

SuperKarpata 2008

17. Mai bis 25. Mai 2008



Das Team „Spirit of Expedition“

Bernhard

Michi

Martina

Wolfgang



Voller Einsatz und Teamgeist in allen Situationen sind für die SuperKarpata unerlässlich!



SuperKarpata 2008

17. Mai bis 25. Mai 2008



Unerlässlich sind auch zuverlässige Fahrzeuge:

Wie z.B. mein **Nissan Patrol**



Michis **Landrover Defender** muss gelegentlich mit frischen Steckachsen gefüttert werden:



SuperKarpata 2008

17. Mai bis 25. Mai 2008



Vorgeschichte

Die große Überraschung kam schon im Oktober: Mein bewährter Beifahrer „Onkel“ wird Papa, dummerweise etwa zur Zeit der SuperKarpata. Und nachdem er bei der Geburt seines Sohnes dabei sein will, fällt er als unser Navigator aus.

Da bringt er zum ersten Mal etwas zusammen, was „Hand und Fuß“ hat, und dann patzt er derart beim Termin. L

Als Ersatz fand sich Martina Halmdienst, die 2006 als Zuschauerin und 2007 als Teilnehmerin dabei war.

Auch bei Michi Waldl gibt's eine Veränderung: Bernhard Hofstätter, der bei den ersten beiden SuperKarpatas dabei war, ist wieder mit an Bord.

Das Team „Spirit of Expedition“ ist somit etwas verändert, die Begeisterung, der bei den Vorbereitungen an den Tag gelegt wird, ist aber trotzdem groß.

Tage-, wochen-, monatelang werden Ausrüstung, Taktik, Landkarten und die Navigeräte besprochen, ausgetüftelt und optimiert.

Sogar den „Daheimbleiber“ Onkel packt das Trophyfieber, er versorgt uns mit Funk- und GPS-Geräten, und schult Martina, Michi und Bernhard in die Geheimnisse der Navigation ein.

Leider übertreibt er es dann maßlos und gibt Martina völlig aus der Luft gegriffene Informationen, wie z.B. „Wolfgang schnarcht urlaut“, oder „Wolfgang wird unleidlich, wenn das Bier ausgeht“

Nach einer Woche SuperKarpata wird sich herausstellen, dass Martina auch schnarcht, und von den 19 Dosen Bier, die ich mitnehmen werde, 11 oder 12 wieder nach Wien kommen.

Die Autos bleiben dieselben:

Mein Nissan Patrol bekommt allerdings grobstollige Bereifung von Simex, eine kürzere Untersetzung und Rockslider.

Michis Landrover Defender 130 wird mit einem Überrollkäfig aufgefettet.

Diese Veränderungen werden sich noch als sehr wichtig herausstellen!

Samstag, 17. Mai, Start in Pachfurth

Der Tag beginnt mit hektischem Einpackgewurschtel. Martinas Zeug füllt fast einen ganzen Container, aber durch meine ausgetüftelte Packunordnung lässt sich alles irgendwo verstauen.

Ein bisschen von dem unnötigen Kram versuche ich ihr noch auszureden, wer braucht schon auf der SuperKarpata eine Salatkräuter-Mischung?

Grillfleisch, Brot, Ketchup und Bier ist die richtige Nahrung für den hungrigen Karpatenfahrer!

Danach rollen wir schwer bepackt und laut dröhnend auf den nagelneuen Simex nach Pachfurth. Dort geht's bereits zu wie in einem Bienenstock; viele bekannte und noch mehr neue Gesichter. Mit 60 Autos am Start ist das Teilnehmerfeld groß wie nie zuvor.

Was auffällt ist, dass viele Autos aufgerüstet wurden. Waren beispielsweise Simex oder Silverstone früher die Ausnahme, sind sie heuer schon fast Standard.

Nach den üblichen Verzögerungen geht's mit der ersten Sonderprüfung los: Ein Auto pro Team soll möglichst schnell durch den Offroadparcour fahren. Michi übernimmt das und prügelt seinen riesigen Pickup mit fünftbesten Zeit über die Strecke, was uns etwa 80 min. „Jokerzeit“ für die erste Etappe bringt.

Höchst beeindruckend war einer der Pinzgauer, der Platz 3 herausfuhr, oder besser gesagt heraus“flog“. Dass ein völlig untermotorisiertes Fahrzeug, das sich sonst nur mit dem Tempo einer Wanderdüne bewegt, derart schnell sein kann, hat wohl jeden überrascht.

Danach werden die Koordinaten des Treffpunktes in Rumänien in meinen NaviPC eingegeben, der uns zuverlässig dorthin lotst.

SuperKarpata 2008

17. Mai bis 25. Mai 2008



Sonntag, 18. Mai, 2 Sonderprüfungen, Nachtstart in die 1. Etappe

Fahrerbesprechung: Zwei Sonderprüfungen, bei denen das Team getrennt wird, mehr erfahren wir vorerst nicht.

Wir tauschen noch die Beifahrer und diverses Material, um alle denkbaren Aufgaben bestmöglich bewältigen zu können.

Bernhard und ich kommen zuerst zur Sonderprüfung „Wasser“. Etwa 250m müssen gegen den Wind quer über den See zurückgelegt werden, und zwar mit einem Floss, das aus dem Material, das im Auto vorhanden ist gebaut wird. Zum Glück hatten wir vorher noch das Schlauchboot samt elektrischem Außenborder umgeladen. Während Bernhard das Boot aufpumpt, baue ich eine der beiden 110Ah-Batterien aus dem Nissan aus. Die erste Schwierigkeit besteht darin, den ganzen Krempel über die ca. 6m hohe, sehr steile Uferböschung hinunter ans Wasser zu bringen, ohne sich dabei ernsthaft zu verletzen, oder das Zeug gleich im See zu versenken.

Da den Veranstaltern Joe und Georg das ganze noch zu einfach erschien, muss als zusätzliche Herausforderung stehend gefahren werden. Und das stellt die zweite Schwierigkeit dar, da der kleine Elektromotor derart viel Kraft hat, dass es uns beim Anfahren fast nach hinten aus dem Boot wirft. Fachmännisch knoten wir ein Halteseil ans Schlauchboot, das uns die nötige Stabilität gibt.

Nach kurzer Fahrt sind wir am Ziel. Und nachdem wir das ganze Zeug nicht zum Auto zurückschleppen wollen, wenden wir seemannisch unser Schiff nach backbord und stechen erneut mit „voller Fahrt voraus“ in See zurück zum Ausgangspunkt.

In der Zwischenzeit haben sich einige Mitstreiter am Ufer eingefunden, die geschäftig mit Reifen, Kisten, Brettern, Kotflügeln und anderen Autoteilen herum hantieren, um daraus irgendetwas Schwimmfähiges zu basteln.

Im Schatten eines Pinzgauers erholen wir uns von der Strapaze und beobachten dabei die anderen.

Nach der Mittagspause, in der zwischen den Autos kein Material ausgetauscht werden darf, kommen wir zur zweiten Sonderprüfung, einer Trialsektion. Diese ist interessant und abwechslungsreich gesteckt, hat aber einen Haken. Eine Gatschlacke, die am Vormittag kaum zum „Felgenbenässen“ geeignet war, ist mit jedem Auto tiefer umgeackert worden, sodass die letzten Autos (zu denen wir leider gehörten) daran kläglich scheiterten.

Simex hin und Sperre her, es wurd' daraus nix mehr!

Pünktlich zur Fahrerbesprechung am Abend stellt sich ein gewaltiger Wolkenbruch ein, was auch die einzige Konstante dieser Woche sein wird: Regen pünktlich zum Abendessen.

Um 20:20 Uhr erhalten wir die Landkarten mit den eingezeichneten Korridor Grenzen. Ausnahmsweise ist die Stoppzeit schon vorab fixiert, und zwar mit 23:00 Uhr. Wer früher stoppt, schenkt Zeit her, wer länger fährt, braucht Jokerzeiten oder bekommt Strafkilometer.

Wir entschließen uns, nördlich in den Korridor einzufahren und finden uns sehr schnell in einem Gewirr aus unfahrbaren, endenden oder aus dem Korridor herausführenden Wegen. Nach drei Winchaktionen auf seifenartigem Lehm beenden wir kurz vor 23:00 Uhr das Trauerspiel. 2,5 Stunden für etwa 2 km im Korridor – wenn's so weiter geht, wird das ein Debakel.

In schon kindlich anmutendem Optimismus meint Michi, dass der Regen jetzt wohl vorbei sei und will ernsthaft im Freien schlafen.

Bernhards knappe Antwort: „Nix da, du baust das Zelt auf!“

Minuten später setzt wieder der Regen ein, dem Michis Zelt ohne Außenplane ausgesetzt ist, weil er geschickterweise das Zelt darauf gesetzt hatte.

SuperKarpata 2008

17. Mai bis 25. Mai 2008



Montag, 19. Mai, 2. Fahrtag

Der Tag beginnt damit, dass Martina den Weg auf die Hügelkette erkundet, während der Rest des Teams versucht, Ketten aufzulegen, was sich als besondere Herausforderung erweist, da meine neuen Simex etwas kleiner und schmaler sind als die alten MTs.

Nach einer Stunde fachmännischem Improvisieren durch Michi und Bernhard sind sie verkürzt und angepasst und es kann losgehen.

Jetzt finden wir endlich einen „Weg“, der über diese erste verdammte Hügelkette führt. Wir treffen auch zwei andere Teams, ergo sind wir nicht die einzigen, die sich in der Nacht auf diesem 400 m hohen Gatschhaufen fest gefressen hatten.

Die Stimmung steigt auch wieder, als wir endlich „Kilometer machen“. Doch nach etwa 20 km endet der bis dahin passable Weg im Nichts. Also Suchen nach Alternativen. Ein Navigationsfehler bringt uns in ein dichtes Gehölz, in dem eine Steckachse des Defenders reißt. Die Nachdenkpause während Michi den Schrott aus dem Achsrohr holt, lässt uns den richtigen Weg erkennen.

Mit 3-Rad-Antrieb am Landrover geht's noch ein gutes Stück weiter. Den Verlust des Antriebs an einem Rad muss Michi durch erhöhten Einsatz und forciertes Tempo bergauf kompensieren. Plötzlich steht der Landrover vor uns und aus dem Funkgerät tönt knapp: „Kommt's vor!“

Michi hatte einen in den Hohlweg stehenden, großen Wurzelstock gerammt und atomisiert. Sein Überrollkäfig hatte Schlimmeres verhindert, der Schaden ist trotzdem beachtlich:

- Kotflügel und Motorhaube massiv verformt
- ein Motorhaubenscharnier ausgerissen
- Blechschäden rund um die Windschutzscheibe
- Armaturenbrett verzogen
- Lenkradposition: noch unergonomischer als im Originalzustand
- Pedalpositionen: irgendwie anders
- und wer weiß, was noch alles

Den leidgeprüften Landrover-Fahrer Michi kann das nicht aus der Ruhe bringen. Es wird trotzdem geblödel und gelacht, so dass er auch weiterhin den Landy vor lauter Lachen gelegentlich in den Graben fährt.

Dann verlassen wir den Korridor für etliche Kilometer, um die erste „Schatzkiste“ zu erreichen.

Dort treffen wir auf „Das Auge“ Manfred, der wie ein Borg mit seiner Filmkamera verschmolzen ist.

Von ihm erfahren wir, dass erst ganz wenige Teams hier waren. Entweder sind wir doch nicht so schlecht unterwegs wie wir gedacht haben, oder die anderen haben die 5 Strafkilometer fürs Nichtanfahren einfach in Kauf genommen.

Nach zwei kurzen Passagen außerhalb des Korridors finden wir einen schönen Lagerplatz an einem Bach mit einem großen Laubbaum, unter den wir uns während des täglichen „Abendessen-Weltuntergang-Gewitterregens“ zurückziehen, wo wir bestes Rindfleisch grillen.

Vorher hatten Michi und Bernhard noch sehr geschickt den abgerissenen Achsstummel aus dem Differential heraus gekitzelt und die „neue“ Steckachse, die ja erst 240.000 km gelaufen war, eingebaut.

Mit dem allabendlichen Gläschen Rotwein klingt der ereignisreiche Tag entspannt aus.

Die Nacht ist wiederum sehr laut, da es pausenlos donnert und schüttet.

Dienstag, 20. Mai, Ankunft im Etappenziel

Der Tag beginnt für uns sehr früh mit dem beliebten Kettenauflegenspiel.

Der Korridor, der noch vor uns liegt ist ziemlich schmal, und dementsprechend rar sind die Möglichkeiten für die Routenplanung.

SuperKarpata 2008

17. Mai bis 25. Mai 2008



Und auch an diesem Tag finden wir uns bald in einem Gewirr an im Nichts endenden Wegen wieder. Mangels Alternativen riskieren wir eine Steilabfahrt in ein Tal, aus dem es möglicherweise keine reglementkonforme Ausfahrt mehr gibt. Ein Wiedereinfahren in den Korridor entgegen der Fahrtrichtung führt zur Disqualifikation, was allerdings an dieser Stelle der einzige Ausweg sein könnte, zumindest lassen die Landkarten so etwas befürchten.

Unten angekommen treffen wir das Team der Ungarn mit der LilaQ. Boros' Monsterjeep hängt mit Zylinderkopfschaden am Abschleppseil hinter der ebenso monströsen LilaQ, die in einem früheren Leben einmal ein Toyota war.

Trotz dieses Handicaps sind diese Wahnsinnigen bergauf über miese Schlammpfade immer noch schneller als wir. Doch bald treffen wir wieder auf sie. Der „Weg“, der zuletzt kaum mehr als ein Eseltrampelpfad ist, endet in einem Dorf, dessen Bewohner uns ansehen, als ob wir Außerirdische wären. Eins ist sicher, hier oben war noch nie ein Auto!

Schließlich zeigt uns einer der Bauern den einzigen Weg, der ins nächste Tal führt. Die Ungarn geben mächtig Gas und sind trotz infernalischem Auspufflärm bald außer Hörweite.

Für uns folgen zwei Stunden Kampf. Der Karrenweg ist schmal, rutschig und oft seitlich abfallend. Michis 130er muss immer wieder mit den Seilwinden um die viel zu engen Kurven gezerrt werden, da zum Reversieren einfach zuwenig Platz ist.

An machen Stellen ist der Weg weggebrochen. Hier werden die Autos ins 5-6m tiefer liegende Bachbett fast senkrecht abgeseilt, um dort diese Stellen zu umfahren.

Trotz dieser Umstände bringen wir die Autos unbeschadet heraus, im Gegensatz zu den Ungarn, die einiges ihrer Fahrzeuglackierungen entlang des Weges zurücklassen.

Nachdem die Zeit schon knapp wird, fahren wir außerhalb des Korridors direkt ins Etappenziel.

Dort sind schon etliche eingetroffen, die die Lagerwiese in eine große Outdoor-Reparaturwerkstatt umgewandelt haben.

Anscheinend haben auch andere das eine oder andere mechanische Problemchen.

Die große, für uns unerwartet positive Überraschung kommt dann bei der Bekanntgabe des Zwischenergebnisses: Wir sind hinter den Ungarn Zweiter.

Für alle anderen hätte ein Zylinderkopfschaden das Aus bedeutet, nicht jedoch für die Ungarn, deren Serviceteam in der Zwischenzeit Ersatzteile und eine Werkstatt organisiert hatte.

Mittwoch, 21. Mai, Start in die zweite Etappe

Ab 10:00 Uhr wird im 2-Minuten-Takt gestartet. Um 10:22 Uhr sind wir dran. Nach kurzem Studium der Landkarte mit dem Korridor fahren wir los, vorbei an vielen anderen, die sich dafür etwas mehr Zeit genehmigen. Als wir von der Schotterstrasse in einen Nebenweg abbiegen sind wir Erster. Der Weg ist offensichtlich seit Jahren nicht mehr befahren worden und entsprechend dicht und hoch verwachsen.

Als ich oben auf dem Rücken ankomme, fehlt Michi. Während Martina nachschaut, widme ich mich der weiteren Routenplanung.

Nach einiger Zeit kommt dann die Katastrophenmeldung: Michi hat schon wieder eine Steckachse zerstört, natürlich wieder rechts hinten. Mühsam kämpft er sich mit 3-Rad-Antrieb, der Seilwinde und der freundlichen Hilfe eines anderen Teams nach oben. Wieder wird der Schrott aus dem Achsrohr geholt. Während wir auf Schotterstrassen teils außerhalb des Korridors die erste Schatzkiste anfahren, wird per Telefon ein Ersatzteil organisiert. An dieser Stelle nochmals herzlichen Dank an den Oilworker vom Team „Wild Rhinos“!

SuperKarpata 2008

17. Mai bis 25. Mai 2008



Bei der Schatzkiste „Römerquelle“ muss sich einer vom Team über einen Wasserfall abseilen. Für Kletterer wenig spektakulär, ist das doch für so manchen „Flachlandindianer“ aus Berlin eine echte Herausforderung. J

Michi übernimmt diese Aufgabe, seilt sich als „erfahrener Outdoor-Trainer“ souverän ab, und bringt uns noch mal eine Stunde Jokerzeit.

Zurück beim Auto wird routiniert die Steckachse ersetzt und mit einer Stunde Zeitverlust wieder ins Rennen gestartet.

Die nächste Hügelkette ist schnell erklommen, das Herunterkommen durch ein steiniges Bachbett jedoch nicht mehr ganz so einfach.

Dann werden die Berge höher, die Wege schlechter und der Schnee immer mehr. Irgendwann treffen wir auf Team DÖF (Ulf und Rudi), mit denen wir auf etwa 1600 m Höhe das Nachtlager aufschlagen.

Feuermeister Michi zaubert auch in Schnee und Nässe wieder blitzartig ein Lagerfeuer, auf dem bald Steaks und Würstel brutzeln – für mich die erste Mahlzeit dieses Tages.

Donnerstag, 22. Mai, Fahrtag

Der weitere Weg, bzw. die endlosen Schneefelder, die sich darüber ausbreiten animieren uns nicht zum Weiterfahren. Wir drehen um und umfahren diese Bergkette außerhalb des Korridors.

Danach geht's weiter wie vorher: Steile Auf- und Abfahrten, steinige Bachbette, Waldwege mit bodenlosem Schlamm.

Irgendwann laufen wir auf ein Dreierteam auf, das anscheinend schon längere Zeit an einer rutschigen Auffahrt gekämpft hatte, und jetzt dabei ist, den Rückzug anzutreten. Ein alter Toyota rutscht mehr als er fährt verkehrt herunter.

Dialog zwischen mir und einem der Beifahrer des anderen Teams:

Ich: „Lasst's uns da bitte vorbei!“

Beifahrer: „Des is so rutschig, da kommt höchstens ein Harvester rauf“

Ich: „Na, des geht schon“

Beifahrer: „Schauts euch des an, des geht net. Wir müssen einen anderen Weg suchen.“

Ich: „Wird scho gehen, da fahr ma rauf!“

Als der altehrwürdige Landcruiser den Weg endlich frei gemacht hat, lege ich die Diffsperrung ein und gebe beherzt Gas. Es wäre ziemlich peinlich, nach diesem Dialog jetzt hängen zu bleiben, doch dank Simex geht's problemlos hinauf. Im Rückspiegel sehe ich kurz noch zwei tellergroße Augen, dann sind sie außer Sichtweite.

Der abendliche Lagerplatz zeichnet sich durch Schönheit aus, das Wetter durch höchste Zuverlässigkeit: Mit dem ersten Zischen am Grill fallen die ersten Regentropfen.

In gewohnter Manier spannen wir die Plane und verbringen einen weiteren lustigen Abend, der meinen Rotweinvorräten beachtlich zusetzt.

Freitag, 23. Mai, Zielankunft

Während des Frühstücks kommt ein mit einer Flinte bewaffneter Mann aus dem Dickicht. Als gelernter Mitteleuropäer könnte man sich jetzt auf Ärger einstellen. Autos im Wald, campieren und Feuer würde in Österreich entweder die sofortige Erschießung oder die Verhaftung bedeuten.

Nicht so in Rumänien! Der Jäger, der passables Englisch spricht, begrüßt uns freundlich, erkundigt sich interessiert nach unserem Vorhaben und beschreibt uns den weiteren Weg, während Michi noch eine Kanne Kaffee aufsetzt.

SuperKarpata 2008

17. Mai bis 25. Mai 2008



Beim Kaffeetrinken erzählt er dann noch, dass er bei der rumänischen Ökopartei ist. Anscheinend gibt es doch Grüne mit Bezug zur Realität.

Am Vormittag laufen wir auf 3 Jeeps auf, die anscheinend irgendwie auf dem Waldweg Wurzeln geschlagen haben. Da ein Vorbeifahren in dem Hang nicht möglich ist, umfahren wir sie in großem Bogen quer durch den Wald. Nach etwa einer halben Stunde kommen wir vor ihnen auf den Weg zurück. Wir hören zwar die Jeepmotoren heulen, in nennenswerte Vorwärtsbewegung wird das jedoch nicht umgesetzt. J

Im Verlauf des Tages wird die Dichte an herausfordernden Wegpassagen geringer, bis wir am späten Nachmittag, einen Tag vor Bewerbsende im Ziel einlaufen. Dort haben sich bereits einige Teams eingefunden, mit denen ausgiebig gegessen, getrunken und geplaudert wird.

Samstag, 24. Mai, Siegerehrung

Wir verbringen fast den ganzen Tag am Parkplatz, der mit Essen, Trinken, Begrüßen der Ankömmlinge und Austauschen von Stories sinnvoll genutzt wird.

Die Siegerehrung am Abend bestätigt dann für uns das Ergebnis der Zwischenetappe:
Zweiter Platz hinter den Ungarn mit der LilaQ.
Dritte wurden die uahhhorgon OROs, für die wir uns auch sehr gefreut haben.

Sonntag, 25. Mai

Heimfahrt wie immer; lang und fad.
Ankunft in Wien gegen 18:00 Uhr.

Resümee

Die bisher schwierigste SuperKarpata!
Unser Team hat wieder bestens funktioniert, was eine der Voraussetzungen für eine gute Platzierung ist.
Wir freuen uns auf die SuperKarpata 2009!!!