

TEAM BALU - Superkarpata 2008

Es begann mit der Teambildung, wer macht denn so mit? Als Fahrer fanden sich schnell Jochen und ich, beide mit einem 712er Pinzgauer 6x6 ausgestattet. Als Beifahrer haben sich dann dazugetraut Jochens Vater Bernd (Lokführer) und Hannes, ein Schulfreund von mir (Koch). Obwohl oder vielleicht auch gerade weil sie beide noch nie in einem Geländewagen gesessen sind vorher. Ob die gewußt haben, was auf sie zukommt?

Jochen und ich waren natürlich schon im Gelände unterwegs, Ralley-, Trial oder sonstige Wettbewerbserfahrung fehlt aber auch uns völlig. Die Off-Road Erfahrung im Team ist somit sehr überschaubar. Daraus ergibt sich dann ganz zwanglos unsere Zielsetzung: Mal Anschauen, Ankommen, Spaß haben. Und das Ganze mit minimalem finanziellen Aufwand vorher (Anschaffungen) und nachher (Reparaturen - wir lieben unsere Autos!).

Die „jüngsten“ im Team sind ganz klar die beiden Pinzgauer mit ihren 35 Jahren, die müssen also die Leistung bringen!

Beim Vortreffen dann die grosse Strategieplanung: Nach einer ausgiebigen Analyse aller verfügbarer Fakten wird das Vorgehen diskutiert. Besprechung möglicher Ausrüstungslisten, Feinplanung zu Vorbereitung, Training und Ersatzteilen ergibt die geniale Lösung: Einpacken was rumliegt und los. Gekauft wird nur, was wir sowieso brauchen und immer schon mal haben wollten, aber nix extra für die Ralley.

Wie viel Krempel ich „immer schon mal haben wollte“ war mir zu diesem Zeitpunkt offenbar noch nicht bewußt - dies war nur der ERSTE Einkauf, wieviele später noch folgten, verrate ich nicht!



Passend zur Zielsetzung habe ich mir dann bei der Generalprobe das Knie verletzt, und das vier Wochen vor dem Start! Diagnose: Kreuzbandriß und Meniskusschaden, erste Frage: Und was ist mit meinem „Urlaub“? Was für ein Urlaub ist es denn? Naja, so eine Art Campingurlaub, viel Autofahren und Zelten, nix Anstrengendes. Camping ist O.K., das geht! Gott sei dank, nix wie weg vom Doktor und endlich anfangen mit Einpacken! Mit der Beinschiene dauert das sowieso alles viel zu lang, zum Glück wurde es im Verlauf der Ralley dann deutlich besser (AHA: Camping tut gut!).

Hannes als Koch hat dankenswerterweise zugestimmt, sich ums Essen zu kümmern - wenigstens hierfür haben wir also einen Profi im Team! Etwas mißmutig hat er nur die Nachricht aufgenommen, daß mein Auto keinen Kühlschrank hat, wie soll man mit so mangelhafter Ausstattung arbeiten? Ich war auch so beeindruckt, was er zustande bringt. Allein die „minimale Campingausstattung“: Spezial-Schneebeesen, die ich noch nie gesehen hatte und natürlich ein Salatbesteck, wie könnte man ohne in Urlaub fahren.

Auch unsere fünf Proviantkisten waren gut gefüllt, päckchenweise rohe Eier für eine Rallye? Auf die Idee wäre ich nicht gekommen. Aber die Verpflegung war durchgehend Spitze, ganz klar fünf Sterne! Und dann doch noch die Ausnahme bei der Einkaufsregelung: Teamkleidung hätten wir ohne SK natürlich nicht gebraucht. Aber ein Pinzgauerfreund hat eine Stickerei (<http://www.cappet.at/>) und macht so was hervorragend. Noch ein Punkt also, wo wir professionell betreut sind.



Ankunft in Wien: Irgendwie wirken die Pinzgauer plötzlich gar nicht mehr eindrucksvoll wenn man sieht, was hier so alles rumsteht. Serienmässig scheint wenig zu sein und außer uns hat auch keines der 22 Teams AT Reifen, dafür hat jedes Fahrzeug seine eigene Seilwinde. Aber gut, das hatten wir so beschlossen, siehe Investitionen, und wir hoffen ja auf warmes, trockenes Wetter für unseren Campingurlaub. Dafür sind die andern

schon am Schrauben, während wir noch Frühstückten.

Erste Sonderprüfung: Eine Trialstrecke möglichst schnell fahren, nene, das lassen wir mal schön bleiben. Wir fahren vorsichtig über Stein Strecken und Stufen (s.o., wir lieben unsere Autos) und sind prompt zu langsam, keine Zeitgutschrift. Als erste Erfahrung verbucht und ab nach Rumänien, die Fahrt ist noch lang genug.



Nächster Tag in Rumänien, **zwei Sonderprüfungen**. Jochen muß morgens den Trial fahren, Hannes und ich müssen Floß bauen. Prima, 3m lange Balken sind da natürlich hilfreich, unsere 1,4 t Gepäck kommen voll zur Geltung. Während andere noch diskutieren paddeln wir schon.



Mit bewundernswertem Kampfgeist, aber leider erfolglos: Das ungarische Team.



Mittags ist eine Besprechung erlaubt und so können wir Jochen Tips geben, welche Floßmodelle sich bewährt haben, während er uns über den Trial aufklärt: Nix Besonderes, kein Thema im Pinzgauer. Na gut, klingt ermutigend.

Einziges Problem beim Trial ist die umgekehrte Startreihenfolge der Teams, Jochen durfte als 4. ran, ich bin viertletzter. Und irgendwas scheint hinter einem kleinen Hügel zu sein, den man vom Start aus kaum sieht: Alle verschwinden und bleiben hängen. Was ist da? Einer nach dem andern fährt drüber und bleibt stecken. Des Rätsels Lösung: Ein Schlammloch. Das wird natürlich mit jedem Auto tiefer, prima, so am Ende des Tages.



Leider mucken meine Sperren, vordere und hinterste Achse sind nicht gesperrt, keine Chance. Für den Trial bekommen wir also nur 10min für Jochens Fahrt für die erste Etappe. Am Abend gibt es dann aber immerhin einen Erfolg, beim Floßbau sind wir dritte. Erste richtige Jokerzeit (120min) für uns, die wir dann in der 2. Etappe verwenden können.

Der Nachtstart im Gewitter ist lustig, erste Lektion bezüglich Navigation auf rumänischen „Straßen“. Wir lernen: Was unsere Kartenlegende großspurig als Nebenstraßen bezeichnet kann in Wirklichkeit sein:

- Lehmwege, die im Regen zu Schlammflöchern werden
- Kieswege, die im Regen zum Bach werden
- Schlaglöcher, die mit einem Hauch von Asphalt garniert sind

Und nachts sind alle Straßen dunkel, als wir zufällig auf eine Wiese im Wald stoßen sind wir glücklich und beschließen, dort auf etwas mehr Licht zu warten. Das kommt dann schneller als gedacht, kaum stehen wir, taucht jemand mit Taschenlampe auf und wundert sich, was wir da machen. Offenbar sind wir doch noch nicht aus dem Ort raus, 50m vom Auto entfernt ist ein Gartentor und der Hausbesitzer. O.K., ich würde mich auch wundern, was vier schon nicht mehr ganz sauber aussehende Gestalten mit komischen Autos bei mir nachts im Vorgarten wollen, selbst wenn der Vorgarten nur eine Schafweide ist. Vermutlich wäre ich dann aber nicht so mutig nachzusehen.

Wir versuchen es mit nicht-verbaler Kommunikation, er spricht weder Englisch noch Deutsch, wir weder Rumänisch noch Russisch. Aber Karte liest er gerne und wir versuchen zu zeigen, wo wir hin wollen. Die Diskussion dauert, daß es keine Wege gibt und wir außenrum fahren sollen, das verstehen wir immerhin. Irgendwann nach Mitternacht die Lösung: Die Enkelin spricht doch englisch, die wird angerufen. Per Telefon übersetzt sie, zumindest immer dann, wenn gerade Empfang ist. Offenbar sind wir doch schon aus dem Ort raus, kaum Netzabdeckung. Am Ende sind alle glücklich und es gibt einen Selbstgebrannten mit mindestens 50% aus dubioser Plastikflasche. Später sehen wir verblüffend ähnliche Flaschen in Läden stehen, in denen Chemikalien aller Art verkauft werden.

Und gleich wird die zweite Runde angeboten, versteht sich. Aber, oh Wunder, das Wort „chauffeur“ mit fragendem Tonfall verstehen wir und auf unser Nicken hin hat er ein Einsehen, Jochen und ich sind befreit. Aber Hannes verneint leichtsinnigerweise und schwups, schon ist sein Glas wieder voll. Alles hat seine Ordnung in Rumänien! (bisher ist Hannes noch nicht erblindet).



Zweiter Tag - die Sonne scheint und wir studieren erstmal die Karte. Unsere Taktik: Je länger wir warten, desto trockener wird der Weg. Die ersten Teams brettern schon vorbei auf der Suche nach dem Weg, wir frühstücken und studieren die Karte. Irgendwann beschließen wir, daß es genug der Theorie ist und fahren los, nach 15 min treffen wir zwei andere Teams: Aus jedem

Waldweg kommt eines und versichert, da geht es nicht weiter. Prima, es gibt aber nur drei Wege und einen davon sind wir gekommen. Also zurück, neue Variante suchen.

Ein paar Sackgassen später findet sich ein Fußweg den Hang hinauf und oben ein weiterführender Weg in die richtige Richtung, runter ins nächste Tal. Irgendwann kommt ein fester Weg und der erste Hügel ist bezwungen. Wir machen erstmal Mittagspause und freuen uns über den Erfolg, schon ahnend, daß es vielleicht der einzige bleiben wird.





Während bisher zumindest auf der Karte Wege verzeichnet waren, sind nun selbst in der Theorie keine mehr vorhanden, na klasse. Ein Bachtal verläuft grob in die richtige Richtung, da wollen wir es versuchen. „Die Göttlichen“ mit ihren zwei alten Land Rovern kommen uns entgegen, „da gibt es keinen Weg“ - wir hätten auf sie hören sollen.

Lektion 2: Was ist eine Seilwinde und wie man es nicht macht. Natürlich hatten uns vorher schon alle, alle, alle gesagt, eine Winde je Fahrzeug muß sein. Aber Winden kosten Geld, v.a. für schwere Fahrzeuge, siehe Investitionen. Und Jochen hat ja schon eine, das muß reichen. Erstmaliger Einsatz also für seine neue Winde, die Zeit verrinnt unbemerkt. Nach Stunden nutzloser und uneffektiver Arbeit brechen wir ab, so geht das nicht. Alles sehr interessant, aber mit Tempo 50m je Stunde werden wir es wohl nicht ganz schaffen.

Zu spät die Einsicht, daß nur Ketten helfen und wir im Matsch rumkriechen müssen um die Dinger zu montieren. Vielleicht war es auch nur nötig, erst ein gewisses Niveau an Verschmutzung zu erreichen, das dann auch durch Ganzkörperschlammbäder nicht mehr gesteigert werden kann. Aber es wird Abend und der tägliche Regen kommt, also nix wie runter von dem Hang bevor gar nix mehr geht.



Camp aufschlagen, Dreck abkratzen statt waschen und Kochen. Die Eier sind noch heil.

