

Turbophobia

von **Männern die sich hinter Motorhauben rasieren.**

Superkarpata 2015 - Unterwegs mit den DIRT SISSIES

Die Vorbereitungen zur 11. Ausgabe der Superkarpata verliefen relativ koordiniert. Die zur Verfügung stehende Zeit wurde intensiv genutzt und so stehen die Autos bereits eine Woche vor Abfahrt fertig gepackt in der Halle.

„Sogar die Sissies haben es dieses Jahr zum ersten Mal im Zeitplan zur Laube – die neue Traube geschafft“ Max

Donnerstag, 07.05.15

Gestartet wird um 16:00 Uhr in der Nordheide, Komplettierung der Crew in Ilten. Auf Grund zahlreicher Staus auf der A2 geht es über die B6N zur A14. Unser Tagesziel ist wieder das Autokemp in Chabarovice direkt hinter der tschechischen Grenze. Da wir erst um 00:15 eintreffen ist die Rezeption nicht mehr besetzt und niemand händigt uns den Schlüssel zur reservierten Hütte aus, Egal.

Die Zelte sind innerhalb von Minuten aufgebaut und nach ‚einem‘ Bierchen und Gute-Nacht-Schnaps geht es in die Schlafsäcke.

Freitag, 08.05.15



Ausgeschlafen geht es weiter. Frühstück & Kaffee wird unterwegs an der Autobahn eingesammelt. Ein kurzer Stau hinter Prag hält uns nicht allzu lange auf und bei Jihlava verlassen wir auch schon die Autobahn um über Bundesstraßen weiter nach Österreich zu fahren.

Die Startlocation in der Hells Klamm erreichen wir am späten Nachmittag. Anmelden, Autos bekleben und kleiner technischer Dienst (Radlager nachziehen und Austausch Mitnehmerschrauben) sind erledigt bis die Sissies eintreffen.



Den Abend verbringen wir gemeinsam mit Korridor Express, Sissies reloaded und Agrovía Power bei ausgezeichnetem Essen und geistigen Getränken in der Linde in Laaben.

Samstag, 09.05.15

Am nächsten Morgen geht es nach einem reichhaltigen Frühstück zurück zur Hells Klamm.



Am Start sprechen uns Michi Waldl und Daniel Tibus auf die Rauchfahne des weißen 90ers an. Farbe und Geruch der Abgase deuten auf einen defekten Turbo hin. Michi bietet uns seine Werkstatt an, einen Ersatzturbo haben wir dabei.

Aber jetzt ist erstmal Teamvorstellung und Sonderprüfung angesagt. Die Sonderprüfung gehen wir in aller Ruhe an, Finden und Bergen die Tafel problemlos und geben als fünftes Team ab.

Während alle anderen in Richtung Ungarn/Rumänien starten fahren wir in die entgegengesetzte Richtung zu Michis Werkstatt nach Willendorf.

Der Turbo ist ‚schnell‘ getauscht und wir wieder auf der Autobahn. Einkaufen, Essen und ab über die Grenze.

„Die Sissies sind sehr gut durch gekommen. Sogar mit strebermässig online gebuchten Vignetten. Hat geklappt – bisher kein Strafzettel per Post gekommen“ Max

Es folgt Kilometerfressen durch die Pannonische Tiefebene. Ein etwas heftigerer Absturz von QV6 erzwingt einen Neustart des Rechners der mir Zeit für ein längeres Nickerchen einbringt.



In Ungarn werde ich durch einen plötzlichen Notstopp wach, die Öltemperatur war „unbemerkt“ bis auf 140°C angestiegen. Die Ölstandkontrolle ergibt keine Auffälligkeiten. Mit 95-100 Km/h geht es langsam weiter. Um kurz vor Acht überqueren wir bei Budapest die Donau.

Um Zehn sind wir wenige Kilometer vor Szeged als die Motortemperatur wieder ansteigt. Zum Glück direkt vor einer Raststätte. Als wir den Wagen stoppen ist unvermittelt alles voller Rauch. Wir ziehen ihn weiter bis auf den Parkplatz und öffnen die Motorhaube. Seit Győr haben wir einen Liter Öl verbraucht. Wir machen uns daran und bauen erneut den Turbo aus, um 00:00 Uhr ist klar das auch der Ersatzturbo im A... ist.



Nach einer kurzen Teambesprechung und einem Anruf bei den Sissies in Rumänien werden die Autos umgepackt. Eckhard, Thorsten und Boris fahren im 90er weiter zum Start, Ole fliegt zurück nach Deutschland.

Wir quetschen uns in den 90er und machen uns wieder auf den Weg. Unterwegs erreichen uns Bilder von den Sissies beim Bau einer provisorischen Heckbank in Holgers 110er sowie eine SMS von Ole, dem eine Aussagen des Mechanikers und der Anblick der Motorenfachwerkstatt neue Hoffnung geschenkt hat.

Um zehn vor Fünf Ortszeit erreichen wir das Startcamp nördlich von Lugoj. Ein Feierabendbier später liegen wir in den Schlafsäcken.

Sonntag, 10.05.15

Nach nur 2 Stunden Schlaf ist die Nacht schon wieder zu Ende. Marc kocht einen hervorragenden ‚Cowboykaffee‘ und wir suchen Georg auf um mit ihm über unsere Optionen zu sprechen.

Wir werden warten was Ole aus der Werkstatt berichtet und solange wie möglich vor der Startlinie ausharren, sollten wir keine positive Meldung bekommen starten wir mit den Sissies.

Aber vorher natürlich noch die Planung für den 1. Korridor.



Einstieg, Hauptroute und Alternativen sind schnell gefunden und durchgeplant. Das Ziel für den ersten Tag steht. Jetzt warten auf News aus Ungarn, das Warten beginnt.

Ole bittet immer wieder um weitere 10 Minuten bis zur Entscheidung, die Zeit rennt und irgendwann trifft der ‚neue‘ Turbo ein. Das verbleibende Zeitfenster bis zur letzten Überquerung der Startlinie wird immer kleiner.

Es muß eine Entscheidung gefällt werden.
Alle gehen in sich und versuchen die einzelnen Faktoren abzuwiegen;
Kopf, Bauch und Herz sind sich uneins.



Vielen Dank fürs Warten.

Am Ende siegt das Team.
Wir kehren um und warten auf Ole, die Sissies starten in den Korridor.
Holgers Kommentar bevor sie die Startlinie überfahren: *„Respekt für diese Entscheidung, aber wenn es einer schafft dann die Devils“.*

In der Unterkunft am Starcamp breiten wir die Karte aus und machen uns in aller Ruhe daran den Korridor durchzuplanen. Nach und nach verlässt die Crew das Anwesen bis wir mit dem geschnittenen Brot und dem Hubschrauberpiloten alleine sind. Dann Nachricht von Ole: *Auto läuft – alles klar.*

Es wird knapp, ist aber machbar.

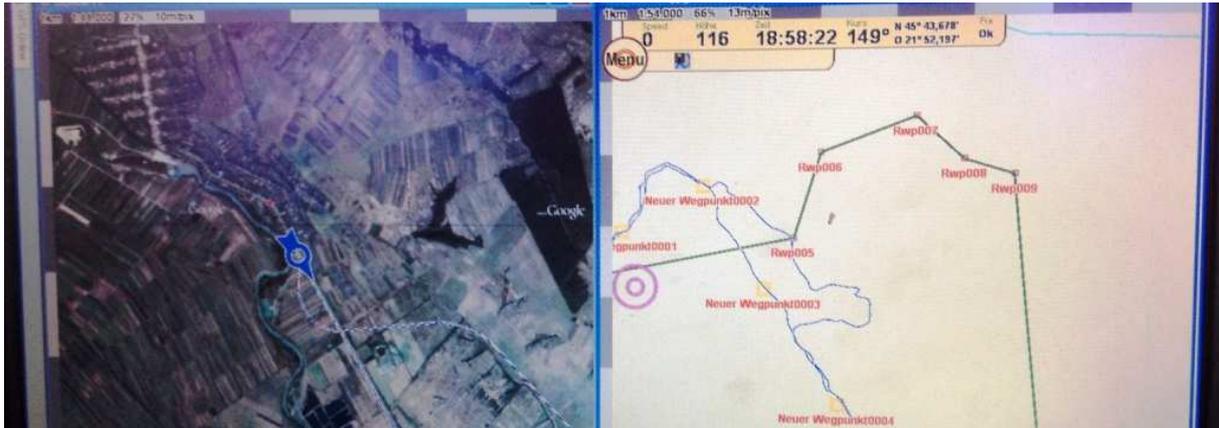
Um 17:02, keine 10 Minuten später der nächste Anruf:
Stehe an der Autobahnauffahrt, ALLES AUS ! Motor hat noch einmal von alleine hochgedreht und ist dann gestorben!

Was für ein Pech. Jetzt geht es schnell, Einräumen, Auto packen und los.

Um 17:29 überqueren wir die Startlinie und folgen den Sissies auf der gemeinsam geplanten Route. Kurze Ansagen über Funk leiten uns und helfen Sackgassen zu umfahren. Wir machen schnell viele Meter und winchen gerade einen steilen ausgefahrenen Weg hoch als Ole sich erneut bei Eckhard meldet: *„Der Motor hat nur restliches Öl verbrant, die Karre läuft wieder. Er ist im Konvoi mit den Mechanikern kurz vor der rumänischen Grenze“.*

Eckhard weiß gar nicht wie er den beiden außerhalb des Autos das erklären soll, eins ist aber klar, wenn das klappt wird es verdammt eng.





Wir scouten noch ein wenig bevor wir uns zum Treffpunkt am Kreisel vor Lugo j begeben.

Ole ist um 20:05 da und ohne Halt geht es weiter. Um 20:20 überqueren wir die Startlinie und halten 500 Meter später am vorher ausgesuchten Nachtlager.

Nach einem schnellen Willkommensbierchen machen wir uns an die Arbeit. Alle restölbehafteten Bauteile werden ausgebaut und gereinigt. Nach dem Wiedereinbau stellt Toddi noch das Ventilspiel ein. Bei der abschließenden Kontrolle kommen Abgase aus dem Öldeckel.

Eigentlich wollte ich ja ins Bett gehen, stattdessen beginnen wir um halb 1 mit dem Wechsel der Zylinderkopfdichtung. Die Schrauben sind inzwischen alle leichtgängig und so sind wir um Vier Uhr morgens durch. Gute Nacht!

Montag, 11.05.15

Der herrliche Morgen beginnt mit dem Anschleppen des Weißen. Er startet, läuft schäbig und atmet wieder Öl aus. All die Mühen der vergangenen Nacht vergebens.

Wir werden versuchen ihn seitlich aus dem Korridor und dann auf Straße zu Landrover nach Timisoara zu schleppen. Leichter gesagt als getan.

Auf der Suche nach einem passablen Weg versenken wir den Grünen so massiv das wir den Erdanken und das neue 11 mm-Seil zerreißen, und das alles am einzigen Baum in 80 m Entfernung!



Irgendwann sind wir aus dem Korridor raus und zergeln den Klumpen über die Bundesstraße nach Timisoara. Statt direkt über die Umgehung geht's quer durch die Stadt, was für ein Spaß.



Der Spaß hat allerdings schnell ein Ende als wir bei Landrover stehen und merken wie wenig Interesse besteht uns zu helfen...

Nun trennen sich unsere Wege also endgültig. Wir informieren die Orga: Ole fliegt nach Hause, der weiße 90er geht auf den Sammeltransporter, der grüne fährt weiter und ich ... ich werde gucken das ich für die Rückreise am Sonntag irgendwo einen Platz organisieren kann...

Wieder zu dritt im Landy geht's zurück nach Lugoj. Das Auto bekommt Diesel, wir Cappucino. Über Handy kriegen wir Kontakt zu den Sissies. Trotz schlechter Verbindung können aktueller Ort und Koordinaten ausgetauscht werden, dann reißt die Verbindung ab.

Wir studieren die Karte und beschließen ihnen auf der wahrscheinlichsten Route zu folge.

Unser Track bringt uns über wunderschöne Höhenwege, von wo aus wir die grandiose Aussicht genießen können, und herrliche Schlammpassagen in denen die Winde zum Einsatz kommt. Wir folgen der 684 immer tiefer in die dunkler werdenden Wälder. Hier waren wir schon 2010, damals hatten wir uns ein Stahseil ‚eingefangen‘ das sich beängstigend stramm um Achse und Bremsleitung legte. Diesmal passieren wir die Stelle ohne Zwischenfälle, inzwischen ist es stockfinster.

Gegen halb zehn erspähen wir zwischen den Bäumen einen Feuerschein. Ein Lagerfeuer, wir halten an der einzigen grünen Freifläche seit gefühlten anderthalb Stunden und stehen „mitten“ im Lager der Sissies. Geschafft, unser Plan ist aufgegangen.

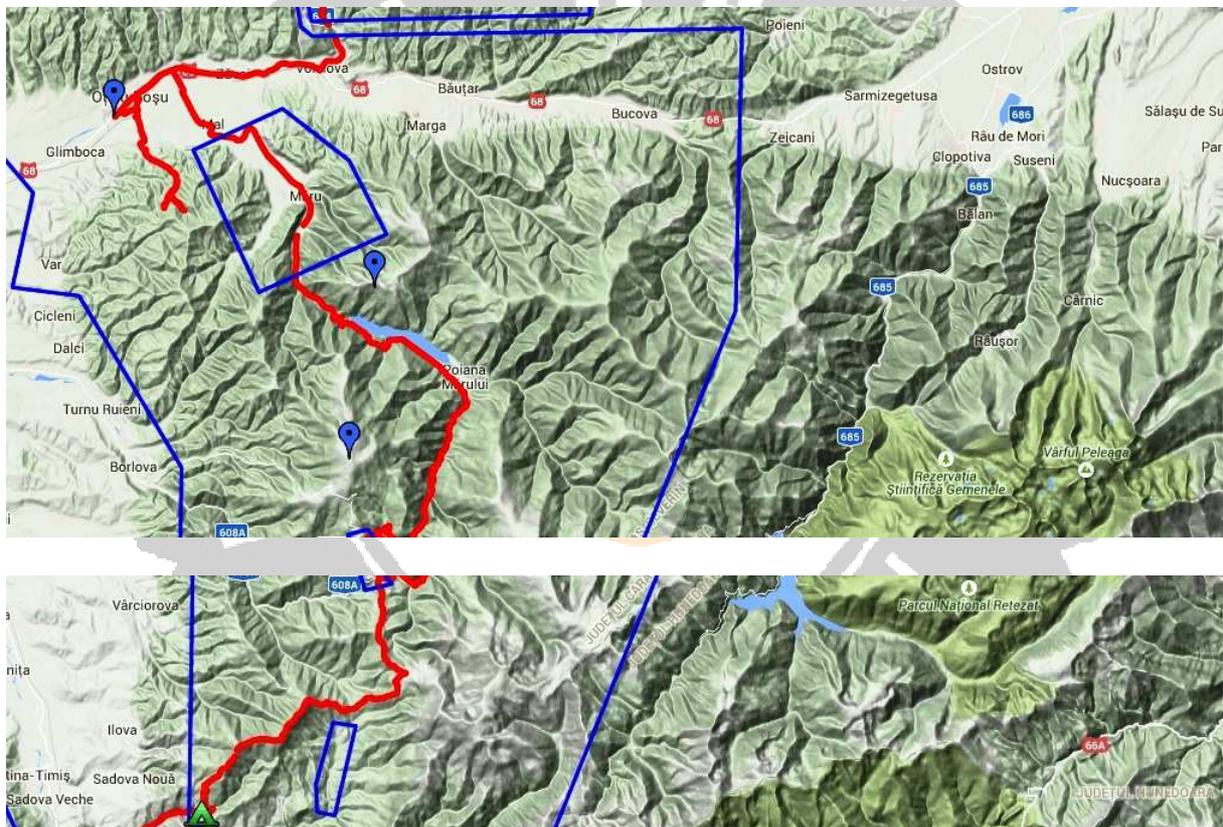
„Die Sissies haben viel Zeit durch ein Matschloch, durch das wir durch wollten, um die Wege nicht zu verlassen verloren. Geil war jedoch der zweite Zeitfresser. Eine ewige Winchsektion, die ich mit schlechterer Winde schneller abgebrochen hätte. Gigglespin mit Freilauf rockt.“ Max

Dienstag, 12.05.15

Da die ersten Tage bei den Sissies nur wenig besser liefen als bei uns müssen sie dringend Meter machen. Auf ‚direktem‘ Weg geht’s nach Otelu Rosu, inkl. kurzem und erfolglosem Versuch den ersten CP anzufahren (genau wie 2010). In Otelu Rosu treffen wir Tibus und United an der Tankstelle.

Der anschließende Versuch die große Korridorinsel im Westen zu passieren scheitert an einem steilen Höhenzug in dem Max sich einen Reifen von der Felge fährt.

Gegen die Umfahrung der Insel im Osten spricht der große Stausee der sich alle bekannten fahrbaren Wege am Nordufer einverleibt hat.



Also zurück und erstmal Mittagspause.

„Als ich Uschi erzählt habe, dass Eckhard und Toddy kaltes Bier holen, musste ich ein Lachen mit dem Kommentar – weit seid Ihr noch nicht gekommen – ertragen. Aber das Ursus tat gut und danach lief es!“ Max

Durch die Insel und vorbei am Stausee hinauf auf den Kammweg läuft es ausgezeichnet.

Auf Höhe des dritten Checkpoints treffen wir Saurer 2. Sie sind auch noch nicht weiter als die Sissies, die sich das Anfahren sparen.

Die Strecke auf dem Höhenweg ist gut fahrbar und voller Atem raubender Ausblicke. Zwischendurch laufen wir auf One Spirit und die rasenden Reporter im wieder einsatzfähigen Side-by-Side auf.



Im Laufedes Nachmittags werden die Geräusche von Holgers vorderer Kardanwelle immer lauter und unmelodischer. (Ihm war bereits bei der Anfahrt auf der ungarischen Autobahn bei Tempo 120 eine Welle 'weggeflogen', zum Glück, ohne jeglichen Schaden am Fahrzeug zu verursachen).

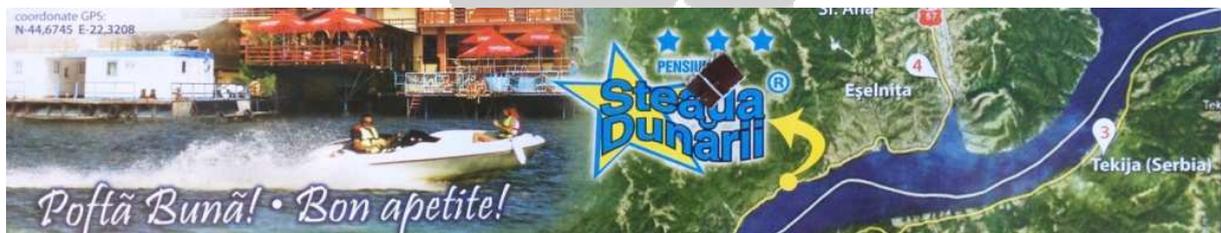
Schließlich ist das Geräusch nicht mehr zu ertragen und die Ersatzwelle wird ausgebaut. Von hier an geht es erstmal eh nur noch bergab. So kommen wir bis kurz vor Fahrzeitende bis an die Korridorgrenze wo wir zwischen Weg und Bachlauf unser Lager aufschlagen.



Mittwoch, 13.05.15

Ohne weitere Zwischenfälle verlassen wir Lager und Korridor und folgen der B6 Richtung Ziellinie.

Die Ziellinie wird um 500 m überfahren bevor wir anhalten, direkt neben United. Danach geht es ohne Umweg zum Ziel.



Direkt an der Donau wird gecamppt, in unserem Fall in einem 3er-Zimmer bei Don Bosco. Geduscht und gestärkt werden die vergangenen Tage mit anderen Teams besprochen, jeder hatte so seine Schwierigkeiten mit dem Korridor. Überall werden die Kampfspuren der letzten Tage beseitigt, Korridor-Express hat sich kurzerhand in Insel-Express umbenannt.

Bei Holger wird unsere Reservewelle samt organisiertem Disco-Flansch verbaut, die hält bis zum jüngsten Gericht.

Nach Ende der spätesten Zielankunft fehlen immer noch einige Teams. Angeblich sollen sich noch mindestens 2 Teams in der Steilabfahrt befinden und mit massiven Schäden kämpfen.

Die Sonderprüfung stellt Dank der ausgeteilten Hilfsmittel kein Team vor unlösbare Probleme beim Verschweißen der beiden Stahlplatten. Aros nutzen die Gelegenheit und bauen sich einen Spurstangenschutz aus unseren Platten. Alle können mit der zusätzlichen Zeitgutschrift planen.

Die Präsentation der Zwischenergebnisse erfolgt im benachbarten Restaurant vor einem eindrucksvollem Donaupanorama.

„Top – die Location!“ Max



Die Sissies beenden den 1.Korridor mit 169 Strafkilometern auf dem ruhmlosen 14.Platz.

Da ist Potenzial nach oben. Im 2.Korridor wird angegriffen.

„Um das klar zu machen, haben wir uns den Angriffsspruch nur 80 mal angehört. Den habe ich mir trotz kurzer Nacht merken können. Hat auch geklappt. Später mehr dazu.“ Max

Donnerstag, 14.05.2015 - Vatertag

Start in die 2.Etappe.

Gemeinsam planen wir im benachbarten Hotel. Überquerung der Startlinie und Einfahrt in den Korridor erfolgen problemlos. Wir folgen dem geplanten Track, finden unsere Einstiege und Wege. Alles läuft gut, teilweise müssen wir ein wenig scouten und nach dem rechten Weg schauen aber in Summe gibt es keine Probleme.

Einmal müssen wir abbrechen da der gewählte Weg abrupt im Nichts endet. Schade, das hätte ein Gewinnerweg sein können...

Wir treffen u.a. Unlimited, Aros und Bedrock, immer wieder Bedrock.

An einer der Schlüsselstellen des unteren Korridors gelingt uns der Durchbruch durch einen engen Buchenanflug, bisher haben wir den Korridor nicht verlassen müssen.

Während wir einen Abstieg vom Berg suchen überrascht uns ein beeindruckender Hagelschauer. Er kam nach einigen Donnerschlägen unheimlich rauschend durch den Wald gezogen. So schnell wie er kommt verschwindet er aber auch wieder



Hundert Meter weiter Hang abwärts fahren wir uns ein Loch in den rechten Vorderreifen. Im Nu ist er platt und drückt sich an der nächsten Wurzel von der Felge. Wieder mal Reifenwechsel im absoluten Nichts. Gesichert mit Backwinch und zusätzlichem Gurt wird der Wagen mit der Frontwinch am ‚Bremsbaum‘ hochgezogen



Die Sissies und auch die Bedrockers haben inzwischen aufgeschlossen. Die letzten Meter des Abstiegs haben es noch mal in sich, eine knackige Steilabfahrt die wir abgehen und dann ohne Sicherung fahren. Fahren ist dabei deutlich einfacher als Gehen!

Danach machen wir wieder viele Meter bis es an den nächsten Aufstieg geht. Eckhard und Toddi nehmen den ersten Weg, einen steilen und schlammigen Hohlweg. Als in der rechten Fahrspur ein tiefes Loch auftaucht kippt der Wagen und knallt mit dem Käfig gegen einen sehr schräg stehenden Baum. Zum Glück waren sie nicht schnell unterwegs denn bereits bei gemäßigttem Tempo gab es einen gewaltigen Einschlag den man als Abdruck vom Käfig sogar noch im Dach sehen kann. Die Sissies suchen einen anderen Weg und so wird das Team kurzzeitig getrennt. Während sich der grüne Devil auf den Gipfel kämpft verzweigen sich die von den anderen gewählten Wege immer weiter bis sie sich

plötzlich im Grün verlieren. Die Beifahrer springen aus den Autos und verschwinden auf der Suche nach dem Weg in den Büschen. Ich finde oberhalb der wartenden Autos sowohl den gesuchten Weg als auch eine Kreuzung und weitere Wegen. Nachdem ich die Koordinaten meiner Position durchgegeben habe laufe ich weiter Richtung Gipfel von wo Motoren zu hören sind.

Es sind wieder einmal Aros die hier oben nach dem Weg hinab suchen.

Rechts geht es wieder da runter wo wir herkommen, geradeaus über den felsigen Grat ist keine Option, also links rum.

Aber das muss bis morgen warten, heute ist nicht mehr genug Zeit denn über Funk kommen verwirrende Anweisungen. Es klingt wie eine hektische Sicherungs- oder Bergeaktion bei der die Uhr gnadenlos gegen uns arbeitet.



Holger war beim Ansteuern der Koordinaten auf einen tief ausgefahrenen Weg gestoßen. Bei dem Versuch seitlich versetzt an der Kante zu fahren ist das Auto in die Spur gerutscht und drohte umzukippen.

Alle Bergungsversuche scheitern auf Grund fehlenden Vortriebs, so gesichert kann aber erstmal nichts passieren. Wir richten uns auf eine Nacht im Modder ein, denn inzwischen ist es halb Neun und wir müssen stehenbleiben. Aus den verstreut stehenden Autos werden Zelte, Isomatten, Schlafsäcke, Kocher, Wasser usw. zusammengetragen um im angrenzenden Rodungsfeld ein Camp aufzuschlagen.

Währenddessen machen sich Toddi, Holger und Niko auf die Suche nach dem verloren gegangenen Vortrieb an der Hinterachse und ich fälle und zerlege 3 Meter Totholz denn heute ist ja was, genau – Vatertag! Also muss ein ordentliches Feuer her.



Inzwischen haben auch die Teilnehmer des Halbwellen-Workshops Ergebnisse vorzuweisen: die Kurze ist es nicht. Problem beim Ziehen der Langen ist die Lage des 110ers. Aber die Aussicht auf eine Tüte warmen Kalorienbrei macht Beine und so dauert es nur 2 Stunden bis der Kübel soweit aufgebockt ist das man die sauber abgescherte Welle ausbauen kann. Keine 30 Minuten später ist alles wieder repariert, bzw. getauscht, und die Gruppe versammelt sich am lodernden Feuer. Nach dem Essen gibt es ein Schnäpschen für alle Freiwilligen und noch zwei Stündchen Routenplanung für morgen.

Dann klettern wir müde in unsere Schlafsäcke.

„Vatertag mal anders. Aber das Feuer hat in Kombination mit Karten und Ratsch doch über die schräge de Nacht hinweggebracht.“ Max

Freitag, 15.05.2015



Der Tag beginnt sonnig. Bis alles abgebaut und wieder verstaut ist dauert es heute etwas länger. Dafür haben wir bereits vor Fahrtbeginn die ersten Kilometer zu Fuß schon hinter uns. Holgers Auto ist schnell geborgen und nach nur einmal winchen sind wir ganz oben.



Aros ist auch wieder da und sucht bereits nach dem besseren Weg runter. Sie fahren rechts rum, wir links. Über eine Wiese, unter Bäumen durch, einen Waldweg, ne Rückeschneise, ein steiniges Bachbett, ein holziges Bachbett, eine Lichtung entlang bis auf einen Weg zu einem Holzammelplatz. Warten. Devils und Sissies haben unterschiedliche Reisegeschwindigkeiten....

Endlich wieder auf eingezeichneten Wegen unterwegs steuern wir die Sonderprüfung in Eftemie Murgu an. Die Anfahrt über tiefe schlammige Wege wird leicht hektisch denn die Uhr tickt unerbittlich runter. Um viertel vor Zwölf sind wir da und mahlen unseren Mais. Check. Auch Unlimited, Lords of Darness und ein weiteres Team(?) sind noch vor Ort. Aros waren noch nicht hier, das wird knapp.

Weiter bis zur Tankstelle bei Bozovici, Tanken und kurze Mittagspause.

Während wir noch Kaffee trinken rollen die belgischen Defender auf die Tankstelle. Als wir gerade gemeinsam über der Karte hängen fahren zwei weitere Teams hupend und winkend vorbei.



Auch wir machen uns langsam wieder auf die Reifen denn es liegt noch ein gutes Stück Korridor vor uns von dem wir heute noch einiges schaffen wollen und müssen.



Die zusätzliche Planung gestern Abend am Feuer zahlt sich aus. Wir kommen auf den geplanten Routen sehr gut voran und legen viele Kilometer auf unterschiedlichsten Untergründen zurück.



Natürlich sind auch wieder einige Abschnitte no-road dabei auf denen Toddi oder ich vorauslaufen um eine fahrbare Spur zu finden. Zweimal muss der 110er an den Haken genommen werden. Sei es das tiefer hängende Diff der Salisbury-Achse oder die höhere Zuladung, keine Ahnung. Aber auch kein Problem.

Wir folgen unserer Route Richtung Norden bis Niko über Funk Probleme mit der Lenkung meldet. Wir halten an der ersten günstigen Stelle an und schauen nach möglichen Ursachen.



Auf Antrieb ist nichts zu sehen. Nach einer kurzen Reinigung des Spurstangenschutzes geht es weiter, bis zur nächsten Haltemöglichkeit. Hier tauscht Niko einen Lenkstangenkopf ohne das sich wirklich Besserung einstellt. Zwischenzeitlich kommen uns Unlimited entgegen die ebenfalls einen Einstieg für die Überquerung des Bergrückens neben uns suchen. 100 Meter hinter uns ist eine Brücke zu einem Weg in passender Richtung. Nach Abschluss der Notreparatur folgen wir Unlimited auf dem Weg bis an einen Bachlauf an dem sich der Weg gabelt. Ich laufe den kompletten Anstieg ab und melde über Funk nach unten das alles fahrbar ist, vermutlich sogar im 1. Gang Standgas. Leider wurde unten inzwischen die Entscheidung getroffen den Korridor zu Verlassen um irgendwie an Ersatz für das vermutlich defekte Lenkgetriebe zu kommen.

„Keine schöne Entscheidung, aber fahrbar war mein 90iger so nicht mehr!“ Max



Also folgen wir der schlammigen Forststraße weg von der Ziellinie südwärts Richtung Korridorgrenze und darüber hinaus bis wir keine 5 Minuten vor Fahrtzeitende eine kleine Wiese erreichen.



Die anschließende Überprüfung ergibt einen eingedrückten Rollfinger im Lenkgetriebe. So ein Mist, ein Lenkgetriebe hatten wir dabei, im weißen Landy ... F.U.C.K.

So können wir uns auf ein schönes Lagerfeuer und leckeres Tütenessen samt Feierabendbierchen konzentrieren.

Morgen werden wir alle auf eigener Achse die Ziellinie zu überfahren.

Samstag, 16.05.2015

Max und Niko starten um 7:35.

Wir packen in aller Ruhe zusammen und folgen.

Gestern lag ihre Höchstgeschwindigkeit bei 14,6 km/h, dementsprechend früh werden wir auf sie auflaufen. Tatsächlich sind sie deutlich schneller unterwegs und es dauert bis wir sie einholen. Sie sind bereits hinter Buchin nach Poiana abgebogen und fahren Richtung Ziellinie.

Das überqueren gestaltet sich problemlos. Wir fallen uns in die Arme aber so richtig will keine Freude aufkommen, irgendwas fehlt.

*„Da war kein Kampf, kein Siegeswille, keine Herausforderung.
Das war anspruchsvolles Greenlaning - ohne an Grenzen zu gehen.“*

Wir kehren um und warten an der Hauptstraße auf den telefonisch organisierten Abschlepper der uns nach Timisoara bringen soll.



„Nachdem ich am Abend mit dem Lenkgetriebe nicht mehr gedacht habe, dass wir in Wertung abschliessen können, hat es mich doch gefreut, dass es geklappt hat. Das Gefühl im Abschlepper war jedoch nicht so ein erhebendes wie schon so oft erlebt. Würden wir irgendwas anders machen? Nein, außer Ersatzlenkgetriebe an den Rahmen schrauben“ Max

Zeit für Schadensbeseitigung.

Bei Holger war hinten eine Feder direkt über der Befestigung gebrochen und hatte sich hinter die Achse geschoben, direkt neben der Bremsleitung. Mit ein vorsichtiger Gewalt ist sie dazu zu überreden wieder in ihre alte Position zurück zu springen.



Das warten zieht sich. Die Präsentation der landwirtschaftlichen Gerätschaften wir von uns ausgiebig und leidenschaftlich diskutiert. Teilweise kennt man das Gezeigte nur noch aus dem Museum.



Endlich ist der Abschlepper da und der 90er schnell aufgeladen.



Huckepack geht's nach Timisoara zum Ziel.



Vor dem Hotel wartet der Red-Bull-Bogen auf uns. Die Blackboxen werden abgebaut und die Autos kommen auf den Parkplatz. Sachen werden hin und her geräumt, Taschen gepackt, Teile getauscht und Bier getrunken. In der Lobby gibt es weitere Biere die wir in der gemütlichen Lounge vor dem Hotel genießen.



Dann geht es endlich aufs Zimmer für ein kurzes Nickerchen in der kleinen Badewanne.

Später am Abend, nach dem Dinner im Hotel, findet die Siegerehrung in der alten Bastion statt.

Ein schöner Rahmen für den Abschluss der 11. Superkarpatas.

Dank starker Leistung gibt es einen 5. Platz im 2. Korridor, das reicht aber leider gerade nicht mehr für ein einstelliges Gesamtergebnis – Platz 10.

Den restlichen Abend verbringen wir das Leben genießend und mit einem Bier in der Hand in bequemen Ledersesseln oder vor dem einzigen Klo wartend.

Mein Höhepunkt des Abends ist der Rückweg durch das nächtliche Timisoara.



Die Rückfahrt mit Team Bedrock am Sonntag bzw. Montag ist eine andere Geschichte die ich irgendwann gerne mal zu Papier bringen werde.

Hier und heute würde sie den Rahmen dieses Berichts sprengen.

Nur soviel sei gesagt: das „Team Gregor Schiller“ muss sich erst noch als würdiger Nachfolger beweisen.

Text & Bilder: B.Knorr - Dirt Devils Nordheide Kommentare: M.Meister – Siessie reloaded Ilten, 31.05.2015

