

Superkarpata 2010 - Team BALU

Wie üblich begann es mit der Teamfindung, Stammfahrer Jochen mußte leider absagen, Hannes und Axel wollten wieder mit. Freundlicherweise bezog sich die Absage nur auf Jochen als Fahrer, sein Auto hat Zeit und darf mit. Es stellt es leihweise zur Verfügung, Superkarpata im Leihwagen, das gab es wohl noch nicht. Fehlt nur ein Fahrer.

Thomas versuche ich schon seit Jahren zu überreden mitzukommen. Aber sein schön ausgebauter Defender ist zu schade für die Superkarpata und er hängt so sehr am Landy, daß ein Umsteigen auf irgendetwas anderes einfach undenkbar ist. Alles gute Zureden war bisher vergeblich, bis eines Tages sei Sohn Lukas unser Telefonat mithört und ein Machtwort spricht: „jetzt fahr da doch mal mit!“ - schon geht es. Die Skepsis gegenüber dem Pinzgauer ist zwar groß, basiert aber v.a. auf Gerüchten. Jetzt wird er ihn eben mal selber testen.

Eine Bedingung stellt Thomas aber doch „Islay muß mit“ schreibt er als Nachsatz bei seiner Zusage. Islay? Der Schottland-Fan weiß natürlich, daß das eine Insel irgendwo da oben ist und „Eila“ gesprochen wird. Und gemeint ist sein Hund, eine reinrassige Border-Colley Hündin von eben dieser Insel, deren Namen ich schon oft gehört, aber noch nie gelesen hatte. Mit Hund auf der Superkarpata? Das ist dann die zweite Premiere, auch das gab es noch nie.



Michael dagegen hat keinerlei Vorbehalte bezüglich der Fahrzeugmarke, er ist ein Freund von Axel und noch nie in einem Geländewagen gesessen. Er kommt mit, weil er Axels Aussage vertraut, daß das ein schöner Urlaub wird. Oder hatte Axel „interessant“ gesagt? „Mal was anderes“ ist es aber garantiert. Einziger Haken bei ihm ist, daß er sich nicht ganz aus der Arbeit ausklinken kann und ab und zu mal telefonieren muß. Das kann ja spannend werden bei der Netzabdeckung in den Karpaten.

Zur Vorbereitung steht dieses Jahr etwas Arbeit am, Jochens Pinzgauer braucht eine Motorrevision, die Zylinder müssen geschliffen werden. Leider hat der Motorenspezialist handwerkertypisch ein gestörtes Verhältnis zu Terminen und so kommt es dann, daß der Motor



zur Abfahrt gerade erst wieder zusammengebaut ist. Nur der Auspuff ist nicht richtig dicht, irgendwas ist locker, verklemmt oder was weiß ich, klingt komisch. Aber er fährt, muß gehen.

Wir beginnen in Wien wieder mit einem guten Frühstück, diesmal mit frisch gepreßtem Orangensaft zum Sekt. Dann Teamvorstellung und Showeinlage, aber keine Sonderprüfung. Jedes Fahrzeug bekommt eine Provianttüte und schon dürfen wir los, bis Rumänien ist es unverändert weit, v.a. mit Tempo 90.

1.Tag:

Sonderprüfung 1: Auto hochheben. Mindestens 10 cm über dem Boden und unter dem Auto darf nichts den Boden berühren, alle Abstützungen müssen mindestens 20cm vom Fahrzeugrand entfernt sein. Klingt einfach, zwei Balken quer legen, drauffahren, fertig. Oder auch nicht, weil der eine Balken bricht und jetzt zu kurz ist. Er reicht auf einer Seite nur noch 5 cm übers



Fahrzeug und die Crew läßt nicht mit sich handeln, 20cm müssen es sein. Dafür geben sie uns ein paar freundliche Tips und gemeinsam finden wir die Lösung: Anheben statt Unterlegen. Das zu kurze Ende wird am 2. Fahrzeug festgebunden, so geht es, 2 Stunden Zeitgutschrift für uns.

Da die Fahrzeit dieses Jahr erst ab Überqueren der Startlinie zählt, können wir vorher noch in Ruhe vorplanen: Wie lange der Korridor ist, wie viel bis wann geschafft sein muß und die Routen dazu festlegen. Das Hauptproblem ist diesmal nicht die verfügbare Fahrzeit, sondern die Zeit in den drei Tagen bis zur Zwischenetappe auch zu verfahren, das gibt lange Tage. Islay entdeckt so lange ganz neue Vorteile großer Bodenfreiheit und nutzt die Planungspause sinnvoll, ein schattiger Schlafplatz ist was wert.



Dann also geht es endlich los, es ist schönstes Frühlingswetter, alles blüht und grünt. Der Anfang ist einfach, bis dann ein Baum quer liegt, Spuren außenrum zeigen, wie man hier fährt. Zumindest ein Stück weit, dann geht gar nichts mehr. Ich hänge im Sumpf und die hintere Differentialsperre will leider nicht. So schnell schon brauchen wir die Winde, wer hätte das gedacht. Lieber doch den Baum zerlegen, Islay ist glücklich. Pause zum Spazierengehen und viele, viele Stöckchen zum Spielen.



Das Wetter wird schlechter, die Temperaturen fallen mit jedem Meter, den wir an Höhe gewinnen. Im Wald ist der Boden schön feucht, gelegentliche Regenschauer halten den Matsch frisch. Auch kleine Steigungen sind rutschig und schwupp, schon habe ich den ersten Baum gerammt. Kostet den rechten Außenspiegel, samt Halterung abgerissen. Aber dann läuft es, ein wenig Suchen, alles in allem keine Probleme. Der Regen hört wieder auf und die Abendstimmung ist sehr schön. Um die erlaubte Fahrzeit (bis spätestens 21:00) möglichst gut zu nutzen stoppen wir erst ca. 20:30, ganz schön spät.



Erste dringende Maßnahme, raus aus den nassen Schuhen, trockene Socken und einen wärmeren Pullover auspacken. Es dämmt schon und wird kalt, obwohl wir gerade mal auf 580m Höhe sind. Lager aufbauen, Axel plant, Michael telefoniert, Hannes kocht.



Resümee des ersten Tages: Keinerlei Korridorverletzung bisher, aber eigentlich wollten wir doppelt so viel Strecke schaffen. Seilwinde schon mehrfach gebraucht, erste Schäden am Auto. Kalt und spät ist es, alle wollen nur noch ins Bett - kein Nachtsch. Das fängt ja gut an.

2. Tag

Der Zeitmangel zwingt zum früh aufstehen, 8:00 wollen wir loskommen. Die Temperatur liegt bei 7° C, der frische Orangensaft kommt gut gekühlt auf den Frühstückstisch. Das Schuhwerk der Wahl sind die Gummistiefel, die Wanderschuhe sind noch naß und kalt. Am ersten Kontrollpunkt (CP) steht der Fotograf und informiert uns über den Zwischenstand: Wir sind die vorletzten hier, aber außer uns haben nur drei Teams keine Korridorverletzung bisher, immerhin etwas. Und die Landschaft wird immer schöner, Berge und Weiden, klasse Aussicht.



Plötzlich stehen die Sissies im Sumpf neben dem Weg: Sieht ziemlich bodenlos aus, aber ungefährlich. Sie bestätigen, daß sie das alleine schaffen, also fahren wir weiter. Man fährt entspannt auf den Erdwegen - auf den Graswegen - auf den Spuren im Gras - und dann stehen wir auf der Wiese, Sackgasse. Was hatten wir doch gleich nochmal geplant an dieser Stelle, wo soll da ein Weg sein?



Diesmal hat uns die Karte getäuscht, die freie Fläche ist kein Weg, sondern ein Bachbett, das steil hinunter führt über grobe Felsen. Runter sollte es schon zu schaffen sein, aber hier gibt es kein zurück. Also wieder ein kleiner Spaziergang mit Islay, erstmal anucken und siehe da, unten ist ein Forstweg. Es gilt nur 500m zu überwinden. Schön langsam - leichter gesagt als getan, der Stein ist naß und rutschig. Mit einem lauten Rumms schlägt die

Stoßstange auf dem Fels auf, aua. Der Findling ist gespalten, der Pinzgauer hat nur eine kleine Delle. „Doch ganz schön stabil“ kommentiert Thomas - erstes Lob von unserem Testfahrer.

Immer weiter hinunter, erst Forstweg, dann besserer Forstweg, dann Straße im Tal. Nach sehr wenigen Kilometern Asphalt wieder auf den Forstweg und in umgekehrter Reihenfolge kommt der schlechtere Weg, das Ende vom Weg, der Bach. Sieht irgendwie bekannt aus, aber nicht mehr nach Weg. „Das kann man nicht fahren“, urteilt Thomas. „Doch“, widerspreche ich, „aber erst mal nachsehen, ob es sich lohnt“. Nach etwa 1000m finden sich oben Fahrspuren, offenbar wird der Bach von rumänischen Arbeitern durchaus als Weg genutzt. Bergauf fällt das langsam fahren leichter und so verdient sich der Pinzgauer das zweite Lob: „Ob der Landy das heil überstanden hätte?“



Oben geht es dann auf einem Grat sehr schön durch die Berge und da sind frische Fahrspuren mit eindeutigem Profil, jemand ist vor uns. Na gut, immerhin sind dann alle Bäume weggeräumt, das hilft. Aber offenbar wird es einsamer, Michael beschäftigt sich mit der Kartierung der rumänischen Handynetze und gibt regelmäßig Statusmeldungen durch: „Wir haben Netz - kein Netz - Netz - kein Netz“. Kein Netz wird immer häufiger.



Es geht runter, und es geht wieder rauf. Dieses Jahr ist der Korridor wirklich konsequent quer zu allen Straßen gelegt, und quer zu allen Tälern. Kaum haben wir die gute Straße erreicht, schon müssen wir sie wieder verlassen und der nächste matschige Hügel ist zu überwinden. Sehr schmierig diesmal, der Weg geht senkrecht den Hang rauf und ist dann auch noch halbrund profiliert. In null komm nix steht Thomas quer im Graben, die Vorderräder hängen in der Luft - Windeneinsatz.



Aber dann wird es offener, die Wiesen sind etwas trockener als die Waldwege und das Fahren wird wieder entspannter. Obstbäume blühen, die Sonne kommt raus, es ist traumhaft schön. Immer wieder kleine Häuschen, mal ein Pferd auf der Weide, alles sehr idyllisch, wenn auch nicht direkt die Hauptstraße. Gestüpp ohne Ende, der Weg ist komplett zugewuchert: Der zweite Spiegel reißt ab, ab sofort also ganz ohne. Na gut, wir wollen ja sowieso nicht zurück, sondern immer nur voran.





Im nächsten Tal ein Stück Straße und am Talende ist ein riesiges Schlammloch und danach schon wieder ein rutschiger Lehmweg, halbrund, hatten wir doch gerade erst. Viele Fahrspuren von Holzhauern in alle Richtungen, ob das wirklich weiter geht? Vielleicht, vielleicht nicht, es läßt sich nicht eindeutig sagen. Und es ist schon 20:00, wenn wir hier hängenbleiben, dann übernachten wir mitten im Matsch. Wir drehen um, direkt am Bach findet sich wieder eine schöne Wiese, aber die Stimmung ist etwas getrübt. Der erste Mißerfolg, an dieser Stelle haben wir einfach keinen Weg gefunden und jetzt ist die Zeit rum. Morgen müssen wir ins Zwischenziel und den Korridor verlassen.

Hannes tröstet uns mit Bratkartoffeln mit Speck und Rührei, leckerem Salat und ein paar Antipasti. Dafür fängt es an zu schütten, die Temperatur fällt rapide, wenigstens die Bierkühlung ist absolut kein Problem. Aber es ist schon wieder zu spät für den Nachtsch.



3. Tag

Heute müssen wir bis 15:00 im Zwischenziel sein. Das heißt erstmal Straße außerhalb des Korridors, damit wir überhaupt in die Nähe vom Ziel kommen. Ich fahre eilig voran, aber im ersten Ort ist plötzlich Thomas weg. Ist was? Nein, aber er weigert sich, in den kleinen Orten 50 zu fahren, Eile hin oder her. Schlechte Straßen, jede Menge Leute auf der Straße



und natürlich auch Tiere. Ich sehe es ein, ab sofort wird eben nur noch 40 gefahren. Aber es sind einige Ortschaften am Weg, wir kommen nur mühsam voran. Am Ende reicht es gerade noch, um vor der Ziellinie wieder in den Korridor einzufahren und dann zum Ziel zu kommen.



Der Campingplatz ist schön, sauber, mit Dusche, See und tollem Panoramablick. Kleine Fahrzeugwartung, Bremsen auf Dreck kontrollieren, zumindest einen Spiegel kleben. Und dann noch ein wenig Pause in der Sonne bis zur Bekanntgabe der Ergebnisse, ein Versuch, Sachen zu trocknen.

Das Abendessen ist hervorragend und Hannes hat den freien Nachmittag genutzt um ein Tiramisu vorzubereiten, endlich mal Nachtsch. Besonders schön, da wir mit Platz vier ja sogar was zu feiern haben.



4. Tag

Kein Pausentag, auch keine kleine Pause, gleich morgens steht die nächste Sonderprüfung an. Reifenpanne, baut ein Hilfsrad und fährt mit drei Rädern plus Hilfsrad die abgesteckte Strecke (ca. 300m). Und das gilt auch für Pinzgauer, nur noch drei Räder am Auto, es müssen also drei Räder runter. Es geht besser als gedacht, aber das erste Hilfsrad hält leider nur 150m. Vom Team Black Magic bekommen wir freundlicherweise deren Konstruktion und damit schaffen wir den Rest, zwei Stunden Zeitgutschrift erarbeitet.



Erstmal Mittagspause, etwas Planung und dann starten wir gegen Nachmittag wieder mal als letzte in den Korridor. Oder sollte man sagen „auf den Korridor“? Der Weg führt rasch nach oben, nach wenigen Kilometern sind wir schon auf 1500m und es liegt noch verdammt viel Schnee. Die gerade halbwegs getrockneten Wanderstiefel sind bis zum Abend wieder naß, allmählich gehen mir die trockenen Socken aus.

Auf einem Hochplateau treffen wir die ersten Teams wieder, Korridor Express, Sissies, Saurer, alle hängen gleichermaßen im Tiefschnee und drehen um, weil die Spur endet. Also Kartenstudium, da sollte doch was sein. Die Schneise im Wald ist auch da, sogar markiert, aber keine Spuren, viel Schnee und viele Bäume quer. Das sieht mühsam aus. Team Saurer hat sich den selben Weg ausgesucht, also schließen wir uns zusammen, gemeinsam räumt es sich schneller. Wobei „schneller“ nicht „schnell“ bedeutet, für 2,5 km brauchen wir letztendlich 4 Stunden. Windeneinsatz und gegenseitige Bergung im Tiefschnee ist hin und wieder nötig, bis endlich frische Spuren von Forstmaschinen aus dem Wald zu einer Hütte führen.



Danach wird die Spur wirklich zum Weg und man kann die Fortbewegung wieder als Fahren bezeichnen. Zeit wird's, innerhalb der nächsten 30 min. müssen wir einen Lagerplatz finden. Es klappt gerade noch und es ist sogar ein sehr schöner Platz mit Aussicht zum Sonnenuntergang. „Kein Netz“ verkündet Michael und macht sich auf die Suche nach Empfang, Thomas kämpft mit dem Feuer, Hannes kocht, Axel plant, ich kucke nach den Autos. Die vielen Äste haben den Heizungsschlauch abgerissen und wir sitzen auf knapp 1500m.



Das Wetterleuchten in der Ferne ignorieren wir großzügig, Gewitter kann ja nicht sein bei den Temperaturen. Denkste, kaum sitzen wir beim Essen geht es los. Es folgt die beste Teamleistung der ganzen Woche: Ohne Plan im Dunkeln wird innerhalb von 3 min eine Plane gespannt, die uns halbwegs trocken hält. Und es regnet nicht nur, es hagelt, auf der Plane sammeln sich die Hagelkörner und ruck-zuck haben wir einen Haufen Eis rumliegen. Bierkühlung mal wieder bestens, nur das Feuer ist leider nicht unter der Plane, also schnellstmöglich ins Bett, natürlich ohne Nachtsch.

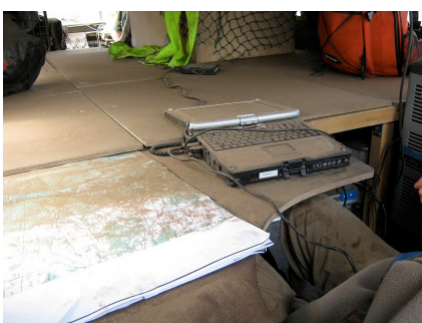


5. Tag

Kein Regen am Morgen, aber größere Wassermengen in allen Schuhen, die wir vor dem Gewitter zum Trocknen aufgestellt hatten. Die Wanderstiefel fallen definitiv aus, bleiben die Gummistiefel. Wir sind noch nicht weit gekommen, also auf kürzestem Weg zum ersten Kontrollpunkt. Lustigerweise treffen am CP mehrere Teams genau gleichzeitig an, die waren offenbar auch nicht schneller gestern.



Die Sonne scheint, Gelegenheit für eine kleine Pause und den Versuch Sachen zu trocknen, während die anderen Teams weiterreilen. Ab sofort wird es einfacher, Wald und Wiese im Wechsel und erstaunlich trocken ist es hier, keine Spur von Regen, sofort ist alles eingestaubt. Gummistiefel werden zur Fußsauna, Zeit für Sandalen.



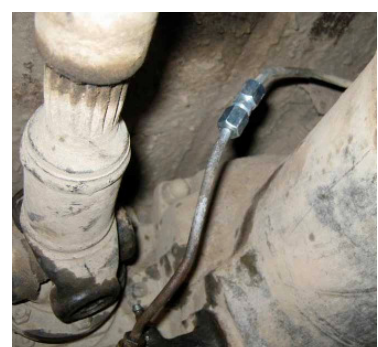
Bis wir wieder mal in einem Tal stehen, wo es doch recht steil rauf geht. An der eingezeichneten Stelle ist was, aber ist das ein Weg? Den Blick nach oben gerichtet übersehe ich die „kleine Pfütze“ vor mir, die leider doch etwas tiefer ist. Nächste Bergeaktion und schon stehe ich mit den Sandalen im Matsch, wieder ein Paar trockene Socken weniger. 50 m rechts führt eine weitere Spur rauf, die probieren wir als nächstes. Steinig statt lehmig, aber nach 2/3 hänge ich trotzdem, plötzlich kein Allrad mehr. Ein Blick unters Auto, da läuft doch was aus: Die Hydraulikleitung ist ab. Also auch hier wieder Retour, Thomas war schon oben, aber an Schleppen ist hier nicht zu denken.



Ab sofort weiter ohne Allrad, hübsch. Andererseits: Kein Allrad bedeutet „nur vier angetriebene Räder“, das ist so schlecht auch wieder nicht, für mäßig schweres Gelände sollte das reichen. Mit vorsichtiger Fahrweise kommen wir dann noch bis zum nächsten Kontrollpunkt, wieder mal auf einer hoch gelegenen Wiese mit schöner Aussicht. Und da es Abend ist, bleiben wir gleich hier in der Nähe, die trockene Wiese eignet sich bestens für die anstehende Reparatur. „Schon“ um 20:00 ist Schluß mit fahren.

Axel plant, Hannes kocht, Thomas und ich liegen unterm Auto. Islay unterstützt uns bei der Reparatur indem sie zwischen die Schraubenschlüssel und Werkzeug immer wieder ein Stöckchen legt und uns klar auffordert, die Reparatur nicht so ernst zu nehmen. Mit derartigen kleinen Unterbrechungen wird die Leitung geflickt und wieder befüllt. Aber so wird es dann

doch noch spät, zum Nachtschlaf reicht es schon wieder nicht mehr.



6. Tag

Unser Navigatorenteam hat eine hübsche kleine Route bis zur nächsten Straße gefunden, noch auf der Basis geplant, daß wir vielleicht keinen Allrad haben. Denn ob die Reparatur funktioniert, das sehe ich erst wenn wir fahren. Es hat funktioniert, ein beruhigendes Gefühl, denn es geht mächtig bergauf. Schnee und Matsch, schon wieder Winde und Bergung nötig, immer steiler, immer höher. Es dauert doch mal wieder erstaunlich lang, bis wir endlich auf einer Kuppe stehen und es flacher wird, wobei ich immer noch nichts sehe, was nach Straße aussieht - wo sind wir hier?



Und siehe da, hier wollten wir eigentlich gar nicht hin. Schon vor einer Ewigkeit hätte ein Weg abgehen sollen, Hannes kommentiert lapidar „da war nix und der Weg, den wir fahren ist doch gut.“ Aha. Axel hat sich inzwischen um die Zeitplanung gekümmert und festgestellt, daß wir viel



weniger Zeit haben als gedacht, weil es von der Ziellinie bis zum Zielort Medias saureweit ist. Wir müssen 2 Stunden früher als geplant über die Ziellinie. Sehr passend, wir stehen mitten im Nichts und eigentlich kommt man von hier aus in keine Richtung schnell voran, wir sind auf 1800m im Tiefschnee. Nach 200m sollte eine Kreuzung kommen, geradeaus geht es aus dem Korridor heraus, rechts geht es im Korridor weiter. Ich geh mal kucken, die Pfützen in den Spurrillen sind so tief, daß selbst die Gummistiefel volllaufen (Socken naß, na klar). Die Kreuzung kommt, frische Spuren sind da, dann versuchen wir es mal rechts.



Während ich das Auto hole läuft Hannes weiter voraus um zu erkunden, „der Weg wird besser, sieht gut aus“ hören wir über Funk. Es ist ein Weg auf dem Grat, erst etwas runter, dann wieder rauf. Schnee, Bäume, Engstellen, immer das selbe Spiel, schnell ist anders. Wir finden Karosserieteile, Scherben von Blinkern und Seitenscheiben, offenbar hatten die breiteren Fahrzeuge hier Probleme. „Der Weg wird besser, die reinste Autobahn“ tönt es weiter über Funk. Komischerweise holen wir den Fußgänger trotzdem nicht ein.

Und dann wird es richtig viel Schnee, auch noch schräg im Hang, Thomas rutscht ab. Mit der Winde zieht er sich durch, aber das war nur das erste Schneefeld, weitere folgen. Team Saurer ist offenbar durch, aber mit nur einer Winde wird das mühsam mit dem Sichern und Durchziehen. Vor ca. 500m hatte Axel was rechts abgehen sehen, das kucken wir uns doch lieber nochmal an. Zeit für die Mittagspause, Füße wärmen. Hannes beschließt, den anderen Weg abzugehen. Woraufhin auch Thomas seine Pause sofort abbricht um mitzugehen, offenbar hat er den Glauben an die frohen Botschaften des Johannes verloren.



Umso beruhigender, als diesmal Thomas berichtet, daß hier ein guter Weg runtergeht, der eindeutig besser wird. Man kann fahren und irgendwann kommt von rechts ein schöner Weg - den hätten wir eigentlich nehmen wollen. Der Tag ist halb rum, das „kurze Stück“ zur guten Straße ist fast geschafft. Aber die verlorene Zeit tut weh, Axel kuckt nun etwas verbissen auf Karte und Uhr um den weiteren Weg zu verfolgen.

Hannes und Islay freunden sich allmählich an, auf dem Beifahrersitz ist doch Platz für alle. V.a. wenn die Heizung nicht funktioniert motiviert das sehr, den Hund auf den Schoß zu lassen. Ob sie auch bei der Navigation hilft, bleibt offen. Ab



sofort läuft es jedenfalls nach Plan, die Route ist gut fahrbar und wir kommen voran. Viele steinige Passagen und offenbar gefällt das Geruckel dem Auspuff nicht, Thomas Pinzgauer klingt immer schauderhafter. An Steigungen scheint auch manchmal die Leistung zu fehlen, aber er fährt.

Die nächste spannende Stelle läßt auf sich warten, hat es dann aber in sich. Ein Hohlweg, matschig, relativ steil hinauf. Oder außenrum durch den Wald, auch hier sind Fahrspuren. Thomas wählt diese Variante, hängt aber schon bald am Baum. Rutscher Lehm wieder mal, Windeneinsatz. Ich nehme dann doch lieber den Hohlweg, mit viel Gas geht es rauf. Bessere Variante, oben kann ich noch eine kleine Pause machen, bis Thomas endlich mit winchen fertig ist und nachkommt. Islay geht einfach zu Fuß und ist damit - natürlich - die allerschnellste.



Jetzt beginnt wieder mal der Schlußspurt. Bis zur Ziellinie ist es wie üblich weit, wir müssen Gas geben um selbst auf öffentlichen Straßen überhaupt noch hinzukommen. Und wir müssen die Fahrzeit voll ausnützen, also heute noch möglichst knapp bis 21:00 fahren. Ausgerechnet heute fahren wir abends durch besiedeltes Gebiet, keine Zeltmöglichkeit weit und breit und es ist schon 20:45 - um 21:00 Disqualifizierung. Der Count-Down läuft, noch 5 Minuten, noch 3, kein Platz in Sicht, überall Häuser. Noch 2 und stopp, hier am Straßenrand muß es gehen. Zwar stehen 200m voraus und zurück jeweils Häuser, aber besser wird es nicht mehr. Das offizielle Streckenprotokoll notiert „20:57 Schlafplatz erreicht“. Das war verdammt knapp. Natürlich auch heute kein Nachtsch.



7. Tag

Exakt 7:00 losfahren muß sein, leider. Die gleiche bewährte Taktik, auf Straßen ans Korridorende und dann kurz vor der Ziellinie wieder in den Korridor. Klappt bestens, Feldwege, etwas Wald, noch einen letzten kleinen Hügel runter und ganz plötzlich ist es wieder rutschig.



Keinerlei Lenkung bergab im Lehm, der geflickte Spiegel wird auf den letzten Metern doch noch Opfer eines Baumes. Schon wieder Windeneinsatz und Sicherung nötig, Axels Zeitreserve paßt genau und nach der Schrecksekunde geht es entspannt über die Ziellinie, 11:30. Viertel vor Drei sind wir dann in Medias, drei Uhr Disqualifikationszeit - das war Maßarbeit.

Nach dem Ersten Durchatmen fällt uns auf, wie leer der Parkplatz vor dem Hotel ist. Eigentlich sollten alle da sein, inzwischen ist drei vorbei. Aber nicht mal die Hälfte der Teams ist da. Offenbar haben da einige die Überführung am Ende unterschätzt. Die Spannung steigt, wie wird diese Verspätung gewertet?

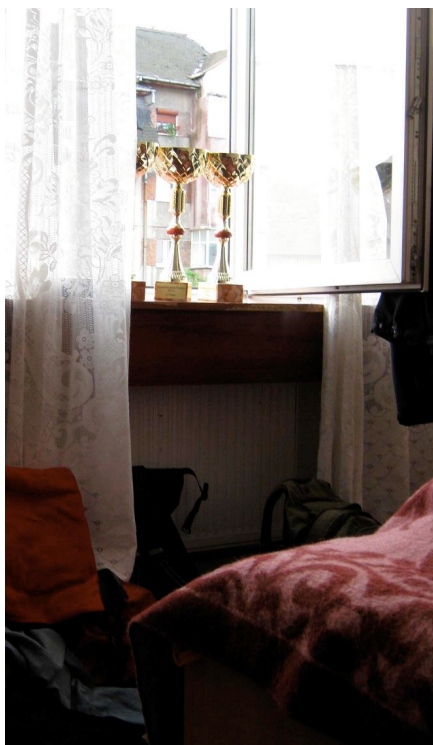
Die Siegerehrung beginnt wie üblich mit den Disqualifizierungen und tatsächlich: Alle verspäteten Teams sind disqualifiziert. Es bleiben immer weniger und so langsam dämmert uns, es sind nicht mehr viele übrig. Bis nur noch Spirit of Expedition und wir bleiben, Wolfgang steht neben mir. Auch ihm dämmert plötzlich was, ein Anflug von Zweifel steht im ins Gesicht geschrieben, sollten sie womöglich doch wieder „nur“ den zweiten Platz geschafft haben? Bis Georg die erlösenden Worte spricht: „Es gibt dieses Jahr einen neuen Zweiten“ - unglaublich.



Wir freuen uns über Platz 2 sicher mehr, als es Spirit of Expedition getan hätte und alle sind glücklich, Team Landy Doc freut sich auch gewaltig über den 3. Platz. Das Wetter ist saumäßig, Regen ohne Ende und kalt, aber die Stimmung ist ausgelassen bei der Abschlußfeier.

Trotz nasser Sandalen, denn dank neuer Taktik - barfuß im Schuh - bleiben wenigstens die Socken trocken.

Wir ziehen ein erstes Resümee: Thomas muß zugeben, im Gelände ist der Pinzgauer besser als der Landy, auch wenn er keinerlei Komfort als Reisefahrzeug bietet. Islay hat für ständig gute Stimmung gesorgt und wenn wir immer Allrad gehabt hätten, wenn die Differentialsperren richtig funktioniert hätten und v.a., wenn wir Zeit für unseren Nachttisch gehabt hätten, ja dann - wer weiß.



Der Urlaub

Auf eine sonnige Wiese, grillen, entspannen, das ist der Plan. Und am Sonntag morgen ist es auch noch sonnig, perfekt, Sandalenwetter. Leider nicht sehr lange, auf dem Weg Richtung Norden fängt es an zu regnen. Es wird Zeit mal nach dem Auspuff zu sehen, der jetzt doch heftig röhrt. Erste Schraub-Pause, ziemlich locker alles und ein Stehbolzen ist abgerissen.

Langsam geht es über Nebenstraßen weiter, aber es ist kalt und naß, keine Spur von sonniger Wiese, die Wollsocken werden doch wieder gebraucht. Und dann macht Thomas Pinzgauer komische Geräusche, genauer gesagt andere komische Geräusche als bisher. Wir tauschen mal Autos, ich horche und probiere, der läuft ja nur auf drei Zylindern. Stopp an der nächsten Tanke, auf dem Parkplatz wird nach dem Fehler gesucht. Der Fehler liegt beim 4. Zylinder, so viel finden wir raus, aber mehr nicht. Glücklicherweise ist 1 km entfernt ein Hotel mit bewachtem Parkplatz und so richtig böse ist niemand, daß wir beim Dauerregen und 10° C die Zelte im Auto lassen können. Geheizte Räume, Dusche, Bett und ein hervorragendes Abendessen helfen, die Stimmung zu verbessern.



Zur Diagnose brauchen wir jetzt einen Kompressionstest, die Werkstatt nebenan leiten Ungarn, einer spricht sogar perfekt deutsch. Ergebnis: Keinerlei Kompression am 4. Zylinder. Kurze Einweisung in die Vorgeschichte, die Motorrevision und was gemacht wurde, bevor die Mechaniker anfangen mit zerlegen und nachsehen, nachmittags kommen wir wieder. Die Notfallplanung läuft an, welche Teile bekommen wir wo, wie transportieren wir sie?

Aber es kommt alles ganz anders, am Nachmittag steht der Wagen schon wieder komplett montiert bereit, keine Spur von Baustelle. Lächelnd weist der Mechaniker auf den Zündschlüssel, einmal probieren bitte - läuft tadellos. Kann gar nicht sein, wie ist das möglich? Das Lächeln wird breiter und in der Hand erscheint ein Schraubchen: Kuckt mal, was wir im Zylinder gefunden haben, das Ventil war verklemmt. Wer hatte denn den Motor montiert???

Daher also die temporären Leistungsprobleme und richtig heiß wird uns beim Gedanken daran, was wir mit diesem „Zusatzbalast“ in der letzten Woche so alles schon gefahren sind. Mehr als eine Situation wäre mit nur 3 Zylindern gar nicht lustig gewesen. Es geht ein großes Aufatmen durchs Team und da das Wetter weiterhin bescheiden ist beschließen wir, die Jungs von der Werkstatt dürfen gleich weitermachen, es gibt verschiedene Bleche geradezubiegen, die Spiegel zu flicken, die Bremsen zu reinigen und einiges mehr. In dem Hotel bleiben wir gerne noch ein paar Nächte extra.



Am Rückweg nach Ungarn gibt es dann noch ein kleines Schmankerl extra, die Autobahn ist gesperrt und auf der Nebenstraße finden wir eine Furt. Eine ganz offizielle, mit befestigter Straße, nur sehr viel Wasser drauf. So was macht immer Spaß, Thomas fährt langsam los und ich schaue, wie tief es ist. Bei 1m rufe ich Stopp, zurück und in dem Moment geht der Motor aus. Das war so nicht geplant, aber Zurückziehen ist ja kein Problem und so werden wenigstens beide Autos wieder etwas sauberer.



Nur kucken mich alle plötzlich doch etwas zweifelnd an, wieviel Wattiefe hat der Pinzgauer? Ein Meter geht immer, aber gut, im Handbuch steht natürlich was von 60 cm. Soso. Nur offenbar war die Dichtung im Zündverteiler nicht dicht, da kann ich ja nix dafür. Also einmal Trockenlegen vor dem Weiterfahren. Und Jochens Wagen ist jetzt auch innen wieder sauber. Inklusive der Wäsche, denn Ortlieb Säcke sind nur dann wasserdicht, wenn man sie auch zu macht.

Die Filme zum Bericht:

Teil 1: <http://www.youtube.com/watch?v=DfWcs6hZhuQ>

Teil 2: <http://www.youtube.com/watch?v=8rbdetO-RRg>

Teil 3: <http://www.youtube.com/watch?v=RjZl8mNV7ts>

