekehrt).

Vorbereitung

Obwohl wir ‚Isabella‘ bereits in den Jahren 2011 bis 2012 (für die Rallye Peking-Paris 2013) komplett restauriert hatten, gab es dennoch einiges zu tun, denn seit dieser Restauration hat ‚Isabella‘ bereits wieder mehr als 25‘000 km unter nicht immer einfachen Bedingungen zurückgelegt (siehe andere Rallye-Berichte auf der Beltrona-Homepage).

All diese Massnahmen detailliert aufzuführen, würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen. Ich darf aber bereits verraten, dass sich unsere sorgfältige Vorbereitung – auch mit Hilfe der Firma Fischer Classic Cars – mehr als gelohnt hat. Doch davon später.

Eines sei vorweggenommen: Die Nespresso-Maschine (230 Volt) hat in der Mongolei gute Dienste geleistet (der *Appenzeller* auch ☺) und an der Kabelführung können wir ja noch arbeiten ...



Ende Februar 2016 waren wir bereit für unser grosses Abenteuer und Anfangs März wurde unsere ‚Isabella‘ vom Spediteur abgeholt und nach Peking verschifft!

Einleitung:

Die nachfolgenden Tagesberichte entstanden während der gesamten Rallye jeden Abend nach der Ankunft am Etappenort, manchmal wurde es auch Nacht. Mehrheitlich wurde das erste Bier erst nach dem Schreiben getrunken, manchmal während, ganz selten vorher (dann war's meist mehr als eines ...). Die Tagesberichte widerspiegeln immer wieder unseren aktuellen Gemütszustand und sie wurden bei der Zusammenfassung zu diesem Dokument weder geschönt noch sonst angepasst. Manche Passagen wurden des besseren Verständnisses wegen nachträglich ergänzt und diese Ergänzungen beginnen jeweils mit dem Titel **Ergänzung:**

Unseren Oldtimer haben wir schon vor längerer Zeit auf den Namen ‚Isabella‘ getauft. Ähnlichkeiten mit lebenden Personen waren nie beabsichtigt, weder bezüglich Form noch Alter noch sonst was. Auch wenn das für manchen Leser (oder Leserin) etwas befremdlich wirkt: Im Laufe einer solchen Reise entwickelt man zu einem solchen Blech-, Holz und Stahlhaufen eine gewisse schwer zu erklärende Beziehung, weshalb im Folgenden bezüglich Fahrzeug immer von ‚Isabella‘ oder *sie* die Rede ist.

Der ganze Bericht ist aus Sicht des Schreibenden (Manuel) erzählt. Robert hat seine Kommentare jeweils mündlich dazu abgegeben und später heikle Stellen sowie die entsprechenden Fotografien ‚abgesegnet‘. Er weiss also, was auf den nächsten Seiten auf ihn zukommt.

Zudem ist der Bericht natürlich etwas ‚technik- und Auto-lastig‘ und gibt keinen umfassenden Einblick in die jeweiligen Länder, Gesellschaften und Kulturen. Dies war von uns aber auch nicht beabsichtigt, denn der Weg war das Ziel! Wir haben zwar in allen Ländern viele wertvolle Erfahrungen gemacht, aber es wäre übertrieben zu sagen, wir würden diese Länder jetzt kennen. Wir haben sie lediglich bereist. Aber dank der Tatsache, dass wir diese Rallye bereits zum zweiten Mal unter die Räder genommen haben, konnten wir uns etwas ausgiebiger mit Land und Leuten beschäftigen, obgleich das allabendliche Ankommen stets im Vordergrund stand.

Ich habe mich bemüht, möglichst alles gesellschaftlich, politisch und wirtschaftlich korrekt zu schreiben. Gelegentliche Ausnahmen sollten auch empfindlichen Gemütern nicht allzu lange zu schaffen machen und unter der Prämisse verstanden werden, dass sich zwei langjährige Freunde die Erfüllung eines Traumes geleistet haben, von dessen Nachwirkungen sie noch lange zehren können und werden. Die erlebten Freiheiten und täglichen Erlebnisse bilden einen eindrücklichen Kontrastpunkt zu unserer schönen, aber doch etwas überstrukturierten westlichen Lebenshaltung.

Wie klein können doch manch eigene Probleme werden, wenn man den Alltag anderer, weniger privilegierten Menschen kennen lernt!

Wichtig zu wissen!

Die während 36 Tagen zurückgelegte Strecke von rund 13'700 km war aufgeteilt in 32 Fahrtage und 4 Ruhetage. Am Morgen wurde jeweils im Minutenabstand gestartet und abends musste man bis zu einem vorgeschriebenen Zeitpunkt am Etappenort ankommen (die Teilnehmer der Kategorie *Vorkriegsfahrzeuge* hatten durchwegs längere Zeitvorgaben als die anderen). Kam man später an, gab es je nach Überschreitungsdauer entsprechend (kleine) Strafzeiten. Wer sich den Tag hindurch nicht verfuhr und keine technischen Probleme hatte, musste sich nicht beeilen. Selbst kleinere Mittagsrasten oder Kaffeepausen lagen problemlos drin. Auch für uns war das trotz der schwachen Motorisierung nie ein Problem, solange nicht viele und steile Passagen zu bewältigen waren. Nur einmal kamen wir deswegen – aber auch wegen des starken Verkehrsaufkommens am Schluss der Etappe – wenige Minuten zu spät an. Diese Art des Fahrens hat mindestens 95% der Gesamtstrecke ausgemacht und es blieb immer auch Zeit, sich ab den lokalen Gegebenheiten zu erfreuen (manchmal auch zu ärgern).

Pro Tag mussten wir 1 bis 6 *Sonderprüfungen* – mehrheitlich auf Naturstrassen - zurücklegen. Ausser in der Mongolei waren die dabei gefahrenen Strecken alle vollständig abgesperrt. Konnte die Absperzung aus irgendwelchen Gründen nicht realisiert werden, wurde die Sonderprüfung auch nicht durchgeführt. Auf diesen Prüfungen ging es jetzt wirklich darum, möglichst schnell ans Ziel zu kommen. In der Mongolei konnte eine solche Sonderprüfung über mehr als 50 km Distanz gehen, während sie auf den abgesperrten Rundkursen auch kleiner als 5 km sein konnte. Auf den Rundkursen waren zudem immer wieder künstliche Hindernisse eingebaut, so dass auch für schnellere Fahrzeuge kein ‚hirnlosen rasen‘ möglich war.

Ich schreibe dies absichtlich so ausführlich um den immer mal wieder gehörten Vorwurf der ‚hirnlosen Raserei‘ etwas zu entkräften. Der Rallye-Organisator hat alles unternommen, dass eine Fremdgefährdung so gut wie ausgeschlossen war und für die Selbstgefährdung war jeder Teilnehmer selber verantwortlich. Selbst heikle Passagen oder wirklich grosse und kaum rechtzeitig zu sehende Gräben hat der Rallye-Organisator direkt an der betreffenden Stelle markiert oder im Roadbook deutlich hervorgehoben. Jeden Morgen erhielten wir die aktuellsten Hinweise zur Tagesstrecke, welche das ‚Voraus-Fahrzeug‘ des Organisators am Tag zuvor rekognosziert hatte.

Doch trotz aller dieser Vorsichtsmassnahmen kam es zu einigen Fahrzeugüberschlägen und diversen Blebschäden, glücklicherweise ohne nennenswerte Personenschäden – mit einer Ausnahme, aber auch diese Person ist inzwischen auf dem Weg zur Besserung. Vielleicht wird er diesen Bericht einmal lesen (seine Muttersprache ist deutsch) und sich an vieles erinnern.

Lieber Helmut: Robert und ich wünschen Dir auf diesem Weg gute Besserung und alles Gute für die Zukunft!

Bevor der eigentliche Reisebericht beginnt, führe ich alle wichtigen Vorbereitungsarbeiten und Termine (unkommentiert und ohne Fotos) auf. Verschiedentlich habe ich gehört, dass mein Bericht von der P2P-2013-Rallye von künftigen Teilnehmern gelesen wurde und diese Angaben bei der eigenen Vorbereitung geholfen haben. Vielleicht nützt es ja wieder jemandem.

April 2014 - Die Rally ist bereits ausgebucht!

Zum guten Glück haben wir uns frühzeitig angemeldet! Bereits 2 Jahre vor dem Start ist die 6. Auflage von Peking-Paris mit 120 Fahrzeugen restlos ausgebucht. Mich wundert das nicht ...

Juli 2014 - Neue Durchführungsbestimmungen

Da habe ich aber nicht schlecht gestaunt! Soeben habe ich vom Organisator eine 10-seitige Broschüre mit deutlich verschärften Durchführungsbestimmungen erhalten. Und Freude herrscht: Praktisch alles, über was Robert und ich anlässlich der letzten Rallye im stillen Wageninnern irgendwelche Sprüche gemacht haben, wurde vom Organisator angepasst und verschärft (ob die uns abgehört haben?). So dürfen zB. keine epochenfremde Wildwuchsumbauten mehr gemacht werden und fremde Hilfe darf während der Rallye nur noch eingeschränkt angenommen werden. Es dürfen auch keine Mechaniker mehr mit neuen Motoren in Privatjets etc. eingeflogen werden, nur noch die allen Teilnehmern zugänglichen Versandwege sind zugelassen. Ein Fahrzeug, welches selber fahren kann, muss auch selber fahren und darf nicht zwecks Schonung auf einem Lastwagen transportiert werden (kam alles vor ...). Selbst die Grösse und Bauart des Gepäckträgers ist definiert und muss zum (Zeit-)Alter des Fahrzeuges passen. Vorkriegsfahrzeuge dürfen auch keine Scheibenbremsen und keine Servolenkung haben (kam alles vor ...).

Robert und ich können diese neuen Durchführungsbestimmungen nur begrüßen und müssen an unserer 'Isabella' überhaupt nichts anpassen. Sogar unsere eigenen Gelenke knacken am Morgen nach dem Aufstehen bereits epochengerecht!

Juni 2015 - Richtlinien zur Fahrzeugvorbereitung sind angekommen

Wie schon 2013 haben wir vom Veranstalter den 'Car Preparation Guide' erhalten. Auf 10 Seiten ist beschrieben, wie und was man am Fahrzeug alles ändern und verstärken sollte. Wir müssen zum Glück nicht mehr viel anpassen, sondern können von den früher getroffenen Massnahmen profitieren. So ein bis zwei Detailanpassungen wird es auf Grund der Erfahrungen von der 'Road To Mandalay' schon noch geben, aber wir sind zeitlich gut dran. Vor allem habe ich den 230-Volt Spannungswandler verstärken müssen, so dass der mehrfachen Nespresso-Aufbereitung in der Wüste Gobi nichts mehr im Wege stehen sollte.

Juli 2015 - Flüge nach Peking

Die Flüge sind gebucht, wir fliegen am 9. Juni 2016 um 13:20 ab nach Peking!

19. August 2015 - Streckenplan

Heute kam eine Unmenge von Informations- und Anmeldepapieren, welche ich in den nächsten Tagen verarbeiten muss. Am Interessantesten für euch ist sicher der [Streckenplan](#) mit den Schweizer Etappenzielen am 14. Juli in St. Moritz und am 15. Juli in Lausanne.

6. bis 8. März 2016 - Letzte Probefahrt mit 'Isabella'

Mit komplettem Gepäck, Ersatzteilen und 150 Liter Benzin an Bord (Danke Röbi für den neuen Tank!) und einem Gesamtgewicht von 2.1 Tonnen (ohne Fahrer, sonst kämen noch ca. 75 kg dazu ...) fuhr ich am Sonntagmorgen los. Via Arlbergpass, Landeck und Vereina-Tunnel ging es zuerst nach Davos, am nächsten Tag via San Bernardino, Magadino, Indemini, Verbania (Fähre) nach Ascona und tags darauf via Centovalli, Domodossola, Simplon, Lötschberg, Brünig nach Winterthur zurück. 'Isabella' erledigte alle ihr übertragenen Aufgaben ohne jede Macke zu meiner vollsten Zufriedenheit und der Umgang mit Fahrer, den übrigen Verkehrsteilnehmern und Polizisten war jederzeit freundlich und korrekt!

Selbstredend habe ich möglichst alle Nebenstrassen erkundet und auf der alten, teilweise ungepflügten San-Bernardinostrecke musste ich, resp. 'Isabella' über mehr als 2 km bis zu 50 cm Schnee bewältigen. Da war die grosse Bodenfreiheit schon von signifikantem Nutzen! Nach dem Motto: *Nur nicht anhalten* wurde diese Fahrt beinahe zum Blindflug, weil die Scheibenwischer den aufstiehbenden Schnee fast nicht beseitigen konnten. Unnötig zu sagen, dass das ein Riesenspass war! (ja, ich hätte Schneeketten dabei gehabt).

10. März 2016 - 'Isabella' wurde abgeholt

Wie abgemacht erschien um 18.00 Uhr der grosse Fahrzeugtransporter der Firma CARS und hat 'Isabella' aufgeladen. Zusammen mit den Fahrzeugen anderer Schweizer Teilnehmer geht es per Lastwagen nach England, wo dann alle Fahrzeuge in Container umgeladen und nach Peking verschifft werden.

Ursprünglich hatten die chinesischen Behörden - als Folge der schweren Explosionen in der Hafenstadt Tianjin vom 12. August 2015 - verlangt, dass wir unsere Fahrzeuge komplett von allen Flüssigkeiten befreien, inklusive Entfernen der Bremsflüssigkeit aus den Bremsleitungen! Nach zähen Verhandlungen des Veranstalters mit den Hafenbehörden durften wir jetzt doch die Bremsflüssigkeit in den Leitungen und das Motorenöl im Motor belassen. Auch das Kühlerwasser mit Frostschutz durfte bleiben. Benzin durfte ebenfalls in einer kleinen Menge im Tank bleiben, während alle Flüssigkeiten aus dem Erste-Hilfe-Koffer genommen werden mussten (zB. Merfen-Fläschchen mit 10 ml Inhalt und Infusions-Lösungen ...).

Na ja, hoffentlich findet der Zoll unser gut verstecktes Haupt-Desinfektionsmittel - eine Flasche Ap-penzeller- nicht!

20. April 2016 - Visa-Anträge erstellt und abgeschickt

Geschafft! Mit Unterstützung von genügend Bier und Prosecco haben wir die Visa-Anträge für China, Mongolei, Russland und Belarus ausgefüllt, mit allen Beilagen und Fotos versehen und weitergeleitet. Kaum zu glauben, was die alles wissen wollten. Die Online-Formulare wären eigentlich eine gute Hilfe, aber auch nur dann, wenn sie funktionieren, was bei China nicht der Fall war. Die Felder des am Bildschirm zur Verfügung gestellten PDF- Formulars konnten zwar beschrieben werden, aber jedes Mal, wenn man auf das nächste Feld wechselte, war der Feldinhalt des vorherigen Feldes verschwunden. Klickte man erneut auf das vorherige Feld, war er wieder da. Der Ausdruck hat natürlich auch nicht geklappt, es erschien einfach ein leeres Formular. Wir haben es dann von Hand ausgefüllt ...

Jetzt hoffen wir einfach, dass wir auf der vergangenen Rallye im Jahre 2013 überall einen guten Eindruck hinterlassen haben und uns diese Visa ohne weitere 'Abklärungen' erteilt werden.

5. Mai 2016 - Letzte Informationen für die Teilnehmer vor der Abreise

Jetzt geht es gerade noch gut 4 Wochen bis zum Start und wir haben die letzten Informationen für den Start und die Rallye erhalten. Alles scheint bereit und nach Rücksprache mit unserem Visum-Agenten sollte auch das fristgerechte Ausstellen der Visa klappen.

Die offizielle [Rallye-Homepage](#) wird laufend aktualisiert und ihr werdet ab dem 12. Juni 2016 sowohl unsere aktuelle Position verfolgen als auch die Resultate und Berichte der Rallye einsehen können. Auch im [Facebook](#) und bei [Twitter](#) wird es laufend Einträge geben.

2. Juni 2016 - Die Visa sind eingetroffen

Jetzt kann (fast) nichts mehr schiefgehen, denn wir haben (endlich) alle Visa erhalten und unsere Pässe sind jetzt gut mit allen möglichen Zusatzblättern gefüllt. Auch unser Satelliten-Telefon ist reaktiviert, so dass wir uns im Notfall von der hintersten Ecke der Welt melden könnten. Das nötige Kleingeld ist gewechselt soweit das möglich war.

Die mongolesische Währung, der *Togreg*, wird erst an der Grenze erhältlich sein. Wir werden ihn aber kaum benötigen, da in den Wüstencamps das Bier mit Dollar bezahlt werden kann und das Benzin schon im Voraus pauschal nach Hubraumstärke einkassiert wurde. Der Organisator hat Tankfahrzeuge organisiert, welche uns mit Treibstoff versorgen werden. Hoffentlich mehr als eines, denn es müssen 110 Rallye- und 15 Begleitfahrzeuge versorgt werden. Letztes Mal hat das jeweils Stunden gedauert ...

3. Juni 2016 - Tracking-System eingerichtet (ab ca. 11. Juni aktiv)

Wollt ihr wissen, wo sich Robert und ich während der Rallye gerade aufhalten? Den Gefallen tun wir euch nicht, aber ihr könnt unter diesem Link (*nicht mehr aktiv*) nachschauen, wo sich 'Isabella' aktuell befindet (Robert und ich sind dann ziemlich sicher auch nicht weit ...).

Diesmal scheint die Satelliten-Ortung zum Klappen zu kommen, da jeder Teilnehmer das kleine GPS-Sendegerät in der Grösse einer Aprikose selber im Handgepäck mitnehmen muss. Vor drei Jahren wollte der Veranstalter alle GPS-Sender zusammen in China einführen, was dem lokalen Zoll höchst suspekt vorkam. Es kam zu aufwändigen Prüfungen, welche dann nach unserer Ankunft in Paris abgeschlossen waren mit dem Resultat, dass man diese Gerätchen hätte einführen dürfen ...



Reisebericht

9. Juni 2016 - Abreise

Alles ist gepackt und in wenigen Stunden geht's los. Um 13:20 Uhr startet unser SWISS-Flieger LX196 in Kloten und wird uns hoffentlich um 05:15 Lokalzeit wohlbehalten in Peking abliefern. Zur Zeit sitzen wir in der Lounge und harren der Dinge, die kommen ...

Ergänzung: Der Flug verlief ruhig und wir konnten einige Stunden schlafen. Zwischenzeitlich haben wir versucht, die chinesischen Schriftzeichen zu entziffern, was uns erst gelungen ist, als anschließend das Bild mit der englischen Übersetzung angezeigt wurde.



10. Juni 2016 - Ankunft in Peking - Car collection day

Pünktlich um 05:15 Uhr sind wir gelandet und mit dem Taxi zum Hotel gefahren, wo wir ohne Wartezeit unser Zimmer beziehen konnten. Nach einer ersten Kennenlernrunde ging's per Bus ins 35 km entfernte Zollfreilager, wo alle 115 Fahrzeuge fein säuberlich aufgereiht standen. 'Isabella' stand ganz zuhinterst in der Halle und so mussten wir warten, bis (fast) alle anderen vor uns ihre Fahrzeuge gestartet und die Halle verlassen hatten. Die Mechaniker des Organisers hatten bereits alle Hände voll zu tun, denn einige Fahrzeuge wollten nicht anspringen. 'Isabella' zeigte da keine Schwächen und so fuhren wir bald los. Nach einem ausgiebigen Tankstopp gelangten wir mit Hilfe des Roadbooks problemlos zum Hotel zurück. Unterwegs überholten wir ein paar bereits liegengeliebene Fahrzeuge anderer Teilnehmer (darunter ein Ford Mustang mit Schweizer Besatzung) und auch auf dem Hotel-Parkplatz wurde bereits fleissig geschraubt und umgepackt.

Das Wetter ist feucht-heiss und die Luft ist - wie in Peking leider üblich - ziemlich Smog geschwängert. Jetzt werden wir uns noch etwas ausruhen, bevor es an der ersten Apéro und dann an den 'Schweizer-Abend' geht.

Ergänzung: Isabella lief auf Antrieb an, allerdings mussten wir die Halle wieder fluchtartig verlassen, denn die Abgas-Konzentration war trotz offener Tore so hoch, dass man kaum atmen konnte.



Auf dem Hotel-Parkplatz wurden noch diverse wichtige Montage- und Einräumvorgänge vorgenommen, ...



... bis es dann zum ersten Mal zu regnen begann (es sollte nicht das letzte Mal sein) ...



Dank des von Ruedi organisierten ersten Abends haben wir Schweizer uns schnell kennen und schätzen gelernt. Im Laufe der Rallye sind vielerlei Freundschaften entstanden und ich bin sicher, dass



diese Kontakte lange anhalten werden. Bin gespannt, wer davon 2019 wieder dabei ist.



Leider hat uns der Beifahrer von Ruedi Hug bereits nach dem 4. Tag verlassen. Schade, aber kommt auf solchen Rallyes immer wieder vor. Zum Glück hat Ruedi ein grosses Beziehungsnetz, so dass er für fast alle verbleibenden Etappen neue Beifahrer anbieten konnte, mit denen wir viel Spass hatten.

11. Juni 2016 - Briefing day

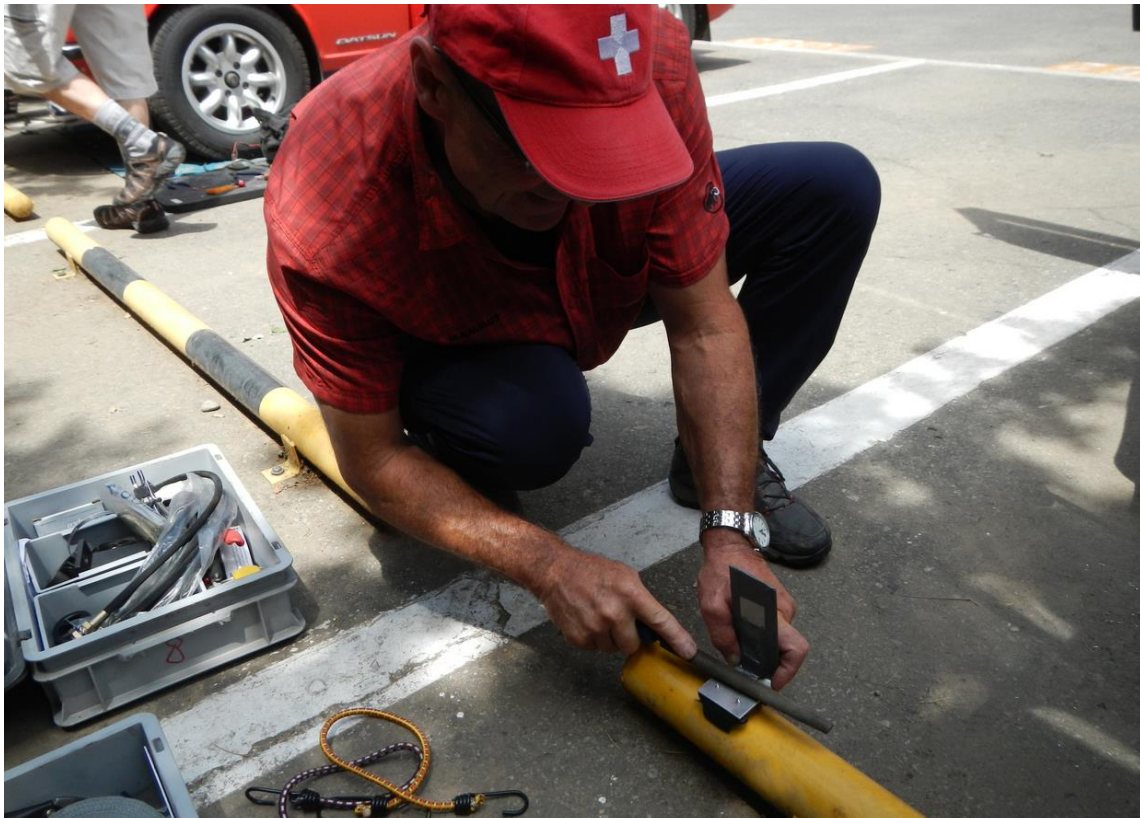
Nach ausgiebigem Ausschlafen (mindestens ich ...) haben wir die letzten Vorbereitungen vorgenommen, den GPS-Sender neu platziert und alle technischen Kontrollen im ersten Anlauf bestanden. Anschliessend konnten wir unsere Roadbooks, Karten und Navigationsgeräte beziehen. Im nahen Supermarkt haben wir uns mit Wasser, Schokoladenriegel und weiteren Kleinigkeiten eingedeckt. Anstelle der vergessen gegangenen Zelt-Heringe haben wir chinesische Grillspiesse gekauft, von deren Stand- und Haltefestigkeit wir allerdings nicht sehr überzeugt sind. Aber immer noch besser als gar nichts.

Soeben haben wir das zweistündige Briefing-Referat erfolgreich überlebt und freuen uns auf das Welcome-Dinner, welches um 19:00 Uhr beginnt. Nachher gehen wir vermutlich bald ins Bett, da wir morgen schon um 5 Uhr aufstehen müssen.

Wir können übrigens bereits die geplante Route innerhalb der Schweiz mitteilen: Vom Bernina-Pass herkommend übernachteten wir vom 14. auf den 15. Juli in St. Moritz im Hotel Suvretta. Am anderen Morgen geht es dann los via Albula nach Thusis, dann auf der Safientalseite hoch über den Oberalppass, über die Furka, das ganze Wallis runter, dann nach Verbier, retour nach Martigny bis nach Lausanne, wo wir im Hotel Mövenpick übernachteten. Am Samstag geht es dann via den Jura nach Reims.

Die Schweizer Teilnehmer haben sich schnell gefunden, die Moral in der Truppe ist gut, die Freude gross und der Puls steigt je nach Veranlagung unterschiedlich schnell an. Nur noch einmal schlafen, dann geht's los!

Ergänzung: Unser GPS-Tracker hat an der ursprünglich vorgesehenen Stelle nicht zuverlässig gesendet, so dass Röbi eine neue Halterung bauen musste.,



Andere hatte offenbar noch weitere Probleme ...



... und wir mussten zerknirscht feststellen, dass man sich bezüglich Werkzeugtaschenbeschriftung noch etwas besser vorbereiten kann als wir es getan haben:



Na ja, wir hatten dafür alles dabei (aber wie schon geschrieben, davon später ...)

Am Abend vor dem Start genossen wir alle zusammen das ausgezeichnete Gala-Diner (der leere Stuhl wäre für Ruedi's Beifahrer vorgesehen gewesen, welcher offenbar bereits hier ‚unpässlich‘ war).



Mit dem chinesischen Personal hatten es Röbi und ich gegen Schluss noch ganz lustig und diese freuten sich riesig, dass sie sich mit ‚Isabella‘ zusammen fotografieren lassen durften.



12. Juni 2016 - Peking nach Datong 388 km

Pünktlich um 07:30 Uhr sind 107 von total 115 gemeldeten Fahrzeugen im 60 km entfernten Startgelände eingetroffen und wir haben unsere Fahrzeuge für die zahlreich erschienenen Schaulustigen aufgestellt. Mit Trommeln und Drachentänzen haben die Einheimischen die Stimmung weiter angeheizt, bis dann um 08:01 das Fahrzeug mit der Startnummer 1 das Starttor passierte. Danach folgte leider bereits eine Lücke, denn die Startnummer 2 schaffte es zwar noch auf das Startgelände, blieb dann aber mitten auf der Zufahrtstrasse stehen und kam nicht wieder in Gang. Trotz intensiven Bemühungen war der Schaden offenbar nicht zu beheben, denn heute Abend wurde dieses Fahrzeug auf dem Autotransporter zu unserem Etappen-Hotel gebracht. Das wird wohl eine lange Nacht werden ...

Wir sind den ganzen Tag sehr gut vorangekommen, alle Systeme inklusive Robert und mir arbeiteten einwandfrei. Irgendwo kamen wir in einem Dorf in ein riesiges Verkehrschaos, es ging weder vorwärts noch rückwärts (der Stau am Gubrist ist ein Pappenstiel dagegen). Da in der ganzen Gegend Kohle abgebaut wurde, warteten hunderte von Lastwagen auf die Zufahrt zur Verladestation. Auf der für zwei Fahrspuren vorgesehenen Strasse wurden drei bis vier Spuren belegt, davon waren zwei bis drei Spuren von den Lastwagen besetzt, welche hauptsächlich standen, teilweise fuhren und sich auch noch kreuzen wollten/sollten. Dazwischen eingeklemmt war unser Rallye-Tross und nur dank viel Vor- und Zurückkrangieren kamen wir dann doch noch am anderen Dorfe an. Gleichzeitig war im Dorf entlang der Strasse der Sonntags-Gemüsemarkt und die Fussgänger überquerten die Strasse überall und jederzeit. Und doch lief das ganze unerwartet friedlich ab, es wurde gelacht, gestaunt und fotografiert. Da ich auf dieser Halbetappe als Co-Pilot amtete, musste ich mehrfach mitten im Getümmel aussteigen, damit ein Familienvater seine Familie mit mir mittendrin vor unserer 'Isabella' fotografieren konnte. Die Chinesen sind fast ausnahmslos sehr freundlich zu uns und wir sind alle drei begehrte Fotomodelle. Ansonsten lief alles nach Plan, wir fanden alle Strecken auf Anhieb und hatten auch zeitlich keine Probleme. Für einige Neulinge war der heutige Tag schon eine rechte Herausforderung, aber ich bin guten Mutes, dass bei denen die nötige Routine schon noch kommen wird. Spätestens ab dem dritten Tag und dem Wechsel in die Mongolei muss man mit den Navigationssystemen und dem Roadbook per Du sein, sonst gibt's wohl Suchaktionen ...

Unser Tracking-System ist jetzt aktiv und ihr könnt also unsere Route verfolgen. Der Aufruf kann auf dieser Internetseite beim Datumseintrag '3. Juni 2016' erfolgen (Klick auf das Tracker-Foto).

Wir sind bereits geduscht und umgezogen und gehen jetzt einen Kamillentee (oder so) trinken. Von unserem Hotelzimmer aus sehen wir, wie laufend weitere Teilnehmer auf das Gelände einfahren. Na ja, Eile ist nicht angesagt, das Essen beginnt erst um 19:30 Uhr

Ergänzung: Im Gegensatz zu letzten Mal war am Start schönes Wetter und dementsprechend viele Zuschauer vorhanden. Eine Stunde vor dem Start begann eine Glückwunsch-Show mit viel Getrommel und Drachentänzen, so richtig chinesisch mit viel Schwung und Akrobatik!



Nach dem Passieren des Starttors ging es dann auf die erste Etappe.



... bevor wir ins beschriebene Verkehrschaos kamen. Da gab es kaum ein Durchkommen ...



... aber es blieb dafür immer wieder einmal Zeit für ein Familienfoto!



13. Juni 2016 - Datong nach Erenhot 627 km

Schon früh am Morgen ging es los, denn es waren infolge einer Umleitung rund 630 km zurückzulegen. Die Strecke war wenig anspruchsvoll und auch die Navigation stellte theoretisch keine grossen Anforderungen an die Teams. Einziges 'Highlight' (wenigstens für uns) war, dass ausgerechnet der Wegpunkt einer 'Passage-Control' auf allen Navigationsgeräten fehlte. Auf der Wegpunktliste und im Roadbook waren aber die Koordinaten vorhanden, so dass alle, die das Navigationsgerät im Griff hatten, den Wegpunkt selber erfassen konnten. Nicht allen ist das gelungen und es würde mich nicht wundern, wenn die einen oder anderen heute relativ spät ins Hotel gelangen werden (auf dem Parkplatz hat es zurzeit noch viiiieel Platz).

Das Wetter ist regnerisch und kühl, wir sind im grössten Schi.. angekommen und müssen zum Glück nichts reparieren oder einstellen.

Morgen geht es in die Mongolei und wir werden das erste Mal im Zelt übernachten. Vermutlich werden wir in der Wüste Gobi wie letztes Mal keinen Empfang haben, so dass ich den Tagesbericht zwar schreiben, aber nicht auf das Internet stellen kann. Wenn ihr morgen also nichts vorfindet, heisst das nicht, dass es uns nicht mehr gibt! Der GPS-Tracker sollte aber in jedem Fall funktionieren.

Ergänzung: Wir haben auf der ‚Autobahn‘ angehalten, da Röbi ein dringendes, die Blase betreffendes Bedürfnis verspürte. Dazu musste er den Abhang hinter der Leitplanke runtersteigen und ich hatte Gelegenheit, ‚Isabella‘ von der anderen Strassenseite her zu fotografieren.



Kaum war ich wieder im Auto, hielt eine chinesische Familie an und fotografierte alle Familienmitglieder abwechselnd ...



... bevor es wieder gewaltig zu regnen begann.



14. Juni 2016 - Erenhot nach Undurshireet 400 km

Der heutige Tag war ab der zweiten Hälfte ganz nach unserem Geschmack! Nach einem (erwarteten) langwierigen Grenzübertritt und fast 200 km 'Schnellstrasse' nahmen wir Kurs auf die Wüste und konnten schon bald zur ersten Sonderprüfung starten. Die Verhältnisse waren nach den vergangenen Regenfällen ausgezeichnet, die Piste war relativ weich und wirbelte wenig Staub auf. Mit bis zu hundert Stundenkilometer bretterten wir durch die Wüste und legten Wegpunkt um Wegpunkt zurück. Dabei durchfuhren wir diverse Wasserstellen, welche wir manchmal früh genug sahen und manchmal eben zu spät. 'Isabella' ist jetzt rundum (auch auf dem Dach) wüstensandbraun. Bereits nach dem ersten Wasserloch haben wir unsere Seitenfenster aus guten Gründen geschlossen, denn schwimmen wollen wir erst morgen Abend im Hotel-Pool. Häufig wählten wir die kürzeste Verbindung abseits der vorgegebenen Spuren direkt über die Steppe und konnten so einige PS-stärkere Fahrzeuge ein- und überholen. Beide Sonderprüfungen konnten wir ohne Probleme absolvieren und vermutlich gute Zeiten erreichen, trotzdem fehlten uns ein paar PS, andererseits ist dadurch auch das Risiko limitiert.

Wir sind jetzt seit mehr als 3 Stunden irgendwo im Camp in der Wüste und geniessen unser Bier und den Sonnenuntergang. Es ist angenehm kühl und windig, nur die Anzahl Fahrzeuge im Camp ist immer noch erschreckend klein. Das Surren der Generatoren für die Schweißgeräte und anderen Werkzeuge wird uns wohl noch weit in die Nacht hinein begleiten ...

Ergänzung: Schon kurz nach dem Start der ersten Wüsten-Holperpassage hatte 'Isabella' die erste Schraube locker ...



... welche von mir aber wieder schnell angezogen werden konnte.



Dieses Wasserloch war am Schluss doch etwas tiefer, als wir anfänglich angenommen hatten. Vermutlich stand der offizielle Rallye-Fotograf *Gerald Brown* genau aus diesem Grund dort, weshalb ich die ganze Bildstrecke ohne weiteren Kommentar wiedergebe. Mit einem dieser Bilder haben wir es auf das Titelblatt des offiziellen Rallye-Reports des Veranstalters gebracht!









Nein, es war nichts kaputt, nur die Strecke etwas schief.

15. Juni 2016 - Undurshireet nach Ulaan Baatar 470 km

Um 05:30 Uhr war heute Tagwache. Ein Wecker war dazu nicht nötig, denn es gibt immer einige senile Bettflüchtige, die 2 Stunden vor dem Start unbedingt prüfen wollen, ob der Motor ihres Fahrzeuges noch läuft.

Heute waren drei hügelige Sonderprüfungen auf recht gut befestigtem Wüstensand in der Gesamtlänge von 80 km zu fahren, allerdings waren die Anforderungen an die Navigation recht hoch. Uns ist die Navigation gut gelungen, etwas erstaunt waren wir nur, dass wir weder auf die 4 Minuten noch 2 Minuten früher gestarteten Fahrzeuge aufschliessen konnten. Das waren zwar beides Bentleys, aber seit gestern wissen wir, dass diese auch nur mit Wasser kochen, da bereits zwei dieser Fahrzeuge temporär ausgefallen waren. Kurz vor dem Ziel der ersten Sonderprüfung sahen wir dann einige Fahrzeuge auf uns zukommen. Sie kamen von weit hinten links und weit hinten rechts den Berg herunter und versuchten nun, unserer Spur zu folgen. Einem gelang das auch (wir wollen ja mal nicht so sein ...) und er kam 30 Sekunden nach uns ins Ziel, war aber 5 Minuten vor uns gestartet. Da springt doch das 'Isabella'-Herz schon etwas im Dreivierteltakt, aber selbstverständlich haben wir uns nichts anmerken lassen.

Nach der ersten Sonderprüfung fuhren wir dann in normalem Tempo hinter einem dieser Bentleys her, als dieser plötzlich und völlig unmotiviert nach links ausscherte und ziemlich abrupt anhielt. Die Kontrolle seiner Vorderachse ergab, dass die Spurstange gebrochen war und ein Rad nach rechts und das andere nach links schaute. In diesem Zustand wird das Steuern objektiv schwierig und an eine Reparatur war nicht zu denken. Wir liessen das betroffene Schweizer-Paar um ca. 09:00 Uhr mit den besten Wünschen in der Wüste zurück, da über das Satelliten-Telefon Hilfe angefordert werden konnte. Vor wenigen Minuten habe ich mit dem Fahrer telefoniert und er erklärte mir, dass der Abschleppwagen zwischen 20:00 und 21:00 Uhr komme, sie dann etwa um 03:00 Uhr im Hotel seien und er bereits einen fixen Reparaturtermin um 08:00 Uhr in Ulaan-Baatar habe. Die Reparatur-Hilfe ist in der Tat sehr gut organisiert und kam in den ersten 4 Tagen schon häufig zum Einsatz. Die Distanzen sind relativ gross und die grossen Abschleppwagen kommen bei weitem nicht so schnell voran wie wir. Den fehlenden Schlaf muss man später oder nie nachholen, aber da wir Morgen einen Ruhetag geniessen können, sollte das alles kein allzu grosses Problem für diese Beiden werden.

Ergänzung: Schon kurz nach dem morgendlichen Start kamen wir mit diversen Tieren in Kontakt. Mir ist jetzt auch klar, wie die mongolische Variante des 2 CV („Döschwo“) konstruiert ist ...



Links auf dem Foto sieht man die Strecke, auf der gefahren wurde, resp. hätte gesollt werden und weiter hinten - schlecht erkennbar – die vom Fahrzeug selbständig gewählte Fahrspur, da die Spurstange praktisch auf gerader Strecke gebrochen war.



Ein ‚schöner‘ und gerader Bruch der Spurstange, dann noch an einer Stelle, wo man kaum eine behelfsmässige Fixation konstruieren konnte. Ohne Schweissen ging da gar nichts mehr ...



Zum Glück ist das hier bei viel Freiraum passiert und nicht anderswo!

Übrigens: Der Abschleppwagen kam erst um Mitternacht ...

16. Juni 2016 - Ruhetag in Ulaan Baatar

Verhältnismässig vernünftig früh - angesichts des bevorstehenden Ruhetages - gingen wir zu Bett und haben ausgeschlafen und dann ganz schön gestaunt, als wir die Rangliste nach dem vierten Tag betrachteten: Wir sind doch tatsächlich auf dem 4. Platz in der Kategorie 'Vorkriegsfahrzeuge' klassiert (total noch 47 in der Wertung). Jetzt heisst es, nur nicht übermütig werden! Die klassischen Wüstentage kommen erst noch und die Pisten werden schlechter werden. Zudem sind die Fahrzeuge vor uns und auch nach uns alle teilweise deutlich leistungsstärker. Wir müssen primär immer ankommen, dann werden wir vermutlich den Platz innerhalb der ersten 10 halten können.

Optimalerweise können wir den Vorsprung auf unsere Verfolger in der Mongolei noch etwas ausbauen, denn auf den europäischen Sonderprüfungen mit Rundkursen und abgesteckten Bergstrecken haben wir leistungsmässig keine Chance. Dass sich die Rangliste ganz schnell ändern kann, hat man in der Kategorie 'Classic Cars' gesehen. Der letzt- und vorletztjährige Sieger lag auch nach dem dritten Tag bereits wieder an der Spitze, jetzt liegt er an 52. Stelle, da sein Fahrzeugmotor plötzlich keinen Öldruck mehr hatte. Auch in unserer Kategorie ist der nach dem dritten Tag Führende auf den Platz 38 abgerutscht.

Wir gehen jetzt zum Parkplatz um 'Isabella' zu überprüfen und um den anderen beim Reparieren zuzuschauen (und natürlich auch zu helfen). Morgen geht es für fünf Tage weit in die Wüste und ich werde wohl kaum je Empfang haben. Wenn alles gut geht, werde ich mich am 23. Juni aus Aya (Russland) das nächste Mal melden.

Ergänzung: ‚Isabella‘ stand den ganzen Tag ziemlich gelangweilt auf dem Parkplatz herum, während im Hintergrund emsiges Treiben zu beobachten ist.



17. Juni 2016 - Ulaan Baatar nach Bulgan 343 km

Es kam leider wie es kommen musste. Auf der ersten Sonderprüfung haben wir unmittelbar nach einer Kuppe ein 50 cm tiefes und ein Meter langes Loch zu spät gesehen, welches fast die ganze Spurbreite beanspruchte. Mit geschätzten 30 km/h sind wir da reingedonnert und dabei riss das linke Vorderrad inklusive Bremsleitung komplett ab und hing nur noch an der Spurstange. Sofort sicherten wir die Unfallstelle und konnten so weitere Teilnehmer von grösserem Schaden bewahren. Nachdem wir das Fahrzeug aufgebockt und die einzelnen Teile demontiert und besichtigt hatten, war klar: Ohne Schweissen geht da gar nichts mehr und haben uns geistig schon auf das Aufladen auf einen Transporter vorbereitet. Wenige Minuten später hielten zwei mongolische Lastwagen neben uns an, die Fahrer und Beifahrer stiegen aus und begutachteten den Schaden. Der eine erkannte sofort, was zu tun ist und gab uns mit allerlei Gesten zu verstehen, dass er die Achse schweissen könne. Seine Begleiter demontieren die Batterien des einen Lastwagens und brachten einige alte Starthilfekabel sowie Schweisselektroden zur 'Isabella'. Röbi und ich staunten nicht schlecht, als der eine Fahrer mit diesen einfachsten Mitteln unsere Achse zusammenbrutzelte. So etwas haben wir beide noch nie gesehen und wohl mancher anderer mitteleuropäischer Mechaniker auch nicht! Eine halbe Stunde später war alles erledigt und die mongolischen Lastwagenfahrer machten sich mit unseren besten Wünschen, einem riesigen Dankeschön uns etwas pekuniärer Abgeltung (was sie zuerst gar nicht annehmen wollten) auf den Weg. Alles andere konnten wir selber reparieren, da ich Bremsschläuche und alles weitere Zubehör dabei hatte. Nach total 3 Stunden konnten wir vorsichtig weiterfahren, im Wissen, dass die restlichen 110 km bis ins Camp auf diesen Holperpisten schwierig würden. In der Tat begannen sich nach rund 40 km die ersten Schweissnähte zu lösen und das linke Vorderrad stand in immer grösserem Winkel ab. Zum Glück hatte ich Spanngurten mitgenommen und mit Hilfe der inzwischen eingetroffenen Mechanikern des Organisators konnten wir die defekte Vorderachse so zusammenzurren, dass wir es tatsächlich bis ins Camp schafften. Gegen 22:30 Uhr kamen wir dort an, nahmen gleich wieder alles auseinander, so dass die Achse jetzt mit einem stärkeren Schweissgerät geschweisst werden konnte. Der Achsschenkelbolzen wurde in der Mitte fest mit dem aufgerissenen Auge der Achse verschweisst und das Ganze machte einen stabilen Eindruck. Nach dem Zusammenbau der Bremse und der Montage der Nabe mit dem Rad stand 'Isabella' wieder fest auf ihren Rädern und wir konnten uns mit gutem Gewissen gegen 01:00 Uhr ins Zelt legen. Dabei waren wir noch nicht mal die letzten, andere schraubten noch stundenlang weiter. Ein grosser Dank geht auch an die Mechaniker des Organisators, die jede Nacht bis früh morgens arbeiten und am gleichen Tag ab 08:00 Uhr wieder bereit stehen müssen!

Klar, das hätte alles nicht sein müssen und trotzdem war es eine grossartige Erfahrung zu sehen, wie mit einfachsten Mitteln, viel Fachwissen, Hilfsbereitschaft und Erfahrung solche Probleme gelöst werden können. Trotz des anfänglichen Frustes war die Freude gross, dass wir das Camp mit eigener Kraft erreichen und noch in der gleichen Nacht 'Isabella' wieder einsatzbereit erstellen konnten. Ein-drücklich war auch der Sonnenuntergang in der Wüste, welchen wir so nie gesehen hätten, wenn wir das Camp zur geplanten Zeit erreicht hätten! Noch in der Nacht haben wir gehört, dass sich bereits das zweite Fahrzeug überschlagen hatte und auch weitere Teilnehmer mit grösseren technischen Defekten in der Wüste auf den Abtransport warteten. So gesehen haben wir doch viel Glück im Unglück gehabt!

Ergänzung: Am Morgen wurden wir mit Musik und viel Pomp in Ulaan Baatar verabschiedet



Röbi und ich haben nichts unversucht gelassen, die Schweiz in einem guten Lichte darzustellen



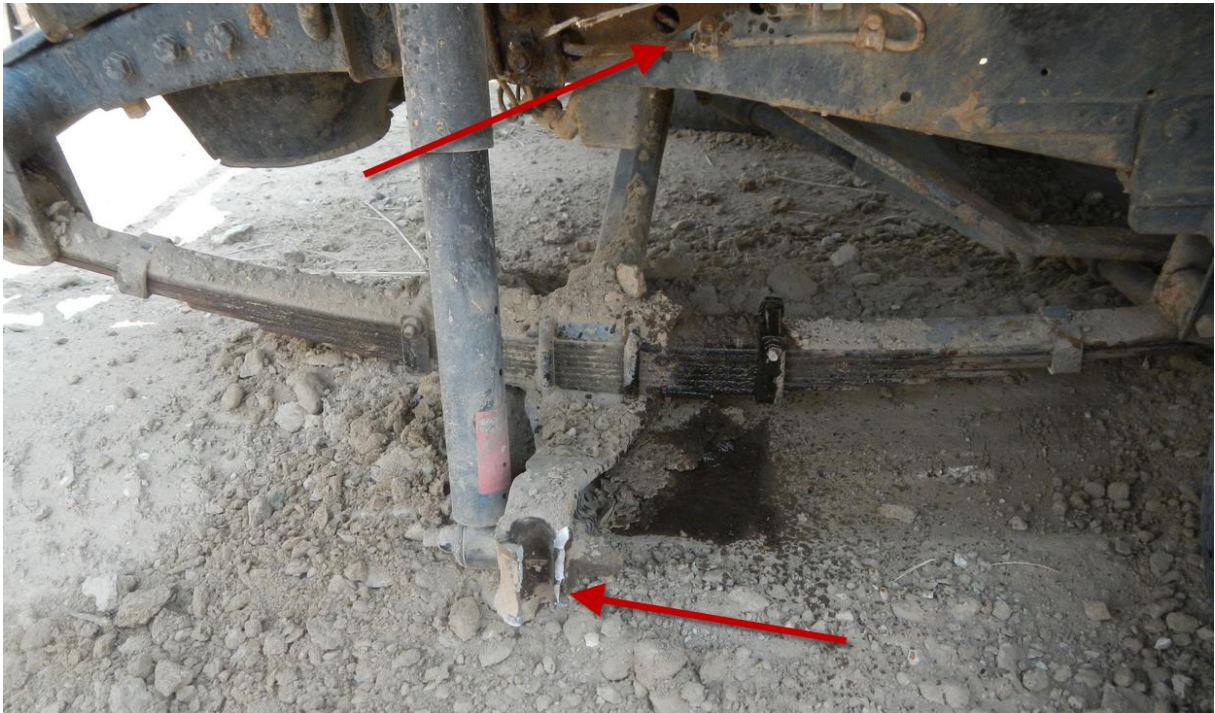
Unser Unglücksort: Beim roten Pfeil war dieses Loch, in welches das linke Vorderrad unserer ‚Isabella‘ recht gut hinein passte. Im Nachhinein sah es gar nicht so gross aus ...



Das Rad wurde aus der Achsschenkelhalterung (Pfeil) herausgerissen und hing nur noch an der Spurstange unter dem Fahrzeug fest.



Beim oberen Pfeil war einmal der Bremsschlauch befestigt, beim unteren Pfeil sieht man die aufgebrochene Achsschenkelhalterung:



Mit dem gelben Auspuffwagenheber konnten wir ‚Isabella‘ auch auf der unbefestigten Strecke gut anheben und alles demontieren. Hier sieht man gut, was genau wohin gehören würde ...



Die beiden mongolischen Lastwagenfahrer beim Schweißen der Achsschenkelhalterung:



Nachts musste im Camp nochmals nachgeschweisst werden



Wir waren schon etwas stolz, dass wir nach diesem Radabbruch nicht auf den Lastwagen verladen mussten und noch am gleichen Abend im Camp ankamen. Natürlich hatten wir Glück, dass dieser mongolische Lastwagen gerade zum richtigen Zeitpunkt vorbeikam. Aber ohne die richtigen Ersatzteile, Werkzeuge und Hilfsmittel hätte auch alles Schweißen nichts genützt. Dazu gehörten:

- a) Der Auspuffwagenheber: Es handelt sich dabei um einen grossen starken Ballon, welcher mit einem langen Schlauch am Auspuff angeschlossen und mit Hilfe der Auspuffgase gefüllt wird. Damit kann das Fahrzeug bis 40 cm angehoben und das auf allen schlechten und instabilen Untergründen.
- b) Bremsschläuche: Wir haben diese mitgenommen für den Fall, dass wir einmal in einer Waldpassage an einem Ast hängenbleiben und dieser sich um die Vorderachse wickeln würde. An einen Radabbruch haben wir nicht gedacht ...
- c) Bremsflüssigkeit: Diese durften wir aus bekannten Gründen nicht mit dem Fahrzeug verschiffen. Ich habe diese dann erst bei unserer Anreise im Fluggepäck mitgenommen (notfalls hätten wir ‚Appenzeller‘ einfüllen können, aber welche Verschwendung! ☺).
- d) Spannset: Ohne diese Gurten wären wir nicht bis ins Camp gekommen, da wir nach dem ersten Anbrechen der Schweissnähte den linken Achsschenkel zur gegenüberliegenden Seite festzurren konnten, bevor alles wieder auseinandergebrochen wäre.
- e) Werkzeuge: Wir hatten aus Gewichtsgründen nur das Wichtigste dabei, aber alles Nötige.
- f) Fachwissen: Da haben sich Röbi und ich einmal mehr optimal ergänzt und es hat uns sehr geholfen, dass wir ‚Isabella‘ früher weitestgehend selber restauriert haben. Zudem hatte ich schon einige Erfahrung mit früheren Radabbrüchen (siehe Bericht *The Road To Mandalay*), auch wenn ich diese nicht gesucht habe.

Als wir am Abend am Schweißen unserer Achse waren, wurde noch dieser Ford Capri angeliefert. Am Morgen konnte er wieder starten und wurde später in einer russischen Werkstatt über Nacht wieder so in Form geklopft, dass man kaum mehr Spuren sah.



18. Juni 2016 - Bulgan nach Murun 350 km

Nach einer kurzen und kalten Nacht fuhren wir um 08:44 los. Unser gestriger Schaden hat uns auf der Rangliste weit zurück geworfen, aber das können wir gut verkraften. Viel wichtiger ist jetzt, ob die Achse hält oder nicht. Wir gingen das Ganze sehr vorsichtig an, merkten aber bald, dass die Achse hält und so konnten wir die einzige Sonderprüfung dieses Tages guten Mutes, aber deutlich langsamer angehen. Das letzte Teilstück ging fast senkrecht den Berg hoch (bei der nächsten Schilderung wird es dann überhängend gewesen sein ...), was wir mit dem nötigen Schwung und 'Isabellas' neuem Motor gut schafften. Ganz im Gegensatz zu anderen, die entweder die falsche Spur wählten, zu spät in den ersten Gang schalteten oder sonst wie wegrutschten. Schon um 15:30 Uhr sind wir im Camp angekommen, welches diesmal auf 1'400 Meter Höhe wunderschön in einem Bergtal an einem Fluss liegt. Rundherum ist alles herrlich grün, es hat Bäume, Sträucher und saftige Wiesen. Die Achse hat alle Streckenteile ohne Schaden überstanden und wir hoffen jetzt, dass sie bis Novosibirsk oder Budapest hält. Dann nämlich sollte eine neue Achse eintreffen, damit wir für die Meisterung der Alpenpässe wieder aus dem Vollen schöpfen können.

Das Wetter ist mehrheitlich bewölkt bis bedeckt und manchmal regnet es. Soeben sind zwei kleine Regenschauer über das Camp gefegt, aber schon beginnt wieder die Sonne durchzudrücken. Ansonsten geht es uns prächtig und wir freuen uns auf die weiteren Wüstenetappen. 'Isabella' läuft nach wie vor ausgezeichnet und wenn man einmal vom geschilderten Radverlust absieht (woran 'Isabella' ja wirklich nichts dafür kann), mussten wir bis jetzt erst die Schraube einer Lampenhalterung nachziehen. Hoffentlich bleibt das so!

Ergänzung: Diesem Bild gibt es eigentlich nichts hinzuzufügen!



19. Juni 2016 - Murun nach Uliastei 390 km

Heute stand die mongolische Königsetappe auf dem Programm. Es waren zwar nur 330 km, aber wegen der vielen Holperpisten lag die Durchschnittsgeschwindigkeit nur knapp über 30 km/h. Es ging über Berg (bis 2'500 m.ü.M.) und Tal, vornehmlich durch wunderschöne grüne Landschaften. Man sah, dass es häufig geregnet haben musste, denn die Wiesen waren saftig und die Fahrspuren rut-schig. Es musste manche Schlammassage durchfahren werden, welche wir alle trotz unseren normalstolligen Reifen auf Anhieb schafften. Das kleine Helferlein im hintern Differential leistete uns dabei wertvolle Dienste. Überall traf wir auf riesige Herden von Schafen, Ziegen und Pferden und in dieser Gegend halten die Mongolen die Tiere auf dem lebenden Pferd im Zaum und nicht mit dem Moped. Unser Camp lag auf ca. 2'100 m.ü.M. und erlaubte uns eine einmalige Bergsicht. 'Isbella' verrichtete ihre Arbeit ohne jegliche Macken. Selbst der linke geschweisste Achsschenkelbolzen hielt sämtliche Schläge aus, allerdings war im Camp die Spur verstellt. Wir kontrollierten alle betroffenen Teile, konnten aber nichts Besonderes feststellen. Mit einem leicht unguuten Gefühl legten wir uns früh ins Zelt ...

Ergänzung: Dieses Bild hätte auch bei uns in den Alpen entstehen können, wenn man einmal von den etwas zotteligen Kühen absieht.



Manche Schlammdurchfahrt konnte nur mit genügend Anlauf erfolgreich absolviert werden. Wir wissen, dass es bei diesem Fahrzeug am Schluss nicht gereicht hat, konnten aber weder helfen noch fotografieren, da wir selber schauen mussten, dass wir durchkamen. Wir wussten aber, dass zwei 4x4 Fahrzeuge des Veranstalters in unmittelbarer Nähe waren, welche weitere Teilnehmer aus dem Schlamm zogen.



Solche Wasserquerungen waren für uns inzwischen Routine, so dass ich Röbi zuerst auf die andere Seite brachte, dann zurücksetzte und die Passage dann nochmals in die Kamera lächelnd absolvierte (auch wenn man es kaum sieht)



So sah es 50 Meter vorher aus. Es lohnt sich immer, solche Durchfahrten vorher zu rekognoszieren. In 90% aller Fälle gibt es keine Überraschungen, aber eben, nur in 90% ...



Da war die Welt noch in Ordnung! Wir sehen hier *Hok Kiang Sia* aus Malaysia, welcher mit seinem Sohn *Eric Kuan Rong Sia* und dem 1933-er Rolls Royce Phantom (8 Liter Motor) teilnahm. Wenige Stunden später sind beim Versuch, seine Benzinzufuhr zu reparieren, der Motorenraum und das Armaturenbrett ausgebrannt.



Auf dem Lastwagen wurde das Fahrzeug nach Ulaan Baatar zurückgebracht, zusammengeslickt und das Paar konnte den Rallye-Tross nach diversen Monsteretappen und vielen weiteren Pannen wieder einholen.

Wir können da nur sagen:
Tolle Leistung!

Er konnte sich übrigens daran erinnern, als Zuschauer Irene und mich an der *Road To Mandalay* gesehen zu haben.

20. Juni 2016 - Uliastai nach Chjargas Lake 350 km

Über Nacht hatte es heftig geregnet, aber unsere Zelte haben dicht gehalten. Auch am Morgen ging während es Aufräumens nochmals ein Schauer nieder. Ausser einem Schirm hatten wir nichts, was uns vor Regen schützen konnte, denn darauf waren wir (und viele andere) nicht vorbereitet. Vor 3 Jahren hat es weder in China, noch in der Mongolei noch in Russland je geregnet. Wir mussten unsere Zelte nass verräumen, doch da diese in unserer Kofferraumschublade Platz fanden, störte das niemanden.

Weiter ging es auf weichen Spuren über das Hochplateau und das Wetter wurde schnell besser. In tieferen Lagen wurden die Spuren wieder trockener und waschbrettartig holperig. Und es kam wie befürchtet: Nach der Durchfahrt einer kleinen Senke brach das linke Rad weg, die Bremsleitung riss und das Rad hing nur noch an der Spurstange. Die vor 2 Tagen geschweissten Nähte hielten der Belastung nicht stand! Es entwickelte sich nun fast schon eine gewisse Routine. Nach der Sicherung der Unfallstelle bockten wir 'Isabella' auf und demontierten alle defekten Teile. Sofort war klar, dass ohne Schweissen gar nichts mehr geht. Inzwischen haben zwei mongolische Fahrzeuge angehalten und wir waren von 13 Mongolen umringt. Einer gab Anweisungen, sechs haben gearbeitet und sechs schauten zu. Erstaunlich gut konnten wir uns mit lautmalerischer Zeichensprache verständigen. Die ganze Vorderachse wurde demontiert, worauf Röbi mit drei Mongolen ins nächste Dorf zurückfuhr, um alles schweissen zu lassen (unterwegs hatten sie noch einen 'Platten'). Unterdessen habe ich mit mongolischer Unterstützung die Bremse repariert, die Spurstange gegrädert und den Lenkungsdämpfer wieder in Form gebracht. Während ich auf Röbi wartete, habe ich den Mongolen anhand des aufgeklebten Streckenplanes unsere Route erklärt und wir haben uns gegenseitig einige Worte in der jeweiligen Landessprache beigebracht. Meine Aussprache gewisser mongolischer Worte sorgte jeweils für grosse Heiterkeit, aber umgekehrt war es nicht besser. Sozusagen als Freundschaftsbeweis fingen sie zwei Wüsteneidechsen, welche sie mir in die Hand drückten. Ob ich die essen sollte? Ich verzichtete darauf und zudem krabbelten diese mir bald auf die Schulter und sprangen wieder in den Sand zurück. Nach gut zwei Stunden kam Röbi mit der geschweissten Achse zurück und in Windeseile war alles wieder montiert. Nach ausgiebigem Fotografieren und Verabschiedung (einer wollte den Namen meiner Facebookseite haben!) konnten wir losfahren und die restlichen 120 km unter die Räder nehmen.

Die Strecke war mühsam und wir kamen nur langsam voran. Unterwegs trafen wir auf einige liegengeliebene Teilnehmer, welche auf den Abschleppwagen warteten. Was die wohl gedacht hatten, als sie uns am Morgen bei unserer Panne überholt hatten? Ohne weitere Schäden und nach einigen heiklen Sanddurchgängen erreichten wir gegen 21:30 Uhr unser Camp. Die heutige Strecke hat viele Fahrzeuge arg mitgenommen. Der Reparaturplatz war mehr als belegt und die Abschlepp- und Transportwagen waren bis auf den letzten Platz gefüllt. Vor allem die Alfa-Romeos, welche anfangs ausgezeichnet mithielten, mussten zweifachen Totalausfall melden und abtransportiert werden. Es waren vor allem Aufhängungs- und Fahrwerkprobleme, welche behoben werden mussten. Bei einigen Fahrzeugen liefen die hochgezüchteten Motoren nicht mehr rund und es wurde wie immer bis weit in die Nacht hinein geschraubt. Nach einem Schlummertrunk und einem Schwatz mit den anderen Schweizern legten wir uns infolge der Zeitumstellung (1 Stunde Gewinn) erst etwas später zur Ruhe. Zum Glück zog die weit herum sichtbare Regenfront ein paar Kilometer an uns vorbei ...

Ergänzung: An die nächsten beiden Bilder haben wir uns ja schon (fast) gewöhnt. Das Rad war wieder abgebrochen und hing an der Spurstange. Auch der Bremsschlauch war abgerissen und die Bremsflüssigkeit tropfte in den Sand. Der Auspuffwagenheber war wieder im Einsatz.



Die Reparaturarbeiten haben begonnen. Gearbeitet haben eigentlich nur 4, maximal 5 Mongolen und einer hat Anweisungen geben. Die übrigen haben zugeschaut.



... das Richten der Spurstange auf mongolische Art ...



Nach dem Demontieren der Vorderachse fuhr Röbi mit dem Fahrer und diesen Herren ins verhältnismässig nahe gelegene Dorf um die Achse schweissen zu lassen



Man beachte die bei uns nicht alltägliche Werkstatteinrichtung des mongolischen Dorfschweissers ...



Es nimmt Formen an und immerhin benutzte der Schweisser so etwas wie einen Schutzschild.



Röbi hat unterdessen noch viele weitere Fotos von der Werkstatt und gleichzeitigem Heim des Schweissers und seiner Familie gemacht. Sie zeigen in erster Linie die Einfachheit aller Einrichtungen und für uns mehr als verwöhnte Mitteleuropäer ist es fast beschämend, diese Dienste in Anspruch nehmen zu dürfen. Eine solche Hilfsbereitschaft sind wir uns kaum mehr gewohnt. Alle Mongolen, welche uns irgendwie geholfen haben, haben ihre aktuellen Tätigkeiten stehen und liegen lassen, nur in der Absicht, uns irgendwie aus der Patsche zu helfen. Gut möglich, dass finanzielle Interessen die Entscheidungen begünstigt haben, aber das wäre nur legitim. Für alle heutigen Reparaturen und Transporte habe ich dem Organisator \$100 geboten und musste viel Überzeugungsarbeit leisten, damit er diese dann auch genommen hat.

Richtig geraten! Das ist die Kabelverbindung zur Schweissanlage.



Inzwischen habe ich zusammen mit den zurückgebliebenen Mongolen alles für die Montage der Vorderachse vorbereitet.



Während wir warteten, haben sie für mich extra eine Wüstenechse mit dem Namen Uruguraia (oder so ähnlich) gefangen. Natürlich hochgiftig und mit Kieferknochen wie Nussknacker! ☺



Nach getaner Arbeit wurde fleissig fotografiert. Bis alle Bilder in allen Smartphones und Fotoapparaten drin waren, verging eine gefühlte Stunde!



Mit dieser so geschweissten Achse fahren wir noch mehr als 9'000 km bis Budapest!

21. Juni 2016 - Chjargas Lake nach Olgij 350 km

Auch diese Nacht hat es nochmals geregnet, aber wenigstens war es am Morgen während des Aufräumens trocken. Zuerst konnten wir rund 70 km auf Asphalt zurücklegen, bevor es dann in die Wüste auf die 280 km Naturpisten ging. Eigentlich wollten wir unsere Achse schonen und alles auf Asphalt fahren, aber das war leider nicht möglich, weil unser nächstes Ziel in nützlicher Frist auf Asphalt nicht zu erreichen war. Also nahmen wir die verlangte Route durch die Wüste und fuhren auch alle Sonderprüfungen, wenn auch mit reduziertem Tempo. Die Spuren waren durchwegs sehr steinig und holperig und wechselten sich nur selten mit sandigen Stücken ab. Nicht alle kamen mit diesen Bedingungen zurecht und so stiessen wir bald einmal auf ein Fahrzeug, welches auf der Seite lag. Dank Überrollbügel, guten Sitzen und 6-Punkt-Gurten ist den Insassen (Vater und Sohn) nichts passiert, aber das Fahrzeug ist jetzt ziemlich hinüber und der Schaden lässt sich alleine mit Politur nicht beheben. Zudem waren die Wetterverhältnisse manchmal sehr schwierig: Immer wieder regnete es, blitzte und donnerte es, einmal hagelte es und zudem blies ein immer kälter werdender Wind. Wie froh waren wir doch, im geschützten Häuschen von 'Isabella' zu sitzen und friedlich unserer Wege zu ziehen. Unsere Fahrgeschwindigkeit betrug meistens zwischen 25 und 40 km/h, selten konnte man bis 50 km/h beschleunigen.

Gegen Mittag wurde das Wetter besser und wir kamen zu ersten der beiden angekündigten Flussquerungen. Das sah in der Tat etwas knifflig aus und der Organisator war daran, mit seinen 4x4 Fahrzeugen jedes Fahrzeug einzeln durch den Fluss zu ziehen. Die Warteschlange war schon (zu) lang, so dass wir die Situation selber beurteilten, schnell eine geeignete Stelle fanden und den Fluss ohne fremde Hilfe, aber unter grossem Applaus der anderen Wartenden durchquerten. Für die Vorkriegsfahrzeuge wäre die bis zu 50cm tiefe und rund 30 Meter breite Querung auch objektiv nicht so eine grosse Sache, im Gegensatz zum Morris Mini, der ohne fremde Zughilfe von der Strömung wohl fortgetragen worden wäre. Alles in allem war diese Querung ein Spektakel und ich bin sicher, dass man auf der Homepage des Organisators noch einige Bilder davon sehen kann. Die zweite Querung war etwa gleich tief, aber viel kürzer und ohne Strömung. Auch da kamen wir ohne Probleme durch und fuhren weiter, während andere das Wasser aus dem Fussraum schöpften. Rund 40 km vor dem Ende stiessen wie auf zwei Schweizer Teilnehmer, welche über gröbere Getriebeprobleme klagten. Alles war blockiert und es liess sich kein Gang mehr einlegen. Da konnten sie nur noch via Satelliten-Telefon den Abschleppwagen anfordern. Das wird für diese beiden eine lange Nacht werden, denn es sind wiederum einige Fahrzeuge komplett ausgefallen und die letzten werden wohl erst gegen Morgen im Camp sein. 10 km vor Schluss fuhren wir nochmals auf einen Wagen auf der sich gerade Strecke überschlagen hatte. Auch hier ist das ganze recht glimpflich abgelaufen und beide Insassen sind trotz kleinen Verletzungen wohlauf. Wie wir im Camp von dritter gehört haben, sei die Lenkung während der Fahrt gebrochen.

Morgen überqueren wir die Grenze nach Russland, was uns den ganzen Tag beschäftigen wird. Die mongolische Grenze wurde für alle anderen extra geschlossen, damit das Grenzpersonal keine gesundheitlichen Schäden von der Arbeitsüberlast bei der Abfertigung der total 130 Fahrzeuge erleiden müssen ...

Die Nacht wird wohl kalt werden, denn wir übernachteten auf ca. 2'100 M.ü.M. Das Wetter ist sehr windig und rund um uns herum regnet es immer wieder. Nach dem Grenzübertritt übernachteten wir zum letzten Mal in einem Camp und freuen uns dann auf die Hotels mit einer warmen Dusche.

Ergänzung: Die beschriebene Flussquerung war auch für uns ein erst- und einmaliges Erlebnis. Alle Nachkriegsfahrzeuge mussten sich mit abgestelltem Motor durch den Fluss ziehen lassen. Wenn auch nur ein Spritzer in den Ansaugtrakt und damit in die Zylinderräume gekommen wäre, so wäre das gleichbedeutend mit einem Motoren-Totalschaden gewesen, denn Flüssigkeit lässt sich bekanntlich nicht komprimieren.



Einige wenige Vorkriegsfahrzeuge – darunter auch wir – fuhren aus eigener Kraft durch den Fluss. Unsere hintereinander geschalteten Luftfilter waren zuoberst im Motorenraum positioniert und auch die Elektrik lag gut geschützt im Innenraum des Fahrzeuges. Schliesslich haben wir uns die Empfehlungen des Veranstalters bei der Restauration von ‚Isabella‘ zu Herzen genommen!



Das grüne Auto im Hintergrund hat die Passage ebenfalls aus eigener Kraft versucht. Es ‚soff‘ aber in einer Mulde buchstäblich ab (wie war das genau mit dem vorher rekognoszieren?) und musste herausgezogen werden. Der Trockenvorgang dauerte gemäss mündlicher Überlieferung mehr als 1 Stunde!

Die nächste Regenfront naht ...



Immer wieder beeindruckende Stimmungen ...



Manchmal kommt man sich fast etwas verloren vor, zum Glück sind die Schilder gut lesbar ...



Aber all das kann doch einen Röbi und mich nicht erschüttern, oder?



**Fortsetzung mit dem Grenzübertritt nach Russland
im zweiten Teil dieses Berichtes**