

OFF-ROAD LETTLAND



24.10. – 02.11.2003



Die teilnehmenden Teams

Nach der Woche von Robby liebevoll „einklassiert“ und mit einem Teamnamen benannt.

Team1 - (the green Känguruh-Team)

Landrover Discovery mit DJ Thomas und Falk mit Expeditionsoptik und Winde klar im Vorteil, nur die Sperre hat gefehlt. Besonnen, mit Köpfchen und besser durchgekommen als alle Disco's bis jetzt.



Team 2 - (Schwimmpanzer)

Mitsubishi L300 mit Holzfäller KP mit echtem Trophyegeist und der immer in vielerlei Hinsicht für alle hilfreichen Hand von Gregor (daß dieses Fahrzeug noch nicht als Wettbewerbsfahrzeug populär ist wird sich ändern). Bei dem Radstand, Gewicht, Spurbreite, Radgröße und... Ehrgeiz. Von mir schon vor Beginn klar als einer der Favoriten erkannt.



Team 3 - (Team Nordlichter I)

Mercedes G230 mit Steffen dem Gemütlichen, den nie der Mut verließ und der wasserscheuen Diana, die letztlich jede Angst verlor und nun auch eine gute Navigatorin ist. Zu den Sperren und einem brutalen Sound kam nun auch die Erfahrung das der "alte" G wirklich unverwüstlich und allem gewachsen ist.



Team 4 (on the Run)

Pajero 3L V20 mit dem in Navigation und Fahrtechnik rennerfahrenen Team von Robby und Maiky, ein Vorteil der mit dem optimal abgestimmten Auto auch durch Sperrenausfall nicht zu stoppen war. Schwungradautos brauchen übrigens bis zu 33L auf 90 km wenn es richtig zur Sache geht. Der Bremsenverschleiß war für die nachfahrenden Teams durch Funkenflug im nachtdunklen Wald ersichtlich.



Team 5 - (die Knallgasspezialisten)

Defenderman "Oliver der Starke", der die Reifengröße gnadenlos seinem Körpergewicht angepasst hat, im Team mit Arnold, seinem zuverlässigen Roverfreak, der immer an der richtigen Stelle stand um sich und anderen aus der Matsche (Pampe) zu helfen.



Team 6 - (die Dressurreiter)

Hendrik im Gallopper (eigentlich war übrigens Military angesagt) hat sich mit seinen unerschöpflichen theoretischen und - was selten ist auch praktischen - Fähigkeiten vor allem um das Leben der Mitfahrer verdient gemacht in dem er mit geübtem Blick lose Freilaufnaben, gelöste Spurplatten, defekte Rahmenverschraubungen erkannte und mit einigen Handgriffen einem Team mit kaum mehr anspringenden G zu neuen G-Punkten verhalf. Im Team mit Neuling Sebastian für den unser Treiben ganz sicher eine neue Erfahrung war.



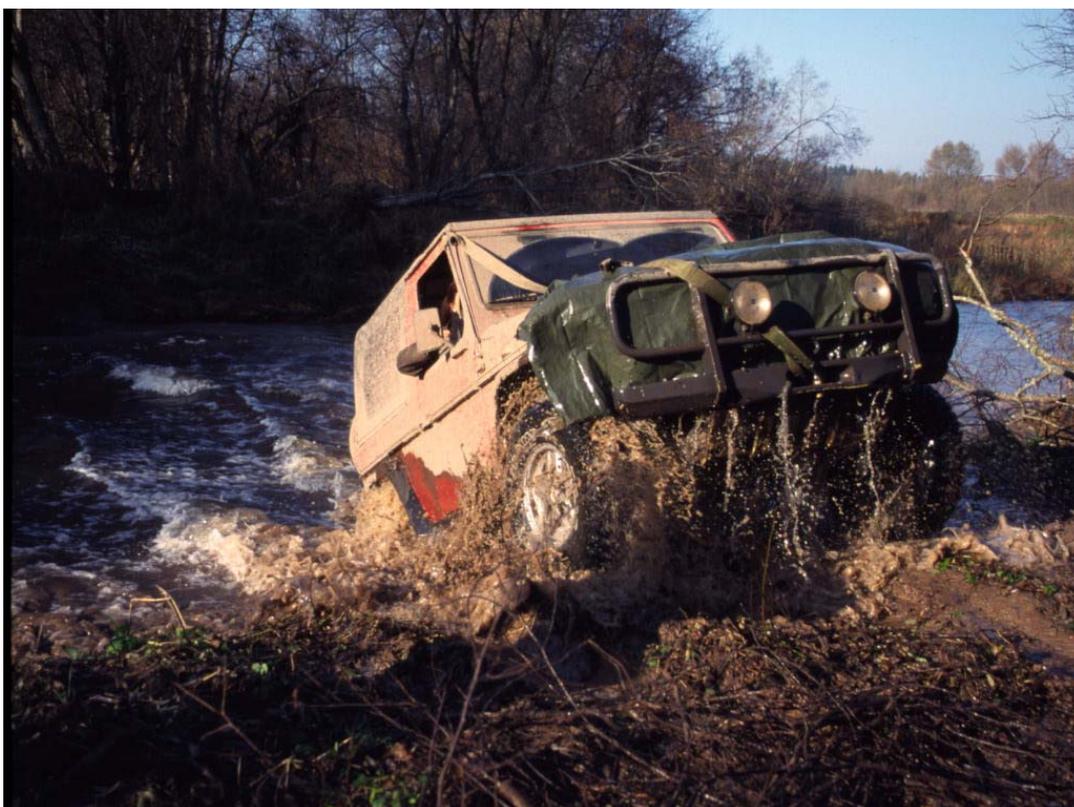
Team 7 - (The Rolling Jukebox)

Der schönste L200 der Welt, der nach den ersten Löchern bereits aussah als fährt er die Malaysia-Regenwaldtrophy mit den total relaxten Taxidrivern Ingo & Rolf; die, wie die meisten auf der Tour einiges lernen durften. Auch wenn sie leider nicht jede Tour in Wertung beenden konnten, waren sie doch die einzigen, die "On the Run" einmal auf einer Sonderprüfung eiskalt auf Platz 2 verweisen konnten in dem sie cool wie immer einen Berg rauf dudelten, auf dem die Pajifahrer vor Erschöpfung für Platz 2 fast ihr Leben ausgehaucht hätten.



Team 8 - (G-Punkt Sucher)

G 230 Cabrio die Netten Entspannten Blechi und Ina, im feuerroten Spielmobil, die wie ihr Auto selbst schlimmste Torturen klaglos und entspannt weggesteckt haben (Sperrung da, Sperrung weg, Sound wie V8, gelegentliche Innenbewässerung, Dauerplatten, Schiffe versenken). Alles kein Grund den Spaß zu verlieren. Kein anderes Auto wäre mit so wenig Bodenfremdheit so weit gekommen. Auch euch würden wir gern wieder mal mitnehmen.



Team 9 - (die M+M's)

Mirko und Marcel im Defender. Auch sie ausgerüstet und bewaffnet bis an die Zähne in einem wunderschön aufgebauten Defender-Bergepanzer in dem nichts als eine Zusatzheizung fehlt, so daß Marcel nicht immer im L200 seine Hände wärmen muß. Mirko hat nun eine super Trainingseinheit für weitere Einsätze hinter sich - und Marcel's Humor war das einzig Trockene in Lettland.



Team 10 - (die Letten)

Ob im Gaz 66 oder im uralt-Defender der im Rallyestil bewegt, nur 1x-2x abgesoffen ist, standen Martin und Jorgos beobachtend mit Rat und wenn wirklich notwendig auch mit Tat zur Seite, denn schließlich wollten wir ja das Gelände selbst bewältigen. Sie stellten Ihre Werkstatt für Tag- und Nachtreparaturen zur Verfügung, verpflegten uns hervorragend, brachten uns bestens unter und hatten ein so vielseitiges, abwechslungsreiches Programm gestrickt, daß keinem langweilig werden konnte und für jeden etwas dabei war. Sie boten mehr off-road an als einige von uns erwarteten, so daß fast jeder Tag im Dunklen endete, was die Spannung häufig nochmals erhöhte und dazu führte, daß die Zeit für Sauna und Video fast zu knapp wurde, denn repariert und gewartet mußte ja auch noch werden. Off-road gab es also ohne Ende und die nächsten Wertungsideen sind auch schon geboren. Die fehlerfreien Roadbooks und GPS-Tracks waren ein Genuß und definitiv für keinen zu leicht, denn sehr viele Stellen waren allein gar nicht zu bewältigen und auch zu zweit häufig nur mit viel Kreativität. Besonderer Reiz waren sicher die von Charakter sehr unterschiedlichen Wasserdurchfahrten in sehr großer Zahl.



Reiseberichte

Rolf's Reisetagebuch:

24.10.2003 (Freitag)

7:30 Uhr Abfahrt zu Ingo in die Südpfalz (@170 km) um mit ihm nach Lettland zu fahren. Wir nehmen an einer Forumsreise (www.4x4travel.org) teil. Habe Ingo schon länger nicht mehr gesehen, aber freue mich drauf zu sehen, was so toll am „off-road fahren“ sein soll. Ingo ist jedenfalls so begeistert, dass er fast jedes Wochenende dafür unterwegs ist und das Tauchen „zu kurz“ kommt.

9:30 Uhr bei Ingo angekommen – dank der Wegbeschreibung gleich gefunden. Zusammen gefrühstückt und seinen Mitsubishi L200 gepackt, der auch schon etwas für den Trip präpariert war - MT-Reifen, Winde, Zusatzscheinwerfer vorne.

11:30 Uhr in Richtung Gera aufgebrochen, wo wir bei Robby & Maiky (die Organisatoren des Trips) übernachten wollten. Gemütlich mit rasanten 120 km/h dann über Frankfurt, Fulda, Jena nach Gera gefahren (@500 km). Ingo hatte keine Adresse, sondern nur GPS-Koordinaten von Robby's Location – und zur Not noch die Handy-Nummer.

18:00 Uhr Ankunft bei den GPS-Koordinaten in Gera (zum Glück gibt's Karten für GPS-Empfänger, das vereinfacht die Sache etwas). Gleich gefunden, als „Bestätigung“ stand Robby's Pajero am Strassenrand geparkt. OK, erste GPS-Prüfung bestanden.

Nach einem leckeren Abendessen noch Robby's Reisevideo von deren Marokko-Trip angeschaut (auch ein Ziel von Ingo und seinem L200).

25.10.2003 (Samstag)

6 Uhr Frühstück (Gäh!), um uns mit zwei weiteren Teams zu treffen, um dann in Richtung Osten zu fahren. Über Dresden und Görlitz über die Grenze nach Polen, wo bereits die erste off-road Etappe (ging fast durch ganz Polen bis an die polnisch-litauische Grenze). Dort erst einmal 70 km Landstrasse bis zur Autobahn, die eigentlich erst nach der Fertigstellung/Renovierung so heissen dürfte aufgrund der vielen Baustellen und schlechten Strassenqualität. Auf dieser Schnellstrasse(?) bis Breslau gefahren. Dort mitten durch die Stadt und weiter in Richtung Warschau, wobei wir uns südlich von Lodz gehalten haben. Eigentlich sind die polnischen Strassen aber super – bei den Spurrillen kann man das Lenkrad eigentlich loslassen..

Auf dem Weg haben wir bereits von ersten Problemen von 2 Teams (Blechi & Ina, Steffen & Diana in ihren 24/25 Jahre alten Mercedes Geländewagen) gehört, die nicht nach Litauen einreisen durften, da ihre Nummernschilder nicht den üblichen Deutschen entsprachen (weisser Untergrund, rote Buchstaben/Ziffern, keine "Zwischen-Buchstaben" – solche Schilder sehen auch für mich wie Überführungs- und nicht nach Oldtimerkennzeichen aus). Robby hat hier bereits schon koordinierend eingegriffen, indem er ein weiteres Team (KP und Gregor) verständigt hat, die bereits in Warschau waren. Es gab quasi „Telefon-Terror“ mit den deutschen Botschaften in Warschau und evtl. Auch Vilnius/Lithauen, um Papiere heranzubekommen, damit die Teams weiterreisen konnten.

In Warschau kam ich fast genau wie in Frankreich/Belgien/England vor – zumindest was die Schilder der Warenhäuser betrifft: Tesco, Auchan, Media-Markt, Lidl, etc. Dort auch wieder durch die Stadt, um uns mit dem Team in Warschau zu treffen. Beim Fahren entlang der Weichsel wurden wir sogar dann noch mit einem Feuerwerk begrüsst (zumindest wurde auf der anderen Flusseite eins abgehalten...). Mit den anderen ging es dann weiter in Richtung Litauen, da wir aufgrund der „frühen“ Uhrzeit (19:00 Uhr) noch bis kurz vor die Grenze fahren wollten und dort dann übernachten. Nach Warschau ging das kalte Wetter sogar in Schneefall über und es war schon anstrengend als letztes Fahrzeug in der Kolonne bei diesen Bedingungen und Verkehr noch folgen zu können.

Gegen 23 Uhr waren wir dann in Suwalki, wo wir in einem Hotel (echt „rustikal“ – da kommen für einen Wessi wieder Ostalgie-Erinnerungen hoch) übernachteten. Dort haben wir dann auch die Mercedes „G“-Teams (nächster Grenzübertritts-Versuch morgen – neuer Tag, neues Glück) und ein Defender-Team (Mirko & Marcel) getroffen. Es gab sogar noch Abendessen (war lauwarm, der Koch hat uns wohl bereits für 22:00 Uhr erwartet und dafür entsprechend alles vorbereitet...). Anschliessend (00:30 Uhr) in die Koje – wir konnten ja dank der

Winterzeitumstellung eine Stunde länger schlafen – denn es war ein langer Tag. Kurz darauf kam noch das zweite Defender-Team (Olli & Arnold) an, wie wir am nächsten Tag erfuhren. Jetzt war die Gruppe komplett.

Fahrstrecke: @1100 km

26.10.2003 (Sonntag)



07:30 Uhr Frühstück, 08:30 Uhr Abfahrt als Kolonne. Sehr schnell waren wir an der Grenze zu Lithauen, was sich durch eine lange LKW-Warteschlange angekündigt hat. Banges Abwarten, ob die beiden „G“-Teams über die Grenze dürfen, dann waren wir alle 9 Teams in Lithauen. Weiter ging es auf sehr guten Landstrassen und Autobahnen (aha, wir sind nicht mehr in Polen!). Über Kaunas ging es weiter in Richtung Kleipeda (dorthin geht auch eine Fähren von Lübeck aus! Bestimmt stressfreier!). Von der Autobahn weg über Landstrasse durch Plunge und am

Grenzübergang Ezere nach Lettland Grenzübertritt ging sehr schnell. Jetzt war es nicht mehr weit. Weiter nach Saldus und noch etwas weiter und wir waren gegen 18:00 Uhr an unserem Endpunkt – der Campingplatz RADI, der unser Wochenprogramm organisiert.

19:00 Uhr Abendessen, danach Vorstellung des Wochenprogramms sowie einige Video-Ausschnitte von dem, was uns diese Woche erwarten sollte.

Erster Eindruck von mir: da hätte ich doch besser meinen Troki mitgenommen, da gibt's viel Wasser & Matsch zu durchqueren.



Fahrstrecke: @400 km

27.10.2003 (Montag)

Gemeinsame Tour, angeführt von unseren Letten zum „Eingewöhnen“. Gegen 8 Uhr letzte Checks an den Autos, danach Frühstück und ab 10 Uhr ging es in Kolonne hinter dem „Gas“ her. Temperatur: um Null Grad und es lag noch etwas Schnee.



Route: querbeet durch das ehemalige Bombenabwurfgelände. Dann Halt auf einer Wiese und Martin gab die Anweisung: „den Waldweg müsst ihr nehmen, wir fahren drum herum, da der „Gas“ zu gross und zu breit dafür ist“. OK, Musik an und los ging's. Nach einigen kleinen Pfützen, Matschlöchern und Zweigen, die in den Weg rein reichten kam die grosse Herausforderung: eine Matschstrecke mit tiefen Spuren,



ca. 20m lang und wir mussten dabei nach rechts rausfahren. Die ersten düsten mit hoher Drehzahl hinein – und blieben stecken. Also, Windenseil ausfahren und rausziehen. So ging es dann immer weiter: Wagen in Matsch reinfahren so weit wie möglich und dann vom Vordermann mit Berggurt bzw. Elastik-Seil rausgezogen werden. Ingo hat dabei seinen Pickup gleich eine Camouflage-Bemalung spendiert (ich finde, an dem Tag hatten wir die coolste Wagenfarbe – sollte den Rest der Woche auch so bleiben – da kam fast keiner ran!) und hat auch gleich seine Winde getestet incl. Joystick-Fernbedienung. Danach ging es weiter durch's Gelände aber so extrem steckengeblieben wie am Vormittag ist keiner mehr. Rückkehr gegen 19:30 Uhr (Sonnenuntergang gegen 17:30 Uhr). Anschliessend Abendessen und Videos des Tages schauen. Es wurden von den Fahrern auch die Teamnummern (siehe Anfang) gezogen. Wir hatten die grosse Auswahl von einer Nummer und zogen die (verflixte/Glückszahl/etc.) „7“. Die Trophy konnte also beginnen. Wir haben uns als Ziel gesetzt, die meisten Punkte zu bekommen (bessere Platzierung – weniger Punkte). Mal sehen ob es klappt.



28.10.2003 (Dienstag)

Um 09:00 Uhr leckeres Frühstück (war die ganze Woche über sehr lecker), ab 10 Uhr dann Einzelzeitfahren nach Roadbook und GPS-Track incl. NAV-Punkte. Distanz: ca. 95 km in 2 Stunden. Für Teilabschnitte gab es Zeitvorgaben, die jedes Team einhalten konnte. An einigen Punkten traf man sogar wieder auf den Vordermann. Am Endpunkt dieser Strecke, die durch das Übungsgelände und den grenznahen Raum zu Litauen führte hat sich herausgestellt, dass wir vorne rechts einen Plattfuss hatten – und das auf der Reifeninnenseite – soll das mal einer verstehen, wie so etwas passieren kann. Naja, wir also mit Martin in den nächsten Ort zu einem Reifenhändler, der den Reifen auch gleich geflickt hat und wir konnten dann weitermachen. Wir haben dann ca. 1,5 Stunden an einer Stelle der Strecke gewartet, wo unser Team (waren hierfür zum Glück ein 3er-Team, so konnten wir problemlos die anderen beiden Teams schon einmal alleine fahren lassen) dann vorbeikam um dann an der Wertungsprüfung mit teilzunehmen. Wir dann hinterher und schnell kam dann – für uns – die erste Furt! Ca. 10m breit und 0,5m tief. Ich mit Defener-Olli übergefahren, um Bilder machen zu können. Da nach ihm aber keiner mehr ganz aus der Furt herausfahren konnte, da es auch steil war, wurden die nachfolgenden Fahrzeuge herausgezogen. Während unserem Furten kam auch das letzte Team-Paar an – da merkten wir, dass es auch eine kleine Brücke bzw. ein Baumstamm geben muss, der auf die andere Seite führte, denn plötzlich standen auch sie auf der anderen Seite. Haben dann gemeinsam alle Fahrzeuge übergesetzt und sind dann wieder als Teamgruppen weitergedüst. Es ging über einen Weg, wo Äste kreuz und quer lagen, Matschlöcher die man umfahren musste, alles genau wie am Vortag, nur tiefer, länger, breiter. Und es wurde dann auch schon dunkel als wir an eine Wiese kamen, wo ein Bach durchlief und vom Weg war nichts mehr zu sehen – bei Tageslicht hätte man einfacher durchkommen können. Prompt haben sich einige wieder festgefahren aber mit Vorgehen und Auskundschaften konnten wir auch dieses Hindernis meistern. Da es dann aufgrund der Zeitvorgabe zu spät geworden ist, haben wir dann abgekürzt, haben uns mit den anderen Teams an einer Tankstelle getroffen und sind heimgefahren zum Abendessen und Video-Abend. Team Mirko und Hendrick haben – trotz Zeitüberschreitung diese Strecke komplett absolviert und kamen gegen 23:00 Uhr dann auch heim. Wir haben als Team die wenigsten NAV-Punkte der Strecke angefahren und haben die meisten Punkte bekommen – lagen also voll im Plan.



29.10.2003 (Mittwoch)

Nach dem üblichen, reichhaltigen Frühstück ging es gegen 10:15 Uhr als Kolonne los. Es standen Flussüberquerungen an. Das Wetter wurde besser und wärmer. Es ging in die Gegend unterhalb Kuldiga (50 km NW von Saldus entfernt), wo wir nach einigen Matschlöchern und den dazu gehörenden Festfahrungen dann endlich am Ufer der Venta standen. Als zusätzliches Hilfsfahrzeug war noch ein Toyota-Jeep auf Pinzgauer Fahrgestell (naja, dann war's ja keine Herausforderung mehr...) anwesend. War quasi ein Wolf im Schafspelz – sieht im Vergleich zur Konkurrenz nach nicht viel aus, hat sie aber alle im Wettbewerb nass gemacht – also so ein Auto wie Ingo's L200, nur kürzerer aber höherer Randstand und ohne Radio(?). Als wir dann an der Reihe waren, durch die



Venta zu fahren (ca. 200m und 0,7m tief) sind wir gemütlich zur anderen Seite gefahren. Yeah, baby – dass macht Spass, kann ich mit meinem Töff-Töff nicht machen. Als dann alle gefurtert hatten stellte sich einige Kilometer danach heraus, dass wir schon wieder einen Plattfuss hatten. Sch... Der Reifen wurde dann während dem Mittagessen in Kuldiga repariert. Diesmal war ein ein kleiner Riss an der Reifen-Aussenseite. Da hat wohl ein Hai dran geknabbert. Wir als Tauche können so etwas beurteilen ;-). Das Mittagessen war sehr lecker, es gab Schaschlickfleisch vom Grill mit Reis und etwas Salat. Danach ging es in die Pampa unterhalb Kuldiga zu einer weiteren Wertungsprüfung. Diesmal ging es auf Tour (wir wieder im 3er-Team) mit Roadbook und GPS-Punkten, es war aber keine Route im GPS hinterlegt. Wir kamen gut durch bis zum Anfang der Dämmerung, als Ingo bemerkte, dass die Aussentemperaturanzeige auf einmal nicht mehr leuchtete – bisschen Schwund ist ja immer. Wir hatten ja auch schon 2 Plattfüsse. Es ging weiter und sogar das Abblendlicht wurde schwächer – oder war da zuviel Dreck auf den Scheinwerfern? Vor einem grösseren Matschloch mussten wir halten, sind ausgestiegen und haben festgestellt, dass das Licht tatsächlich schlechter war. Also: wird wohl die Lichtmaschine oder die Elektrik sein. Echt toll, mitten im dunklen Tannenwald geht das Licht aus. Also ob wir nicht schon genug gelitten hätten. Naja, wir hatten das Glück, dass Mikro mit seinem fully-equipped Defender mit im Team war, von dem wir eine Ersatzbatterie geliehen bekamen. Sollte man echt mal mitmachen: im Taschenlampenlicht mit Olli die Batterie einbauen und sich dabei Witze und Sprüche erzählen. Da vergeht die Zeit wie im Flug. Doch es sollte noch besser kommen. Als die Batterie eingebaut war und der Motor startete, die Scheinwerfer wieder in voller Helligkeit den Wald und das Matschloch vor uns erhellten, waren auf einmal die Türen vom L200 verschlossen, wir draußen und der Schlüssel steckte drinnen. Oh Sch... - das fehlte noch. Kann denn nie ein Ende sein. Ingo fragte nur: „Rolf, ist deine Tür auch zu?“. Ingo hatte wohl schon fast die Nase voll – kein Ersatzschlüssel, mitten in der Pampa, usw. Hintergrund: die Diebstahlsicherung

des L200 hatte zugeschlagen. Der Motor läuft, die Türen sind alle zu, denn nach einigen Sekunden oder beim Anfahren verriegeln die Türen. Ist ja schön, dass das auch wieder funktionierte, das Problem war nur, dass wir noch draussen standen. Also etwas intelligenter sollten die heutigen Sicherheitseinrichtungen in Fahrzeugen schon sein – meiner Meinung nach. Naja, nachdem die anderen auch davon erfahren hatten und beratschlagten, was man tun kann, fiel mir auf, daß mein Beifahrerfenster oben einen ca. 2cm kleinen Spalt offen hatte. Also einen Ast ab- und in das Auto „eingebrochen“. Auch Knopf gedrückt, dass die Scheibe runterfährt, Türen geöffnet und wir waren wieder im Geschäft. Toll – was kommt noch? Jedenfalls konnten wir mit einer vollen Batterie dann weiterfahren. Wir haben uns dann an einer Hauptstrasse von den beiden anderen Fahrzeugen getrennt und sind zu Radi zurückgefahren. Dort angekommen hat sich Ingo gleich im Laternen- und Taschenlampenlicht unter den Pickup gelegt, um die Lichtmaschine, welche als „Übeltäter“ identifiziert wurde, auszubauen. Nach einigem Fluchen, da der Ausbau nicht so klappte wie man sich das vorgestellt hat, alle Schrauben wieder reingeschraubt und den Pickup vor die Werkstatt gefahren und leichten Frust geschoben. (Neue LiMa kostet ca. 350 EUR). Als dann die anderen kamen kam KP auf Ingo zu – „Komm‘ mit Ingo, schau‘mer mal“ oder so. Nach einiger Zeit in der Werkstattgrube war das Kunststück geschafft – die LiMa war ausgebaut und Drs. Ingo & KP, angeleitet von Prof. Hendrick, seziierten die LiMa und fanden heraus, dass die Kohlen fest waren. Nachdem diese mittels Spülung reanimiert waren, wurde alles wieder zusammengesetzt – es blieb keine Schraube übrig(!) – und die LiMa wieder eingebaut. Ein anschließender Test – der Motor sprang an und die Spannung lag gem. Anzeige im Cockpit wieder über 12V. Juhu – jetzt kann es weitergehen. Ingo fiel eine ganze LKW-Landung an Steinen vom Herzen. Inzwischen war es auch 02:30 Uhr. Zum Glück gibt’s immer so spät Frühstück. Durch den Abbruch wieder höchste Punktzahl erreicht – wir lagen also voll im Plan.

30.10.2003 (Donnerstag)

Nach einer kürzeren Nacht wurde vor dem Frühstück (schweren Herzens) die tolle Batterie wieder dem Eigentümer zurückgegeben und die fast leere Batterie des L200 wieder eingebaut mit 2 Paar(!) (PKW-)Überbrückungskabel den Pickup gestartet und das Motor laufengelassen, so dass die Batterie wieder Saft bekommt. Danach ging es wieder im Pulk in Richtung Kuldiga um die „Bergwertung“ zu absolvieren, ein weiterer Teil der Radi-Trophy. Auf dem Weg dorthin sind obligatorisch wieder einige im Schlammlochern/-strecken steckengeblieben. Ingo konnte sich erfolgreich aus einer



festgefahrenen Situation „herauswinden“ – und das alles ganz easy mit Joystick und Dauerfeuer gedrückt (die Fernbedienung der Winde... - C64 läßt grüßen!). Anschliessend noch 3x durch die Venta gefurtet – eine Furt schöner als die andere. Macht irgendwie Spass. Nach „langer“ Anfahrt kamen wir dann am frühen Nachmittag dort an. Der Berg ruft! Es ist ein Hang, ca. 45 Grad Steigung, 25-30m Strecke, zwischen dem Startpunkt und der ebenen Fläche oben. Ein Baum steht oben sehr günstig, um oben ein Windenseil zu befestigen. Oberfläche des Hangs war Grass und einige Spuren. Das Wertungsziel war es, so schnell wie möglich mit Auto und kompletter

Ausrüstung oben anzukommen. Als Begleitfahrzeug war ein alter Defender dabei, der in einer Serpentine nach oben fuhr. Man kann keinen Anlauf nehmen, da direkt hinter dem Startpunkt ein kleiner Bach verläuft, den man aber nur langsam überqueren kann. Thomas mit dem Landrover war als erster dran. Direkt hochgefahren so weit wie es ging, Beifahrer mit Windenseil hochgeschickt und sich dann hochgezogen. Robby mit seinem Pajero-Boliden hat keine Winde und wählt den direkten Weg. Vorher hatte er aber seinen Kofferraum leergeäumt um nicht zuviel Gewicht zu haben. Danach PS-Gedröhne und oben war der Pajero – aber die Anforderung war ja, dass alles oben sein muss. Also er und Maiky 3x hoch- und runtergerannt und den Kofferrauminhalt hochgeschleppt. Als sie damit fertig waren (und daneben lagen) wurde die Zeit gemessen. Irgendwie muss sich Ingo gedacht haben: „was die Letten können, kann ich mit meinem Pickup auch.“ Er ist dann ebenfalls in einer Serpentine den Berghochgefahren, schön gemütlich mit etwas Musik, und war sogar dann mit 20 Sekunden der Schnellste, was ihn sogar zu Luftsprüngen veranlasst hat (Eigentlich schlecht, das hat uns u.a. den Schnitt versaut – diemal bekamen alle anderen mehr Punkte...). Mirko konnte sich danach ebenfalls noch hochwinden, für die anderen war unten schon zuviel Gras weggerieben, so dass ihre Reifen fast keinen Grip mehr fassen konnten. Sie wurden dann alle von Robby’s Pajero mittels Elastik-Seil hochgezogen.

Echt super das Seil – es sieht so einfach aus. Einfach nur: „Flutsch!“ und oben ist die Karre. Danach ging es zum Mittagessen in das gleiche Restaurant wie am Vortag. Um 17:30 Uhr Mittagessen??? Naja – machen wir halt anschliessend eine Nachtetappe. Zwei Teams haben aber dann nicht mehr mitgemacht und sind direkt zu Radi zurückgefahren. Die Wertungsetappe war diesesmal nur eine Strecke im GPS-Gerät mit NAV-Punkten. Ein Roadbook gab es nicht. Wir im Dreier-Team mit Olli & Steffen. Am ersten NAV-Punkt haben wir die vorherige Gruppe (KP und Mirko) eingeholt. War kein Kunststück, der Defender war mit einer Seite komplett im Graben. Weiter hinten konnten wir noch die Lichter der ersten Gruppe sehen. Nachdem Mirko geborgen worden war hat er auch LiMa-Probleme



festgestellt (wie sich später herausstellte war nur ein Keilriemen umgesprungen). Auch KP hatte „nur“ noch einen 2WD. Das bedeutete für sie eine frühe Rückfahrt nach Radi. Also wieder eine Gruppe weniger – wir konnten unseren Schnitt also weiter „verschlechtern“. Wir sind dann weitergefahren und gemütlich durch die Heide und Wälder getuckert – schneller wäre nicht so gut gewesen, da es bereits Nacht war. Nach einigen kleineren Hindernissen – wir mussten noch einmal den Joystick benutzen – waren die 3 Stunden Zeitvorgabe um. Wir hatten gerade die Hälfte der Strecke absolviert. Robby und Blechi haben es in der Zeit sogar komplett geschafft. Naja, aber bestimmt nicht so gemütlich wie wir und mit Musik. Haben den Tour-Manager per Handy verständigt und uns dann ebenfalls nach Radi durchgeschlagen. Danach das all-abendliche sehr leckere Abendessen und Video-Abend.

31.10.2003 (Freitag)

Letzter off-rad Tag. 4 Teams haben sich entschieden, nach Riga zu fahren und etwas Kultur zu tanken. Damit waren es nur noch 5 Fahrzeuge, die sich auf eine geführte Tour in der Umgebung begaben. Es sollte eine gemütliche „chill-down“-Tour werden. Einige Teilstücke waren jedoch so matschig und mit so tiefen Spuren, dass jeder von uns noch einmal steckenbleiben „durfte“ und sich entweder selbst herauswinden konnte oder den Schleppdienst des Vordermanns in Anspruch nehmen konnte. Die halfen bereitwillig, da seit den Vorabend nun so ziemlich jedes Team ein Elastik-Seil als Teil der Ausrüstung besaß – Martins Organisation sei Dank – und dies natürlich auch einmal testen wollten, was das so für ein Feeling ist. Einmal ging es mitten durch die Bäume und in einer engen Kurve war der etwas längere Radstand des L200 (hatte der nicht den Längsten?) uns etwas im Weg, so dass Ingo beim um die Ecke rangieren in die Spur gerutscht ist und mit der Fahrer-Seite voll auf die Wurzeln eines umgestürzten Baums draufgerutscht ist. Weiteres rangieren hätte nur zu grossen Schäden am Fahrzeug geführt. Also mussten wir das Auto vom Baum wegbringen. Vorne hatten wir ja unsere Winde und am Heck wurde das Windenseil des nachfolgenden Autos befestigt. Aufgrund des ungünstigen direkten Winkels wurde das Seil über eine Umlenkrolle (Mirko war ja komplett ausgerüstet) geführt. Toll, was wir alles an Ausrüstung testen konnten. Und dann ging es los: wie ein Ozeandampfer „legte“ der L200 vom Baum ab und konnte anschließend aus eigener Kraft sich aus der Situation befreien. Die Tour ging weiter über lose Äste und kleine Stämme und kurz nach einer Bachdurchfahrt – war eine etwas tiefe Rinne – ging auf einmal der Motor des Land Rovers nicht mehr. Es stellte sich heraus, dass die Dieselleitung beschädigt war. Sie wurde



geflickt und um das Entlüften der Leitung kümmerte sich Robby höchstpersönlich indem er einen kleinen Schlauch vor dem Vergaser an die Leitung anschloss und durch saugen das brennbare Nass aus dem Tank in den Motorraum lockte. Ich weiss nicht, ob er es auch probiert hat. Falls ja hoffe ich, es war ein guter Jahrgang. Weiter ging's. Wir kamen an einen Weg, wo wir am ersten Tag auf der Einführungsrunde auch durchgekommen waren. Das Problem war aber jetzt, dass wir wärmere Temperaturen hatten. Am Montag war es noch um Null Grad und viel war gefroren, jetzt bei 7 Grad eine einzige Matschpampe mit tiefen Spuren auf 150m Länge. Der alte Defender unserer Gastgeber kam durch – sei es aufgrund deren

Fahrerfahrung oder nur Glück, weil man die richtige Spur getroffen hatte um gut Gas gegeben hatte. Jedenfalls blieb jedes unserer Fahrzeuge früher oder später doch hängen und musste herausgezogen werden. Wir haben 2 Bergeseile und das tolle Elastikseil aneinander binden müssen, um die Distanz zu festen Boden, von wo das Zugfahrzeug erst ziehen konnte, zu überbrücken. Danach hat sich wieder herausgestellt, dass die soeben geflickte Dieselleitung des Land Rovers wieder abgerissen war. Danach wurde das Gelände wieder leichter – ich glaube, das hat so irgendwie dann doch fast jeder begrüsst – und wir machten Rast an einem Beobachtungsturm, eigentlich eine kleine Ruine auf einem kleinen Hügel.



Danach ging es wieder zurück zu Radi, wo einige von uns dann die ursprüngliche Wagenfarbe mit einer Kärcherwäsche wieder herstellten. Ach ja, unterwegs wurde noch der RADI-Cache versteckt. Location: siehe Webpage. Es wurde noch etwas gepackt, repariert, die Fahrzeugreifen wieder aus Teerstraßenniveau aufgepumpt, etc. Als wir in den Gemeinschaftsraum kamen standen auch schon die Endergebnisse der Trophy auf einer Tafel. Wir haben unser Ziel, die meisten Punkte zu bekommen, dann doch verfehlt – wurden jedoch 5. Von 9 Teams, also die goldene Mitte (**...daß das Boot das ausgehalten hat, Herr KaLeu!**). Nach dem Abendessen gab's dann wieder



Filmmaterial vom Tag in der Glotze.

01.11.2003 (Samstag)

Gegen 11:00 Uhr haben wir die Rückreise angetreten – 2000km bis Ingo, und ich dann noch einmal 170km in meinem Töff-Töff. Wir waren in kleinen Gruppen unterwegs, was zu einem schnelleren Reisetempo und zu geringen Aufenthalten an den Grenzen führte. Irgendwie schienen die Zöllner in Wochenendstimmung zu sein oder es gab was tolles im Fernsehen – wir waren schneller über die Grenze als auf der Herfahrt. Wir waren mit Robby & Mirko zusammen bis Warschau. Dort haben wir an einer Tankstelle angehalten um zu tanken und einen Kaffee zu trinken – Mirko ist jedoch gleich weitergedüst. Kurze Zeit später kamen die Fahrzeuge von Hendrick, Thomas und KP auch an. Gemeinsam ging es in die nächste Pizzeria. Anschliessend wurde Gregor im Autokorso durch Warschau zum Bahnhof gebracht, da er ab dort den Zug nahm. Wir sind sind – KP hat sich uns angeschlossen – dann unser Route in Richtung Breslau zurückgefahren. Südlich von Lodz in Belchatow haben wir dann in einem Arbeiterheim übernachtet (N51°22.015' E19°21.513). Hat umgerechnet 18,- EUR/2-Bett-Zimmer gekostet. War mal wieder Ostalgie pur.

02.11.2003 (Sonntag)

Da es im Arbeiterheim kein Frühstück gab gingen wir zu McDonalds. Doch siehe da, dort wurde kein Frühstück angeboten. Ingo und mir hätten ja ein paar Burger auch gereicht, aber man hat sich entschlossen, irgendwo auf den Rückweg an der Hauptstrasse anzuhalten. Ca. 20km und einige Muffins später haben wir dann an einem Restaurant angehalten. KP hat wieder für uns alle in Polnisch bestellt, doch vermutlich kam die Bedienung aus einem anderen osteuropäischen Land, da wir 9 Personen waren, sie aber nur 4 Kaffees brachte und dann verschwand. Wir in der Hoffnung daß sie das bestellte Frühstück macht, was sich jedoch nach 20-30 min als Trugschluss herausstellte. Für Ingo und mich wurde es dann aber doch Zeit, da wir immer noch knapp 1000km fahren mussten. Also haben wir uns von den Thüringern und KP verabschiedet und sind auf eigene Faust gegen Westen weitergefahren. Kamen gut durch Breslau durch und weiter in Richtung Grenze bei Görlitz. Vorher haben wir noch schnell angehalten, damit Ingo noch einige Souvenirs bei Strassenhändlern kaufen konnte. Etwas Aufenthalt gab's vor der Grenze, aber wir kamen schnell und ohne Kontrolle durch. Vermutlich kam gerade Bundesliga auf ARD. Über Dresden in Richtung Eisenach haben wir in Gera kurz bei McDonalds eine Pause eingelegt – Robby war ja noch nicht wieder daheim – und sind dann über Fulda, Frankfurt, Ludwigshafen wieder nach Ingo's Wein- und Kurstadt gefahren. Ankunft gegen 22:00 Uhr. Schnell den L200 ausgeladen, mein Kram in mein Auto und heimwärts gings. Gegen 24:00 Uhr war ich dann auch endlich zuhause, müde aber glücklich.

Statistik: der L200 ist ca. 4.700km in der Woche gefahren, zzgl. 340km mit meinem Auto. Was für ein Trip.

Robby's Notizen

Schon die Anreise war leicht dramatisch, denn 2 Fahrzeuge verfügten über rote Oldtimerkennzeichen, so daß nach schon schwieriger Einreise nach Polen eine Einreise nach Litauen und Lettland gänzlich unmöglich schien, da rote Kennzeichen dort ausschließlich für Import zulässig sind. Die unermüdliche Telefonseelsorge und die Hoffnung auf ein Wunder verhinderte eine vorzeitige Rückreise der sehr bedrückten Teams. Nach schier endlosen Telefonaten und Verhandlungen mit den deutschen Botschaften in Warschau, Litauen und Lettland, über deren Hilfsbereitschaft wir nur des Lobes voll sein können, gelang dann unserem in Warschau befindlichen Team KP/Gregor ein Schriftstück erarbeiten zu lassen, welches in halb Osteuropa verteilt, neue Hoffnung verbreitete. Wenig Hilfe war dagegen aus den Vertretungen der Reiseländer in D zu vermelden, so daß auch der Kontakt mit dem Lagezentrum des Auswärtigen Amtes wenig ergiebig blieb. Der Versuch der Einreise nach Lettland über Weißrussland wurde aus Sicherheitsgründen abgebrochen.

Mit diversen Schriftstücken und gemeinsam in der Gruppe an einem anderen Grenzübergang konnte dann die Reise glücklich fortgesetzt werden. Sonst verlief die Anreise problemlos und ab Nordpolen gemeinsam bis zum gespannten Eintreffen in Radi.

1 Tag - Einführungstour zum Kennenlernen der Verhältnisse - ein Vorgeschmack -

Diverse Bergeaktionen, unsichtbare Wege durchs Dickicht, trotz starker Kälte dennoch reichlich Schlamm und Wasser und Trainig der Fahrtechnik und Strategien in diversen ohne Hilfe kaum überwindbaren Passagen. Speziell die Jukebox hat hier bereits die volle Packung erhalten - ach ja und meine liebe Frau - nachdem die Jukobox nach diversen Schaukeleien tatsächlich doch noch den unergründlichen Bereich verließ und auch der Galopper nach einigem Nachdenken und Beseitigung aller möglichen Umfahrungshindernisse endlich charmant den Bereich umtänzelte, hielt es mein Paji nicht mehr aus und tobte los, feuerte mit der Erfahrung von vielen 1000 km und 150 PS problemlos durch den kritischen Bereich mit der Folge, daß sich meine Liebste von Kopf bis Fuß braun eingefärbt freischwimmen mußte. Die leidgeprüfte Foto und Videotechnik erhielt auch gleich noch die Packung. (mal sehen wer Bilder davon hat). Was war sonst noch?

2. Tag - 1. Etappe

Erst ein schnelles Roadbook - Qualität von Sand- bis Panzerpiste. Jeder hat es in den vorgegebenen Zeiten geschafft, wobei ich schon sehr hoffte und Sorge hatte, daß sich auf dieser Highspeedetappe niemand überschätzt, denn die Verhältnisse waren kritisch. Bei Luftdruck zwischen 1,3 -1,8 Bar und Bodentiefe zwischen 4 und 30 cm nassem Sand und Schlamm und darunter Gefroren, hatte man den Eindruck, man fährt Topspeed mit 4 Plattfüßen. Die Driftspuren in der Schmiere sprachen Bände. Für mich und einige andere natürlich ein Highlight der Woche, anderen wieder wäre eine Sightseeing-Tour lieber gewesen, aber auch sie habens geschafft.

2. Tag - 2. Etappe – GPS-Tracks querfeldschräg -

Da kam nun für alle richtig Freude auf. Das Rennen entwickelte sich vorn zu einem spannenden Zweikampf zwischen Team Känguruh-Schwimmpanzer und On the Run- Nordlichter I. An den 2 wirklich haarigen Furten (Strömung und Ausfahrt) wurde eine Notgemeinschaft gebildet zum Bergen und Bäumefällen. Dann wieder die wilde Hatz. Bei jedem Fahr-, Navifehler und Hindernis wechselte die Führung, das war schon genial. Meine Teamkollegen Nordlichter I, die eigentlich eine etwas langsamere Gangart bevorzugen haben das Lösen des Ersatzrades auf dem Dach und den Verlust des Ersatzkanisters zum Glück rechtzeitig bemerkt und konnten auch meine Geschwindigkeit halten. So wurde der alte "G" mal wieder so richtig durchgeheizt und freigebrannt. Mann, hat das Spaß gemacht - inzwischen sind auch bei uns im Führungsteam alle ohne Sperren unterwegs und dennoch gehen diese Autos wie die Henne bis ins Ziel. Der gelegentliche Einsatz der Motorsäge war beim ersten Team unvermeidlich.

Die Strategie: erfahrener Navigator mit stärkstem Auto zur Routensuche vorn und immer wenn im Rückspiegel keiner mehr zu sehen ist leicht vom Gas und niemals gemeinsam ins Hindernis. Und mit geringster Zeitüberschreitung von 12 Min bei den meisten erreichten Wegpunkten hat man sich an Ende erfreut die Hände zum Sieg gereicht. Bei aller Hektik nochmal meine Hochachtung an den Schwarzen G.

3. Tag - 3. Etappe - ohne Wertung -

Gemeinsame Verbindungsetappe. Ca. 50 km Piste nach GPS auf dem Weg zu neuen Ufern. Um diese zu erreichen, mussten mit einiger Mühe noch 2 Tiefschlammfelder überwunden werden. Und dann wurde es wieder aufregend - 200m nichts als Wasser - wer fährt zuerst? Zur Sicherheit steht als Sevicefahrzeug diesmal nicht der Gaz oder ein Defender bereit, sondern ein Rallyesieger mit einem x PS Toyota auf Pinzgauer Fahrgestell. Ein Gefühl wie Bootfahren, aber der Grund ist fest und alles geht gut - diesmal keiner abgedröftet. Dennoch wird diesmal die zweite Furt weggelassen. Diese ist noch 25cm tiefer, d.h. Wasserstand bis knapp zum Fenster, das ist der Hälfte der Mannschaft doch zu viel und durch die nassen Reifen fallen ein Plattfuss und diverse schleichende Platten auf, so daß es zu einem fantastischen späten Mittagessen und Reifendienst geht, bevor eine weitere 5h Etappe bis in die Dunkelheit in Angriff genommen wird.

3. Tag - 4. Etappe Gps mit Mindest und Maximalzeit

Schwimmpanzer und "On the Run" im Team. Nicht alle sollten diese Etappe beenden. Und was leicht begann entwickelte sich in diverse Selbstbergeaktionen mit Gurten. Und Schwimmpanzer mit Highlift ausheben, Bäume fällen, unter die Räder schieben, Bleche drauf und weiter; und zunehmende Dunkelheit doch noch zu einer Reise mit leichten Naviproblemen. Verschiedene Versuche, die richtigen Passagen durch das unwegsame Gelände zu finden waren nicht leicht und nur durch den extremen Grip der MT's, die sich wirklich brutal durchgegraben haben, überhaupt zu bewältigen. Hierdurch konnten die Verfolger häufig sehr dicht aufrücken. Letztlich profitierten wir aber auch von den gleichen Problemen der Anderen und irgendwie haben wir es wieder geschafft, in der Schwärze der Nacht die meisten der eigentlich unwichtigen Punkte zu holen, denn eigentlich geht es um den Spaß und das Durchkommen überhaupt. Und das ist fast immer allen gelungen

4. Tag

Teil 1 - geführte Tour mit jeder Menge Flußdurchquerungen, teilweise mit sehr kräftiger Strömung (Nummernschildverlust), wo manche Autos ohne Gegenlenken die Ausfahrt nicht getroffen hätten. Teilweise auch besonders tief wie oben und zu den Bildern schon erläutert, so daß in einigen Autos einiges an Überwindung und Vorkehrungen notwendig war. Schlamm und morsche Brücken, alles bei Traumwetter durch Traumlandschaft.

Teil 2 - dann Sonderprüfung Hillclimbing wie weiteroben beschrieben. Das war echt spaßig für die die hochgekommen sind, das Bungeeseil erledigte den Rest.

Teil 3 - 6. Etappe 3h für 40km (wenns gut geht) nach aufgespieltem GPS-Track. Start schon bei Dämmerung, das versprach soviel Spannung und einen langen Abend, so daß Känguruh und Hottepferdchen sich lieber für ein Schrauberstündchen entschieden. Schade. Die verbleibenden Paarungen diesmal "On The Run" mit dem G-Punkt-Team , Schwimmpanzer mit den M+M's in der rasenden Keksdose, sowie die Knallgasspezialisten mit Nordlicht I und der Jukebox. Alles auf einer Strecke, die uns einiges abverlangte. Die ersten 15 km waren nach 15 Minuten geschafft, aber dann kaum im Wald, bodenloser Morast, gegenseitiges Gurten nach vorne und nach hinten. Durchkommen für uns nicht möglich, also Umfahren. Mühsam bahnen wir uns einen Weg durchs Unterholz und Wald, aber wie wieder auf die Route kommen? Bei Dunkelheit cm-weise durch den Wald bei Fensterscheiben die durch diverse Fahrversuche durch cm-dicken Schlamm völlig undurchsichtig waren - und die Zeit läuft (inzwischen sieht das Auto innen auch nicht mehr ganz frisch aus). Nun noch ein Graben während

in 200m Entfernung schon die Lichter der Verfolger auftauchen. Also 2 Paar Bleche übereinander, Einweisung und es klappt. Aber die Lichter kommen nicht näher - später sollten wir erfahren, daß dieses Team an der Stelle noch vor Erreichen des Feuchtbiotopes nach Bergung der Keksdose durch den Schwimmpanzer mit vermutetem Limaschaden aufgeben musste, später bei Licht stellte sich (zum Glück) nur ein Keilriemen-Problem heraus. Sehr schade für das Team, denn auch diese Etappe hatte es in sich. Es folgte der ständige Wechsel zwischen schnellen Waldwegen und fast weglosem Schwergelände. Ein Navifehler ließ uns einen sehr kritischen Bereich überwinden, den wir dann logischerweise wieder zurück überwinden mussten. Von der morschen Holzbrücke bis zur fehlenden Holzbrücke war alles dabei. Bei 3-4 Stellen haben wir uns für Überwindung durch Schwung und rohe Gewalt entschieden, um nicht noch mehr Zeit zu verlieren. Das danach spontane Dauerleuchten der roten Ölkontrollleuchte beim G-Punkt ließ dieser Etappe noch zusätzliche Spannung zuteil werden. Die letzten Km dann mit Topspeed nach GPS durch den Wald ins Ziel. 7 min Zeitüberschreitung bei Erledigung aller Wegpunkte.

Die Zusammenarbeit der 2 Teams klappte wieder mal reibungslos, Zeit zum Durchatmen gab es erst im Ziel einer Etappe, die allein kaum zu bewältigen wäre. Gratulation auch an die netten Teamkollegen im roten G-Punkt. Gemeinsam ist alles machbar.

Klaudius´ (KP) Notizen

Etappe 2 - Da ging der Spass los. Disco + Schwimmpanzer starten als erstes Team. Meine erste Trophy-Etappe überhaupt. Aber nix bei gedacht, die Teamkollegen haben GPS-Erfahrung ... und ich die Motorsäge. Also fahren sie als erste, wir hinterher. Und schon gleich verhaspeln sie sich an zwei Abzweigungen, wie das halt im Wald mit GPS so ist. Es ergab sich also, dass wir als Erste fahren durften, also schauermal, was so geht. Dann fangen wir erstmal damit an, das Gaspedal etwas tiefer zu drücken. Uj, das macht Spass! Navi noch easy, Navigator führt mich selbstbewusst und sicher. Prima, das klappt ja. Dann wir wieder falschen Abzweig genommen, Disco übernimmt. Und dann, was ist das? An einer Matschdurchfahrt sehen wir von hinten schon den rasenden Robby und den G. Hmmm, ist das normal? Na ja, Robby ist halt "Vollgasfraktion", wird als Erklärung herangezogen. Irgendwann überholen sie uns, dann wir sie, dann sie wieder uns, dann wir sie, dann.... kommt die erste spannende Furt. Aha! Jetzt wollen sie nicht mehr als erste durch, sondern schicken unseren braven, windenbewehrten Disco voraus. Robby aber als erster in Gummihose durchs Wasser, Furt abgescritten, Äste abgesägt (für Hendrik). Dann geht der Disco baden und fährt wieder raus. Alles easy, ich hinterher, dann G, dann Paji. Wir wieder als erstes Team, dann wieder sie, dann wieder wir.... das hat richtig Spass gemacht. Auf einmal - Paji+G sägen unnötig Weg frei, wir vorbei, Disco voraus, hohes Gras. Ich - Vorsicht, langsam angehen lassen. Aber da! der Disco hüpfte zwei mal so 1m in die Luft, fährt aber weiter. Wir heran, Shit! Ein ca. 70cm hoher Stein mit Kratzspuren. Na hoffentlich ist der Disco noch ganz. Nächster Halt, Schadenaufnahme - Schwein gehabt, nur der Rahmen hat aufgesetzt. Das Getriebe hätte sowas nicht überlebt. Dann noch Astabweiser und Schnorchel am Disco getapt (Tape ist toll!) und weiter, jetzt als Zweite, etwas weniger Druck. Nächster Halt mit Martin (Organisator), Paji+G stehen, Hendrix+Co. wird vermisst. Wo ist er bloß? Keiner weiss es, ans Telefon geht er nicht. Thomas muss unbedingt was essen, ich filme etwas. Los weiter, es wird langsam dunkel! Jetzt kommt die "schwere" Furt. Die Furt selbst ist Kinderfasching, aber nicht die Ausfahrt. Thomas isst wohl noch sein Butterbrot, Paji und Schwimmpanzer im Operativ-Team als erste rein. Schwimmpanzer fährt vor die Ausfahrt, zu steil - also buddeln und Holz rein! Gregor und Robby buddeln, ich säge Holz, der Rest spielt auf dem anderen Ufer Zuschauer. Ok, erster Versuch übers Holz, im Wasser zurück und mit Anlauf drauf - geht nicht! Nochmal! Holz richten und nochmal! Geht nicht... OK, Taktik ändern, mit Holz funzt es nicht, andere Seite. Anlauf und Druck und.. nochmal ... und .. ja, ja! Es geht, draufbleiben und auf MT hoffen - es klappt, bin als erster durch!

Nun der Paji. Versucht es auch ein paar Mal übers Holz, dann andere Seite, hat aber keine Hecksperrre mehr (abgerissen). Bleibt hängen, nochmal zurück andere Seite, Druck und rauf! Hängt. Nachbuddeln Gregor! Schwimmpanzer anhängen! Und los! So geht es - beide oben! Robby schaut nach der Sperre, Disco fährt mit Winde rauf, zieht den G rauf. G auch ohne Sperren.

Und weiter, nicht den total matschigen Weg, Umfahrung über Knüppelweg. Paji als erster, aber zu vorsichtig, Maiky muss Äste wegräumen. Also schlägt die Stunde für den Schwimmpanzer - Gas und durch und am Paji über Knüppel vorbei gezogen. Oben auf Disco warten, dann zusammen weiter - wieder in Führung - Klasse! Dann noch sumpfiger Wald, kein Problem, etwas gucken, umfahren, Bäume knicken, macht einfach Spass! Wo ist der Disco? Ich laufe zurück - steckt. Wollte mittig durch. Paji zieht ihn nach hinten, dann doch Umfahrung. Alles klar, weiter geht's!

Wald zu Ende - nasse Wiesen (Moor). Ich als erster. Halt, hier geht es nicht weiter, aussteigen und gucken! Ja, hier linksrum sieht es machbar aus, Gregor schreitet den Weg ab. Ich muss zurücksetzen, kann aber nicht, da hinter mir drei Autos. "Macht Platz!" "Geht nicht", sagt Thomas, "bin von hinten blockiert". Egal (Ungeduld), dann fahre ich das eben so an. Fehler! Ich stecke leicht. Paji fährt vorbei "Kann ich an Euch vorbeifahren?", "Eigentlich nicht", sage ich, aber da ziehen sie schon wieder mit Vollgas an uns vorbei, während Thomas mich noch nach hinten zieht. Dann wir auch durch, der Rest ist easy.

Nächstes Bild: Dämmerung, schnellere Passagen, versuche, Robby+G einzuholen, es gling noch zwei, drei Mal, dann Robby wieder weg.

Nächstes Bild: dunkel, Wald, matschige Wege, wir haben Robby schon lange nicht mehr gesehen. Navi überschaubar. Navigator klasse! Wo bleibt der Disco? Warten... Wo ist er? Zurückfahren... ah, da ist er schon! "Was war?", "Musste meine Zusatzscheinwerfer, die aufm Dach, richten. Haben sich total nach unten gerüttelt." Wir weiter. Dann kleine Knüppelbrücke und dahinter ein gemein schmieriger Hang. Komme 4/5 hoch, weiter geht es nicht. Versuche dies und jenes, nochmal mit Anlauf, kein Erfolg. Disco kommt zunächst auch nicht vorbei. Bleche raus, Äste drunter! Nach vorne nix zu wollen, aber seitlich rückwärts geht es nun endlich aus der Spur raus! OK, Kiste quer zum Hang und über das trockene Gras raus. Geschafft! Bleche wieder rein! Nun der Disco. Dritter Gang, Vollgas ... und wir schieben oben noch nach. Geschafft!

Nächstes Bild: 5 Stunden um, Zeitüberschreitung, Wertung für uns abgelaufen, ca 80% der Punkte angefahren, weitere Punkte zählen nicht. Beschliessen, zum Treffpunkt über "Strasse" zu fahren.

Letztes Bild: Treffpunkt Tankstelle. Kommen als erste an, denn Paji+G kämpfen sich noch trotz abgelaufener Zeit tapfer durch. Dann kommen sie auch an. Alle Happy. Wo sind die anderen? Telefonate. Tanken und zurück nach Radi. Dann kam noch das Limareparieren und Bremsenwechseln, siehe unten. Ein Super-Offroadtag!

Etappe 4 - On the Run + Schwimmpanzer. Das war einfach bombig! Wir flogen einfach nur so über die Waldwege. Einmal etwas tief und rumps auf etwas total hart aufgesetzt. Egal, keine Zeit zum Gucken, weiter, weiter mit "Vollgas" hinter Robby! Dann - 20 Minuten zu früh am Kontrollpunkt. Schadensbilanz? Die Schutzplatte verbeult, aber sonst nix. Prima, dann hat das Ding genau das gemacht, wofür ich es gebaut habe. Maiky gibt Anweisung, "Pause wird für gestellte Videoaufnahmen genutzt". Wir also nochmal etwas zurück, Robby spritzt wiederum die Pfützen trocken und Frau Regisseur beschwert sich dann bei mir, bei uns hätte es nicht genug gespritzt.

Dann weiter, immer dunkler und dunkler, Navi zunehmend spannend. Eine moorastige Passage, Robby mit Volldampf durch, ich weiter hinter, konnte nicht sehen, welche Spur er genommen hat, wähle die falsche und wir sitzen gnadenlos fest. Erstmal vom Paji ziehen lassen, etwas geht, aber nicht weit, denn er hat auch kaum Manövrierraum. Also - Robby holt HiLift mit Felgenadapter, Gregor Hepe, ich die Motorsäge. Etwas Erde weg, Schwimmpanzer an zwei Rädern nacheinander anheben, Bäume fällen, Meterholz und Sandbleche unterlegen. Schnell, schnell! Shit, von hinten kommen Lichter, das nächste Team Gallopi+Disco haben aufgeholt. Also mit vollem Durck hier raus!!! Nach hinten, Bleche umlegen, falsch!, da geht es nicht weiter! Nochmal Shit! Dann mach' ich mir eben einen Weg frei, Schutzplatte sei Dank! - rein in die Büsche, hin und her, ja! (Das ist der Moment, wo Hendrix meinte, ich hätte einen frustrierten Eindruck gemacht, dabei war das nur der Ausdruck voller Konzentration). Da ist eine Umfahrung. Vollgas!!! Robby auf Parallelspur und wir sind wieder frei und liegen vorne. "Gregor, was macht die Zeit? ". "Noch 20 Minuten für 7km" (oder so). Müsste passen... Also weiter! Aber siehe da - Fehler im Roadbook, Abfahrt 300 m weiter, wieder Zeit verloren, dann kurz falsche Abbiegung genommen (an dem Haus) und es überholt uns wieder das zweite Team. Jetzt wird es richtig eng! Wir hinter her, haben sie gleich eingeholt, aber kein Platz zum Überholen. Nochmal Shit! Aber da! Da machen sie einen Navifehler, falsche Abzweigung angenommen und stehen, Robby sofort vorbei, wir hinterher. Klasse, jetzt nur noch Druck! Da kommen tiefe Spurrinnen, egal, durch, passt schon - und es passt. Aber das Folgeteam bleibt hier bestimmt stecken, denke ich (sie blieben). Dann noch eine Knüppelbrücke - easy. "Wie weit, Zeit?" - "Könnte passen". Also weiter, noch 1km. Und dann - ZIEL und sogar noch ein paar Minuten Zeit! Bin glücklich über meinen Navigator und die Teamkollegen, die uns prima "durchgezogen" haben. Und mein Schwimmpanzer, der hat sich wiederum extrem gut geschlagen, dafür dass es eigentlich ein Familienbus ist . Bei der Etappe da war so eine Stelle, die mir besonders viel Spass gemacht hat. Eine dickere Kiefer lag quer über den Weg. Ich einmal angefahren, geht nicht. Säge raus? - nee, noch nicht. Also nochmal, diesmal etwas trickreicher und mit mehr Druck. Und plopp - bin auf der anderen Seite. Jetzt Robby, versucht, noch mal, blöde Stucken im Weg, Abbruch. Ich Alternativweg durch Bestand gesucht, Robby durchgelotst. Klasse, wir sind durch, die langen Autos müssen hier was bauen... und sie haben dann den Baum zersägt. Da war ich richtig stolz auf unser Kurzradständler-Team!

Etappe 6 - war für den Schwimmpanzer mit M+M schon recht "interessant". Die britische Keksdose wurde vom Piloten im erstmöglichen Graben 100%ig platziert. Sperren rein - nix geht. Winde raus - nix geht - Motor aus - kein Saft - alles dunkel. Also rollt der Schwimmpanzer seitlich an und leistet mit seinen unbändigen 140Ah Starthilfe. Ok, Keksdose läuft, aber irgendwie immer noch dunkel. "Hä, Mirko, was meint Dein Voltmeter dazu?" "Ehj (im schönsten Ostwestphälisch), da hab ich nur noch 10 V drauf "... Klasse, denke ich, wieder eine Lima im Arsch (um die man sich später liebevoll kümmern kann).

Na ja, dann wollenmer mal ziehen. Marcel - "den ziehst Du nicht mit Deinem Leichtgewicht!". Ich - "mal gucken, bin doch schliesslich kein Leichtgewicht ". Gregor erstmal ca. 2,7 Kubikmeter Holz mit gekonntem Einsatz der Hepe beseitigt, damit die Keksdose nicht weiter eingedrückt wird (iss ja sowieso so wenig Platz drinne). Den Schwimmpanzer in eine günstige Stellung gebracht und (leider nur mit statischem Bergegurt) gezogen. Und siehe da - die Keksdose huschte nur so (MTs sind einfach KLASSE!!!) ... leider war da noch weiter im Graben ein halber Baum samt Wurzel im Wege (was ich bei Dunkelheit nich sah), so kamen wir erstmal nicht weiter. Ich also nochmal Anlauf und ... Peng war ich allradlos. Wie sich später herausstellte, war die FLN gebrochen. Da guckte ich blöd aus der Wäsche... Keksdose ohne Lima immer noch im Graben und der Schwimmpanzer nur noch zum Spazierenfahren geeignet .

So gesehen war es gut, dass das alles nur 10m vom befestigten Weg passierte und wir den Schwimmpanzer noch mit 2WD und etwas Muskelkraft rausfahren konnten.

Aber was nun? Da kam uns das folgende Team (Knallgasspezialisten mit Nordlicht I und der Jukebox) zur Hilfe. Olli hat die Bergung dann übernommen. Wir gruben zunächst wieder nach vorne den Weg für die Keksdose frei und Olli zog sie dann noch etliche Meter mit Kinetikseil durch den Graben (an unserer also unnötigen Ausgrabung vorbei), bis sie dann irgendwann wie von selbst auf den Weg zurückhüpfte.

Nun die Diagnose: ich am Schwimmpanzer - kein Allrad, Frust. Olli, Marcel und Mirko am Defender - Lima lädt nicht. Kurzanweisung von Olli an Mirko bei laufendem Motor, wie man den Regler ausbauen kann (der Motor vom Defender wurde nicht ausgemacht, da kein Saft und so konnte man nicht sehen, dass der Keilriemen nicht richtig zog). Also Abbruch für Team M+M & Schwimmpanzer. Wir waren zwar nur kurz, aber ein gutes Team gewesen, finde ich! Es hat echt Spass gemacht mit M+M!

Wie fuhren dann gemeinsam die ~70 km Verbindungsetappe nach Radi zurück, wobei der Landy zwischendurch wieder Saft bekam. Vorübergehend. Angekommen dann die ersten Analysen.... d.h., zunächstmal Team Gallopi und Disco aus der warmen Garage verjagen, wo sie statt am harten Wettbewerb teilzunehmen, Ihre Xier gewärmt haben und bei der Gelegenheit noch was an der Standheizung des Disco kaputtrepariert haben, was in den nächsten Tagen wiederholt zu Dieselleckagen mit Motorausfall führte .

Naja, der Schwimmpanzer hatte noch "ein bisschen" Allrad, also nix Schlimmes gebrochen. Die Diagnose war zunächst unklar und erst durch Hendrix in der folgenden Nacht im Schlafe (fast) richtig gestellt. Am Landy haben wir festgestellt, dass nicht die Lima defekt war, sondern nur der Keilriemen abgesprungen war, aber so, dass er noch über eine "vorgelagerte Scheibe" etwas antrieb. Die Jungs haben an diesem Tag noch mehr gefroren, als das in so einem Auto üblich ist, da die Wasserpumpe auch nicht richtig zog, aber so was fällt halt den harten und leiderprobten Landy-Fahrern kaum auf. Na jedenfalls haben wir den Riemen mit vereinten Kräften und unter Konsultation eines Discofahrers wieder gerichtet, so dass die Keksdose wieder voll fahrbereit war. Eine gewaltige Russwolke am nächsten Tag auf der Verbindungsetappe hat uns dann daran erinnert, dass wir bei dieser Gelegenheit vor Euphorie vergessen haben, den Turboschlauch am Landy wieder festzuziehen. Ich hingegen war recht traurig, denn ich hätte es gerne nochmal mit "On the Run" aufgenommen, gerade bei dieser anspruchsvollen Nachtetappe. Und stattdessen sah ich mich schon auf dem letzten Platz der Radi-Trophy... Doch am nächsten, den letzten Tag also haben die Organisatoren aus irgendwelchen Gründen keine Trial-Wertung mehr gemacht (schade eigentlich), so bleib uns die motivierende "Entschädigung" des zweiten Platzes erhalten.

Und noch was zum, glaube ich, zweiten Tag - da hatte unsere Jukebox auf einmal keinen Saft mehr. Wiedermal Limaausfall, dachte ich. Und das ist hart für Hawaii-Taxi Driver, denn ohne Saft keine Mucke und ohne Mucke keine Stimmung an Bord. Wir waren noch mit der Navi und dem Einholen von On the Run + G beschäftigt (hama natürlich net geschafft), da schraubte Ingo seine Lima fast ganz raus... und dann wieder rein. Irgendwie hat da noch eine Kleinigkeit an Motivation gefehlt, um auf dem Boden und in der Kälte liegend die Arbeit zu beenden. So schraubte er alles wieder säuberlich zusammen und gab erstmal auf. Und so fanden wir ihn abends nach der Rückkehr vor. Da ich aber durch die Euch bekannten Vorgeschichten vor Limas absolut keine Angst und keinen Respekt mehr habe, rafften wir uns nochmal zusammen auf, besetzten die schön warme Garage mit Grube und schraubten los. Ingo wusste schon über jeden Handgriff der Demontage bescheid, so hatten wir das Ding ruckizucki im Schraubstock. Danach gemeinsames Demontieren, Reinigen, Spülen (Ihr wisst schon, Kohlen fest, Spülen im eingebauten Zustand hat nicht geholfen) und Montieren und siehe da - die Jukebox konnte gegen 02:30Uhr nachts die Verstärker ihrer Musikanlage wieder mit frischer Spannung versorgen. Und das Team konnte weiter an der Radi-Trophy teilnehmen, was mich besonders gefreut hat... Übrigens, der Dreck von dieser und von den folgenden Reparaturen ist aus meinen Händen noch nicht ganz rausgewachsen. Tatsache. Dauert wohl noch eine Woche oder so...

Letzter Tag in Radi: Die zwei G-Teams, Olli+Arnold sowie die Navigatoren vom Schwimmpanzer (Gregor) und Gallopi (Sebastian) fuhren mit zwei Autos, darunter der 2WD L300, nach Riga. Der Rest machte eine geführte Tour durch die umliegenden Wälder. Dabei durfte ich als Beifahrer mit Hendrik fahren, was mir wiederum einige interessante Einblicke verschaffte (z.B., dass ein Gallopi mit neuen Konis nicht wesentlich anders hüpfte, als ein L300 mit ausgeschlagenen Dämpfern). Auf dieser Tour hat sich die Jukebox einen kleinen Schönheitsschaden in ihrem "Gehäuse" zugezogen. Bei dieser Gelegenheit konnte man seine Geometrie-Kenntnisse bezüglich "Parallelverschiebung" auffrischen. Diesmal wurde der L200 parallelverschoben, und zwar mit zwei Seilwinden gleichzeitig - seine eigene und die vom Disco + Umlenkrolle. Das sah richtig professionell aus. Ich hackte indes zwecks Aufwärmung und wegen Lenkradentzug hier und da mit der Hepe herum.

Dann wollte Hendrik den Umgang mit der Motosäge mal üben, aber der Führer sah das an diesem Tag nicht gerne, wenn unnötig Lärm gemacht wurde. Und so fuhr man sich halt fest an einer Stelle, wo man mit etwas Holzunterlage gut durchgekommen wäre. Also zogen sich die Autos der Reihe nach gegenseitig raus, was schon irgendwie zu unseren Standardübungen zählte. Der Disco ging aus, Kraftstoffleitung ab, Reparatur mit vereinten Kräften, Robby saugt an Dieselleitung zwecks Entlüftung kräftig an und der Dosco fährt wieder. Dann kam noch viel einfaches Gelände (soweit ich das an diesem Tag als Beifahrer beurteilen konnte) ... aber auch eine heikle Stelle, eine ca 150m lange Passage mit Wasser, Schlamm, Gras und vorallem tückischen Knüppeln. Es war eine Art Knüppeldamm durch ein Moor. Der Radi-Landy (Series) als erster richtig mit Vollgas und ohne Rücksicht auf die Knüppel. Uj, das hätte sogar mir wehgetan. Aber er kam durch! Dann einer nach dem

anderen rein, fest und bergen. Entweder mit eigener Winde, oder vom Vordermann mit 3 Gurten und Kinetikseil (wg. der Entfernung zum Ufer) gezogen. Der Disco markierte hier wiederum sein Revier mit Diesel, der Motor ging aber freundlicherweise erst auf sicherem Grund aus. Es ist halt ein zuverlässiges Auto.

Was ging kaputt:

Dies sind die Materialschäden, die in der Woche aufgetreten sind und teilweise sogar repariert werden konnten, von Beulen und Lackschäden abgesehen:

Team 1 2x Dieselleitung, Bremsbacken, Standheizung, Wassereinbruch beim Furten
Team 2 Freilaufnabe, Blinker, Stossecke
Team 3 Anlasser, Abblendlicht, Sperrendruckschlauch, Antenne, Kanisterhalterung, Bergegurt, Wassereinbruch beim Furten
Team 4 Bremsbacken, Stossecke, Magnetschalter Hecksperr
Team 5 Bremsleitung beschädigt
Team 6 Beule im Tank, Wassereinbruch beim Furten
Team 7 2x Reifen platt, Lichtmaschine verdreht, Spritzschutz Hinterrad, Nebelschlussleuchte
Team 8 2x Reifen platt, Wasser in Zusatzscheinwerfer, Lenkungsdämpfer, hintere Sperre
Team 9 Keilriemen Lichtmaschine abgesprungen, Lösen der Spurverbreiterung, 2 schleichende Plattfüsse

Diese Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Schäden, die auf der Rückfahrt aufgetreten sind bzw. sich erst später rausstellen, können hier natürlich nicht aufgeführt werden.

Erkenntnisse & Ratschläge

Hendrik - einige kurze Erkenntnisse, nicht unbedingt über mein Auto:

- Galloper können bis 90cm Wassertiefe waten ohne Schnorchel.
- Der Luftdruck ist entscheidend -> im Matsch nicht unter 1.6/1.7, sonst zieht der Reifen Schlamm zwischen Felge und Reifen und kann undicht werden.
- Freilaufnaben justieren ist sehr wichtig.
- Ein Kompressor mit/ohne Reservoir mit zu geringer Luftleistung nervt. Reservoirs sind zu klein, um in angemessener Zeit die Reifen aufzupumpen.
- Kinetikseile sind eine sehr angenehme, Fahrzeugschonende Sache zur Bergung. (Ich habe jetzt eins.)
- Für die, die mal die Lima wieder zusammenbauenwollen aber nicht wissen, wie sie die Kohlen in die Führungen drücken sollen, sei folgender Trick empfohlen: ein Blechstreifen von außen durch die Belüftungslöcher schieben und im 90 Grad-Winkel biegen. Damit die Kohlen nach außen ziehen. Dann den Rotor einschieben und den Blechstreifen vorsichtig wieder herausziehen. - Fertig. Ingo hat für solche Reparaturen jetzt so einen Blechstreifen im Werkzeug.
- Und achja, dann der Startversuch der Jukebox: Starthilfekabel ran - und Schlüssel rum und nix.... dann mal die Starthilfekabel angeschaut und festgestellt, dass die Kabel im Querschnitt zu dünn sind (PKW-Krams). Dann haben wir einen zweiten Satz Starthilfekabel dieser Art parallel geklemmt und siehe da, Schlüssel rum und Jukebox läuft.

KP - meine ad-hoc-Erkenntnisse bzw. Bestätigungen:

- Die Teamarbeit bei der Trophy hat mir richtig und nachhaltig Freude bereitet! Nicht nur während der Fahrt oder beim Bergen - auch bei Reparaturen ist es sehr angenehm, dass jeder mal 'ne Idee, besonderes Werkzeug oder auch nur ein Stück "Bastelbedarf" hat. Dadurch war für mich die Stimmung ausgezeichnet und ich habe mich unter Euch sehr wohl gefühlt.
- Mit mehreren Fahrzeugen geht wesentlich mehr, als wenn man alleine unterwegs ist.
- Die Bodenfreiheit ist bei einer Trophy entscheidend.
- Kurzer Radstand klar im Vorteil, ausser am Berg.
- Nie mehr ohne MT-Reifen, auch wenn sie noch so laut sind! Ich war mehrere Male tief beeindruckt, aus was für einem Schlamm man sich mit etwas Gas doch noch rausbuddeln kann.
- Je leichter ein Auto, desto besser.
- GPS-Navigation ist überschaubar und macht Spass, allerdings sind die Garmin GPS III..V -Geräte lahmarschig von der Bedienung her, finde ich (habe es mir "moderner" vorgestellt gehabt).

- Kinetikseil ist den gewöhnlichen Berggurten in allen Standard-Situationen weit überlegen, habe auch gleich eins gekauft, obwohl ich bereits zwei neue Berggurte hatte.
- HiLift ist eine feine Sache und funktioniert gut mit dem Felgenadapter (wenn man Stahlfelgen hat, sonst Gefahr von Beschädigungen?).
- Der Schlammflug an meinem L300 hat 100%ig funktioniert und mein Auto vermutlich sogar nach einer Tiefflugpassage (wir waren auf der Jagd nach Robby) vor einem Querlenkerschaden gerettet. Nun muss noch aber die restliche Plaste vorne weg, insbesondere an den Ecken.
- Ein gut zugänglicher Haken oder Labyrinth als Ankerpunkt für Gurte ist besser als eine unter der Stosstange angebrachte Öse, da einfacher und schneller sowie ohne Schäkel zu bedienen.
- Die "normalen" AVM-Freilaufnaben sind nicht für schweren Einsatz geeignet. Der Bruch an meiner FLN war zwar vermutlich durch eine falsche Einstellung des Spiels provoziert, wenn man sich aber die Bruchstelle ansieht, dann staunt man nur, wie wenig Material (Alu) da zum Kraftübertragen vorgesehen ist. Als ich die Bruchstelle sah, dachte ich zuerst, es wäre eine Unterlegscheibe gerissen, so dünn ist das Material dort. Fazit: wer noch vor dem Kauf der manuellen FLN steht, der sollte sich auf jedenfall die Heavy Duty -FLN, wie Hendrik sie hat, zulegen. Es ist eine ganz andere Konstruktion und in Stahl ausgeführt. Mehr dazu demnächst an anderer Stelle. Fazit II: wer mit den Standard-AVM-FLNs auf Reise geht, der kann zur Sicherheit eine seiner alten Automatik-FLNs mitnehmen.
- Alufelgen sind im Gelände problematisch. Wir hatten an ~5 Fahrzeugen undichte (nicht kaputte!) Reifen nach Schlammpassagen. Alles Alufelgen! Bei den Stahlfelgen keinerlei Probleme. Einmal ist sogar ein Reifen von der Felge gesprungen, da konnte man sehen, dass der Felgenrand (Dichtrand) tiefe Krater hat (Korrosion bzw. Abrieb?). Vermutlich vertragen die Alus den niedrigen Luftdruck nicht so gut. Hendrik hatte (als einziger? Ingo?) mit seinen Alus keine Probleme, ist aber mit mehr Luftdruck und etwas materialschonender gefahren. Ich bin mit meinen Stahlfelgen mit 1.6 bar gefahren.
- Nach meiner Beobachtung waren fast alle "Festfahrungen" auf Fahrerfehler zurückzuführen (auch bei mir natürlich). Mit etwas mehr Geländeabsuchen liess sich doch fast immer eine bessere Passage finden, oder aber man hat an der entscheidenden Stelle falsch Gas gegeben oder gelenkt.
- Da wir wenig mit Verschränkung arbeiten mussten, waren die Diffsperrernicht so wichtig. Zumal sie gleich in den ersten Tagen scharenweise und unwiederbringlich ausgefallen sind .
- Ein Schnorchel muss her - zwecks Absenkung des Fahrer/Beifahrer-Adrenalinpegels beim Furten.

Web-Links

www.adventure-offroad.de
www.radi.lv
www.4x4travel.org
www.pickuptrucks.de
www.geocaching.com

Zu guter Letzt

Ziel ist es, Lettland wieder mit einem funktionierenden Fahrzeug zu verlassen. Entsprechende Ersatzteile wie z.B. Bremsbacken, Kraftstoff-Schläuche und Werkzeug sollte man dabei haben. Wenn möglich – so der Rat der Letten – sollte man Schläuche in den Reifen haben. Eine Winde ist auf alle Fälle von Vorteil. Alle Teams dürften dies bei einem zukünftigen Trip wohl beherzigen, denn lehrreich war die Reise allemal.

Ich kam ja als Unbelasteter per Zufall zu dieser Reise, die mir sehr gut gefallen hat. Auch wenn ich „nur“ Beifahrer war, war es dennoch eine tolle Erfahrung, die man garantiert nicht oft macht. Die Bilder im Forum und die Bilder auf den Homepages sprechen ja für sich. Ein Bekannter von mir hat auch schon angefragt: „wer braucht noch einen Beifahrer?“.

Allerdings sollte man – meiner Meinung nach – einiges bedenken:

- So eine Reise geht auf das Material und kann, wenn etwas ersetzt werden muss, auch teuer werden. Also sollte man nicht unbedingt mit einem neuen Fahrzeug diese off-road Strecken fahren und bereit sein, ewältige Beschädigungen in Kauf zu nehmen. Beulen und/oder Lackschäden kommen auf jeden Fall vor.
- Es macht natürlich einen Riesenspass mit dem Fahrzeug auch in höherer Geschwindigkeit über die Pisten, durch die Matschlöcher und Furten zu fahren. Allerdings sollte man sich im Klaren darüber sein, daß wenn man aufgrund eines Fahrfehler doch an einem Baum landet oder – obwohl dort fast kein Verkehr war – ein Unfall passiert es doch eine Weile dauern kann, bis Hilfe kommt. Vor allem, wenn ich mir ausmale, wenn man in der Nacht die Waldwege entlangrast...

Ich möchte mich bei allen recht herzlich für die tolle Woche bedanken und hoffe, daß man sich mal wieder trifft – falls Ingo mich mal wieder mitnimmt...

Ach ja, und immer daran denken: **Hast du auch die Sperre drin?**

Der Witz(?) zum Schluß:



„Guten Tag, sind Sie von hier? Ich möchte zu Radi.“

Vielen Dank an Robby, Hendrick, Ingo und KP für deren Bilder und Forumsbeiträge.



Rolf

“Jukebox”

Ingo