



Bangkok-Phrae-Bangkok Gran Turismo Super-Randonneur zu Weihnachten

Ein Reisebericht von Ole Ralf

2006 war ich in Thailand, und bin mit Freunden im Auto über Nacht von Bangkok in die Provinz Chanthaburi gereist. Fast die ganze Strecke fahren wir auf einer pistenartigen, sehr breiten Straße, großteils asphaltiert, manchmal auf Sand. Reisfelder, Obstplantagen, Ortschaften wechseln sich ab, zwischendurch auch viel Wald. Auch nachts ist die Straße voll: Autos, mehr Pick Ups als Limousinen, LKWs ab Jahrgang 1940 bis ganz frisch, sehr viele Motorrad- bzw. Rollerfahrer mal mit, mal ohne Helm, mal beleuchtet und auch mal komplett unsichtbar, sind unterwegs. Zwischendurch auch mal ein langsamer Trecker. Brevets kannte ich damals schon, und nach ein paar Stunden Fahrt fällt bei mir der Groschen: Thailand ist das ideale Land dafür. Zumindest nachts ist das milde Klima toll, die Straßen

sind gut, aber auch ein Abenteuer, es gibt viel zu sehen und der – saisonal sehr häufige – Regen ist fast immer schön warm. (Tatsächlich finde ich ihn heute sogar hilfreich, wenn es, wie meist, vielleicht ein bisschen zu warm ist.) Und Verpflegung gibt es auch im kleinsten Dorf, denn wenn es eines in Thailand wirklich immer und überall gibt, dann ist es Essen.

Mein Freund Wisanukorn ist anderer Meinung. Thailänder wären sich zum Fahrradfahren ganz allgemein zu fein – die Oberschicht spiele Golf oder beschränke sich in Sachen Sport auf internationale Fußball-Wetten und Whisky-Soda-Trinken. Und auch alle anderen hätten weder Zeit, Verständnis noch Interesse für so etwas. Wer ein paar Baht übrig habe, kaufe sich, ganz nach Geschmack, ein Auto, etwas von Louis Vuitton, eine neue Kli-

maanlage oder mal ein Vogelnest zum Nachttisch. Aber ganz bestimmt kein Rennrad. Das Auto sei in Thailand noch immer ein sehr wichtiges Statussymbol, das Fahrrad dagegen wäre als Fortbewegungsmittel der ganz, ganz Armen bekannt und schon deshalb wenig attraktiv. Außerdem: Gefährlich! So viele Verkehrsunfälle. Und: Hier ist es einfach viel zu heiß! Hitzschlag, Hautkrebs, Malaria – Tollwut nicht zu vergessen. Die scheiß Hundelungern an jeder Ecke.



Aber: Ich hatte recht. 2014 führen die kurz zuvor gegründeten Audax Randonneurs Thailand (ART) die ersten in Paris homologisierten BRMs durch, und innerhalb kurzer Zeit explodiert das Brevet-Angebot geradezu. Seit 2017 kann man jedes Wochenende des Jahres irgendwo in Thailand an einem Brevet teilnehmen, ausgenommen ist nur noch das Wochenende, das am nächsten zu Neujahr liegt. Ca. 2/3 der Fahrten sind im größeren Radius um Bangkok herum. Einzelne 200er-Brevets erreichen über 1.000 Teilnehmer, aber auch längere Strecken sind gut akzeptiert. Woran der so große Erfolg des doch etwas calvinistischen Sports der Langstrecke ausgerechnet in Thailand liegt, weiß ich nicht. Es ist aber auch egal, der Geist ist aus der Flasche. 2017 konnten hier 3.365.900 Kilometer homologisiert werden, fast vier Mal so viel wie in Deutschland mit 906.300 Kilometern. Weltweit wurden nur in Japan noch ein paar Kilometer mehr zusammengefahren, nämlich 3.525.300.

Ab Beginn habe ich alles aus der Ferne ein wenig beobachtet, und ab Sommer 2016 ging es Schlag auf Schlag: Rund doppelt so viele Brevets wie noch 2015 wurden angeboten, bei steigenden Teilnehmerzahlen. Die ersten beiden 1.000er wurden veranstaltet, einer zu Ehren von Königin Sirikit, nur wenige Wochen bevor ihr Mann, König Bhumibol Adulyadej am 13. Oktober 2016 nach langer Krankheit und 70 Jahren unumstrittener Regentschaft starb.



Clubs und Kneipen in Bangkok spielten einen Monat keine Musik oder machten gleich gar nicht mehr auf. Mehr als ein Jahr lang sollte auch die Farbe der ART von nun an schwarz sein, und auf Facebook wird das Logo in Trauerfarbe bis heute verwendet.

Der Superbrevet „Bangkok-Phrae-Bangkok Grand Randonnée“ über 1.400 Kilometer wird aus der Taufe gehoben und gleich noch mal, in 100 km länger, als Etappenfahrt „Bangkok-Phrae-Bangkok Gran Turismo“ über die vier BRM-Distanzen 200, 300, 600 und 400 km veranstaltet – zum Super-Randonneur in einer Woche! Und dazu die Ankündigung: BPB Gran Turismo findet ab jetzt alle vier Jahre statt, erstmals wieder im Dezember 2018, BPB Grand Randonnée ebenfalls, zum nächsten und regulär ersten Mal im Dezember 2020. Am „Gran Turismo“ möchte ich teilnehmen. Um die ungemütlichen Winter in Deutschland etwas zu verkürzen und ein paar Kilometer zu fahren, reise ich 2016 und 2017 nach Thailand und nehme an rund 10 meist kürzeren und allesamt tollen Brevets teil.

Es ist 2018, erstes Problem: Es gibt keinen Termin für den Gran Turismo, nur die vage Ankündigung aus 2016 „im Dezember 2018“. Ich frage per E-Mail und auf Facebook nach, bekomme aber keine Antwort. Also tippe ich auf Weihnachten, 2016 fing der Spaß an Heiligabend an. Erst am 20. August bekomme ich die Info: 19.-26.12. Also wie vermutet: Fahrrad statt Weihnachtsbaum, wie schön! Bei meinen vorherigen Aufenthalten habe ich gelernt, dass ich einige Tage brauche, um mich auf das Klima einzustellen – die feuchte Hitze ist ja eine andere als in Europa, Wäsche braucht hier manchmal Tage zum trocknen, bei uns in der Sonne nur wenige Stunden. Ich bin schon Mitte November in Bangkok.

Brevet 1: Nakhon Pathom 400 245 Anmeldungen, 212 Finisher

Genug Zeit zur Akklimatisierung und um ein paar Brevets zur Einstimmung zu fahren. Als erstes ist am 24.11. das flache und schöne Brevet "Nakhon Pathom 400" dran, das ich – wie meist eher langsam – in 25:14 Stunden abschließe. Erstes Reifenversagen eines Michelin Pro 4 nach drei Kilometern, zweites beim gleichen Reifen bei KM 230. Beide Male ziehe ich einen dünnen Metallstift aus dem Mantel, der aussieht wie eine Tackernadel. Es ist aber nicht der selbe. Seltsam. Der Kurs ist schön, wir fahren nach Süden, sehen den Golf von Thailand, immer wieder trocknen Fische auf großen schwarzen Holzplatten am

Straßenrand in der Sonne. Wir passieren Shrimpfarmen den ganzen Nachmittag. Viereckige Wasserflächen in der platten Landschaft nah der Küste, auf den ersten Blick sehen die Zuchtbecken wie Reisfelder aus, nur wird mit Turbinen das Wasser für die Tiere mit Sauerstoff angereichert. Rückweg. Eine Stunde bei KM 247 an einer Tankstelle vor dem 7-Eleven geschlafen, dann über Nacht einige Fahrer überholt. Ich fange an, die Attacken der Straßenhunde zu ignorieren. Es klappt.

Ab Sonnenuntergang wachen die zahlreichen Hunde auf, und verfolgen bei Gelegenheit Fahrräder. Tagsüber in der Sonne würden sie das auch gerne machen, lassen es aus Faulheit aber meistens bleiben. Ein Hund läuft sehr selten weiter als 100 Meter mit, da mit der Reviergrenze sein Interesse erlischt. Man kann alles Mögliche zur Abwehr machen, und eigentlich alles funktioniert irgendwie: Beschleunigen, Spontan anhalten und / oder die Hunde anbrüllen, manche Fahrer treten auch mal in Notwehr zu – Sturzgefahr! – bei der Anfahrt mit der Lampe blenden oder, wie Marcel Lefebvre aus Belgien, der mit einem Pfefferstreuer im Trikot fährt, und bei Bedarf vorsichtig streut. Ja, genau dem Ding, das im Restaurant auf dem Tisch steht. Mein Rezept, entwickelt nach einigen Dutzend Hundeverfolgungen: Gar nichts machen, Spur und Geschwindigkeit halten, weiter fahren. Ist am einfachsten, schont Tier und Fahrer. Der Hund kommt von der Seite, läuft kläffend mit und passt sich der Geschwindigkeit an. Beißen kann er nicht gut im Lauf – oder er hat es vielleicht auch gar nicht vor – jedenfalls hat keiner es bei mir ernsthaft versucht. Nach kurzer Verfolgung ist die Reviergrenze erreicht, und es ist Ruhe. Nur schneller als 15 sollte man schon fahren.

Unnötigerweise lege ich mich eine weitere Stunde hin, in einem Tempel bei der vorletzten Kontrolle bei KM 318, eigentlich nur, weil das hier alle so machen. Richtig schlafen kann ich nicht, die Moskitos nerven, weiter. Sonnenaufgang, anhaltendes allgemeines Rumgealber von ca. zehn Randonneuren bei der letzten Kontrolle, einem 7-Eleven bei KM 372. Ich denke länger nach: Brauche ich jetzt schon Sonnencreme? Mein im Gesicht etwas ledriger Mitbewohner Kurt, der auch teilnimmt, rät mir davon ab. Eventuell kein guter Ratschlag, schließlich benutzt er nie Sonnencreme, bei ganz viel Sonne reicht ihm eine Regenjacke. Ich trage ein wenig LSF-50 für Kleinkinder von dm auf. Anschließend eiern wir zu zweit Richtung Ziel, brauchen noch fast zwei Stunden dafür. Schluss und Foto um kurz nach 8.

Brevet 2: Pongkonsao 200

143 Anmeldungen, 78 Finisher

2. Dezember, Pongkonsao, 200 km, 2.224 Höhenmeter, Start in Nakhon Nayok ca. 100 km nordöstlich von Bangkok. Es wird bergig, der Nationalpark Khao Yai wird in der zweiten Hälfte durchfahren, aber auch vorher wird alles mitgenommen, was irgendwie im Weg ist, oder was man zumindest durch einen Umweg erreichen kann. Nach der ersten Kontrolle auf dem ersten etwas höheren Berg bei KM 30 gibt schon wieder ein Michelin Pro 4 auf. Dummerweise finde ich meine Pumpe nicht. Jed hat uns schon um 04:30 mit dem Bike-Taxi abgeholt. Damit die Pumpe beim Transport nicht vom Autodach fällt, habe ich sie abgemacht – und zu Hause liegen gelassen. Dämlich. Kurt kommt um die Ecke, gibt mir seine und fährt. Leider ist er Fahrrad-Messie. Das wirkt sich zum einen ungünstig auf den zumindest teilweise gemeinsam geführten Haushalt aus. Zum anderen, und das ist viel schlimmer, funktioniert vieles einfach nicht. So wie diese Pumpe. Kaputt, völlig unbrauchbar. Jetzt wird es peinlich, ich muss den nächsten anhalten. Ein junger, sportlicher Fahrer mit einem teuren Rad, der bestimmt auf Zeit fährt. Er hat nur CO₂-Kartuschen, die möchte ich ihm lieber nicht wegnehmen. Als ich den nächsten frage, der zumindest eine halb funktionsfähige Pumpe hat, bleibt der Fahrer mit den Kartuschen aus Höflichkeit da, und zu allem Überflus hält noch ein dritter an, um zu helfen. Ich bin dankbar, aber es tut mir auch sehr leid, inzwischen drei Leute aufzuhalten, nur weil ich Esel nicht richtig packen kann. Schließlich ist es so weit, nach ungefähr 400 Hüben kann ich die fast kaputte Pumpe zurückgeben, und die hilfsbereiten Randonneure rollen

davon. Peinlich. Mit roten Ohren halte ich gleich an der nächsten Straßenküche und bestelle zur Beruhigung und zum Frühstück ein Omelett mit Schwein, Reis und Cola. Vier Fahrer in den 50ern kommen dazu, lassen sich gemütlich nieder und bestellen dies und das und jenes, und was die Küche sonst noch so hergibt. Als ich gehe, fangen sie langsam an zu essen. Ich wundere mich über ihre Ruhe, irgendwie habe ich das Gefühl, es wird heute noch knapp – und tatsächlich wird nur gut die Hälfte der Teilnehmer innerhalb der Zeit ins Ziel kommen. Ich bin recht sicher: Diese Frühstücksrunde war nicht dabei. Bei KM 88 realisiere ich, dass ich keine Zeitreserven angehäuft habe, ich treffe ziemlich genau zur Schlusszeit an der Kontrolle ein. Zwar sind noch ein paar Dutzend Fahrer hinter mir, aber die kommen dann wohl später. Das Frühstück im Sitzen mit Bestellen, Zubereiten und Warten nach der etwas zeitaufwändigen Panne war ein Fehler, schuld ist auch Michelin, was nicht viel hilft. Außerdem ist es sonnig.

Ich fahre erstmal weiter, bergauf, bergab, wenig frisch. Schließlich erleide ich bei ca. 120 KM am Eingang des Nationalparks Khao Yai Diskriminierung: Anwohner zahlen keinen Eintritt, Touristen 40 Baht, „ausländische Touristen“ jedoch – 400 Baht, zehnmal so viel. Hut ab. Jetzt weiß ich auch, warum der Veranstalter mich an der Kontrollstelle vorher gefragt hat, ob ich genug Geld für den Eintritt dabei habe. Ich drücke also der Dame vom Militär – vielleicht ist sie auch von der Forstbehörde, dem Amt für Stadtgrün oder sogar vom allgegenwärtigen "Department for Rural Roads", das nicht nur alle Straßen Thailands unterhält und mit großen behördlichen Siegeln versieht, sondern in Bangkok sogar öffentliche, kostenfreie und dafür ziemlich eindrucksvolle Sportstätten betreibt – brav die geforderten 12 Euro ab, und freue mich über das neue Gefühl, mit Ansage übervorteilt worden zu sein. Der Anblick der großen, absurden Preistafel macht mich jedenfalls wieder etwas wacher. Dafür, so denke ich,

Sonne: Gibt es in Thailand jeden Tag genau 12 Stunden, außer es ist gerade Regenzeit. Meistens ist sie grell, heiß und für die Haut wenig gesund. Viele thailändische Fahrer fahren deshalb immer so, wie wir an milden Wintertagen – komplett verkleidet, und zusätzlich oft mit schützender Maske.



Für viele der Standarddress von 15-45° Celsius: Alles lang plus Maske.

*Sonnencreme wird fast nie benutzt, aber dunkle Haut entspricht in Thailand nicht dem gängigen Schönheitsideal. Gegen zu viel Teint hilft so die komplette Vermummung. Ich habe es 2016 auch mit Bein- und Armlingen probiert, aber es war mir zu warm – und ein Tuch habe ich bei Hitze keine halbe Stunde vor dem Mund ertragen. Inzwischen setze ich ganz auf Sonnencreme (LSF 50). Damit hatte ich keine Sonnenbrände, außer an Stellen, die ich irgendwie vergessen hatte. Wie jeder weiß: Viel hilft viel, und mindestens einmal zur Mittagszeit kräftig nachcremen. Gegen Abend ist es an Armen und Beinen dann meistens eine ziemliche Schweinerei. Aber zur Dunkelheit habe ich es fast immer geschafft, irgendwo zumindest provisorisch zu duschen, und die Sonnencreme durch den ab 18 Uhr unbedingt notwendigen **Moskitoschutz** zu ersetzen. (50% DEET – gibt's in den Apotheken der Kette boots, die weit verbreitet sind. Günstiger als Nobite aus Deutschland und exakt das gleiche. Citronella oder ätherische Öle am besten gar nicht erst ausprobieren, die Wirksamkeit ist entweder gering oder nicht einmal belegt. Bei Angst vor Chemie hilft nur insektenstichdichte Kleidung – oder ab Dämmerung einfach nicht mehr anhalten...)*

bekomme ich jetzt bestimmt eine autofreie Strecke im Nationalpark, teuer genug war's schließlich. Pustekuchen. Die Straße läuft hinter der Parkgrenze sofort in Serpentin den Berg hoch, bei unveränderter Autodichte. Vermutlich existiert keine Umgehung. Außerdem habe ich inzwischen den Verdacht, dass bis auf mich gar keiner Eintritt bezahlt – aber woher wussten die vom Amt für Stadtgrün, dass ich komme? Rätsel über Rätsel. Es wird steiler, ich bekomme Probleme mit der durchaus bergfähigen Übersetzung und fange an zu schieben, 300 Höhenmeter am Stück. Ein bergtaugliches Fahrrad alleine reicht ja nicht, der Fahrer muss auch etwas können. Endlich am Gipfel, bei ca. 750 Metern, will ich wieder aufs Rad und merke: Krämpfe in beiden Beinen. Und auch gleich in allen Muskeln, Waden, Oberschenkelvorder- und Rückseite. Und – warum auch nicht – gleich auch noch im Gesicht, Kieferkrampf. Zum Glück habe ich keine Gesellschaft, und muss mich nicht auch

noch unterhalten. Schmerzhaft. Ich wundere mich, habe den ganzen Tag über viel getrunken, immer brav mit Elektrolytpulver. Die Krämpfe bleiben trotzdem. Gehen – also Schieben – funktioniert so leidlich, das Beugen des Oberschenkels beim Pedalieren aber nicht. Schließlich kommt ein Auto mit Fahrrädern auf dem Dach vorbei, ich halte es an und fahre mit. Abbruch! Damit habe ich nicht gerechnet. Ab jetzt nehme ich jeden Tag Magnesium. Ich mache mir ernsthaft Sorgen, ob ich die Bergetappe bei BPB mit 8.450 Höhenmetern auf 600 Kilometern überhaupt schaffen kann.

Brevet 3: Huai Samong 300

68 Anmeldungen, 48 Finisher

8.12., das letzte Brevet zur Vorbereitung: Huai Samong 300. Flach, mit ein paar Wellen in der Mitte. Im Vorfeld habe ich mich gefragt, warum sich nur 68 Leute angemeldet haben, obwohl der Start von Bangkok gut zu erreichen ist, eine knappe Stunde mit dem Auto. Die Antwort ist im Nachhinein einfach: Huai Samong 300 ist ein Brevet speziell für Berufskraftfahrer und andere Freunde der Autobahn. Jed, der mit seinem Bike-Taxi auch eine Kontrolle machen sollte, sagte auf der Hinfahrt nicht umsonst: „Eine sehr schöne Strecke!“ Was der Scherzkeks wohl meinte: Knapp 200 der 300 Kilometer sind Autobahn. Nicht jedermanns Sache, gut 50 Leute sind vor Ort.



Kurt (l.) und ich kurz vor Abfahrt, Sturm und Sturzregen

Um 06:55 bildet sich eine schwarze Windhose in unmittelbarer Nähe, es wird, direkt nach Sonnenaufgang, wieder dunkel. Jedenfalls dort, wo wir gleich hinfahren wollen. Um 07:00 wird pünktlich gestartet, ab 07:04 setzt heftiger Platzregen ein, mit Brille ist fast nichts mehr zu sehen, ohne aber auch nicht. Ich fahre ohne Regenjacke, wie fast alle. Obwohl es noch nicht so warm ist, ist die Nässe, abgesehen von der erhöhten Unfallgefahr, kein großes Problem. Ich friere nicht, und um 07:30 ist alles vorbei, die Sonne kommt raus, die Klamotten tropfen ab und trocknen. Schon nach 30 Kilometern ist die erste Kontrolle bei einem 7-Eleven, ich nehme Gyoza und klebrigen Instantcappucino zum Frühstück, und fahre nach 10 Minuten alleine weiter, die meisten dehnen das Frühstück wieder aus. Ich folge einer kleinen, kurvigen Straße durch so etwas wie ein Moorgebiet für vielleicht 40 schöne Minuten, doch dann ist Schluss mit dem Idyll: Links ab, willkommen auf der Autobahn!

*Das wichtigste an der thailändischen **Autobahn/Schnellstraße**: Sie ist breit. In der Regel drei großzügige Spuren pro Richtung plus eine volle Spur Seitenstreifen. Manchmal auch nur zweispurig, manchmal vierspurig, meist mit Markierungen auf der Fahrbahn, jedoch nicht immer. Und, ganz wie in Deutschland, praktisch immer mit Barriere zur Gegenspur. Anders als bei uns: Es gilt ein absolutes landesweites Tempolimit von 120 km/h, wird sind hier ja nicht bei den Barbaren. Alle Verkehrsteilnehmer sind zugelassen. Auch anders: Ungefähr alle zehn Kilometer gibt es eine Abbiegespur in die Mitte zum U-Turn auf die Gegenfahrbahn – dadurch ist es keine echte Autobahn mehr, aber da dieser Straßentyp die einzige und größte Art der Überlandstraße in Thailand ist, und fast sämtlicher LKW-Verkehr hierüber rollt, nenne ich sie so. (Es gibt, streng genommen, noch die mautpflichtigen Thang Luang Phiset. Diese Straßen sind echte Autobahnen, allerdings gibt es – neben vielen geplanten – bislang nur eine einzige, die den Großraum Bangkok nennenswert verlässt und bis in die Provinz Chon Buri führt.) Ganz anders: Der Standstreifen ist hier die Spur für alle, die nicht ganz so fix sind. Hier fahren vor allem Roller und Motorräder, vereinzelte Fahrräder, aber auch Fußgänger sind unterwegs, mal mit, mal ohne Schubkarre, mobile Essenstände, Trecker – kurz alles, was rollt oder zumindest humpelt. Oder steht. Wie ab und an ein LKW, wenn der Fahrer von Müdigkeit oder Trunkenheit übermannt wurde. Dann fehlt die Spur mal für zehn Meter, und man muss zu den echten, flott fahrenden Autos über. Ziemlich aufregend! So ähnlich: Auf Brücken verschwindet der Seitenstreifen in der Regel komplett. Dann kann man auch mit dem Rad den Fußweg nehmen, wofür man allerdings anhalten muss, da der Fußweg eigentlich immer*

einen echten Kantstein von mindestens 20 cm Höhe hat – gefährlich. Oder eben auf die reguläre Spur wechseln. Ich habe es jedenfalls immer vermieden, vor einen LKW zu fahren – auch das geht manchmal nur durch, eigentlich gefährliches, Anhalten. Worauf man sich außerdem auf dem Seitenstreifen einstellen muss, und was sehr wichtig ist: Er wird oft und gerne von Geisterfahrern genutzt. Das ist allseits akzeptiert, auch wenn es vermutlich gegen Regeln verstößt. Meistens sind die Geisterfahrer auf Motorrädern unterwegs, aber der ein oder andere Schlaumeier nutzt auch mal das Auto für die Umgehung der unnötigen zehn Kilometer bis zum nächsten U-Turn. Wenn so jemand von vorne kommt, muss man sich unbedingt zur Fahrbahnseite hin orientieren, dem Geisterfahrer den äußeren linken Rand lassen. Also: Immer schön nach vorne gucken, alle zehn bis zwanzig Minuten ist mit solch einem Falschfahrer zu rechnen. Wenn man sich so verhält, sollte alles gut gehen. Die Unfallstatistik aber sagt: Es geht nicht immer gut. Fast zehn Mal so viele Menschen sterben auf thailändischen Straßen wie auf deutschen.

Nach 40 Kilometer Riesenstraße hat der nächste Michelin Pro 4 genug, schon wieder muss ich eine Nadel aus dem Mantel ziehen. Ich beschließe, vor Bangkok-Phrae-Bangkok die Bereifung komplett zu tauschen. Zum Glück habe ich die Panne direkt vor einer Autowerkstatt, passend zur Umgebung, und der nette Mechaniker hilft mir nach der Reparatur mit ein bisschen Luft aus dem Kompressor aus. Meine Pumpe habe ich diesmal aber dabei. Bei KM 110 geht es von der Autobahn ab, wir fahren durch Kautschukplantagen in schöner, welliger Landschaft. Bei KM 146 ist Taxifahrer Jed Chef der Kontrolle. Er ist sehr gut gelaunt, vielleicht hat er die zwei Flaschen Paulaner Weißbier, die ich ihm heute morgen als Dank für das Aufstehen mitten in der Nacht mitgebracht habe, schon geköpft. Zur Stärkung gibt es am Taxi Wasser und Wassermelone, und da ich Wassermelone lieber nicht esse, bleibt's bei Wasser. Zehn Kilometer weiter wirft mich der Hunger fast vom Rad, ich halte in einem winzigen Dorf am ersten und einzigen Gemischtwarenladen. Ich finde neben Plastikschuhen, Glühbirnen und Windeln auch kandierte Nüsse, ein paar Fettkekse ohne unnötig viel Geschmack mit chinesischer Aufschrift und kalte Cola. Sehr gut. Den Ladeninhabern bin ich evtl. etwas unheimlich, aber nach dem ich aufgeessen habe, lasse ich sie in Ruhe und mache mich wieder auf – und bei KM 160 bin ich endlich wieder auf der Autobahn, das wurde ja

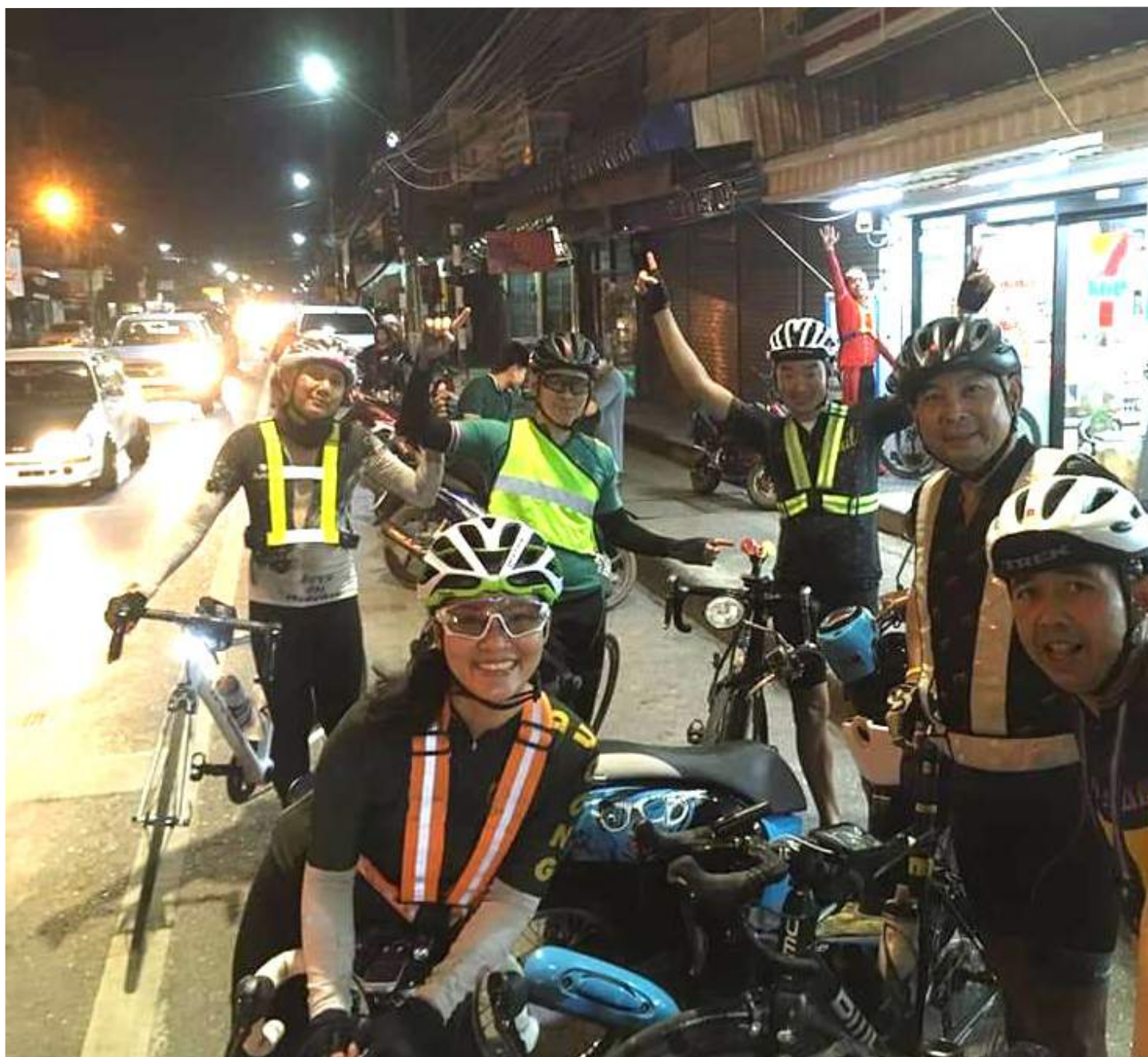
auch Zeit! Es rollt, wird dunkel, die LKWs werden mehr, ihre Fahrer folgen stoisch der Spur, auch wenn sie ein Motorrad – oder mich – mit kurzem Abstand und 100 km/h Tempomat/Ziegelstein überholen. Besser immer schön links außen fahren! Und dann denke ich, dass so eine Autobahn ja Vorteile hat. Wenn es nur genug Verkehr gibt – und den gibt es, noch ist Berufsverkehr, manchmal ist es kurz vor Stau – zieht einen die Walze einfach mit.

Das Todesrisiko muss man nicht übertreiben, den höllischen Lärm und den giftigen Gestank kann man ignorieren. Ob es hier Dieselnormen gibt, weiß ich nicht. Auf jeden Fall gibt es eine ganze Menge schwarz rauchender LKW. Aber zum Glück ist die Sonne schon untergegangen, so sieht man die

Wolken gar nicht mehr. Als ich die Autobahn bei ca. KM 245 verlasse, tut es mir fast leid.

Auf der viel leereren Landstraße muss ich mich nicht mehr so auf den Verkehr konzentrieren, und habe prompt einen Lernerfolg: Plötzlich verstehe ich die thailändische Zahlensystematik, und kann alle Zahlen von 0-999. Ich lese Autokennzeichen auf thailändisch und bin ganz aus dem Häuschen. An der nächsten Kontrolle versuche ich, mit meinen neu erworbenen Fähigkeiten zwei Mitfahrer zu beeindrucken. Sie beschweren sich nicht, als ich nach einem halben Kaffee und einem knappen Dutzend vorgelesener Nummern vom 7-Eleven-Kassenbon wieder abhaue. Für meine Verhältnisse bin ich gut in der Zeit, und möchte gerne unter 17 Stunden ankommen,

also vor 0 Uhr. 30 Kilometer vor dem Ziel treffe ich bei dem Frühstücks-7-Eleven Kurt, der sich mit zwei Straßenhunden unterhält und sehr dringend Moskitoschutz benötigt. Ich sprühe ihn komplett mit DEET ein. Den Rest fahren wir nach einer Cola, Gyoza und etwas süßem Schweinefleisch zusammen, was nun doch noch etwas länger dauert, unsere Zielstempel bekommen wir genau um „24:25“ Uhr, wie es der Schlusskontrolleur in den Brevetkarten vermerkt. Jed wartet schon, schnallt die Räder aufs Dach und bringt uns zurück nach Bangkok. Ich denke: Ganz Thailand – eine Autobahn. Denn auch direkt vor meiner Tür in Krung Thon Buri: Acht Spuren, täglich stop and go. Am nächsten Tag stinken meine Sachen – nach Diesel.



Das Dieselvret ist fast zu Ende: Die letzte Kontrolle, an einer – im Verhältnis – sehr kleinen Straße

Bangkok-Phrae-Bangkok Gran Turismo, 19.-26. Dezember 2018



Bangkok-Phrae-Bangkok Gran Turismo - der ganze Spaß auf einer Karte

BPB Tag 1: BRM 200

Rangsit, Ayutthaya, Ang Thong,
Uthai Thani

46 Anmeldungen, 40 Finisher

12 Tage später, der Start. Kurt ist ins deutsche Weihnachtsland abgereist. Jed holt mich um 04:30 ab, wir fahren zum Start nach Rangsit. Technisch gehört Rangsit nicht zu Bangkok, faktisch ist es aber Stadtrand. Bangkok ist schon lange über die eigenen Grenzen hinausgewachsen. Gestartet wird in einer großen Polizeistation mit angrenzendem Tempel und offener Halle. Die meisten Fahrer sind schon vor Ort, da aber nur knapp 50 Starter angemeldet sind, bleibt es übersichtlich.



Am der Polizeistation Rangsit

Ich stelle meine gepackte Reisetasche zu den anderen, esse eine Banane, und trage – noch ist es Dunkel – LSF 50 auf. Organisator V wird mir später heimlich den Namen "Mr. Sunscreen" geben. Ich gehe das Programm durch: Heute ist es einfach, 210 Kilometer Flachland in den Norden, bis Uthai Thani, eigentlich immer am Chao Phraya entlang. Pünktlich um 06:00 geht es nach einer Ansprache von V und vielen Fotos los, noch eine gute halbe Stunde bis Sonnenaufgang.



05:55, gleich geht es los!

Wir fahren am Gelben Fluss langsam aus Rangsit heraus, ein ganz leichter Gegenwind ist zu spüren. Die Landschaft öffnet sich, die Häuser werden weniger. Auch im Flachland ist der Wind meist sehr mäßig, wenn überhaupt vorhanden, so auch heute. Es wird warm und sonnig, keine Wolken sind zu sehen, zum Glück ist es ein wenig dunstig, die Schatten zeichnen sich nicht richtig scharf auf der Straße ab. Wir kommen immer wieder zum Fluss zurück. Die Straße ist neu, recht groß und mäßig befahren. Über lange Abschnitte ist die alte Straße parallel noch vorhanden. Ich habe das in Thailand schon häufiger gesehen. Vermutlich wird, wenn die Kapazität einer Straße nicht mehr reicht, eine breitere gebaut. Wenn der Platz reicht, kommt die neue Straße einfach neben die alte, und danach gibt es zwei Straßen. Sieht nicht toll aus, aber warum nicht. Ich wechsel, da auf der alten Straße keine Autos fahren, dafür verfolgen mich hier Hunde, und das sogar bei Tag! Die müssen echt lange Weile haben.

Der Asphalt wird zum Plattenweg, ich bleibe hier, schließlich werden die Platten von Sand- und Schotter abgelöst, nun wechsel ich doch lieber auf die neue Straße zurück. Meine Michelin Pro 4-Bereifung habe ich inzwischen komplett gegen schwere und stabile Reifen von Bontrager ausgetauscht, ich erwarte keine Pannen mehr, und für heute soll das auch aufgehen. Von der alten Hauptstadt Ayutthaya, die wir angeblich passieren, sehe ich nichts, auch die bizarren, sehr eindrucksvollen schwarzen Ruinen

stehen bestimmt irgendwo, aber nicht an der Route – oder ich habe geschlafen. Schon sind wir in Ang Thong nördlich von Ayutthaya, ein Ort, den ich von einem Brevet 2017 schon kenne. Die letzte Kontrolle ist in einem Café, 60 Kilometer vor Uthai Thani. Ich bestelle einen heißen Kaffee und eine Portion Gyoza, vier Stück. Sehr übersichtlich. Der Preis ist mit 179 Baht verstörend hoch. Ich beginne lieber keine Diskussion, bezahle brav die Mahlzeit inkl. des etwas üppig geratenen Ausländeraufschlags und fahre weiter. Die nächsten 60 Kilometer sind mal wieder Autobahn, aber es ist nicht viel los. Noch vor 16:30 bin ich in Uthai Thani am Ziel, einer großen Sporthalle.



Etappenziel Uthai Thani, wieder eine Halle



Das mitreisende Zelt

Viele Fahrer sind schon da, ein Zelt steht mitten in der offenen Halle, seltsamer Anblick, aber sehr sinnvoll gegen die Moskitos bei Nacht. Ich hole mir frische Sachen aus meiner im Auto transportierten Tasche und mache mich auf den Weg zu einer Herberge, die ich über Airbnb gebucht habe, drei Kilometer weiter. Als ich dort ankomme, ist Marcel aus Belgien mit seiner Freundin schon da, weitere Fahrer kommen eine Stunde später – wie es aussieht, ist das kleine Haus mit ca. vier Zimmern heute mit Radfahrern ausgebucht. Ich dusche, ziehe normale Sachen an, und habe Hunger. Bei 7-Eleven versorge ich mich, wie gewöhnlich ist es nicht weit, es sind keine 200 Meter Fußweg. 7-Eleven hat tatsächlich alles, was man so

braucht, inkl. einer großen Auswahl an guten und schmackhaften Fertiggerichten, die vor Ort in der Mikrowelle erhitzt werden können. Bananen gibt es auch, einzeln verpackt, Alkohol nur bis Mitternacht.

Heute Abend gibt es: 2 x Spaghetti Carbonara (eine Portion hat nur 170 Gramm), 1 x Porridge (Reissuppe mit Hack, eigentlich ein traditionelles – und richtig leckeres – thailändisches Frühstück), 1 x Gyoza und eine Packung Mangoschnitzel. Außerdem eine Flasche Trinkjoghurt, ganze fünf 0,75-l-Flaschen Wasser, eine für jetzt, zwei für heute Nacht, zwei für die Fahrt morgen, und ein paar Pillen Magnesium.

Ich höre noch ein bisschen Radio, ab 21 Uhr schlafe ich, mit ein paar Unterbrechungen, der Wecker ist auf kurz vor 5 gestellt.



BPB Tag 2: BRM 300

Uthai Thani, Chum Sang, Phichit, Phitsanulok, Sukhothai
47 Anmeldungen, 44 Finisher

Als ich in der Herberge aufbreche, sind alle anderen schon weg, ich bin Spätaufsteher. Auf dem Weg zum Start denke ich, irgendwie sind die Beine schwer, mal sehen, wie es heute wird, aber es gibt sich schnell. An der Halle, Brevetkarte eingesammelt, T-Shirt und Hose in der Reisetasche ver-

staut, eingecremt, schon ist es sechs und los geht's. Es bleibt flach, die mittelgroße Straße bleibt fast autofrei bis 10. Die Gruppe am Anfang ist mir zu schnell, ich fahre schon vor 7 Uhr alleine, vertreibe mir ein bisschen die Zeit mit dem Schätzen von Entfernungen. Die erste Kontrolle ist an einem Tempel, leider gibt es nichts zum Frühstück. Ich fahre sofort weiter, und bekomme in der zweiten Kontrolle etwas zu essen und einen Kaffee.





Meistens sind die Kontrollen weit erkennbar mit einem roten Schild vom Team gekennzeichnet, die dritte Kontrolle finde ich aber nur, weil Marcel und seine Freundin gerade rauskommen – rechts von der Hauptstraße abbiegen, 150 m weiter wieder nach rechts auf eine Tempelanlage. Hier hätte ein Schild wirklich geholfen, aber es ist gut gegangen.

Manchmal ist es eben doch ein Nachteil, als Analphabet unterwegs zu sein, der die Brevetkarte nicht lesen kann. Sonst habe ich mich damit arrangiert: Werbeplakate sind auch hübsch, wenn man sie nicht lesen kann, Verkehrsschilder sind überschätzt, und zumindest die größeren sind meist auch in englisch. Ein leicht wattiges Gefühl entsteht im Kopf, da ich eben doch etwas dümmer bin als alle anderen, die die Schilder, die Speisekarten oder auch das Roadbook – und sogar Zeitungen – lesen können, aber so schlimm ist es nicht.

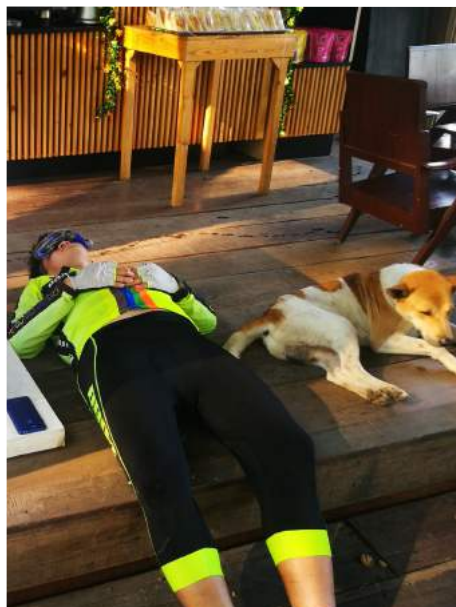
Um die Mittagszeit wird mir in der Einsamkeit zwischen den Reisfeldern

wieder klar, dass die Landschaft zum heulen schön ist. Es ist immer noch flach, eigentlich ist es seit Bangkok so flach wie in Dithmarschen. Ganz so weit gucken kann man nicht, da immer wieder irgendwo Bäume oder Dörfer sind – Windräder übrigens nicht – auch gibt es manchmal kleinere Berge am Horizont, die plötzlich aus der platten Landschaft auftauchen.

Das schöne an diesen Bergen: Wir fahren über keinen rüber, sie sind weit weg. Was nicht so schön ist: Immer wieder brennt es. Trotz der Hitze ist die Waldbrandgefahr wohl sehr gering, weshalb immer wieder Unterholz und Gräser am Straßenrand abgebrannt werden, manchmal fahre ich durch große Rauchschwaden. Ich erinnere mich dunkel, dass es das in Deutschland auch mal gab, aber irgendwann kam das Felderanzünden wohl aus der Mode oder wurde verboten, vermutlich Anfang der 80er. Ich hoffe insgeheim, dass hier bald ein paar Chinesen günstige Rasenmäher verkaufen, vielleicht lassen die Bauern dann das Zündeln sein. Um 14:23 erreiche ich die Kontrolle bei 170 Kilometern an der Haltestelle Pichit der Königlichen Thailändischen Eisenbahn (Schmalspur). Ich will essen und trinken, plaudere etwas mit Marcel, weiß bei ihm aber oft nicht genau, ob er gerade englisch, französisch oder thai spricht, kann ihm nicht immer folgen. Trotzdem ist es sehr nett.



In Pichit



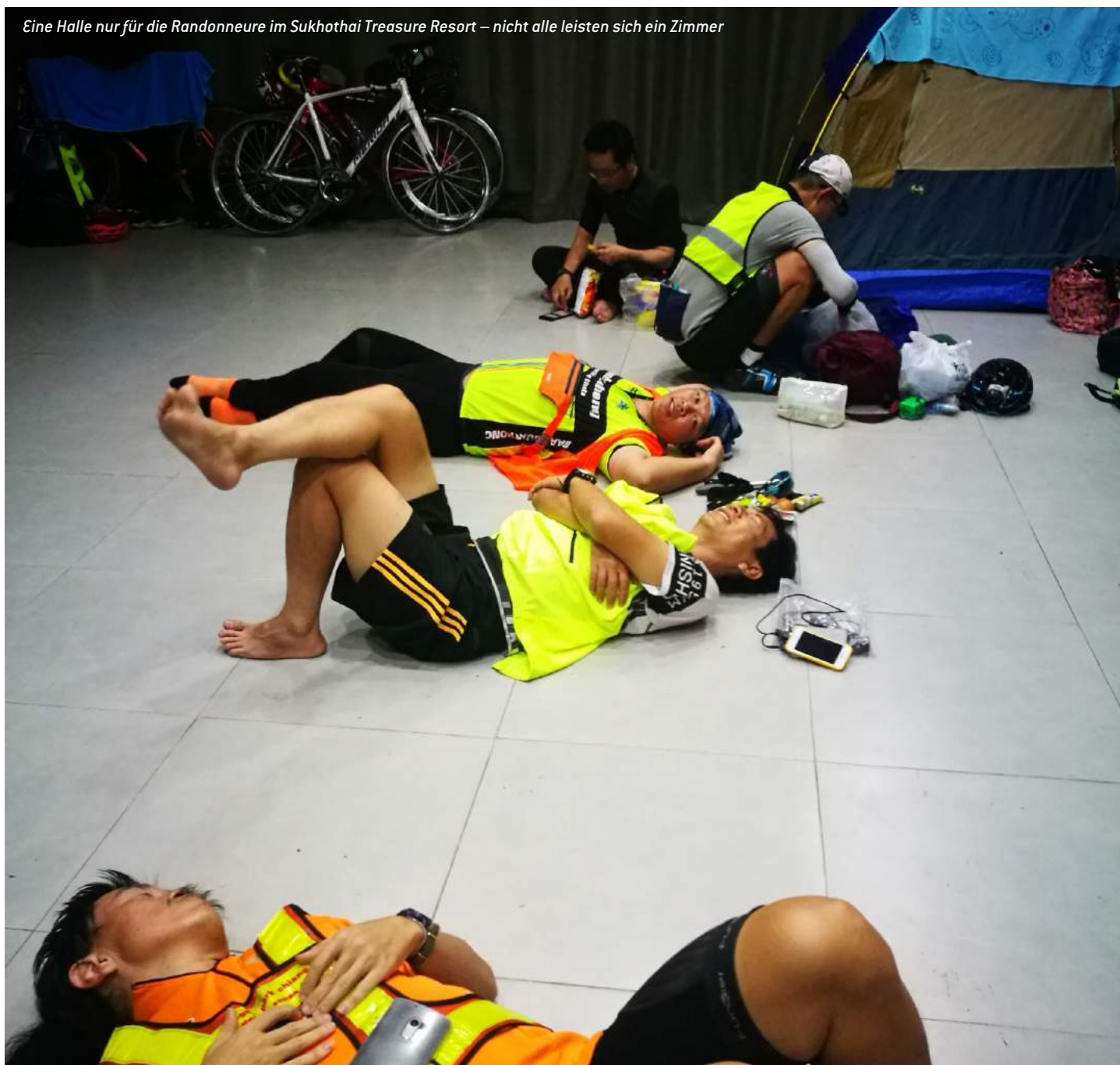
Als ich nach 30 Minuten weiterfahre, merke ich: Irgendwie ist der Ofen aus. Ich habe in der Dithmarscher Mittags-sonne wohl übertrieben, ohne es zu merken, und bezahle jetzt mit Übelkeit und Kraftlosigkeit, vielleicht war es auch ein bisschen viel Rauch heute. Ich schicke meiner guten Freundin Dr. Daroonwan Schwartz Fotos vom Straßenschild Ihrer Heimatstadt Phitsanulok per Whatsapp nach Düsseldorf, sie freut sich und wünscht mir schöne Weihnachten, ich mache an einer Bushaltestelle noch mal Pause und hoffe, dass mein Zustand besser wird, wenn die Dunkelheit anbricht. Auf der Weiterfahrt: Zwei tote Straßenhunde, einer im Grünstreifen, einer direkt auf der Fahrbahn, beide nicht mehr frisch, vom gleichen LKW überfahren? Wer weiß. Insgesamt habe ich in knapp

5.000 Kilometern Thailand nicht viele wilde Tiere gesehen – einige sind ja durchaus gefährlich. Lebende Schlangen nur zwei Mal (tote viele), keinen einzigen wilden Elefanten, keine Bären, hin und wieder ein paar Makaken, nicht gefährlich, dafür frech. Aber viele magersüchtige Kühe, oft am Straßenrand angeleint am Nasenring, manchmal auch als Herde.



An der nächsten Kontrolle, einem 7-Eleven bei KM 225 ist es um 18:09 soweit, die Sonne geht, der Mond geht auf. Mir ist nicht nach essen, gegen die Übelkeit bietet mir ein kräftiger Mitfahrer eine Magentablette an. Ich vermute, dass sie keine Wirkstoffe enthält, nehme gerne an, ein Effekt bleibt wie erwartet aus. Das Ziel ist dafür unscharf absehbar. An der letzten Kontrolle esse ich drei kleine Tüten Kartoffelchips, trinke eine Cola und eine ganze Menge Wasser, und fahre sehr langsam weiter, meist so zwischen 18-22 km/h. Die letzten 20 Kilometer schließt sich ein entkräfteter Chinese meinem Schneckengang an, er ist noch maulfauler als ich. Schweigend kommen wir zusammen nach 307 KM um 23:07 im luxuriösen "Sukhothai Treasure Resort" an.

Eine Halle nur für die Randonneure im Sukhothai Treasure Resort – nicht alle leisten sich ein Zimmer



BPB Tag 3: Erholung in Sukhothai

Angekommen bezahle ich 3.000 Baht für zwei Nächte mit Frühstück, ich habe vorher reserviert. Alternativ kann man wieder umsonst in einer – diesmal geschlossenen – Halle übernachten, aber ich habe die teure Variante gewählt. Die Freude an meinem 40-50 qm großen Palast wird durch einen laut brummenden Sicherungskasten getrübt. Ich schalte alle Sicherungen aus, er brummt munter weiter. Seltsamerweise brennt auch noch Licht. Ein Schein-Sicherungskasten? Wer weiß. Ich lasse es brummen. Am nächsten Tag darf ich umziehen in ein stilles Zimmer. Das Frühstück ist sagenhaft.

Schon deshalb lege ich mich anschließend gleich wieder hin. Außer einer Stunde Thaimassage zum Sonnenuntergang und Abendessen im Restaurant mache ich – nichts. Das Angebot, den „Sukhothai Historical Park“ per kostenlosem Shuttle-Bus zu besichtigen haben fast alle anderen angenommen, ich bin zu faul. Aber ich bin ohnehin ein wirklich schlechter Tourist.



Organisator V (links), Randonneure und Team im Sukhothai Historical Park

BPB Tage 4 und 5: BRM 600

Sukhothai, Si Satchanalai, Wang Chin, Phrae, Uttaradit, Nam Pad, Phu Soi Dao, Na Haeo, Dan Sai, Lomsak
50 Anmeldungen, 28 Finisher



Es wird ernst. 600 Kilometer, 8.450 Höhenmeter. Das erste Mal in meinem Leben habe ich mir ein Höhenprofil nicht nur angeguckt und es gleich wieder vergessen, sondern habe es, ja, tatsächlich, auswendig gelernt. Ich weiß also: Bis KM 370 ist alles nicht so wild. Dann wird es schlimm: Fünf Berge, drei besonders fiese. Basis 300/350, dann auf 800, auf 1.000, auf 1.150, zwischendurch immer wieder runter auf 400/500 Meter. Ab 470 KM geht die Kurve langsam aber stetig wieder runter bis 540 KM – das sollte in der Realität anders sein, der Graph war etwas zu klein. Dann, ein letzter Berg von 350 auf 750, und 50 Kilometer gleichmäßige Abfahrt bis ins Ziel in Lomsak bei rund 200 Höhenmetern. Zumindest darauf freue ich mich.

Meine Strategie: Auf keinen Fall etwas anstrengendes machen, außerdem eine Stunde Mittagspause am ersten Tag einlegen, da es wieder sonnig bei 35 Grad wird. Möglichst 20 Stunden Rest bei KM 370 haben, um alles schaffen zu können. So weit, so schlau. Es ist windstill und flach, ich halte mich an meine Vorgaben, und bin um 12:20 an der zweiten Kontrolle bei 138 Kilometer. Hier will ich bis 13:30/14:00 bleiben um der Sonne eins auszuwischen. Die Kontrolle ist in einem Café. Ich mache es mir gemütlich, bestelle Reis mit Hühnchen und Thai Tea. Danach drehe ich Däumchen, und bestelle noch einmal Reis mit Schwein in roter Soße, dazu Kaffee und Wasser. Gestärkt und ruhig verlasse ich das Lokal gegen 13:30, das Pausieren wird mir zu langweilig. Die Fahrt geht weiter, langsam wird es

leerer und plötzlich ist es deutlich wellig, aber perfekt – ich kann mit Schwung in die Abfahrt gehen, und komme ohne Anstrengung den nächsten Hügel hoch. Ich hoffe, dass sich dieses Profil auch zwischen den echten Bergen wiederfinden wird, aber das war natürlich nix. Um genau 17:00 bin ich in Phrae am Ortseingang, 90 Kilometer vor der Hälfte der Strecke. Kurz darauf wieder Kontrolle in der Galerie „Gingerbread Man“, mit angeschlossenenem Café. Ich freue mich auf allerhand Überraschungen, immerhin heißt der Spaß ja „Bangkok-Phrae-Bangkok“, und nun sind wir in Phrae. Aber es gibt weder Luftschlangen noch ein großes Hallo, dafür zuckersüße Spaghetti mit Tomatensauce und Shrimps, ich bekomme die letzte Portion und nehme wieder einen Thai Tea.

Thai Tea: Eine echte Geheimwaffe, nur zum Freizeitvergnügen sollte man sich das Zeug besser verkneifen. Der Konsum führt direkt in die Fettleibigkeit, eventuell auch ohne Umwege zum diabetischen Fuß. Thai Tea ist ein rostfarbener Eisteesirup, der auf Eis mit viel fetter, gezuckerter Kondensmilch serviert wird. Der Grundgeschmack ist bitter, gleichzeitig ist der Drink sehr süß, abgemildert durch die fette Kondensmilch. Eine echte Zucker- Fett- und Koffeinbombe, überaus lecker und sehr bekömmlich. Bei 7-Eleven gibt's den Zaubertrank übrigens auch, fertig gemixt in einer Glasflasche im Kühlregal. Ich bestelle gleich noch einen.

Die Spaghetti sind alle, es müssen noch 10-15 Fahrer hinter mir sein, für die gibt's dann keine mehr. Lebkuchenmänner sind aber auch lecker, und davon gibt es mehr als genug in diesem Lokal. Ich verlassen zusammen mit Marcel das Gingerbread Man. Er ist die Premiere von BPB schon gefahren, kennt den Kurs und ist etwas konsterniert: „The last time, I was here two hours before now! I'm so late!“ Er wird wohl wissen, warum er nervös ist, ich kenne von dem ganzen Elend, das noch kommen soll, ja zum Glück nur das Profil. Wir fahren los, ich denke, dann

vielleicht zur Abwechslung eine Etappe gemeinsam, aber die Allianz hält keine 150 Meter, eine Ampel stellt sich zwischen uns, und Warten kann ich mir nicht leisten, dafür bin ich zu langsam. An der Ortsausfahrt aus Phrae fahre ich mir einen Krampfnagel in den Reifen der so groß ist, dass ich froh bin, dass er nicht die Felge gleich mit erledigt hat. Ich brauche eigentlich einen Ersatzmantel, durch das Loch kann ich durchgucken, und es ist mitten in der Lauffläche. Ich habe einen, sicher verwahrt in meiner Reisetasche, die sehe ich aber erst in zwei Stationen bzw. 130 Kilometern. Marcel fährt vorbei und grüßt freundlich lachend, und bevor ich mir die Unverschämtheit herausnehmen kann, ihn anzuhalten und um eine neue Decke anzubetteln, ist er zum Glück auch schon wieder weg. Ich habe Flickzeug, und klebe das riesige Loch in der Decke von innen zu, mit großen Zweifeln, ob das halten wird.

Bis zur nächsten Kontrolle ändert sich das Streckenprofil, aus den Wellen werden Steigungen. Nach der Pleite in Pongkonsao habe ich neben der Magnesiumgabe beschlossen, auch mein Rad noch etwas berggängiger machen. Kassette tauschen, von 32 Zähnen maximum am besten gleich auf 40/45 hinten hoch, mir ist schließlich nichts peinlich.

Dazu war ich bei Probike in Bangkok, Vertragshändler Trek, gut sortierter Laden. Hier und an jedem der – sehr wenigen – Fahrradläden in Bangkok sieht man, dass das Thema **Rennrad** doch spezieller ist als in Europa. Das fängt mit dem Preis an. Tatsächlich ist fast alles hier ca. 30-50% teurer als bei uns, möglicherweise zollbedingt, das Sortiment ist fast komplett aus Europa, Japan und den USA. In Anbetracht des deutlich niedrigeren durchschnittlichen Einkommens ist klar: Rennradfahren ist in Thailand ein teures Hobby. Viel, viel teurer als in Deutschland. Viele Fahrer haben trotzdem ziemlich neue und aufwendige Räder, am Drumherum wird dann aber doch gespart – so fahren die wenigsten mit einem Radcomputer, meist reicht das ausgedruckte Roadbook, manchmal wird zusätzlich das Handy bei Orientierungsproblemen genutzt. Aber zurück zu den Zähnen: Mit viel Mühe ist es mir gelungen, zumindest eine Änderung von 32 auf 34 Zinken zu bestellen. Auch das hat Manager Ong nur mit dem Hinweis akzeptiert, das Shimano das bei meiner Schaltung nicht empfehle, und mehr ein "sehr großes Risiko" wäre. Alles andere haben die Mechaniker mit wildem Kopfschütteln gleich abgelehnt. Gekostet haben die zwei Zähne mehr denn fast 7.000 Baht, die ich lieber nicht umrechne. Die Ultegra-Ketten waren wohl gerade aus, und so fahre ich jetzt eine Dura Ace. Wie schön.

Mit der neuen Übersetzung 34 zu 34 fahre ich langsam den Berg hoch, und hole Marcel fast ein. An der nächsten Kontrolle frage ich Aek vom Team, ob er zufällig das Gepäck dabei hat, mir wäre wohler mit dem Ersatzmantel. Hat er nicht, dafür eine Standpumpe im Auto. Ich erhöhe vorsichtig auf gut



Halbzeit an der Kontrollstelle "Gingerbread Man" in Phrae

sechs Bar, will nicht übertreiben – zwischen Schlauch und Straße ist ja nur ein Flicker. Aber es geht. Ich fahre nach Gyoza und weiterem Thai Tea in die Nacht, immer noch halbwegs gut beieinander.

Die nächste Kontrolle ist bei 343 Kilometern, am weltberühmten Königin-Sirikit-Staudamm. Die Kontrolle ist gleich nach der Einfahrt, zwei Soldaten winken mich freundlich aufs Gelände. Nicht so toll: Es wird auf der falschen Seite gestempelt, ein großer Fluss – eben der zum Staudamm – ist im Weg. Eine beleuchtete Fußgängerbrücke führt rüber, allein der Track sagt: Geradeaus, bis zur nächsten Brücke. Ich möchte gerne abkürzen, schon aus Prinzip, schließlich ist die Kontrollstelle hier am Eingang in Sichtweite, fahre dann aber doch die vorgeschriebenen vier Kilometer bis zur nächsten Brücke, und vier Kilometer zurück. Das erste Mal merke ich, dass es etwas frischer wird. Direkt an der Fußgängerbrücke ist eine Sporthalle mit der Kontrolle und dem Gepäck, die meisten Fahrer sind schon da, einige schlafen, viele sind auch schon wieder weg. Ich bekomme meinen Stempel um 01:07 und sehe von einer Schlafpause ab. Zum Glück bin ich nicht richtig müde, außerdem wird die Zeit knapp, wie ich an Marcel sehe, der gerade wieder losfährt – und er wird schon wissen, warum. Ich sehe ihn nicht noch einmal auf dieser Etappe. Es gibt Essen, Omelett mit Reis, überraschenderweise stehen ein paar Bündel Crissini rum. Ich esse ein paar, ein paar mehr, schließlich ungefähr 20 Stück. Duschen gibt es nicht, ich wasche mir Arme, Beine und Hände auf Toilette, ziehe frische Kleidung an. Da ich mit kälteren Temperaturen gerechnet habe, habe ich zu Hause auf der Reeperbahn extra noch Fußballsocken gekauft. Außerdem ziehe ich ein langes Trikot an, und nehme – für alle Fälle – eine einfache Laufjacke von H&M mit. Den Mantel wollte ich ja eigentlich tauschen, aber irgendwie fehlen mir Lust und Zeit. Also stecke ich die frische Decke ins Trikot und lasse es drauf ankommen. So schlimm wird ein explodierender Reifen bergab ja auch nicht sein.

Zum Abschied frage ich die Kontrolleure, ob ich nicht vielleicht doch die Fußgängerbrücke nehmen darf. Auf das Lachen folgt das Verbot, brav fah-



Sirikit Dam – ab jetzt wird es schwierig

re ich also wieder die sinnlosen wie vorgesehenen acht Kilometer Umweg. Auf der anderen Seite gucke ich mir die Royale Brücke noch einmal an und sehe, dass Roller und auch Fahrräder darauf ausdrücklich verboten sind, und insofern ein Befahren indiskutabel ist. Ich nehme mir vor, beim nächsten Mal auf der anderen Seite zu Parken, und die Brücke einfach hin und zurück zu Fuß zu überqueren. Zumindest die Soldaten sollten daran nichts auszusetzen haben...

30 Kilometer weiter ist der Spaß endgültig vorbei. Ich nähere mich der Grenze zu Laos, erste Rampen. Noch ist der erste der fünf Berge in moderater Ferne, was aber plötzlich fehlt, ist jegliche Ebene. Entweder es geht hoch – steil – oder runter. Runter eigentlich immer in eine Kurve, ich versuche zwar das Bremsen zu vermeiden, aber ganz geht es nicht. Das kann ja was werden. Und irgendwas ist in meinem Hals. Mit viel Glück eine Reaktion auf ein Lebensmittel, oder – und wahrscheinlicher – ein Infekt. Es ist fünf Uhr früh, ich rechne nach, dass ich in spätestens 17 Stunden im Ziel sein muss, und denke: So schnell wird daraus schon keine Herzmuskelentzündung. Ich fühle mich zwar etwas seltsam, aber nicht krank. Das Kratzen im Hals bleibt. Irgendwann habe ich den ersten Berg erklommen, er ist nicht besonders hoch, vielleicht 750 Meter. Sofort geht es runter auf 350, so steil, dass ich keinen Kilometeranteil habe, Rollen ist nicht. Ich bin ein-

fach wieder unten, sehr enttäuschend. Aber: Es ist kalt. Nicht oben, sondern unten, im Tal. Ich ziehe die Jacke an, friere etwas, aber die nächste Rampe lässt nicht lange auf sich warten, und es ist bestimmt über 10 Grad, ich bin ja in Thailand. Es geht so weiter, ich bin sehr langsam, mache aber keine Pausen. Von Tal zu Tal wird es kälter, ich habe wohl den Thailändischen Funtensee gefunden. Kurz vor Sonnenaufgang fahre ich in einem Tal, das ein paar mehr Häuser hat, an zwei Feuerstellen vorbei, an denen sich Hunde warmhalten. Vermutlich ist es doch unter zehn Grad, denke ich, wenn die Hunde sich hier schon Feuer machen. Die nächste Kontrolle bei 429 Kilometer erreiche ich erst um 09:56, nur noch 40 Minuten Puffer vor Schluss. Die Kälte ist vorbei, ich frühstücke Reis mit Schwein und Thai Tea, ein junger Fahrer ist da, und attestiert mir zur Begrüßung erstmal sicheren Abbruch im Laufe des Tages, da ich nicht geschlafen habe. Er hat gut reden, denke ich, ist ungefähr 40 Kilo leichter und 20 Jahre jünger, und hat vermutlich nicht mal Asthma. Bevor ich unfreundlich werde, mache ich mich lieber wieder auf den Weg. Über die Strecke habe ich beim Frühstück schließlich schon ziemlich geschimpft. Sie hat das natürlich gehört, und bleibt, wie sie war: Eine echte Zumutung. Ich verstehe auch nicht, wie man hier überhaupt leben kann. In keine Richtung kann man weiter als 800 Meter gucken, dann geht's nämlich wieder irgendwie hoch. Das nor-

male Menschen in aller Regel motorisiert sind, kommt mir nicht mehr in den Sinn. Die drei schlimmen Hügel kommen noch. Ich denke, frisch und ausgeruht, kann ich so einen Kurs mit Kraft vielleicht 20-40 Kilometer vernünftig fahren, aber dann platzt auch entweder irgendwann ein Bein, oder ein elendes Geeier setzt ein, so wie jetzt, und das Stunde um Stunde um Stunde um Stunde. Heute platzt nichts mehr, mit dem Geeier ist aber schließlich auch Schluß, ich fange an zu schieben, ab jetzt bei jeder größeren Steigung. Ich hoffe auf einen barmherzigen Roller- oder Treckerfahrer, der mich ein bisschen den einen oder anderen Berg hochzieht. Und tatsächlich hält ein junger Thailänder auf dem Roller am ersten der drei schlimmen Berge an und bietet Hilfe an. Ich müsste mich nur irgendwo festhalten, freue mich sehr – aber lehne ab. Wahnsinn. Der Thailänder ist hartnäckig, schließlich sieht er, dass es ein ziemliches Elend ist mit mir in der Vormittagssonne. Irgendwann gibt er auf und fährt lachend weg. Ohne fremde Hilfe und im wesentlichen schiebend komme ich viel später oben an. Jetzt: Einmal runterbremsen, 300 Höhenmeter einfach weg, nächste Rampe 50 HM hoch, 50 runter, drei Kurven, 300 m geradeaus, Rampe, die nächsten 100 Höhenmeter rauf, 80 runter. Alles ein Schwachsinn. Zucker,

Hass, Kondensmilch und Koffein halten mich zusammen. Die nächste – und letzte Kontrolle – ist bei 538 Kilometer, sie schließt um 17:52. Wenn das hier so weitergeht, wird das nichts, ich bewege mich eher mit 5 als mit 10 Kilometern pro Stunde. Meine Hoffnung ist, dass es ab Kilometer 470 für 70 Kilometer bergab geht, so sieht die Kurve auf GPSies zumindest aus. Ich bin bei 468, und schiebe seit einer Ewigkeit den letzten Berg hoch, Gipfel bei 1.150 Metern. Kurz vorher habe ich schiebend den 1.000er überwunden, ein Randonneur 100 Meter vor mir, schiebend, zwei 100 Meter hinter mir, auch nicht auf dem Sattel. Jetzt bin ich alleine, eventuell hat mich jemand überholt, eventuell auch nicht. Zum dritten Mal überholt mich aber Aek mit dem Teamfahrzeug, sechs Fahrräder auf dem Dach, die Fahrer bestimmt im Auto. Er fährt absichtlich langsam, ich soll wohl zu steigen. Jetzt platzt mir endgültig der Kragen, ich schmecke meinen Ärger schon, er schmeckt nach Blut. Ich beschließe, auf jeden Fall zu Ende zu fahren, in das blöde Auto steige ich heute nicht mehr. Endlich 470. Jetzt kommen also 70 Kilometer Abfahrt. Denkste. Ich habe mir den Graph nur im Iphone angeguckt, die 600 Kilometer sind hier auf acht Zentimeter zusammengedrückt. Was dort aussieht, wie 70 Kilometer stetiges Gefälle, ist



Aek mit kleiner Stärkung im bizarren Grenzgebiet zu Laos

in Wirklichkeit der gleiche Blödsinn wie seit Stunden: Ich fahre fast 500 Höhenmeter runter, schaffe dabei beachtliche 4-5 Kilometer Strecke und dann – 200 wieder rauf. Es geht ungefähr 20 Kilometer so weiter, die richtig dauern.

Wieder kommt der Transporter mit den Fahrrädern, diesmal in Begleitung. Beide Autos halten auf einem Gipfel. Nuch und V sind aus ihrem Pick Up ausgestiegen. V ruft mir zu, ich solle ganz rechts fahren, beide möchten wohl fotografieren. Ich bin unwillig, verstehe auch erst nicht, warum ich nach rechts soll, sehe die Kamera nicht, bleibe auf meiner Spur und sage im Vorbeifahren: „In Thailand ist Linksverkehr!“ V lacht. Beide Autos überholen mich, und lassen mich ab jetzt in Ruhe, auf dem Transporter ist auch gar kein Platz mehr für noch ein Fahrrad. Irgendwann öffnet sich das Tal, ich sehe in die Ferne, es sind zwar noch Berge links und rechts, aber keiner ist mehr im Weg. Ab jetzt geht es schneller. Aus den Bergen sind langgestreckte Wellen geworden, ich fahre mit Kraft in die Gefälle und komme meist mit Schwung auf dem nächsten Hügel oben an. Die Nachmittagssonne brennt, ich fahre hoch konzen-



Alles schiebt, ich schiebe noch ein bisschen mehr: Einer der drei fiesen Hügel



triert, Hügel runter mit 50-60, Hügel hoch lande ich meist bei 20, Wiegetritt. Ich fahre seit kurzem ein neues Rad mit Kompaktkurbel, ein motorisierter Rentner (mit Gehwagen auf der Rückbank) hat mich in Hamburg erwischt, und mein altes Rennrad ist nun leider Geschichte, Knick im Alurahmen. Die kleine Kurbel gefällt mir immer weniger. Bei 50 ist Schluss mit dem Beschleunigen auf der Abfahrt – was soll das? Nach dieser richtigen Überlegung verdüstert sich mein Geist, die Straße personifiziert sich, alles ist sehr flüchtig, aber sie ist böse. Ich bemerke das Kopf-Problem und überlege, ob das, was ich hier so treibe, nicht gerade über die Maßen gefährlich geworden ist. Ich halte am nächsten Laden, also praktischerweise nur 50 Meter weiter, obwohl ich im Nirgendwo bin, trinke Wasser und Cola und esse zur Abwechslung mal ein Eis. Ich bin, soweit durch mich selbst überhaupt beurteilbar, wieder halbwegs bei Sinnen, und fahre nach vielleicht 10 Minuten weiter. Ich rechne, was leidlich klappt, und komme darauf, dass ich auf den noch kommenden ca. 90 Kilometern keine Pausen mehr machen darf, und das alles auch nur klappt, wenn die nächsten 30 Kilometer zügig laufen. Ich weiß, der letzte Berg wartet zwischen KM 540-550. 400 Meter hoch, und ich darf für die 10 Kilometer höchstens eine Stunde brauchen. Ich fahre zügig zur

Kontrolle, irgendwie muss ich einen geheimen Fettverbrennungsknopf gefunden haben, ich werde nicht mehr schwächer. Es ist fast 17 Uhr, bis auf das Eis habe ich seit dem schmalen Frühstück um 10 nichts gegessen. Ich bereite mich gedanklich auf die nächste Kontrolle vor: Einmal Gyoza, einmal Eistee, einmal Cola und vielleicht sogar Porridge? Frühstück am Abend? Gewagt! Immerhin kommt noch ein Berg. Und Batterien muss ich kaufen, leider nicht für den Hilfsmotor, denn ich habe keinen, nur für die Lampe, es wird ja gleich schon wieder dunkel.

Seltsamerweise habe ich eine genaue Vorstellung von der Kontrolle, und zwar findet sie in einem Haus statt, das genau so aussieht wie die Frühstückskontrolle, und ich erwarte auch, wieder mit dem gleichen Fahrer zu sprechen wie am Morgen, obwohl er weit vor mir ist. In meiner Vorstellung wird es dort auch hell sein, obwohl es im Jetzt schon dämmt.

Als ich endlich bei dem 7-Eleven ankomme, deutlich nach der Schlusszeit, ist es zum Glück doch ein ganz anderer Ort in der Dunkelheit der angebrochenen Nacht, ich bin wohl doch noch nicht in der Hölle. Porridge ist leider vergriffen, was mich in gefährlich langes Nachdenken treibt. Ich schließe die Grübeleien am Kühlregal ohne Ergebnis ab, kaufe Gyoza, Cola, Thai Tea, Batterien und Wasser. Zuerst will

ich den Tee mitnehmen, weil mir vielleicht durch das Trinken schlecht werden könnte – dann trinke ich ihn doch an Ort und Stelle, und er ist auch jetzt so gut wie schon die letzten 37 Stunden. Zwei Fahrer haben drei Minuten vor mir die Kontrolle verlassen, sie wollen es wohl auch bis 22:00 Uhr nach Lomsak schaffen, 62 Kilometer sind es noch, exakt drei Stunden, ein letzter, mittelböser Berg im Weg. Ich erwarte schlimmes, und fahre mal wieder auf der Autobahn. Bestimmt geht gleich ein kleiner Weg ab, und den muss ich hochkraxeln, denke ich.

Doch die ganze Autobahn wird zur Wand, ich soll folgen, sie selbst ist der Berg. Es beruhigt mich ungemein, dass ich nun endlich auf einer echten Straße bleiben darf. Wahrscheinlich hat es was mit meiner Straßen-Dissoziation zwei Stunden vorher zu tun. Mit diesem bösartigen, dünnen Asphaltband, das wohl irgendein Abteilungsleiter vom Department of Rural Roads einfach irgendwie an Berg und Tal entlang der Laotischen Grenze hat kleben lassen – und das ich nun tatsächlich verlassen habe, nach dem 7-Eleven bin ich abgebogen, vielleicht das erste Mal seit Sirikit Dam? Ich denke außerdem: Eine echte Straße, auf der knallbunte, überladene LKWs mit zweifelhaften Bremsen fahren – die kann ja eigentlich so steil nicht sein. Ist sie natürlich doch, aber ich muss nicht noch einmal schieben.

Fast pünktlich, mit nur 4 Minuten Verspätung bin ich um 20:04 oben, 750 Meter über NN, 48 Kilometer noch vor mir. Ich freue mich auf eine genauso lange Abfahrt, die ich jetzt auch brauche, sonst wird es nämlich nichts mehr bis zehne am Abend. Es geht runter, viel zu schnell, 100 Meter sind schon weg, und sofort geht es 50 wieder rauf. Scheibenkleister. Aber nun war es tatsächlich das letzte Mal, die lang ersehnte Abfahrt beginnt, es geht langsam und stetig bergab, kein einziger Berg trübt mehr die nächtliche Aussicht.

Der Verkehr ist sehr mäßig, oft bin ich alleine auf der Straße. Ich kann ohne große Anstrengung im leichten Gefälle 40 fahren, und bemühe mich um die 3 vorne in der Ebene. Wenn ich nicht auf den Garmin gucke, fahre ich meist 30, aber irgendwie zeigt der Computer nur 23 an, wenn ich ihn anschau. Wahrscheinlich kaputt – oder bei mir stimmt irgendwas nicht? Rate mal. Ich peile weiter die 3 an und beschäftige mich im Wesentlichen mit drei wichtigen Fragen:

1.) *Welcher Heini hat eigentlich die Kompaktkurbel erfunden? Und kann es sein, dass die allgemeine Meinung zu dem Ding tatsächlich lautet: „Mensch, gar nicht schlecht!“ Oder bilde ich mir das nur ein?*

2.) *Warum fahre ich mit einer Akkuleuchte, die sich immer von selbst in den Funzelmodus umschaltet, nur weil die Spannung etwas nachlässt? Und warum hat das blöde Ding für 100 Euro nur einen Schalter für alles: An / 20 Lux / 80 Lux / Aus? Ständig schalte ich von 20 Lux auf 80, nach jeweils 10 Sekunden schaltet die Lampe sich wieder dunkel. Ich möch-*

te den Entwickler gerne fragen, ob er sich eigentlich etwas dabei gedacht hat, und was genau es war.

3.) *Mal im Vordergrund mal weiter hinten im Kopf: Permanentes Rechnen, schaffe ich es rechtzeitig? Ich teile Kilometer durch Minuten und umgekehrt. Die Ergebnisse fliehen. Alle zwei Minuten muss jetzt aber ein Kilometer dazukommen – es kann etwas werden, aber für Ampeln oder gar Berge ist nun keine Zeit mehr.*

Es klappt. Diese Straße ist nett zu mir gewesen, 50 Kilometer geradeaus und fast immer bergab, keine Ampel, kein Abbiegen, keine Serpentina, ich bin im Ziel. Ein Richtungswechsel, am offiziellen U-Turn-Punkt, gleich runter von der Straße, ich sehe die Bibliothek von Lomsak – Endlich Ende!

Ein verstrahlter Radfahrer bedeutet mir, ich soll nicht durch den Eingang, sondern ums Haus herum. Das ist Quatsch, bis auf eine Hecke ist hier nichts. Der Haupteingang war also doch richtig, nicht umsonst stehen lauter Fahrradschuhe sauber aufgereiht vor der Schwelle. Nach dem Blick in den Zaun ist es zwar nicht mehr ganz 22:00 Uhr, aber das Team hat mich von drinnen rechtzeitig gesehen. Schuhe aus und rein in die Barfußbibliothek. Ich fotografiere die abgestempelte Brevetkarte, und möchte



sagen, dass ich gerne die Medaille bestellen und bezahlen möchte – und höre es ganz deutlich an meiner Stimme: Ich bin krank.

BPB Tag 6: In Lomsak am Ende

Eingecheckt ins gebuchte Rabbit Hostel, irgendwelchen Kram, Mangoschnitzel und Wasser von 7-Eleven geholt, 4 Stunden Koma, nochmal 6 Stunden Koma. Halsschmerzen, noch kein Krankheitsgefühl oder Fieber, aber gelber Auswurf. Schweinefleisch mit Reis um 13:30 zum Frühstück, ich habe es auf die Straße geschafft und bin eigentlich ganz aufgeräumt. In einer der seltsamer Weise sehr zahlreichen Apotheken ergatterte ich eine Packung Azithromycin für 200 Baht. Besser, die Infektion gleich ersticken, zumal nach den letzten Tagen – nicht, dass der Körper noch auf dumme Gedanken kommt. Sehr praktisch, dass es hier keine Rezeptpflicht gibt, jedenfalls nicht für normale Antibiotika.



Mit Start der Therapie schminke ich mir die Schlussetappe ab morgen früh ab. Ich bringe in Erfahrung, dass die nächste Haltestelle der Königlichen Thailändischen Schmalspurbahn ungefähr 200 Kilometer westlich von Lomsak ist. Also suche ich die Bibliothek auf, möchte V und sein Team fragen, ob sie Platz und Muße haben, mich morgen mitzunehmen. Ein paar Fahrer sind da, zwei schaukeln einsam auf dem Spielplatz, ein paar liegen im Aufenthaltsraum herum. Vom Team ist nichts zu sehen. Alle sind essen – ich hatte es geahnt. Ich warte eine Stunde, niemand kommt, das Menü ist wohl üppig. Fahrer Rambo, der beruflich im Sold der Königlichen Thailändischen Luftstreitkräfte steht, ist so nett und richtet meine Bitte aus. V bestätigt am Abend: "Du darfst mit!". Ich freue mich und schlafe ein, es ist Heiligabend, 20 Uhr.



Eine Bibliothek fast ohne Bücher, dafür ist das Zelt schon da: Das Ziel des 600ers in Lomsak



Frühstück ist fertig! Thailändisches Porridge aus Reis, Schweinehack, Ingwer, Koriander und Pilzen.

BPB Tag 7: BRM 400

Lomsak, Phetchabun, Phichit, Nakhon Sawan, Sing Buri, Ang Thong, Ayutthaya, Rangsit
46 Anmeldungen, 39 Finisher

Erster Weihnachtstag, um 05:45 bin ich in der Bibliothek. Es ist noch viel Reissuppe übrig, also nehme ich ein kleines Frühstück, den Fahrern esse ich jetzt nichts mehr weg. V hält eine leicht ausufernde Rede, es wird ein paar Minuten lang fotografiert, los geht's um fünf nach sechs, ungewohnt unpünktlich. Eine Vierergruppe hat die Ruhe weg. Noch zehn Minuten später sind die Fahrer da, fotografieren sich einzeln und zusammen am Start, brechen erst gegen 06:15 auf. Das Team, insgesamt sieben Leute, ist mit vier Wagen da. Ich werde Aek zugeteilt, der den großen Transporter mit dem Fahrrad-Dachgepäckträger fährt, wir schrauben mein Fahrrad darauf fest. Er ist nett, wir verstehen uns gut, es wird eine schöne Fahrt.

Langsam komme ich dahinter, was das Team überhaupt macht. Die Kontrollen an den 7-Eleven finden mit Kassenzetteln statt, die in die Brevetkarten geheftet werden, spätestens an der nächsten Station ist dann jemand vom Team da, um zu kontrollieren,

die Zeit aus dem Kassenzettel zu übernehmen und den Stempel zu setzen. Alle vier Autos scheinen nun nacheinander alle Kontrollen abzufahren, mit Aek bilde ich die Nachhut. Aek stempelt gar nicht, wartet aber immer auf den letzten Fahrer, einige Fahrer verfolgt er sogar über den geteilten Standort bei LINE (ein Messenger wie Whatsapp, nur viel bunter). Seine Aufgabe ist es wohl, die Reste einzusammeln, und Abbrecher gab es auf dem 600er einige. Ich bin skeptisch, nach ARA-Standards ist alles vielleicht ein wenig überorganisiert. Andererseits hat Deutschland eine ganz andere Infrastruktur als Thailand. Mit viel Pech hat man im östlichen Vorpommern mal 50 Kilometer bis zur nächsten Regionalbahn vor sich, hier können es aber auch 300 Kilometer bis zur nächsten Schiene sein. Die Königliche Eisenbahn ist dazu sehr langsam und fährt nicht oft. Für die knapp 950 Ki-

lometer von Bangkok bis Hatyai im äußersten Süden braucht sie fast 24 Stunden, und der letzte Zug verlässt Bangkok täglich um die Mittagszeit.

Auf den ersten Etappen habe ich, als einer der langsameren Fahrer, Aek an fast jeder Kontrolle gesehen. Und irgendwie hatte ich den Eindruck: Der schläft wohl nie, er ist ja immer da, und auch immer ganz ausgeruht. Nun, als Mitfahrer, merke ich: Eigentlich schläft er immer. Schon um 10:00 fängt es an. Ich wache auf der Rückbank auf, der Bus hält auf dem Seitenstreifen. Ich spreche Aek an, 2, 3 Mal, er hat den Kopf nach hinten gekippt, Mund offen, irgendwie sieht er seltsam aus. Bevor ich mir Sorgen machen kann, wacht er auf, und weiter geht's. Fast den ganzen Tag verbringen wir in einem Café, Kontrolle 3, ca. 11-17 Uhr. Aek schläft ab Mittags drei Stunden im klimatisierten Gastraum, Kopf auf dem Tisch. Das kenne ich sonst nur von Randonneuren in der Pause oder aus dem Goldenen Handschuh. Ein Fahrer hat einen problematischen Defekt, ich leihe ihm mein vorderes Laufrad, er freut sich sehr. Ist mein Abbruch doch zu etwas nütze. Auf der Veranda steht eine Personenwaage, sie zeigt mir 91 Kilo an, ca. 7 weniger als vor 10 Tagen gemessen. Ich bin sicher: Die Waage ist defekt. Sie war es nicht. Abends sind wir zwei Stunden an einem Autohof, Aek bleibt die meiste Zeit im Transporter, gegen 22:00 kehren wir zur Kontrolle in einen Tempel ein, Aek legt sich zu den Fahrern, ich schlafe im Wagen. Fast immer, wenn Aek – vermutlich – wach ist, schlafe ich, also fast die ganze Fahrt. Viel Zeit haben wir in den 22 gemeinsamen Stunden jedenfalls nicht zusammen verbracht.



Die letzte Kontrolle, mal wieder ein Tempel

Morgens gegen 4 kommen wir in Rangsit an der Polizeistation an, Weihnachten ist nun schon fast vorbei. Vermutlich hat kein Fahrer aufgegeben, mein Rad ist auf dem Transporter ganz alleine geblieben – wie schön.

Die Halle ist vollgestellt mit Stühlen und Tischen, am Abend wurde ausgiebig gefeiert. Überall leere Wasser- und Whiskyflaschen, Biergläser, Eiswürfelkübel, viertel voll mit Schmelzwasser, große Platten mit Essensresten, abgekaute Shrimps, Chilipaste, Somtam, angetrockneter Reis. Eine Zapfanlage steht am Rand, der letzte Gast ist schon gegangen.

Dafür ist Marcel gerade angekommen und zieht sich um. Ich sehe zuerst nie-

manden vom Team, dann entdecke ich Pam und Javee schlafend in einem geparkten Auto, und Nuch sitzt müde am Stempeltisch. Daneben sind zwei Stühle mit den Sitzflächen zusammengeschieben, etwas liegt komplett abgedeckt darauf. Das Bündel bewegt sich, V steckt seinen Kopf heraus, er ist aufgewacht. Seine Kissen waren Beutel mit Bangkok-Phrae-Bangkok-T-Shirts, ich kaufe ihm für 500 Baht zwei Shirts ab. Hin und wieder kommen Fahrer an. Marcel, ich und wer noch wach ist, applaudieren, wenig schwungvoll.

Marcel macht mit jedem mindestens drei Finisher-Fotos, und zapft den neu eingetroffenen Fahrern Bier. Da es keine Gläser gibt, aber dafür Wasser, eingeschweißt in Plastikbecher, nimmt

er die, kippt das Wasser aus und füllt mit Singha auf.

Im Tempel etwas weiter sind die Mönche aufgewacht und brummen ein sonores Morgengebet in den dunklen Morgen. Plötzlich sind alle Tische aufgeräumt, alle Flaschen und Essensreste sind verschwunden. Ich weiß nicht, wie und wann das passiert ist. Zwischenzeitlich ist mein Laufrad samt Fahrer angekommen, genau wie Ton und Mom. Der Fahrer ist glücklich, auch er kriegt ein Foto mit Marcel und trinkt sein Bier.

Punkt 6 kommt Jed mit seinem Bike-Taxi, wie eine Woche zuvor verabredet. Ich verabschiede mich, und schon sind wir zurück, im lange erwachten Bangkok.



...und das wird in Thailand demnächst veranstaltet:

Isan 2020

Distanz: 2.020 Kilometer
2. Februar 2020

Bangkok-Phrae-Bangkok Grand Randonnée

Distanz: 1.400 Kilometer
Dezember 2020

Bangkok-Phrae-Bangkok Gran Turismo

Distanzen: 200, 300, 600, 400 Kilometer
Dezember 2022

Vielen herzlichen Dank für die tolle Fahrt und Organisation an V, Nuch, Aek, Ton, Mom, Pam und Javee. Und für die Fotos: V, Nuch, TTCC, Audax Club Lucky u.a.m. Danke!