

SuperKarpata 2012

12. Mai bis 20. Mai 2012



Die Vorbereitung läuft heuer etwas anders ab:

Ich absolviere bis zum 30. April die Sonderprüfung "Übersiedelung". Abgesehen davon, dass Übersiedeln sowieso keinen Spaß macht, ist es kurz vor einer SuperKarpata erst recht die Hölle. Statt den ganzen Kram einfach ins Auto zu packen, muss der Kram erst stundenlang im Übersiedlungschaos gesucht werden, bzw. bei Nichtfinden nachgekauft werden.

Egal – Hauptsache ich wohne nicht mehr in Wien – Hauptsache wir starten zur SuperKarpata!

Samstag, 12. Mai, Start beim Schloss Halbturn

Früh morgens hole ich mit meinem alt gedienten Nissan Beifahrer "Onkel" ab, der arme Kerl wohnt ja noch in Wien. Dann geht's los nach Halbturn, wo "same procedure as every year" abläuft:

Aufkleber ans Auto picken, Blackbox aufs Auto, ein tolles Frühstück beim Team Balu (vielen Dank!), warten, warten, warten, Teamvorstellung, Losfahren!

Auch wir sind "same team as every year":

- Nissan Patrol GR mit mir als Fahrer und Beifahrer "Onkel"
- Landrover Defender 130 mit Fahrer Michi und den beiden Beifahrern Bernhard und Martina

Was Michi da noch nicht weiß: Irgendwo aus dem Diffkörper der Hinterachse piselt deutlich mehr Öl raus als bei Landrover üblich. Kurz vor Arad verweigert dann der Defender ziemlich abrupt die Weiterfahrt.



Das nagelneue Ashcroft-Hinterachs-Diff ist im Eimer, die Hinterachse blockiert, die Kardanwelle ist geschrottet.

Zwei Stunden und viele Telefonate später rollt der Landrover wieder, diesmal befreit von den hinteren Steckachsen und der Kardanwelle, mit Vorderradantrieb in Richtung Startlocation, während in Österreich ein Landrover-Care-Paket auf die Reise geht.

Kurz vor Mitternacht sind wir dann endlich am Lagerplatz und ergattern zum Glück noch etwas von dem köstlichen Eintopf.

Sonntag, 13. Mai, Start in die 1. Etappe

Um ca. 5:30 Uhr trifft Michis liebe Frau mit einem Haufen rostiger Landrover-Trümmer ein. Andrea, wir alle lieben dich!!!

Michi beginnt, seine Mühle wieder bewerbstauglich zu machen – soweit das halt überhaupt möglich ist. Rechtzeitig für die erste Sonderprüfung ist er dann auch tatsächlich damit fertig.

Jetzt beginnt auch der Regen, der die ganze Woche nur mehr kurze Pausen einlegen wird.

SuperKarpata 2012

12. Mai bis 20. Mai 2012



Sonderprüfung 1:

Es werden 2 Teams zu einer Gruppe zusammen gelost, wir mit teamsaurer1

Es soll ein Auto über eine Strecke von ca. 400m inklusive zweier kleiner Furten bewegt werden, ohne dass dabei die Räder einer Achse den Boden berühren.

Mit zur Verfügung gestelltem Holz hängen wir den Patrol hinten auf den Defender.

Es müssen nur ein Rücklicht und ein Blinker des Defenders dran glauben, sonst klappt es ganz gut, was uns 2 Stunden Zeitgutschrift für die 1. Etappe bringt.



Danach werden Bordkarten, Landkarten und die heiß ersehnten USB-Sticks mit den Korridordaten ausgegeben. Wir schauen mal, in welche Richtung es geht, dann fahren wir zum Planen bis kurz vor die Startlinie.

Die Koordinaten von 3 der 4 Checkpoints sind wieder mal über verschiedenen Rechenaufgaben und Rätseln erst zu errechnen.

Überfahren der Startlinie: 14:41 Uhr

Der ganze Fahrtag ist ziemlich unspektakulär; Dauerregen, ein kleiner Windeneinsatz, Team Balu versucht uns zu folgen, hügelauflauf und hügelab, 73 km im Korridor gefahren, CheckPoint 1A erreicht, wo auch gelagert wird.

Stopp: 19:45 Uhr (Tagesfahrzeit 5:04 Stunden)

Montag, 14. Mai, Fahrtag

Start: 8:05 Uhr

Die erste Stunde läuft es sehr gut, wir peilen die westliche Umfahrung der ersten Insel an. Dann fahren wir uns aber fest, für ca. 1,5 km brauchen wir 3,5 Stunden.

Zuerst suchen wir im weglosen Gebüsch eine Abfahrt von einem Hügel. Der "Weg", den wir dann finden ist offensichtlich 20 Jahre oder mehr nicht mehr befahren worden. Ein tief ausgewaschener und steiler Graben hält uns ordentlich auf. Bis beide Autos gesichert darüber sind vergeht rund 1 Stunde.

Was danach kommt, ist kaum besser, die deutlich erkennbare Trasse ist völlig zugewachsen.

Ein Zurück gibt es hier definitiv nicht mehr! Alle Bäume, Äste, Sträucher, die wir in Fahrtrichtung umlegen, würden sich beim Zurückfahren am Auto verkeilen.

Michi muss nur einmal einen Meter zurücksetzen, was die Pfählung eines Kotflügels zur Folge hat, aber gut, schließlich sind wir im Land des Vlad Țepeș, da passiert so was schon mal.

SuperKarpata 2012

12. Mai bis 20. Mai 2012



Um es nicht langweilig werden zu lassen, wirft Michi sein Auto an der nächsten Hügelkette fast eine Böschung hinab. Bei der Bergung schwitzt sogar die Winde, die ab diesem Zeitpunkt sehr merkwürdige Geräusche macht und viel mehr Strom als üblich braucht.

Danach geht's wieder besser voran; wir finden im Korridor eine Tankstelle, passieren den CP 1B und fahren an diesem Tag insgesamt 122 km.

Stopp: 19:19 Uhr (Tagesfahrzeit 11:14 Stunden)

Die Sonderprüfung 2 (Bogenschiessen) wurde bereits am Start in die 1. Etappe bekannt gegeben. Wir haben einen Pfeil erhalten, die dazugehörige Abschussvorrichtung müssen wir selber bauen. Nachdem Bernhards Ururururgrossvater Indianer war, ist er natürlich prädestiniert, diese Aufgabe zu übernehmen.

Der Bogen ist schnell gebaut, der Pfeil noch schneller verschossen, die Suche danach dauert dann etwas länger.

Wir haben etwa die Hälfte der Zeit verbraucht, und knapp mehr als die Hälfte des Korridors bewältigt. Trotz der extrem schwierigen Bedingungen mit Dauerregen und Schlamm sind wir gut voran gekommen, was uns für die nächsten Tage optimistisch stimmt.

Vom Regen und von tiefend nassem Holz völlig unbeeindruckt entfacht Michi, wie jeden Abend in kürzester Zeit ein wärmend Lagerfeuer, auf dem gegrillt wird.

SuperKarpata 2012

12. Mai bis 20. Mai 2012



Dienstag, 15. Mai, Fahrtag

Start: 8:27 Uhr

Am Vormittag fahren wir in einen Weg ein, der offensichtlich schon sehr lange nicht befahren worden ist: Viele umgefallene Bäume, abgerutschte Passagen, alles überwuchert.

Die Wegtrasse ist aber gut und breit ausgebaut, so kämpfen wir uns vorwärts, während Onkel den weiteren Weg erkundet. Nach stundenlangem Schneiden krächzt es aus dem Funk: "Umdrehen! Das wird immer schlimmer!".



Das ist ungefähr zu dem Zeitpunkt, als hinter uns rund ein Dutzend weiterer Autos auftaucht. Beim Zurückfahren scheint es so, als ob sich das gesamte Teilnehmerfeld hinter uns aufgereiht hätte. Nachdem wir hier ca. fünf Stunden ohne messbaren Erfolg verbraucht hatte, müssen wir erst mal aus dem Korridor raus, um an anderen Stellen "Kilometer zu machen".

Auch im nächsten Tal ist es kaum anders. Überall SuperKarpata-Teilnehmer, aber kein Durchkommen. Von verschiedenen Forstarbeitern hören wir immer wieder "Blokata!"

Also wieder großräumiges Umfahren, den Checkpoint 1C müssen wir auslassen.

Der nächste Rücken ist uns gnädig, wir erreichen Checkpoint 1D und finden einen Übergang.

Jetzt sind wir im letzten Tal vor der Ziellinie. Auch hier ist auf den Landkarten kein besonderer Weg Richtung Ziel ersichtlich.

Stopp: 20:30 Uhr (Tagesfahrzeit 12:03 Stunden)

SuperKarpata 2012

12. Mai bis 20. Mai 2012



Mittwoch, 16. Mai, Ankunft im Etappenziel

Wir wollen nicht riskieren, wegen Zeitüberschreitung disqualifiziert zu werden, gehen diesen Tag entspannt an und lassen deshalb auch die letzte Kette aus.

Michi startet den 130er.
Irgendwie klingt der komisch.
Und außerdem lässt er jetzt den ganzen Nebel aus dem Auspuff, den er die letzten Tage inhaliert hatte. Scheiiiiisssssee!!! Zylinderkopfschaden?

Zum Glück nicht!
Die Plane, die wir wie jeden Abend zwischen den Autos aufgespannt hatten, hat das Regenwasser genau in den Schnorchel abgeleitet und den Luftfilterkasten unter Wasser gesetzt.
Ein kräftiger Tritt aufs Gas hätte da das Aus bedeutet.
Liebevoll legt Michi sein Baby trocken, dann kann's losgehen.



Start: 9:35 Uhr

Überfahren der Ziellinie: 10:05 Uhr (Tagesfahrzeit 0:30 Stunden)

Während Michi an seinem und verschiedenen anderen Autos herumschraubt, findet die Sonderprüfung 2, das Bogenschiessen statt.
Bernhard macht seinen indianischen Vorfahren allerdings keine Ehre und trifft nix – keine Zeitgutschrift für die 2. Etappe!
Vom Uropa hätte es dafür zur Strafe mindestens zwei Stunden am Marterpfahl gegeben.

Schlechte Neuigkeiten von der "Werkstattfront" am Landrover:
Das Hinterachsdifferential (also das, das schon am Start getauscht wurde) hat nicht mehr alle Zähne im Kranz des Tellerrades, das Gehäuse ist auch nicht ganz dicht zu kriegen und warum sich die schon am 2. Tag schwer beleidigte Winde überhaupt noch dreht ist sowieso völlig rätselhaft.

Die Voraussetzungen für weitere drei Bewerbstage sind also nicht besonders gut.
Wir vermuten uns irgendwo im Bereich der Platzierung 4 bis 7. Wenn uns der Sieg in Reichweite erscheint, wollen wir mit vollem Risiko angreifen, wenn nicht, werden wir uns ab jetzt wegen dem angeschlagenen Landrover noch mehr in Materialschonung üben als sonst und versuchen, uns gemächlich irgendwo im Mittelfeld einzureihen.

Die abendliche Präsentation des Etappenergebnisses bringt große Überraschungen:
Das schweizer Newcomerteam Maroda ist vorne (das hätte keiner geglaubt),
wir sind Zweite (das hätten wir nicht geglaubt),
und der "Korridorexpress", unser langjähriger Rivale ist Dritter. (die haben sich selbst auch viel weiter hinten gesehen)

Wir greifen an! ☺

SuperKarpata 2012

12. Mai bis 20. Mai 2012



Donnerstag, 17. Mai, Start in die zweite Etappe

Es wird in umgekehrter Reihenfolge des Etappenergebnisses gestartet. Wir sind also als Vorletzte dran. Das übliche Prozedere: Landkarten, USB-Stick, Berechnen der Checkpoints, Routenplanung, los geht's!

Überfahren der Startlinie: 13:10 Uhr

Der Korridor fängt gleich mächtig steil an. Innerhalb der ersten paar Kilometer sind rund 1000 Höhenmeter zu bewältigen. Nachdem wir als Vorletzte gestartet sind, treffen wir jede Menge anderer Teams, die uns wo immer es geht vorbei fahren lassen. Vielen Dank dafür!!!

Auf über 1700m Höhe am Checkpoint 2A wäre der Ausblick wahrscheinlich sensationell, wenn ja wenn da nicht wieder dieser blöde Nebel wäre.

Die nächsten Stunden geht's eher unspektakulär dahin, nur der Landrover macht seinen üblichen, unmotivierten Abstecher in den Strassengraben, ohne den es anscheinend bei keiner SuperKarpata geht.



Gegen Abend hält uns dann eine Passage in einem Bachbett etwas auf.

Was zuerst schlimm aussieht, ist dann aber nicht ganz so arg. Gemeinsam mit dem Korridor-Express bewegen wir die 4 Autos da durch.



SuperKarpata 2012

12. Mai bis 20. Mai 2012



Stopp: 20:24 Uhr (Tagesfahrzeit 7:14 Stunden)

Lager auf 1620 m. Der Regen wechselt sich mit Graupelschauern ab.
Egal! Wir machen Feuer und grillen!

Freitag, 18. Mai, Fahrtag

Start: 7:25 Uhr

Gerade als wir losfahren, kommen auch die DirtDevils daher, einen Kilometer später treffen wir auf teamsaurer1. Gemeinsam irren wir auf etwa 1800m herum, ohne einen Weg zu finden, der weiter in den Korridor führt. Immer mehr Teams beteiligen sich am Suchen. Schließlich findet Onkel einen Abstieg vom Berg in Richtung einer der Korridorinseln, die wir leider durchfahren müssen. Auch hier haben sich diejenigen, die diesen Weg gemacht haben ein paar 100 Meter gespart und ein Bachbett als Weg genommen.

Am nächsten Berg, südlich der zweiten Korridorinsel wird's gleich wieder mühsam: 50 Minuten für 400 m. Michis Winde klingt trotz Schonung mit der Umlenkrolle immer jämmerlicher. Bei jeder Umdrehung verbiegt sich deutlich sichtbar das ganze Gehäuse. Aus unerfindlichen Gründen hält sie aber durch.

Danach geht's endlich wieder schneller voran. 2 Stunden später sind wir am CP 2B, den CP 2C lassen wir aus, ihn anzufahren würde uns vermutlich mehr Zeit als die Gutschrift kosten.

Die Auffahrt auf einen 1900 m hohen Rücken ist fast PKW-tauglich, die Abfahrt, die am Satellitenbild zumindest genauso gut aussieht, ist es allerdings nicht ganz.



Im Dauerregen fahren wir dann einige Stunden durch wunderschöne Landschaft. Also auf die Sichtweite von ca. 50 m ist es schön, weiter kann man kaum sehen, wir vermuten es einfach mal.

SuperKarpata 2012

12. Mai bis 20. Mai 2012



Stopp: 20:04 Uhr (Tagesfahrzeit 12:39 Stunden)

Samstag, 19. Mai, Zielankunft , Siegerehrung

Start: 8:24 Uhr

Der letzte Riegel vor der Ziellinie hat es mit seinen 1100 m nochmals in sich. Nach einigen erfolglosen Versuchen einer Überquerung treffen wir auf einige andere Teams.

Gemeinsam "stauen" wir über diesen Hügel, da sich anscheinend fast alle Teams mittlerweile hier eingefunden haben.

Überfahren der Ziellinie: 11:23 Uhr (Tagesfahrzeit 2:59 Stunden)

Das Wetter ist jetzt wieder so, wie es vor dem Start war, sonnig und warm.

Wenigsten jetzt können wir vor dem Hotel im Freien mit den anderen Teilnehmern reden, Geschichten austauschen, ein Bierchen trinken und über das Endergebnis spekulieren.

Die Hochspannung manifestiert sich dann sogar im Wetter, kurz vor Beginn der Siegerehrung, die in einem Pub etwa 10 Gehminuten vom Hotel entfernt statt findet entlädt sich ein gewaltiges Gewitter.

Team Maroda, das mit einer sensationellen 1. Etappe vor uns lag, konnte nicht ganz an diese Leistung anschließen, somit reichte es wieder für uns, den 1. Platz zu erreichen.

Der Vorsprung ist aber im Vergleich zum Vorjahr wieder kleiner geworden.

Auch wenn das Endergebnis es nicht so deutlich ausdrückt wie es ist, die Dichte der starken Teams ist enorm hoch und die Abstände sind gering.

10 StrafKM Unterschied sind nicht viel, das ist schnell beisammen.

Und 2013?

Wir werden uns jedenfalls bemühen, um bei den anderen Teams, die auch vorne dabei sein wollen keine Langeweile aufkommen zu lassen. ☺

Sonntag, 5. Juni

	MESZ
Start in Sibiu	8:52
Grenze RO-H	14:25
1. Reifenpanne	14:50
2. Reifenpanne	17:16
McDonalds	18:40
Grenze H-A	20:42
Onkels Wohnung in Wien	21:45
Endlich Daheim	23:00

Gesamtwertung

Platz	Team	StrafKM	Fahrzeit
1	Spirit of Expedition	74,046	51:44
2	Korridor Express	83,436	48:25
3	Black Magic	95,338	49:44
4	Maroda	105,198	52:27
5	Dirt Devils	112,144	53:35
6	Adrenalin	133,878	54:36
7	Landydoc	134,298	53:53
8	United	156,688	47:10
9	Comagena	175,841	53:15
10	Made in Austria 2	192,391	38:20

(die ersten 10 von 30 Teams)