

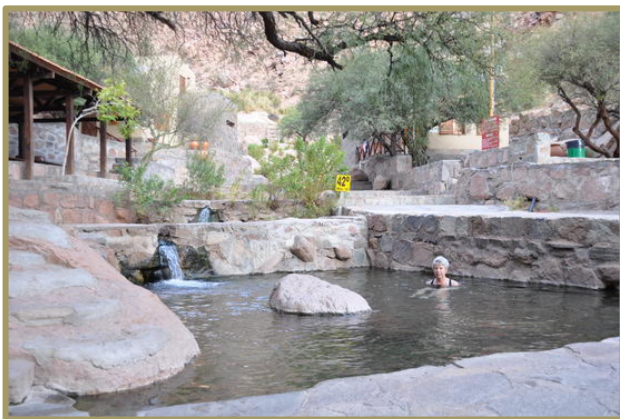
Bericht 7 – der letzte

„No hay Diesel!“ Was denn, hier auch nicht? Das haben wir schon an drei Tankstellen vorher gehört. Nun wird's aber langsam eng. Endlich – bei der nächsten können wir den Tank auffüllen. Was lernt uns das? Immer tanken, auch wenn es noch nicht nötig ist.



irgendwo heftig geregnet haben, die Piste endet im strömenden Flussbett. Auf dem gegenüberliegenden Ufer steht ein PKW, er hat keine Chance rüberzukommen. Per nimmt Anlauf, das Opamobil schießt mit Bugwelle weiter. Auf der anderen Seite eine hohe schlammige Kante, so hoch, dass wir mit Schlingern und Schlittern gerade so wieder auf's Trockene kommen. Die Besatzung des PKW spendet Beifall. Vor Aufregung denkt keiner ans Fotografieren – schade. Weiter durch die Ebene mit Sturm und Sand bis zu kahlen Felsen, dort steil aufwärts noch 14 Kilometer Kurven, mal rauf, mal runter. Dann tatsächlich ein Häuschen, eine Schranke - und es wird Eintritt kassiert.

Weiter geht's, es wird mal wieder Zeit zur Körperpflege. Also zu den Thermen von Fiambalá. Zuerst noch lange durch Pampa mit ein paar Büschen hier und dort. Irgendwann gibt es keinen Grashalm mehr, flacher weißer Boden, über den der Sturm den Sand waagrecht vor sich her treibt. In der Ferne bleibt er an Felsen hängen und bildet eine Dünenlandschaft. Die weiße Ebene wird begrenzt von Bergen, in denen düstere Wolken hängen. Fast unheimlich diese Landschaft. Plötzlich kommen wir an eine Furt – es muss



Noch ein Stück Bergpiste bis zu betonierten Terrassen, auf einer davon stehen wir alleine und gucken über die Ebene und zu den Bergen auf der anderen Seite. Die Thermen sind (fast) naturbelassene Becken, in jedem steht ein Schild mit der Temperatur. Wir haben die Wahl zwischen 25 bis 45°C. Schön, so bei 39°C im Wasser zu sitzen, auf ein paar Bäume zu schauen – kein Wind, kein Sand. Nach langem Wässern schnell ins Auto, es ist kühl geworden. Abendessen, Blick aus dem Bett über die Ebene bis zu den Bergen. Dort donnert es, Blitze zucken über den dunklen Himmel. Auch am

nächsten Morgen hängen dicke Wolken über den Anden. Und weil wir für die nächste Etappe klare Sicht brauchen, bleiben wir noch einen Tag. Da haben wir die Thermen fast für uns alleine – kein Wunder, nur Allradfahrzeuge kommen durch die Furt.

Am 16. März ist die Sicht phantastisch, keine Wolke zeigt sich am blauen Himmel. Perfekt um den Paso San Francisco anzugehen. Es führt auf 4.725 Meter Höhe, ist bis zur chilenischen Grenze asphaltiert, wenn man weiter will, muss man 200 Kilometer Piste fahren. Anfangs geht es wieder durch die trostlose und trotzdem faszinierende Ebene, dann windet sich die Straße durch Berge aus Buntsandstein. Die Sonne strahlt auf Schichten von grünem, rotem, grauem Gestein. Wenig später

erreichen wir die erste Hochebene. Endlos scheint die Fahrt, und es geht ständig höher. Bei 3.400 m Höhe, mitten im Nichts, ein riesiges Hotel. Daneben windet sich ein Flösschen ins Tal. Überall stehen Hinweistafeln für Angler. Kann man hier sonst noch was machen? Noch auf 3.700 Metern weiden



Kühe und Esel, kein Haus weit und breit, trotzdem kommt uns eine alte Frau mit einem Reisigbündel auf dem Rücken entgegen. Wo will sie wohl hin? Noch eine Kurve, und vor uns tauchen drei schneebedeckte Vulkane auf, der schönste trägt den klangvollen Namen „Incahuasi“ und ist 6.638

m hoch. Bis zur Vegetationsgrenze bei etwa 4.500 Metern sehen wir Herden von Vicunjas (die kleineren wilden Verwandten der Lamas). Die Schneegrenze vermuten wir bei 6.000 m. Etwa 20 Kilometer vor der Passhöhe ist die argentinische Grenze, wir dürfen trotzdem weiter hoch. Vorbei an einer faszinierend türkisgrünen Lagune kommen wir bei 4.725 Metern auf die Passhöhe. Es ist warm heute, wir brauchen oben nicht einmal eine Jacke, aber ein paar schnelle Schritte, und schon japsen wir nach Luft. Ein Blick rundum auf schneebedeckte Gipfel, ein paar Fotos, dann dieselbe Strecke zurück – sie ist nicht weniger eindrucksvoll als bergauf – und am Abend sitzen wir wieder in der warmen Badewanne der Thermen.



Auf dem Weg zur Stadt Catamarca geht's vorbei an kilometerlangen Olivenbaumanpflanzungen. Angeblich wird inzwischen Olivenöl sogar nach Italien exportiert. Nicht dass Catamarca besonders aufregend wäre, aber wir haben eine besondere Beziehung zu der Stadt. Eva, die Tochter unserer Schweriner Freunde Grit und Olaf hat hier ein Jahr als Austauschschülerin verbracht. Also schauen wir uns ein bisschen genauer um, genießen das vorzügliche argentinische Eis, bummeln, gehen



einkaufen. Argentinien ist kein billiges Reiseland mehr, viele Lebensmittel sind teurer als in Deutschland. Diesel war in Patagonien billig, da wird er subventioniert. Hier im Norden bezahlen wir 1,10 € pro Liter. Leider gibt es auch viel Armut im Land. Ein Schuhputzer nimmt sich mit Einverständnis des Kellners Essenreste vom Teller, bevor abgeräumt wird. Ein anderer Gast wickelt seine Reste ein und gibt sie draußen einer Bettlerin. Auf dem Land stehen zahllose sehr ärmlich aussehende Lehmhütten, aber immerhin

haben viele ein kleines Solarpaneel auf dem Dach.

Kauft bloß kein Auto mit Elektronik, diese selbstdenken Autos nerven erheblich. Unser Opel zeigt fast täglich an: Motor überprüfen lassen. Also wieder ein Umweg zur Iveco-Werkstatt nach Tucuman. Die Fehlermeldungen können nicht beseitigt werden, sollen aber unproblematisch sein. Halbwegs beruhigt geht's weiter ins viel gelobte Salta. Wie in fast jeder Stadt gibt es einen



Hauptplatz, die Plaza, mit Pflanzen, Bänken, Springbrunnen oder Denkmal, darum herum liegen die wichtigsten Gebäude. Die Plaza in Salta ist besonders üppig bepflanzt und sogar während der „Siesta“ gut besucht von vielen bummelnden oder schläfrig auf Bänken oder Rasen dösenden Menschen. Auch wir sind ein bisschen schlaff, genießen unter den angrenzenden Kolonaden „Quilmes“ das berühmteste argentinischen Bier, praktischerweise serviert in der Literflasche. Die Temperaturen sind erträglich, Salta liegt 1.200 m hoch, und lebhaftes urbanes Leben spielt sich nicht nur auf der Plaza ab, sondern auch in den umliegenden Straßen. Trotzdem sind wir keine begeisterten Stadtbesucher, und so machen wir uns schon einen Tag später wieder auf den Weg.



90 Kilometer liegen zwischen Salta und Jujuy, die Strecke führt am Gebirgsrand entlang und hat angeblich 500 Kurven, Krafttraining für Pers Arme. Das Faszinierende aber ist, dass wir die meiste Zeit durch einen richtigen Urwald fahren. Von den Bäumen hängen Lianen, auf den Ästen wachsen Bromelien, Farne und Moose. Die Luft ist heiß und feucht. Unglaublich, kurz vorher waren wir noch in wüstenähnlichem Gebiet mit blühenden

Kandelaberkakteen.

Auf dem Hauptplatz in Jujuy viele Plakate: „Nunca más“ – Nie wieder. Stände, Mahnwachen, Bilder von verschollenen Menschen. Eine Demonstration zur Erinnerung an den Beginn der grausamen Militärdiktatur 1976. Wir, interessiert, werden angesprochen, bekommen Infos, CDs, sogar Erinnerungsfotos werden gemacht. Wie gerne würden wir mit ihnen diskutieren...es fehlen die Sprachkenntnisse.



Am 24. März kommen wir aus einem Nachtplatz bei Lagunen hoch in den Bergen – endlich mal schlechtes Wetter – es schüttet, die schmale Schotterpiste hinab kann Per sich nur runtertasten, so dick sind wir in den Wolken. Kaum



sind wir wieder unten, ist der Himmel blau und die Temperatur schweißtreibend. Wir sind auf dem Weg nach Purmamarca - wunderschöner Name, aber wahrscheinlich würde sich kein Mensch für den Ort interessieren, wenn er nicht am Fuß vom grandiosen „Cerro de Siete Colores“ läge – der Berg mit den sieben Farben. Obwohl Touri-Busse ihre Fracht ausladen, der Ort selber überquillt von Touristenkitsch, der Blick auf den Berg ist überwältigend. Prima, dass irgendwelche Schlauberger hässliche Masten für die Straßenbeleuchtung genau

an der Stelle platziert haben, wo die meisten Busse halten, die Touris aussteigen und ihre Fotos machen. Ohne diese Scheußlichkeiten bekommt man den Berg nur auf die Platte (Verzeihung: den Chip), wenn man auf einen vorgelagerten Hügel kraxelt. Ist ein bisschen mühsam bei der Hitze, lohnt sich aber.

Ist das Erlebnis noch zu toppen? Anders, aber ebenso großartig sind die Farben bei den sogenannten „Muschelbergen“, an denen fahren wir vorbei auf dem Weg nach Tilcara. Der Reiseführer (Dumont,

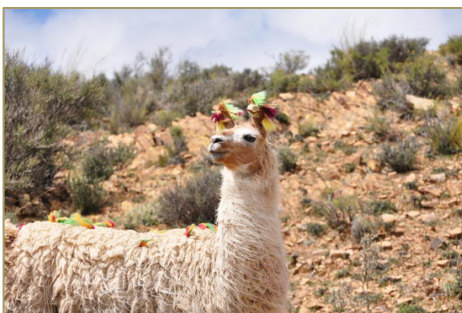


Argentinien) sagt dazu, es würde sich um eine geologische Kuriosität handeln. Zitat: „Die zwischen der untersten und der obersten Materialdecke zusammengepressten 230 bis 130 Mio. Jahre alten Sedimente (Sand, Ton, Mergel, Kalk) bergen im Zentrum marine Fossilien, die die Transgression des Meeres bis zu diesen Längengraden bezeugen.“ Alles klar? Wir fanden es einfach nur großartig.

Tilcara ist touristisch gut erschlossen, aber mit seinen niedrigen Lehmhäusern, den winzigen Läden, den überwiegend nicht asphaltierten Straßen, hat es den Charme eines typischen kleinen Städtchens der Region nicht verloren. Der hübsche Hauptplatz wird leider von zahllosen Ständen mit dem üblichen Touri-Kitsch (Made in China) verschandelt, aber wir finden auch einen Indio-Markt, auf dem die Einheimischen Obst und Gemüse aus der fruchtbaren Umgebung verkaufen und zur Stärkung gegrillte Fleischstücke, Gläser mit sehr buntem Nachtisch und „Lorca“, einen Eintopf aus Mais, Kichererbsen, Kartoffeln, div. Gemüsen und etwas Fleisch anbieten. Den muss ich natürlich probieren, na ja, schmeckt ganz gut und macht satt.

Am nächsten Tag besuchen wir das archäologische Museum und vor allem „pucará“, eine rekonstruierte Indianerfestung inmitten von bis zu 6 m hohen Kandelaberkakteen. Tilcara ist eine Reise wert, aber es gibt noch so viel zu sehen, und das Land scheint unendlich. Es ist schließlich das siebentgrößte der Erde.

Auch unsere nächste Station hat einen klangvollen Namen „Humahuaca“ - 2.965 m hoch, sehr touristisch und überhaupt nicht unser Geschmack. Es geht immer weiter gen Norden in Richtung bolivianischer Grenze. Auf der Strecke sehen wir unsere ersten Lamas mit bunten Bändern in Ohren und sogar eingeflochten im Rückenfell. Die beiden Städte La Quiaca (Argentinien) und Villazón (Bolivien) auf 3.406 m Höhe gehen fast ineinander über, und der kleine Grenzverkehr scheint gut zu funktionieren. Nach einer lauten und ungemütlichen Nacht neben einer Tankstelle auf einem Platz des ACA – vergleichbar unserem ADAC – tauche wir am nächsten Morgen ein in buntes Indio-Treiben. Überwiegend Bolivianer machen in La Quiaca Großeinkäufe, u.a. werden Speiseöl, Mehl und Trockenmilch in größeren Mengen weggeschleppt. In dieser Höhe macht Per Versuche: *Siehe Kasten am Ende.*



Weiter nach Bolivien wollen wir bei dieser Reise noch nicht, also zurück, aber auf welchem Weg? Entweder auf dem gleichen Weg über die Asphaltstraße oder über Pisten durch eine der einsamsten Gegenden Argentinien. Der Reiseführer empfiehlt, die einsame Piste im Tandem zu fahren, aber im Touri-Büro sagt man, die Strecke sei gut und unproblematisch. Also los. Anfangs ist die Piste wirklich besser als so manche Asphaltstraße hier. Es geht durch hügelige Puna, eine steppenähnliche Landschaft in großer

Höhe. Keine Orte, ganz selten ein Auto, nur ab und zu Lamaherden. Nach einigen Stunden Fahrt doch ein kleiner Ort, wo unser Auto angestaunt wird, als kämen wir vom Mond. Die Piste wird schlechter, die Landschaft immer schöner. Berge mit leuchtenden Farbschichten, in der Ferne die Andengipfel in

der Sonne. Wir sind ständig auf 4000 – 4300 m. Aus Angst vor der Höhenkrankheit wollen wir so hoch nicht über Nacht bleiben. Schließlich geht es 200 m runter in ein Flussbett, müssen wir es queren?



Nein, das ist die Piste. Hier geht der Weg weiter. An beiden Seiten ragen hohe Felswände auf, Wasserläufe – mal mit mehr, mal mit weniger Wasser durchziehen das breite Flussbett. Da müssen wir durch oder auch drüber. Ich bekomme Angst. Wenn wir jetzt eine Panne haben, hier oben liegen bleiben und ein Gewitterregen das Wasser plötzlich ansteigen

lässt? Ganz ruhig bleiben, jetzt gibt es sowieso kein Zurück. 15 endlose Kilometer fahren wir auf Kies, Sand oder durchs Wasser. Endlich gehen die Felswände zurück, noch einmal eine ganz enge sehr steile Kurve nach oben, dann haben wir es geschafft, kommen auf eine Plattform, und der Ausblick ist überwältigend. Vor uns ein Tal mit fast weißem Boden, eine kleine Kirche neben einem Fluss, Buntsandsteinfelsen in den schönsten Farben, und über allem die schneebedeckten Andengipfel. Wir sind auf 3.650 m, hier können wir



bleiben und müssen wir nicht mit Höhenkrankheit rechnen. Wenig später verdunkelt sich der Himmel, in der Ferne ist ein Wetterleuchten. Kein Mensch, aber auf der anderen Seite des Tals die kleine Kirche. Die ganze Nacht sind ihre Fenster erleuchtet, wie tröstlich in dieser Einsamkeit. Nachts regnet es, am nächsten Tag sind die Andengipfel in Wolken verschwunden. Wir fahren durch die Furt eines munter strömenden Flusses auf die andere Seite des Tals bis zu der Kirche. Die Türen sind

vernagelt, sie ist halb verfallen, aber auf dem Dach ist ein Solarpaneel, das hat für das heimelige Licht gesorgt. Wer kam hier einmal zum Gottesdienst?

Die Weiterfahrt ist ein Rausch an Formen und Farben. Hinter jeder Kurve glauben wir, noch nie so schöne Landschaft gesehen zu haben, und dann kommt die nächste Kurve... Den Fotoapparat kann man hier wie eine Gartenspritze in die Gegend halten. Die Erosion hat die unterschiedlichsten Formen geschaffen, und die Art des Gesteins sorgt für die Farben. Auch hier gibt es ein Valle de la Luna, alles ist grau, die Felsformationen sehen aus wie Gespenster. Genau der richtige Ort für einen kleinen Imbiss. Wir lassen uns Zeit, wir wollen gar nicht mehr weit fahren. Noch sind wir auf über 4.000 m Höhe, aber irgendwann muss es ja runter gehen, und dann schlagen wir sofort ein Nachtlager auf. Wir fahren und fahren auf sehr schmaler holperiger Piste, immer wieder queren wir Furten (insgesamt waren es 23), mal mit mehr, mal mit weniger Wasser – irgendwann sind die aufregendsten Ausblicke vorbei, wir fahren wieder durch die grünen Hügel der Puna, aber wir kommen nicht tiefer. Gebannt schauen wir auf den Höhensmesser: 4.200, 4.400 bis 4.800. Also weiter. Dann kommen erste Ansiedlungen, in der Ferne eine Fabrik, wo



irgendetwas abgebaut wird, LKWs sind randvoll beladen und schleichen vor uns her. Sie sind der Grund für die schlimmste Strecke, die wir je gefahren sind. Wellblech, aber mit Wellen in 40 cm Abstand und jeweils etwa 10 cm hoch. Entweder mit 100 km/h drüber wegfliegen – geht nicht, zwischendurch sind immer wieder scharfe Kurven und tiefe Löcher - oder 5-10 km/h, aber das geht auch nicht, wir müssen runter, es sind noch 70 km bis zum Asphalt und es wird bald dunkel. Also keine Rücksicht auf unser armes „Omop“ (gebräuchliche Kurzform für „Opamobil“) und auf Krachen, Scheppern, Poltern. Der Lärm ist so schlimm, dass ich ihn nur mit Ohropax ertrage. Mit dem letzten Büchsenlicht um 19.15 h kommen wir an die Asphaltstraße und finden einen Nachtplatz auf 3.600 m. 200 Kilometer Piste liegen heute hinter uns, insgesamt waren es an beiden Tagen 320 km.



Die Tage werden kürzer, die Sonne geht erst um 7.45 h auf. Wir sputen uns, denn wir wollen über den Andenpass Jama nach San Pedro de Atacama in Chile. Wir steigen und steigen, aber diesmal auf einer untadeligen Asphaltstraße. Bei 4.200 m haben wir die Passhöhe erreicht. Geht's jetzt abwärts? Denkste – weiter aufwärts bis auf 4.800 m. Unser Omob funktioniert tadellos, dabei hat die Werkstatt in Buenos Aires gesagt, diese Autos seien eben nur für Europa und damit für Höhen bis zu 2.500 m konzipiert. Die Luft ist so klar, dass wir glauben, wir könnten die Gipfel neben uns greifen. Es sind

6000er, schneebedeckt, und sie liegen schon in Bolivien.

Plötzlich vor uns eine riesige Ebene, da unten liegt San Pedro de Atacama auf 2.400 m Höhe. Es geht steil bergab, auf Serpentina hat man verzichtet, statt dessen gibt es häufige Kiesbetten neben der Straße – könnte ja sein, dass die Bremsen versagen. Wir fahren mit jaulendem Motor im zweiten Gang bergab um die Bremsen zu schonen. Unten angekommen, geht es zuerst zur Grenzabfertigung, denn die ist nicht etwa direkt an der Grenze. Die Zöllner kommen gerne in unser Auto, sind aber immer mehr an der Inneneinrichtung interessiert als daran, ob wir noch eine verbotene Frucht im Kühlschrank haben.

San Pedro ist umgeben von fast einem Dutzend Fünf- und Sechstausendern. Es ist ein Örtchen für Globetrotter, Aussteiger, Alt-Hippis und Pauschal-Touristen. Wirklich eine heiße Mischung. Man kann überall Coca-Blätter kaufen, doch ein Bier zu bekommen, ist nicht ganz einfach. Es ist heiß, wir sind durstig, erst in der dritten Kneipe bekommen wir ein kleines Bier für 3.50 € das Stück. Ku-Damm-Preise.



Alkohol gibt es im Allgemeinen nur in Verbindung mit Essen. Die Häuser in San Pedro de Atacama sind fast alle aus Adobe (luftgetrocknete Lehmziegel) gebaut und blendend weiß gestrichen. Die meisten Dächer sind mit Schilfrohr gedeckt und mit Lehm verschmiert. Es läßt sich vorstellen, was passiert, wenn es hier einmal ein Unwetter gibt. Und genau das ist in diesem Jahr geschehen. Viele Dächer haben sich aufgrund der sintflutartigen Regenfälle durchgebogen, und braune Lehmbrühe hat die schönen weißen Fassaden verunziert. Die Klimaveränderung macht selbst vor der trockensten Wüste nicht Halt.

Auf dem Platz vor dem Fußgänger-Bereich treffen wir noch andere deutsche Wohnmobilisten. Ein Paar in einem Magirus, zwei andere auch in Ivecos, aber ältere Modelle, nicht solche „Sensibelchen“



wie unserer. Zusammen fahren wir zu einem Nachtplatz hoch über dem Tal. Spektakulär ist hier der Sonnenuntergang. In der Ferne der schneebedeckte Vulkan Licancabur und das gesamte Tal leuchten zuerst gelborange, dann tiefrot. Dieses Schauspiel wird im Dorf von den zahlreichen Agenturen als Ausflug angeboten. Entsprechend füllt sich der Platz kurz vor Sonnenuntergang mit Mini-Bussen und Menschen. Tischchen werden aufgebaut, Weingläser gefüllt und Häppchen bereit gestellt. Aber kaum ist die Sonne weg, sind alle verschwunden. Wir haben den

Blick beim Mondschein und beim Sonnenaufgang ganz für uns alleine.

Es gibt noch mehr reizvolle Ausflugsziele von San Pedro de Atacama aus, z.B. die Tatio-Geysire, etwa 100 km entfernt. Sie liegen auf 4.300 m Höhe und gelten als die höchsten Geysire der Welt. Aus Dutzenden von Erdlöchern dampft es, heißes Wasser sprudelt aus der Erde. In der kühlen Luft des frühen Morgen ist der Dampf besonders eindrucksvoll, daher fahren die Agenturen aus San Pedro schon um 5 h mit den Touristen los. Wir haben auf halber Strecke an einer Oase einen Nachtplatz gefunden, brechen um 7 h auf und sind zur selben Zeit oben. Neben den dampfenden und sprudelnden Löchern gibt es auch einen Naturpool mit Thermalwasser, die Temperatur reicht von kühl bis heiß, und es dauert ein Weilchen, bis wir ein angenehmes Plätzchen gefunden haben und entspannt im warmen Wasser liegen.



Wir wollen wieder zurück nach Argentinien, daher müssen wir entscheiden, ob wir auf dem Paso de Jama die gleiche Strecke zurückfahren oder die Staupiste über den Paso de Sico nehmen. Das Touri-Office lobt den guten Zustand des Paso de Sico, und als auch noch ein Motorradfahrer aus Deutschland die Strecke als gut zu fahren beschreibt, zögern wir nicht länger. Ca. 50 Kilometer sind noch asphaltiert, dann kommt eine akzeptable Piste, und als es zu spät ist die Entscheidung zu revidieren, wird der Straßenzustand schrecklich. Trotzdem möchte ich noch einen Abstecher zu den



nur 7 Kilometern entfernten Lagunen Miscanti y Miniques machen. Ich finde diese stillen Wasserflächen inmitten der hohen Berge großartig. Zwar sind die Flamingos nur im Frühjahr hier, aber auch jetzt gibt es Wasservögel und Vicunjas, die am Ufer weiden. „Auch nur ein See in den Bergen“, ist Pers misstrauischer Kommentar. Dann zurück zur Hauptroute, und bald haben wir beide die Schnauze voll von dem üblen Wellblech. Trotz der gewaltigen Geschwindigkeit von 10 bis 20 km/h sind wir froh, dass uns der Sicherheitsgurt in den Sitzen festhält. Auf dieser Strecke sehen

wir nur wenige schneebedeckte Gipfel, dafür kommen wir an zwei besonders schönen Salaren vorbei, blaues Wasser in der Mitte, umrandet von leuchtend weißen Salzstreifen. Schon in San Pedro de Atacama war die Abfertigung für die Ausreise aus Chile, obwohl der Ort noch

fast 200 km von der argentinischen Grenze entfernt ist. Trotzdem kommen wir einige Kilometer vor der Grenze noch mal an eine chilenische Kontrolle. Müde von der schlechten Piste, würden wir uns gerne bald einen Nachtplatz suchen, aber noch immer sind wir über 4.000 m hoch. Der Zöllner versichert uns, direkt nach der Grenze würde es bergab gehen. An der argentinischen Grenze haben wir unerwartet einen längeren Aufenthalt. In San Pedro haben uns die Chilenen bei der Ausreise versehentlich einen Einreisestempel in den Pass gedrückt. Nach längerer Diskussion sehen die argentinischen Grenzer ein, dass wir nicht sowohl am 29. März als auch am 04. April nach Chile eingereist, aber dann nie wieder ausgereist sind. Sie lassen uns weiterfahren und versichern uns, die



Straße würde in Kürze bergab gehen. Keine Spur – die Piste wird immer schlechter, und wir schrauben uns bis auf 4.600 m hoch. Nach weiteren drei Stunden kommen wir an das Viaducto La Polvorilla, der 63 Meter hohen und 224 m langen Stahlbrücke, über die die berühmte touristische Transandenbahn, der Tren a las Nubes (Zug in die Wolken) fährt. Noch immer sind wir auf 4.100 m Höhe, aber hier bleiben wir, denn es dämmt schon, und wir können und wollen nicht mehr weiter. Anscheinend sind wir inzwischen höhentauglich, wir haben hervorragend

geschlafen. Aber das Omob hat eine neue Überraschung parat: Die noch vor der Reise gekaufte Starterbatterie funktioniert nicht mehr, wir können nur mit Hilfe der beiden Bordbatterien starten. Wir streichen die Ostertage in Tilcara mit ihrer berühmten Prozession, denn wir brauchen so schnell wie möglich eine neue Batterie. Also wieder Richtung Tucuman. Am Ostersonnabend durchqueren wir die Quebrada des Rio de las Conchas eine der angeblich formenreichsten Buntsandsteinschluchten Argentiniens. Sie sind wirklich großartig, trotzdem fahren wir zügig durch, denn wir sind hier nicht alleine. In Argentinien ist der Gründonnerstag Feiertag (der Ostermontag ist Arbeitstag), und so nutzen viele Argentinier die Tage für einen Ausflug. Wo Otto Normaltourist aussteigt, um einen Blick auf die Felsen zu genießen, haben schon fliegende Händler ihre Souvenirs ausgebreitet.



una cerveza por favor

Nächste Station ist Cafayate, eine Stadt voller Touristen, trotzdem hübsch und lebendig. Es ist heiß, wir sitzen am Rande der „Plaza“ in einem Restaurant, bestellen „Empanadas“ (gefüllte Teigtaschen – köstlich!) und eine Literflasche Bier. Wir sind sehr durstig, also folgt noch eine zweite Literflasche. Irritierte Blicke vom Nachbartisch. Ich sage wir seien Deutsche und die würden viel Bier trinken. Man nickt verständnisvoll, und es entwickelt sich ein

kleiner Dialog, soweit er mit unseren paar Sätzen Spanisch möglich ist. Später höre ich von Deutschen, argentinische Frauen würden meist in der Öffentlichkeit keinen Alkohol trinken. Wegen des Problems mit der Batterie sind wir am Ostermontag in der Werkstatt von Tucuman. Dort kennt man uns ja schon. Diesmal haben sie keine Lust noch mal ihren Computer anzusetzen um die Fehlermeldungen beim Omob auszulesen. Der Starterbatterie ist anscheinend das Gerüttel auf den Pisten nicht bekommen, sie hatte einen „Plattenschluss“ (so was wie ein Kurzschluss) und ist absolut hin. Eine neue muss erst besorgt werden. Um 9.30 h waren wir in der Werkstatt, um 12 h ist Siesta bis 15 h. Um 16 h haben sie die neue Batterie, um 18 h fahren wir vom Hof. Aber seitdem läuft Omob ohne Probleme, nicht mal die Lamdasonde funkt Fehlermeldungen.

Eva sagt, Cordoba sei eine tolle Stadt, daher planen wir wenigstens einen kurzen Aufenthalt ein. Per



möchte das Auto nicht in einem Außenbezirk stehen lassen und per Taxi ins Zentrum fahren. Also quälen wir uns durch schmale Straßen mit mächtigem Großstadtverkehr (Cordoba ist die zweitgrößte Stadt Argentiniens). Am Hauptplatz vor einer Bank stehen wir im Parkverbot, bummeln an den wichtigsten Sehenswürdigkeiten vorbei und gehen zum Auto zurück. Gerade rechtzeitig, denn ein Geldtransporter will auf den reservierten Platz. Per setzt zurück und erwischt das Parkverbotsschild.

Das ist nicht so schlimm, es biegt sich, wir kommen vorbei. Hinter uns wartet der Geldtransporter, der gesamte Verkehr in der Straße ist blockiert. Beim Rausfahren erwischen wir mit dem Aufbau eine der dekorativen kleinen Laternen. Ein Stückchen bricht ab, das Oberteil hängt ein bisschen schief. Was tun? In Deutschland anhalten, Polizei rufen usw. Hier mit Bedauern die Schultern zucken und losfahren. Wir hätten uns schon sehr argentinisch verhalten, sagt man uns in Belgrano, unserer nächsten Station. Das ist eine deutschstämmige Siedlung, in der auch im Zweiten Weltkrieg die Besatzung der „Graf Spee“ interniert wurde, nachdem der Kapitän 1939 das Schiff im Hafen von Montevideo versenkt hat. Heute ist „Oktoberfest“ das wichtigste Ereignis des Jahres, und in der Hauptstraße ist alles bayerisch – der Tourismus boomt.



Ralf und Bettina betreiben hier seit etwa 20 Jahren den Campingplatz „La Florida“, eine Anlaufstelle speziell für Globetrotter aus Deutschland; in den Gästebüchern haben wir die Namen von vielen Bekannten gefunden. Ralfs Assado am Sonntag ist legendär, auch wir haben es genossen und drei Stunden vom Feinsten gegessen, bis kein Bissen mehr reinging. Was es alles gab, und wie ein gutes Assado gemacht wird, das erzählen wir Euch, wenn wir wieder zu Hause sind.

Nur noch knapp 1000 Kilometer bis zu unserem Stellplatz in Uruguay, eine langweilige Fahrt durch plattes, landwirtschaftlich genutztes Land, Maisfelder und Futterpflanzen bis zum Horizont. Aber das Viaducto Rosario Victoria ist noch mal ein Hit. Eine gewaltige Brücke über den Paraná, und dann auf einem Damm kilometerweit über seine zahllosen Nebenarme und das riesige Feuchtgebiet.

Wieder mal Daten-Fakten-Hintergründe

Wir sind inzwischen ca. 20.000km gefahren davon ca. 4.000km Piste vorbei an 30.000.000 Zaunpfählen mit 150.000km Draht das macht 8.344.215kg Stahldraht und wir sind höchstens 1% der möglichen Straßen/Pisten gefahren – welch gigantische Ressourcen-Verschwendung. Manche Estancia ist nur das wert was der Zaun wert ist. Sinn macht es nicht einen Zaun zwischen Straße und Bahnlinie oder Fluss zu ziehen und auf der anderen Seite von Bahn/Fluss wieder einen.

Übrigens je höher man kommt, je früher kocht Wasser – aber das wusstet ihr sicher. Wir haben's gemessen 2.500m 94° C Weich-Ei braucht 7,5 Minuten 3.500m 88° C Weich-Ei 9 Minuten Kartoffeln 35 Minuten. Bei 4.500m nix gemessen, da ging uns selber die Puste aus. Noch was, - meine schönen Turbofeuerzeuge funktionieren über 2.500m nicht mehr – sind die auch nur für Europa gebaut, wie unser „Opamobil“???

Ab 02. Mai hat Omob Pause bis zum Herbst, und wir fliegen in den deutschen Sommer.