

Tag 0 und 1 – 06./07.05.2010



Am Donnerstagabend starteten wir in Richtung Berlin, die ersten 300 km sind geschafft. Wir schliefen in einer Wohnung eines Freundes, so viel Komfort werden wir die nächsten Tage nicht mehr bekommen. Am Freitagmorgen trafen wir uns mit einem weiteren Team um in Kolonne zum Showstart nach Wien zu kommen. Nach rund 11 Stunden Fahrtzeit kamen wir nahe Wien an, schliefen in einer Pension und die Vorfreude auf den nun folgenden Tag wuchs stetig. Keine 12 Stunden mehr bis zum Showstart.

Tag 2 – 08.05.2010

Showstart in Wien. Sämtliche Teams versammelten sich im Barockschloss Halbthun nahe Wien. Eine Location die einem fast den Atem stocken lässt, so einmalig und wunderschön. Nach dem Eintreffen auf Schloss Halbthun wurden Startnummern auf die Fahrzeuge geklebt, Reglements und Boardkarten ausgehändigt und reichlich "Benzingespräche geführt". Nach der Ansprache vom Veranstalter Georg Müller-Hartburg aus Wien und einer Vorstellung der einzelnen Teams ging es los, der Startschuss wurde gegeben und wir machten uns auf zur Verbindungsetappe nach Rumänien. Der Weg führte uns zu unseren Zielkoordinaten N 47° 46.399', O 23° 11.299' in den Ort Apa am See, keine 25 KM zur ukrainischen Grenze.



Tag 3 – 09.05.2010



Als wir um Punkt neun Uhr Ortszeit (acht Uhr hisiege Zeit) starten wollten erwartete uns eine Sonderprüfung. Wer diese bestand bekam eine wertvolle Zeitgutschrift von zwei Stunden. Nachdem uns die Aufgabe der Sonderprüfung vorgestellt wurde, wir sollten ein Auto aus dem Team schweben lassen, mind. 20 cm über dem Boden, ohne das es jedoch eine Verbindung vom Fahrzeug zum Boden im Umfeld des Autos (+20 cm Abstand) geben

durfte, war uns klar das wir diese Aufgabe nicht alleine bewerkstelligen konnten. Wir schlossen uns mit dem Team Landydock Expedition aus Hannover zusammen und bestanden die Sonderprüfung. Die Zeitgutschrift haben wir uns hälftig mit den Landydocks geteilt, so dass jedes Team 1 Stunde mehr Fahrtzeit zur Verfügung hatte. Somit hatten wir einen wirklich gelungenen Start, ohne zu harten Wettbewerbsdruck.

Um 13:00 Uhr bekamen wir nun endlich die Landkarten mit dem eingezeichneten Korridor, den wir nicht verlassen durften. Wir begannen mit einer ausführlichen Analyse. Um 14:40 Uhr befuhren wir erstmals die Karpaten. Das Gelände war sofort nur unter größten Mühen zu befahren, selten haben wir Wege gefunden und schlugen uns querfeldein durch den Wald. Hätten wir keine Außenkäfige gehabt wäre hier unsere Reise schon vorbei. Unsere Schräglage war so extrem, die Berge so steil, dass wir nur mit Schwung, seitlich an den Bäumen angelehnt die Berge hochkamen. Unfassbar. Ohne Käfige hätte es zu 100% die Fahrzeugkoffer abgerissen.

Belaubte Äste versperren uns so sehr die Sicht, dass wir bereits nach wenigen Stunden Fahrtzeit den ersten Aussetzer hatten. Eckhard fuhr so massiv gegen einen Baum, dass die gehärtete 6 mm Windenstoßstange sich ins Fahrzeuginnere verschob. Niemand war verletzt, nur krummes Blech und Stahl. Weiter ging es, wir kamen schlecht voran, fanden kaum fahrbare Passagen die in unser Zielrichtung innerhalb des Korridors zeigten. Zack war es 21:00 Uhr und unsere Grenze der Tagesfahrzeit war erreicht.



Wir schlugen unser Camp mitten in den Bergen, in einer kleinen Lichtung im Wald auf. Feuer an, Grill an und genüsslich das erste Feierabendbier zu uns genommen.

Tag 4 - 10.05.2010



Der vierte Tag begann wie der dritte aufgehört hatte. Wir fanden keine geeigneten Wege oder irgendetwas was uns in die richtige Richtung geführt hätte, unser Navigator Tobias wirbelte im Navigationsprogramm umher, leider ohne Erfolg. Endlich, der Ausweg schien gefunden. Entlang der auf der Karte eingezeichneten Höhenlinien fanden wir so etwas ähnliches wie ein Weg in die richtige Richtung. Fuhren diesen steil bergab, die Fahrzeuge schlichen im ersten Gang mit Unterbrechung und Differentialsperre die Berge hinunter. Immer mehr Bäume versperren uns den Weg, die Motorsägen schnitten was sie hergaben. Doch irgendwann war es zuviel, ein Sturm hatte ein Schlachtfeld der Verwüstung hinterlassen, nur noch umgekippte Bäume. Hier hätten wir viele Stunden sägen müssen. Wir entschlossen umzudrehen, wieder bergauf. Ohne Einsatz der Seilwinden war dies jedoch nicht zu schaffen.

Wie aus dem Nichts fanden wir eine kurzfristig fahrbare Route, kamen gut im Korridor voran. Eine schlammige Stelle ertappte sich als Moor. Wir haben den weißen Landrover massiv festgefahren. Die Seilwinden (Zugkraft immerhin 3,5 t) schafften es nicht mehr. Plötzlich Feuer im Batteriekasten, die Windenleitungen wurden so heiß, dass die Isolierung anfangen zu brennen. Schnell gelöscht!

Nachdem der Schreck abgeklungen war haben wir den weißen Landy mit kraftsparenden Umlenkrollen (Zugkraft jetzt 7 to) und zwei Seilwinden frei gezogen und es ging weiter. Wir trafen das Offroad-Team Austria mit denen wir viele Kilometer vorangekommen sind, eine gute Zweckgemeinschaft. Kurz vor einer Flussschiffahrt hatte der grüne Landy plötzlich keine Traktion mehr. Es ging kaum noch voran. Kein Wunder, beim Aussteigen erschrecken wir. So etwas hatten wir alle noch nie gesehen. Die Steckachse, welche vom Differential den Antrieb auf das Rad überträgt war komplett vom Radträger abgeschert, fünf gehärtete Bolzen waren gebrochen. Die Steckachse (ca. 1 Meter lang) hatten wir verloren. Öl floss literweise aus der Hinterachse. Wir stopften das offene Loch in der Achse provisorisch mit einem Lappen, kippten neues Öl in die Achse und fuhren mit Zweiradantrieb zu einer geraden Wiese.



Nach einer detaillierten Fehleranalyse war klar, es handelte sich um einen Schaden den wir im Gelände nicht reparieren konnten. Uns verblieben noch 65 Minuten unserer Tagesfahrzeit. Hektisch räumten wir ein und fuhren gegen reichlich Strafkilometer aus dem Korridor heraus um in einem Ort eine Werkstatt zu finden. Mit Ablauf der Tagesfahrzeit um exakt 21:00 Uhr standen wir vor einer rumänischen Autowerkstatt, natürlich verschlossen, denn auch in Rumänien gibt es so etwas wie Feierabend, so glaubten wir zumindest zu diesem Zeitpunkt.

Wir klingelten am Haus nebenan und schilderten mit Händen und Füßen was passiert war. Die freundliche Dame an der Haustür teilte uns mit, dass sie den Chef hole. Fünf Minuten später war der Chef und sein Geselle anwesend. Sie verstanden das Problem sofort und fingen an den Radträger zu demontieren und die angerissenen Bolzen auszubohren.



Anstandslos, freundlich pfeifend arbeiteten die beiden Rumänen bis 02:00 Uhr morgens. Wahnsinn, die Jungs haben unser Fahrzeug provisorisch wiederhergestellt. Da wir unsere Fahrzeuge aufgrund der abgelaufenen Tagesfahrzeit nicht mehr bewegen durften (anderweitig Disqualifikation) haben wir neben der Hebebühne in der Werkstatt geschlafen. Die Reparatur in der Nacht mit allem drum und dran kostete uns EUR 50,00. Solche Hilfsbereitschaft und Gastfreundschaft ist einmalig, in Deutschland fast

nicht zu finden.

Tag 5 – 11.05.2010

Wir starteten um 8 Uhr und fuhren kurz danach wieder in den Korridor hinein. Nach meinem Bandscheibenvorfall (Dezember 2009) spielte mein Rücken mal wieder verrückt. Ich hatte mächtige Schmerzen und wir mussten eine Zwangspause machen. Nach 1,5 Stunden in Schocklage mit Wärmepflaster entspannte sich meine Muskulatur und es konnte weiter gehen. Wir erreichten unser Etappenziel um 14:55 Uhr, 6 Min. später und wir wären disqualifiziert. Im Zwischencamp haben wir dann die Fahrzeuge überholt und die provisorische Reparatur aus der Werkstatt weiter gefestigt. Es wurde mit einem 24 Volt „Kurzschlussweissgerät“ welches wir uns gebastelt haben und mit unseren Fahrzeugbatterien betrieben haben geschweißt, Kreuzgelenke wurden getauscht, Elektrik repariert, aufgeräumt etc. Um 21:00 Uhr gab der Veranstalter die Zwischenergebnisse bekannt, wir waren vorletzter. Enttäuscht über die Schäden die dieses Ergebnis verursacht hatten krochen wir in die Zelte.

Tag 6 – 12.05.2010

Wir lassen uns von dem Zwischenergebnis nicht demotivieren. Um 9 Uhr starten wir pünktlich, es erwartete uns eine Sonderprüfung. Wir sollten aus "irgendetwas" ein Ersatzrad fürs Auto bauen und damit 100 Meter fahren. Wir bauten aus Holz ein Ersatzrad, es hielt und wir bekamen eine Zeitgutschrift von zwei Stunden. Das Rad vom Team Landydoc hielt nicht, sie standen kurz davor die Zeitgutschrift nicht zu bekommen, da die Zeit für diese Sonderprüfung ablief. Spontan entschieden wir, dass wir Ihnen unser Rad schenkten. Wir montierten es gemeinsam an deren Auto und auch Team Landydoc erhielt die Zeitgutschrift. Zum zweiten Mal echter Teamgeist zwischen zwei konkurrierenden Teams. Ich finde, genau so soll es sein.



Nachdem wir die neuen Korridorkarten bekamen planten wir unsere -wie sich später herausstellte- exzellente Route. Wir kamen sehr gut im extrem anspruchsvollen Korridor voran, überquerten Schneefelder und steilste Passagen. In einem schwierigen Waldstück rissen wir beim weißen Landy die hintere Bremsleitung ab. In solchem Gelände keine Bremsen zu haben ist weit mehr als gefährlich. Wir montierten unsere mitgebrachten Ersatzleitungen. Während der Montage lief das Team Landydoc auf uns auf, welch ein Zufall. Da sie an dieser Stelle definitiv nicht überholen konnten warteten sie bis wir fertig waren und wir fuhren durch das mehr als anspruchsvolle Gelände gemeinsam weiter.

Es wurde steiler, unwegsamer und immer und immer schwieriger. Ein lauter Schlag und der 130er Defender von Boris (Landydoc) verbog sich so massiv die gehärtete Spurstange, dass ein weiterfahren ohne sofortige Reparatur unmöglich für ihn war. Wir beschlossen genau an dieser Stelle ein gemeinsames Nachtcamp aufzubauen, es war schließlich bereits 20:30 Uhr. Wir waren so hoch in den Bergen, dass wir unser Camp im Schnee aufbauen mussten. Auch die Reparatur der Spurstange (natürlich hatte das Team Landydoc auch eine Ersatzspurstange mit) erfolgte ebenfalls im Schnee. Nachdem unser Zelt stand, das Lagerfeuer knisterte, wir im Wald Wölfe, Eulen und andere Tiere hören konnten, zog ein

wahnsinniges Gewitter auf. Unfassbare Mengen an Wasser und Hagel kamen vom Himmel. Ein fantastisches Spektakel. Nach dem Gewitter reaktivierten wir unser Feuer und saßen bis tief in die Nacht zusammen. Schön!

Tag 7 – 13.03.2010



Nach einer sehr kurzen Nacht standen wir um 06:30 auf, räumten zusammen und verstaute unser Camp wieder in die Fahrzeuge. Nach nur ca. 1 KM Fahrt trafen wir auf das Team "Sissies reloaded" Schwer gezeichnet vom gestrigen Tag im Gelände. Ihr hinteres Differentialgetriebe war gebrochen. Unser Zusammengeschlossenes Team half kurz und fuhr dann ein steiniges und steiles Flussbett hinunter. Die hervorragende Navigation hat uns gut durch das schwierige Terrain gebracht. An einer Steilen, anspruchsvollen Stelle dann ein lauter knall und mein weißer Landy blieb schlagartig und abrupt stehen, so als wäre ich gegen einen Baum gefahren. Nach etwas rangieren war es eindeutig. Auch mein hinteres Differential ist gebrochen. Der Worst-Case ist nun auch bei uns eingetreten. Nur noch mit Frontradantrieb in diesem Gelände voranzukommen ist schier unmöglich, wir würden keine 100 Meter weit kommen. Um weitere Schäden zu vermeiden zogen wir die Steckachsen. Das Team Landydoc, mit denen wir immer noch zusammen fuhren, machte eine ganz kurze Teamsitzung. Ihr Ergebnis war klar und eindeutig. Wir bleiben zusammen! Sie lassen uns nicht im Stich und ziehen mein Auto mit Ihren kräftigen Motoren mit durchs Gelände. Wow, was für eine geile Entscheidung. Gegen Ihren eigenen Erfolg um ein anderem Team zu helfen. Weit mehr als Teamspirit. Die Jungs (und das eine Mädels) sind einfach spitze. Wir hingen mein Auto also hinter einen 110er Defender der Landydocs und zogen ihn brutal durch Gelände, ohne den Korridor zu verlassen. Unser Motto lautete „jetzt erst recht“. Wir erreichten mit allen Autos und meinem Gespann ein Hochplateau wo wir unser Camp aufbauten. Wir schraubten mein Differential auseinander und sahen die nackte Wahrheit. Zahnradmus! Wir legten das Differential nun komplett still, entfernten die hintere Kardanwelle und so konnte es dann im Zugpaket weitergehen. Wir machten noch ein riesiges Feuer und tranken Bier. Die Stimmung war immer noch hervorragend, trotz aller Schäden. Wie immer krabbelte wir zu spät in unsere Schlafsäcke.



Tag 8 – 14.05.2010



Als der Wecker um sieben Uhr klingelte fühlte es sich an als ob mich ein Bus streift. So langsam hinterlassen die extrem kurzen Nächte und Fahrtage von 15 Stunden durch schwerstes Gelände massive Spuren. Aber genau darum geht es bei dieser Trophy. Gegen acht Uhr dreißig startet unser zusammengeschlossenes Team wieder. Die Hervorragende Navigation von Harald dem Navigator des Team Landydocks, bringt uns gut voran, bis an eine Stele

hoch in den Bergen, wo sich Wege verzweigen, erneut verzweigen, wieder verzweigen etc. Eckhard beschließt um die Fahrzeuge nicht unnötig in Gefahr zu bringen den Weg zu Fuß zu erkunden, so wie es wir schon häufig gemacht haben. Der Rest des Teams wartete mit den Autos. Nach 15 Minuten kein Eckhard, nach 30 Minuten kein Eckhard. Nach 45 Minuten fangen wir an uns Gedanken zu machen, rufen laut in den Wald, hupen mit den Autos keine Antwort. Als Eckhard nach 1:15 nicht zurück war, beschließen wir mit zwei Fahrzeugen suchen zu fahren, ohne Erfolg! Wir machen uns jetzt ernsthafte Sorgen, die nächste Siedlung ca. 50 KM entfernt, hier in den Karpaten kann wirklich viel passieren. Über zwei Stunden vergingen bis wir ein leicht verzweifeltes Rufen aus dem Wald hörten, es war Eckhard. Wir riefen und riefen, durch unsere Stimmen konnte er uns finden. Er hatte sich verlaufen, dramatisch und massiv. Eckhard hatte ernsthaft große Angst uns nicht mehr zu finden, überlegte sich was er tun würde wenn er uns nicht mehr findet. Auf seiner Suche nach uns dann der große Schreckmoment, eine riesige frische Bärenatze. Verdammt, fragte sich Eckhard, was machst Du nur wenn dieser riesige Braunbär jetzt vor dir steht. Aber so weit kam es Gott sei Dank nicht.



Es ging weiter, wir hatten einen Weg erkundschaftet. Wir fuhren noch schnell zwei offizielle Checkpunkte an. Der Veranstalter lotste uns zu einem eingeschlafenen Vulkan in Rumänien. Die Zeit drängte, wir mussten weiter. Auf den offiziellen Karten vom Veranstalter, auf unseren Karten und auf gekauften Maps keine Wege. Unsere Google Earth aufnahmen, welche Kalibriert in unserem Navigationsprogramm importiert waren zeigten uns jedoch

eine gute Schneise die wir hervorragend fahren konnten. Wir machen gut Kilometer innerhalb des Korridors. Wir fuhren bis zur letzten Minute bevor wir unser Camp an einem kleinen Fluss aufschlagen konnten.

Tag 9 – 15.05.2010

Noch einmal mal früh aufstehen. Gegen 8 Uhr starteten wir zum Letzten mal auf die letzte Etappe. Wir versuchten so viel Meilen zu machen wie irgendwie möglich. Um 13:00 Uhr mussten wir die Ziellinie überquert haben. Um 12:30 hatten wir es geschafft, wir überquerten mit einer halben Stunde Luft die Linie. Jetzt galt es nur noch pünktlich in den Zielort zu kommen, Deadline bis zur Disqualifikation 15:00 Uhr. Wir befragten unser Navi und stellten fest, wir haben überhaupt keine Zeitreserve mehr, das Reglement hatte uns fast ein Streich gespielt. Um 14:50 waren wir im Ziel, zehn Minuten vor Disqualifikation, so haben wir es uns vorgestellt. Uns erwartete noch ein unser spätkommunistisches Plattenhaushotel und die riesige Abschiedsparty. Der Veranstalter Georg Müller-Hartburg hat sich mal wieder nicht lumpen lassen. Um 22:00 Uhr dann die Siegerehrung. Von 16 gestarteten Teams mit insgesamt 38 Fahrzeugen haben lediglich fünf Teams eine Platzierung erreichen können. Elf Teams sind durch technische Ausfälle oder Disqualifikationen ausgeschieden. Die Dirt Devils haben den vierten Platz belegt, aus unserer Sicht ein hervorragendes Ergebnis.

Ole Wegner
24. Mai 2010