

Superkarpata 2009 - Team BALU

Nach der SK08 waren alle etwas müde, aber so nach und nach wurde klar: Wir wollen nochmal mitmachen! Bis auf Bernd, also stand Beifahrersuche als erstes auf der Tagesordnung. Nach der positiven Resonanz 2008 sollte ja leicht jemand zu finden sein - dachten wir. Aber das typische Gespräch verlief dann leider so:

Abenteuerurlaub im Geländewagen? Klingt prima, gerne! In den Karpaten? Oh ja, tolle Gegend. Eine Woche ohne Dusche? Ach so, äh, naja, also, dann les´ ich vielleicht doch lieber nur den Bericht - neue Männer braucht das Land!

Oder genauer gesagt: Alte Männer. Nach vielen frustrierenden Unterhaltungen dieser Art habe ich dann doch noch einen alten Schulfreund gefragt, der im Prinzip Idealbesetzung als 4. Mann wäre: Fährt begeistert Pajero und ist seit der 7. Klasse mit mir befreundet, nur leider lebt er in Sydney. Aber siehe da, die vorsichtige Anfrage wurde von Axel sofort positiv beantwortet, trotz etwas längerer Anreise!

Und wie üblich: Kaum war der 4. Mann gefunden, da gab es praktisch gleichzeitig noch eine Zusage von einem anderen alten Bekannten. Auch Tom ist alt genug um zu wissen, daß es schon vor Einführung der Wellness-Oase im Badezimmer Leben auf diesem Planeten gab und ließ sich von einer Woche Schlamm nicht abschrecken. Wir beschlossen also, diesmal zu fünft anzutreten. So haben wir einen Navigator-Arbeitsplatz hinten, das klingt an sich ganz praktisch.



Das Team 2009: Pinzgauer 712, Tom, Hannes, Wolfram, Jochen und Axel

Beim zweiten Mal ist alles einfacher, Ausrüstung ist schon da und erprobt. Aber ein paar Verbesserungen haben wir uns dann doch überlegt: An erster Stelle der Speiseplan, trotz der Bewertung „sehr gut“ in 2008 ist da noch Potential. Als Nachtisch z.B. könnte man statt immer nur Pudding durchaus mehr Variation einbauen. Hannes hat geduldig alle Bestellungen notiert und versprochen, sein Bestes zu geben. Nur bei der Mouse au Chocolat hat er sein Veto eingelegt, irgendwie fand er, es wäre zu aufwendig, Eischnee abwechselnd im warmen und kalten Wasserbad zu schlagen, mir unbegreiflich. Und so was nennt sich nun Profikoch.... Beschlossen wurden außerdem Flaschen- statt Dosenbier, eine leistungsfähigere Kaffeemaschine und eine Kühlbox.

Der Rest war schnell geklärt: Eine Seilwinde reicht, keine Änderung hier. Reifen: MTs wären an sich schon schön, beim nächsten Reifenwechsel sind sie eingeplant. Bei mir steht der aber vor der SK nicht mehr an, also dann eben nicht. Jochen dagegen braucht vier neue Reifen, im Forum fanden sich günstig gebrauchte Traktionsreifen. Und dann blieb nur noch das lange Warten, bis es endlich losgeht.



Erste interne Sonderprüfung: Verstauen des Proviantes. Vier Alukisten für den Proviant hatte ich Hannes vorher schon gebracht, für die entsprechend ein Platz auf dem Auto eingeplant war. Aber irgendwie hat er da was falsch verstanden. Seiner Frau war noch der Schock vom Vortag anzusehen, als sie plötzlich in der leergeräumten Küche stand. Die Grundausrüstung an Geräten mußte sie sich erstmal wieder in den wüsten Haufen suchen und sicherstellen, aber es blieb immer noch genug Gepäck das mit soll.

Die vier Alukisten waren voll, sauschwer und nur mit zwei Mann zu bewegen. Aber dann fing es erst richtig an, Klappkisten, Pappkartons und jede Menge Kleinkram lagen noch rum, das soll alles mit? Und warum stehen da eigentlich Blumentöpfe zwischen dem Krempel? Ach so, die frischen Salatkräuter, auch das noch. Etwas Staureserve hatte ich ja eingeplant, aber so allmählich wurde ich dann doch nervös, wo soll das alles noch hin? Es ging sich gerade so aus, nur als am nächsten Morgen Hannes dann fröhlich nochmal mit fünf großen Brotlaiben ankam, da war Schluß bei mir. Die mußten bei Jochen hinten rein. Kontrollwägung vor der Abfahrt: Inkl. Reservesprit 3300 bzw. 3400 kg, etwa 50 kg leichter als im Vorjahr. Schnell noch beim 4x4Maxe vorbei und die neuen Starterbatterien einbauen, die er trotz Bestellung in letzter Minute noch für uns besorgt hatte. Und dann der lange Weg nach Wien, auf der Autobahn schon erste verdächtige Fahrzeuge.

Der Start in Halbturn war diesmal ein Wiedersehen mit alten Bekannten vom Vorjahr, prima Stimmung. Passend zum Ambiente hatten wir ein Sekfrühstück vorbereitet, um die Zeit bis es wirklich losgeht entspannt überbrücken zu können. U.a. das Team Spirit of Expedition war eingeladen und mit fünf Personen eingeplant, gekommen sind dann aber nur zwei, irgendwer mußte wohl noch irgendwas festschrauben....



(Der Patrol war es nicht, der verspätet war). Aber als echtes Spitzenteam ergänzen sie sich hervorragend bei der Teamarbeit, Wolfgang hat es problemlos geschafft, für die fehlenden drei Leute mitzuessen. Er hat zugeschlagen, als ob er die nächste Woche nichts mehr bekommen würde.

Team Woodrunner hat dann noch eine Mehlspeise beigesteuert, die perfekte Ergänzung zu unseren Wraps und Tomate-Mozarella Spießchen.

Kurz nach der ungarischen Grenze dann die erste Schrecksekunde: Jochens Wagen qualmt unheimlich, an Steigungen raucht es erschreckend. Sofort anhalten und nachsehen, der ganze Motor ist verölt, eine unglaubliche Sauerei. Woher das Öl kommt ist nicht erkennbar, aber während wir „Fachleute“ mit angemessen besorgter Miene grübeln, fragt Hannes von hinten: Ist das richtig, daß der Ölmesstab so weit heraussteht? Nein, ist es nicht, und anscheinend war das auch schon das ganze Problem, dieser Deckel war nicht richtig zu. Die vom Team Saurer spontan angebotene Hilfe war zum Glück nicht nötig. Anschliessend geht es glatt bis nach Rumänien, wo wir dieses Jahr schon um 22:00 ankommen (Vorjahr 2:00). Erste Navigationsaufgabe gut gelöst!



1. Tag

Packen - Kisten wuchten - auf Infos vom Veranstalter warten. Die Sonderprüfung heißt: Seilbrücke über den Fluß bauen und ein Teammitglied rüberziehen. Hier fehlt uns die 2. Winde, wir knoten stattdessen alle möglichen Gurte und Seile zusammen, es reicht gerade so für eine Brücke. Aber das Ziehen klappt nicht, zu viele Knoten, ein zu schlechter Sitzgurt. Eine halbe Stunde mehr zum experimentieren, dann hätte es vielleicht noch geklappt, aber innerhalb der zwei Stunden schaffen wir es nicht.

Nachmittags dann endlich fahren: Der Anfang vom Korridor scheint leicht zu sein, alles recht flach. Es geht los über Weideland und erste kleine Hügel. Dieses Jahr ist es heiß und trocken, der Lehm ist fest, die tiefen Spurrillen in den Wald- und Feldwegen sind hart. Zügig geht es voran, immer schön im Korridor, bis der sich verengt und nur noch ein Weg in der Karte bleibt, den natürlich alle Teams nehmen wollen. Ergebnis sind mehrere Staus, erstes Hindernis: Ein Landy, der in den Spurrillen hängt.



Zwei Räder in der Luft, ohne Sperren geht da nichts mehr und das Winchen dauert. Freundlicherweise lassen sie uns dann aber vorbei. Nützt nur leider nix, kurz danach das nächste Hindernis, mehrere Chevies hängen in einem Schlammloch fest und weitere Teams kommen von hinten nach, auf dem engen Waldweg ist Vorbeifahren unmöglich. Wir suchen zwar nach Alternativrouten, aber erfolglos, am Ende hilft nur Warten. Weil wir etwas Zweifel haben, ob ich mit meinen AT-Reifen durchkomme, versuchen wir es im Konvoi mit Seilunterstützung, ein Fehler. Jochen fährt mit viel Schwung vor und über einen Baumstumpf, schwups, schon liegt er auf der Seite. Schön weich im Matsch, aber geplant war so nicht direkt. Für's schnell-Fahren ist der Pinzi halt nicht gebaut, eigentlich wissen wir das.



Zum Glück ist das Watch-Team da und hilft beim Ziehen, so schaffen wir es relativ schnell, den Wagen wieder aufzustellen. Starten, Weiterfahren, keinerlei Probleme. Außer einer sehr blauen Rauchwolke auf den ersten Metern passiert nichts Besonderes. Und glücklicherweise war es nur der „Navigations-Pinzi“, wäre unser „Küchen-Pinzi“ umgefallen, das hätte uns härter getroffen: Ausgelaufener Balsamico Essig ist durch nichts zu ersetzen.



Da im nächsten Loch sowieso noch ein Team hängt, haben wir nichtmal Zeit verloren. Diesmal ein Toyota, der sich mit Winde mühsam voranzieht. Wir nutzen die Wartezeit zum Ketten montieren und nachdem endlich Platz ist, geht es diesmal problemlos durch das Loch und wir kommen noch an eine hübsche Wiese, wo wir das erste Nachtlager aufschlagen.

2. Tag

Morgens ausgiebiges Kartenstudium, aber alles Studieren nützt nix, der Korridor ist einfach zu lang, völlig unmöglich den zu schaffen. Da er U-förmig ist wird es einfach, einen Teil abzuschneiden und sich auf die einfacheren Bereiche zu konzentrieren, die schönen Berge werden wir wohl auslassen. Die Trockenheit hilft zwar beim Fahren, aber der Preis ist eine unglaubliche Staubfahne, die sich in unseren weit offenen Fahrzeugen verteilt. Was nicht in Ortlieb-Säcken oder ganz tief unten verstaut ist, wird gnadenlos eingestaubt. Der Proviant vom ersten Tag ist ungenießbar, der PC wird in Frischhaltefolie verpackt. Wie wir selber nach nur einem Tag aussehen will ich gar nicht wissen, gnädigerweise ist auch meine Brille verstaubt und ich sehe nur die Hälfte.



Also los, Kisten aufs Auto wuchten und fahren. Enge Wald- und Feldwege, Schotterpisten und teilweise sogar Asphalt, alles kein Problem. Zügig geht es voran, fast nur im Korridor. Offenbar läuft es besser dieses Jahr, wir treffen immer wieder andere Teams, ganz hinten sind wir also nicht. Wir werden immer wieder überholt, aber immerhin waren die schnellen Teams zwischendurch auch mal hinter uns.



Gegen Nachmittag zieht ein Gewitter auf, natürlich sind wir gerade im Wald auf Lehmwegen unterwegs. Von steinhart bis schmierseifenweich dauert es etwa 20 min, dann ist Schluß mit meinen Reifen und ich rutsche in den Graben. Also Ketten montieren, dann geht es weiter. Die Hügel sind zwar nicht hoch, aber die Hänge sind doch teilweise sehr steil, Stichwege enden immer wieder am Abgrund. Wenn wir den richtigen Weg dann erstmal haben, sind wir aber ziemlich flott unterwegs.

Team Woodrunner kreuzt mehrfach unseren Weg und am Nachmittag dann auch die Sissies beim meditieren über einem Differentialschaden. Wir schaffen es noch fast bis zum ersten Kontrollpunkt und campen im Wald. Dort herrscht reger Verkehr, Jäger mit Traktor und Hänger kommen vorbei und kucken neugierig, aber sehr freundlich. Wir haben uns erstmal ein gutes Abendessen verdient, Salat, frische Ravioli mit Fleisch-Paprika-Soße und einen Quark mit frischer Schlagsahne. Unverschämterweise kein Zitronen-Sahnequark, wie angekündigt, sondern ein Annanas-Sahnequark. Begründung: In den Untiefen der Proviantkisten konnte Hannes die Zitronen nicht finden.



3. Tag

Kisten wuchten, los und raus aus dem Korridor auf die andere Seite des Us. Einen kleinen Abstecher Richtung Berge wollen wir uns erlauben, vielleicht findet sich ja sogar ein guter Weg. Gut ist aber relativ, obwohl schon jemand so nett war uns alle querliegenden Bäume zu entfernen, dauert es immer noch seine Zeit. Keine Chance auf mehr Berge, am Ende wird der Korridor wieder flach, da machen wir weiter. Laut Karte gibt es hier öffentliche Straßen, also alles ganz einfach.

Im ersten Dorf beginnt die Suche nach der Abzweigung, mehrere Einwohner gestikulieren heftig und geben uns auf rumänisch zu verstehen, daß es hier nicht weitergeht. Na gut, aber was wissen die schon vom Geländefahren? Wir kommen überall durch, der Weg sieht doch ganz gut aus, da stellen wir uns mal dumm, nix verstehn. Aber so schnell geben die Rumänen nicht auf, nach Bejahung der Frage „Germania?“ holen sie gleich eine Frau, die deutsch spricht und nochmal erklärt, daß es hier nicht weitergeht. Wir glauben trotzdem, daß wir es besser wissen, aber nicht allzu lang. Nur 5 min. später schleichen wir uns möglichst unauffällig wieder zwischen den Häusern durch zurück.

Diese Straße nach Preveciori wird noch zum Ärgernis, eine Abzweigung nach der anderen führt ins Nichts. Bis dann tatsächlich ein Wegweiser an der Hauptstrasse steht, na endlich! Leider nur einer und das Tal vergabelt sich sofort wieder und wieder und wieder. DIESES Tal kennen wir jetzt richtig gut, natürlich war die richtige Straße die allerletzte, die noch übrig war. 2,5 Stunden nur für diese eine Kreuzung, das macht den Zeitplan hinfällig. Und nach Erklimmen der Hügel geht es auch nicht direkt flott voran. Tolle Landschaft, sehr schöne enge Wege und am Ende stehen wir irgendwie im Hof eines Bauern statt auf der guten Straße.



Aber statt mit der Mistgabel kommt er mit einem Fliederstrauß und öffnet uns freundlich sein Tor, das nun wirklich auf eine gute, geschotterte Straße führt. Jetzt aber Vollgas und außenrum zum Ziel, die Zeit wird knapp! Dummerweise tüddeln ein paar Frisen vor uns rum, die Flachländer haben offenbar Probleme mit den Kurven. Mit der Höflichkeit leider auch, keiner kommt auf die Idee mal kurz rechts ranzufahren. Da sind wir einmal tatsächlich schneller als jemand, und dann das. Erst wie sie auf die Karte kucken können wir endlich vorbei. Zu allem Überfluß zeigt die Tankuhr auch schon Reserve, aber jetzt nochmal anhalten geht nun wirklich nicht.



Mit den letzten Tropfen schaffen wir es über die Ziellinie und füllen dann erstmal nach, bevor wir zum Camp fahren.

4. Tag - Pausentag

Große Überraschung, das Camp liegt wunderschön am See, es gibt sogar eine Dusche (Freiluftdusche ohne Vorhang), überhaupt kein Vergleich zum Vorjahr. Und der Pausentag ist tatsächlich ein Tag ohne Sonderprüfung oder sonstiges Programm, nur Pause. Erst am Abend kommt die Bekanntgabe der Ergebnisse.



Aus Langeweile beschließe ich, die Bremsen mal auf Schmutz zu kontrollieren, das schadet nie. Schmutz finde ich kaum, dafür aber etwas anderes: Die Bremsbeläge lösen sich ab, das einzige neue Teil am Auto. So viel zur tollen Spezial-Verklebung der Beläge, ohne Nieten. Und da im Ort keine Werkstatt die passenden Nieten hat, kleben wir mit Epoxy-Kleber, vielen Dank hier nochmal ans Team Woodrunner für den Kleber!

Hannes nutzt die Zeit zum Proviant Sortieren, auch wenn ich mir nicht sicher bin, ob man in diesem Zusammenhang von Sortieren sprechen kann. Jedenfalls kommt er zu dem Ergebnis, daß noch genug Vorräte vorhanden sind, um abends schnell einen Kaiserschmarrn für 15 Personen zu machen, als Nachtisch und als Trost für ein Abendessen, das nicht ganz unseren gewohnten Standard erreicht.

