

The 5th Peking to Paris Motor Challenge 2013

28. Mai 2013 bis 29. Juni 2013, 12'500 km in 33 Tagen



Route

Day	Date	Route	Country	Kms
1	28th May 2013	Peking to Daihai	China	472
2	29th May 2013	Daihai to Erenhot	China	508
3	30th May 2013	Erenhot to Altanshiree	Mongolia	296
4	31st May 2013	Altanshiree to Ulaan Baatar	Mongolia	426
5	1st June 2013	Ulaan Baatar - Rest Day	Mongolia	
6	2nd June 2013	Ulaan Baatar to Bulgan	Mongolia	343
7	3rd June 2013	Bulgan to Murun	Mongolia	350
8	4th June 2013	Murun to Telmen Lake	Mongolia	293
9	5th June 2013	Telmen Lake to Chjargas Lake	Mongolia	288
10	6th June 2013	Chjargas Lake to Uureg Lake	Mongolia	259
11	7th June 2013	Uureg Lake to Border	Mongolia	271
12	8th June 2013	Border to Aya	Russia	470
13	9th June 2013	Aya to Novosibirsk	Russia	560
14	10th June 2013	Novosibirsk - Rest Day	Russia	
15	11th June 2013	Novosibirsk to Omsk	Russia	668
16	12th June 2013	Omsk to Tyumen	Russia	632
17	13th June 2013	Tyumen to Yekaterinburg	Russia	360
18	14th June 2013	Yekaterinburg to Ufa	Russia	481
19	15th June 2013	Ufa to Samara	Russia	461
20	16th June 2013	Samara - Rest Day	Russia	
21	17th June 2013	Samara to Saratov	Russia	435
22	18th June 2013	Saratov to Voronezh	Russia	545
23	19th June 2013	Voronezh to Kharkiv	Ukraine	364
24	20th June 2013	Kharkiv to Kiev	Ukraine	485
25	21st June 2013	Kiev - Rest Day	Ukraine	
26	22nd June 2013	Kiev to Lviv	Ukraine	583
27	23rd June 2013	Lviv to Kosice	Slovakia	368
28	24th June 2013	Kosice to Bratislava	Slovakia	491
29	25th June 2013	Bratislava to Schladming	Austria	442
30	26th June 2013	Schladming to Davos	Switzerland	428
31	27th June 2013	Davos to Gstaad	Switzerland	325
32	28th June 2013	Gstaad to Troyes	France	453
33	29th June 2013	Troyes to Paris	France	190

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	
Tankinhalte	150 + 45 Liter	
Leergewicht	1'640 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>	

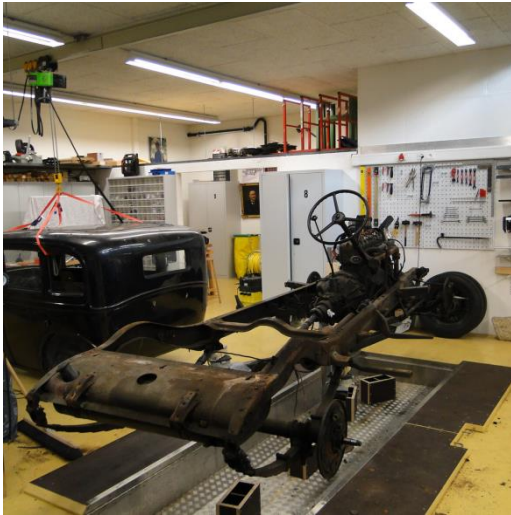
Nebendarsteller Manuel Dubs (links) und Robert Huber (rechts)



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	96 kg / 89 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

So eine Reise braucht einige Vorbereitungen und im Sommer 2010 haben wir mit der kompletten Zerlegung, der Restauration und dem Wiederaufbau unseres Oldtimers begonnen. Es kamen ...



... total gegen 3'000 Arbeitsstunden zusammen, bis alles so lief wie wir wollten. Es gab viel zu tun, denn überall war irgendwie der Wurm drin, im hölzernen Teil sogar wortwörtlich.



Trotzdem liessen wir uns selten aus der Ruhe bringen und bauten Stück für Stück neu auf, ...



montierten die Karosserie und freuten uns, als der Motor zum ersten Mal selbständig lief, auch wenn das Benzin hier noch aus der hochgehängten PET-Flasche lief (Bildmitte!) ...



Im April 2012 konnten wir unseren Oldtimer auf dem Strassenverkehrsamt Winterthur vorführen und erhielten die erstmalige Strassenzulassung auf Antrieb und ohne jegliche Beanstandung!



Bezüglich der Restauration könnte ich noch stundenlang weiter schreiben und mehr als 600 Fotos zeigen. Aber hier geht es ja in erster Linie um die Reise und darum schliesse ich den Bericht über die technischen Vorbereitungen jetzt lieber ab.

Auch administrativ gab es viel zu tun: Wir mussten diverse Papiere x-fach einreichen, Visa und Krankenkassenbestätigungen einholen, Fragebögen ausfüllen und einige Impfungen nachholen. Vom Gepäck, dem Werkzeug und den Ersatzteilen her mussten wir das Optimum zwischen Vollständigkeit und Gewicht herausfinden, was uns sicher nicht schlecht gelungen ist. Trotzdem brachten wir am Schluss mit voller Betankung und Beladung rund 2.3 Tonnen Gewicht auf die Waage.

Im Februar 2013 waren wir bereit für unser grosses Abenteuer und Anfangs März wurde unsere ‚Isabella‘ vom Spediteur abgeholt und nach Peking verschifft!

Reisebericht

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 Berichte widerspiegeln immer wieder unseren aktuellen Gemütszustand und sie wurden bei der Zusammenfassung zu diesem Bericht 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.

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 33 Tagen zurückgelegte Strecke von rund 12'500 km war aufgeteilt in 29 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. Zweimal 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 5 *Sonderprüfungen* – mehrheitlich auf Naturstrassen - zurücklegen. Ausser in der Mongolei waren die dabei gefahrenen Strecken alle vollständig abgesperrt. Konnte die Absperrung 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 80 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.

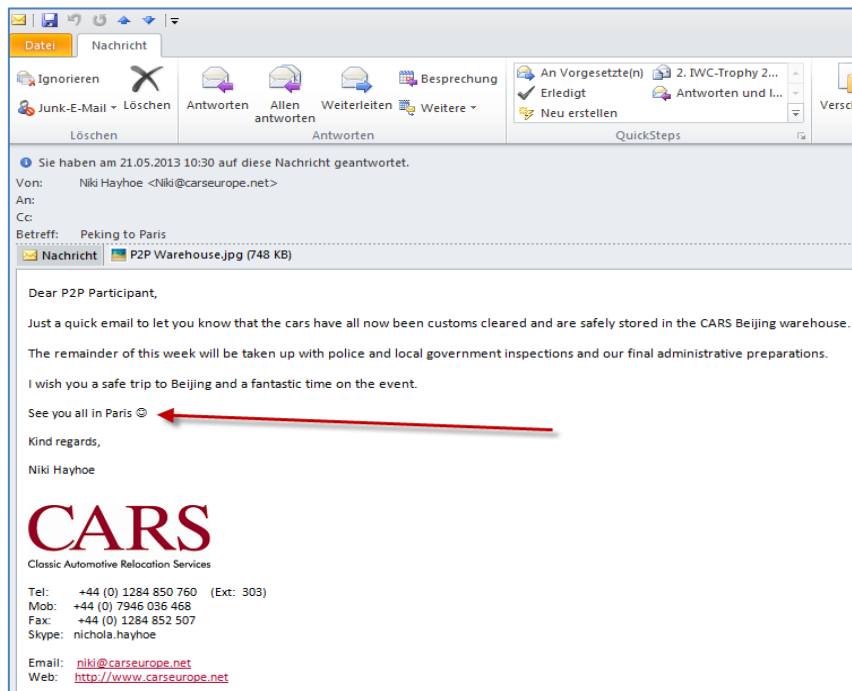
Alles in allem eine aufwändige, aber hervorragende Organisation!

Nun geht's los!

Der Bericht beginnt mit einer Mail von *Niki Hayhoe*, welche uns am 21. Mai 2013 die Ankunft der Fahrzeuge in Peking meldet und uns in Paris sehen möchte (wir sie auch und das ohne jeden Hintergedanken!)

21. Mai 2013 - Unser Oldie ist angekommen!

Heute habe ich von der Transportunternehmung, welche unsere ‚Isabella‘ Ende März abgeholt und nach Peking verschifft hat, Bescheid bekommen, dass alle Rallye-Fahrzeuge in Peking im Zollfreilager angekommen sind und den Zoll sogar schon erfolgreich passiert haben. Es wurde auch ein Foto einer mit Oldtimern vollgepferchten Lagerhalle mitgeliefert. Leider konnte ich unsere ‚Isabella‘ nicht erkennen, gehe aber davon aus, dass sie auch irgendwo dort ist. Jetzt muss dann am 26. Mai nur noch die örtliche Polizei ihren Segen dazu geben.



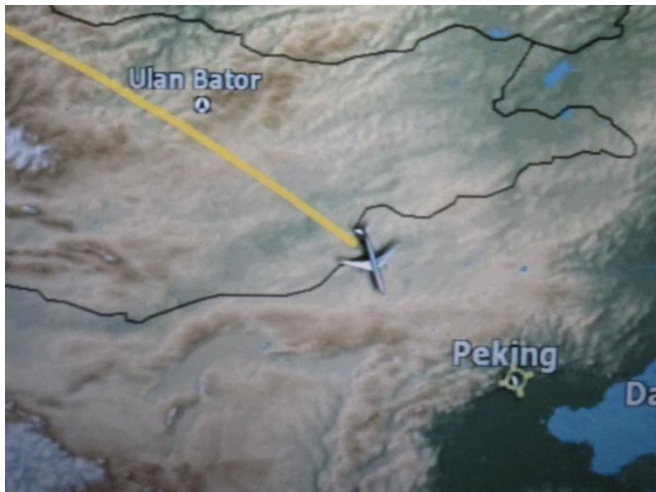
23. Mai 2013 - Abflug

Wir sind dann mal weg!

Ergänzung: Mit ‚Wir‘ sind ausser den beiden Rallye-Teilnehmern auch Irene Dubs, Jacques und Margrit Steiner sowie Ines Steiner (letztere nicht mit Jacques und Margrit verwandt) gemeint. Diese vier haben uns an den Start nach Peking begleitet und anschliessend eine gut zweiwöchige Rundreise in China angehängt.

Flug	Check-in	Status	Gate	TimeExp.	Destination	Flight	Check-in	Status	Gate	TimeExp.	Destination	Flight	Check-in	Status	Gate	TimeExp.	Destination	Flight	Check-in	Status	Gate	TimeExp.	Destination
UA135	1	Zum Gate	E27	1235	Prague	UA7744	1		B41	1305	Shanghai	LX188	1		E57	1445	Hamburg	LX366	1			1705	Koeln
TK1908	2	Einsteigen	E62	1235	Wien	USS109	1	Late Arrival	A83	1305	Genève	LH5860	1		A58	1500	Berlin TXL	AA8069	3			1705	London LCY
B89748	3	Einsteigen	A82	1235	Amsterdam	LX728	1	Late Arrival	A62	1310	Skopje	2L174	2		D52	1515	Palma de M	LX2150	1			1705	London LHR
B8306	2	Zum Gate	B35	1235	Hannover	UA7732	1		A55	1310	Koeln	LX3004	2		A67	1520	London LHR	AC6839	1			1705	Nice
L1958	2	Einsteigen	B07	1240	Hamburg	LH5847	1	Late Arrival	A73	1310	Funchal	AB3170	3		B04	1535	Dubai	QF8088	2			1715	Warsaw
K1348	1	Zum Gate	A86	1240	Istanbul	TK8074	1		D34	1310	Los Angeles	UA7684	1		E23	1535	Muenchen	LH5787	1			1715	Firenze
Q2084	1	Einsteigen	A66	1240	Budapest	LX2254	1		B33	1315	Muenchen	LO4892	1			1540	Doha	QR064	2			1715	Manchester
2142	1	Zum Gate	A64	1240	Tel Aviv	LX4220	2	Go to Gate	E58	1315	Luxembourg	AC6831	1			1555	London LHR	CX7200	2			1715	Birmingham
2114	1	Zum Gate	A63	1245	Stockholm	SK3514	1		A81	1315	Kiev	TP8211	2		E62	1600	Dusseldorf	LX3636	1			1715	London LCY
332	1	Zum Gate	D39	1245	Delhi	AC8826	1		E56	1320	London LHR	AB5067	2		D36	1600	London LCY	LX464	1			1720	Barcelona
B894	1	Zum Gate	D52	1245	Muscat	UA7686	1		E46	1320	Beijing	HU7958	2		E52	1610	Salzburg	3L154	2			1720	Madrid
94	1	Zum Gate	D36	1245	Dubai	UA7686	1		E46	1320	Miami	HU5894	1		E19	1615	Frankfurt	LX1074	1			1720	Lyon
072	1	Zum Gate	A56	1245	Berlin TXL	USS135	1	Operational Delay	A71	1320	Beijing	LX196	1		E47	1620	Paris CDG	AF1615	2			1725	Newark
104	1	Einsteigen	A50	1250	Montreal	AC6821	1		E67	1320	Dusseldorf	NH710	2			1625	Ljubljana	LX4248	1			1725	Stuttgart
200	1	Reisebüchse Verpackung	A52	1250	Firenze	LX1674	1		A52	1330	Rostock	4794	2			1630	London LTN	EZY2046	2			1725	Nuernberg
270	1	Zum Gate	A75	1250	Lugano	SQ2916	1		A50	1330	Riga	BT64	2			1630	Wien	HG8537	3			1725	Copenhagen
26	1	Zum Gate	D31	1250	Nice	SQ2968	1		A84	1330	Wien	HG8499	3			1635	Stockholm	LX1254	1			1725	Luxembou
16	1	Zum Gate	D38	1255	Chicago	UA7680	1	Go to Gate	E22	1330	Kos	WK356	3			1640	Berlin TXL	LX970	1			1730	Muenchen
54	1	Vergessene Ankerf	A74	1255	Venezia	UA7704	1		A86	1335	Graz	3L134	2			1640	Operta	LX4598	1			1730	Boston
8	1	B43		1255	Athens	TP8182	1		A82	1335	Paris CDG	AF1215	2			1645	Dusseldorf	AB8145	3			1730	Lugano
8	1	A54		1255	Lyon	USS105	1		B35	1340	Moscow	SU2391	2			1645	Oslo	LX1216	1			1730	Amsterda
6	1	A72		1300	New York	LX014	1	Go to Gate	E43	1345	Edinburgh	BM1608	2			1650	Paris CDG	UA7728	1			1735	Amsterda
6	1	Reisebüchse Verpackung	A85	1300	Nuernberg	LH5815	1		A56	1410	Istanbul	PC396	2			1655	Milano MXP	LX1622	1			1735	Belgrade
1	1	A51		1300	Tokyo NRT	NH6752	1		E26	1420	Amsterdam	KL1960	2			1655	Geneve	LH5862	1			1735	Prague
1	1	A53		1300	Sharmelshe	WK1146	3		E64	1440	Frankfurt	AC9025	1			1700	Wien	LX1582	1			1735	Roma FC
1	1	A57		1305	SFrancisco	UA7682	1	Go to Gate	E42	1440	Istanbul	TK1914	2			1700	Brussels	LX722	1			1740	Munich

Schon auf dem Flug über die Mongolei haben wir uns Gedanken gemacht, wie es wohl da unten aussehen würde und vor allem ist uns bewusst geworden, dass wir für die Rückreise deutlich länger haben werden als für die ein paar Stunden dauernde Überquerung der Mongolei.



Das Symbolflugzeug überquert gerade die Grenze nach China. Auf der Rückreise haben wir alleine für diesen Grenzübertritt mehr als 4 Stunden gebraucht (trotz frühzeitiger Anmeldung durch den Rallye-Organisator und deutlicher Aufstockung des Grenzpersonals ...).

24. Mai 2013 - Ankunft in Peking

Nach einem ruhigen Flug sind wir alle gut in Peking angekommen. Jetzt heisst es, sich 2 Tage lang durch den Pekinger-Smog von Sehenswürdigkeit zu Sehenswürdigkeit durchkämpfen. Es ist gegen 30° warm und seeeehr schwül. Bereits haben wir fast 8 Stunden Sightseeing hinter uns und konnten soeben im Hotel einchecken. Jetzt ist erst mal Pause angesagt ...

Ergänzung: Es gab wirklich viel zu sehen, so viel, dass Jacques Mühe hatte, unsere Aufmerksamkeit auf seine fotografischen Bemühungen zu lenken. Ganz rechts ist übrigens unsere deutsch sprechende Reiseleiterin Frau Ma zu erkennen, welche uns während des gesamten Aufenthaltes in Peking begleitet und hervorragend betreut hat.



Da Jacques auf der Foto oben nicht drauf sein konnte (er hat ja fotografiert), habe ich eine zu einem



etwas späteren Zeitpunkt aufgenommene Foto gefunden, welche Jacques bei der Anprobe einer typisch chinesischen Kopfbedeckung zeigt ...

25. Mai 2013 - Chinesische Verkehrserziehung

Soeben haben wir den Lehrgang 'Strassenverkehr' für chinesische Rallye-Fahrer-Aspiranten absolviert. Der vermutlich zweithöchste Polizeikommandant von Peking mit Gefolgsleuten und Dolmetscher brachte uns bahnbrechende Erkenntnisse in der Fahrzeugführung bei. Es gibt in China offenbar irgendwelche Lampen, welche unmotiviert grün, gelb oder rot leuchten. Bei *rot* müsse man anhalten, bei *grün* dürfe man sich sicher fühlen (gemäss Dolmetscher) und *gelb* bedeute Gefahr. Auch gäbe es Strassen, wo wirklich schneller gefahren werde, bis zu 120 km/h. Da dürfe man weder rückwärtsfahren, noch umkehren, noch parkieren. Dafür kämen einem keine anderen Fahrzeuge entgegen.

Unser Rallyeorganisator hat uns zuvor eingebläut, während des chinesischen Vortrags ja nicht zu lachen und am Schluss anhaltend zu applaudieren, was wir natürlich alle befolgt haben. Röbi und ich sind jetzt nicht mehr sicher, ob wir den Anforderungen für eine erfolgreiche Teilnahme im chinesischen Strassenverkehr genügen werden! Wir werden jetzt bei einem kühlen Bier in uns gehen und das ganze nochmals durcharbeiten ...



Ergänzung: Der zweite von links (von vorne gesehen) war der grosse Redner des Anlasses. Man erkennt auf seinen Achselpatten neben den 3 Sternen auch 2 Streifen ganz im Gegensatz zum Beamten rechts, welcher nur über einen Streifen verfügt und nie ein Wort sagen durfte.

Ganz links sitzt der Dolmetscher und ganz rechts unser Rallye-Direktor Philip Young, welcher das Lachen erfolgreich hinter der vorgehaltenen Hand verbergen konnte.

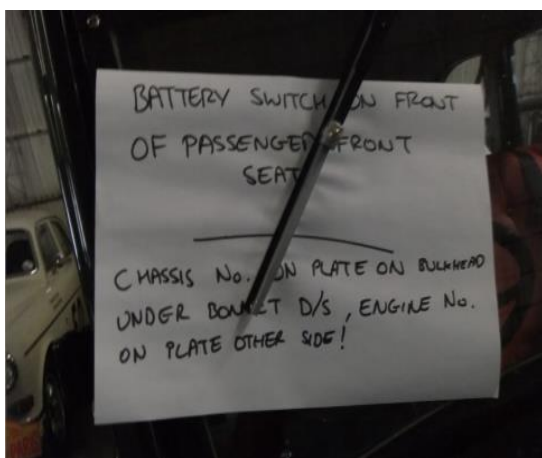
Der Ausblick aus unserem Hotel-Fenster in Peking aus dem 22. Stock



26. Mai 2013 - Car collection day

Um 11:00 Uhr wurden wir im Hotel abgeholt und ins Zollfreilager gefahren. Kaum zu glauben, aber wahr! Unsere ‚Isabella‘ stand inmitten allen anderen Fahrzeugen und hat anstandslos den Zoll und die örtlichen Behörden passiert. Ganz alltäglich scheint diese Kontrolle für die chinesischen Beamten doch nicht gewesen zu sein. Ich habe zwar nicht verstanden, was die vielen Kontrolleure zueinander gesagt haben, aber das Fragezeichen stand ihnen bei der Besichtigung einiger meiner Spezialumbauten deutlich ins Gesicht geschrieben. Gibt es denn in China keine Fahrzeuge mit einer anständigen Hupe, die ihren Namen auch wirklich verdient hat (zugegeben, bei deren Betätigung wird bei jeder Kuh die Milch sauer)?

Die anschließende Rückfahrt ins Hotel auf den Strassen Pekings und bei Regen verlief problemlos. Wie gut, dass wir gestern die Einführung ins chinesische Strassenverkehrsgesetz so aufmerksam verfolgt haben ...



Ergänzung: Offenbar musste die Firma, welche unsere Fahrzeuge verschifft hatte, genau anschreiben, wo sich der Batterie-Hauptschalter, die Chassis-Nummer und die Motoren-Nummer befanden. Das wäre ja wirklich eine Katastrophe gewesen, wenn die chinesischen Behörden die nötigen Nummern nicht gefunden hätten!

Die unmittelbar in der Nähe des Lagerhauses gelegene Tankstelle machte vermutlich das Geschäft ihres Lebens, musste doch jeder Rallye-Teilnehmer tanken, da man die Fahrzeuge nur mit praktisch leerem Tank verschiffen durfte.

Das Tanken dauerte recht lange, nicht wegen des Vorganges selber, sondern bis einerseits die vielen kleinen Geldnötchen gezählt und andererseits alle Fotos mit den jeweiligen Tankangestellten im Kasten waren.



Zu guter Letzt bekamen wir alle eine Rolle Toilettenpapier (chinesischer Härtegrad) und eine Packung Feuchttüchlein geschenkt.



27. Mai 2013 - Briefing day

Den ganzen Tag lang haben wir aufmerksam die letzten Tipps und Tricks des Veranstalters zur Kenntnis genommen. Da gab es doch tatsächlich einen Teilnehmer, der sein Navigationsgerät zum ersten Mal aus der Originalpackung genommen hat. Meines Wissens wurde in der Mongolei die Kommunikation mit Rauchzeichen schon länger abgeschafft, oder etwa doch nicht?

Leider habe ich auch eine schlechte Nachricht: Der chinesische Zoll hat sämtliche Tracker (Positionsmeldegeräte) beschlagnahmt und will sie erst nach einer umfassenden technischen Kontrolle durch den Staatsapparat frei geben und das kann dauern! Ihr werdet unseren Weg also auf dem Internet nicht verfolgen können. Das gibt Röbi und mir dafür Gelegenheit, etwas länger bei einer Mongolin zum Kaffee zu bleiben, ohne dass dies die halbe Welt merkt.

Die erhaltenen Roadbooks und Karten haben wir schon eifrig studiert und es wird einiges auf uns zukommen. Aber wir freuen uns riesig auf den morgigen Start!

Ergänzung: Die ganze Truppe war recht international zusammengesetzt, total waren 96 Fahrzeuge mit Teilnehmern aus 26 Nationen anwesend.

Man gab uns alle möglichen Tipps und Tricks mit auf den Weg und warnte uns vor Ungeziefer (zB. am Morgen nach dem Zelten immer zuerst die Schuhe wegen den darin übernachtenden Skorpionen ausschütteln).



Auch lange nicht alle wilden Hunde lösen einen Jöhh-Effekt aus.



Ebenso seien nicht alle einheimischen Fahrzeuge vorschriftsmässig besetzt (nach westlichen Verhältnissen) und man müsse schon mal mit der einen oder anderen herumliegenden Person rechnen.

Am meisten hat uns natürlich unser temporäres chinesisches Nummernschild gefreut, da fühlten wir uns doch fast schon wie Einheimische!



28. Mai 2013 - China: Von Peking nach Daihai (472 km)

Pünktlich um 08:11 Uhr sind wir Peking an der grossen Mauer abgefahren. Schon auf der Fahrt zum Start (60 km) ist das erste Auto mit einem Reifenschaden ausgefallen und später ging es in ähnlichem Stil weiter. Von beinahe Meereshöhe aus erklimmen wir einen Berg bis auf ca. 1'400 Meter und fahren zügig weiter. Die steigende Kühlwassertemperatur zwang uns aber, etwas Gas weg zu nehmen. Trotzdem konnten wir alle vorgegebenen Zeiten bis zum Schluss einhalten, so dass wir gegen 17:30 Uhr ohne nennenswerte Probleme bis ans erste Etappenziel kamen. Auf dem Land ist es schon sehr anderes als in Peking selber. Man kann die Armut beinahe greifen und die Strassen abseits der Autobahnen sind eigentlich keine. Es handelt sich hier um eine Aneinanderreihung von Schlaglöchern in verschiedenen Ausdehnungen und Tiefen. Auf rund 50 Metern mussten wir 40 cm Wasser durchfahren und das erst noch in einer Stadt! Nicht alle haben diese Durchfahrt geschafft, der Pannendienst hatte schon alle Hände voll zu tun.



29. Mai 2013 - China: Von Daihai nach Erenhot (508 km)

Kurz vor 17:30 Uhr sind wir in Erenhot, der chinesisch-mongolischen Grenzstadt angekommen. Die Strassen waren häufig gut bis sehr gut, wir kamen zügig voran. Die Navigation scheinen wir im Griff zu haben, wobei die wahren Herausforderungen aller Art offenbar erst in der Mongolei beginnen. Wir hatten nach wie vor Mühe mit der Wassertemperatur, welche sich bei forcierter Fahrt zwischen 100 und 105° Celsius einpendelte. Wir haben jetzt das Spezialkühlmittel abgelassen und durch simples Wasser ersetzt. Das senkt zwar den Siedepunkt wieder gegen 100 Celsius, dafür ist die Wärmeleitfähigkeit besser, so dass wir (hoffentlich) nicht mehr als 85 bis 90° Celsius erreichen werden. Mal sehen, wie es morgen damit klappt. Gemäss Rallye-Organisation seien die ersten beiden Tage für das Einfahren von Mensch und Maschine gedacht, bevor es dann richtig lose gehe ...

Ergänzung: Nebenan sieht man den Arbeitsplatz des Navigators. Nebst dem GPS mit den Wegpunkten (oben) muss er auch den *Tripmaster* (unten) sowie die beinahe ‚kochende‘ Kühlwasseranzeige (Pfeil) im Auge behalten.

Manche Behausungen waren wirklich einfachster Natur. Ob da die Dächer bei Regen dicht halten?



An diesem Tag wurde es ‚Isabella‘ definitiv zu heiss. Dank unserer speziellen Kühlerhaubenkonstruktion kamen wir doch noch ohne Schaden ins Ziel.



Auch auf den (sehr) wenigen gut ausgebauten Strassen konnte es zu interessanten Begegnungen kommen. In all den östlichen Ländern ist das Fahrzeug erst voll, wenn nichts mehr drauf geht. Übrigens: Solche Fahrzeuge kommen einem auch auf wesentlich schmäleren Strassen entgegen!



30. Mai 2013 - Mongolei: Von Erenhot nach Althanshiree (296 km)

Genau so haben wir uns das vorgestellt! Wenn man einmal vom unwahrscheinlich komplizierten und seeehr langatmigen Grenzüberschreitungsprozedere absieht, haben wir einen tollen Tag erlebt. Bei viel Sonne, viel Wind und noch mehr Sand bis (fast) in die hinterste Ritze haben wir die ersten 300 km der Wüste Gobi durchfahren. Während zweier Sonderprüfungen über total 50 km in der Wüste (as quick as possible) haben wir die Fähigkeiten und Grenzen unserer 'Isabella' ausgelotet. Die zusätzlich eingebauten Verstärkungen und Stossdämpfer hatten wirklich viel zu tun und auch wir wurden ordentlich durchgeschüttelt. Auch das Wechseln der Kühlflüssigkeit hat sich gelohnt, denn die Wassertemperatur kam nie mehr über 95° Celsius.

Jetzt sind wir in einem Camp mitten in der Wüste und wurden bestens mit Essen und Bier versorgt. Zurzeit habe ich den Notebook auf der hinteren Kiste platziert, daneben ungefähr ein Bier und schreibe diese Zeilen, während die Sonne untergeht. Erlebnis pur!

Ergänzung: Ihr werdet nicht erraten, wo sich das Gepäck dieses Fahrzeuges nach den ersten beiden Sonderprüfungen durch die Wüste Gobi befand. Wir wissen es auch nicht, aber wir wissen ganz genau, wo es nicht mehr war, nämlich auf dem Fahrzeug!



Sand und Wüste, soweit das Auge reicht



Unten: Fast könnte man meinen, Röbi halte nach etwas Speziellem Ausschau ...



Es muss an der Kamera liegen, dass ich da etwas belämmert drein schaue, andere Gründe kann ich nicht ausmachen ...



31. Mai 2013 - Mongolei: Von Altanshiree nach Ulaan Baatar (426 km)

Unsere erste Camping-Nacht in der Wüste Gobi haben wir erfolgreich hinter uns gebracht, obwohl uns der starke Wüstenwind ziemlich zu schaffen machte. Wir mussten mitten in der Nacht unsere 'Isabella' umparkieren, damit wir etwas Windschutz hatten und unsere Zelte am Fahrzeug festbinden konnten. Geschlafen haben wir (und alle anderen) nicht viel. Die heutige Sonderprüfung über 80 km ist Röbi gefahren und es würde mich nicht wundern, wenn er einen neuen Streckenrekord für Vorkriegsfahrzeuge aufgestellt hätte. Offenbar machen wir es beide nicht allzu schlecht, sind wir doch nach dem 3. Tag auf dem sechsten Gesamtrang der Kategorie *Vorkriegsfahrzeuge* platziert und wir dürfen guter Hoffnung sein, dass wir heute diesen Platz mindestens halten, wenn nicht verbessern konnten. Wir sind jetzt gesund in Ulaan Baatar angekommen und freuen uns auf den heutigen Gesellschaftsabend. Morgen haben wir den ersten der vier freien Tage und wir werden diesen für einige Service-Arbeiten nutzen (Auto aufräumen und Sand entfernen und Sand entfernen und Sand entfernen ...). Am 2. Juni geht es dann weiter nach Bulgan.

Ergänzung: Morgendlicher Start zu einer Sonderprüfung ins buchstäbliche ‚Nichts‘, vorbei an Trampeltieren und anderen Kamelen, wobei anzumerken ist, dass das unten auf den Kühler geladene



Vieh schon vorher tot war. Manche ‚Strassenunebenheiten‘ waren tagsüber recht problemlos und frühzeitig zu erkennen, zum Glück mussten wir nie nachts fahren!

Im abendlichen Feierabendverkehr von Ulaan Baatar war zumindest für uns kein System zu erkennen. Es gilt das Recht des Stärkeren oder ...



... wer die lautere Hupe hat und da konnten wir ganz vorne mitreden, resp. mithupen!



1. Juni 2013 - Mongolei: Ulaan Baatar (Ruhetag)

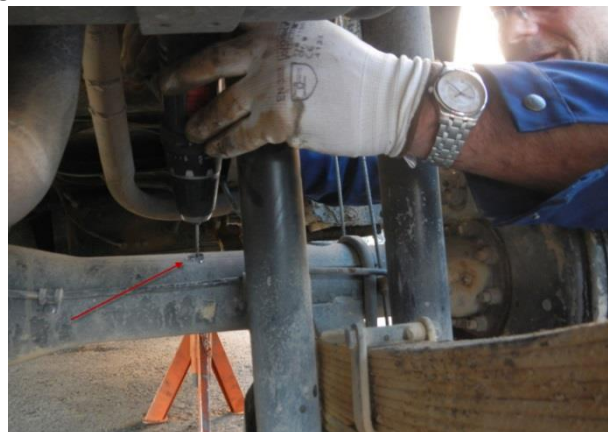
Heute haben wir verschiedene Service-Arbeiten an unserer 'Isabella' durchgeführt. Leider mussten wir auch einige Abnutzungserscheinungen feststellen, was aber angesichts der enormen Beanspruchung nicht weiter erstaunt. Die vorderen Achsschenkelbolzen weisen schon spürbares, aber (noch?) nicht besorgniserregendes Spiel auf. Am rechten Hinterrad ist offenbar der Simmenring undicht, so dass das Öl vom Differential statt nur bis zum Radlager weiter hinaus in die Bremse lief. Diese wies natürlich keine Wirkung mehr auf, dafür lief sie buchstäblich wie geschmiert und zudem wollten wir ja fahren und nicht bremsen! Die Ursache liegt möglicherweise in der fehlenden Entlüftung der Hinterachse. Dadurch hat sich beim Fahren in der Hinterachse ein Druck aufgebaut und so das Öl durch den Simmenring gedrückt. Wir haben als mögliche Abhilfe ein kleines Loch oben in die Hinterachse gebohrt, mal schauen, ob es etwas nützt. Dramatisch ist das (bis jetzt) ebenfalls nicht, denn mechanisch ist alles in Ordnung und solange wir immer genügend Öl im Differential haben, sollte nichts geschehen. Die Bremse haben wir gereinigt und sie erfüllt wieder die gewünschte Funktion. Auch sonst haben wir die eine oder andere Schraube angezogen und diverse Flüssigkeiten nachgefüllt.

Wahrscheinlich alle Teams kämpfen mit kleineren oder grösseren technischen Problemen und wenn wir so in die Runde schauen, haben wir bis jetzt eher sehr kleine Probleme. An der Rallye nehmen ca. 10 Mercedes teil. Diese konnten ihre Fahrzeuge alle in der hiesigen Mercedes-Vertretung überprüfen und reparieren lassen. Auch andere Teams haben eigene Mechaniker und Service-Fahrzeuge, welche jeweils an den Etappenorten erscheinen und die ihnen zugeteilten Fahrzeuge reparieren.

Ranglistenmässig haben wir zwei Plätze gut gemacht und sind jetzt auf Platz vier von 41 Teilnehmern in der Kategorie *Vorkriegsfahrzeuge*. Das will aber gar nichts heissen, denn die Konkurrenz ist beträchtlich. Wir sind umgeben von Rolls-Royces und Bentleys, welche deutlich leistungsfähigere Motoren haben. In der Wüste schaffen wir auf den Sonderprüfungen nicht mehr als 90 km/h und wenn es sandiger wird, dann sinkt unsere Geschwindigkeit schnell einmal. Viel entscheidender ist, dass wir während einer Sonderprüfung nicht ausfallen, denn dann würden die Strafpunkte so richtig einschenken. Zudem haben wir erst 4 Fahrtage hinter uns, 25 stehen uns noch bevor! Aber egal, wie es herauskommt, schon die ersten 4 Tage haben Eindrücke fürs Leben hinterlassen.

Morgen geht es nach einer Fahrzeugparade für die Bevölkerung (deren Interesse ist übrigens riesig!) und einer Bürgermeisteransprache (auf mongolisch?) weiter westwärts. Die nächsten 6 Nächte campieren wir wieder in der Wüste und es kann gut sein, dass wir uns eine Weile nicht mehr melden können. Andererseits staunen wir immer wieder, in welcher Armut (oder Bescheidenheit?) die Leute hier leben und trotzdem haben fast alle ein Handy. Also haben wir vielleicht wie bei der ersten Wüstenübernachtung Handy-Empfang.

Ergänzung: In der Tat gab es das eine oder andere zu erledigen. Links sieht man die gut geölte rechte Hinterradbremse und rechts ist Röbi am Entlüftungsloch bohren.





... und zwar bis tief in die Nacht (für die einen).

Das ganze Unterfangen fand vor dem Hotel-Haupteingang statt und wir waren jeweils in bester Gesellschaft ...



Links sieht man übrigens das Fahrzeug – einen australischen Leyland - des Gesamtsiegers, welches mit Vater und Sohn besetzt war. Der Vater ist jetzt 81 Jahre alt und machte schon das 5. Mal diese Rallye mit. Für das nächste Mal im Jahre 2016 hat er sich schon wieder angemeldet!



Nach erfolgter Reparatur gönnten wir ‚Isabella‘ eine gründliche Wäsche. Für 20 Dollar putzten zwei Staatsbeamte während mindestens zweier Stunden das ganze Fahrzeug. Nachdem sie wohl gegen 50 Mal die Wassereimer am 100 Meter entfernten Wasserhahn gefüllt hatten, kam dann doch einer auf die Idee, einen Gartenschlauch zu besorgen ... Sehr effizient war das ganze ja schon nicht, andererseits waren wir natürlich froh, konnten wir auf diesen langandauernden Service zurückgreifen. Die Bierrechnung während der Wartezeit war entsprechend teuer!

Auch unsere Kleider hatten wieder einmal eine Wäsche nötig!



2. Juni 2013 - Mongolei: Von Ulaan Baatar nach Bulgan (343 km)

Heute haben wir unseren ersten (und hoffentlich letzten!) Pechtag eingezogen. Auf der ersten Sonderprüfung heute Morgen haben wir das vermutlich einzige Schlammloch in der Wüste Gobi gefunden und uns ausgiebig darin aufgehalten. Nichts, aber auch gar nichts ging mehr! Zu unserem kleinen Trost haben einige weitere Rallye-Teilnehmer dieses Schlammloch ebenfalls erfolgreich und langandauernd gefunden. Mit zunehmenden Befreiungsversuchen wurde unsere Kleidung immer einheitlicher, wenigstens hatten allen einen anderen Vornamen, so dass wir uns immer noch auf Zurufen erkennen konnten. Nach einer Stunde waren alle wieder frei geschleppt. Die Allrad-Fahrzeuge des Organisations haben ganze Arbeit geleistet, auch wenn sie sich zuerst gegenseitig selber aus dem Schlamm befreien mussten!

Unsere Hinterachse ist dank des gestern gebohrten Entlüftungsloches wieder dicht, dafür macht uns unsere Vorderachse Sorgen. Schon gestern mussten wir eine Verbiegung derselben feststellen welche sich heute auf Röbis Husarenfahrt noch etwas verstärkt hat. Wir wissen inzwischen, dass unsere 'Isabella' durchaus flugtaugliche Eigenschaften aufweist, bei der Landung hingegen ist noch etwas Optimierungspotential vorhanden. Wir haben daher unseren Fahrstil ein wenig gedrosselt, so dass wir trotz den schrägen Vorderrädern noch selbständig und pünktlich im (hervorragend organisierten!) Wüstencamp ankamen. Da man in der Wüste Gobi insbesondere am Sonntag so schnell keine Vorderachse für einen Rockne Jahrgang 1932 bekommt, musste ein Verstärkungsrohr gefunden und an die bestehende Achse angeschweißt werden. Ich weiss nicht genau woher, aber Röbi hatte plötzlich ein passendes Rohr zur Hand und eine halbe Stunde später war es auch schon angeschweißt und die Achse halbwegs gerichtet. Zu späterer Stunde habe ich einen verzweifelt suchenden mongolischen Lastwagenfahrer gesehen, der auf seiner Ladebrücke nach irgendetwas gesucht und nicht gefunden hat (keine Sorge, wir haben ihn dann entschädigt). Unsere Vorderachse wie wir sind bereit zu neuen (Schand-)taten, aber zuerst gehen wir schlafen. Im Camp wird immer noch eifrig geschraubt, getrunken und gesungen. Unser Schlammabausflug hat uns zum Glück nur 5 Ränge gekostet, trotzdem werden wir es jetzt etwas gemütlicher angehen, denn wir wollen ja alle zusammen inklusive Vorderachse in Paris ankommen.

Von der mongolischen Hilfsbereitschaft sind wir sehr beeindruckt, die teilweise etwas aufdringlich freundliche Art ist etwas gewöhnungsbedürftig, aber nicht schwierig. Und zudem: Wir sind die Fremden und nicht umgekehrt!

Ergänzung: Bei der morgendlichen Abfahrt war alles noch in bester Ordnung. In Ulaan Baatar wurden wir mit einem riesigen Volksfest und lokaler Streichmusik verabschiedet ...





... und wir gelangten schnell wieder in die mongolische Wüste.



Heute wissen wir, dass man das Schlammloch vielleicht schon etwas früher hätte erkennen können, denn es gibt eine ganz bestimmte Sorte Grasbüschel, die nur am Rande des Schlammbereiches vorkommen und im Schlamm selber nicht mehr (auf dem untenstehenden Foto sieht man sie mit



etwas gutem Willen im Hintergrund). Aber erstens sind Röbi und ich keine Botaniker, zweitens hatten wir keine Zeit für Pflanzenbestimmungen und drittens wäre es auch dann zu spät gewesen, denn wir kamen mit mindestens 80 km/h daher und waren gerade daran, einen unserer schärfsten Rivalen zu überholen. Auch dieser fuhr durch das Schlammloch, konnte sich aber dank seines starken Motors (der hatte wirklich Pfupf!) und vor allem dank seinen grobstolligen Reifen (siehe unten) gerade noch durchwühlen. Ab der

zweiten Russland-Etappe hatte dieses Fahrzeug (ein Ford Coupé, Jahrgang 1940, es landete am Schluss auf dem 3. Gesamtrang in der Kategorie *Vorkriegsfahrzeuge*) dann ganz normale Sommerreifen aufgezogen. Offenbar wurden diese schon im Vorfeld der Rallye nach Novosibirsk geschickt und dort gewechselt.

Na ja, das hätten wir natürlich auch machen können, da könnte ja wirklich jeder kommen ...



Einige weitere Impressionen aus dem Schlammbad:



... und dann das bereits legendäre Bild des Rallye-Fotografen *Gerard Brown*, welches einerseits auf



der Homepage des Veranstalters aufgeschaltet ist und andererseits – ohne Lizenzvermerk und aufgezogen auf Leinwand - in den guten Stuben von Röbi und mir hängt (herzlichen Dank Annamaria!)

Leider konnten wir nicht herausfinden, was das Pferd zu diesem Zeitpunkt gerade gedacht hatte, jedenfalls blieben unsere Schiebebemühungen erfolglos.

Mit zusammengeknoteten Seilen und einem 4x4 Zugfahrzeug auf festem Boden hat es dann doch noch geklappt.

Natürlich haben wir auf dieser Sonderprüfung die maximale Anzahl Strafpunkte gefasst, was uns in der Rangliste um einige Plätze nach hinten geworfen hat.



Abends im Camp war die Bescherung gut zu sehen ...



... beim Besichtigen der verbogenen Vorderachse



... beim Anpassen des Verstärkungsrohres ...



... und beim Schweißen desselben



3. Juni 2013 - Mongolei: Von Bulgan nach Murun (350 km)

Heute lief es erheblich besser als gestern. Weit und breit war kein Schlammloch zu finden, in das wir uns hätten verirren können. Die erste von drei Sonderprüfungen über 35 km bewältigten wir mit Bravour. Die gestrige von Röbi sportlich aufgestellte Vorgabe konnte ich fahrtechnisch mindestens auch erreichen, leider aber auch eine weitere Achsverbiegung. Das verstärkte Stück hat sich nicht mehr verändert, dafür die nicht verstärkten umso mehr. Unsere Vorderräder sehen aus wie schlecht platzierte Zähne im Oberkiefer und für morgen haben wir uns vorgenommen, etwas vernünftiger zu fahren (die geneigten Leserinnen sollen bitte sofort aufhören zu lachen!). Sicherheitshalber haben wir uns in diesem Vorsatz auch nach dem dritten Bier nochmals gegenseitig bestätigt, so dass eigentlich (fast) nichts mehr schief gehen kann. Also werden wir morgen mit der nötigen Vorsicht ans Werk gehen, selbst wenn uns das weitere Ranglistenplätze kosten wird. Wir wissen wenigstens, dass wir in unserer Kategorie vorne mithalten könnten, aber es ist uns wichtiger, heil in Paris anzukommen. Wenigstens konnten wir heute den Abend geniessen, denn ausser Wasser- und Ölstand kontrollieren mussten wir nichts tun (ausser anderen unser Werkzeug ausleihen). Es ist jetzt 23:45 Uhr und es trudeln immer noch Teilnehmer ein. Auch der Generator für das Schweissgerät läuft immer noch auf Hochtouren und übertönt fast das Quaken der Frösche. Die Japaner, welche mit ihrem Datsun 240Z eine komplette Rolle vorwärts in den Wüstenschotter gelegt hatten, konnten schon wieder etwas gequält lachen, denn das Fahrzeug läuft tatsächlich wieder. Auf den ersten Blick ist allen klar, dass für die Behebung der Folgeschäden einiges mehr als nur Politur nötig ist. Schon gestern hat sich ein weisser VW Käfer überschlagen. Niemandem ist etwas passiert, aber der Fahrer hat definitiv aufgegeben. Nicht weil der Käfer nicht mehr lief, sondern weil keine Chance mehr auf den Gesamtsieg bestand. Darüber können Röbi und ich mit einer etwas verbogenen Vorderachse nur lachen!

Ergänzung: Einige Impressionen von den unterschiedlichen Streckenarten und vom Passieren einer



modernen mongolischen Brücke (kaum zu sehen, dafür ca. 30 Rappen Brückenzoll)



Abends im Camp:



mit Küche und Essenzelt



und das ‚verchurgelte‘ Auto zweier japanischer Teilnehmer (nach Überschlag während einer



Sonderprüfung). Zum Glück wurde niemand verletzt, aber an Bord herrschte eine Weile lang etwas dicke Luft.

Das Fahrzeug war später nochmals in einen kleinen Auffahrunfall verwickelt, erreichte Paris aber auf eigenen Rädern.

Ob die beiden Teilnehmer je wieder einmal zusammen an einer solchen Rallye teilnehmen wollen, ist nicht bekannt.

4. Juni 2013 - Mongolei: Von Murun nach Telmen Lake (350 km)

Bei schönstem Wetter und angenehmen Temperaturen sind wir heute Morgen weiter Richtung Westen gefahren. Unsere Fahrwege waren wie gewohnt sandig, kiesig und geröllig. Je nach Untergrund konnte man zwischen 10 und 70 km/h fahren. Wir mussten mehrere Pässe bis 2'300 m.ü.M. überqueren und eine besonders steile Anfahrt schafften wir auch im ersten Gang nur mit grosser Mühe. Zum Glück haben wir gestern Abend nicht vollgetankt, so dass wir, resp. 'Isabella' rund 80 kg weniger den Berg hochschleppen mussten. Wie gestern schon beschrieben, haben wir unseren Fahrstil gemässigt und uns ganz 'süferli' vorwärts bewegt. Die Vorderachse hat daher auch keinen weiteren Schaden genommen und wir hoffen, so am 10. Juni Novosibirsk zu erreichen, wo wir dann die Achse an den richtigen Orten trennen und neu zusammenschweissen und verstärken werden. Trotz aller Vorsicht sind wir recht früh im heutigen Camp angekommen, wohl einfach deshalb, weil wir im Gegensatz zu einigen anderen keine einzige Panne hatten und gut durchfahren konnten. Es tut schon gut, viele professionell aufbereitete Fahrzeuge am Wegrand stehen und auf Hilfe wartend zu sehen, während man selber locker vorbeizieht. Unsere sorgfältige Restauration des Fahrzeugs scheint sich bezahlt zu machen auch wenn wir selber schon das eine oder andere 'Wehwechen' beheben mussten und das Ziel noch weit entfernt ist.

Die heute durchfahrenen Hochebenen sind einfach riesig und wir stossen immer wieder auf Herden von Ziegen, Schafen, Kühen und Pferden. Doch auch in der Mongolei ist der Fortschritt angekommen. Die mongolischen Hirten hüten ihre Herden mit dem Motorrad (selten zu Pferd) und haben alle ein Handy mit dem sie uns fleissig fotografieren.

Unser heutiges Camp liegt relativ weit ab vom nächsten Dorf und das Benzin wurde auf einem Tanklastwagen ins Camp gekarrt (so ein Fahrzeug würde bei uns sofort aus dem Verkehr gezogen und eine Zone im Umkreis von 500 Metern abgesperrt, bis der Sondermülltransporter alles aufgeladen und abtransportiert hätte). Wir scheinen hier in der Gegend eine ganz besondere Spezies zu sein, denn es werden jetzt die Einwohner in Bussen zur Besichtigung unserer Fahrzeuge (und uns) herangekarrt.

Heute gehen wir früh schlafen, denn morgen wird es eine weitere happige Etappe geben. Das Hämmern unserer Nachbarn, das Bruzzeln der Schweissgeräte und das Summen der Stromerzeuger werden uns bestimmt helfen, bald den Schlaf zu finden ...

Ergänzung: Über solche Verkehrsschilder konnten wir immer wieder lachen. Da fährt man 100 km lang auf irgendwelchen Trampelpfaden mehr oder weniger querfeldein und sieht dann so ein Schild. Die Gefahr, wegen des Gelächters über das Schild die Kurve zu verpassen, war wohl grösser als die Kurve als solches zu verpassen!



Start zu einer Sonderprüfung den Berg hoch



An diesem Tag durchfahren wir eine grosse Vielfalt von verschiedenen Gegenden:



... und besonders interessant war eine Passage durch den Treibsand, welche wir auf Antrieb und ohne Probleme (wenn auch auf dem ‚letzten Zacken‘) durchfahren konnten. Wir haben dann angehalten und gewartet, bis die nächsten kamen ...



Links: Wenn man da nicht die richtige Spur erwischte, konnte es übel ausgehen!

Man sah sie schon von weitem kommen ...



Man beachte stets das rote Fahrzeug mit der Nummer 36, welches einen anderen Weg als die anderen wählte und bereits sichtbare Mühe hat, das Tempo der anderen zu halten ...



... mit dem Resultat, dass man bald gar nicht mehr weiter kam.



Da zu diesem Zeitpunkt (leider) keine Sonderprüfung im Gange war, hatten diese diversen Sandabstecher auch keine Auswirkungen auf die Rangliste.

Einerseits schade, weil es uns im Schlammbad diesbezüglich viel schlechter ging, andererseits auch gut, weil wir sonst diese Fotos nicht hätten schiessen können!

5. Juni 2013 - Mongolei: Von Telmen Lake nach Chjargas Lake (288 km)

Nur noch 80 von 96 Fahrzeugen haben das Camp auf eigenen Rädern erreicht. Soeben wurden zwei weitere Fahrzeuge auf einem mongolischen Lastwagen (nett ausgedrückt) herbei gebracht und abgeladen. Das wird eine lange Nacht für deren Besitzer werden, denn die Vorderräder derer Fahrzeuge stehen mehr als 45° aus der üblichen Vertikalen entfernt.

Unsere verbogene Vorderachse hat sich bestens gehalten. Wir haben alle schwierigen Stellen gut umfahren (zweimal wurde es wegen fehlender Motorenleistung etwas eng) und sind ohne eine einzige Panne im Camp angekommen. Kaum hatten wir unsere Zelte aufgestellt, kam auch schon der erste von vier Sand/Staubstürmen und ich kenne jetzt (fast) keine Stelle mehr, wo noch kein Sand vorhanden ist. Macht nichts, denn wir sind ja nicht zum Vergnügen hier und bezahlt haben wir ja auch dafür.

Unser Camp liegt wiederum direkt an einem See in zwar öder und von Trampeltieren versch ... , aber trotzdem faszinierender Umgebung. Die Stimmung bei den schraubenden und nicht schraubenden Teilnehmern ist sehr gut und vorhandene Sprachbarrieren werden mit Finger- und Zehensprache überwunden. Im Camp gibt es jeden Abend erlesene Rotweine zu kaufen, was auch eifrig genutzt wird und der Völkerverständigung bestimmt keinen Abbruch tut (es sind Teilnehmer aus 26 Nationen am Start!).

Ranglistenmässig pendeln wir nach wie vor um den 10 Platz herum. Einerseits profitieren wir von den Ausfällen besser Platzierten und andererseits können wir auch gute Resultate erreichen, indem wir eine möglichst optimale Route fahren. Nach wie vor müssen wir unser Temperament zügeln und das Auto, resp. die Vorderachse schonen. Das gelingt uns nicht immer, wir schreiben uns das aber unserem jugendlichen Leichtsinn zu und das ist ja ein wenig zu verzeihen, oder etwa nicht?

Ergänzung: Jeden Abend wurden ein oder mehrere Fahrzeuge auf Lastwagen ins Camp gebracht. Die



hier sichtbare Abfahrtsrampe ist eine fortschrittlichsten, die ich in der Mongolei gesehen habe ...

Dieses Fahrzeug Nr. 7 von Jenny Mah und Loren Cocking hat gesamthaft mindestens $\frac{1}{4}$ der Strecke auf einem Lastwagen zurückgelegt und konnte erst in der Ukraine wieder dauerhaft fahrtüchtig gemacht werden. Das Schildern der hinter dieser Teilnahme stehenden Geschichte sowie der Reparaturbemühungen und Erlebnisse auf

der vielfältigen ‚Lastwagenreise‘, würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen, verdient jedoch Respekt! Vielleicht komme ich ja sonst einmal dazu, davon zu erzählen.

Doch nun noch zu den Sandstürmen: Was anfangs nach einem Gewitter aussah (mindestens für uns Westeuropäer), entpuppte sich zunehmend als Sandsturm, genauer gesagt als Staubsturm. Zuerst war nur gewaltiger Wind (man beachte den Zustand des linken grünen Gemeinschaftszeltes), dann wurde es zunehmend ...



... dunkler, bis man anschliessend kaum mehr als 5 Meter sah



Nach wenigen Minuten war alles vorüber, zurück blieb einfach überall nur allerfeinster Staub, der durch alle Ritzen dringen konnte. Selbst im geschlossenen Auto war alles voll Staub. Diesen brachten wir recht einfach wieder hinaus, denn nachher hat es nur noch gewindet und wir haben einfach alle Türen geöffnet.



Unsere Nachbarn waren in dieser Nacht zwei belgische Ehepaare, eines davon fuhr in einem offenen Wagen und war für solche Ereignisse bestens ausgerüstet (Brille). Dass aber der feine Staub den Weg in seine zuvor geöffnete Bierflasche gefunden hat, liess ihn dann kurzzeitig doch etwas lauter werden. Sonst war er aber stets ein friedlicher humorvoller Zeitgenosse!



6. Juni 2013 - Mongolei: Von Chjargas Lake nach Uureg Lake (259 km)

Heute stand eine weitere kurze, aber nicht minder anstrengende Etappe bevor. Von den total 270 km konnten nur 20 km auf Asphalt zurückgelegt werden, der ganze Rest war in freier Wildbahn zu absolvieren. Bei der letzten Sonderprüfung mussten wir einen Pass hochfahren, welchen wir bis 300 Meter vor dem Ziel mehrheitlich im ersten Gang bewältigen konnten. Die letzten 300 Meter waren für unsere 'Isabella' (und auch für einige andere) viel zu steil. Zuerst hiess es: Ballast abwerfen! Röbi sprang aus dem kaum noch fahrenden Auto und schob so lange er konnte, aber leider half das nicht viel. Ich musste auf die Wiese in die schräge Horizontale ausweichen, dann rückwärts die nächsten Höhenmeter in Angriff nehmen, dann wieder im Vorwärtsgang einige Höhenmeter gut machen, dann wieder rückwärts und so weiter, bis ich die Bergkuppe und das Ziel rückwärts durchfahren konnte. Röbi machte die ganzen Höhenmeter zu Fuss und die Zeit wurde erst gestoppt, nachdem auch er das Ziel erreicht hatte. So etwas nennt sich Team-Work und ich war froh, musste Röbi den Berg hochrennen und nicht ich (er ist ja auch noch jünger)! Ansonsten lief alles normal: Wir haben bei unserer 'Isabella' vorsichtshalber lediglich den etwas angegriffenen Keilriemen ausgetauscht und uns ab den vielen Problemen der anderen Teilnehmer gewundert. Hoffentlich bleibt das so! Ranglistenmässig werden wir wohl etwas zurückfallen, denn auf diesen Bergprüfungen fehlen uns einfach mindestens 50 PS oder wir haben zu viel Gewicht an Bord (oder beides). Sicherheitshalber werden wir jetzt unsere mitgebrachte Flasche 'Appenzeller' leeren und dank dieser Massnahme werden wir die morgigen Pässe sicher mit Leichtigkeit nehmen.

Das heutige Camp liegt auf ca. 1'600 m.ü.M. und liegt wiederum direkt an einem grossen See. Der Sonnenuntergang und das ganze Naturschauspiel sind einfach gewaltig und nicht zu beschreiben. So etwas kann man nur erleben!

Morgen geht es weiter in die Berge und wenn alles gut geht, sind wir am Abend an der russischen Grenze und übernachten zum letzten Mal im Camp.

Ergänzung: Leider bildet das untenstehende Foto die Realität, insbesondere die Steilheit des letzten Stücks nur sehr schlecht ab. Wir kamen – alles während einer Sonderprüfung – von der hintersten Bergkette (Pfeil) herunter, querten die ganze Ebene (man beachte die kürzere, aber weniger befahrene Route, welche man erst sieht, wenn man vorbei ist ...). Ziemlich in der Mitte des Bildes



kommt ein Volvo 164 das letzte Steilstück angebraust, besetzt mit einem älteren sehr netten (und etwas ‚spleenigem‘) australischem Ehepaar. Meistens - vor allen bei den Sonderprüfungen – fuhr die Dame und hat den jüngeren Teilnehmern immer wieder gezeigt, wo der ‚Bartli den Moscht holt‘. Mit der Navigation scheint es aber nicht so gut geklappt zu haben, waren sie doch aus unerfindlichen Gründen immer wieder hinter uns obwohl sie uns häufig überholt hatten.

Natürlich hatten im Camp wiederum einige viel zu schrauben, andere wie wir hingegen konnten in Ruhe ihr Bier genießen (und mussten dafür lange üben, bis der Selbstauslöser des Fotoapparates erst dann auslöste, wenn beide halbwegs gescheit auf dem Bild waren ...)



Aussicht auf den Uurug Lake zu verschiedenen Zeiten



7. Juni 2013 - Mongolei: Von Uureg Lake zur russischen Grenze (271 km)

Unser zweiter Pechtag! Auf der ersten Sonderprüfung ist uns auf ebener Strecke die linke Halbwelle gebrochen (vermutlich wieder ein Ermüdungsbruch, wie auf der letzten Probefahrt nach England im Dezember 2012). Dank der Hilfe des Rallye-Reparaturteams war die mitgenommene Ersatzwelle knappe 2 Stunden später montiert und wir konnten weiter fahren. Nach wie vor ist nicht klar, warum diese Welle immer wieder bricht. Wir fürchten jetzt, dass die rechte Halbwelle auch nicht mehr lange hält und wenn diese wirklich auch noch brechen sollte, können wir vermutlich einpacken. Wir werden versuchen, die defekte Welle in Novosibirsk zusammenschweißen zu lassen.

Ansonsten war dieser Tag bis jetzt der wohl härteste, denn die Fahrwege waren auf 275 km mehr als nur schlecht. Sandige Passagen (Vollgas und durch) wechselten sich ab mit stark steinigem Gelände (häufig weniger als 10 km/h). Wir erklommen Höhen bis über 2'500 m.ü.M. und da ging unserer 'Isabella' einmal mehr der Schnauf aus. Abwechslungsweise vorwärts und rückwärts kreuzten wir die Bergflanken hinauf und kamen jeweils wirklich auf dem letzten Zacken oben an. Der Verschleiss an den Fahrzeugen ist enorm! Mir ist jetzt schon klar, dass ich unsere 'Isabella' nochmals komplett auseinander nehmen, prüfen und restaurieren muss. Aber genau genommen war mir das schon vorher klar.

Unser letztes Camp liegt auf 2'300 m.ü.M direkt an der russischen Grenze und es ist a....kalt. Zum Glück habe ich eine Stand- und Sitzheizung eingebaut, welche jetzt beste Dienste leisten. Sicherheitshalber haben wir noch etwas Frostschutz nachgefüllt, denn es weht ein starker eisiger Wind, dem unsere Zelte trotz Autowindschatten nur mühsam standhalten können. Bei der Kontrolle der Vorderachse haben wir unter dem Dreck einen Riss entdeckt. Keine Ahnung, wie lange der schon bestand, Röbi hat ihn jetzt bestmöglichst zugeschweisst. Zudem mussten wir noch diverse weitere Service-Arbeiten durchführen (wie alle anderen auch). Soweit ist also alles in Ordnung und funktioniert. Die grosse Unbekannte ist jetzt die rechte Halbwelle, die Vorderachse haben wir gut im Griff.

Morgen werden wir in Russland einreisen und noch weiter bis Aya fahren. Dann geht es nur noch einen Tag bis zum Ruhe- und Basteltag in Novosibirsk. Hoffen wir, dass bis dorthin alles hält!

Ergänzung: Das war wirklich Pech, denn wir fassten wegen dieses Malheurs die maximal mögliche Strafzeit dieser Sonderprüfung, was uns wiederum mehrerer Ränge zurückfallen liess.



8. Juni 2013 - Russland: Von der russischen Grenze nach Aya (470 km)

Heute Morgen haben wir die Mongolei verlassen und sind in Russland eingereist. Das ganze formalistische Prozedere hat mehr als 4 Stunden gedauert und ich verzichte darauf, unsere Gedanken und Sprüche zur ganzen Geschichte wiederzugeben, resp. die Kurzfassung lautet: Ineffizienter geht es nicht mehr, selbst wenn man sich grosse Mühe geben würde! Leider viel schlimmer ist die Tatsache, dass rund 55 km nach der Grenze unsere rechte Halbwelle auch gebrochen ist. Die Ersatzwelle haben wir gestern schon eingebaut und so stehen wir jetzt neben der Strasse bei schönstem Sonnenschein und warten auf den Abschleppdienst. Wir werden versuchen, die beiden defekten Wellen schweissen zu lassen, aber grosses Vertrauen in die Langlebigkeit derselben haben wir nicht, selbst wenn das Schweissen klappen würde. Und passenden Wellen ab Lager gibt es auch nicht. Wir können noch versuchen, eine komplett andere Hinterachse aufzutreiben, aber auch das ist nicht einfach. Im schlimmsten Fall (und der ist näher denn je) müssen wir unsere 'Isabella' verladen und nach Hause bringen lassen und entweder ein anderes Auto kaufen (wir wären nicht die ersten) und weiterfahren oder dann nach Hause zurückkehren. Unsere Stimmung ist nahe am Nullpunkt, aber wer weiss, vielleicht finden wir noch eine Lösung ...

Nachtrag um 16:00 Uhr (im Abschleppwagen sitzend):

Hoffnung keimt auf! Wir haben festgestellt, dass die Halbwelle doch nicht gebrochen ist, sondern 'nur' das Radlager defekt ist. Offenbar geht zuerst das Radlager kaputt und mit zunehmendem Radlagerspiel bricht dann die Halbwelle. Das würde auch die komischen Geräusche erklären, welcher wir gestern wie heute gehört haben und nie recht zuordnen konnten (gestern haben sie nach 10 km aufgehört und ca. 100 km später ist die Halbwelle gebrochen). Eine Unwucht oder etwas ähnliches war nie zu spüren. Heute haben wir zum Glück früh genug angehalten. Jetzt müssen wir also nicht Halbwellen schweissen, sondern genügend neue und starke Radlager finden. Die Hoffnung stirbt zuletzt!

Nachtrag um 23:45 Uhr:

Wir sind zusammen mit unserer 'Isabella' auf dem Abschleppwagen nach rund 400 km durch traumhafte Gegenden auf dem Hotel-Parkplatz eingetroffen, wo der russische Support-Organisator eine wahre Off-Road-Werkstatt eingerichtet hat. Mindestens zehn Mechaniker schrauben im Scheinwerferlicht an mindestens ebenso vielen Fahrzeugen, ein faszinierender Anblick! Wir gehen jetzt essen, duschen und schlafen, damit wir morgen früh fit für die Reparaturen sind. Inzwischen versuchen die Russen, passende Radlager aufzutreiben und die gestern gebrochene Halbwelle zu schweissen. Wir sind gespannt!



Ergänzung: Wir warteten und warteten! Das Zollamt ist übrigens noch nicht zu sehen. Das Grenzdorf hat geschätzte 100 Einwohner und lebt in verhältnismässigem Wohlstand. Was wir zuerst für einen Kuhstall hielten (rechts mit Schatten), war eine Wechselstube und der Besitzer fuhr einen Mercedes, welcher vom sichtbaren Alter her

problemlos an unserer Rallye hätte mitmachen können.

Unser letztes mongolisches Geld gaben wir gezwungenermassen im Supermarkt aus (man kann es sonst nirgends wechseln). Die Auswahl war nicht riesig, aber wenigstens gab es eine.



Endlich kamen wir zum Zollhaus auf der mongolischen Seite, man beachte das hohe Verkehrsaufkommen und die damit verbundene Hektik. Da ging vielleicht die Post ab!

Rund 8 km nach der mongolischen Grenze kam die russische Vorkontrolle. Zwischen dem



Häuschen rechts und uns rannten jeweils Beamte mit unseren Papieren hin und her. Am Schluss bekamen wir eine Durchgangsnummer an die Frontscheibe geklebt (welche natürlich nicht hielt) und wir durften weiter zur 16 km entfernten ‚richtigen‘ Grenzkontrolle fahren, wo wir erneut warten durften. Die Reihenfolge der Durchgangsnummern musste

penibel eingehalten werden. Als hätten es unsere Fahrzeuge gewusst, keines hatte auf dieser Strecke eine Panne!



Das Tor wurde jeweils für 2 bis 3 Fahrzeuge geöffnet und immer wieder sorgfältig verschlossen. Vermutlich wollte der Vorposten verhindern, dass die Zöllner im Hauptgebäude das ganze Ausmass der noch zu leistenden Arbeit überschauen konnten.

Die Mimik der Beamten war grundsätzlich frostig und stieg mit zunehmend höheren

Rangabzeichen ins arktisch Durchfrorene an.

Kein Wunder brauchen die hier so viel Wodka zum Auftauen!

Durch ganz Russland begleiteten uns Vertreter des russischen Automobil- und Oldtimerclubs. Schon nach der Grenze standen mehrere moderne Abschleppwagen bereit. Da dachten wir noch nicht daran, 55 km später einen solchen nutzen zu müssen. Aber eben, erstens kommt es anders als man zweitens denkt ...



Entgegen unseren Empfehlungen wurde das Fahrzeug zuerst so aufgeladen. Wir konnten leider nicht genügend deutlich erklären, dass wir hinten nebst allem Werkzeug etc. auch noch 200 Liter getankt hatten und der Schwerpunkt des Fahrzeuges weiter hinter der Mitte lag.

Bald haben sie es wegen der schlingernden Fahrweise des Anhängers selber gemerkt und ‚Isabella‘ umgekehrt aufgeladen.



Das ging schon wesentlich besser, aber angesichts der noch verbleibenden mehr als 400 km lud man nochmals auf einen stärkeren Transporter um.

Wir fahren dann mit unserem Chauffeur zu dritt in der Führerkabine mit. Es war recht eng und auch der Musikgeschmack des Fahrers sowie die Lautstärke des Dumm-Dumm-Gebrülls entsprachen nicht ganz den Wünschen von Röbi und mir. Wenigstens konnte der Fahrer dadurch am Steuer nicht einschlafen und wir stellten unsere Ohren auf ‚Durchzug‘ (und die Musik bei einer Pinkelpause etwas leiser).



Trotz der Umstände bekamen wir die Schönheiten der Natur mit und konnten die Fahrt mehr oder weniger genießen.



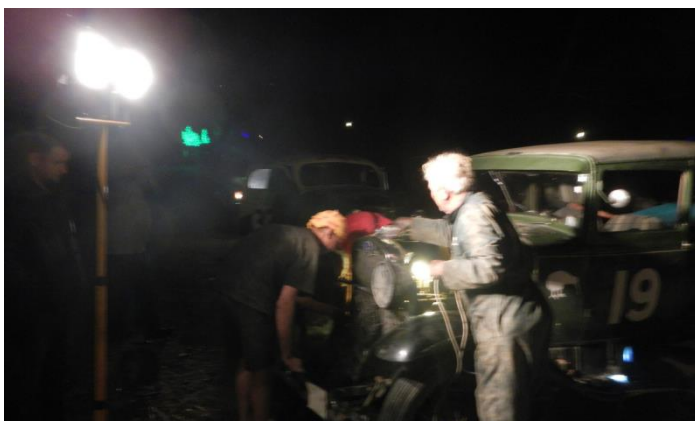
Abends dann auf dem Hotel-Parkplatz die Off-Road-Werkstatt...



Das Team mit dem Fahrzeug Nr. 19 hat über Nacht fast den ganzen Motor auseinander genommen, die Zylinderkopfdichtung gewechselt, den Kühler abgedichtet und auch sonst noch diese und jene Kleinigkeit repariert.

Sie waren - wie wir - auch erst im Dunkeln angekommen und begannen sogleich mit dem Reparieren. Wir gingen essen und schlafen und als wir am anderen Morgen auf den Parkplatz kamen, waren diese gerade daran, die letzten Schrauben anzuziehen ...

Auf jeden Fall konnten sie die Rallye auf eigener Achse fortsetzen und erreichten das Ziel in Paris.



9. Juni 2013 - Russland: Von Aya nach Novosibirsk (560 km)

Leider konnten in Aya keine passenden Radlager aufgetrieben werden, so dass wir unsere 'Isabella' erneut verladen und huckepack nach Novosibirsk transportieren lassen mussten (wir waren in guter Gesellschaft). Diesmal auf einem Lastwagenanhänger ohne Auffahrampen. Not macht bekanntlich erfinderisch und so konstruierten wir aus Brettern und mit Hilfe unserer Spanngurten selber zwei Auffahrampen. Alles klappte bestens, aber zu diesem Vorgang muss man die Bilder gesehen haben! Wir selber fuhren die 600 km in einem Wagen des russischen Supportteams nach Novosibirsk, wo wir tatsächlich auch ankamen. Das war nicht ganz selbstverständlich, denn der Fahrer verpasste mit ca. 60 km/h eine Rechtskurve, überquerte die Gegenfahrbahn, dann einen Kiesstreifen und fuhr schliesslich die mindestens 3m tiefe Böschung hinunter. Glücklicherweise überschlug sich der Wagen nicht und wir gelangten untenrum wieder auf die Strasse. Schwierig abzuschätzen, ob da der 13. Rallyetag eher Pech oder eher Glück brachte.

Unterwegs haben wir viel mehr und Näheres von Russland erfahren und gesehen, als wir das im eigenen Auto je hätten sehen können. Der Fahrer, sein 10-jähriger Sohn (ein ganz lieber und cleverer Kerl, Röbi hat ihm das Kartenspiel UNO beigebracht) und sein Beifahrer (offizieller Fotograf) konnten kein Englisch und wir kein russisch, aber wir hatten es mit Ausnahme des kleinen Böschungsabstecher ganz lustig und assen zusammen in einem russischen Schnellimbiss zu Mittag. Wir hatten keine Ahnung, was wir assen, aber es war sehr gut. Nachher mussten wir uns vor einem Lenin-Denkmal aufstellen und wurden ausgiebig fotografiert. Auch einen ländlichen russischen Supermarkt haben wir kennengelernt (so gross wie der Migros in Wülflingen).

Unterwegs haben wir zudem erfahren, dass passende Radlager gefunden wurden (glaube ich erst, wenn ich sie sehe) und die Halbwelle geschweisst werden konnte (dito vorher), so dass wir hoffentlich morgen mit dem Einbau beginnen können. Zur Zeit haben wir noch keine Ahnung, wohin 'Isabella' gebracht wurde. Zum Hotel wird man sie nicht bringen können, denn dieses liegt mitten im Zentrum beim Hauptbahnhof neben einem Erotik-Etablissement (nein, wir haben bis jetzt nicht vor, dieses zu besuchen).

Unser morgiger Ruhetag wird definitiv zum Basteltag und es besteht tatsächlich eine Chance, dass wir übermorgen die Reise auf den eigenen Rädern fortsetzen können. So ganz sicher sind wir noch nicht, aber wie schon früher geschrieben: Die Hoffnung stirbt zuletzt!

Ergänzung: Hinter dem Hotel-Gelände fanden wir ein paar mehr oder weniger morsche Bretter, welche wir mit vereinten Kräften zum Lastwagen trugen, welcher inzwischen rückwärts an eine Böschung gefahren war. Eine Rampe war schnell aufgebaut, bis sie allerdings auch unsere 'Isabella' tragen konnte, verging noch ein Weilchen ...



Das untenstehende Bild zeigt das ganze Geschehen bereits beim 2. Versuch, was man an den abgebrochenen Brettenden unschwer erkennen kann.



Mit vereinten Kräften und ...



... vor allem dank unseren Spannset-Gurten konnten wir eine tragfähige Rampe konstruieren, über welche wir unsere mehr als 2 Tonnen schwere Isabella trotz des defekten Radlagers auf den Anhänger fahren konnten.



Einmal mehr durften wir von der grosszügigen Hilfsbereitschaft aller Einheimischen, aber auch der anderen Rallye-Teilnehmer profitieren.



Der russische Chauffeur profitierte natürlich auch von uns, was man an seinem Strahlen im Gesicht



problemlos erkennen kann. Hier rollte nicht der Rubel sondern der Dollar!

Und so ging's dann weiter, mindestens für ‚Isabella‘, Röbi und mich erwartete ein ganz anderes Abenteuer!



Wir durften auf der Rückbank im Wagen eines Begleitfahrzeuges mitfahren und kaum 20 km nach dem Start kam die im Bericht erwähnte Rechtskurve, welche unser Fahrer glorreich verpasst hat.



Zum Glück hat er schlecht reagiert und ist vor Schreck den ersten Teil des Abhanges ziemlich gerade hinuntergefahren, bevor er dann vor den Büschen und dem Bachbett doch noch die Kurve gekriegt hat.

Niemandem ist etwas passiert und wie man auf dem Foto unten sieht, können Röbi und ich auf dem ca. 5 Minuten später aufgenommenen Foto bereits wieder lachen während der Fahrer und Vater des 10-jährigen Jungen noch etwas erschreckt

drein schauen. Diese Fotos wurden vom mitfahrenden russischen Rallye-Fotografen Nikolaj geschossen, welcher uns später diese und die folgenden Fotografien via E-Mail geschickt hat.

Wir haben noch einige Stunden mit diesen 3 Einheimischen verbracht und wahrscheinlich hat uns dieses glücklich überstandene Ereignis gegenseitig ins Herz schliessen lassen. Ohne sie hätten wir einige Eindrücke von Land und Leute verpasst.



Dieser Beinahe-Unfall hat mir wieder einmal aufgezeigt, wie wenig Unaufmerksamkeit und Ablenkung es im Alltagsverkehr braucht, bis etwas geschehen ist.



Den ganzen Tag sind wir dann mit unseren russischen Freunden unterwegs gewesen, haben grosse Männer getroffen (links),

einen russischen Schnellimbiss aufgesucht



und wurden auch noch Tage später immer wieder von Nikolaj fotografiert.



In allen seinen Fotografien ist seine Liebe zu den Details zu erkennen und wie er mit den unterschiedlichen Tiefenschärfen (oder ist es die Schärfentiefe?) die verschiedenen Details herausholt



Ein paar weitere seiner Bilder ...



links Jenny vom Fahrzeug Nr. 7, unten Nikolaj selber (nicht annähernd so gut aufgenommen von unserem ‚Unglücksfahrer‘).



Röbi und ich bei einer Autogramm-Runde



oder dann bei ganz vielen anderen Gelegenheiten, alles von Nikolaj aufgenommen



10. Juni 2013 - Russland: Novosibirsk (Ruhetag)

Nachtrag zum gestrigen Abend: Röbi und ich sind tatsächlich nicht ins Erotik-Etablissement sondern schlafen gegangen (stimmt wirklich!). Möglicherweise werden wir auch etwas älter ...

Der Bericht vom heutigen Tag kam aus gutem Grund erst nach 2 Liter Bier pro Person zu Stande, man möge mir allfällige Tippfehler verzeihen.

Um 7:30 Uhr fuhren wir mit dem Taxi zur angegebenen Garage, wo uns unsere 'Isabella' erwartete. Man gab uns sogar die geschweisste Halbwelle mit und wir brauchten nur noch auf das angekündigte Radlager zu warten. Wir warteten und warteten und warteten. Während der Wartezeit begannen wir einige Service-Arbeiten auszuführen, was letztendlich in die vollständige Demontage und Montage der Kühlwasserpumpe ausartete (für ältere Semester: Eigentlich wollten wir nur die 'Stopfschnur' ersetzen). Trotz mehreren Anläufen und leichtem Fluchen haben wir das hingekriegt, bevor das neue Radlager ankam. Und tatsächlich: Um ca. 14:00 Uhr kam jemand mit einem Radlager und sogar einem funktionierendem! Kleiner Nebeneffekt: Es hatte einen zu kleinen Aussendurchmesser, aber es drehte sich und war aus Metall und der Innendurchmesser und die Breite stimmte. Trotz leicht erhöhtem Puls konnten wir mitbekommen, dass das für russische Verhältnisse ein recht gut passendes Radlager war und man lediglich noch einen Aussenring drehen musste, damit es passte. Und tatsächlich: Eine Stunde später konnten wir diesen Aussenring in Empfang nehmen und mit der Montage beginnen. Wir hatten die Wahl zwischen einer russisch zusammen geschweissten Halbwelle mit gutem Lagersitz und einer originalen Halbwelle mit einem ausgeleierten Lagersitz. Wir entschieden uns für die Variante 'russisch zusammengeschweisst' mit gutem Lagersitz. Die Probefahrt nach der Montage ging über 17 Meter rückwärts aus der Werkstatt und 7.5 Meter vorwärts auf dem Parkplatz vor der Werkstatt. Dann war schon Schluss, denn die russisch zusammengeschweisste Halbwelle war an der Schweißnaht bereits wieder gebrochen. Einige Flüche später (Details lasse ich bewusst aus) montierten wir alles um und befestigten das neue Lager auf der originalen Halbwelle mit ausgeleiertem Lagersitz. Unter leichtem Staunen (Lächeln?) des Werkstattpersonals befestigten wir das Lager zudem mit Araldit Rapid. Nach erfolgter Montage bemerkten wir, dass wir in der Hitze des Gefechtes ein Bestandteil vergessen hatten zu montieren. Das angeleimte Lager musste nochmals runter und spätestens jetzt hat das Werkstattpersonal erkannt, dass mit Araldit befestigte Teile durchaus besser halten können als russisch zusammengeschweisste Halbwellen. Langer Rede kurzer Sinn: Unsere 'Isabella' steht seit 21:00 Uhr vor hunderten von Zuschauern fahrfähig auf dem Hotelparkplatz und Röbi und ich sitzen bei ungefähr einem Bier und essen Znacht. Morgen haben wir fast 700 km vor uns. Wir (Röbi, 'Isabella' und ich) geben unser Bestes, aber ob jetzt die Radlager und Halbwellen wirklich halten? Wie ich schon sagte: Die Hoffnung stirbt zuletzt!

Übrigens: Trotz unserer Missgeschicke sind wir erst auf Platz 20 zurückgefallen, denn die anderen kochen auch nur mit Wasser.

Ergänzung: Während Röbi sich zusammen mit den Mechanikern des Reparaturbetriebes um die Montage des neuen Radlagers und der neuen Halbwelle kümmerte ...



... habe ich ‚Isabella‘ wieder einmal ausgeräumt und versucht, etwas vom angesammelten Staub zu entfernen. Ich erreichte zwar etwas Besserung, aber alles in allem ein hoffnungsloses Unterfangen!



Die ganze Garage war komplett mit Rallye-Fahrzeugen belegt, mehrheitlich immer wieder mit den gleichen und es wurde geschraubt, geschweisst und geflickt, was das Zeug hielt ...



selbst auf dem Vorhof!



11. Juni 2013 - Russland: Von Novosibirsk nach Omsk (668 km)

Heute haben wir die Weiten von Russland kennengelernt. Ausserhalb der Abfahrtsstadt Novosibirsk und der Ankunftsstadt Omsk gibt es genau einen einzigen Typ 'Gegend', welchen wir fast 700 km lang genossen haben. Die einzige Abwechslung war die Verschiedenfarbigkeit der Kühe und das Wetter. Vom strahlenden Sonnenschein bis zum sintflutartigen Regen war alles dabei und dies mehrfach. In Omsk haben wir den russischen Feierabendverkehr kennengelernt und wenn man sich da nicht kompromisslos anpasst, kommt man nie in die Stadt. Die Anpassung ist uns gut gelungen, wir haben fleissig vom Touristen- und Oldtimerbonus (das Fahrzeug ist gemeint) Gebrauch gemacht und sind jetzt im Hotel. Das Interesse an unserer Rallye und an unseren Fahrzeugen ist wirklich beeindruckend.

Technisch gesehen haben wir eine saubere Fahrt ohne Probleme hingelegt, das ersetzte und angepasste rechte hintere Radlager hat gehalten. Wir mussten lediglich die Spur an der Vorderachse neu einstellen, denn zu Beginn geriet diese bei jeder unebenen Strasse (und das sind hier alle) in Resonanz und begann zu pendeln. Offenbar sind die mehreren hundert Kilometer Fahrt auf dem Lastwagenanhänger unserer 'Isabella' nicht so gut bekommen. Nach dem Einstellen der Spur war auch dieses Problem behoben.

Wir haben zudem beschlossen, alle auf Kieswegen stattfindenden Sonderprüfungen auszulassen. Wir wollen unbedingt in Paris ankommen und dazu müssen wir unsere Hinterachse schonen. Die Vorderachse ist zwar immer noch krumm, aber stabil und das ganze sieht so saugut rennmässig aus, dass wir sie nicht mehr korrigieren wollen.

Morgen wiederholt sich der heutige Tag, wir müssen wiederum rund 700 km in der gleichen Gegend abspulen.

Ergänzung: So ein Käse! Dieses Zugfahrzeug wurde kurzfristig vom eigenen Anhänger überholt und an der Seite aufgeschlitzt bevor sich dieser dann selbständig über die andere Strassenseite in den Graben verabschiedete. Ein grosser Teil der Käse-Ladung war auf der Strasse verteilt und wurde vom Chauffeur zusammengetragen (leider nicht sichtbar).



Alles in allem ein friedlicher Tag ...



Abends hatten wir genügend Zeit für den Tagesparkdienst ...

... und für ein Schwätzchen mit unseren Freunden aus der Schweiz, Adi Herzog (links) und Heiner Rohrer (rechts).

Heiner Rohrer kenne ich noch aus meiner Internatszeit in Zuoz (1972-77) und wir haben uns im Zusammenhang mit dieser Rallye nach 35 Jahren zum ersten Mal wieder gesehen!



12. Juni 2013 - Russland: Von Omsk nach Tyumen (632 km)

Wie erwartet war die heutige Etappe nicht besonders anspruchsvoll, primär ging es darum, fast 700 km westwärts zu kommen. Wir hatten bei schönstem und warmen Wetter ausgiebig Zeit, die russischen Naturschönheiten zu bewundern und stellten erstaunt fest, dass diese alle den gleichen Coiffeur zu haben scheinen, denn der 'Pony' scheint offenbar auch hier angekommen und sehr in Mode zu sein. Nach wie vor ist das Interesse der Bevölkerung an unserer Rallye sehr gross und an den Tankstellen/Rastplätzen es gibt die eine oder andere lustige Begegnung, vor allem dann, wenn alle miteinander reden und einander doch nicht verstehen (irgendwie erinnert mich das an die Politik).

Zwei von drei Sonderprüfungen sind wegen der starken Regengüsse der letzten Woche ausgefallen und die dritte fand nur verkürzt statt. Wir haben so oder so nicht teilgenommen, da diese auf sehr schlechten Strassen stattfand und wir 'Isabella' ja schonen wollen.

Technisch gesehen ist alles ziemlich unverändert. Das hintere rechte Radlager scheint trotz viel Spiel zu halten und auch die Achsschenkelbolzen der Vorderachse weisen viel Spiel auf, verrichten ihren Dienst bis jetzt aber klaglos. Die Kühlwasserpumpe verliert im Stand recht viel Wasser, was jedesmal zu aufgeregten Hinweisen der Umstehenden führt. Sobald wir etwas Gas geben, hört der Wasserfluss auch schon auf. Also nehmen wir jetzt genügend Wasser mit und halten möglichst nicht an.

Die Hauptstrassen werden (mit Ausnahmen!) zunehmend besser, wir können einen fahrerischen Stundenschnitt von mehr als 70 km/h halten. Der Motor läuft auf ca. 100 m.ü.M wie ein 'Örgeli' und hatte bis anhin noch nicht eine einzige Macke. Auch alles andere (Aufhängungen, Dämpfungen, Elektrik, Steinschlagschutz etc.) funktioniert tadellos. Es ist einfach die Hinterachse, die uns nach wie vor Sorgen macht, weil wir nicht abschätzen können, wie lange sie hält.

Morgen gibt es zwei kurze Etappen und über Mittag können wir ein russisches Oldtimer-Museum besichtigen. Wundert euch nicht, wenn dort plötzlich eine Hinterachse fehlt ...

Trauriger Nachtrag um 21:00 Uhr:

Mit Bestürzung haben wir vernommen, dass ein einheimisches Fahrzeug im normalen Transitverkehr von hinten auf eine stehende Kolonne aufgefahren ist und das letzte Fahrzeug in der Kolonne eines unserer Rallye-Teilnehmer war. Im Rallyefahrzeug verstarb die Frau, der Mann blieb unverletzt. Im russischen Fahrzeug starben zwei Personen, darunter ein 3 Monate altes Kind. Ein ganz 'normaler' Verkehrsunfall, es hätte jeden von uns treffen können!

Ergänzung: Ein wirklich trauriger Tag, der allen zu schaffen machte. Ein Teil von uns erfuhr schon unterwegs vom Unglück während die anderen bei der Zieleinfahrt orientiert wurden.

Tage später erfuhren wir, dass der russische Verursacher des Unfalls nicht von hinten aufgefahren, sondern nach 17-stündiger Fahrt am Steuer eingeschlafen war, auf die andere Strassenseite geriet und mit halber Wagenbreite Versatz frontal in das Fahrzeug Nr. 92 von Emma Wilkinson und Peter Davies fuhr. Peter blieb so gut wie unverletzt während Emma das Bewusstsein nicht wieder erlangte und verstarb.

Nachdenklich haben mich die vielen Medienberichte gemacht, welche diesen Unfall immer im Zusammenhang mit der Rallye darstellten. Wäre das Ereignis sonst nicht 'interessant' und traurig genug gewesen, um darüber zu berichten? Mit der Rallye als solches hatte der Unfall jedenfalls nichts zu tun!

13. Juni 2013 - Russland: Von Tyumen nach Yekaterinburg (360 km)

Der heutige Tag stand ganz im Schatten des gestrigen Unfalls mit Todesfolge (siehe Nachtrag beim gestrigen Bericht). Alle geplanten Aktivitäten wurden gestrichen, uns stand lediglich eine reine Überführungsetappe über rund 360 km bevor. Die Betroffenheit war in der ganzen Truppe spürbar, vor allem gestern Abend hat das Bier niemandem richtig geschmeckt. Heute fuhren viele im spontan organisierten Trauerkonvoi mit.

Wir haben unseren eigenen Weg gesucht, denn wir wollten angesichts unserer technischen Probleme nicht zum Hindernis werden. Die Vorsicht war unbegründet, denn ausser der tropfenden Kühlwasserpumpe hatten wir keinerlei Unstimmigkeiten zu beheben. Dass es im Alter generell und auch bei Menschen da und dort etwas zu tropfen beginnt, ist uns bekannt und es wäre schön, könnte man diese Eigenheiten mit dem sporadisch nötigen Anziehen der Stopfschnur- oder sonst einer Schraube lösen.

Den Museumsbesuch haben wir trotzdem wahrgenommen. Zu besichtigen gab es auf ca. 200 m² ungefähr 20 Motorräder, viele Pokale, Medaillen und andere Auszeichnungen. Vor allem aber haben wir dort einen heute ca. 70 Jahr alt aussehenden ehemaligen russischen Motorradrennfahrer kennengelernt, welcher unter anderem einen Eintrag ins Guinness Buch der Rekorde geschafft hat. Er ist 1'014 km auf in einem Motorrad mit Seitenwagen so gefahren, dass das Rad des Seitenwagens immer in der Luft war. Tolle und vor allem sinnvolle Leistung! Nichts desto trotz haben wir von ihm eine Foto gemacht, was ihn sichtlich gefreut hat.

Bereits um 15.00 Uhr sind wir im Hyatt-Hotel angekommen und haben uns nach einem Bier in den Pool des 20. Stockwerks zurückgezogen, sind einige Längen geschwommen und haben uns ausgeruht. Jetzt machen wir uns für das Abendessen bereit und werden wohl nicht allzu spät ins Bett gehen.

Ergänzung: Zwei Bilder aus dem Museum sowie die Aussicht aus unserem Hotelzimmer im 20. Stock.



14. Juni 2013 - Russland: Von Yekaterinburg nach Ufa (481 km)

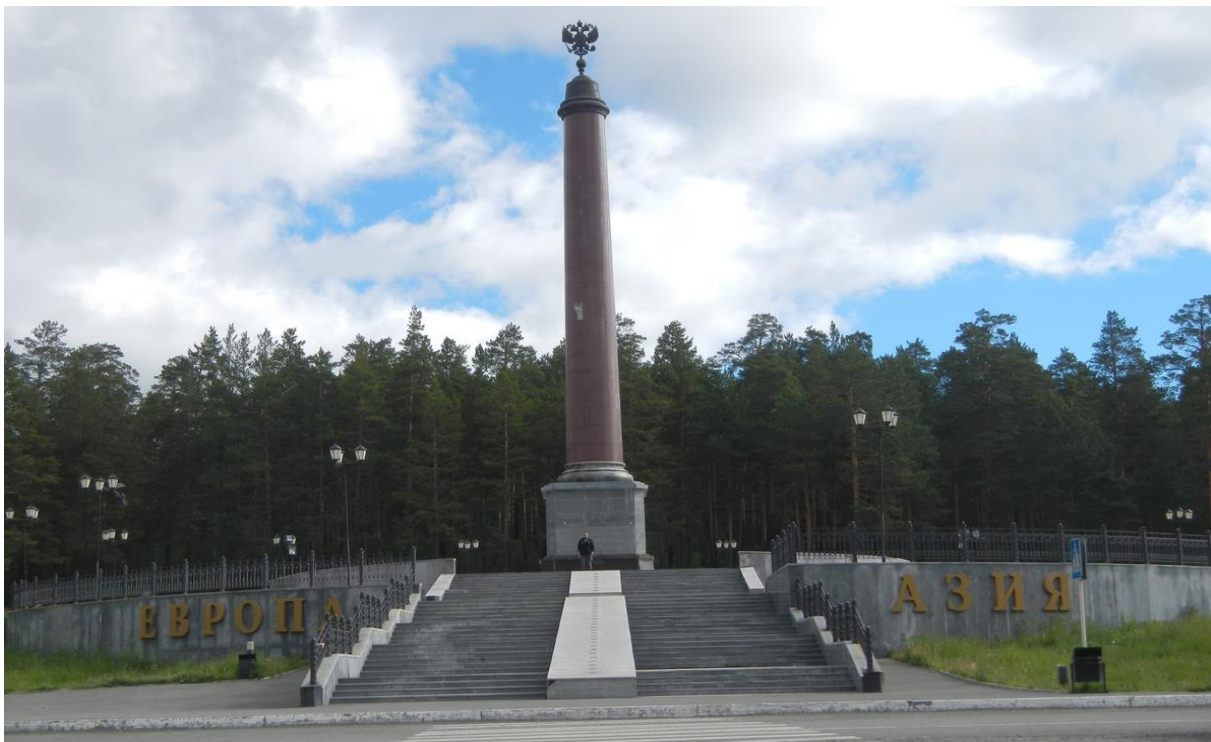
Der heutige Tag bescherte uns nicht viel Neues: Zu Beginn war das Gelände recht hügelig, verflachte allmählich und 'Isabella' schnurrte friedlich vor sich hin. Einige Strassen waren eine echte Herausforderung und wir hatten Mühe, etwas Asphalt zwischen den Schlaglöchern zu finden, aber alles in allem sind wir gut in Ufa angekommen. Die beiden Russen und der zum einen gehörende zehnjährige Sohn, welche uns vor Tagen nach Novosibirsk gebracht haben (mit kleiner Böschungskürzung, siehe früheren Bericht) haben sich verabschiedet, da sie wieder nach Hause zurückkehren mussten. Der Abschied ging uns allen nahe, hatten wir uns doch gegenseitig irgendwie lieb gewonnen ohne je ein verständliches Wort miteinander gewechselt zu haben. Vielleicht haben gerade deshalb andere Werte eine höhere Bedeutung erhalten.

Die Russen können einem aber auch etwas auf den Wecker gehen! Egal wo wir hinkommen, wir sind sofort umstellt von einer Heerschar Zuschauer, welche ein Autogramm wollen und unterwegs wird uns ständig zugehupt und zugeblinkt, als kämen wir von einem anderen Stern. Einerseits schmeichelt das ja ein wenig, aber irgendwann wird es dann doch etwas viel. Wir werden versuchen, uns daran zu gewöhnen!

In den ländlichen Gegenden ist die Bescheidenheit (Armut?) greifbar. Alle aus den Sowjetzeiten stammenden staatlich organisierten Betriebe sind geschlossen und verrotten zusehends. So gut wie nirgends ist etwas Neues zu erkennen, die Leute scheinen einfach vor sich hin zu leben und betrunkene Personen sieht man schon am Vormittag. Andererseits sind manche sehr einfach konstruierte Häuschen liebevoll mit Ornamenten und Schnitzereien ausgestattet, was wiederum auf einen gewissen Lebensmut schliessen lässt. Schwierig für uns, sich ein abschliessendes Bild zu machen.

Das Wetter ist schön und nicht zu heiss. Die letzten 100 km haben wir auf der M5 zurückgelegt, welche als Hauptstrasse (wir würden es teilweise 'Haupttrampelpfad' nennen) zwischen Yekaterinburg und Ufa gilt. Unvorstellbar, was da für ein (Lastwagen-)verkehr ist! Bergauf fahren diese im Schrittempo (weil die Motorenkraft fehlt) und runter ebenfalls (weil die Bremsen fehlen). Uns kann so bald nichts mehr erschüttern, zum Glück ist unsere Hupe laut genug!

Ergänzung: Auf dieser Etappe haben wir die Grenze von Asien nach Europa überquert. Röbi hat sich alle Mühe gegeben, ‚neutral‘ hin zu stehen, aber er scheint doch etwas europalastig zu sein.



Russlands ländliche Gegenden haben uns immer wieder fasziniert. Diese unendlichen Weiten (andere nennen es ‚Verlassenheit‘) sind für uns Schweizer ungewohnt.



Man fährt und fährt und begegnet keiner Menschenseele. Ganz selten begegnet man einem Fahrzeug, noch seltener Menschen.

Manche Dörfer scheinen ausgestorben und doch ...



... sieht man immer wieder Häuser, welche mit viel Liebe geschmückt und verziert sind, andererseits ...

... sieht man auch sehr viele verlassene und vor sich hin rottende Gebäude aus den ‚guten alten‘ Sowjet-Zeiten

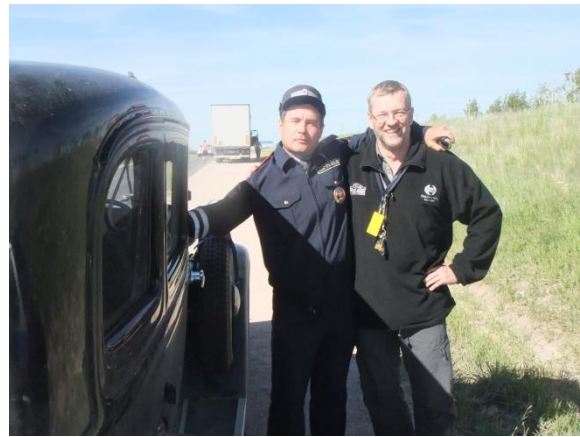


Man sieht wirklich eine grosse Vielfalt von Gebäuden, nur leider nichts Neuwertiges ...

15. Juni 2013 - Russland: Von Ufa nach Samara (461 km)

Auch die letzte Etappe vor dem morgigen Ruhetag haben wir ohne Schaden hinter uns gebracht. Wir sind allerdings zusammen mit anderen auf der 'Hauptstrasse' nach Samara gefahren und haben die einzige im freien Gelände stattfindende Sonderprüfung ausgelassen, was uns natürlich einige Strafzeiten kosten wird. Dafür müssen wir morgen nichts tun ausser etwas aufräumen und reinigen (lassen). Ein ganz neues Gefühl! Um den Mittag wurden wir von einer Polizeistreife heraus gewunken. Die beiden zuerst grimmig dreinblickenden Beamten prüften unsere Pässe und begutachteten dann das Auto. Als wir auch noch die Motorhaube öffnen mussten, war uns klar, was für eine Art 'Kontrolle' dies war. Sie wurden zunehmend freundlicher, hatten grosse Freude an der 'Isabella' und am Schluss haben wir diverse Fotos neben und vor dem Auto geschossen, Arm in Arm mit den Polizisten. Wenn das ein noch höherer Beamter gesehen hätte! Die Zeit wird jetzt in Samara um 2 Stunden zurückgestellt, wir sind uns noch nicht sicher, ob wir zwei Stunden länger feiern oder 2 Stunden länger schlafen wollen. Wir werden das bald bei einem kühlen Bier besprechen. So wie es aussieht, werden wir feiern müssen, denn im Hotel hat soeben ein russisches Hochzeitsfest begonnen. Schön blöd ...

Ergänzung: Zuerst waren sie noch recht reserviert und zurückhaltend, aber mit der Zeit immer zutraulicher.



Der Zweck heiligt hier vermutlich die Mittel und es war bei weitem nicht das kurioseste Gefährt, welches wir unterwegs angetroffen haben.

Den Abend vor dem Ruhetag werden wir in sehr schöner Erinnerung behalten. Es hat alles gepasst: Das Wetter, die Leute, die Stimmung ...



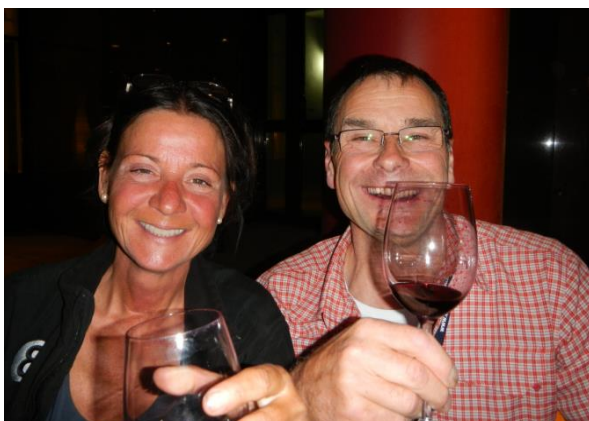
... und an dieser Stelle muss ich entschieden dementieren, dass alle auf der Bar sichtbaren Biere für Röbi bestimmt waren. Mindestens zwei waren auch für mich!

Ebenso kann ich bestätigen, dass auch das Originalfoto am linken Rand fast auf den Pixel genau am gleichen Ort aufhört. Ich weiss genau, was Röbi in seiner rechten Hand hält, verrate es aber nicht 😊.

Es wurde den ganzen Abend gefeiert, gesungen, gegessen und getrunken (man beachte aber auch das Mineralwasser sowie die gesunde Rohkost auf dem untenstehenden Foto.)



Später wechselten wir dann doch noch auf etwas Rotwein und gerieten dann zu guter Letzt in eine russische Hochzeit ...



16. Juni 2013 - Russland: Samara (Ruhetag)

Glücklicherweise hat die russische Hochzeit in unserem Hotel dann doch einmal ein Ende gefunden, der Wodka scheint das Nötige beigetragen zu haben. Heute Morgen haben wir ausgeschlafen, gefrühstückt und sind dann jeder seinen eigenen Weg gegangen. Röbi hat zusammen mit einem anderen Schweizer Teilnehmer das Ufer der Wolga besucht und ich habe 'Isabella' innen und aussen reinigen lassen.

Auf dem Parkplatz hinter unserem Hotel wird wiederum fleissig geschraubt. Fahrzeuge welche die bisherigen Strapazen scheinbar mühelos geschluckt haben, beginnen sich jetzt substantiell in Bestandteile aufzulösen. Bei einem Bentley eines uns gut bekannten Paares ist der Differentialkorb fünffach angerissen und muss in Kiev durch ein aus England eingeflogenes Ersatzteil ersetzt werden. Bei vielen Fahrzeugen sind die Aufhängungen angerissen oder ausgeschlagen, ebenso mussten einige Motoren umfassend saniert, teilweise sogar ersetzt werden. Der Ford T Roadster aus dem Jahr 1913 muss fast jeden Abend runderneuert werden und der Fahrer des Ehepaares hat wahrscheinlich noch nie mehr als 4 Stunden am Stück geschlafen. Trotzdem: Hut ab vor der bisher erbrachten Leistung, nicht jede Frau (und auch nicht jeder Mann) würde so etwas in einem solchen Fahrzeug mitmachen! Einige Fahrzeuge werden auf Lastwagen nach Kiev transportiert in der Hoffnung, sie dort wieder fahrbar machen zu können. Alle diese geschilderten Ausfälle haben uns unverhofft auf den Platz 18 vorrücken lassen. Also lieber einmal auf eine Sonderprüfung verzichten als Abends nicht oder zu spät ankommen.

In den vergangenen Tagen habe ich mich manchmal gefragt, ob wir unsere 'Isabella' genügend auf diese Rallye vorbereitet haben. Wenn ich alles heute Gesehene und Gehörte Revue passieren lasse, so kann ich das mit bestem Gewissen bejahen. Natürlich würden wir heute das eine oder andere anders machen, aber alle von Röbi und mir eingebauten Verstärkungen, Schutzmechanismen und sonstigen Anpassungen haben bis heute gehalten und nicht ein einziges Mal Grund zu einem Ausfall oder einer Reparatur gegeben. Wie ursprünglich befürchtet, schlagen wir uns mit ganz anderen Problemen herum, die so nicht zu erwarten waren. Wobei es eigentlich nur um ein einziges Problem handelt, nämlich die hinteren Radlager. Diese sind erstens zu klein dimensioniert (resp. für eine solche Beanspruchung nicht gedacht) und vor allem handelt es sich um reine Kugellager, welche nur wenig Axialkräfte aufnehmen können. In der Mongolei konnten wir wegen fehlender Bodenfreiheit viele Spuren nicht am tiefsten Punkt befahren sondern mussten auf den Flanken dieser Spuren fahren, was insbesondere bei Schlägen (und davon gab es viele!) beträchtliche Axialkräfte auf die Hinterachse und deren Radlager auslöste.

Des Weiteren haben wir (auch mit anderen) diskutiert, wie denn ein ideales Rallyefahrzeug aussehen müsste. Wir haben noch keine Antwort gefunden, aber viele Ideen erhalten. Die nächste Rallye kommt bestimmt!

Morgen geht es weiter nach Saratov, nur noch rund 5'000 km und 12 Fahrtage trennen uns von Paris. Hoffen wir, dass die Hinterachse hält.



Ergänzung: Der Parkplatz hinter dem Hotel glich einer einzigen Reparaturwerkstätte. Nicht immer war klar, wie man was genau reparieren sollte und guter Rat war zwar nicht teuer, dafür selten.

Die beiden Österreicher mit dem La France Tourer aus dem Jahre 1917 (14'500 ccm Hubraum, 4.5 Tonnen schwer, zwischen 40 u. 50 Liter Benzin pro 100 km) hatten einmal mehr alle Hände voll zu tun, wenigstens gab es bei diesem Fahrzeug keine unübersichtlichen Komponenten. Alles war fast doppelt so gross wie bei unserer ‚Isabella‘,



Man beachte links die ausgeklügelte Arbeitsteilung!

Der mehrfach beschriebene Ford T Roadster aus dem Jahre 1913 war wenigstens übersichtlich aufgebaut. Wenige Handgriffe genügten und man hatte die Mehrheit des Fahrzeuges bereits zerlegt, während der Ford Mustang eher nach ‚reif für den Schrottplatz‘ aussah. Aber auch den haben sie wieder hingekriegt!



Bei einem Rolls-Royce ist sogar das Werkzeug adrett und gut aufgeräumt untergebracht ...



... während beim besagten Ford T Roadster alles ein wenig mehr improvisiert dreinschaut.



„Isabella“ bekam an diesem Tag eine gründliche Wäsche verpasst ...



... und war dann bereit fürs alltägliche Schaulaufen der Eitelkeiten ...



... während Röbi andersweitig ausspannte ...



17. Juni 2013 - Russland: Von Samara nach Saratov (435 km)

Die heutige Etappe war zwar nur 420 km lang, aber dies bei mindestens 35° Celsius und vielen schlechten Strassen. Wir fuhren zwar alle auf der Hauptstrasse nach Saratov, aber das heisst noch lange nichts. In Russland ist eine Hauptstrasse dann eine Hauptstrasse, wenn sie von A nach B führt und eine allfällig vorhandene Nebenstrasse wegen Unwetterschäden nicht befahrbar ist. Und bis in Russland eine Strasse als nicht mehr als befahrbar gilt, braucht es sehr viel! Schlaglöcher in Emmentalerlaibgrösse mit 30 cm Tiefe sind noch lange kein Grund, eine Strasse zu sperren, geschweige denn nicht zu befahren. Ein Dank geht hiermit an unsere Schweizer Zahnärzte welche es offenbar geschafft haben, Plomben und Kronen so zu montieren, dass sie russischen Strassen standhalten. Mir ist jetzt auch klar, warum die Russen häufig grosse Löcher in ihren Gebissen haben. Wiederum mussten einige von uns unterwegs Stossdämpfer und Federbeine wechseln. Insbesondere 'neuere' Fahrzeuge ab 1960 haben da ganz ausgeklügelte Systeme eingebaut, bei denen man die Dämpfung wohl auf die Grösse der Kieselsteine abstimmen kann. Für Russland ist das eine glatte Fehlinvestition! Da lobe ich mir unsere Blattfedern: Man kann nichts (falsch) einstellen und entweder halten sie oder sie halten nicht. Mindestens bei uns haben sie bis jetzt gehalten und sollte mal eine brechen, so kann sie jede russische Werkstatt wieder reparieren. Allerdings ist zu befürchten, dass wir in den Schweizer Alpen mit unserer Pfahlbauerfederung wertvolle Zehntelsekunden verlieren werden. Aber so ist nun mal das Leben!

Jetzt gibt es bald ein kühles Bier, denn der Tag war wirklich heiss (der heisseste Tag auf der bisherigen Rallye) und holperig. Das Kühlwasser unserer 'Isabella' hat zeitweise wieder 90° Celsius erreicht, aber auf fast Meereshöhe ist das kein Problem, da der Siedepunkt jetzt ja bei nahezu 100° Celsius liegt. Alles in allem ein erfolgreicher Tag ohne technische Probleme.



Ergänzung: Es gibt durchaus auch in Russland Gegenverkehr, wobei mindestens 90% Lastwagen sind.

Das in diesem Hotel genossene Bier war sehr teuer! Der hier gezeigte Humpen (0.75 l) kostete umgerechnet CHF 18.50, inklusive der seehr langsamen Bedienung und wurde trotzdem viel zu schnell warm.

Links im Bild ist Markus Kirchgeorg zu sehen, welcher gestern mit Röbi in Samara den Badestrand und andere Sehenswürdigkeiten besucht hat. Er ist übrigens der Ehemann einer Klassenkameradin vor mir aus der Internatszeit.

Wie klein ist doch die Welt!



18. Juni 2013 - Russland: Von Saratov nach Voronezh (545 km)

Wie wir erst heute Morgen erfahren haben, ging die gestrige Etappe als 'Hitze-Etappe' in unserer Rallye-Geschichte ein. In vielen Fahrzeugen hat es gedampft, geraucht und gekocht und wenn man den Gerüchten glauben darf, dann ging es einigen Teilnehmern wie den Fahrzeugen. Von den total 42 Fahrzeugen der Kategorie *Vorkriegsfahrzeuge* sind nur noch 36 klassiert und von denen kamen nur deren 30 auf eigenen Rädern beim Hotel an. Überflüssig zu sagen, was gestern Abend die Hauptbeschäftigung vieler Teilnehmer war. Röbi und mich hat das ziemlich kalt gelassen, denn dank des (sündhaft teuren) kühlen Bieres konnten wir den Sonnenuntergang in der 'Hang-loose-Stellung' genießen.

Die heutige Etappe begann bezüglich Strassen so, wie die gestrige aufgehört hatte. Die ersten 200 km holperte es, was das Zeug hielt, dann kamen wir in eine ausgedehnte Regenfront und siehe da, je westlicher wir kamen, umso besser und wieder trockener wurden die Strassen. Ca. 100 km vor dem heutigen Etappenziel wiesen die Strassen schon fast westeuropäisches Format auf, eine wahre Wohltat für unsere Radlager.

Morgen reisen wir aus Russland aus und in die Ukraine ein. In Anbetracht der bisherigen 'Grenz-Erfahrungen' werden wir uns heute Abend bei einem Bier gebührend auf den morgigen Tag vorbereiten!



Ergänzung: Wenn es dann einmal regnete, dann aber richtig!

So hat's vorher ausgeschaut ...

... und so während!

Isabella' hat von Haus aus nur einen einzigen Scheibenwischer und dessen Leistung reichte gerade aus, um das Strassenverkehrsamt zufrieden zu stellen.

Nur Fliegen ist schöner!



19. Juni 2013 - Ukraine: Von Voronezh nach Kharkiv (364 km)

Die gesamte Grenzabfertigung mit Aus- und Einreise hat nur knappe 20 Minuten gedauert und uns ist immer noch ganz schwindelig ab der hübschen und stark geschminkten russischen Grenzbeamtin, die zum Abschluss der Formalitäten sogar freiwillig gelächelt hat! Normalerweise lächeln die russischen Beamten nicht mal dann, wenn man sie kitzelt. Es geschehen noch Zeichen und Wunder!

Am Morgen absolvierten wir eine Sonderprüfung auf dem extra für uns reservierten Belgorad-Rundkurs. Da konnten jetzt die Porsches etc. mit den 100-fach verstellbaren Federbeinen brillieren und nahmen uns (nicht nur deswegen) wertvolle Sekunden ab. Das konnte uns aber in Anbetracht der bisher gefahrenen rund 150 Stunden nicht erschüttern und wir drehten friedlich unsere Runden. Danach ging es auf einen Sandbahnzickzackkurs im mehr oder weniger freien Gelände. In der Hitze des Gefechtes fuhren wir zuerst nach dem falschen Streckenplan und gerieten ziemlich abseits der offiziellen Strecke. Nach dem Motto: Augen zu und durch fand ich einen Weg durchs Dickicht, welcher uns wieder auf die offizielle Strecke führte. Interessanterweise hatten wir dort das gleiche Rallyefahrzeug wieder hinter uns, welches uns vor unserem Dickichtausflug überholt hatte. Die haben vielleicht Augen gemacht!

Ansonsten lief alles rund. Am Ziel in Kharkiv bereitete uns die Bevölkerung auf einem riesigen Platz einen grossartigen Empfang. Diese Anteilnahme und ehrliche Freude ist einfach beeindruckend und rührend!

Die allabendliche Kontrolle unserer hinteren Radlager hat aus subjektiver Betrachtung leider ein leicht grösser werdendes Lagerspiel ergeben. Wir hoffen, dass wir damit morgen noch gut nach Kiev kommen, wo dann theoretisch neue Radlager auf uns warten sollten. Falls diese angekommen sind, werden wir sie am darauf folgenden Ruhetag ersetzen müssen.

Ergänzung: Besuch in einer ukrainischen Raststätte mit angeliedertem Supermarkt. Zwei Kaffee, ein ‚Gipfeli‘ und eine 5dl Cola für umgerechnet CHF 1.70





Voll ‚Äkschen‘ auf dem Rundkurs ...

... und auch dem Nachwuchs eine Chance.



Nachher ging es auf den unbefestigten Teil der Strecke. Leider haben wir keine Fotos der beiden Rallye-Teilnehmer, welche uns überholt hatten, aber nach dem Dickichtausflug (siehe Bericht) wieder hinter uns waren.

Und dummerweise haben wir auch vergessen, unsere Bordkamera einzuschalten!



Der Empfang in Kharkiv war wirklich einmalig! Der örtliche Oldtimer-Club, die Stadtverwaltung und die Bevölkerung haben alle Register gezogen und uns einen unvergesslichen Empfang bereitet.



Noch ein paar technische Details am Rande (die Damen mögen mir einmal mehr verzeihen):



Am Abend, nachdem die Polizei unseren Parkplatz für die Bevölkerung gesperrt hatte, konnte ich wieder einmal in Ruhe unsere Fahrzeuge betrachten:

Der Citroën DS, welcher von seinen Fahrern wirklich arg strapaziert wurde, zeigt bei den Spaltmassen deutliche Durchbiegeerscheinungen. Angesichts des praktizierten Fahrstils fast ein Wunder, andere Fahrzeuge wären wahrscheinlich schon auseinander gebrochen!



Diese Hinterachse des Ford T von Jenny und Loren wurde in der gleichen Werkstatt provisorisch repariert, wo wir unser Radlager gewechselt haben.

Eines muss man den Russen lassen: Im Improvisieren sind sie wirklich Spitze! Die anstelle der gebrochenen querliegenden Blattfeder provisorisch montierte

Schraubenfeder sowie die Spanset-Befestigungen haben jetzt schon fast 4'000 km gehalten!

20. Juni 2013 - Ukraine: Von Kharkiv nach Kiev (485 km)

Die heutige Etappe führte uns ins ukrainische Hinterland, vorbei durch viele kleine tief in die üppige Natur eingewachsene Dörfer mit ganz unterschiedlich ausgestatteten Häuslein. Auf dem Lande scheinen viele Familien zu einem grossen Teil Selbstversorger zu sein, denn jedes Häuslein hat einen eigenen verhältnismässig grossen Gemüsegarten und öfters sah man Hühner, Gänse, Ziegen und Kühe. Die Einwohner standen immer wieder an der Strasse und winkten/johlten uns zu. An grösseren Kreuzungen standen Polizisten und hielten jedes Mal den Verkehr auf, damit wir zügig durchfahren konnten. Ausserhalb der Dörfer sind die Ackerflächen fast noch grösser als in Russland, es wird vor allem Getreide, Mais und Sonnenblumen in riesigen Mengen angebaut.

Gestern lief Röbis Nase fast so gut wie der Motor unserer 'Isabella', dank der Einnahme einiger Pülverchen hat sich die Nase aber schnell wieder beruhigt ('Isabella' läuft immer noch bestens). Die vor Tagen in der Schweiz bestellten Radlager sind im Hotel angekommen, allerdings sind wir noch nicht sicher, ob wir sie wechseln werden. Das vor allem am rechten Hinterrad grössere Lagerspiel scheint etwas kleiner geworden zu sein. Das kann zwar technisch nicht sein, aber vielleicht haben wir uns an der gestrigen Kontrolle selber täuschen lassen. Wir werden das ganze am morgigen Ruhetag nochmals genauer anschauen und dann entscheiden. Jetzt gehen wir erst mal etwas essen und trinken!

Ergänzung: In jedem durchfahrenen Dorf stand die Bevölkerung an der Strasse, manchmal waren ganze Schulklassen am Strassenrand und johlten uns zu.



Eine der vielen ‚Passage-Controls‘, wo man vorbei und die Karte stempeln lassen musste. Verpasste man eine, gab’s Strafzeit aufgebrommt.



Nach diesem Erlebnis haben wir unsere ‚Pinkelpausen‘ örtlich etwas sorgfältiger geplant. Wir hatten unser ‚Gerät‘ noch nicht einmal richtig in Stellung gebracht, wurde bereits fotografiert, was das Zeug hielt.



21. Juni 2013 - Ukraine: Kiev (Ruhetag)

Der heutige Ruhetag war für uns tatsächlich ein richtiger Ruhetag. Wir haben beschlossen, auch nach Rücksprache mit vielen sachverständigen Teilnehmern (und das sind eigentlich fast alle) unsere alten Lager dort zu lassen, wo sie jetzt sind. Die Neuen nehmen wir als Ersatz mit und prüfen jeden Abend das Radlagerspiel. Wenn wir Zugang zu einem Schweissgerät und einer Trennscheibe haben, können wir so ein Lager in weniger als 2 Stunden wechseln.

Das Wetter ist nach wie vor sehr schön und warm. Röbi hatte gestern Abend vor, heute eine organisierte Stadtrundfahrt mit dem Velo mitzumachen. Ich habe ihm dazu viel Glück gewünscht, selber aber lieber etwas länger geschlafen und dann die unmittelbare Umgebung zu Fuss besucht. Der schon in einem früheren Bericht erwähnte Ford T Roadster aus dem Jahr 1913 befindet sich in der üblichen Generalüberholung auf dem Hotel-Parkplatz und wird von zahlreichen Schaulustigen bestaunt. Ganz allgemein ist es bezüglich Reparaturen etwas ruhiger geworden, es sind jetzt mehr Motor- und Kühlungsprobleme, welche die Rallye-Teilnehmer beschäftigen. Das Publikumsinteresse ist nach wie vor sehr gross und unsere 'Isabella' wird laufend fotografiert. Ganz selten darf ich auch für ein Foto hinzustehen, man sieht klar wo die Prioritäten der Leute liegen, obwohl 'Isabella' ja deutlich älter ist als ich (aber wohl weniger Falten hat).

Ranglistenmässig sind wir vom 15. auf den 17. Platz zurückgefallen, aber nur weil bei zwei anderen Teilnehmern je eine Zeitstrafe von 12 Stunden für das Nichtabstempeln des Roadbooks am Abend annulliert wurde. Damit können wir leben, da wir ja diese 2 Ränge auch nur deswegen gewonnen haben, aber gemäss Schreiben der Rallyeleitung gibt es ab sofort kein Pardon mehr für solche Nachlässigkeiten!

Morgen geht es weiter nach Lviv. Gleich zu Beginn steht wieder ein Rundkurs auf dem Programm. Wir werden diesen jedoch zwecks Schonung der Lager recht gemütlich durchfahren und zudem wollen wir ja unsere Porschefahrer nicht demütigen ...

Ergänzung: Kiev hat für jeden etwas und man braucht dazu nicht weit zu gehen. Beide Aufnahmen wurden am gleichen Ort aufgenommen, der Fotograf hat sich einfach nur um 180° gedreht.





Einmal mehr war ‚Isabella‘ ein begehrtes Foto-Objekt, aber natürlich auch die Fahrzeuge der anderen Teilnehmer.

Wie an jedem Ruhetag das bewährte Bild rund um das Hotel: Der Ford T Jahrgang 1913 ...



... aber auch neuere Fahrzeuge hatten immer wieder ungeahnte Probleme!



22. Juni 2013 - Ukraine: Von Kiev nach Lviv (583 km)

Die Folgen des offenbar sehr strengen Winters haben es leider verunmöglicht, die ursprünglich geplanten 'Ablängerungen' mit den Sonderprüfungen zu fahren, unsere Fahrzeuge hätten zu sehr unter den Schlaglöchern gelitten (kann ich mir zwar fast nicht vorstellen, denn immerhin haben wir die Mongolei durchquert). So sind wir heute nach dem Absolvieren des Seagull-Rundkurses bei Temperaturen weit über 30° Celsius auf der teilweise sehr gut ausgebauten Autobahn nach Lviv gefahren und dort auch heil und pannenfrei angekommen. Etwas gewöhnungsbedürftig sind die ukrainischen Autobahnen aber schon. Immer wieder werden diese von Fussgängerstreifen gekreuzt, welche die jeweils gegenüberliegenden Bushaltestellen verbinden. Eine beschilderte Temporeduktion konnten wir nirgends feststellen, die Fussgänger müssen also mit Fahrzeugen rechnen, welche mit 120 km/h daherkommen. Diese Rechnung ist offenbar nicht immer aufgegangen, wie zahlreiche geschmückte Grabkreuze bei den Streifen beweisen. Auf dem Pannestreifen kommen einem auch häufig ein- und zweispännige Pferdefuhrwerke entgegen, welche durchaus auch einmal auf die Fahrbahn geraten können. Am Tage kann man diese ja noch frühzeitig erkennen, aber nachts und ohne Licht? Wie man uns aber versichert hat, blieben wenigstens die Pferde nachts immer nüchtern und fänden den Weg nach Hause von alleine. Hoffentlich benutzen sie die Fussgängerstreifen für das Überqueren der Autobahn, diese sind immerhin beleuchtet.

In Lviv wurde uns wiederum ein grossartiger Empfang mit einem riesigen Volksauflauf und Festzelt beschert. Wir mussten mit unserer 'Isabella' das Festzelt auf einer Rampe durchqueren, ein Interview geben und wurden unter grossem Applaus verabschiedet. Kaum zu glauben, wie ein paar zusammengesetzte dreckige Blechhaufen auf Rädern die Massen bewegen können! Röbi und ich sind da nur liebevoll geduldete Statisten. Nun ja, so ist halt das Leben!

Unsere alten hinteren Radlager halten sich nach wie vor recht prächtig. Gut möglich, dass wir es mit denen bis nach Davos oder sogar bis nach Paris schaffen.

Ergänzung: Damit man den Rundkurs noch schneller durchfahren konnte, haben einige vor Fahrtbeginn den ganzen Ballast ausgeladen (rechts).

Das hatten wir nicht nötig, denn wir konnten unsere Verfolger wirkungsvoller auf Distanz halten, indem wir uns tagsüber nicht verfahren und abends früh genug ankamen ...

In voller Fahrt (aus Sicht 'Isabella') auf dem Seagull-Ring, wir haben alles gegeben!



Das war ja noch harmlos, wenigstens fuhren sie in der gleichen Richtung und auch die Radfahrer



konnte man am Tag gut erkennen.

„Isabella“ beim Erklimmen der Rampe ist festzelt von Lviv und nachher eine Stimmung wie am Winterthurer Albani-Fest. Zum Glück konnten wir kurz vorher bereits „einstempeln“, wir während sonst massiv zu spät angekommen!



Röbi beim allabendlichen Prüfen des Radlagerspiels ...



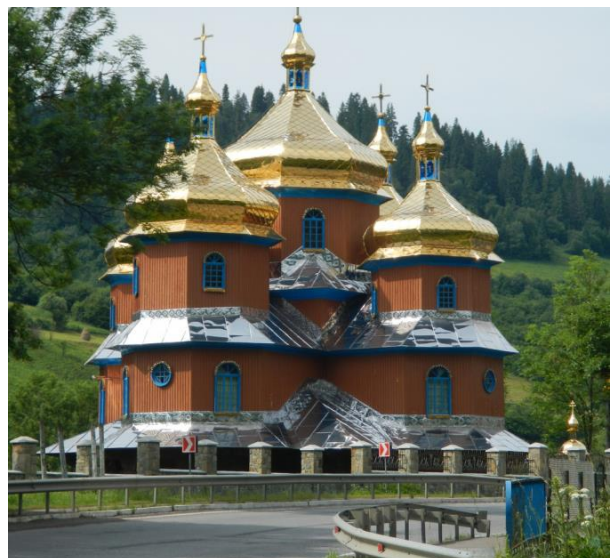
... und beim Anziehen der Stopfschnurbüchse ganz nach dem Motto: Bist du nicht willig ...

23. Juni 2013 - Slowakei: Von Lviv nach Kosice (368 km)

Heute ist wieder etwas Leben in die Bude gekommen und zwar in mehrfacher Hinsicht. Am Morgen mussten wir einmal mehr eine rechte Holperstrecke absolvieren, welche an unserer Vorderachse links die provisorische Schweissnaht aufbrechen liess. Das merkten wir jedoch nicht sofort sondern wir wunderten uns vorerst nur über das schwammige Fahrverhalten. Da die Strecke gleichzeitig sehr starke Spurrinnen aufwies, schoben wir das ganze denen in die Schuhe, resp. in die Rinnen. Ca. 50 km später (nach dem Grenzübertritt in die Slowakei) prüften wir die Achse anlässlich der Mittagspause bei einem Einkaufszentrum genauer und stellten den Riss fest. Wir benötigten genau 50 Minuten zusammen mit einem Vertreter des slowakischen Oldtimerclubs, eine Werkstatt mit Schweissgerät zu finden (es war Sonntag!), dorthin zu gelangen, zu schweissen und zurück zu fahren. Genau drei Minuten zu früh kamen wir bei der Zeitkontrolle an und konnten unsere Fahrt ohne Strafpunkte (und ohne Mittagessen) fortsetzen.

Später stand ein Bergrennen auf abgesperrter Strecke an. Für unsere 'Isabella' und uns wurde das jedoch zu einer Bergspazierfahrt, einmal mehr fehlten uns etliche Pferdestärken. Dafür konnten wir jeweils den Applaus der lokalen Bevölkerung länger geniessen. Auch in Kosice, unserem derzeitigen Etappenort, wurden die Rallye-Teilnehmer mit viel Applaus und Gejohle begrüsst. Morgen geht es weiter nach Bratislava, wir nähern uns unweigerlich der Schweiz!

Ergänzung: Der Tag begann zwar holperig, aber verhältnismässig gemütlich und wir konnten auch ...



... mal anhalten und verschiedenen Häuser und Landschaften fotografieren ...



... bevor wir dann den Riss in unserer Achse entdeckten! Die Organisation der Reparatur war eine



Meisterleistung des slowakischen Automobilclubs. In einem Busdepot mussten zuerst ein paar Busse verschoben werden, erst dann konnten wir auf den Autolift. Leider war das Schweißgerät etwas schwach (nur 230 Volt), es wurde eher ein ‚Kleben‘ als ein Schweißen. Trotzdem hat die Naht bis Paris gehalten.



In Kosice wurden wir wiederum von einer grossen Menschenmenge empfangen



Zwei spezielle Impressionen von Hotel-Parkplatz:



Das Fahrzeug mit der Nummer 68, ein Jaguar XK150 mit polnischen Teilnehmern hatte häufig Probleme und einige Etappen auf dem Lastwagen zurückgelegt.

Die nötigen Ersatzteile wurden samt den Mechanikern (hier beim Arbeiten im Motorraum und beim Werkzeug suchen) entweder herbeigeflogen oder sie haben die Rallye mit einem neuen BMW X5 begleitet.

Der Besitzer auf dem Bild rechts mit der Bierflasche (Pfeil) hat es sich in der Zwischenzeit gemütlich gemacht. Trotz aller dieser Bemühungen hat es am Schluss nur zu einem Platz in der hinteren Hälfte gereicht.

Einmal mehr sehen wir das Fahrzeug von Jenny und Loren bei einer Reparatur, wobei hier ein Mechaniker der Rallye-Reparaturtruppe am Werk ist. Die querliegende hintere Blattfeder ist zwar schon vor zwei Tagen durch eine neue ersetzt worden (wurde extra aus den USA eingeflogen), aber offenbar traten noch andere Probleme auf.

Der an der rechten Hinterseite angebrachte Spruch „ONE LIFE NO REGRETS“ (Pfeil) hat in diesem Zusammenhang wahrscheinlich eine ganz andere Bedeutung erhalten.



24. Juni 2013 - Slowakei: Von Kosice nach Bratislava (491 km)

Unsere heutige Tagesetappe führte uns tief ins üppig gewachsene slowakische Hinterland über gefühlte hunderte Hügel und Täler mit beinahe korsisch anmutenden Kurvenstrecken. Wir absolvierten alle 4 Sonderprüfungen und waren überhaupt fast pausenlos unterwegs. Am Schluss durften wir sogar auf dem abgesperrten Slovakia-Ring noch eine Runde drehen. Auch bei den Sonderprüfungen sperrt die Polizei jeweils die ganzen Strecken, so dass wir besten Gewissens durch die Kurven sliden können. Mit 'wir' meine ich diesmal die anderen Rallye-Teilnehmer mit leistungsstarken Fahrzeugen und nicht 'Isabella', Röbi und mich. Wir drei haben alle Bergprüfungen notgedrungen recht gemütlich genommen (andere auch) und kamen jeweils ohne Schaden ins Ziel (andere nicht). Trotzdem war es heute der bisher anstrengendste Tag der Rallye und erstmals schafften wir es nicht, am Abend im vorgesehenen Zeitfenster anzukommen (viele andere zum Glück auch nicht). Uns fehlen auf den vielen Steigungen einfach die nötigen Pferdestärken und wir müssen dort viele andere vorbeiziehen lassen. Nebst der möglichst immerwährenden Konzentration zehren auch die vielen Kurven und Abfahrten an unseren Kräften, da 'Isabella' ja weder über eine Lenk- noch über eine Bremshilfe verfügt. Allerdings hatten nicht nur einer sondern gleich mehrere besser als wir platzierten Teilnehmer in unserer Gruppe gröbere technische Probleme und mussten mindestens teilweise abgeschleppt werden. Wir sind jetzt natürlich gespannt, ob das für uns positive Auswirkungen auf die Rangliste hat.

Gegen Ende der Etappe begann es dann noch ordentlich zu regnen und wir sind froh, konnten wir 'Isabella' in der Hotel-Tiefgarage parkieren. Heute Abend werden wir wohl keine grossen Sprünge mehr machen, denn der morgige Tag scheint ähnlich wie der heutige abzulaufen. Zum Glück mussten wir auch heute nur einen Tagesparkdienst durchführen, im Gegensatz zu einigen andern, die bereits wieder unter ihrem Fahrzeug liegen. Wenigstens ist es in der Tiefgarage trocken ...

Ergänzung: Die Armut war manchmal zum Greifen nah und wir waren froh, dass wir nirgends anhalten mussten, obwohl die gezeigte Freude der Bevölkerung wiederum gross war.



25. Juni 2013 - Österreich: Von Bratislava nach Schladming (442 km)

Wie gestern vermutet wurden wir heute erneut über alle Berge und Täler geschickt. Von der Natur her war der heutige Tag einmalig und vor allem für die Teilnehmer aus Australien, USA und Japan ein eindrückliches Erlebnis. Wir befuhren viele schmale und kurvige Strecken auf über 1'000 M.ü.M. durch Wälder und Gebirgslandschaften. Die letzte Sonderprüfung ging über fast 10 km steil bergauf auf den 'Stoderzinken', welchen wir durchgehend im 1. Gang fahrend und einer Durchschnittsgeschwindigkeit unter 15 km/h erreichten. Abwärts ging es genau nach dem gleichen Muster und trotz starker Motorbremse im 1. Gang mussten wir zusätzlich bremsen. Auch den Sölkpass haben wir erfolgreich hinter uns gelassen, aber viele unserer alten Fahrzeuge sind für solche Strecken nicht geeignet und wir werden deshalb morgen einige Sonderprüfungen ausfallen lassen, nicht zuletzt weil wir zu einer vernünftigen Zeit in Davos ankommen wollen.

Unsere 'Isabella' hält sich wacker auch wenn jetzt der 1. und 2. Gang im Schiebetrieb immer wieder mal rausfallen und auch die Bremsen nicht mehr ganz die Ursprungsleistung aufweisen. Wenn alles so wie in den letzten Tagen weiter geht, werden wir morgen tatsächlich Davos erreichen! Wir rechnen mit einer Ankunft um 17:00 Uhr herum (kann aber stark ändern ...).

Ergänzung: Landschaftlich ist Österreich schon eine Reise wert, vor allem aus Sicht der begeisterten Berg- und Talfahrer. Einige ausländische Teilnehmer gerieten ganz in Verückung ob der vielen Berge, Täler, Kühe und Einheimischen



Natürlich gab es auch unterwegs immer wieder etwas zu schrauben und auch der Regen hat vor uns nicht Halt gemacht



Die Auffahrt auf den ‚Stoderzinken‘ war leider von Regen und Nebel begleitet, trotzdem liess man sich die gute Laune nicht verderben



Oben erwartete uns auf der Rosen-Alm ein deftiger ‚Zvieri‘, denn wir mussten warten, bis der letzte



Fahrer den Berg erklimmen hatte (wir waren es nicht!) und die Strecke für die Rückfahrt wieder frei gegeben werden konnte. Runter ging's dann im Konvoi.



26. Juni 2013 - Schweiz: Von Schladming nach Davos (428 km)

Trotz Bruch der rechten Antriebswelle sind wir fast ohne Zeitstrafe in Davos angekommen. In Zell am See (Österreich) ist unsere Halbwelle gebrochen und - Glück im Unglück - dies nur 150 Meter neben einer professionellen Schlosserei. Drei Stunden später waren wir mit der geschweissten Halbwelle wieder unterwegs und diese hat bis Davos gehalten (und hält vielleicht bis Paris)!

Herzlichen Dank allen, welche uns heute in Davos besucht oder uns sonst in irgendeiner Form geholfen haben, den heutigen Tag zu einem unvergesslichen Erlebnis zu machen. Mit einem guten Gefühl werden wir morgen die drittletzte Etappe in Angriff nehmen.

Trotz unseres Missgeschicks konnten wir uns um einen Rang verbessern, da andere offenbar weit grössere Probleme hatten ...

Ergänzung: Am Morgen fand bereits vor dem Frühstück eine Sonderprüfung auf die ‚Planai‘, der weltberühmten Skiabfahrt in Schladming statt. Oben gab es Frühstück, aber leider war alles im dicksten Nebel, so dass man von der Natur nur wenig mit bekam.



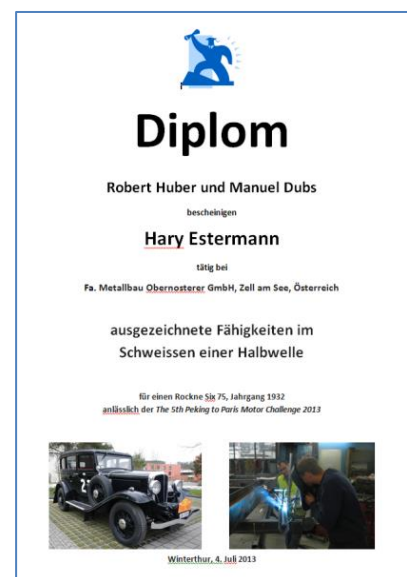
Unser Pannenort in Zell am See direkt an der Hauptstrasse. Röbi demontiert gerade die



abgebrochene Halbwelle, während ich auf der Suche nach Hilfe war. Keine 150 Meter entfernt fand ich die beschriebene Schlosserei, wo Hary Estermann die Welle über Mittag zusammenschweisste. Allen Befürchtungen zum Trotz hielt diese Welle bis nach Davos und wurde erst dort vorsorglich gegen eine neue ausgetauscht.



Hary hat später das nebenstehende Diplom erhalten:



Leider erfüllte sich unsere Hoffnung auf einen schneebedeckten Flüela nicht, denn wir hätten praktisch als einzige Schneeketten dabei gehabt und so möglicherweise einige Plätze gutmachen können.



Im Bild der Chrysler 75 Radster der Gebrüder Washington aus Neuseeland, welche zweite in unserer Kategorie wurden. Zwei Haudegen der alten Schule (beide nicht direkt im Bild)!

In Davos wartete bereits unser Empfangskomitee sehnsüchtig auf uns. Aus gut unterrichteten Quellen habe ich erfahren, dass man es ganz lustig hatte ...



... während wir immer noch auf dem Anstieg zum Flüela waren. Nach unserer Pannenmeldung in Zell am See ist uns Luca mit dem Toyota und dem Anhänger bis nach Innsbruck entgegen gekommen, so dass wir notfalls hätten aufladen können, denn wir wollten unbedingt bis Davos kommen. Glücklicherweise war es an *diesem* Tag noch nicht nötig ...

Unsere Ankunft in Davos



Herzlichen Dank allen, die uns in Davos empfangen und bis zu unserer Ankunft ausgeharrt haben!

Röbi mit Sybille, Roman, Miriam und Nick



Sonja, Marcel und Reto von der *Fischer Classic Cars GmbH* und Überbringer der neuen Halbwelle (da wussten sie noch nicht, was am nächsten Tag auf sie zukam ...)



Irene mit Luca und ihren (Gross-)Eltern Paul und Susanne



Fabrizio mit seinen ‚Kindern‘ Michela und Luca



Und zu guter Letzt stellvertretend ein Bild für alle, die uns empfangen haben. Das hat uns riesig gefreut!

Erst später habe ich erfahren, dass mehrere Mitarbeiter der Vitodata AG ebenfalls in Davos waren und uns nicht angetroffen haben. Wir kamen offenbar 15 Minuten zu spät an. Gefreut hat es mich natürlich trotzdem sehr!

27. Juni 2013 - Schweiz: Von Davos nach Gstaad (325 km)

Unsere Pannenserie scheint nicht abzureissen! Heute Morgen konnten wir zwar bestens starten und der Antrieb funktionierte einwandfrei. Die erste Sonderprüfung in der Nähe von Thusis haben wir ebenso erfolgreich absolviert und fuhren anschliessend zum Oberalppass hoch. Auf der Urnerseite riss jedoch während der Fahrt eines der 4 Blätter unseres Kühllventilators vollständig ab (Ermüdungsbruch). Darauf geriet die ganz Kühlwasserpumpe in Unwucht und als Folge davon riss das Gehäuse der Pumpe. Das Kühlwasser lief aus der Pumpe raus und die Welle drehte nicht mehr rund. Wir haben den Rest des Ventilators und den Keilriemen ausgebaut und sind dann mehrheitlich ohne Motor im Leerlauf rollend vom Oberalp noch bis nach Erstfeld gekommen, wo wir jetzt auf Fabrizio und Luca warten, welche den Toyota mit dem Anhänger bringen werden. Wir werden dann unsere 'Isabella' aufladen und in Marcel Moser's Garage in der Nähe von Luzern bringen, wo wir entweder die Wasserpumpe reparieren oder besser eine neue ähnliche einbauen können. Wenn alles nicht klappt, werden wir halt unsere 'Isabella' auf dem Anhänger weiter nach Paris mitnehmen. Noch ist nichts verloren!

Nachtrag um Mitternacht: Wir sind alle ('Isabella', Röbi und ich) auf eigenen Rädern/Beinen in Gstaad angekommen. 'Isabella' hat eine neue alte Kühlwasserpumpe, zwar mit etwas weniger Leistung, aber es geht (vielleicht bin ich ja auch etwas schnell gefahren, aber in jedem Fall herzlichen Dank an Marcel und Reto!!!). Dank unserer heutigen Vorgehensweise (bleibt bis Paris geheim!) haben wir keinen Rang verloren und sind immer noch auf dem 15. Platz. Morgen ist die letzte Etappe mit Zeitmessungen. Wenn wir am Abend halbwegs gesund (Röbi und ich) und technisch brauchbar ('Isabella') ankommen, werden wir den 15. Platz verteidigen können. Habe ich schon mal geschrieben: Die Hoffnung stirbt zuletzt?

Ergänzung: Am Morgen nochmals ein kurzes Posieren, noch nicht ahnend, ...



... dass auf der Urnerseite des Oberalp-Passes schon Endstation war!



Weiter ging's auf dem Hänger in Marcel Moser's Garage nach Rain, wo 'Isabella' eine neue Wasserpumpe eingesetzt bekam



Unsere Liebsten waren zu diesem Zeitpunkt bereits im TGV nach Paris unterwegs und liessen es sich gut gehen



Dass da noch weitere Überraschungsgäste unterwegs waren, haben wir erst später erfahren ...

28. Juni 2013 - Frankreich: Von Gstaad nach Troyes (453 km)

Heute lief wieder einmal alles wie (fast) gewohnt ab. Keine technischen Probleme, unspektakulär aber korrekt absolvierte Sonderprüfung (Rundkurs) und alle 10 'Passage-Controls' gefunden. Einzig am Abend kamen wir 7 Minuten zu spät an den letzten Kontrollpunkt, diese Zeitstrafe wird aber keinen Einfluss auf unsere Rangierung haben, da unser nächster Verfolger mehr als 45 Minuten zurückliegt. Vermutlich werden wir die ganze Rallye auf dem 15. Platz abschliessen (von total 42). Nun beginnt der letzte Abend vor dem morgigen finalen Einlauf auf dem Place Vendome in Paris. Die morgige Etappe ist nur noch 200 km lang und es finden keine Sonderprüfungen statt, resp. die letzte 'Sonderprüfung' findet wohl heute Abend (oder morgen früh) ihren Abschluss. Unbestätigten Gerüchten zufolge werden am letzten Abend jeweils die Mechaniker der Rallye-Organisation zu den für die jeweiligen Hilfestellungen versprochenen Biere eingeladen. Auch wenn das mindestens 10 Mechaniker sind, können diese die versprochenen Biere gar nicht alle selber trinken (es sind zwar alles Engländer und ganz gut trainiert). So werden wir wohl oder übel Unterstützung leisten müssen, was uns nicht besonders schwer fallen wird ...
--> Paris, wir kommen!!!

Ergänzung: Die neue Wasserpumpe hat zwar bestens funktioniert, kann aber nicht so viel Wasser schöpfen wie die alte, so dass ‚Isabella‘ bei jedem grösseren Anstieg zu kochen begann.



Vom letzten Abend habe ich keine Bilder mehr, da der Akku meines Fotoapparates leer war und Röbi's Exemplar den Geist aufgegeben hatte. Vielleicht besser so ... ☺

29. Juni 2013 - Frankreich: Von Troyes nach Paris (190 km)

Geschafft! Um ungefähr 14:00 sind wir auf dem Place Vendome in Paris angekommen und wurden von unseren Liebsten empfangen. Der Kampf durch das Pariser Verkehrschaos war wohl definitiv unsere letzte Sonderprüfung und die hatte es in sich. Für die letzten 400 Meter durch die Innenstadt benötigten wir geschlagene 25 Minuten.

Am Morgen sind wir bei Regen losgefahren und nach 5 km hat der Scheibenwischer seinen mechanischen Geist aufgegeben. Das hat uns allerdings nicht bremsen können, denn mit der Zeit kennt man die Abmessungen der 'Isabella' auswendig und wir haben uns an der Strassenmitte orientiert. Gegenverkehr gab es auf den abgeschiedenen Strassen so oder so kaum und falls sich doch noch ein anderes Fahrzeug in unsere Nähe verirrt, habe ich unsere Hupe so lange betätigt, bis wir genügend Platz hatten (das ist diejenige Hupe, bei deren Anhörung bei den Kühen die Milch sauer wird).

Je näher wir nach Paris kamen umso besser wurde das Wetter. Wir mussten zwar noch einen verstopften Benzinfilter wechseln und kamen auf dem letzten Tropfen gerade noch bis an eine Tankstelle, aber sonst ging alles wie geplant über die Bühne.

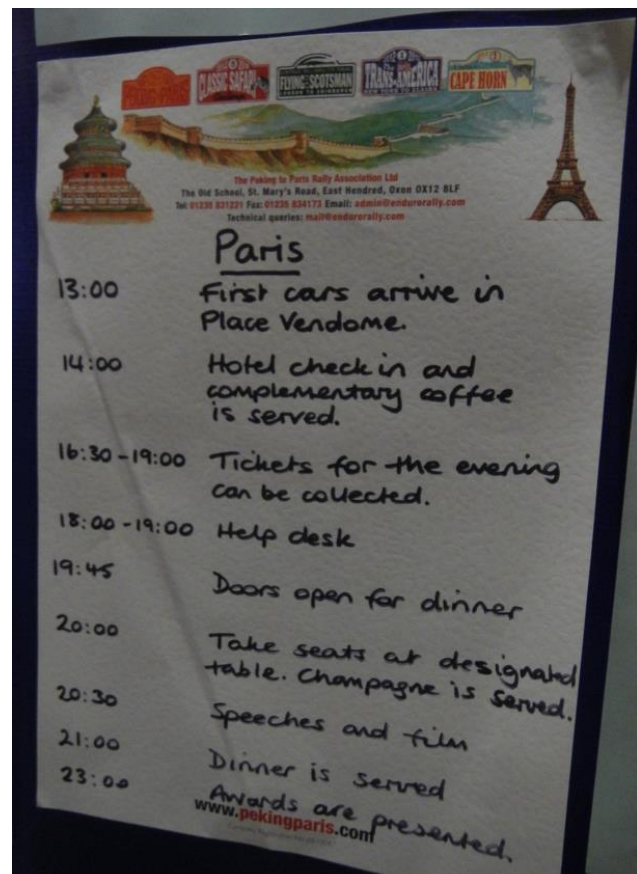
Heute Abend findet das grosse Gala-Abschlussfest mit der Preisverleihung statt. Gut, sind wir nicht ganze vorne dabei, sonst hätten wir uns beim Erklimmen des Podiums noch sportlich betätigen müssen, was in Anbetracht der in 33 Tagen abgesessenen 12'500 Kilometer fast in Arbeit ausarten würde. Daran müssen wir uns jetzt erst wieder gewöhnen (an die Arbeit ...).

Morgen laden wir 'Isabella' auf den Anhänger und werden irgendwann im Laufe des Sonntag oder Montag in Winterthur eintreffen.

Ergänzung: Heute Morgen wurden wir schon um 05:00 Uhr durch andere Teilnehmer geweckt und wir konnten nicht verstehen, was diese so früh schon wieder wollten. Erst später haben wir erfahren, dass diese gerade erst zurück ins Hotel kamen ...

Die letzten Anweisungen für den Tagesablauf, die Anspannung bei allen Teilnehmern war spürbar und die Vorfreude gross. Ob es wohl noch alle auf eigenen Rädern ins Ziel schaffen werden?

Am Tag zuvor mussten nochmals mehrere Fahrzeuge abgeschleppt, resp. aufgeladen werden und bei mindestens einem wusste man, dass der Motor in dieser kurzen Zeit nicht mehr zu reparieren war. Zum Glück konnte ein Abschleppwagen gefunden werden, welcher dieses Fahrzeug bis nach Paris ins Ziel brachte.



Der erste Paris-Wegweiser und dann die Ankunft auf dem Sammelplatz kurz vor dem Ziel



Startbereit für die letzte Strecke zum Place de Vendome (die Vorderachse hat gehalten!)



Mit montierten Kappen durch das letzte Verkehrsgewühl ...



bis zum langersehnten Ziel! Kaum waren wir um die letzte Kurve gebogen, begann es wiederum kurz, aber heftig zu regnen, diesmal aber mit Champagner!



Da mussten wir durch ...



... und haben es auch geschafft



Der wohl verdiente Siegertrunk der 15. Platzierten in der Kategorie *Vorkriegsfahrzeuge*



Ende gut, alles gut!



Rückblick

Ja, wenn zwei eine Reise tun, dann können sie etwas erzählen! Vielleicht nicht sofort, denn es braucht ein paar Wochen – vielleicht Monate – bis das Erlebte von uns in seiner ganzen Tiefe erfasst und verarbeitet werden kann. Beim Zusammenstellen dieses Berichtes und beim Sichten der Fotos ist mir erst richtig bewusst geworden, was wir alles erlebt haben!

Während der Rallye kommt man nicht dazu, alle Eindrücke aufzunehmen. Jeden Morgen ging es schon vor sechs Uhr los, ab 7:00 Uhr wurde abgefahren und dann stand man den ganzen Tag ‚unter Strom‘, kam abends an, musste vielleicht das eine oder andere reparieren, meistens reichte es noch für sicher ein Bier und dann ging man auch schon wieder ins Bett um Kraft für den nächsten Tag zu sammeln (Ausnahme: Der Abend vor dem Ruhetag ☺).

Und doch fühlten wir uns nie gestresst und nur selten unter Zeitdruck. Gesamthaft haben wir es sogar etwas strenger erwartet, vielleicht hatten wir einfach nur Glück, weil wir uns gut vorbereitet und verhältnismässig wenig Reparaturen hatten. Aber ein ‚Bluescht-Fährtli‘ war es definitiv auch nicht! Zudem haben wir immer wieder bewusst darüber gesprochen, wie viel Risiko wir auf uns nehmen wollen und uns mehr als einmal gegenseitig gezügelt, ganz im Sinne: Es lebe die kontrollierte Unvernunft!

Beeindruckend zu erleben waren auch alle zwischenmenschlichen Kontakte unter den gegen 200 Teilnehmern aus 26 Nationen. Alle hatten das gleiche Ziel: **Wir wollten am 29. Juni 2013 auf eigenen Rädern auf dem Place Vendome in Paris ankommen!** Von den 96 gestarteten Teams wurden 84 Teams auf der Schlussrangliste klassifiziert. Nur 7 Teams haben sich ganz zurückgezogen und 5 Teams kamen zwar an, wurden aber nicht klassifiziert, da sie unterwegs auf ein anderes Fahrzeug wechseln mussten. Teilweise haben auch Team-Mitglieder aus gesundheitlichen Gründen wechseln müssen und einige wenige Beziehungsprobleme soll es offenbar auch gegeben haben.

Aber alles in allem hat ein bunt gemischter Haufen diese Aufgabe mit Bravour bewältigt und allen ‚Finisher‘ wird dieses Erlebnis noch lange in guter Erinnerung bleiben!



Dank

- **Unseren Familien**, welche mindestens 3 Jahre lang die immer gleichen Geschichten gehört haben und vermutlich weitere 3 Jahre andere immer gleiche Geschichten hören müssen, **für ihr Verständnis und Geduld**.
- **Fabrizio und Luca Arrigucci**, welche uns mit dem Toyota und dem Anhänger entgegengekommen sind und uns damit eine **strafpunktfreie Ankunft am Etappenort** ermöglichten.
- **Hary Estermann** von der **Metallbau Obernosterer GmbH, Zell am See (A)**, welcher uns auf der Davos-Etappe eine **gebrochene Halbwelle zusammengeschweisst** hat, die heute noch hält.
- **Sonja Moser, Marcel Moser und Reto Caviglia** von der **Fischer Classic Cars GmbH**, welche uns in Davos mit einer **neuen Halbwelle versorgt** und anderntags eine **neue 'alte' Wasserpumpe montiert** haben.
- Dem **Rallye-Organisator**, der uns für teures Geld vor viele **knifflige Aufgaben** gestellt und uns **Einblicke in Länder und Kulturen** ermöglicht hat, von denen wir bis anhin nur wussten, dass es sie gibt.
- **Alle denen**, die regelmässig unsere Tagesberichte gelesen, uns die Daumen gedrückt, uns Glück gewünscht, mitgefiebert und uns in irgendeiner Art unterstützt und geholfen und uns somit eine **Ankunft in Paris auf eigenen Rädern** ermöglicht haben.
- **Aber auch allen denjenigen, die uns bei der Restauration der ‚Isabella‘ mit Rat und Tat geholfen haben, insbesondere** (in alphabetischer Reihenfolge):
 - **Bieri AG**, Kriens (Blattfedern)
 - **British Inter Cars**, Täuffelen (Zündung)
 - **Caso Domenico**, Winterthur (Malerarbeiten)
 - **Fischer Classic Cars GmbH**, Rain (diverse mechanische Arbeiten)
 - **GuMa GmbH**, Winterthur (Sattlerarbeiten)
 - **LARAG AG**, Wil (Revision Motor)
 - **Riesen Peter**, Winterthur (Vergaser)
 - **Vintage Rims** (Gary), Neuseeland (Speichenräder)
 - **uva**.

Ganz zum Schluss



Wir beide haben unvergessliche 33 Tage hinter uns bringen dürfen und sind dankbar, dass wir gesund, unfallfrei und vor allem immer noch als Freunde nach Hause zurückkehren durften.

ENDE

Dieser Bericht darf – auch auszugsweise - beliebig kopiert und unter Quellenangabe weiter gegeben werden.

Die gebundene Fassung kann zum Selbstkostenpreis von CHF 18.--/ Stück bezogen werden bei:

BELTRONA AG, Manuel Dubs, Deisrütistrasse 10, 8472 Oberrohringen oder unter info@beltrona.ch.

Ebenso kann der Bericht im *Oldtimer-Bereich/Jahr 2013* auf der Homepage der BELTRONA AG als PDF-Dokument aufgerufen werden unter <http://www.beltrona.ch/fahrzeuge-oldtimer/oldtimer-rallye/>.