SuperKarpata 2006

20. Mai bis 28. Mai 2006

Vorgeschichte

Bei der dritten SuperKarpata treten wir zum dritten Mal an. Im Gegensatz zu den beiden vorherigen Bewerben wird die SuperKarpata 2006 um drei Tage länger dauern, also insgesamt eine ganze Woche, und die Sonderprüfungen werden sich auf mehrere Locations aufteilen.
Dem Wunsch einiger Teilnehmer wurde also entsprochen, denen 24 Stunden Sonderprüfung auf einmal zuviel waren.
Insgesamt sollte es somit einige Veränderungen geben.
So auch in unserem Team; statt Bernhard Hofstätter wird Gert Adlassnig Beifahrer von Michi Waldl im Defender 130 sein, die Besatzung des Nissan Patrol bleibt mit Wolfgang Bachleitner und Helmut Ormsby alias Onkel unverändert.

Samstag, 20. Mai

Chaos und Stress wie üblich! Einkaufen und Einpacken bis zur letzten Minute. Noch schnell Diesel bunkern, und dann geht's ab zum Start nach Laxenburg.
Dort gibt es das übliche Procedere mit den Startnummern und den Aufklebern.
Es sind 20 Autos am Start, 7 Zweierteams und 2 Dreierteams.

1. Sonderprüfung

Vor den Autos wird ein Stahlseil in einer Höhe von etwa 65 cm gespannt. Die Aufgabe ist es, pro Team ein Auto darüber zu bringen, ohne das Seil zu berühren.
Mit den Rädern des Defenders, unseren Stahlleitern und den Holzstaffeln bauen wir eine Brücke über das Seil. Danach muss wieder "aufgeräumt" werden, bis die Zeit gestoppt wird.

Nach 27 min haben wir das erledigt und erhalten somit 123 min "Jokerzeit" für die erste Fahretappe. Diese Jokerzeit berechnet sich aus der Differenz auf die schlechteste Zeit.
Der Joker kann unterschiedlich eingesetzt werden: Entweder als Verlängerung des Zeitkontingents von 22 Stunden für die Fahretappe, oder er kann von der Fahrzeit abgezogen werden.

Verbindungsetappe

Nachdem Michi außer 3 Paletten RedBull wenig Nahrhaftes eingepackt hatte, besteht Gert verständlicherweise noch auf einem Zwischenstopp bei einem Supermarkt. Danach geht's Richtung Osten zum Treffpunkt in der Nähe von Zalau, wo wir um etwa 1:00 Uhr früh als Erste eintreffen. Nach einem Bierchen und einem kleinen Abendessen verkriechen wir uns in die Schlafsäcke.

Sonntag, 21. Mai

2. Sonderprüfung

Ab 8:00 Uhr wird im Halbstundentakt gestartet. Als Zweite sind wir somit um 8:30 Uhr dran. Es beginnt mit einer Roadbookfahrt zu einer Rollfähre. Dort muss diese Fähre erst einmal vom gegenüber liegenden Flussufer abgeholt werden – ganz easy, wenn man die Fußgängerbrücke benutzt. Da es jedoch 45 min Zeitgutschrift für die Nichtbenützung gibt, schwimmt Onkel die etwa 40m hinüber. Das Übersetzen der beiden Autos dauert nicht lange, danach geht's zum eigentlichen Start des Fahrbewerbs, der durch eine einfache Navigationsaufgabe definiert ist. Dort werden die Autos mit den Blackboxen ausgestattet, und wir erhalten die Landkarten.

Start in die 1. Etappe

Nach dem Einstieg in den Korridor um die Mittagszeit kommen wir ganz gut voran. Bis zum Abend haben wir bereits mehr als die Hälfte der Distanz der ersten Etappe hinter uns, allerdings wehrt sich ein Berg beharrlich dagegen, von uns überquert zu werden. Nach dem 5. vergeblichen Anlauf lassen wir es bleiben und schlagen das Nachtlager auf.

Montag, 22. Mai

Unsere Strategie, über den kurzen südlichen Weg weiter zu kommen geben wir auf, und fahren ein Stück zurück, um die "Nordroute" zu befahren. Der Weg ist anfangs recht gut, wird dann aber steil und rutschig. So passiert es mir, dass ich den Patrol in einem V-Graben auf die Seite lege.

Mit der Winde ist der Nissan schnell wieder auf den "Beinen" und es geht weiter, bis sich der Weg auf einer Lichtung verliert. Von dort erkunden wir per pedes das Gelände und finden bald einen Weg auf der anderen Seite des Rückens.
Jetzt ändern sich die Schwierigkeiten, innerhalb des Korridors zu bleiben: keine V-Gräben, Felsen oder Schlammpassagen, sondern Obstgärten, Häuser und jede Menge Zäune. Den Leuten, die uns helfen wollten, weiter zu kommen, ist es mitunter recht schwer klar zu machen, dass wir die Asphaltstrasse NICHT benutzen dürfen. Also werden LKWs auf die Seite gefahren, Zäune geöffnet und Obstgärten (schonend!!!) durchfahren.

Endlich können wir das urbane Gebiet wieder verlassen und fahren einen steilen Waldweg hinauf. Plötzlich springt Michi aus dem Defender, nimmt den Krampen von der Ladefläche und schlägt damit wie ein Irrer auf eine Felge ein. Er hatte sich die Felge verbogen und wollte damit den Luftverlust aufhalten, was auch gelingt.

Bis zum Abend kommen wir bis auf einige wenige Kilometer ans Ziel heran und kampieren an einem Bach.

Dienstag, 23. Mai

Laut Landkarte scheint das vor uns liegende Gebiet recht einfach zu befahren zu sein. Wirklich schwierig ist es auch nicht, nur sehr mühsam wegen der unendlich vielen, nicht gerade kleinen Steine in den viel zu schmalen Wegen.
Als wir bei der letzten Abfahrt das Ziel schon fast riechen können, knickt beim Defender die Spurstange.

Michi als erprobten und leidgeprüften LandRover-Fahrer kann das aber nicht aus der Ruhe bringen. In kürzester Zeit ist die Spurstange ausgebaut, halbwegs gerade gebogen und wieder eingebaut. 12 min vor Ablauf der 22 Stunden sind wir im Ziel.
Nach und nach stellt sich heraus, dass alle außer dem Rangie-Team, den Uahhhorgen und uns den Korridor wenigsten einmal verlassen hatten, was so genannte Strafkilometer zur Folge hat und diese Teams in der Wertung nach hinten reiht, unabhängig von der Fahrzeit.

Nach dem Auftanken der Fahrzeuge können wir etwas entspannen und laben uns mit frischem Ziegenkäse mit Olivenöl, Salz und Pfeffer sowie Weißbrot und einem Gläschen Rotwein ....

.... während so manch anderes Team sich ausschließlich flüssig ernährt.

Mittwoch, 24. Mai

3. Sonderprüfung

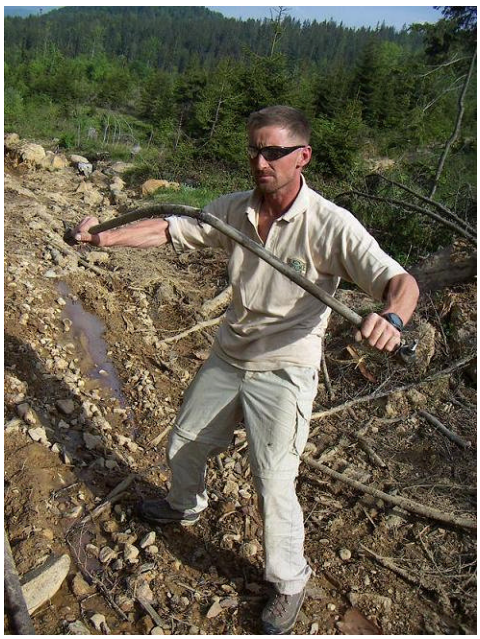
Alle Autos werden mit dem Heck bergauf entlang eines Hanges platziert. Die Aufgabe ist es, das Auto ohne es umzudrehen und ohne einen Gang einzulegen etwa 40 m den Hang hinauf zu bewegen.
Wir ziehen einfach das Windenseil des Defenders unter dem Auto durch, setzen oben einen Erdanker und los geht's mit dem Winchen, während alle anderen außer einem Jeep mit Heckwinde noch lange rätseln bzw. herumbasteln.
Aber es kommt, wie es anscheinend kommen muss, nach etwa drei Viertel der Strecke stirbt der Windenmotor einfach ansatzlos.

Also müssen die letzten Meter mit dem HiJack bewältigt werden, was aber ziemlich viel Zeit benötigt und unseren ganzen Vorsprung in dieser Sonderprüfung zunichte macht. Aber letztlich haben wir auch diese Sonderprüfung lange vor Ablauf der Zeit bewältigt, was wieder für rund 2 Stunden Jokerzeit gut war.

Michis Winde lief auf 24 Volt, einen 12 Volt Ersatzmotor haben wir dabei, somit wird ein bisschen die Elektrik umgebaut und noch ein Defekt am 24/12Volt Wandler repariert, während die anderen schon längst gestartet sind.

Start in die 2. Etappe

Mit einer Dreiviertelstunde Zeitrückstand nehmen wir die Verfolgung auf.
Bei einer steilen Abfahrt knickt wieder einmal des Defenders Spurstange. Routiniert wird sie ausgebaut, durch Michis Bärenkräfte gerade gebogen und mit der Stange des HiJacks verstärkt.



Es folgen wieder viele Kilometer auf viel zu schmalen Wegen, bis wir an einem idyllischen Lagerplatz halt machen.

Das Wetterleuchten lässt nichts Gutes erwarten, also werden die Zelte diesmal besonders sorgsam befestigt. Kurz nach dem Niederlegen geht's los: Blitze im Sekundentakt, Donner der den Boden zittern lässt, Wind und Regen wie am Kap Hoorn.

Donnerstag, 25. Mai

Während Gert und Onkel die Gegend erkunden, legen Michi und ich den Autos Ketten an. Nach dem Weltuntergangsregen der letzten Nacht wollen wir die nassen und steilen Wiesen auch hinauf fahren, und nicht nur ziellos auf ihnen herum rutschen.

Wir kommen auch ganz gut voran und hätten dabei auch nur 2 oder 3-mal die Autos fast umgeschmissen.
In einem Ort schon nahe am Ziel gibt es dann noch ein Erlebnis der besonderen Art: Winchen mitten im Ort!
Der etwa 35 Grad steile und rutschige Weg wird anscheinend sonst nicht von Kfzs benutzt, nur das Rangie-Team ist 3 Stunden vor uns durchgekommen. Als wir auftauchen ist gleich einmal Volksfeststimmung im Ort. Einige zeigen uns die Bäume, die schon vor uns zum Winchen benutzt worden sind, andere helfen begeistert beim Ausrollen des Seils und jedes zweite Wort der Rumänen ist "Trollito" (=Seilwinde).
Als beide Autos oben sind, gibt's Applaus und Gejohle.
Danach geht es endlos bergauf bis zu einem Rücken, wo wir wieder bei bestem Wetter kampieren.

Freitag, 26. Mai

Nach einem Frühstück bei Sonnenschein lassen wir es ruhig angehen und sind nach anderthalb Stunden um 10:00 Uhr mit einer Gesamtfahrzeit von etwa 17 Stunden im Ziel.

4. Sonderprüfung

Nachdem die Abstände zwischen den Teams recht groß sind, kann die letzte Sonderprüfung auch nichts mehr an der Reihung ändern, weshalb da etwas "die Luft draußen" ist.
Die Sonderprüfung "Wildwasserpaddeln" wollen Joe und Mario vorzeigen, kentern jedoch gleich nach dem Ablegen. Die Strömung ist ziemlich stark, und somit wird diese Sonderprüfung gecancelt, zumal es auch noch zu schütten beginnt.

Im Partyzelt der Orga lässt sich das Sauwetter aber ganz gut ertragen. Diejenigen, die kaum noch Verpflegung haben, werden von denen verköstigt, die viel zu viel dabei haben. Zu guter letzt passiert auch noch Schreckliches: Den Uahhhorgen geht der G'spritzte aus (ursprünglich 39 Liter), obwohl der angeblich stärkste Trinker wegen seines abgelaufenen Passes nicht nach Rumänien einreisen durfte.
Bis spät in die Nacht wird gegessen, getrunken, geplaudert, gesungen, ...

Samstag, 27. Mai

Der Dauerregen hört einfach nicht auf. Das Lager abzubrechen macht dementsprechend sehr viel Spaß. Ebenso endlos ist die Fahrt zum Hotel nach Gilau in der Nähe von Cluj, wo wir am frühen Nachmittag eintreffen. Das Duschen ist ein Erlebnis für sich! Endlich wieder sauber sein und nicht mehr stinken!
Am frühen Abend bewegt sich der Konvoi nach Cluj zum Dieselclub, wo die Siegerehrung stattfindet. Das Ergebnis ist dann keine Überraschung mehr, da es sich bereits vorher deutlich abgezeichnet hatte:

1. Platz

Ulf Deecke, Martin Friedl	Range Rover
Rudi Plenert, Mike Kern	Puch G

2. Platz

Wolfgang Bachleitner, Helmut Ormsby	Nissan Patrol
Michael Waldl, Gert Adlassnig	Landrover Defender 130

3. Platz

Markus Prochazka, Wolfgang Konetschni	Suzuki
Ernst Tölly	Suzuki

Sonntag, 28. Mai

Nachdem ich kurz nach Ende der Siegerehrung wegen der infernalischen Lautstärke aus dem Dieselclub geflüchtet war, war ich sehr früh wieder fahrfit. So schaffen wir es, bereits um 16:00 Uhr wieder in Wien zu sein.

Resümee

Sehr schöne Fahrstrecke
Lustige, abwechslungsreiche Sonderprüfungen
Klares Reglement

Nur der Dieselclub trifft meinen Geschmack überhaupt nicht, da der gewaltige Lärm der "Musik" normales Plaudern unmöglich macht und gegenseitiges Ins-Ohr-Brüllen erfordert.

Vielen Dank an Georg und Joe, die es sich antun, die SuperKarpata zu organisieren!

Bitte 2007 wieder!