

Superkarpata 2012 - Team BALU

Bericht von Mathias und Wolfram

Die Vorbereitung

Wie üblich ein neues Team, da Jochen seinen Pinzgauer verkauft hat. Mein Nachbar Mathias fährt aber „ganz zufällig“ auch Pinzgauer (seit einer Probefahrt mit mir) und ist 2009 schonmal bei der SK mitgefahren. Hannes ist als Koch und Navigator sowieso unerschütterlich dabei seit 2008 und eine Anfrage im Pool der ehemaligen Balu-Beifahrer komplettiert dann rasch das Team: Axel hat nach einem Jahr Pause Entzugserscheinungen und beschließt, den weiten Weg aus Australien noch „ein letztes Mal“ auf sich zu nehmen - das Team 2012 ist komplett.

Mit Mathias haben wir aber erstmals einen echten KFZ-Profi dabei, er hat als Honda-Händler eine voll ausgestattete Werkstatt und sehr viel Ahnung, wenn es ums Schweißen, Fräsen, Drehen, Reparaturen und Umbauten aller Art geht. Zusammen arbeiten wir also fleißig an der Vorbereitung der Fahrzeuge. Bei mehreren Testfahrten wird erstaunlich viel kaputt gemacht, verstärkt, nochmal getestet, wieder kaputt gemacht und nochmal verstärkt. Beim Test-Wochenende in Saverne zusammen mit den Schweizer Teams macht dann endlich alles einen soliden Eindruck. Mathias Vater als alter Bosch-Dienst Spezialist stellt direkt vor dem Start noch routiniert Zündung und Vergaser ein, ein paar Schraubchen verdreht und schon läuft der Motor viel ruhiger.



Die Anreise ist Urlaub pur, sonnig, Cabrio-Fahren mit Alpenblick am Bodensee, durchs Donautal nach Wien, lecker Essen gehen mit Freunden – so muß es sein. Einziges technisches Problem ist die Stromversorgung 12V bei Mathias, kein Radio und leider auch kein Funk, erste kleine Reparatur. Proviant einpacken geht dafür jedes Jahr besser, nur noch einen „Blumentopf“ mit Salatkräutern dabei, allmählich hat Hannes das richtige Maß gefunden.



Neu im Gepäck ist das stilvolle Silberbesteck in der samtverkleideten Schatulle, Mathias ist nicht glücklich darüber, daß diese etwas sperrige Kiste bei ihm landet. Ebenfalls neu ist ein luxuriöser falt-Pavillon für's Camp, einfach an den vier Beinen auseinanderziehen und schon steht das Dach.



Der Start

Auch am Start in Wien ist es noch sonnig, einzige Atraktion ist der BMW X3. Ich drücke mal ein wenig, um zu sehen wie stabil der Bügel am Dach ist und bekomme sofort die Ermahnung „nicht kaputt machen“. Das Vertrauen ins Fahrzeug ist offenbar groß, aber diese Selbsteinschätzung der Erfolgsaussichten vom Team erweist sich als sehr realistisch.

Nach der Teamvorstellung starten wir als eines der ersten Teams in Richtung RO, weiterhin als Cabrio und wir kommen mit dem Dunkelwerden ins Camp, wo es noch Gulasch gibt. So früh waren wir noch nie da. Axels Kommentar: Wir sollten gleich wieder heimfahren – so perfekt, wie das bisher lief, kann es nur noch schlechter werden. Wohl wahr.

Im Camp sind noch große Lücken, ein Pinzgauer hatte Motorschaden, das Team wartet auf Teile. Spirit of Expedition war mit defektem Differential am Strassenrand gestanden. Und viele suchen noch den Weg. Aber am nächsten Morgen sind dann alle da, nur einige etwas ausgeschlafener als andere.



1. Korridor – Tag 1

Pünktlich nach dem Einpacken fängt es an zu regnen, dazu gibt's kalten Wind. Beim Warten auf den Beginn der Sonderprüfung großes Gedränge unter dem Zelt, nur die Crew steht tapfer im Regen. Die Aufgabe: Je zwei Teams sollen zusammen ein Fahrzeug mit simuliertem Achsschaden eine kleine Runde im Gelände abschleppen, ohne daß die defekte Achse den Boden berührt. Zufall ?? Etwas voreilig haben die Spirits ihr Hinterachsdiff schon wieder geflickt, eigentlich wäre das Abschleppen die Aufgabe gewesen, nicht die Reparatur. So setzen sie den Landy zum Schleppen ein, nicht als Pannenfahrzeug.

Wir haben Glück und bekommen als Partnerteam per Los die Dirt Devils, da können wir es richtig machen und einen Landy abschleppen. Und die Dirt Devils sind auch sonst ein Glückstreffer, mit denen zusammen läßt sich jede Aufgabe lösen, 2 h Zeitgutschrift für jedes Team.



Danach geht's los: Konstant leichter Regen und moderate Hügel, Startlinie überquert 14:57 Uhr. Wir folgen einem Wanderweg und kommen gut voran, plötzlich steht Spirit of Expedition vor uns: Das hatten wir noch nie, daß wir die im Korridor einholen! Aber sie fahren dann schon deutlich schneller und entschwinden wieder vor uns im Wald.

Der Wanderweg ist frisch markiert, wird aber doch kontinuierlich schmaler. Gleichzeitig wird der Boden mit jedem Regentropfen ein wenig weicher und schmieriger. Bis wir abends dann an eine Stelle kommen, an der zu wenig Weg plus zu viel Regen das Ende der Glücksträhne bedeuten. Eine Sackgasse beschert uns ca. 1 Stunde Bergung und den ersten Windeneinsatz. 1. Camp 19:44 Uhr auf einer kleinen Lichtung. Erste kleine Dellen, 1. Platter hinten rechts bei Mathias, Korridor noch nicht verlassen. Und es regnet immer noch.



Tag 2

Regen, Start 9:36 Uhr. Wir fahren auf einem super Weg talwärts, warum haben wir den eigentlich gestern nicht gleich genommen? Der gute Start gestern ist jedenfalls verspielt, im nächsten Tal sind überall schon Teams und versuchen weiterzukommen. Stau am Berg und die Info „hier geht's nicht weiter, da hängt ein Team“. Wir probieren einen anderen Weg, anfangs mäßig, bald saumäßig und nach 500m unbefahrbar. Retour und schwupps, schon liegt Mathias auf der Seite. Hier ist der weiche Boden mal ein Vorteil, keinerlei Schäden und das wieder Aufstellen geht ca. 2 Minuten, die Zeit reicht nicht mal für ein Foto. Das obligatorische „Pinzgauer-Umwerfen“ ist für dieses Jahr schon mal erledigt.



Jetzt versuchen wir es mit der eigentlich geplanten Strecke und siehe da, es geht doch, das „Stau-Team“ steht auf einem anderen Abzweig als gedacht. Also mit Schwung über den Berg und dann die Abfahrt wird noch lustiger, fast wie Schlittenfahren, so glatt ist der Lehm inzwischen. Der 1. Kontrollpunkt (CP) liegt auf einer Wiese, die auch schon fast unbefahrbar ist, der Lehm wird ständig tiefer. Dafür werden die Hügel immer höher. Im Prinzip ist der Weg gut, exakt auf der Karte eingezeichnet und befahren, nur im Wald zieht er sich einen Grat rauf und wird dabei immer steiler und rutschiger. Es kommt der erste richtige Windenhang, wir haben ja schon etwas Übung von gestern, aber nach diesem Hang und x-facher Wiederholung geht's nochmal besser. Beide Winden funktionieren tadellos, die lange Vorbereitung zahlt sich offenbar aus.

Video Teil 1: <https://www.youtube.com/watch?v=7q74pxUq7Og>



Die Woodrunner mit ihren drei Pinzgauern kommen von hinten und fragen, ob wir mit dem plattem Reifen die Traktion erhöhen wollen – wir hatten ihn leider noch gar nicht bemerkt. Wieder hinten rechts, Zwangspause. Kurz danach holen wir sie wieder ein, ein Auto hängt mit gebrochener Windenhalterung an einer steilen Böschung. Danach führt ein guter Weg direkt auf den Berg, nur die 10 m Böschung müssen überwunden werden.

Bei ihrem 2. Auto ist die Windenhalterung ebenfalls gebrochen, nur am dritten Fahrzeug ist die Winde noch einsatzbereit. Alle zusammen bauen wir eine Umlenkkonstruktion und ziehen von unten den ersten Pinzgauer rauf. Nur die Zeit wird knapp, wer um 21:00 noch fährt wird disqualifiziert und es sind insgesamt 5 Fahrzeuge, die über die Böschung müssen. Im erweiterten Team klappt es knapp, sobald einer oben ist kann er den nächsten ziehen, schon stehen alle 5 Pinzgauer am guten Weg. Der aber endet nach nur 500m im Steilhang, direkt unterhalb des Bergrückens, Mist. Es fehlen 200m nach oben, aber heute nicht mehr. Wir fahren so weit es geht und finden ein Stück alten Weg, 3 Meter breit und annähernd eben.



Besser wird's nicht - das ist unser Nachtlager. 20:51 Uhr, Motor aus und Camp aufbauen. Der Regen ist ein wenig kälter inzwischen, ein Lagerfeuer muß her und zur Stärkung noch ein Chilli und frische Ananas als Nachtisch.

2. Platte (kein Reservereifen mehr), Regen, Korridor noch nicht verlassen.

Plan für morgen: Wir winchen da hoch, auch wenn's steil ist.



Tag 3

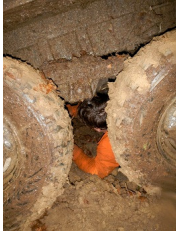
Regen wie gewohnt, die Klamotten sind alle feucht bis naß, es kostet jeden Tag etwas mehr Überwindung aus dem warmen Schlafsack in die kalte Hose zu steigen. Auch die Besteckkiste zerfällt langsam, Feuchtigkeit verträgt sie nicht so gut, Mathias flucht jeden Morgen beim Einpacken ein wenig lauter über das sperrige Teil.

Unser Funk will nicht mehr so recht, Mathias hat jetzt endgültig keinen Strom mehr und auch seine Handfunke höre ich komischerweise nicht. Ein Blick auf mein Dach zeigt: Mir fehlt die Antenne, offenbar von einem Ast abgerissen, das erklärt die schlechte Kommunikation.

Lagerfeuer schon zum Frühstück (Rührei mit Speck), das brauchen wir bei dem Wetter. Bei Tageslicht betrachtet ist das Hangstück vor uns doch verdammt steil und besteht aus tiefgründigem, weichem Boden, von Weg keine Spur. Beim Gelände erkunden findet sich ein kleiner Weg: Ein Stück weiter unten quert er den Hang und führt dann am Grat auf den Bergrücken. Auch steil, aber nur kurz und mit festem Untergrund, außerdem eine eindeutige Fahrspur. Ein Stück ist etwas knapp an der Korridorngrenze, aber gerade noch drinnen und die 300 Meter lange Querung nahe der Grenze ist flach, das schwierige Steilstück danach ist weit weg von der Grenze.

Start 9:13 Uhr, 500 m zurück und dann beginnt die „leichte Querung“, der „schöne, fast ebene, einfache“ Weg. Wenn, ja wenn der Regen nicht wäre, schon die Einfahrt in den Querweg klappt nicht, eine kleine Stufe ist zu rutschig. Mathias hängt die Winde an, 5 min, kein Problem. Am Ende der Querung nochmal das selbe, der Weg ist ein wenig schräg und rutschig, wieder mit Winde hoch und auf den Kamm, rechts ab und weg von der Grenze, alles bestens.

Während Mathias ein Stück Sicherheitsabstand zur Korridorngrenze einlegt, probiere ich die erste Stufe. Gleiches Vorgehen: Anfahren, Winde anhängen, schnell hochziehen – theoretisch. Praktisch reißt mir leider das Seil an der Stelle. 2. Versuch, Rest-Seil neu unterm Auto durchfädeln, diesmal mit Umlenkrolle und mehr Kraft. Die Kraft hilft, das Seil reißt noch schneller. Und Mathias ist schon weit weg, der kann nicht helfen mit seiner Winde.



3. Versuch mit dem Greifzug von Hand, mit 3 Mann am Hebel bewegt sich cm-weise was. Erkenntnisgewinn am Abend: „jetzt weiß ich warum die Winden dauernd kaputt gehen - das ist ja sau-anstrengend!“. 1. Stufe geschafft, wenn auch eher in 1 Stunde als in 5 min. Und der restliche Weg ist nicht besser geworden seitdem, ich rutsche noch früher ab als Mathias. Um mir mit seiner Winde zu helfen, muß er ein Stück zurückfahren, es geht nur so. Wenn jetzt seine Winde noch funktionieren würde - irgendwie war das Windeseil zu weit ausgezogen und die Befestigung zerstört, eine provisorische Befestigung hat nicht wirklich gehalten, irgendwann verheddert sich das Seil dann so, daß es von selbst festklemmt. So wechseln wir immer schön ab zwischen Versuchen mit Mathias Winde und in den Reparaturpausen Fahrversuche oder Versuche mit dem Greifzug. Und das Auto rutscht mit jedem Fehlversuch nur immer weiter den Hang runter.



4,5 Stunden nach dem Start stehen wir beide am Kamm, 1km Strecke ist geschafft, ein Windeseil kaputt, eine Winde macht mittlerweile sehr unschöne Geräusche und wir sind immer noch nicht oben am Berg. Kurze Verschnaufpause, dann weiter den Weg rauf. Und am Steilstück ist dann endgültig Schluß, Fahren geht im mittlerweile aufgeweichten Boden nicht mehr und ohne Seilwinden hat es keinen Sinn. An dieser Stelle fällt die Entscheidung, von dem Bergkamm runter und aus dem Korridor rauszufahren. Ein interessantes neues Problem tritt bei mir auf,

das Gas hängt irgendwie und geht nicht in den Leerlauf zurück. Der Motor beschleunigt bergab statt zu bremsen und dreht hoch, wenn ich auskuppel. Kurze Wartungspause.

Wir probieren es nochmal im Nachbartal, aber auch hier ist der Boden so weich, daß nichts geht. Und in Fahrtrichtung gibt es weit und breit auch außerhalb des Korridors keine Straße, wir müssen ein ganzes Stück zurück und auf die andere Korridorseite. Der Zeitverlust ist enorm, hier waren wir gestern schon mal gegen Mittag, jetzt ist es früher Nachmittag, ein voller Fahrtag ist somit verloren. Und das Ziel noch sehr weit.

Es bleibt nur auf guten Straßen Richtung Ziel zu fahren, ganz weit außenrum um die Berge. Und noch weiter außenrum, weil leider die Brücke über den Mures nur in der Karte so schön an der passenden Stelle ist, nicht aber in der Realität – nicht die kleinste Spur von einer Brücke. Die nächste Möglichkeit

zur Querung ist dann nochmal eine gute Stunde Umweg extra. Einziger Trost: Wir entfernen uns so weit vom Korridor und den Bergen, in denen der Regen hängt, daß wir abends eine trockene Wiese zum Campieren finden (Stop: 19:30 Uhr). Gurkensalat mit Dill-Joghurt-Dressing, Frischkäse-Emmentaler-Spätzle mit Balsamico-Pilzen und gebratenen Coctailtomaten, Schokopudding. Trocken, kein Reservereifen mehr, kein Funk, 0,5 Seilwinden noch funktionsfähig, Fahrtstrecke im Korridor - wo ist hier ein Korridor?



Video Teil 2: <http://www.youtube.com/watch?v=NLR9R1n1DKM>

Tag 4

Start 8:39 Uhr, nur wenig Regen morgens, ohne Probleme auf öffentlicher Straße Richtung Ziel. Trickreich schlagen wir beim Wiedereinfahren in den Korridor einen Haken durchs Dorf, um uns 0,4 km Korridorverletzung zu sparen und erreichen die Ziellinie 11:53 Uhr (späteste Zeit 14:00). Danach sind es ca. 10 km auf Straße ins Camp, Gelegenheit eine Kleinigkeit einzukaufen. Unser rumänisches Bargeld sind nur ein paar Reste vom Vorjahr, es fehlen doch glatt 3 Lei, aber der Ladenbesitzer sieht das gelassen und verzichtet darauf. Obwohl er nicht unbedingt reich aussieht. Wir geben erstmal Black-Box und Karte ab, danach können wir in Ruhe in den nächsten größeren Ort zum Tanken, Reifen flicken und Geld holen. Die fehlenden Lei bekommt der gute Mann später noch.



Die Reifenreparatur zieht sich ein wenig, Zeit für die Sonderprüfung: Einen Bogen bauen, einen Pfeil hatten wir bekommen am Start. Während die Mechaniker mit den zwei Reifen beschäftigt sind, übt Axel im strömenden Regen das Bogenschießen vor der Werkstatt, hoffentlich schaut keiner zu. Die halten uns sonst garantiert für völlig verrückt. Mathias Klappenkonstruktion erweist sich bei dem Wetter als sehr praktisch.

Das Camp ist malerisch zwischen römischen Ruinen gelegen, ist aber eher spartanisch, nix mit römischer Badekultur. Naß ist es, das ist aber auch schon alles. Einige Teams gehen direkt auf Hotelsuche im Ort, wir sind weniger schlau und stellen das Zelt auf die nasse Wiese. Während Mathias und ich kleinere Wartungsarbeiten am Auto erledigen (beide Windenseile neu befestigen, Gaspedal) besichtigen Axel und Hannes die Ruinen und nehmen am Bogenschießen teil.

Beim Rumkramen finde ich eine Wollmütze zwischen den Klamotten, keine Ahnung, warum ich die für einen Sommerurlaub eingepackt hatte. Vermutlich lag die einfach irgendwo rum, aber jetzt bin ich sehr froh. Ein angenehmer Ausgleich für die feuchte Hose und die nassen Socken.

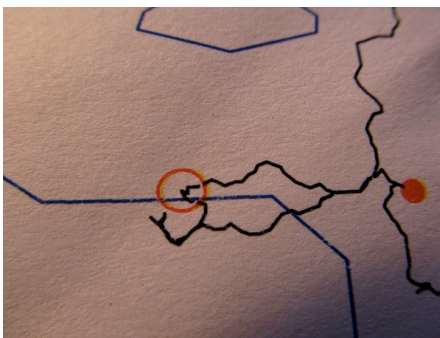


Es sind erstaunlicherweise fast alle Teams da, nur der BMW ist ausgefallen. Und beim Team Saurer 2 gibt es Unstimmigkeiten, ein Fahrer will nicht mehr und es bleibt ein einzelner Pinzgauer übrig.

Eigentlich will sich Gregor mit einem anderen Einzelfahrzeug zusammentun, aber es gibt keines. Leicht frustriert fragt er dann doch mal bei uns, obwohl ihm die „Gemütlichkeit“ nicht so sehr liegt, er ist mehr für's schnelle Fahren. Wir entscheiden uns dafür es mal zusammen zu probieren, schlimmer als bisher kann es nicht werden.

Einzig Infrastruktur im Camp ist ein kleines Restaurant mit Biergarten, sogar überdacht, aber nicht wirklich geschlossen sondern im Freien. Die Temperatur liegt eindeutig oberhalb des Gefrierpunktes, es zieht nur geringfügig und so warten wir dort abends auf ein Essen und die Zwischenergebnisse.

Immerhin, wir müssen nicht lange warten, als Letztplatzierte bekommen wir das Ergebnis als erste gesagt. Klar, gut gelaufen war es nicht, aber waren wir wirklich so schlecht? Leicht geschockt bekommen wir von der weiteren Präsentation nur noch wenig mit, außer daß das neue Schweizer Team Maroda sensationell Platz 1 gemacht hat. Der Aushang der detaillierten Streckenprotokolle bringt dann Aufklärung, was passiert ist. Die Bergung an der Korridorgrenze ist das Problem, während wir da standen, hat das GPS Sprünge gemacht, die über die Grenze gehen und als „Verlassen des Korridors“ gewertet wurden. Und das bei einem der Autos gleich 14 mal: 3 mal sind wir aus dem Korridor rausgefahren, das gibt $1+2+3=6$ Strafkilometer. 14 mal wurden GPS Sprünge als Verlassen gewertet, gibt $4+5+6+7+...+17=147$ Strafkilometer extra. Super. Die 0,4 km, die wir gewonnen hatten, reißen es dann doch nicht mehr raus in dem Fall.



Datum	Zeit	Ereignis	Koordinaten	
13. Mai	14:57	Startlinie erstmalig gekreuzt	N 46° 12,769'	E 21° 52,954'
13. Mai	19:44	Schlafplatz erreicht (Tagesfahrzeit 04:47)	N 46° 11,165'	E 22° 02,671'
14. Mai	09:36	Schlafplatz verlassen		
14. Mai	14:48	Checkpoint 1A erreicht	N 46° 09,283'	E 22° 09,690'
14. Mai	20:51	Schlafplatz erreicht (Tagesfahrzeit 11:14)		
15. Mai	09:13	Schlafplatz verlassen	N 46° 09,047'	E 22° 15,210'
15. Mai	12:50	Korridor zum 1. Mal verlassen (links)	N 46° 09,266'	E 22° 15,099'
15. Mai	12:50	Korridor eingefahren (0,004 km außerhalb)	N 46° 09,265'	E 22° 15,102'
15. Mai	12:54	Korridor zum 2. Mal verlassen (links)	N 46° 09,265'	E 22° 15,119'
15. Mai	12:54	Korridor eingefahren (0,005 km außerhalb)	N 46° 09,265'	E 22° 15,115'
15. Mai	13:03	Korridor zum 3. Mal verlassen (links)	N 46° 09,265'	E 22° 15,102'
15. Mai	13:03	Korridor eingefahren (0,002 km außerhalb)	N 46° 09,265'	E 22° 15,101'
15. Mai	13:13	Korridor zum 4. Mal verlassen (links)	N 46° 09,265'	E 22° 15,104'
15. Mai	13:14	Korridor eingefahren (0,002 km außerhalb)	N 46° 09,265'	E 22° 15,102'
15. Mai	14:27	Korridor zum 5. Mal verlassen (links)	N 46° 09,266'	E 22° 15,091'
15. Mai	16:50	Korridor eingefahren (3,609 km außerhalb)	N 46° 09,726'	E 22° 12,600'
15. Mai	17:19	Korridor zum 6. Mal verlassen (rechts)	N 46° 03,105'	E 22° 07,992'
15. Mai	19:30	Schlafplatz erreicht (Tagesfahrzeit 10:16)		
16. Mai	08:39	Schlafplatz verlassen	N 45° 56,820'	E 22° 10,797'
16. Mai	10:18	Korridor eingefahren (79,784 km außerhalb)	N 45° 31,844'	E 22° 11,199'
16. Mai	10:54	Korridor zum 7. Mal verlassen (links)	N 45° 31,467'	E 22° 24,663'
16. Mai	11:13	Ziellinie gekreuzt	N 45° 30,193'	E 22° 36,007'
16. Mai	11:15	Ziellinie gekreuzt	N 45° 30,090'	E 22° 36,034'
16. Mai	11:53	Ziel erreicht (Tagesfahrzeit 02:33)	N 45° 30,964'	E 22° 47,063'

Strafkilometer			
Startnummer	55	56	
Korridor verlassen	7	17	153,000
Km außerhalb	125,397	125,456	125,456
Km für nicht erreichte CPs	0,000	0,000	0,000
Fahrzeitüberschreitung	0,000	0,000	0,000
Summe			278,456

Häufiges Ergebnis ohne Berücksichtigung von Sonderprüfungen und Checkpoints:
 Korridor verlassen: 7 Mal
 Kilometer außerhalb: 125,4 km
 Gesamtfahrzeit: 28:50

Die GPS-Ausreißer hätte man natürlich auch korrigieren können, es ist am Track eindeutig zu sehen, woher die Stafkilometer kommen und daß wir an der Stelle nur einmal rausgefahren sind. Aber dieses Jahr wird das Reglement so interpretiert, daß eine Korrektur nicht zulässig ist.

Auch Gregor wird ein wenig stiller, denn er bekommt die Gesamtplatzierung von uns zugewiesen, nachdem er entschieden hat bei uns mitzufahren. Platz 28 war genausowenig seine Traumplatzierung wie unsere. Einziger Vorteil, wir dürfen dann morgen als erste starten, Start in umgekehrter Reihenfolge der Platzierung. Gregors Teampartner Alex hilft wo er kann und leiht mir sein Windenseil. Da wir morgens früh los müssen, gibt das noch eine Nachtschicht zum Seil wechseln, die hinten montierte Winde ist ziemlich schlecht zugänglich. Ich hatte einen Seilrest gerade montiert, aber 30 m sind besser als 15, keine Frage.