

Peru — Abenteuer Step by Step

25.6. bis 22.8.2025



Für den Flug von Berlin nach La Paz mit zwei Zwischenstopps hat Jörgen für mich wegen der Hüftgelenks-OP den Rollstuhl-Service an den Flughäfen Berlin, Madrid, Lima und La Paz geordert. Im Großen und Ganzen funktionierte der auch ganz gut. Allerdings beginnt dieser Service in Berlin erst nach dem Einchecken/Kofferaufgabe, was die Wartezeit mit den wenigen vorhandenen Sitzplätzen erheblich erschwert. Am Schalter erfahren wir dann auch, dass wir die Koffer in Madrid abholen und wieder neu einchecken müssen, obwohl der Weiterflug auch mit Iberia stattfindet. Das Boarding in Madrid ist mit dem Rollstuhl-Service eine einzige Katastrophe. Die Bordkarten werden eingesammelt und die Rollstühle entsprechend zugewiesen. Das dauerte hier so lange, dass wir erst in letzter Minute den Flug erreichen. In Lima klappt es eigentlich mit dem Rollstuhl-Service gut, doch der Abfluggate ändert sich immer wieder und die Laufwege sind nicht kurz. Dafür ist der Flug von Lima nach La Paz ausgesprochen angenehm und mit guter Verpflegung. Auch im Flughafen von La Paz werden wir mit dem Rollstuhl bevorzugt durch die Kontrollen gebracht.

Mit dem Taxi fahren wir zum Abstellplatz des MAN in El Alto. Es ist 5 Uhr morgens und sehr dunkel, als der Taxifahrer dort gegen das Eingangstor hämmert. Schließlich öffnet verschlafen der Wachmann. Am Nachmittag verlassen wir unseren „Parkplatz“. Noch eine Autowäsche gegenüber an der Fahrbahn und wir machen uns auf den Weg zur Ausgrabungsstätte Tiwanaku. Der Autoverkehr in El Alto ist chaotisch. Wir stehen sehr häufig im Stau, was auch mit den vielen Mini-Bussen und Taxen zu tun hat. An einer Linksabbiegung streifen wir etwas und beschädigen dadurch den Anfahrerschutz des MAN's stark. Etwas weiter muss Jörgen einem entgegenkommenden Fahrzeug ausweichen und der MAN streift dabei einen überhängenden Lkw-Auflieger mit der oberen Kofferecke. Jetzt reicht es aber und sind froh als wir im Dunkeln, den sehr ruhigen Parkplatz von Tiwanaku erreichen. Nachts sind es 0°C.

Wir haben noch zwei Tage Zeit, bis wir Bolivien verlassen müssen, da die temporäre Aufenthaltsgenehmigung für den MAN abläuft. Deshalb machen wir das Fahrzeug in Ruhe fertig, bleiben noch eine Nacht und starten dann Richtung Peru. Der MAN zieht nicht richtig und fährt mit 60 km/h Richtung Grenze in Desaguadero auf 3800m Höhe. Nur 640m vor der bolivianischen Grenzkontrolle geht der MAN aus und ist nicht wieder zum Starten zu bewegen. Jörgen geht zurück in den Ort um einen Mechaniker zu finden. Später kommt er mit einem Tuk-Tuk-Taxi zurück. Der einzige Mechaniker im Ort ist heute auf einem Fest. Es bleibt uns nichts anderes übrig, als bis morgen zu warten. Wir stehen inmitten einer Lkw-Warteschlange am Fahrbahnrand, die darauf warten, abgefertigt zu werden.

Jörgen tauscht die Dieselfilter und den Separ-Feinfilter. Alles ohne Erfolg. Mittags mache ich mich mit Krücken auf den 640m langen Weg zum Zoll um eine Verlängerung der Einfuhrerlaubnis für den MAN zu erwirken. Ich soll im Gebäude warten. Da auch einige Zeit später nie-



mand kommt, verlasse ich den sehr kalten Raum und gehe in die Sonne. Da kommt Jörgen mit einer Zöllnerin um die Ecke. Unser MAN wurde fotografiert und Jörgen aufgefordert, mit zum Zoll zu kommen. Und wieder heißt es Warten. Schließlich erhalten wir eine neue 90-tägige Einfuhrerlaubnis. Der MAN ist quasi aus- und wieder eingereist. Uns fällt ein Stein vom Herzen.

Dann findet Jörgen den Fehler. Die Diesel-Handförderpumpe ist undicht. So sehr uns die Distanziertheit der Bolivianer gefällt – es wird uns bisher keine Hilfe angeboten. Dabei sind hier eine Menge Lkw-Fahrer.

Die Förderpumpe lässt sich nicht reparieren. Jörgen sucht im Ort den einzigen Mechaniker auf, der das Teil bestellen will. Morgen Mittag soll die Pumpe da sein.

Am nächsten Tag sind zunächst der Mechaniker und dann auch die Förderpumpe nicht da. Die wird jetzt aus Peru be-



sorgt. Jörgen wartet dort und tatsächlich erhält er das gute Stück. Natürlich zahlt er ein Mehrfaches dafür, als sie in Deutschland gekostet hätte.

Pumpe eingebaut – Motor startet nicht. Erst durch die Hilfe von Lkw-Fahrern, die während des Startvorganges kräftig mit der Handpumpe den Diesel mit fördern, startet der Motor.

Nun kann Jörgen sich dem Schaden am Aufbaudach widmen. Dafür stellt er leider die Leiter zu steil an und springt aus ca. 2m ab, bevor sie umkippt. Dabei prellt er sich den rechten Hacken.

Ab jetzt sind zwei „Humplies“ an Bord und unterwegs in Südamerika.

Als wir am nächsten Tag die Grenzkontrolle erreichen, stellen wir fest, dass diese gar nicht für Touristen zuständig ist. Dafür müssen wir weiter in den peruanischen Teil von Desaguadero in das Binationale Center fahren. Das Gebäude befindet sich hinter einem großen Zaun mit Ein- und Ausfahrkontrolle. Wir sind die einzigen dort. Zunächst erfolgt die Senasa-Kontrolle. Im der Wohnkabine wird nach frischem Obst und Gemüse gesucht. Aber in den Kühlschränke schaut niemand. Die beiden Ländermigrationen liegen in einem Gebäude nebeneinander, was die Abfertigung sehr vereinfacht. Genau so ist es mit



dem Zoll. Ein bisschen Diskussion über die Motornummer, dann sind wir durch und in Peru angekommen. Bereits hier fallen uns die vielen Tuk-Tuks (Dreirädrige Motorradrikschas) auf, die in Peru häufig in den Städten als Taxi und Nahverkehrsmittel genutzt werden. Endlich erreichen wir auch den Titicacasee, auf den wir einen tollen Ausblick, von unserem Übernachtungsplatz auf einem Hügel, an einer kleinen Friedhofskapelle haben. Auf unserer Fahrt entlang des Titicacasees erreichen wir das mystische Tor Amaru Muru (Tor der Götter). Es gilt als ver-

lassenes Bauwerk der Inka, und einige Menschen meinen, dort besondere esoterische Schwingungen zu spüren. Dort gibt es leider keinen Parkplatz und wir müssten wandern, was momentan für uns beide unmöglich ist. In Llave gibt es ein riesiges neues Supermarktgebäude, das aber nicht genutzt wird. Hier im Ort sind die Straßen aber mal ausreichend breit, so dass der MAN keine Schwierigkeiten hat, zu parken. Rund um das Marktgebäude gibt es Verkaufsstände für Gemüse, Obst, Käse und Fleisch. Das rohe Fleisch zu kaufen so präsentiert, ist nicht unser Ding. Wir belassen es bei Gemüse, Käse und abgepackte Würstchen.

Auf der Halbinsel Socca folgen wir einer kurvenreichen „Single-Road“ und finden einen schönen Stellplatz am Strand des Titicacasees, dem mit 8372 km² größten Süßwassersee Südamerikas. Er liegt auf einer Höhe von 3812 m und ist bis zu 281m tief. Jörgen misst am Ufer eine Temperatur von 16°C. Zumindest wärmer als die Luft.



Zurück auf der Hauptstraße fahren wir in Chucuito auf einer sehr schmalen Straße zum eingezäunten Tempel Inca Uyo. Es wird vermutet, dass dieser Tempel der astronomischen Beobachtung diene. Zudem wurden hier Fruchtbarkeitsrituale abgehalten. Im Ortszentrum höre ich beim Einparken ein „Knatschen“ und wir stellen entsetzt fest, dass wir die letzten 35 Kilometer mit ausgefahrener Leiter gefahren sind. Am hohen Bordstein hat sie sich jetzt entsprechend verbogen. Jörgen richtet sie sofort so, dass sie wieder eingefahren werden kann. Während der gesamten Fahrt hat uns niemand gewarnt. Sind schon merkwürdig, diese Peruaner.

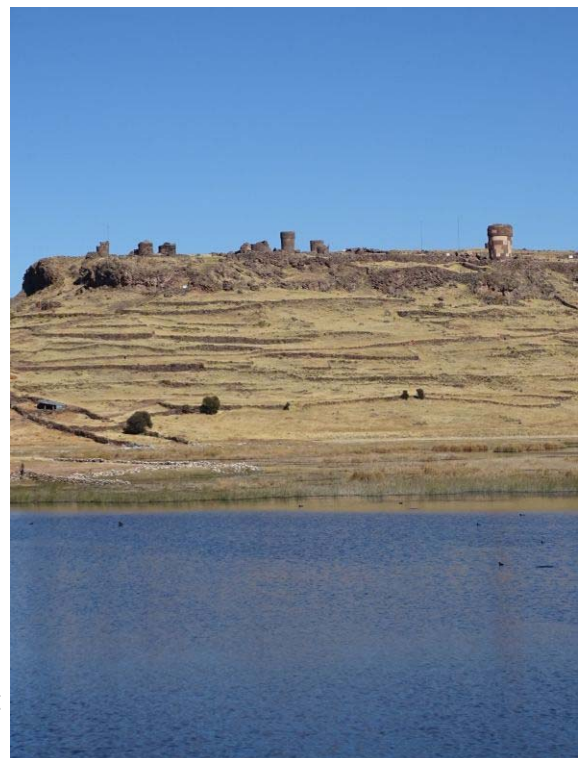
Im größten Ort am Titicacasee, in Puno, kaufen wir im PlazaVea, einem Supermarkt, erst einmal ausgie-



big ein. Wir stehen an einer breiten Straße, da wir wegen einer Höhenbegrenzung nicht auf den markteigenen Parkplatz kommen. Eigentlich will ich noch Bargeld am Automaten abheben. Aber der im Supermarkt ist nur für nationale Kreditkarten geeignet. Da es schon 16 Uhr und es um 17.30 Uhr stockdunkel ist, beschließen wir hier zu übernachten. So machen wir einen ausgiebigen Spaziergang durch die Innenstadt, werden auf unserer Suche durch von Tuk-Tuks verstopfte enge Gassen von „Pontius zu Pilatus“ geschickt und entdecken dabei viele kleine, sehr inte-

ressante Kneipen. Aber schließlich bekommen wir auch an einen Automaten Bargeld. Wir übernachten sehr ruhig. Lediglich die Eisenbahnzüge, die sich früh morgens mitten durch die Stadt fahren, stört etwas.

Unser nächstes Ziel sind die Grabtürme von Sillustani, die auf einer Halbinsel im Lago Umayo stehen. Unsere Fahrt endet an einer Schranke, an der auch die ankommenden Minibusse und Taxen ihre Passagiere „entladen“. Von dort aus wäre es noch eine stramme Wanderung hinauf auf den langgezogenen Hügel mit den Grabtürmen. Leider ist das wieder, aus den bekannten Gründen, nichts für uns und so bleiben wir ca. 400m vor dem Eingang auf einer Felsnase am See stehen und beobachten das Treiben von unten aus. Die ersten dieser sogenannten Chullpas wurden ca. 1200 n.Chr. errichtet. Hier wurden von die wichtigsten Persönlichkeiten während der Colla-Kultur bestattet. Die Inka übernahmen später den Colla-Begräbniskult und perfektionierten die Grabtürme. Häufig wurden neben Lamas und Alpakas auch Frauen, Kinder und Diener getötet, um dem Verstorbenen im Jenseits zu dienen. Beim MAN-Check stellt Jörgen fest, dass die Dichtung der Frontscheibe oben undicht ist und das Wasser schon so einiges versifft hat. Das muss auch zeitnah abgeklebt werden. Am nächsten Morgen kommt ein Bauer und behauptet, das Land auf dem wir stehen, gehöre ihm und er möchte 10 Soles dafür. Jörgen handelt ihn auf 5 Soles (ca. 1,25 €) runter und er zieht zufrieden ab.



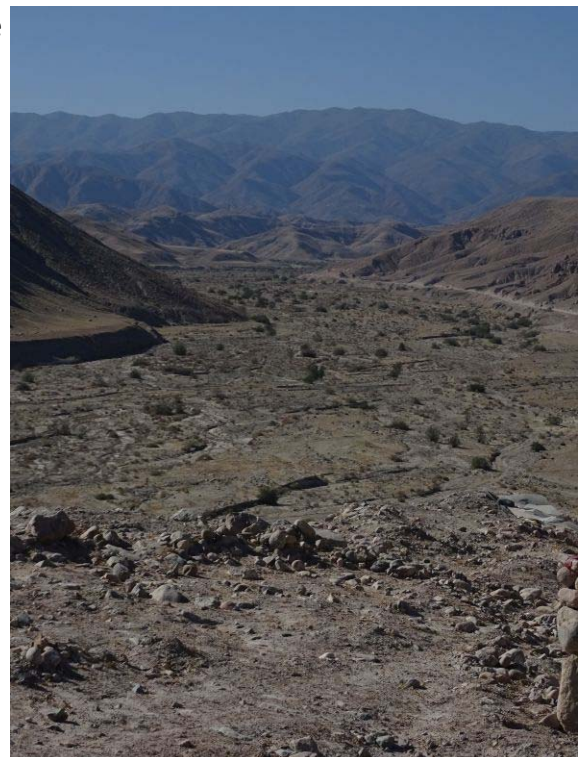
Auf der Weiterfahrt Richtung Arequipa, die eigentlich an der Colca-Schlucht enden sollte, merkt Jörgen, dass beim Berganfahren die Kupplung rutscht. So können wir nicht in die Berge fahren. Wir ändern unser Ziel Richtung Arequipa, der zweitgrößten Stadt in Peru. Auf dem Weg dort steht uns noch eine kalte Nacht (-9°C) in über 4000m Höhe bevor. Glücklicherweise springt der MAN am nächsten Tag an, denn der peruanische Diesel ist für diese Temperaturen eigentlich nicht geeignet und Additive haben wir noch nicht beigemischt.



Auf kurviger Straße geht es hinab in das auf 2400m gelegene dunstige und staubige Arequipa. In der Mercedes-Werkstatt wollte man uns nicht haben, obwohl wir eine Kupplung dabei haben und diese nur getauscht werden muss. Wir fahren zu Trucks International. Dort werden Sie geholfen. Am Montag fahren wir in die im hinteren Gebäudeteil liegende offene Werkstatt hinein und am Donnerstag wieder heraus. Es ist sehr ruhig und vom draußen herrschenden Verkehrschaos ist bei uns im MAN nichts zu spüren. Inzwischen wurde auch der Auspuff-Topf instand gesetzt und repariert und wir wurden ohne Probefahrt entlassen. Nach einem ausgiebigen Einkauf im nahe gelegenen Supermarkt und sehr ruhiger Übernachtung gleich nebenan, nehmen wir dann am Freitag die Colca-Schlucht ins Visier.

Dafür geht's raus auf die PanAmericana Richtung Lima. Die Gegend ist nun wüstenhaft. Nur die einmündenden Flussläufe, die zurzeit eher Rinnsäle sind, bringen etwas Grün in die Einöde. Wir fahren auf dem großen Tank. Nach einigen Kilometern nimmt der MAN kein Gas mehr an und Jörgen schaltet um auf den kleinen Tank und die Fahrt geht problemlos weiter. In dem kleinen Ort Majes geht es ab auf die wellblechreiche AR109, die uns bis zur Colca-Schlucht begleiten soll. Ab Abzweig von der PanAm stehen viele Polizisten. Später erfahren wir, dass hier ab 18 Uhr eine Blockade stattgefunden hat. Immer wieder gibt es Straßenblockaden, weil die Bevölkerung gegen Bergbauprojekte demonstriert.

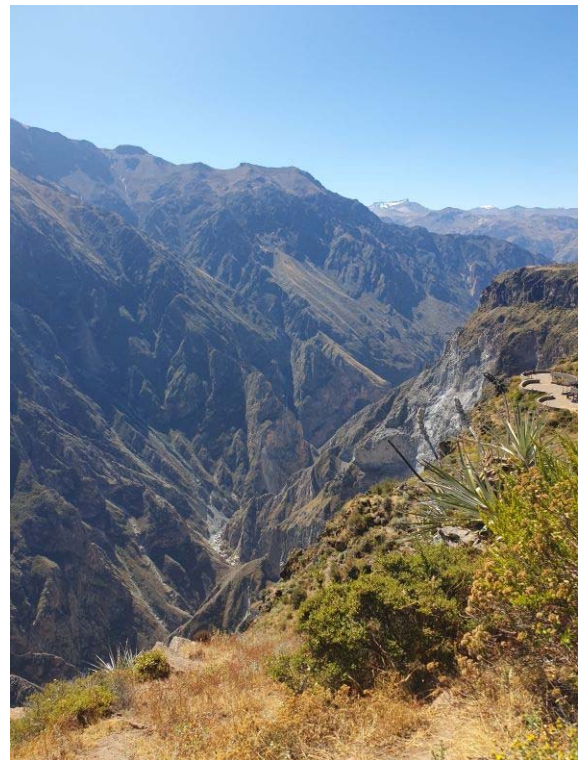
Anfangs begegnen uns noch viele Fahrzeuge, dann wird es ruhiger. Nach 52 Wüsten-Kilometern nimmer der MAN plötzlich auch aus dem kleinen Tank kein Gas mehr an. An einer Bergauffahrt geht er immer wieder aus. Stehen bleiben können wir hier nicht, denn die Piste ist zu schmal für zwei Lkws. Ab und zu fahren hier auch Lkws und Busse. So hoppeln wir, während Jörgen ca. 30x den MAN neu startet, meterweise den Berg hinauf. Oben angekommen, sind wir enttäuscht, denn auch hier ist keine Stellplatzmöglichkeit zu sehen. Allerdings kommen wir auf gerader Strecke wieder schneller vorwärts. Es ist schon fast dunkel, als ein Buswartehäuschen mit einem Abzweig von der Piste in Sicht kommt. Wir sind sehr erleichtert über diese ruhige Stellplatzmöglichkeit.





Jörgen reinigt den Separfilter und stellt wieder auf den großen Tank um. Der MAN springt an und wir fahren ca. 10 km, dann geht er wieder aus. Jörgen vermutet eine unzureichende Belüftung des Tanks und nimmt eine, von einer Werkstatt montierte Kappe vom Tankanschluss. Der Unterdruck im Tank hat die Spritversorgung blockiert. Ab hier läuft der MAN einwandfrei. Die Landschaft um die AR109 wird immer schöner und abwechslungsreicher. Wir überqueren einen Pass in 4258m Höhe und erreichen schließlich den Ort Huambo, an dessen Ende eine Asphaltstraße beginnt. Huambo ist von hohen Bergen umgeben und die schmale Asphaltstraße mit z.T. extrem tiefen Schlaglöchern schlängelt sich daran entlang.

Oben, vom Mirador Cruz del Condor haben wir eine berauschende Sicht in den Colca-Canyon. Mit einigen Touris genießen wir die Aussicht in die mit 1200 Metern Tiefe drittgrößte Schlucht der Erde. Einige Condore segeln auch um uns herum. Ein paar hundert Meter vom Mirador entfernt wandert Jörgen noch einmal Richtung Schlucht zum ehemaligen Aussichtspunkt und kommt völlig erschöpft zurück. Kein Wunder, Spaziergänge in 3800m Höhe sind eben anstrengend. Auf der Abfahrt Richtung Chivay passieren wir ein Kassenhäuschen; kassiert wird aber nur Eintritt für den Gegenverkehr. Immer wieder bieten sich fantastische Ausblicke in den Canyon mit den Terrassenfeldern. Wir durchfahren den Maca-Tunnel und sind bald darauf in Chivay, wo wir (wie fast immer in Verkehrsknotenpunkten) durch die engen Gassen irren, um die richtige Ortsausfahrt nach Cusco zu finden. Bis Sibayo ist die Straße



asphaltiert, aber durch die vielen Schlaglöcher und vielen mächtigen Speedbreaker, die unerwartet, ohne Beschilderungen und z.T. schwer zu sehen sind, ist die Fahrt sehr anstrengend. Dann geht es ab auf eine unbefestigte Straße nach Cusco, die sogar ausgeschildert ist. Sie ist breit und grundsätzlich gut zu befahren. Nach einem Pass auf 4808m Höhe denken wir, nun geht es bergab. Denkste! Wir befinden uns auf einer Hochebene, die immer über 4000m bleibt. Es wird schon dunkel, als wir wieder mal 4820m überqueren. Es geht einfach nicht runter von dieser Hochebene. Schließlich erreichen wir eine Asphaltstraße. Aber auch diese Freude währt nur wenige



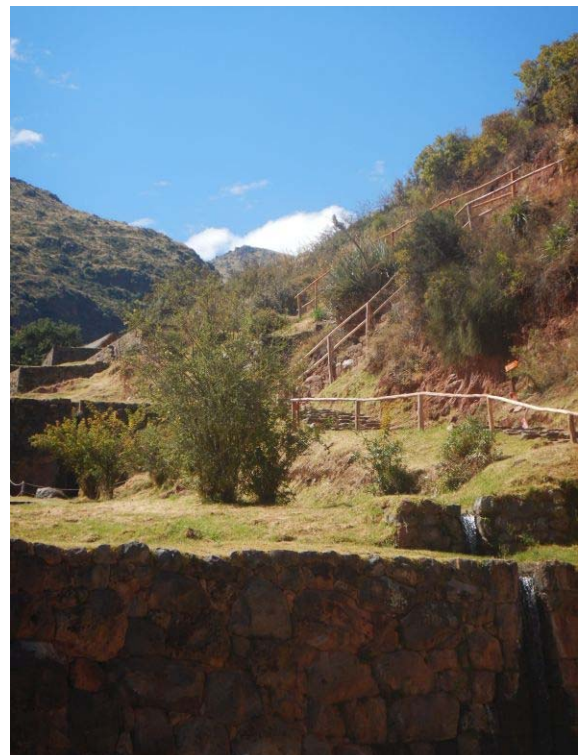
Kilometer. Dann hoppeln wir zusammen mit vielen Lkws über eine provisorische löcherige, wellblechartige Strecke. Ab einem Kreisel geht es dann endlich auf guter Asphaltstraße bergab. Es ist schon sehr finster, als wir neben der Straße in 4180m Höhe eine Übernachtungsmöglichkeit entdecken. Da wir etwas schräg stehen, will Jörgen den MAN noch ausgleichen, aber er lässt sich nicht starten. Der Anlasser bekommt keinen Strom. Für heute reicht es aber. Wider Erwarten haben wir nur -3°C in der Nacht.

Am Morgen prüft Jörgen alles durch, kann den Fehler aber zunächst nicht finden. Keine defekte Sicherung o.ä. Übrigens haben wir bei fast allen unseren bisherigen MAN-Problemen in Peru kein Internetempfang, um Hilfe zu finden. Hier natürlich auch nicht. Aber schließlich findet er ein gebrochenes Kabel am Anlasser als Ursache. Gleichzeitig entdeckt er noch einen ausgelaufenen Stoßdämpfer vorne

links, den er gleich tauscht, und wieder mal eine gelockerte Kühlerwasserschlauchschelle. Das Ganze braucht natürlich seine Zeit und so übernachteten wir nicht weit entfernt aber sehr ruhig auf immer noch über 4000m Höhe.

Eigentlich wollten wir den Tempel von Raqchi besuchen, aber es gibt keine Zufahrt mehr, nur noch einen Parkplatz an der Straße, von der aus man über einen Wanderweg den Tempel erreichen kann. Jedoch für uns momentan nicht machbar. Wir kommen an einer alten Naturfaser-Hängebrücke vorbei. Sie ist zwar nicht mehr zu überqueren, aber ein Beispiel wie früher mit Naturmaterialien gearbeitet wurde. Die Einheimischen nutzen den großen Platz davor ihre Chuno zu trocknen. Chuno ist eine gefriergetrocknete Bitter-Kartoffel, die nachts dem Frost und tagsüber der heißen Sonne ausgesetzt wird. Nach mehreren Durchläufen ist diese Kartoffel bis zu zehn Jahre haltbar.

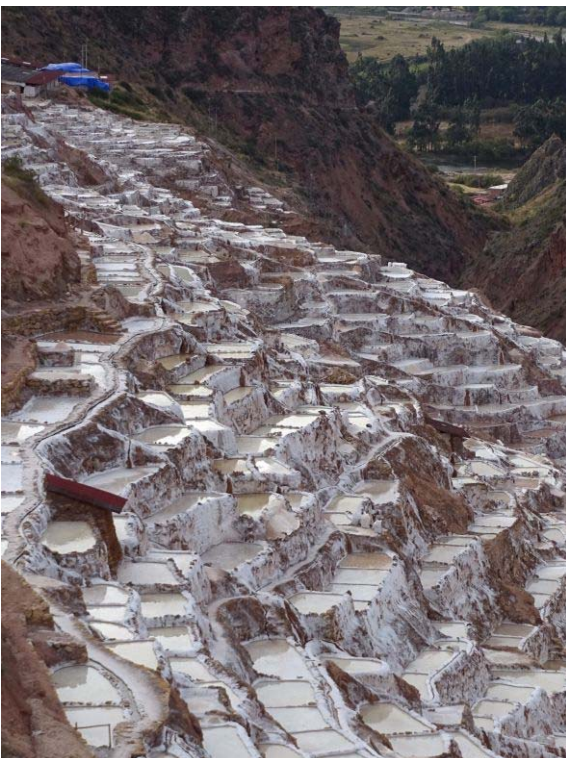
Am nächsten Morgen steht die Kirche von Andahuaylillas auf unserem Programm, die auch als sixtinische Kapelle Südamerikas bezeichnet wird. Aber wir kommen durch die schmalen Gassen des Ortes einfach nicht dorthin. Die einzige etwas breitere Straße ist mit Marktständen voll gestellt. Na, dann eben nicht. Es gibt ja auch noch die „Hängenden Gärten von Típon“. Bei der Zufahrt dorthin darf man dem Navi nicht trauen (immer wieder) – wir stehen jedenfalls vor einem Flüsschen, in dessen Flussbett wir nach oben auf den Berg fahren sollen. Aber viel breiter ist das Sträßchen dorthin, das sich den Berg hinauf windet, aber auch nicht. Wenn jeder Zentimeter ausgereizt wird, kommen Minibus und MAN gerade aneinander vorbei. Oben erwartet uns ein Miniparkplatz und zur Besichtigung geht es viele Naturstufen bergan. So fit bin ich noch nicht und Jörgen möchte nicht alleine gehen. Wir genießen die tolle Aussicht in das Tal bei der Abfahrt. In Cusco herrscht wieder das altbe-



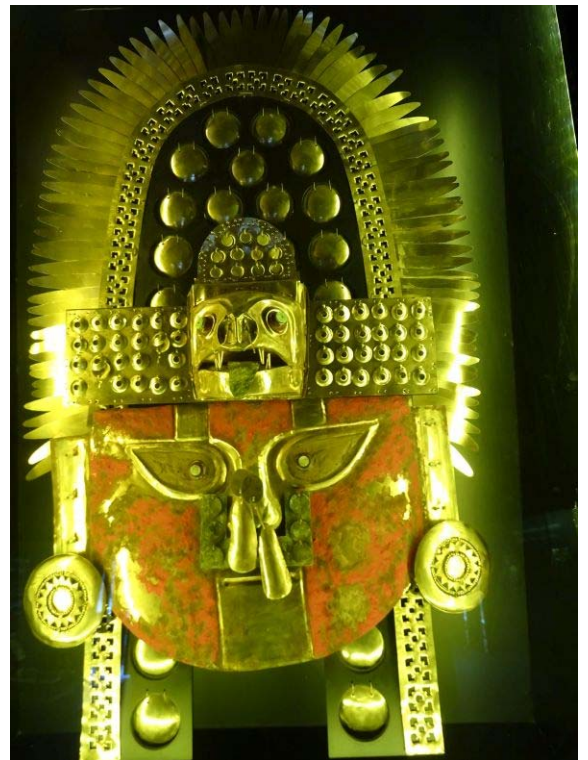


kannte Verkehrschaos. Nach dem Einkaufen im Tottus-Supermarkt sehen wir zu, dass wir den Ort wieder verlassen. Beim Christo Blanco, einer weißen Christusstatue, genießen wir einen tollen Blick über Cusco. An dem Felsen Qénqo und der Ausgrabungsstätte Pukapukara sowie vielen, vielen Touristen vorbei fahren wir über die Berge kurvenreich nach Pisac. Auch hier gibt es eine Ausgrabungsstätte, ähnlich wie so viele im heiligen Tal der Inka. Beeindruckt haben uns das Inkariy-Museum in Calca und der junge Mann, der uns dort sofort einen Stellplatz für die Nacht und die Möglichkeit zum Wasserfassen anbietet. Erstes lehnen dankend ab, denn mittags ist es doch ein wenig früh zum Übernachten, das Zweite nehmen wir gerne in Anspruch. In dem Museum wird die Lebensweise von den Caral bis hin zu den Inkas in nachgebauten

und -gestellten Szenen dargestellt. Ausgesprochen interessant. Nächste Station sind die Salinas de Maras, die über 3000 einzelnen Salzgewinnungsbecken auf 3200m Höhe, die von einer einzigen Quelle in einem ausgeklügelten Bewässerungssystem gespeist werden. Wir sind erst um 17 Uhr dort und dürfen mit Genehmigung eines Wachmanns auf dem oberen Parkplatz übernachten. Der Beginn der Anlage am Berghang wird auf 500 bis 1100 n.Chr. geschätzt. Alle Kulturen bis heute haben diese Art der Salzgewinnung hier beibehalten. Die Aussicht auf die Becken ist



grandios. Am nächsten Morgen ist es stark bewölkt, so



dass sich ein nochmaliger Besuch (wir waren gestern schon kurz in der Anlage) nicht lohnt. Plötzlich sind wir mittendrin und Teil des Park-Chaoses vor den Salinas. Es gibt einfach nicht genügend Parkraum für die vielen Touristenminibusse. Wir fliehen hinauf zur Asphaltstraße. Maccu Picchu haben wir uns schon lange abgeschminkt und die Burg Ollantaytambo soll auch nur per Pedes zu erreichen sein. Schweren Herzens wenden wir uns daher nach Westen und fahren zu einer sehr gut erhaltenen Inka-Stätte in Tarawasi. Diese liegt ein wenig abseits der viel befahrenen Straße und beschert uns neben einer angenehmen Spazier- Atmosphäre einen ruhigen Übernachtungsplatz. Die Stein-



mauer ist in katypisch perfekt gearbeitet und stolz zeigt uns der Platzwart die Margarite aus Stein, die in dem Wall gestaltet wurde.

Von Tarawasi bis Nasca brauchen wir 2 ½ Tage. Es geht wieder über eine Hochebene von über 4000m und wir fahren Kurven, Kurven, Kurven. Die Strecke ist auch durch die vielen schleichenden Lkws sehr zeitintensiv. Aber die Aussichten auf Täler und Berge entschädigen uns für die Anstrengung. Auch die letzten 100 Kilometer geht es in grandiosen Straßenverläufen hinab ins Tal und wir brauchen auf der guten Straße rund 3 Stunden. Die Parkplatzsituation in der Innenstadt von Nasca zwingt uns, in einem kleinen Supermarkt am Stadtrand einzukaufen. Ab hier und in den folgenden Orten an der Küste stellen wir fest, dass es in den kleinen Verkaufsläden kein frisches Brot mehr gibt. So etwas hatten wir bislang noch nicht erlebt.

Die mysteriösen Lineas von Nasca kann man von einem Naturhügel, einem Aussichtsturm und per Flugzeug betrachten. Wir entscheiden uns für den Aussichtsturm. Drei Figuren kann man aus dieser Höhe gut erkennen. In einem kleinen Seitenweg abseits der PanAm finden wir einen ruhigen Stellplatz.

Am nächsten Morgen entdeckte ich, dass wir direkt an einem Hügel mit Geoglifen stehen. Es sind die Geoglifes de Los Obervadores und stammen aus der Paracas-Topara-Kultur. Nur zwei Kilometer entfernt sind die Geoglifen La Orca zu sehen. Ein paar Kilometer weiter auf der PanAm



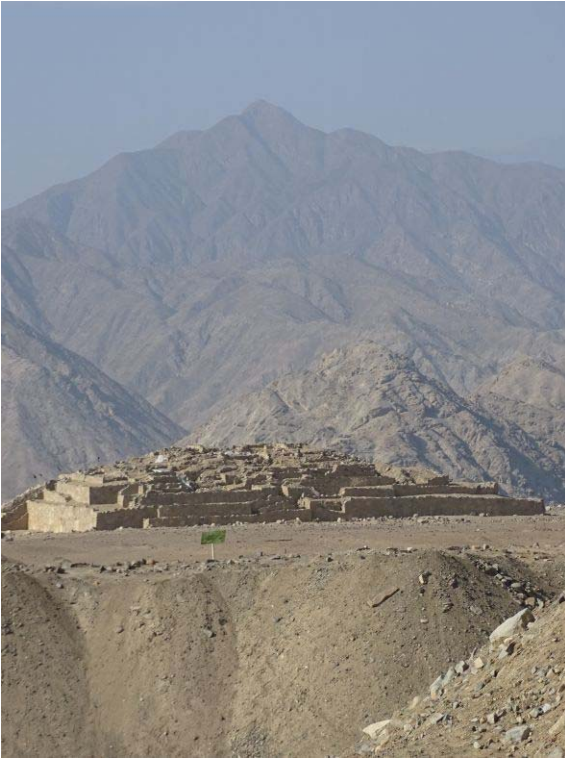
stehen wir vor den Geoglifen von Palpa. Leider steht die Sonne nicht

richtig und wir beschließen, bis morgen zu warten. Das Warten hat sich gelohnt. Gegen Mittag gewinnt die Sonne die Oberhand über den Nebel und die Felszeichnungen sind gut zu erkennen.

Unser nächstes Ziel ist die Laguna Huacichina bei Ica, die umgeben von hohen Sanddünen eine Sehenswürdigkeit sein soll. Aber die Oase ist völlig überlaufene und der Kommerz schreckt uns mächtig ab. Es gibt kaum die Möglichkeit, den MAN zu wenden. Bloß weg hier von den Sandfestschisten mit Buggy, Geländefahrzeug und Touristenbussen.



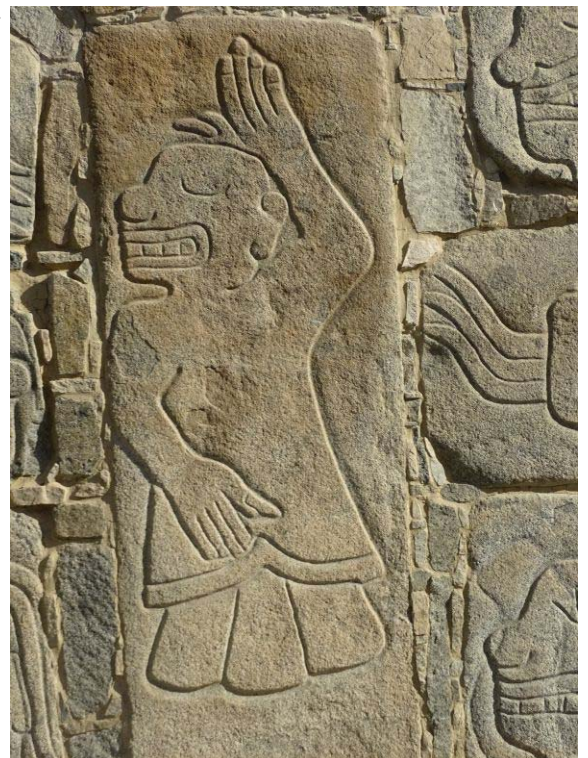
Die Fahrt durch Lima zeichnet sich durch Stress pur aus. Von wegen Autobahn. Die Linienbusse, Taxen und Minibusse halten auf der Strecke. Es gibt Ampeln und viele Staus. Jeder fährt wie er will; Regeln, Schilder und Ampeln sind nur Empfehlungen. Wir wollen einfach nur durch, was wir nach 2 ½ Stunden auch geschafft haben. Hinzu kommen die Mautstationen, wo unsere Visa-Karte nur ein einziges Mal funktioniert, ansonsten nur Effectivo! Umso schöner ist unser Übernachtungsplatz an der Playa Paraiso, mit Flamingos in der Lagune. Es ist so entspannend, dass wir zwei Nächte bleiben.



Die im Juli dieses Jahres neu eröffnete Ausgrabungsstätte Penico und Caral stehen als nächstes auf unserm Programm. Dafür fahren wir eine Schleife in den Bergen. Von der noch guten Ruta 18 biegen wir links auf die 103 nach Penico ab. Dass dieser Feldweg überhaupt eine Straßennummer hat und in der Karte als befestigter Fahrweg eingezeichnet ist, ist schon verwunderlich. Zwei Fahrzeuge kommen nicht aneinander vorbei. Zumindest nicht auf den ersten Kilometern, wo die Piste durch Bewässerungskanäle begrenzt ist. In Penico angekommen, ist es sehr sehr warm. Das Gelände ist sehr weitläufig und hügelig. Nichts für zwei Fußkranke. Auf der feldwegartigen Zufahrt geht es nach Caral. Eine echte Single-Fahrbahn. Als wir einem PKW und zwei Kleinbussen gegenüberstehen (hinter uns ein Reisebus), erkennen wir mal wieder, dass Peruaner nicht vorausschauend und rückwärts fahren können. Die Fahrer sehen, den Stau und fahren trotzdem weiter in den Engpass.

Die heilige Stadt Caral liegt mitten in der Wüste und ist mit ihren Pyramiden liegen sehr weitläufig. Caral gilt als die älteste stadtähnliche Ansiedlung auf dem gesamten amerikanischen Kontinent. Zwischen 3000 – 1800 v.Chr. sollen hier ca. 5000 Menschen gesiedelt haben. Wir übernachteten dort oberhalb sehr ruhig hinter dem Dünenriegel. Leider ist die Ausgrabungsstätte auch über Nacht nicht kleiner geworden und so sehen wir uns gezwungen zurück zur Pan-Americana zu fahren. Eine Wellblechpiste bringt uns nach Punta Patillos, wo es an der Steilküste viele wunderbare Stellplätze gibt. Leider hat die Wellblechfahrt auch ihren Preis. Ein Schlauch hat sich unterhalb der Spüle gelöst und zwei Schubladen unter Wasser gesetzt. Jörgen hat den Eindruck, dass am linken Hinterrad irgendetwas nicht stimmt. Es wird wärmer als die anderen Räder und beim Fahren klingelt es merkwürdig. Bevor wir in die Berge fahren, soll der MAN auf jeden Fall noch in die Werkstatt.

In Casma besuchen wir die Ausgrabungsstätte Sechin. Eine gepflegte Anlage mit Museum und endlich mal keine Kletterei. Also auch für uns gut zugänglich. Die Mauer um die Festung ist voll mit „Graffiti-Comic-Figuren“. So jedenfalls wirken die um 1800 – 1300 v.Chr. entstandenen Reliefs auf uns. Die Gesichter sind meistens im Profil mit Knol-



lennasen und kräftigem Gebiss. Vermutlich sollten die Darstellungen auf Angreifer abschreckend wirken. Wir können alles in Ruhe auf uns wirken lassen, denn die Anlage ist wirklich nicht überfüllt. Kurz vor Chimbote fahren wir an die Playa Vesique.



Am Mittwoch, den 30. Juli erreicht uns kurz nach dem Aufstehen über Jörgens Handy eine Tsunamiwarnung. Es hat ein großes Erdbeben vor Russland stattgefunden. Kaum sind wir wieder auf der Straße, gibt es einen lauten Knall und es scheppert im linken Hinterrad. Jörgen vermutet einen Defekt der Bremse. Wir können nicht mehr weiter fahren. Ein Motorradfahrer hilft uns weiter und eine zufällig vorbei fahrende Polizeistreife, die wegen der Tsunami-Warnung am Strand nach dem Rechten sehen will. Am Nachmittag kommen drei Mechaniker, das heißt, einer arbeitet und zwei gucken zu. Das Planetengetriebe hat wieder „Zahnräder“ verloren. Und unser gebrauchtes Radlager, das wir mit uns rumschleppen ist nicht nutzbar. Das Planetengetriebe wird abgebaut, die Teile mitgenommen. Bestimmte Teile, die wir nicht dabei haben müssen extra angefertigt werden. Phänomenal! Donnerstag bis Sonntag verbringen wir im aufgebockten MAN am Straßenrand. Ver-

pflung erhalten wir von Kelvin und seiner Frau, der als Fahrer des in der Nähe lebenden amerikanischen Father Jack Davis arbeitet. Am Sonntag werden reparierten Teile montiert. Leider passen diese nicht wie erwartet. Vor Ort kann das Problem leider nicht behoben werden, deshalb wird das Rad provisorisch angebaut und wir fahren mit Allrad-Antrieb nach Chimbote zur Werkstatt. Zum Vergleich wird das rechte Hinterrad abgebaut, aha, Feierabend! Wir übernachten an einer viel befahrenen Hauptstraße - das Hupen ist wohl eine Art „Sport“. Am Montag ist der MAN endlich fertig. Probefahrt – und viel Geld bezahlt. Allein 400 US\$ für die Teile. Noch eine Autowäsche, Brauchwassertank aufgefüllt und ab geht es Richtung Norden. Blöd ist, dass wir die Mautgebühr immer in bar zahlen müssen. In Puerto Morin stellen wir uns zum Übernachten neben eine Baustelle, wo gerade Feierabend gemacht wird. Dort stellen wir sehr enttäuscht fest, dass wir unser gerade aufgefülltes Brauchwasser verloren haben. Das gesamte Wasser ist in den Schubladen, im Fach unter dem Tisch und sich im gesamten Aufbau ausgebreitet hat. Alles was hier nicht wasserresistent ist hat gelitten. Das heißt, alles ausräumen, trockenwischen oder wegwerfen (Toilettenpapier). So beschäftigen wir uns noch mit und trocknen und wischen am nächsten Tag.



In Troujillo besuchen wir noch die Museen von Huaca la Luna und Chan Chan bevor wir den Küstenort Huanchaco erreichen. Aus dem unser anvisierten Stellplatz wird nichts, da die Straße „runderneuert“ wird. So entscheiden wir uns für den Rand eines Maisfeldes. Das ist den anwesenden Einheimischen

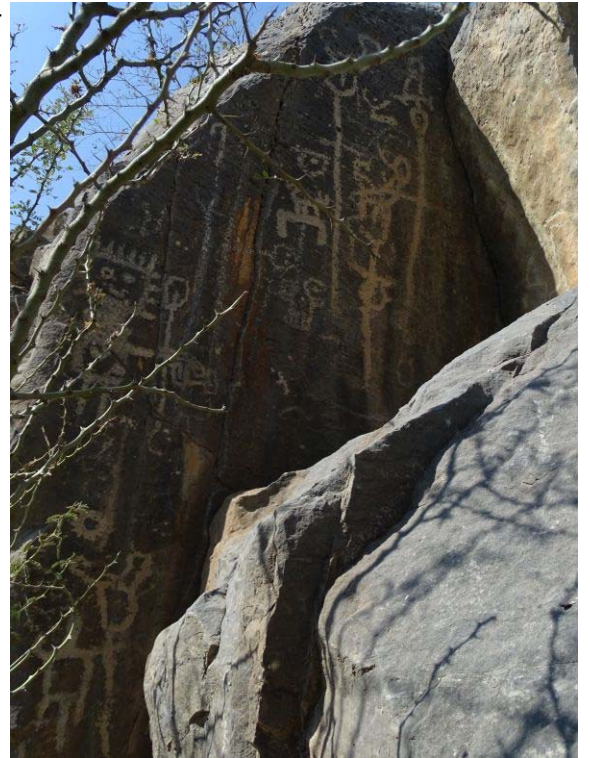


aber nicht sicher genug. So werden wir in einen Stadtteil von Huanchaco gelotst, wo wir auf dem zentralen Fußballfeld übernachten müssen. Als Entschädigung haben sie uns Eier geschenkt.

Auf einer holperigen Piste direkt am Pazifik entdecken wir dann eines dieser Schilfboote, die in dieser Gegend noch zum Fischen genutzt werden. In dieser Gegend wird sehr viel Schilf angebaut, genutzt und zur Bio-Alkohol verarbeitet.

Auf der Ruta 8 nach Cajamarca finden wir keine Stellplätze. Deshalb sind wir sehr froh, als wir die Petroglyphen von Yonan erreichen. Die liegen ca. 200m weit von der Straße entfernt. Der Parkplatz ist allerdings sehr klein. Unser MAN passt gerade unter den Bäumen hindurch und kann mit viel Rangieren auf dem Platz wenden. Jörgen geht noch Petroglyphen fotografieren, denn die Sonne steht gerade richtig.

Am nächsten Morgen soll ich mir die tollen Fotos ansehen – aber auf der Kamera sind keine. Die letzten Aufnahmen sind aus Chimbote. So ein Mist. Die Speicherkarte hat sich gelöst und der interne Speicher zeigt eine Fehlermeldung an. Die Fotos von Puerto Morin, Chan Chan und Huaco de la Luna sind futsch! Zumindest die Petroglyphen können noch mal abgelichtet werden. Allerdings nicht in so schönem Fotolicht des gestrigen Abend. Auf guter Straße geht es weiter nach Cajamarca. Es ist schon spät, als wir nach dem Einkaufen den Supermarkt verlassen. Wir wollen in der Nähe einen Übernachtungsplatz finden und verfrachten uns dabei gewaltig. Eine Weile fahren wir auf einem sehr schmalen Weg, wenige Zentimeter neben einem Abwassergraben. Die Leute schauen uns zwar ungläubig an, sagen aber nichts. Manchmal kommen wir nur mit eingeklapptem Spiegel weiter – und stehen schließlich vor einer Verengung. Endstation! Wir müssen rückwärts zurück. Auf dem Weg haben wir eine Wiese mit Kühen gesehen. Dort müsste man doch drüber fahren können?! Jetzt greifen einige junge Männer ein und raten Jörgen davon ab. Die Wiese soll sehr sumpfig sein. Jetzt ist guter Rat teuer – wie soll man hier wenden? Mit Hilfe der Männer und mehreren Holzbohlen, die über den Abwasserkanal gelegt werden, kann Jörgen den MAN schließlich wenden. Es ist schon dunkel. Auf der ebenso spannenden Rückfahrt nehmen wir noch eine Überdachungsplane sowie durch ein tiefes Schlagloch bedingt, schrammt der schwankende Aufbau eine überstehende Hausecke, dann haben wir auch dieses völlig unnötige Abenteuer mit blanken Nerven und vielen neuen grauen Haaren überstanden.



Wir wollen zur Festung der Wolkenkrieger, nach Kuélap. Das haben wir uns so einfach vorgestellt. Auf einer breiten, in der Karte rot eingezeichneten Fernstraße, zwar über viele Kurven kommen wir sicher-



lich schnell dorthin. Bereits in Los Banos del Inka werden wir ausgebremst. Es ist Markt- und Viehmarkttag. Die Straße ist hoffnungslos verstopft. Jeder denkt nur an sich. „Soll der Durchgangsverkehr doch warten. Ich kaufe erst einmal ein.“ Nach ca. ½ Stunde haben wir den relativ kleinen Ort jedoch durchquert. Die gute „8b“ führt uns nach Celendin. Nun wird die Orientierung trotz Navi etwas schwierig. Wir holpern auf einem ausgewaschenen Sandweg durch Celendin. „Sind wir wirklich richtig?“ Jörgens Frage muss ich leider mit „Ja“ beantworten. Navi und sogar ein Schild weisen nach Leymebamba. Eine sehr schmale, schlaglochreiche Single-Road führt kurvenreich einen Berg hoch. Die Hoffnung, dass diese mal breiter wird, bestätigt sich jedoch nicht. Oben auf dem Pass angekommen, geht es in großen Serpentina und Kurven am Berg entlang. Es ist eine sehr, sehr schmale Straße mit relativ viel LKW-Gegenverkehr, ohne viele Ausweichmöglichkeiten.

Damit haben wir (besonders ich) überhaupt nicht gerechnet. Meine Nerven mögen diese mehrere hundert Meter tiefen senkrechten Abhänge überhaupt nicht. Deshalb war ich froh, als wir vor der Querung des großen Rio Marañón eine größere fast ebene Fläche zwischen unbewohnten Häuschen erreichen, die wir als Übernachtungsplatz nutzen können. Ich habe mal wieder keinen Appetit.

Auf die Strecke zum 3600m hohen Colla Colla Pass habe ich mich inzwischen eingestellt. Es ist immer noch die schmale Single-Road, aber meine Nerven liegen nicht mehr blank. Auffällig ist, dass heute, am Montag, keine großen LKWs



entgegen kommen. Ein paar Kilometer vor dem Pass wird die Straße so schlaglochreich,

dass wir nur noch mit max. 10 km/h vorwärts kommen. Vorher waren es im Schnitt ca. 15-20 km/h. Es wird neblig und regnet. Die Schlaglöcher sind kaum zu umfahren. Wir haben den Ort Leymebamba schon fast erreicht, da weicht Jörgen einem Schlagloch aus und fährt dabei mit der Felge des rechten Hinterrades an einer Brückenbetonmauer kaputt. Es knallt mächtig. Außerdem wird es gleich dunkel. So ein Shit! Mit dem defekten Rad fährt Jörgen soweit wie möglich an den Straßenrand, da sonst kein weiteres Auto passieren könnte. Er holt schon mal das Werkzeug zum





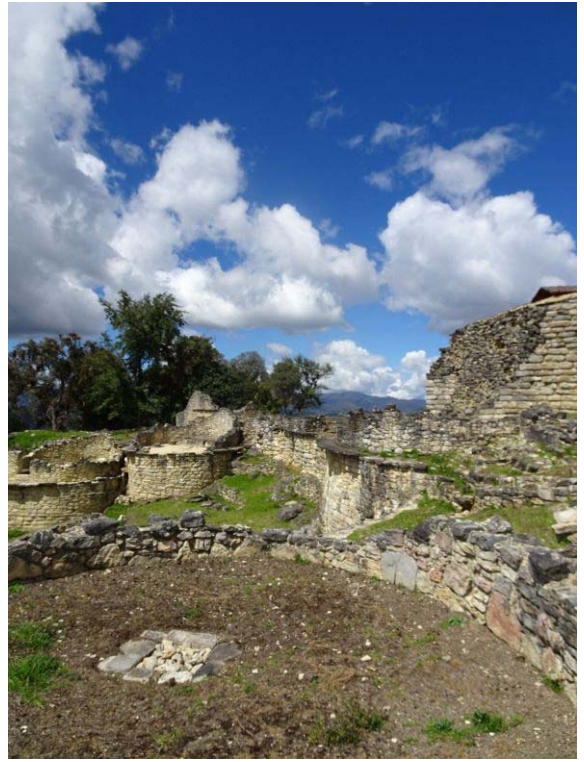
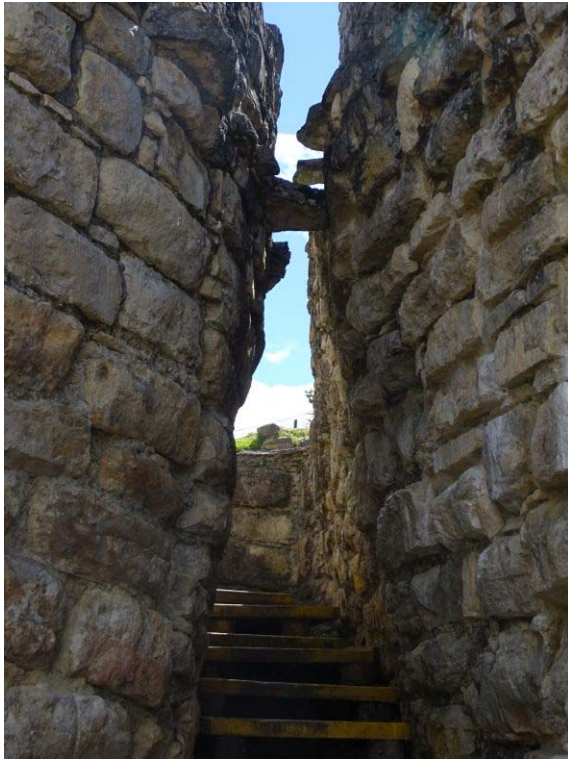
Radwechsel. Da kommt ein Pickup, voll beladen mit Reifen und stellt sich vor den MAN. Zwei Männer und eine Frau steigen aus und fassen sofort an. Wagenheber unter den MAN, Rad ab, Felge zurecht geklopft. Neues Rad angebaut. Leider funktioniert die Seilwinde für das Hochfahren des kaputten Rades plötzlich nicht mehr. Mit Muskelkraft wird das Rad hoch gewuchtet und befestigt. Durch den Felgenschaden passt die Abdeckung nicht mehr richtig und wird provisorisch befestigt. Unsere rettenden Engel wollen nichts für ihre Hilfe und räumen auch noch alles mit zusammen. Es war angeblich Gottes Fügung, dass sie gerade da waren. Sie verabschiedeten sich und verschwinden. Es ist sehr dunkel, als wir die Abfahrt ins Tal angehen. Eigentlich wollten wir uns das Museum ansehen und dort parken. Aber das Tor vor dem Parkplatz ist geschlossen. So fahren wir weiter hinab nach Leymebamba und parken – unbewusst- neben der dortigen Schule an einem großen

Fußballfeld. Am nächsten Morgen um 7.30 Uhr herrscht deshalb mächtig Trubel neben unserem MAN.

Leider wird unsere Hoffnung auf eine bessere Straße ab Leymebamba nicht erfüllt. Die Straße ist zwar etwas breiter, aber die Schlaglöcher sind weiter präsent. Nach 50 km fahren wir auf einer breiten Straße den Berg hinauf nach Nuevo Tingo. Von hier aus startet die Seilbahn nach Kuélap. Am Ortsrand finden wir einen angenehmen Übernachtungsplatz mit Hähnen und Hennen. Wir überlegen hin und her, ob wir die Ruinen besuchen. Schließlich soll man noch 20 Minuten von der oberen Seilbahnstation hinaufgehen müssen. Soll der ganze Stress mit der Anfahrt vergeblich gewesen sein? Nein, ich will es versuchen – auch wenn „nur“ die Seilbahnfahrt dabei herauskommt.

Morgens fahren wir zum Parkplatz am Busbahnhof und bekommen tatsächlich einen richtigen Parkplatz zugewiesen. Der Kauf der Tickets für die Ruinen ist nur online möglich. Ich hatte es gestern schon versucht, aber es hat nicht funktioniert. Eine nette Dame hilft uns, die Karten auf WhatsApp zu bekommen. Die Tickets für die Seilbahn müssen in bar bezahlt werden. Ein Bus bringt uns zur unteren Seilbahnstation. Es ist die erste Seilbahn in Peru – alle müssen sich angeschnallt, sonst wird nicht losgefahren. Die Gondeln sind für max. 8 Personen zugelassen. Die Fahrt ist atemberaubend spannend, führt über tiefe Schluchten. Eine Fahrt die sich lohnt. Wir sehen von oben auch den Fußpfad, für die „echt Harten“ um Kuélap zu erreichen. Aber einen dieser Spezies sehen wir nicht. An oberen Seilbahnstation angekommen, essen wir erst einmal, um gestärkt den Rest der Strecke bewältigen zu können. Wir haben Tickets für 13 Uhr zur Besichtigung der Ruinen. Um 12.15 Uhr treten wir den steilen Aufstieg an. Ich merke gleich, dass das nichts wird mit den Krücken und entscheide mich dann doch für ein Caballo (Pferd) für den Aufstieg der letzten 1800m. Mein persönlicher Alb-





traum wird dieser Ritt auf dem Pferderücken. Ich konnte mich nirgends richtig festhalten. Meine Krücken hat Jörgen mitnehmen müssen. Es ging mega steil bergan und es war einfach furchtbar. Nie wieder Caballo. Die letzten 200m musste ich dann ohne Krücken, aber mit Handlauf eine steile Treppe überwinden. Oben wartete Jörgen schon, obwohl er auch nach einem „Fehltritt“ sich lang gemacht hatte.



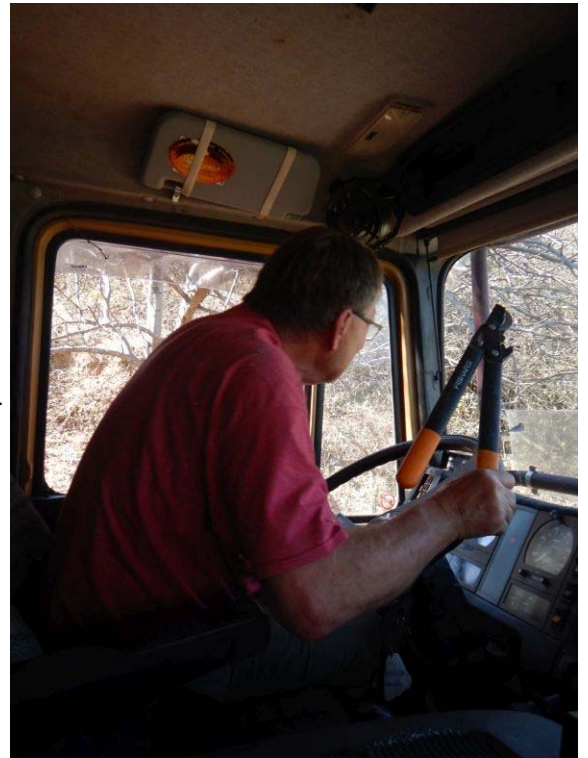
An der uneinnehmbaren Festung wird viel restauriert, weil im Jahr 2022 ein Teil der Mauer eingestürzt war. Die Häuser, fast alle Rundbauten, die von den Wolkenkriegern, den Chachapoyas im 12.Jh. n.Chr. erbaut wurden, sind alle mit fließendem Wasser bestückt gewesen, zumindest die Wohnkomplexe. Die Ruinen sind wirklich beeindruckend. Spätestens um 16 Uhr sollen wir mit der Seilbahn wieder nach unten fahren. Auf Krücken brauche ich für die ca. 2 km Rückweg dann 1 ½ Stunden. Ganz schön anstren-



gend, da es doch auch wieder eine lange Strecke bergauf geht. Und bitte kein Caballo! Auch Jörgen hat Probleme mit dem Gehen – ist alles noch nicht gut mit dem Hacken. Aber wir sind beide glücklich, als wir die Seilbahn erreichen – und entsprechenden Applaus von den Mitbesuchern dafür bekommen! Die Rückfahrt mit der Seilbahn ist noch spannender als die Hinfahrt – steuern wir doch auf eine Steilwand zu und werden erst im letzten Moment in die Höhe gehieft.

Leider bleibt die Straße bis zur Abzweigung nach Chachapoyas schlaglochreich. Aber dann brausen wir auf einer guten Straße nach Nordwesten. Auf unserem Weg nach Ecuador finden wir noch ein traumhaft schönes Plätzchen hoch über dem Rio Chamaya. Leider kühlt es hier nachts nur auf 29°C ab. Wäre sonst gut für eine längere Pause gewesen. Der MAN ruckelt

merkwürdig und Jörgen stellt mal wieder auf den großen Tank um. Aber beim Berganfahren nimmt der MAN kein Vollgas an. Vermutlich bekommt der Motor zu wenig Diesel. Das ist eigentlich ein Filterproblem. An der 1N finden wir einen ruhigen Platz, an dem Jörgen in Ruhe nachsehen kann – der Separfilter ist zwar schwarz, aber nicht unbedingt verstopft. Bei der Bastelei entdeckt er auch den Fehler mit der Seilwinde für die Ersatzräder. Ein Stecker hatte sich gelöst. Kleine Ursache, große Wirkung. Wir bleiben hier ein paar Tage, da es nachts wunderbar kühl wird und wir gut schlafen können. Außerdem steht noch einiges an Berichtsarbeit an, die wir hier ungestört angehen. Auf der



Weiterfahrt stellen wir fest, dass tatsächlich der stark verschmutzte Separfilter die Ursache für das MAN-Problem war.

An einem außergewöhnlich angenehmen Stellplatz mit Blick über den San Lorenzo-Stausee, der für den MAN nur mit „Baumpflege“ erreichbar ist und 60 km vor der ecuadorianischen Grenze entfernt liegt, stellen wir dann diesen Bericht fertig.

Was auf unseren Weltreise-Etappen bisher geschah und wie es weiter geht findet ihr unter www.rijosreisen.de.
Rita und Jörgen Hohenstein 2025