

Superkarpata 2011 - Team BALU

Die Vorbereitung

Auch dieses Jahr ein neues Team, Cyrill und Michael kennen als Schweizer beide den Pinzgauer aus ihrer Militärzeit und wissen, worauf sie sich einlassen. Als Fahrer wieder Jochen und ich, als Koch und Navigatör unverändert Hannes. Bei der Vorberechung stellt sich heraus, daß einer im Team gehörigen Respekt vor Bären hat, da hilft kein gutes Zureden. Er kommt aber trotzdem mit, wie er das Problem löst werden wir sehen. Ein weiteres kleines Problem für zwei Raucher sind die Nichtraucherautos, allein wegen der Benzindämpfe in Motornähe verbietet sich das Rauchen während der Fahrt.



Aber nicht nur das Team wird umgebaut, auch am Auto steht einiges an. Erstmal ein paar Reparaturen, der alte Wärmetauscher aus Alu Guß ist kaputt und als Ersatzteil extrem teuer. Ich probiere es mit einem Nachbau in Eisen, dank Nachbarschaftshilfe (Schweißgerät!) kostet es nur das Material. Neu ist auch die 2. Seilwinde, aber die Montage wird zum Problem. Weil ich die Winde hinten haben will ist das keine Standardlösung, die fröhliche Bastelei beginnt. Es wird Zeit für das eigene Schweißgerät, viele Übungsstunden sind garantiert. Und alles dauert sehr viel länger als gedacht, Methode Versuch und Irrtum. Oder auch viele Versuche und viele Irrtümer.

Abgesehen davon kommen dann noch zahlreiche Überraschungen dazu, die 1. Seilwinde geht leider nicht mehr. Ein Zahnrad und eine Andrückfeder sind kaputt, was bei einer schon 3 Jahre alten Horn Winde offenbar ein unlösbares Problem darstellt. Erst keine Infos zu Preisen, dann kommen die angekündigte Lieferungen nicht und letztlich gibt es gar keine Reaktionen mehr. Offensichtlich ist Horn ein reines Einwegprodukt, was zu einer zweifelhaften Bastellösung in letzter Minute führt.

Das selbe passiert dann gleich nochmal bei den Seilrollenfenstern, bei Horn im März bestellt. Aus dem Sofortkauf bei e-bay wird flugs eine „Lieferung erste Maiwoche“ und dann eine „Lieferung vielleicht Ende Juli“. Auch hier letztlich gar keine Lieferung und eine Bastellösung in letzter Minute stattdessen.

Wenige Wochen vor dem Start hat sich dann alles verschworen gegen uns, undichte Vergaser, undichte Radantriebe, undichte Bremsschläuche und die Windenhalterung erweist sich im ersten Test als zu schwach. Nur dank tatkräftiger Nachbarschaftshilfe vom Autohaus Buselmeier wird alles noch fertig und wenigstens die Unterboden-Seilführung ist auch professionell geschweißt und sehr solide. Aber der Rest ist nicht getestet, gut vorbereitet ist anders. Eigentlich wollte ich auch meine Bremsen nochmal einstellen, aber das wird nach der SK sowieso wieder fällig. Die Arbeit spare ich mir angesichts des Zeitmangels, der Pedalweg bleibt ein wenig lang.

Beim Einpacken dann erste positive Überraschungen: Hannes hat tatsächlich die Proviantmenge reduziert, hervorragend. Mixer, frische Eier, 18 Päckchen Schlagsahne und Salatkräuter sind zwar immer noch dabei, aber der Berg ist deutlich kleiner als im Vorjahr. Dafür haben wir vielfältige Anti-Bären Ausstattung dabei, Pfefferspray und ein angeschliffener Spaten sollen der Abwehr dienen. Neu im Gepäck ist auch unsere moderne Funktechnik - allerdings nicht vom offiziellen Sponsor der Superkarpaten.

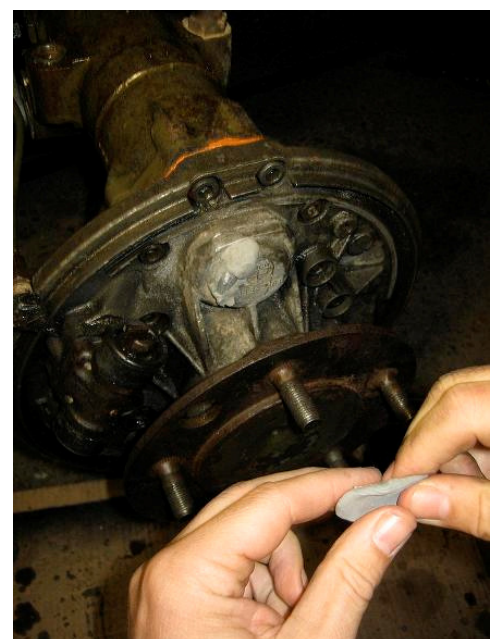


Die Anreise

Auf der Autobahn höre ich mit Erstaunen die Bitte meines Beifahrers, die Heizung runterzustellen, bisher nie vernommene Worte in einem Pinzgauer, ich traue meinen Ohren nicht. Und meinem Wärmetauscher-Nachbau auch nicht, zur Sicherheit halten wir doch mal an um nachzusehen, ob sich irgendwas überhitzt gerade. Tut es nicht, Auspuff und Ölwanne sind bei beiden Fahrzeugen gleich warm, alles bestens.



Dafür tropft bei Jochens Pinzgauer der eben neu gedichtete Radantrieb. In Wien sind wir bei Richard angemeldet, der mit seinem Pinzgauer die Breslau fährt und gut ausgestattet ist, der hat alle Teile da - also ist das die nächstgelegene Fachwerkstatt so oder so. Alle 50-70 km Öl nachfüllen, dann geht es. Nur aus dem gemütlichen Abend in Wien wird leider nix, stattdessen die erste Reparatur. Wir finden ein Loch im Gehäuse, das als Ersatzteil leider schlecht zu bekommen ist. Richard hat zwar jede Menge Teile da, bei näherem Hinsehen aber doch kein passendes. Am Ende hilft nur zukleben.



Der Start

Der Start wie gewohnt am Schloß Halbturn, aber er ist verregnet und kalt. Eingekauft für das übliche Frühstück hatten wir schon, jede Menge Weißwürste und zwei Kästen Bier extra, aber Buffet im Regen ist Mist. Bei dem Wetter hält sich das auch ohne Kühlbox bis Rumänien, da soll das Wetter besser sein. Als Überraschung gibt es dann gleich in Wien die erste Sonderprüfung, eine Seilbrücke bauen. Es darf aber nur eine Seilwinde verwendet werden, keine weiteren Gurte oder Seile. Hier bewährt sich meine Winde gut, 45 m Seil reichen, um das Seil um beide Autos zu wickeln und eine Brücke zu bauen. Super, eine Stunde Zeitgutschrift.

Ohne weitere Probleme nach Rumänien, der Übernachtungsplatz liegt auf einem Hügel mit toller Rundumsicht. Wetterleuchten und Gewitter über allen Hügeln, nur bei uns ist es glücklicherweise trocken und es gibt sogar noch einen leckeren Eintopf.



1.Tag

2. Versuch mit dem Weißwurstfrühstück, aber leider hilft nur ein einsamer Sissie tapfer mit, die Weißwurstberge zu reduzieren, alle anderen hatten schon lange gefrühstückt als unser Koch endlich erwachte. Die zwei leeren Bierkästen wollten wir eigentlich in Wien entsorgen, aber jetzt sind sie immer noch voll - also müssen sie mit. Genau wie die restlichen gefühlten 500 Weißwürste.

Zu der zweiten Sonderprüfung wird vorerst nur gesagt, daß man eine Wathose braucht und gleich am Camping anziehen soll. Danach im Konvoi zum Startort, Bademodenschau mitten im Zentrum, das Publikumsinteresse ist groß. Die Aufgabe lautet „einmal Bach hochfahren“, sieht eigentlich einfach aus, bis dann die Staustufen kommen. Während wir noch alles ansehen probieren es die ersten schon. Erst hängt Spirit of Expedition alleine auf der Stufe, dann die Crazy Dogs daneben, man hört nur unregelmäßig lautes Krachen von Metall auf Stein, wenn wieder einer sein Auto quält. Man versteht zwar nichts von der Unterhaltung, aber die Mimik sagt viel. Michis Gesicht wird immer röter, die Stimmung unten offensichtlich immer gereizter. In der ersten Stunde kommen sie keinen Zentimeter voran, wenn Spirit of Expedition schon solche Probleme hat, dann warten wir lieber noch etwas ab.





Die Pizzeria mit Dachterrasse ermöglicht entspanntes Zusehen bei gleichzeitiger Stärkung, wir entscheiden uns gegen diese Sonderprüfung. Wie auch einige andere Teams, die wir eben dort treffen. Lieber ausgeruht direkt starten als womöglich irgendwas demolieren.

Der erste Korridor hat ca. 160 km, es stehen 25 Stunden in vier Tagen zur Verfügung, weitere 3h Fahrtzeit können durch Anfahren von Kontrollpunkten erworben werden. Das Wetter ist bestens, sonnig, trocken und staubig, nach kurzer Planung geht es los. Plötzlich hinter uns mehrere Geländewagen, gleich zwei Teams folgen. Stau hinter uns, das sind wir gewohnt, aber auch an der ersten Kreuzung warten sie, statt zu überholen. Und dann erklären sie sich, Totalausfall der Navigationscomputer, sie suchen etwas Führung. Wir haben nix dagegen wenn sie uns nachfahren, auch wenn es nicht allzu lange dauert bis sie zurückfallen und verschwunden sind.

Wie üblich geht es recht bald zur Sache - steile Auffahrten, steinige Bachbetten. Bei Trockenheit aber alles kein Problem, bis auf den Staub für den Mann hinten drin. Am ersten Abend findet sich ein perfekter Campingplatz mit fließend Wasser zur Bierkühlung, etwas später kommt noch Team Saurer 2 dazu. Gemeinsames Grillen und Hannes läuft zu Hochform auf, je mehr Gäste desto besser das Essen: Ein großer Salat für alle und Pudding zum Nachtisch.



2. Tag

Noch 22 h und 145 km, Ausrüstung intakt, Wetter gut.

Weiswurst zum Frühstück, glücklicherweise hilft Saurer 2 ein wenig. Wir wollen den nächsten Hügel zusammen fahren, unsere Navigation hat aber leichte Anlaufschwierigkeiten und erfordert öftere Diskussions- und Orientierungspausen, erster PC Absturz bei mir. Die Fahrgemeinschaft mit Saurer 2 dauert ganze 10 min, dann werden die ungeduldig und suchen lieber selber. Weiter geht's allein, wieder steinige Bachbetten und steile Auffahrten und nach nur einer Sackgasse sind wir zwei Hügelkämme weiter, Mittagspause. Mit Weißwurst, versteht sich.





Danach läuft es recht gut, schöne Landschaft, kaum Probleme abgesehen von immer noch häufigen Routendiskussionen und TTQV Abstürzen aller Art. Cyrill leistet an den Rechnern ganze Arbeit und installiert regelmäßig alles neu, sucht Fehler und findet Lösungen. Ein Computerspezialist im Team ist bei dem Programm sehr zu empfehlen. Erst gegen Abend verliert sich ein Weg im Wald und wir müssen wieder suchen. Saurer 1 kommt derweil auf eben diesem Weg zurück, von hinten läuft Saurer 2 auf uns auf. Aber auch das gemeinsame Suchen hilft nix, kein guter Weg, die Saurer wollen sich ein Stück alten Weg freischneiden.

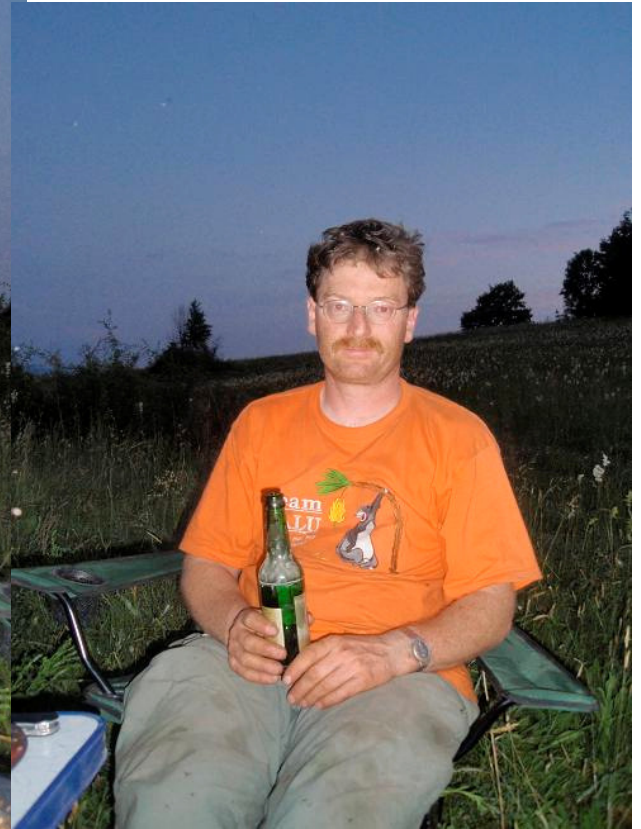


Wenigstens unsere Raucher freuen sich über die Sucherei, sie nutzen mittlerweile jeden Stopp für eine schnelle Zigarette auf Vorrat, man kann ja nie wissen, wann wieder Gelegenheit ist. Wir drehen um und kucken nochmal genau an der verpaßten Kreuzung. Siehe da, da ist doch was - ziemlich zugewachsen, aber Fußspuren sind frisch. Wir probieren es, das Gestrüpp ist nur hüfthoch und kein ernsthaftes Hindernis. Zumindest nicht fürs Fahren, fürs Sehen leider doch. Das Grünzeug verdeckt die Wegböschung und schon liege ich im Graben - erste Bergeaktion (Zigarettenpause). Nur wird auch dieser Weg dann doch schlechter, erst abgehen (Zigarettenpause) und auch hier wäre längeres Freischneiden nötig, also retour. In dem Stil geht es weiter, jeder Stop zum Kartenstudium oder Weg erkunden wird zur Zigarettenpause und so treten keinerlei Entzugserscheinungen auf in dieser Woche.



Schliesslich finden wir einen Weg durch die Wiesen und dann auch einen wunderschönen Übernachtungsplatz nach einem langen Tag. Tolle Aussicht, ein milder Abend, Gelegenheit zum ausgiebigen Kochen und Landschaft genießen. Frisches Basilikum und der frisch geriebene Parmesan aus der Parmesanraspel machen den Unterschied zu abgepackter Fertignahrung. Einziger Minuspunkt des Platzes sind die vielen Schnaken.



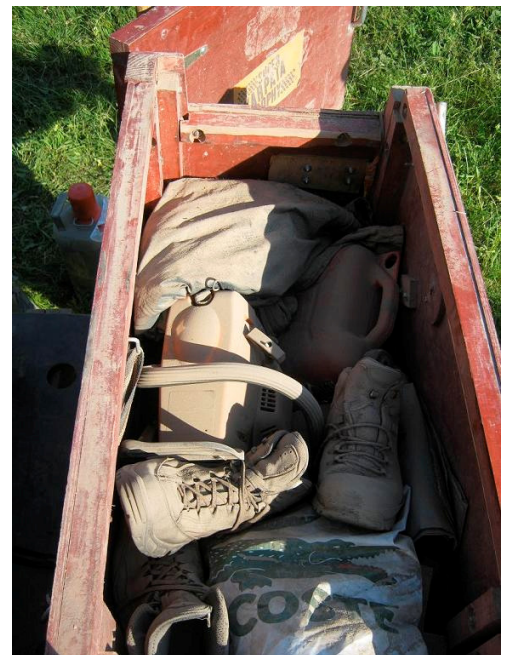


3. Tag

Noch knapp 12 h Restfahrzeit und 100 km, ein PC ausgefallen, Wetter bestens.



Weißwurst zum Frühstück, noch riecht sie nicht. Unsere EDV Abteilung arbeitet auf Hochtouren am neuen Stromanschluß für den PC, erfolgreich, aber wir starten erst spät. Wir nutzen die Zeit zum Aufräumen und für die Planung. Der Staub verwandelt das Gepäck in ein Kindermalbuch: Welche Farbe hat die Motorsäge (orange), die Jacke (grün) und der Kanister (rot)??. Stattdessen ist alles einheitlich grau. Immerhin, das Gelände sollte ab sofort leichter werden, es könnte sich ausgehen den Korridor ganz zu schaffen. Aber es wird knapp und wir müssen alle Kontrollpunkte mitnehmen damit die Zeit reicht.



Erster Kontrollpunkt ist eine Furt, eine Stunde Gutschrift. Danach wieder steinige Bachbetten und steile Aufstiege, oben am Kamm ein super Weg durch den Wald. Schöne Landschaft, gutes Wetter, gute Stimmung und immer schön im Korridor. Nächster Graben, nächster Kontrollpunkt, nächster Hügel. Und noch ein enger Hohlweg, Jochen rutscht in die Bäume und hängt, einmal freischneiden dauert doch eine Viertel Stunde. Kurz danach ein Platter bei mir, wieder ein paar Minuten weniger. Ein kleines Matschloch kostet nochmal einige Minuten und reduziert die Wirkung der nassen Trommelbremsen auf fast Null.



Unser Navigator hinten drin bekommt viel Staub ab, der Atemschutz bewährt sich. Der bequeme Sitz auch, Cyrill schafft es sogar während der Fahrt zu schlafen, an Kreuzungen muß er immer wieder mal erst geweckt werden. Kleine Verzögerungen bei Routenentscheidungen bedingt durch die Aufwachphase sind die Folge und anschließend eine Rotation der Sitzplätze, vorne bleibt er wach. Taucht aber trotzdem gleich wieder ab, diesmal unter seiner Jacke, die als Sonnenschutz für den PC dient. Reale Straßen interessieren einen Computerfreak sowieso weniger, die virtuellen im Computer reichen völlig - leider gibt es davon kein Bild.



Am nächsten Hügel ist kein rechter Weg hinunter zu finden, ein Gewitter zieht auf, es wird so dunkel, daß wir Licht brauchen im Wald. Nix wie weg hier, auch wenn der Weg schon lange nicht genutzt wurde, runter geht er. So ganz richtig sind wir aber nicht, plötzlich stehen wir auf einem kleinen Hof, eine Bäuerin kuckt etwas irritiert. Wir verstehen was von „da waren schon drei so Maschinen“, muß wohl Saurer 1 gewesen sein. Und die Gesten zeigen deutlich, daß wir irgendwie außenrum sollen, aber wo genau? Über die Weide - oder doch nicht? Nach dem 2. Wendemanöver erbarnt sie sich und stimmt zu, wir sollen einfach durchs Tor über ihre Weide runter ins Tal. Über die Flasche Wein freut sie sich offensichtlich, zur Sicherheit fragt sie dann aber doch noch, ob da wohl noch mehr kommen? Etwas suspekt ist ihr die Sache schon, ich hoffe unser „nein“ hat gestimmt.



Ab jetzt sollte ein richtig gutes Wegstück kommen, die Straße ist im Atlas eingezeichnet. Gelegentlich Zeit aufzuholen, geplant ist eine Stunde für die nächsten 25 km, die Fahrzeit wird immer knapper. Betonplatten führen auf den nächsten Hügel, paßt genau. Bis zum Funkmast, danach wird es schlagartig schlechter und schlammig. Die Zeitplanung wird hinfällig, was nun? Zurück kostet auch Zeit, also weiter, vielleicht wird es ja besser. Dann kommt das große Schlammloch, ca. 30 m lang, zahlreiche Fahrspuren nebeneinander, alles weich und sehr tief eingefurcht - das sieht richtig böß aus. Probieren, ich zuerst. Das Heck rutscht ab, aber ich schaff es gerade noch. Jochen nicht, lapidarer Kommentar über Funk „wir brauchen Hilfe“. Entspannt bleiben die beiden im Auto sitzen und warten bis wir kommen.



2. Bergeaktion, Winde anhängen und Pinzi wieder aufstellen. Er springt trotz fast leerem Tank und Schräglage an, 5 m voran, Seil umhängen und das war's dann. Die Horn Winde gibt endgültig den Geist auf. Zum Glück geht der Rest auch mit Waffelbords, wenn auch langsamer. Die nächsten paar km ist der Weg besser, dann endet er an einem Holzschlag, das war's für heute. Leicht getrübe Stimmung, wir sind nicht weit genug gekommen und ohne Weg müssen wir zurück - wieder durchs Schlammloch.

4. Tag

2:40 h Restfahrzeit, 40 km, eine Winde und ein Ersatzrad kaputt



Die Socken erfüllen ihre Funktion mittlerweile nur noch ungenügend, die zieh ich nicht mehr an, dann lieber barfuß in die Sandale. Ein kleiner Spaziergang bei schönster Morgenstimmung bringt gute Neuigkeiten, nur 500m zurück haben wir die Abzweigung übersehen und da ist dann wirklich ein besserer Weg. Zur Sicherheit laufe ich ihn ein längeres Stück ab, er bleibt gut - es gibt wieder Hoffnung, noch ein Stück Korridor zu schaffen. Gleich mal alle wecken, leicht verschlafene und entgeisterte Blicke: Was hast Du gemacht, wie weit bist Du schon gelaufen?



Die letzten Weißwürste zum Frühstück, Hannes behauptet, man kann sie noch essen. So gestärkt schaffen wir den frühen Start, wir müssen um 13:00 die Ziellinie erreichen, sonst droht Disqualifizierung. Es geht immer höher hinauf, tolle Aussicht und ganz oben dann sogar eine Schotterstraße, die genau paßt. Nur sind wir nicht die einzigen Benutzer, eine Pferdeherde wählt den selben Weg. Sieht ja schön aus, aber die Pferde sind ziemlich hartnäckig, sie bleiben auf dem Weg und sie haben es nicht eilig. Kein Überholen im Wald, auch wenn Platz wäre bleiben sie am Weg. DQ Zeiten interessieren die Pferde offenbar nicht. Es dauert ewig, bis sie sich auf eine größere Wiese verziehen und wir vorbei können, Zeit verrinnt.



9:12 kurz vor dem letzten Kontrollpunkt, Restfahrzeit 0:40. 9:13 CP erreicht, Restfahrzeit 1:39 - dringend gebrauchte Minuten. Und dann raus aus dem Korridor, auf die Straße und Ziellinie rechtzeitig erreicht. Bis 15:00 zum Zwischencamp, ein schönes Fleckchen Wiese am Bach und ein wenig Platz ist auch noch für uns. Kaum stehen wir, da sehe ich einen zweiten Platten, diesmal hinten.

Zusammen mit Saurer 2 machen wir eine kleine Werkstatt auf, gemeinsames Reifen flicken und Teilebörse. Ich hab ein wenig Stahlseil für ihren Handbremszug, sie flicken und längere Montiereisen. Wir ziehen den ersten Reifen ab und finden zahlreiche Löcher im Schlauch. Normalerweise hätte ich den nicht mehr repariert, aber ein Ersatzschlauch für zwei Platte reicht nicht, also geduldiges Flicken.



Entscheidende Fortschritte machen wir aber erst mit rumänischer Unterstützung, drei kräftige Jungs kucken eine Weile unserem Treiben interessiert zu und entscheiden dann, daß man uns mal zeigen muß wie es geht. Ich hatte noch nie selber einen Autoreifen geflickt, sie schon, ruck zuck ist der 2. Reifen ab, der Schlauch raus auch dann auch wieder drin. Ein Nagel im 2. Reifen ist die klare Ursache. So nebenbei beim Bremsen reinigen entdecke ich auch eine gebrochene Bremsankerplatte hinten, diese Bremse wird komplett demontiert und stillgelegt. Eine weniger macht auch keinen Unterschied mehr.

Hannes und Cyrill kümmern sich zum Glück so lange um die Sonderprüfung mit dem Schaf scheren und Seil flechten, 2 h Zeitgutschrift. Abends dann Suppe und Präsentation der Zwischenergebnisse, drei Teams haben den Korridor komplett geschafft.



5. Tag

Start in den 2. Korridor gleich morgens in umgekehrter Reihenfolge der Platzierung. Auch hier vertreten die rumänischen Pferde ihre eigenen Vorstellungen zu Vorfahrtsregeln nachdrücklich und stehen gerne ein wenig im Weg.



Wir haben 20 h Fahrzeit in drei Tagen und ca. 170 km vor uns. Mehrere Kontrollpunkte ermöglichen Zeitgutschriften von maximal 5 Stunden zusätzlich. Bis zur Startlinie sind es ein paar km Straße mit zahlreichen Baustellen, an der ersten müssen wir warten und entdecken, oh Freude, ein Platter bei mir. Routinierter Radwechsel und unter diesen Umständen dann erstmal in die Werkstatt, zwei Ersatzreifen dabei zu haben wäre doch besser. Der Anfang vom Korridor ist halbwegs leicht, allerdings zieht ein Gewitter auf. Im einsetzenden Regen schaffen wir es gerade so über den ersten Hügel, bevor der Schlamm unbefahrbar wird. Wobei das Gewitter uns irgendwie folgt, ein regelrechter Wettlauf beginnt.





An der nächsten Hügelkette fängt es auch gerade an zu regnen und plötzlich stehen die Dirt Devils vor uns im Weg - sie winchen. Das dauert zu lange, wir drehen um und umfahren. Ein paar km weiter scheint die Sonne, beste Bedingungen. Erster Kontrollpunkt, gute Wege durch Almlandschaft. Nochmal eine kleine Umfahrung und dann kommen die großen Berge. Der Forstweg mündet wieder mal in eine steile steinige Rinne vom Typ Bachbett, nach oben zu immer steiler. Hier ist der Pinzgauer optimal, so was fahren wir ganz entspannt. Nur leider stehen dann plötzlich die Sissies und schon wieder die Dirt Devils vor uns rum, die deutlich mehr zu kämpfen haben.



Ausnahmsweise wären wir mal schneller, aber es ist zu eng zum vorbeifahren. Es ist schon 20:30 und das Gewitter rückt an, es beginnt unglaublich zu schütten. Die vor uns winchen immer wieder mal und kommen nicht recht voran, der Weg wird mit jedem Tropfen interessanter, eine echte Nervenprobe. Am Ende schaffen es alle noch auf die Paßhöhe, hier ist es eben, hier kann man campen. Es stürmt und schüttet und ist deutlich kühler geworden. Nach dem Zeltaufbau gibt mir Jochen dann den besonders aufmunternden Hinweis „übrigens, du hast zwei platte Reifen“ - gibt's nicht. Gibt's leider doch, der vordere geflickte und ein hinterer, beide ohne Luft. Das muß warten bis morgen, aber glücklich macht es mich schon heute nicht.

6. Tag

120 km, 13 h Fahrzeit, eine Winde kaputt, kein Ersatzreifen mehr.

Morgens ist wenigstens das Wetter gut, erstmal Reifenwechsel. Beim 2. Reifen gibt dann auch noch mein Hydraulikheber den Geist auf. Irgendwie logisch: Wozu einen Wagenheber, wenn man keine Ersatzreifen mehr hat? Trotzdem könnte man allmählich abergläubisch werden: Pannen vor dem Start, die erste Winde beim 2. Einsatz kaputt, 5. Platte an einem Fahrzeug, jetzt der kaputte Wagenheber - irgendwer hat was gegen uns. Schlechte Vorzeichen für diesen Tag.

Das Team H+H kommt beim Frühstück den steilen Bach rauf und entschwindet im ersten Weg, kurz danach kommen sie zurück und probieren den nächsten. Und den nächsten und den nächsten und dann drehen sie um. Scheint schwieriger zu sein als gedacht. Einen der Wege wollen wir uns trotzdem ansehen, aber H+H hatte Recht, da geht nix weiter. Also den steilen Bach wieder runter und einmal noch wo anders probieren. Wieder vergebens und so allmählich geht die Zeit aus, jetzt wird umfahren.

Auf der Straße macht sich der Bremsverschleiß dann doch bemerkbar, der Pedalweg tendiert gegen unendlich. Erst nach mehrfachem Durchtreten des Pedals setzt eine Bremswirkung ein, nur in Kombination mit Motorbremse und viel Geduld ist der Wagen zum Stehen zu bringen.

Falls es mal eilt, sollte man die Geduld durch die Handbremse ersetzen, meine Bremsmanöver werden immer gewagter. Und der Korridor ist noch sehr lang, wir müssen auf Tempo fahren: Möglichst gute Straße mit kleinen Umfahrungen statt Gelände. CP 2 bringt zwei Stunden Zeitgutschrift, können wir brauchen. Wenn da nicht ein LKW im Weg stünde, der sich festgefahren hat. Der Trekker müht sich redlich, ist aber zu schwach. Kurz bevor wir umdrehen wollen kommt dann der größere Trekker und der Weg wird frei, Glück gehabt. Aber von der Zeitgutschrift bleibt nicht allzuviel übrig.



Es geht weiter durch relativ stark besiedeltes Gebiet, Holzhauersiedlungen und Bauernhöfe. Überall Holzstapel, Schweine auf Weide und Straße, idyllisches Landleben. Ab sofort nur noch kleine Hügel, die Straßen sind gut, man kann schnell fahren. Bzw. man könnte schnell fahren, wenn man ein paar PS mehr hätte, alles quälen und treten hilft nix, bergauf nimmt der Pinzgauer unser Motto ernst - immer gemütlich. Jede kleine Steigung wird zur Geduldsprobe, Zeit verrinnt. Zusätzlich viele, viele kleine Navigationsfehler, den Rauchern geht es richtig gut heute. Bis wieder mal eine Spur im Wald endet. Irgendwer ist hier rauf, aber im weichen Waldboden hänge ich dann leider doch schnell fest.



Es fehlen nur 10 m, mit Winde kein Problem, nur daß die 2 Winde genau hier dann auch kaputt geht. Das Seilfenster verbiegt sich, das Seil reißt, das Auto rutscht zurück und hängt zwischen dicken Baumstämmen fest, Motorsägenarbeit ist angesagt. Noch mehr Zeit verloren für nix, alles retour und ab sofort ganz ohne Winde. Es liegt immer noch viel Strecke vor uns, fahren bis kurz vor 21:00, Camp auf einer Kuppe.



Kaum steht das Zelt, da kommt ein dröhnender Motor näher, wir tippen auf die V8 Jeeps von H+H. Aber weit gefehlt, es sind nur ein paar Einheimische im Polo ohne Auspuff, klingt auch gut. Wozu braucht man eigentlich einen Geländewagen auf den Straßen hier? Drin sitzen ein paar sehr fröhliche Rumänen, die sich gerne mitteilen und ein Bierchen mit uns trinken. Mindestens einer hat schon gut vorgearbeitet am Promillepegel. Wir verstehen fast kein Wort, das bremst ihren Redeschwall aber kein bißchen. Ausgerechnet Hannes haben sie sich als Zuhörer auserkoren und halten ihn vom Kochen ab. Sie wohnen wohl ums Eck, sie zeigen uns das Haus im Tal und wollen uns mitnehmen, damit wir frische Milch bekommen. Wie erklären wir jetzt das Reglement mit der Black Box und der Tagesfahrzeit??? Irgendwann geben sie auch so auf und wir bekommen noch unser Abendessen, rustikales Buffet mit Melone zum Nachtisch.



7. Tag

Noch 3:17 h Fahrzeit und 50 km, keine Winde, kein Ersatzrad, keine Bremsen, keine Socken.

Die Reststrecke sieht machbar aus, zumindest mit kleinen Umfahrungen. Zwei CPs liegen noch am Weg, je eine Stunde Zeitgutschrift kann man so bekommen. Scharf kalkuliert sollte das sich gerade noch ausgehen. Also wieder mal früh los, Disqualifikationszeit an der Ziellinie ist 13:00, lieber etwas früher ankommen und Puffer bis zur DQ haben.



Den ersten CP schaffen wir exakt wie geplant, danach Graslandschaft und schöne Aussicht am nächsten Hügel. Und Spuren im Gras, denen wir folgen. Bis mir die Spuren dann nicht mehr gefallen, es sieht sumpfig aus, stopp. Erstmal kucken, da will ich nicht weiter - nur leider war das schon zu weit, nichts geht mehr. Die Vorderräder stecken, ich komme nicht zurück. Jochen zieht von hinten, aber das reicht nicht.





Jetzt wird es knapp, 9:30 Uhr, reguläre Fahrzeit nur noch 1:45, danach Strafkilometer und nochmal 1:45 Stunden bis zur Disqualifizierung. Unsere Bergemittel sind doch recht bescheiden: Zwei Schaufeln, beide morsch, brechen sofort ab. Zwei Waffelbords haben wir noch, ein paar Balken und zum Glück den Bären-Abwehrspaten, der erstmals einen sinnvollen Zweck erfüllt. Michael buddelt unermüdlich, aber nach fast einer Stunde nutzlosem Bemühen erscheinen glücklicherweise die Sissies und helfen. Mit Seilwinde, Umlenkrolle und gleichzeitig vorgespanntem Pinzgauer bewegt sich endlich was, mir fällt ein riesiger Stein vom Herzen. Allein hätten wir das vermutlich nicht mehr geschafft.



Das Reststück ist dann gut zu schaffen und wir kommen doch deutlich vor 13:00 über die Ziellinie, mit leichter Überziehung der Gesamtfahrzeit. Spirit of Expedition sitzt schon da und vespert. Gute Idee, Mittagspause, erster Austausch und mal kucken, wer noch so alles kommt. Nach und nach trudeln alle ein, Saurer, Korridor Express, Amarok. Zeit für das letzte Stück zum Hotel.

Das Buffet zum Abendessen ist super, erstmals ist im Hotel das Essen besser als bei uns. Zuerst werden die Ergebnisse vom 2. Korridor bekannt gegeben und somit ist dann auch schnell klar, wie das Gesamtergebnis aussieht.

Die interne Auswertung bestätigt unsere Platzierung, durch das konsequent vorsorgliche Ausnutzen sämtlicher Stops als Zigarettenpause haben unsere Raucher im Endeffekt viel mehr geraucht als daheim: Zu viele Aufenthalte für eine gute Platzierung.



Der Heimweg

Am Sonntag legen wir noch einen Pausentag ein in den Bergen. Super Aussicht, Lagerfeuerchen, ein tiefer Griff in die Proviantkisten und immer noch reichlich Bier. Allgemeines Entspannen, ein wenig müde sind wir doch. Im Wald beim Holzholen ruft plötzlich Michael laut und kommt zurückgerannt - ein Bärenhaufen. Sieht tatsächlich groß und unbekannt aus, nicht nach Pferd oder Kuh, aber wie sieht ein Bärenhaufen aus? Keiner weiß es, vom Bären selber sehen wir nix, immer noch keine Gelegenheit, unser Anti-Bären Arsenal mal zu testen oder herauszufinden, wie gefährlich Bären denn nun sind.



Das Wetter ist schön, wir bleiben noch ein wenig in den Bergen, die Ruhe tut gut. Am Rückweg wechseln wir uns grundsätzlich beim Fahren ab, nur vor Orten streikt Hannes: Ohne Bremsen fährt er im Stadtverkehr nicht, kann ich verstehen. In Ungarn regnet es wieder und kühlt ab, ich schalte die Heizung ein. Und prompt kommt der Protest, dreh doch bitte die Heizung etwas runter. Na bitte, immerhin etwas funktioniert noch.

Die Filme: Teil 1: <http://www.youtube.com/watch?v=pVXWkVLGVMY>

Teil 2: <http://www.youtube.com/watch?v=Sq43iCkAfJM>