

SuperKarpata 2011

28. Mai bis 5. Juni 2011



Wie schon die Jahre zuvor treten wir mit 2 Fahrzeugen und 5 Personen an, irgendwie hatte sich das bewährt.

Startnummer 10

Nissan Patrol GR Y60

Wolfgang Bachleitner

“Onkel“ Helmut Ormsby

Fahrer und Navigator

Navigator

Startnummer 11

Landrover Defender 130

Michi Waldl

Bernhard Hofstätter

Martina Halmdienst

Fahrer und Landrover-Mechaniker

Meister der Seilwinde

Futter, Film und Foto

Um die Herausforderungen der SuperKarpata noch zu steigern, ist es Tradition, dass sich Michi einige Tage vorher schwer verletzt. Nachdem er tiefe Schnittwunden, Eisenspäne im Auge und gar einen halb verwesenen Hintern schon ausprobiert hatte, versucht er heuer etwas gänzlich Neues: Er tritt unverletzt an!

Das hat allerdings zur Folge, dass er keinerlei Medikamente einnimmt und uns so eine neue Seite zeigt, doch dazu später.

Samstag, 28. Mai, Start beim Schloss Halbtorn

Der Regen und die relativ niedrige Temperatur können die Freude, die anderen SuperKarpata-Veteranen zu treffen nicht trüben. Nach einer kleinen Sonderprüfung (Seilspannen und -tanzen zwischen 2 Autos) und der üblichen Teamvorstellung starten wir um 13:20 Uhr in die Verbindungsetappe.

7 Stunden später treffen wir am Lagerplatz ein, wo die Bewohner des nächsten Ortes für uns ein hervorragendes Gulasch zubereitet hatten und bereits fest Party machen.

Sonntag, 29. Mai, Start in die 1. Etappe

Im Konvoi geht's ins Zentrum von Beius, wo eine weitere Sonderprüfung stattfindet. Ein Abschnitt des Flusses ist im Team zu durchfahren. Jedes Team muss einen von der Orga zur Verfügung gestellten Baumstamm mitnehmen, und einen Baustamm oben am Ende der Sektion wieder abliefern.

Wir starten als Erste in die Sektion, nehmen den Baumstamm auf und sind bald an der Schlüsselstelle, einer Doppelstufe. Nachdem ein einzelner Baumstamm nicht hilft und noch kein weiteres Team da ist, versuchen wir mit unseren Stahlleitern diese Stufen zu überwinden. Das hätte auch gut geklappt, wenn uns nicht verboten worden wäre, einen Brückenpfeiler (oben fahren da 40-Tonner drüber) als Ankerpunkt für die Seilwinde zu nehmen. Die Beschreibung des folgenden Chaos' würde Seiten füllen. Wie auch immer, letztendlich haben es alle Teams, die in die Sektion eingefahren sind, innerhalb der Zeit geschafft.

SuperKarpata 2011

28. Mai bis 5. Juni 2011



Dann wird es interessant, wir erhalten den USB-Stick mit dem Korridor. TTQV4 zeigt uns einen etwa 150 km langen Korridor, für den wir (inkl. aller Zeitgutschriften) 30 Stunden Zeit haben. Das könnte zu schaffen sein, wenn wir entlang der gedachten Korridormittellinie im Durchschnitt mindestens 5 km/h fahren.

Überfahren der Startlinie: 14:26 Uhr

Bereits nach 3 km wird klar, dass die Aufwärmphase im Korridor vorbei ist:

Erster Aufstieg: Bachbett – große Steine – steil bergauf – winchen.

Nächster Aufstieg: same procedure

Übernächster Aufstieg: Wald – Weg aus – Baumstümpfe – steil bergauf – winchen



Hier treffen wir erstmalig Team H+H, die obwohl sie 40 min nach uns über die Startlinie gefahren sind auch schon da sind. Teufel auch, wir haben uns noch keine Schnitzer erlaubt, und trotzdem sind die viel schneller als wir.

In den folgenden zwei Stunden treffen wir die Jeeps von H+H noch 5 weitere Male, das letzte Mal kommen sie uns merkwürdigerweise entgegen. Danach haben wir sie erst wieder im Etappenziel gesehen.

Stopp: 19:51 Uhr (Tagesfahrzeit 5:25 Stunden)

Wir sind zwar da, wo wir hin wollten, haben aber mehr Zeit als geplant dafür verbraucht.

Ab jetzt muss das Tempo erhöht werden, sonst wird der ganze Korridor nicht zu schaffen sein.

SuperKarpata 2011

28. Mai bis 5. Juni 2011



Irgendwas ist anders als in den letzten Jahren. Die Besatzung des Defenders hat sich anscheinend sowas wie eine rudimentäre Packordnung einfallen lassen und produziert dadurch geringfügig weniger Durcheinander.



Außerdem benimmt sich Michi ohne Medikamente wie eine Schlaftablette. Oder liegt es vielleicht doch nur am Alter? Sonst hocken wir bis lange nach Mitternacht am Feuer und philosophieren über Autos, die Taktik des nächsten Tages und die Auswirkung des aktuellen Bierkonsums auf den CO₂-Haushalt des Mondes. Jetzt liegt er schon vor Beginn des Abendessens im Schlafsack.

Montag, 30. Mai, Fahrtag

Start: 7:51 Uhr

Heute geht's deutlich besser voran, nach nur anderthalb Stunden sind wir am ersten CheckPoint (Furt), und das obwohl Michi zwischendurch wieder mal völlig unmotiviert in einen Graben gefahren ist und ohne Patrol als Ankerpunkt wohl sämtliches Gestrüpp in Windenreichweite entwurzelt hätte. Die Furt selbst ist aufgrund des Niedrigwassers unspektakulär. Es folgen ein paar Kilometer auf Asphalt, wo wir uns für ein paar Minuten bei sonorem Simexdröhnen vom sonst allgegenwärtigen infernalischen Geschepper, Gerumpel und Geklapper erholen können. Bernhard meint zwar, dass die Geräuschkulisse im Landrover noch viel schlimmer ist als im Nissan, vorstellen kann ich mir das aber nicht.

Mittags erreichen wir den 2. CheckPoint, für den es keine Koordinatenangabe, sondern eine Peilung gibt, was mit TTQV jedoch nicht sonderlich schwierig ist. Das Schlammloch, in dem ich mich kurz zuvor festgefahren hatte, war schwieriger zu verlassen.



SuperKarpata 2011

28. Mai bis 5. Juni 2011



Bis auf 2 mächtige Buchen, die erst mal weggesägt werden müssen kommen wir am Nachmittag des 2. Tages enorm gut voran.



Stellenweise lässt das Terrain eine für uns schon wahnwitzige Geschwindigkeit von 40-50 km/h zu. So erreichen wir kurz nach 18:00 Uhr den 3. CheckPoint. Beim ziemlich steilen Abstieg vom CP ins nächste Tal über die Trasse einer Stromleitung unterläuft meinem Beifahrer ein schwerer Fehler. Anstatt mich ordentlich einzuweisen versteckt er sich hinter seiner Kamera. Ich werte das als „geht schon“. Die 2 Meter tiefe Furche vor dem rechten Vorderrad kann ich durch die Motorhaube nicht sehen.

Als sich das Auto bedenklich neigt, lenke ich schnell nach rechts ein, was dazu führt, dass das Vorderrad, auf dem mittlerweile fast das ganze Fahrzeuggewicht lastet blockiert, weil sich irgendwo einer der Stollen verhakt hat. Also wieder ganz schnell in die andere Richtung lenken. Ganz kurz vor dem Purzelbaum fängt das Rad wieder an sich zu drehen und wie durch Zauberhand haben wieder alle 4 Räder Bodenkontakt.

Nicht nur dass mein Beifahrer mich grob fahrlässig nicht auf diese Furche hingewiesen hat, hat er auch noch den Film dieser Zirkusnummer vermurkst, nur weil er Angst hatte, dass der Patrol auf ihn drauf fällt – so eine Memme.

Stopp: 19:27 Uhr (Tagesfahrzeit 11:36 Stunden)

An diesem Tag ist es extrem gut gelaufen, nicht einmal mein Beifahrer konnte das verhindern. Wir waren immer innerhalb des Korridors, haben noch rund 13 Stunden Fahrzeit zur Verfügung und unser Lager liegt nur mehr 11 km Luftlinie von der Ziellinie entfernt.

Dienstag, 31. Mai, Fahrtag

Ausnahmsweise weckt nicht Onkel, sondern die Sonne. Der Unterschied lässt sich mit dem Vergleich einer Wurzelbehandlung mit einem Wellnesswochenende beschreiben.

Wir lassen es heute geruhsam angehen, frühstücken ausgiebig, prüfen die Fahrzeuge und reinigen die Fenster.

SuperKarpata 2011

28. Mai bis 5. Juni 2011



Start: 10:56 Uhr

Nach ein paar Kilometern Asphalt geht's noch einmal auf rund 1300 m hinauf. Der Abstieg über steinige Serpentinaen führt uns zu unserem nächsten Lagerplatz.

Stopp: 11:54 Uhr (Tagesfahrzeit 0:58 Stunden)

Distanz bis zur Ziellinie: ca. 6 km

Wir hätten auch noch näher ran fahren können, vermuten aber dort keine besonders schönen Lagerplätze mehr.

Lagern ist anscheinend für manche besonders anstrengend. Onkel, Bernhard und Martina verpennen den halben Nachmittag. Rechtzeitig für die Aufnahme von Grillfleisch sind dann aber wieder alle munter.



Mittwoch, 1. Juni, Ankunft im Etappenziel

Start: 7:12 Uhr

Ohne besondere Vorkommnisse rollen wir über die Ziellinie.

Ziellinie: 7:43 Uhr (Tagesfahrzeit 0:31 Stunden, Gesamtfahrzeit 18:30 Stunden)

In Beius ergänzen wir unsere Vorräte und trinken Kaffee. Nach dem Tanken fahren wir gemütlich ins Ziel, das sich mitten im Nationalpark Apuseni befindet.

Die Sonderprüfung "Schaf scheren" wird von fast allen absolviert. Insgesamt recht lustig, nur Martina motzt ein wenig rum, dass ihr Gewand seit dem Scheren nach Schaf müffelt.



SuperKarpata 2011

28. Mai bis 5. Juni 2011



Nach 4 Tagen ohne Dusche haben anscheinend die Geruchsnerven aus Selbstschutz ihre Funktion eingestellt. Außer Martina nimmt von uns jedenfalls keiner mehr irgendeinen Geruch wahr – nur im Zelt ist das anders, dort stinkt es von Tag zu Tag immer mehr, doch dazu später.

Durch Gespräche mit anderen Teams hören wir heraus, dass außer uns nur zwei weitere Teams den Korridor nie verlassen hatten: Korridor Express und Crazy Dogs.

Bei der Präsentation des Etappenergebnisses wird das bestätigt, wir führen mit 35 Minuten Vorsprung knapp vor unserem Erzrivalen, dem Korridor Express.

Der weitere Abend verläuft entspannt und für manche ziemlich hochprozentig. Vor allem die Dirt Devils beeindrucken durch enorme Trinkfestigkeit.

Donnerstag, 2. Juni, Start in die zweite Etappe

Erstaunlicherweise sind bei der Fahrerbesprechung alle anwesend und können auch aus eigener Kraft aufrecht stehen. Dann werden wieder die Landkarten und die USB-Sticks ausgegeben.

Wieder hat der Korridor eine Länge von etwa 150-160 km, allerdings haben wir jetzt (inkl. aller Zeitgutschriften) nur 25 Stunden Zeit zur Verfügung.

Überfahren der Startlinie: 11:26 Uhr

Gleich der Einstieg in den Korridor gestaltet sich schwieriger als gedacht. Gemeinsam mit einigen anderen Teams irren wir wenige 100 m nach der Startlinie herum. Doch irgendwann ist dieser erste Querriegel überwunden. Vom nächsten können wir das leider nicht behaupten. Viereinhalb Stunden versuchen wir teils alleine, teils gemeinsam mit anderen Teams vergeblich den Aufstieg zu finden. Dann geben wir auf und verlassen für 1,4 km den Korridor.

Wie wir später erfahren, haben einige wenige Teams einen Durchstieg gefunden.

5,5 Stunden Fahrzeit – 7 km Luftlinie von zur Startlinie – 1,4 km Korridorverletzung

Ein äußerst schlechter Start in die 2. Etappe!

Wir geben Gas, überholen einige Teams und kommen wieder gut voran. Ein kaputter Reifen am Landrover hält uns nur kurz auf.

Immer wieder treffen wir den Korridor Express. Keiner weiß vom anderen, ob und wie oft er schon aus dem Korridor raus gefahren ist. Die taktischen Flunkereien, die wir uns gegenseitig auftischen werden jedenfalls mit Vorsicht genossen.

Stopp: 19:58 Uhr (Tagesfahrzeit 8:32 Stunden)

Kaum sind die Zelte aufgebaut, Brennholz gesammelt und eine Plane zwischen den Autos gespannt, geht es los mit Sturm, Regen, Hagel, Blitz und Donner. Gegrillt wird aber trotzdem, nur halt unter der Plane. Der Qualm deaktiviert nach einiger Zeit die letzten Reste des Geruchssinns, zumindest glaube ich das, bis ich ins Zelt krieche, in dem Onkel schon eine Weile schnarcht.

Die Duftnote *“Obdachloser mit nassem Hund isst Stinkekäse“* ist absolut umwerfend. Einfache, atmungsaktive Lederschuhe sind für den High-Tech-Equipment-Freak Onkel natürlich unzumutbar. Es müssen unbedingt Schuhe der Marke *“ToreGex-Mega-Schwitz-am-Polarkreis“* sein. Für die SuperKarpata im Mai oder Juni ist dieser Mist natürlich *“bestens geeignet“*.

Während ich nach Luft ringe, falle ich in ein Mittelding aus Schlaf, Koma und Bewusstlosigkeit.

SuperKarpata 2011

28. Mai bis 5. Juni 2011



Freitag, 3. Juni, Fahrtag

Start: 7:04 Uhr

Die erste Schlüsselstelle des Tages ist wieder mal ein steiler Aufstieg. Und wieder endet der Weg knapp unterhalb des Rückens. Doch diesmal wird gewincht, sehr steil, sehr schief und quer durch verschiedensten Bewuchs. Eine Seillänge und 20 Höhenmeter später sind wir oben.



Ab jetzt geht's wieder schneller voran: 2 Stunden für 28 km

Jetzt kommen wir, wieder mal gemeinsam mit H+H zu einer Stelle, von der wir schon bei der SuperKarpata 2005 einen Abstieg gesucht hatten. Wie damals dauert es seine Zeit, den zu finden. Einen Track von damals haben wir nicht, da das GPS, das wir 2005 hatten sich nur ganz wenige Positionen merken konnte, für längere Tracks war es sowieso zu doof.

Ein paar Kilometer weiter der nächste mühevolle Aufstieg durch weglosen Wald. Während wir schneiden und winchen sind auch schon wieder die Bayern von H+H da. Oben am Rücken braust der Korridor Express daher, wenig später laufen wir auf weitere Teams auf. Zäher Kolonnenverkehr im rumänischen Wald.

In der Mitte des Korridors ist ein Appendix aufgepfropft in dem sich ein CheckPoint bei einer Eishöhle befindet. Ob irgendein Team in der Eishöhle war weiß ich nicht, wir und die Teams um uns herum fahren jedenfalls nur wegen der 2 Stunden Zeitgutschrift dorthin. Und selbst das wäre beinahe zum Verlustgeschäft geworden, weil ausgerechnet jetzt ein Lastwagen auf der einspurigen Strasse umständlich beladen wird. Dem Chaos, das in diesem Ort wohl als Jahrhundertereignis betrachtet werden wird entkommen wir auf einer Hinterhofroute.

Ab jetzt geht's wieder flott voran.

Am späten Nachmittag wird es nochmals interessant. Es geht extrem steil bergab, und bergauf und wieder bergab, mit tief ausgewaschenen Rinnen und steinigen Bachbetten, also allem, was das Herz des Offroaders erfreut.

SuperKarpata 2011

28. Mai bis 5. Juni 2011



Michi schwächelt an diesem Tag etwas. "Habts für heute net scho langsam genug? Auffi, obi, umhauen, Bach, winch, ... mir reicht's bald!"

Auch der Landy scheint schon genug zu haben. Obwohl noch mindestens 20 Liter Diesel im Tank sind, bekommt der Motor nichts mehr davon ab, weil es so steil bergauf geht.

Stopp: 19:54 Uhr (Tagesfahrzeit 12:50 Stunden)

Michi schwächelt immer mehr, trotz kaputtem Kreuzgelenk (es ist ja schon 1 Woche alt) kann er sich kaum aufraffen, es zu tauschen.

Herzhaftes Grillfleisch bringt die Energie zurück. Ein bisschen Traurigkeit hängt aber schon in der Luft, ist es doch schon wieder der letzte Abend vor dem Zieleinlauf.

Onkel hatte heute anderes Schuhwerk an ("ToreGex-Fußschweiss-Maximus"). Die Atmungsaktivität eines Gummistiefels erreicht dieser Schuh zwar nicht ganz, aber sonst ist er sicher "ganz super" und voller High-tech.

Die Duftnote im Zelt ist heute: "Drei Obdachlose schlachten ein Stinktier" Das ist noch brutaler als der Gestank des Vortages. Wäre nicht die Brandgefahr im Zelt zu hoch, würde ich jetzt zur Luftverbesserung ein paar Plastikteller anzünden.

SuperKarpata 2011

28. Mai bis 5. Juni 2011



Samstag, 4. Juni, Zielankunft , Siegerehrung

Start: 7:10 Uhr

Auf den letzten Kilometern lassen wir nix mehr anbrennen. Noch ein CheckPoint und ein Tal, ein paar Kilometer auf Schotter, dann überqueren wir die Ziellinie.

Ziellinie: 9:52 Uhr (Tagesfahrzeit 2:42 Stunden, Gesamtfahrzeit 24:05 Stunden)

Im Ziel werden dann wie üblich stundenlang Erlebnisse ausgetauscht, Zeiten und Strafkilometer verglichen und auch das eine oder andere Bierchen getrunken.

Das Hotel ist das Schönste in 8 Jahren SuperKarpata, das Essen braucht auch keinen Vergleich zu scheuen.

Spannend wird es dann insoferne, ob uns unsere Konkurrenten bezüglich ihrer Strafkilometer angeschwindelt haben.

Haben sie nicht! ☺

teamsaurer2 hat mit einer fulminanten 2. Etappe noch den Korridor Express überholt, uns ist es gelungen, den 1. Platz vom letzten Jahr zu halten.

Gesamtwertung

Platz	Team	StrafKM	Fahrzeit
1	Spirit of Expedition	2,405	36:36
2	teamsaurer 2	16,801	53:40
3	Korridor Express	19,926	38:19
4	Dirt Devils	50,945	50:54
5	Crazy Dogs	69,659	42:19
6	Made in Austria	76,73	43:52
7	Balu	77,984	52:16
8	Sissies reloaded	93,516	49:42
9	Masters of disaster	106,308	50:02
10	teamsaurer 1	132,174	48:15
11	Amarok	142,435	52:43
12	Black Magic	167,89	49:01
13	Primavera	169,405	45:47
14	Cherotoyo	182,988	49:10
15	Trippple Dutch	238,88	48:18
16	G-Fender Berlin	262,133	45:44
17	Nerven aus Stahl	274,473	38:48
18	Spirit Docs	282,679	42:17
AUSFALL	Black Wolf		
AUSFALL	H+H		
AUSFALL	Hybridmorbid		

Sonntag, 5. Juni

Start: 7:53 Uhr (alle Zeiten MESZ)

Grenze RO-H: 10:35 Uhr

Grenze H-A: 16:31 Uhr

Wien: 17:21 Uhr

SK 2012 ... wir freuen uns darauf!!!