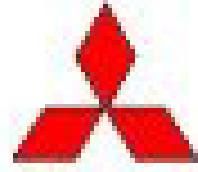


4x4Travel.org



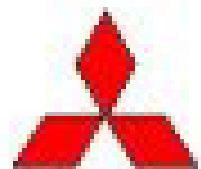
Wintertreffen 2004



Erfurt – 06.-08.02.2004



4x4Travel.org



Teilnehmer

Zum Wintertreffen 2004 sind 16 Forumsmitglieder mit 4WD-Fahrzeugen sowie weitere 4 Mitglieder ohne geländegängige KFZ gekommen – na ja, außer Falk mit seinem VW Scirocco vielleicht...

Forumsteilnehmer:

- Stefan – MANI325
- Fazil mit Family & Hund
- Robby, Maiky & Victoria
- Hendrik
- Bernd – HOLZFLO
- Olaf – CRAZYMAX & Lara
- Klaus – K.ISL
- Thomas – DISCOTHOMAS
- Klaudius – KP
- Mario - VERDI
- Matthias
- Sven – JAMECSNY
- Stefan
- Dirk – OBIV20 & Brigitte
- ??? – SPATI
- Beda
- Marius
- Klaus - KLAUSI & Family
- Falk – KÄNGURUH-NAVIGATOR
- Rolf – BEIFÄHRER_ROLF



Ausserdem waren dabei:

- Lars – der Organisator des Off-Road-Programms
- Klaus – der Pensions-Chef & Family mit Kameramann
- sowie alle weiteren Personen, die ich vergessen habe... – SORRY, aber wir waren so eine große Clique, da habe ich vielleicht jemanden übersehen!!! Ist keine Absicht gewesen.

Die Gefährte(n)



KP's Bericht

Freitag, erster Tag der Wintertreffens:

Mario und ich kamen in meinem L300 am Freitag nach einer angenehmen Fahrt von ca. 400 km, davon 200km Landstrasse, gegen 14:00 an der Pension an. Dort wartete schon der Lars und ein paar Forumler, also ging es nach Unterzeichnung der Haftungsverzichtserklärung dem tollen Defender von Veranstalter Lars hinterher zum eigentlichen Treffpunkt. Es war ein auf einer Anhöhe schön gelegenes kleines Gelände mit Lagerfeuer und einem hmmm.... ich würde sagen - Extremparcours.

Nach und nach kamen weitere Forumler die Anhöhe hochgefahren, die Begrüßung war jedesmal für mich sehr ergreifend und herzlich. Irgendwann waren genug Bergfahrzeuge da, also traute ich mich als erster in die tiefen Baggerlöcher rein ... und wurde mit freundlicher Unterstützung einer Galloperbesatzung mit Hilfe eines Kinetikseils geborgen. Soweit war aber noch nichts kaputt.



Der ObiV20 hat die Stelle andersrum mit Hilfe der Hecksperrle aber unter Androhung einer Ehescheidung (nicht von mir!) souverän geschafft. Und immer noch nichts kaputt.

So konnte das natürlich nicht weiter gehen, also war jetzt Sven mit seinem langen Rudi an der Reihe und meisterte die Passage mit gekonntem Einsatz der Stoßstange auch. Er kam so auf den Geschmack, daß er gleich den Rest der Runde, die als ausgesprochen selektiv von Lars bezeichnet wurde, trotz mangelnder Hecksperrle machen wollte. Und so hatten wir mal die Möglichkeit, einen L040 von unten zu betrachten. Hier hat Matti dann bergen dürfen.

Da ich meinen Unterboden auch schon länger nicht betrachtet habe, tat ich es dem Sven gleich und wurde wieder von Hendrik geborgen. Dann hat uns der Lars gezeigt, wie das mit dem Bagger-Rundkurs eigentlich gemeint war - mit gekonntem Einsatz von "Köpfchen und Sperrle"! (an mindestens einem von beiden mangelt es bei mir offensichtlich, wobei das eine sich sicherlich kaufen lässt).

Der Sperrle-Galloper von Hendrik wagte sich leider nur in die erste Querrinne hinein und gab dann auf. Vermutlich musste die Sperrle erst warmgefahren werden .

Die Bilanz bis dahin - aufgestoßene Stoßstangenecken und Kratzer im Lack. Das Kinetikseil hat wieder für sehr schonende und gleichzeitig effektive Bergung gesorgt. Und ich verfluchte wieder mal die "Nase" des L300 (auf der Heimreise haben wir aber schon Umbaupläne entwickelt).



Aber den tollsten Einsatz hat mein Copilot Falk mit seinem höhergelegten Scirocco gezeigt! So nach dem Motto: „KP! Wo Du mit dem L300 durchkommst, da komme ich allemal durch“ wagte er sich mutig und entschlossen das Material nicht zu schonen in einen sanfteren Teil des Geländes hinein. Und tatsächlich - mit der "2WD und Schwung und durch!"-Taktik kam er aus eigener Kraft sehr weit. Mein Respekt! Was meint Ihr, wie weit er mit MT's gekommen wäre. Die Bilanz hier: irgendein unwichtiges Bodenblech abgerissen.

Weitere Attraktionen waren der von Bergeaktionen unterbrochene Radwechsel an Hendrik's Galloper, wobei wir die Möglichkeit hatten, den Airjack von Beda zu testen. Hendrik hatte zum Schluss irgendwie insgesamt 9 Räder mit drei

unterschiedlichen Felgen und Bereifungen an und um sein Auto (AT/MT/Winter), wobei die Hälfte davon dann wieder im L300 fahren durfte.



Weniger Action, aber mehr Gemütlichkeit, gab es bei heißem Tee am Lagerfeuer, wo die Forumler und Lars geplaudert haben.



Mit dem Dunkelwerden kamen nach und nach alle Teilnehmer auf der Anhöhe an und der Lars gab das Startzeichen zum Nachroadbook, das uns zum Abendessen und zu den Diavorträgen führen sollte.

Aber erstmal dem Lars hinterher zum Startpunkt. Wir sind gerade als erste gestartet, da kommt Hendrik den Berg hochgehechtet und verlangt seine Räder zurück. Also zwei Räder ausgegeben und los! So ein bisschen Radi-Trophy-Feeling kam auf, also Vollgas (das heißt beim L300 vor allem,

daß es lauter wird und hat nur mittelbar was mit der Beschleunigung zu tun) und ab in die Nacht. Falk hatte neben der Navi noch offenbar ausreichend freie Kapazitäten, mich dauernd mit heißen Getränken, Cocktails und Viergänge-Menüs zu verwöhnen. So sollte es die kommenden zwei Tage auch bleiben, was natürlich für meine Figur nicht so gut war, aber eine solch' mütterliche und herzliche Fürsorge ausstrahlte, daß ich einfach nur so dahin schmolz. Eigentlich schade, daß ich schon vergeben bin .

Na ja, irgendwie kamen wir aber nach 1 oder 2 Stunden am Treffpunkt an, dann folgte Matti mit Milan...und dann erst mal lange niemand. Offenbar hat Matti also auch ein gutes Tempo vorgelegt. Wir haben zwar versucht, sie abzuhängen, aber das gelang uns zuerst nicht. Den Vorschlag von Falk, ohne Licht zu fahren habe ich nach kurzer Erprobung mangels Infrarotsichtgerät abgelehnt. Milan meinte dazu, daß er nie gedacht hätte, daß sein Vater so über die Schlammrampen heizen würde.

In der Gaststätte gab es dann das Abendessen und zwei Diavorträge - ganz frisch und abwechslungsreich fotografiert Tunesien von Hendrik sowie grandios und exotisch Nepal von Sven. Hier nochmal mein Kompliment für die Qualität der Dias und der Vorträge.



Irgendwann gegen 1 Uhr ging dann für mich der erste Tag des Wintertreffens zu Ende...obwohl nicht ganz, denn ob eines bestimmten Schnarchers (es war nicht mein Beifahrer!), oder ob der vielen Eindrücke - ich konnte noch lange nicht schlafen.

Samstag, zweiter Tag des Wintertreffens



Der Samstag war ganz für Roadbook, Trial und weitere Spielchen geplant. Nach dem Frühstück ging es um 9:00Uhr gemeinsam zum 30 km entfernten Startpunkt des Roadbooks. Wir fuhren also mit 80 km/h gemeinsam ein Stück Autobahn, wobei ich vom Eingeborenen Copiloten über die örtlichen Sehenswürdigkeiten, wie z.B. die "Drei Gleichen" (Burgen) aufgeklärt wurde.



Gestartet wurde diesmal nach kurzer Beratung im 5-Minuten-Abstand. Zu bewältigen waren außer der Roadbook-Navi weitere Aufgaben:

- Die Entfernung zu einem Industriegebäude in Richtung 115° schätzen
- Eine Tafel mit Aufschrift in einer von vier Wildwechsel-Betonröhren unter der Autobahn suchen
- Eine kurze Trial-Sektion, die vorwärts und rückwärts passiert werden mußte, wobei man rückwärts möglichst die selbe Zeit brauchen sollte, wie vorwärts (ohne Benutzung einer Uhr!).
- Einen Stein von 1.5kg mitbringen

All' diese Aufgaben waren ohne Zeitwertung, bei dem Roadbook wurden aber die gefahrenen Kilometer notiert.



Das Roadbook begann mit einer harmlosen Furt und führte dann über mehr oder weniger schlammige Feldwege. Wir haben trotz fehlender Zeitwertung leicht auf die Tube gedrückt, schließlich sollte der L300 nicht ganz ohne Schlamm nach Hause fahren müssen. Olaf (Crazy.Max) und wohl noch andere sind die Strecke stellenweise mit 2WD gefahren, um das Driften zu genießen und ihre Spuren für die Nachfolger besonders schwer lesbar zu machen .

Das Etappenziel war eine Erddeponie, in der das Vor-Rück-Trial stattfand. Wir fuhren als erste und haben es auf dem Rückweg unbedingt auch ohne Stangenberührung schaffen wollen, was aber ziemlicher Quatsch war, weil wir so mit der 2.5-fachen Zeit zurückgefahren sind und trotzdem eine Stange umgenietet haben. Besser wäre es gewesen, einfach diese Stange ziehen zu lassen, denn die haben nur dann gezählt, wenn zwei Teilnehmer die selben Zeit-Unterschiede gefahren wären. Aber irgendwie habe ich das nicht geschnallt oder was auch immer, jedenfalls habe ich bei dieser Gelegenheit die Böschung abgeflacht und den Defender fast gerammt .

Die anderen Teilnehmer haben sich hierbei viel schlauer angestellt und fuhren Teilweise nur um ein paar Sekunden unterschiedlich zum Vorwärtsfahren zurück .

Während dieses kurzen Trials wurde die Steine eingesammelt und gewogen. Tja, hier haben einige erstaunlich gut die 1.5 kg getroffen, während der Beda mit einem 1.2 kg-Stein ankam, in der Überzeugung, wir sollten einen 1.15kg-Stein mitbringen. So gesehen war sein Ergebnis sehr gut. Olaf hingegen brachte die Waage mit den 2.8kg zum Anschlag.



Auf dem hinteren Teil dieser Erddeponie gab es eine sehr nette, schräge und erdige Verschränkungspassage. Ein paar der Teilnehmer haben die einfachere Umfahrung genommen, die anderen gingen die Sache frontal an. Wer hätte gedacht, dass meine Schlußleuchte, die schon so manches überlebt hat, sich gerade hier verabschieden würde.

Und weiter hing es im Konvoi zu neuen Ufern... ähh... Gleisen. Die stillgelegte Eisenbahnstrecke war das nächste Ziel. Auf dem Bahndamm angekommen, habe ich nicht schlecht gestaunt, wie resolut einige das bereitgelegte Bandmass ergriffen, um die Gleisspur auszumessen. Kannst den L300 auch fahren, musst die Aussenkante nehmen, verkündete mir der Robby.

Doch zuerst war ein kleines Schlammloch zu passieren. Hier war es besonders lehrreich, zu sehen, dass die Autos mit Bauchfreiheit ohne Mühe durchkamen, während lange und/oder tiefe Autos trotz Achssperre oder sogar deren zwei genüßlich steckenblieben. Eine prima Gelegenheit für den Einsatz des Kinetikseiles, dachte sich wohl der Hendrik und band damit den kleinen Landy (Series 88?) vom Pensionsbesitzer an den festgesogenen Galloper von K.Isl fest. Doch zuerst fuhr er nur sehr sanft, ohne Schwung an, vermutlich aus Angst vor dem üblichen Ruck beim Bergen mit einem statischen Gurt. Doch Hendrik machte ihm Mut, mehr Schwung zu holen und siehe da - das ca. 1T leichtere Auto befreite den Galloper sehr sanft und gleichmässig aus der „Allevierräderdrehengleichmässigdurch-Lage“.



Aber nun kam die Stelle, wo man auf die Gleise fahren konnte. Scheinbar so einfach und doch hatte wohl nur unser Sven genug Geschick und Geduld, die leider nur kurzen paar 100m mit allen Rädern komplett auf den Gleisen zu passieren. Hendrik gab nach ein paar Versuchen auf und umfuhr in bekannter Dressurreitermanier die Schikane, während der Stefan ob böser Erfahrungen mit Stoßdämpferverschleiß gleich abwinkte. Andere, darunter ObiV20, fuhren über die Bahnschwellen im rhythmischen poing-poing-poing-poing, wobei das "poing" das Geräusch des Querlenkers auf der Schiene war (na ja, es war nicht viel zu hören, aber die Schleifspuren waren gut sichtbar). Auch hier



zeigte sich wieder der Vorteil der hochbereiften Autos.

Weiter ging es über viele Kilometer der Thüringischen Agrar-Steppe zu einem Gelände mit einem „Hierkommtmannnurmitsperrehoch-Hang“. Auf dem Weg dahin habe ich mit Falk die Plätze getauscht und konnte so etwas vom fehlenden Schlaf nachholen. Als wir ankamen, da war bereits der L300 von HolzFlo mit Robby am Steuer die unglaubliche Steigung zu 3/4 hochgefahren ... und pendelte dann hilflos mit verschränkten Rädern in der Luft. Das sah schon ziemlich mutig aus. Was also machen? Klar! - Kinetikseil raus, Matti's Pajo davor und hoch mit dem Gelumpe!

An dieser Steigung hat sich dann noch u.a. der immer noch sperrenlose DiscoThomas vergeblich versucht. Ich denke, er wird sich hier bald wieder sehen lassen - dann aber weiter hochgerüstet. Die Autos mit Achssperre kamen hier scheinbar mühelos hoch, wobei auch das noch einiges an Mut erforderte, denke ich. Und der K.Isl mit zwei Sperren konnte sich hier sogar den Luxus erlauben, mitten auf dem heiklen Hang anzuhalten... und ohne durchdrehende Räder wieder ganz locker anzufahren. So war es sehr schön zu sehen, wo man eine Sperre braucht und wo eher hohe MT-Bereifung (Bodenfreiheit) entscheidend ist.



Und so spielten wir ein bisschen herum und hatten endlich etwas Zeit für eine Unterhaltung. Aber auch Kunststücke wurden vorgeführt: Falk am Steuer des L300, Hendrik an der Tür hängend an den Pedalen - und die Kiste fuhr tatsächlich !



Gleich nebenan wartete auf uns der letzte Wettbewerb des Tages - ein Trial mit viel Verschränkung über ca. 5 Tore. Irgendwie wurden wir als erste Starter bestimmt, doch das passte mir gar nicht, denn ich wollte erst bei den anderen zugucken und daraus lernen. Die Jury ging großzügig auf meinen Wunsch ein und ich konnte erstmal im einsetzenden Regen und Schneetreiben (Das Wintertreffen!) die Taktik der anderen beobachten. Sven war noch gar nicht dran, doch war er

scheinbar so voller Tatendrang, daß er neben der Trialsektion die Grenzen seines Rudi auslotete, wobei dann wieder diverse Bergetechniken geübt werden konnten. Den Trial fuhren einige ganz

cool und elegant durch, während ich wieder mal versuchte, möglichst schnell diese Schikane hinter mich zu bringen, was natürlich keinen Erfolg brachte.

Als Sven dann endlich an der Reihe war, so hat er gemeint, ich solle bei ihm als Beifahrer mitkommen. OK, gerne! Daß er mich nur als Ausgleichsgewicht in den Verschränkungspassagen einsetzte, hätte ich mir denken können. Und so kam er mit dem langen Auto durch, wobei ich an entscheidenden Stellen mein Gewicht gekonnt ins Spiel bringen durfte. Zum Schluss dann, als der Rudi festsaß, sollte ich aussteigen, was ihm prompt genug Bauchfreiheit zurückgab. Doch offenbar war das dem Sven nicht genug, denn während andere schon ans Weiterfahren dachten, erkundete er das Gelände weiter...

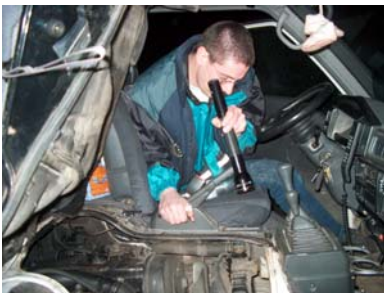


Schon im Dunkelwerden fuhren wir ein Stück weiter zu einem Gelände mit netten Grashügeln und Steigungen. Hier haben wir munter die Autos getauscht. Ich durfte mal den hochbeinigen Disco von Thomas fahren (lecker!). Auch bin ich mal mit Beda mitgefahren, oder besser gesagt, bei ihm eingestiegen. Denn als er die Schnauze des Gallopers in einen Abgrund richtete, da wollte ich doch lieber von hinten an der Stoßstange zusammen mit anderen nachschieben, statt drinnen zu sitzen. Das war schon ein lustiges Bild, wie wir so den Löffel über den Abgrund hinüberschaukelten, als ob es gelte, die Spuren eines Verbrechens zu beseitigen. Mario meinte anschließend, daß er schon die ganze Zeit staunt, wie einsatzfreudig der Beda mit seinem Galloper umgeht.

Ich denke, daß wird nicht nur der Test der neuen Antriebswellen gewesen sein, sondern die allgemein zu beobachtende Steigerung der Offroad-Einsatzfreude der Forumler von Treffen zu Treffen.

Auf dem Rückweg fuhren wir dann mit 20(!) Autos über die Feldwege. Das war schon ein Bild für sich, was offenbar auch andere Verkehrsteilnehmer ziemlich irritierte (Ist das hier jetzt ein Stau, oder was? Lass uns umdrehen...).

Wir überquerten dann noch einen schmalen, aber tiefen Graben, wobei die HD-Sandbleche von k.isl zum Einsatz kamen und k.isl selbst sehr tapfer von seiner Beifahrerin (Maiky) beim Losbinden dieser unterstützt wurde - im wahrsten Sinne des Wortes .



Kurz vorm Erreichen der Gaststätte hat der L300 von Crazy.Max noch 3Ltr Wasser für den Kühler verlangt. Tja, wo war das Wasser nur hin? Nirgends war ein Leck zu sehen, also füllte der Crazy.Max auf und wir fuhren weiter. Seitdem hat die Kühlung keine Probleme mehr gemacht.

In der Gaststätte angekommen gab es natürlich zu essen, was für einige, die nicht über so kulinarisch engagierte Beifahrer oder Fahrer verfügten wir ich, höchste Zeit wurde .

Zum Abschluss des Tages gab es eine interessante Beamer-Diashow von k.isl aus Island (leider wohl wegen der Beamer-technik mit schwachen Kontrasten und Farben), sowie eine Multivisionsshow von HolzFlo von seiner großartigen Alaska-Reise. Hier auch noch einmal vielen Dank für die Infos und die schönen Eindrücke, die Lust gemacht haben, diese Länder selbst zu erkunden!

Hendrik's Notizen

Der Start war ja schon lustig: der liebe KP hatte ein paar schöne Räder für den Gallopi aus dem fernen Hedwig-Holstein mitgebracht, die der Hendrik sogleich unter Verwendung von Sperre, Air Jack und billigem Rangierwagenheber und vieler Zuschauer montierte (*Hinweis: außerdem wurde ihm noch mitgebracht: eine Winde von KP, ein Schnorchel von MANI325,...?*).



Als ich damit die ersten Meter mit recht warmer Kupplung an der Überquerung eines Grabens versuchte, fand ich in der Nähe danach einen Alu-Span. Hmm, ich glaubte daran, dass hier schon mal sowas rumliegen könnte und dachte mir nichts weiter dabei - bis die

Roadbooktour am Abend gestartet werden sollte. Bereits nach wenigen Metern war klar, dass der kleine Alu-Span von meinem Auto war - die Felgen schliffen beim Einfedern mit dem Felgenrand am oberen Querlenker - Tja und die anderen Räder, die ich gern wieder montiert hätte - waren nicht bei mir. Vor dem eigentlichen Start hat es aber doch noch geklappt, zumindest vorn die Räder wieder zurückzutauschen.

8x15er Felgen mit ET 15 passen beim Galloper vorn ohne Spurplatten nicht.... soviel weiß ich jetzt.

Bei der Aktion habe ich auch den 3. Billig-Rangier-Wagenheber geschrottet. Interessant war, daß wenn man hinten gute MT's drauf hat und vorn nur Winterreifen, das Auto auf schlammigen Feldwegen kaum um die Kurve will - die MTs schieben von hinten und vorn gibt's keine Seitenführung - uuiui.

Das Nacht-Roadbook mit erfahrener Beifahrerin war dann eben auch recht lustig zu fahren. Dann am Abend ein paar Dias aus TN und Nepal, ein properes Mahl und einige Kommunikation.

Am nächsten Morgen ging es nach gutem Frühstück gleich mit einer Furt los. Nun ja, nicht so tief wie Lettland, aber für viele eine neue Erfahrung (zur Unterbodenwäsche sollten wir die Furt eher am Ende nochmal fahren - das spart viele Euro am Kärcher). Wenige Zeit später nach Roadbook, Steinesuchen, Trial und Tee ging's es zur Eisenbahnlinie, wo das Kinetikseil mal zeigen konnte, wie man mit einem 1400kg-Landi einen 2400kg-Fully equipped Galloper bergen kann.



Später wurden an anderer Stelle noch 2 Bergegurte "Elastik" im Vergleich zum Kinetikseil getestet (20m Gurt zu 15m Seil) -> Fazit: das Seil ist elastischer und schonender, aber eben das Packmaß...

Dann zum Trial und an den "hier braucht man echt die Sperre"-Hang. Der Hang ließ sich tatsächlich nur mit Sperre bewältigen - Versuche mit LSd oder ohne Sperre scheiterten sämtlich. (Der L300 mit Robby kam zwar recht weit, aber nach oben oder unten ging's halt am Berg nicht mehr).

Danach noch auf ein Spielgelände am Eisenbahngleis und als es dunkel wurde, sammelten sich alle "Kinder" zur Brückenbau- und Schlammspritz-Spiel-Heimfahrt, um endlich den Alaska-Vortrag und die Bilder aus der Hightech über ein Hightechland Island zu sehen...

Sonntag morgen gab es dann nochmal ein kleines aber feines Gelände und es wurde immer kälter und windiger, bis der Glühwein alle war ...

Danach wurde noch ein üppiges, sehr gutes und preiswertes Mittagmahl eingenommen und gegen 14.45Uhr machten sich die letzten 2 auf den Weg (Hendrik und Falk aus Jena).

Schöööööön war's - ehrlich - und ich brauchte diesmal keine Stoßstangenecken zu richten oder so - nur ein bisschen neues Unterbodenwachs habe ich an die Schwellerkanten und Achse und Verteilergetriebebeschutz gesprayed...

CrazyMax's Resümé

- Es ist schade, das es so schnell vorbei war.
- Es ist schade, das nicht alle Mitglieder kommen konnten.
- Es ist schade, das wir so etwas nicht öfters machen können.
- Danke an alle Leute, die dazu beigetragen haben, daß es so schön war.
- Danke an Lars, der was wirklich Gutes auf die Beine gestellt hat .
- Danke an Robby, der uns das so schmackhaft gemacht hat, daß wir es akzeptiert haben.
- Danke an die Referenten und Dia-Vorführer, die den Abend nach dem Fahren so kurzweilig gestaltet haben.
- Danke an die Küche(n), die uns so schmackhaftes zum Frühstück und zum Abendessen gemacht haben.

Das Treffen in Erfurt war mein Erstes dieser Art. Nachdem ich viele Mitglieder schon aufgrund diverser Berichte, Videos und Fotos etwas näher kennen lernen konnte, war es für mich doch eine sehr positive Erfahrung, daß man mich unbekannterweise (bis vor 2 Monaten war ich nur Crazy.Max) so herzlich begrüßt hat. Im Vorfeld war ich sehr aufgeregt, so daß ich teilweise nicht schlafen konnte und so war es für mich wie eine Befreiung, als ich Freitag's im Gelände mit großem Hallo begrüßt worden bin.



Unter diesem Eindruck und völlig orientierungslos startete ich dann zur Orientierungsfahrt, die ich erst nach ca. 5 Km als solche erkannt habe - hätte Robby mir nicht seine Tochter ins Auto gesetzt, würde ich wahrscheinlich heute noch auf dem Acker rumdüsen. Nun ja, nachdem mir also einiges klar geworden war, hab ich dann den "Gibbel-Express" (meine Tochter Lara und Victoria hatte sich ,ne

Menge zu sagen) geschickt von DiscoThomas überholen lassen und haben dann - danke Thomas - den Einsprung ins Roadbook wieder geschafft. Leider hatte Thomas nur ein Bremslicht und hätte ich nicht MT's und gute Reflexe gehabt, hätte er gar keines mehr gehabt. Ich hab' schlicht gepennt, als Thomas den Abzweig gesehen hatte, den er suchte. Aber alles gutgegangen und so setzten wir dann zusammen mit Stefan den Weg fort.

Nachdem wir alle 3 getankt hatten, sind wir zur Pension gefahren und haben uns anschließend den Bauch mit Bier und Schnitzel vollgeschlagen, natürlich nicht ohne ein erstes näheres Kennenlernen. Die Bekanntschaften mit den anderen beiden L300 Fahrern die noch fehlten, machte ich dann auch gleich - Marius und Bernd.

Nachdem wir dann viele schöne Dias gesehen haben von Trägern, die untragbar waren und einer lebenden Wüste die von Männern in roten Hosen und silbernen Autos gepflegt wurden, klang der erste Abend für mich sehr befriedigend und voll mit neuen Eindrücken aus.

Nach einer Nacht in den wohl bequemsten Pensionsbetten des Abendlandes hieß es um 8:00 Frühstück und danach in die Autos, wo wir dann gleich auf unserer Erlebnistour durch die Thüringer Steppe an einer KFZ-Oase Rast machten, damit sich unsere geschundenen Vehikel an der Tränke laben konnten.



Dann ging es im normalen Tempo - wir durften ja nicht auffallen - an eine erste natürlich Barriere. Ein Bach mußte überquert werden und von da an waren wir auf uns allein gestellt. Nur ein Fetzen Papier wies uns den Weg durch die Pampa und einsetzender Starkregen erschwerte die Orientierung zusehens. Nachdem meine Beifahrer sich über den Ernst der Lage klar wurde, kamen auch die Angaben zu der geplanten Streckenführung wieder zügig und korrekt.

Ein herrlicher Matsch lag auf der Strecke, der nach und nach eine wunderbare Basis für erst zaghafte und dann übermütiger anzusehende Drift's wurde. Nachdem ein Stein gefunden war der ca. 7,9 kg wog und somit der Fragestellung von 1,5 kg in etwa gleichkam und der Abstand zum Möbelwerk geschätzt war - 3500m waren dann doch 8000m - machten wir uns auf die Jagd nach Spati, der, um den Glühwein zu schonen, eine schöne Spazierfahrt mit dem L300 über die Feldwege machte. Nachdem wir dann auch noch die 3 Sonderprüfung vergeigt hatten - in der Röhre mußte man was abschreiben - da wir es nicht richtig gelesen haben und dann noch falsch aufgeschrieben haben mußte was passieren.

Also hab ich mir vom Hendrik einen Tee kochen lassen, der es in sich hatte. Der nicht verzehrte Teebeutel wurde mit einigen Zaubersprüchen und etwas künstlerischen Geschick vorne an dem Ziergitter (sollte mal ne Ramme werden) des L300 befestigt - und siehe da, diese Sonderprüfung wurde mit Applaus und Lob bedacht, konnte uns aber nicht mehr rausreißen .

Danach ging es dann an's freie Fahren auf einer Bahnbaustelle - erst zaghaft, dann immer fordernder wurde das Gaspedal durchgetreten um diese weichen Berge zu bezwingen - hat zwar nicht geklappt, dafür wurden wir durch eine fahrtechnisch ausgereifte Darbietung von KP überzeugt uns doch dieser Nebelschlußleuchten zu entledigen. Wie es dann so ist - an manchen Tagen klappt nichts - meine Nebellampe ist immer noch dran - und Spati hat 4 Stunden dafür gebraucht.



Nachdem wir dann so 2 Stunden durch menschenleeres Gebiet gefahren sind, haben wir erst einen Schwarm Rehe und eine Herde Vögel verjagen können. Unser Scout hatte sich für und dann was ganz besonderes ausgedacht - ein Autoreisezug!! Leider haben sich einige im Schlammloch vorher festgefahren, die dann per Kinetikseil rausgefischt werden mußten. Leider dauerte das so lange, daß der Zug weg und wir so selbst über die Gleise fahren mußten. Na ja, Sven hat alles falschgemacht und hat dieses rhythmische Schwellengeräusch deshalb gar nicht mitbekommen (Jung' , da haste was verpaßt). Danach ging es dann weiter auf eine Baustoffdeponie ...

Na - die Baustoffdeponie hatte es in sich - 3 Berge und eine Tief- und eine Hochebene. Ein Berg war ziemlich einfach zu befahren, der Andere etwas anspruchsvoller mit leichten Verschränkungen und spitzen Steinen und der Dritte fast unbezwingbar außer man hat wie K'islchen alles dabei was der Traktionsclub so hergibt. Auf der Hochebene wurde geparkt, kommuniziert und der allseits beliebte Beifahrertausch praktiziert, wobei die Tiefebene eher sumpfig schlüpfrig war und von Robby und Bernd genutzt wurde, mal ,nen Bergegurt zu testen. In Ermangelung von MT's haben sie sich festgefahren, parallel zu einem kleinen Bach, in dem der L300 wohl auch seinen Platz gefunden hätte, wäre er dort reingerutscht. Mit



einem beherzten Zug am Gurt konnte dieses Malheur auch ausgeschlossen werden. Nachdem wir uns hier dann ausgetobt hatten ging es ein paar Meter weiter, wo eine Trial-Sektion aufgebaut worden war. Ein neues Wirkungsgebiet läßt natürlich den Bauarbeiter in uns wach werden - und so



machten wir uns mit ca. 8 Autos daran, die kleinen Hügel einzuebnen, wobei wiederum Sven was falsch machte - in den folgenden 2 Stunden wurde er nicht einmal, auch nicht zweimal, sondern gleich dreimal aus diesen Hügeln geborgen - wobei wir alle unseren Spaß hatten und viele Fotos machen konnten. Während dieses Trial gab es dann die ersten Verluste - meine, durch einen Unfall schon etwas verdrehte Stoßstange löste sich durch Grundberührung in einer Pfütze vorne links komplett ab, was aber nicht weiter schlimm war. Viel schlimmer war, daß sich Stefans

Krümmerdichtung immer mehr in Wohlgefallen auflöste. Nach dem Trial, der die unterschiedlichsten Fahrgewohnheiten von Walter Röhrl, über Michael Schumacher bis hin zu Schwester Theresa offenbarte ging es weiter zu einem Highlight des Tages, dem kleinen Fahrgelände am Bahndamm. Von Verschränkungspassagen über Steilauffahrten bis zu Kombinationen war für alle was dabei. Es war sehr schwierig zu befahren, meine bis dahin feste rechte Stoßstangenecke mußte auch noch dran glauben und Beda zeigte uns dann sehr anschaulich wie man es am besten anstellt um sich Bergab festzufahren. Auf der anschließenden Heimetappe, die ein ausgesprochener Autoreisezug war, gab es dann noch einmal ein Schrecken, der hätte größer kaum sein können - kompletter Ausfall der Fahrzeugheizung mit Temperaturzeiger im roten Bereich. Nachdem alles per Augenschein geprüft worden war haben wir aus Hendriks Bordrestauration 2 Liter Wasser entnommen und bei mir in den Kühler eingefüllt. Danach einige bange Kilometer auf der weiteren Heimfahrt zur Pension, die aber mit jedem Meter kleiner würden, weil alles wieder funzte. Danke hier an alle die mir mit Rat und Tat und tröstenden Worten (...da spinnt nur der Zeiger - hatte ich auch schon mal) zur Seite standen. Nach der Ankunft in der Pension und einer heißen Dusche ging der Abend mit Dias über Island und Alaska mit einen zünftigen Abendessen zuende. Leider forderte dieser schöne Tag seinen Tribut und ich bekam von dem Alaska Vortrag nur noch ca. 1/3 mit



Robby's Sportschau-Telegramm

Aus 5 Wertungsbestandteilen ermittelt muß man schon mal bekannt geben:

- „Oberförster“ Stefan mehr oder weniger allein Platz 1
- K'isl "fully equiped" Platz 2
- "Mister Alaska" Holzflo auf Platz 3

Für mich immer ein Highlight der Treffen sind die Dia-geschichten, das war auch diesmal so und absolut lohnend. Vielen Dank. Spatis "kultiges Glühweinstübchen" war auch immer gut besucht und sollte nächstes Jahr unbedingt wieder gebucht werden.

Matti's Gedanken zum Wochenende

Als ich gerade in der Werkstatt eine Stunde lang unter dem hochgelifteten Pajero mit Hochdruck Schlamm, Gras und Steine weggespült habe, ging mir das Wochenende noch mal so ein wenig durch den Kopf. Daß es schön war, haben wir uns ja gegenseitig schon kräftig versichert und so war's ja auch wirklich.

Wenn ich mir die verschiedenen Gelände und Aktivitäten noch mal vorstelle, so muß ich eigentlich zuerst immer wieder an das Nacht-Roadbook denken. Das war super! Gutes Teamwork mit meinem Beifahrer, volle Konzentration, alle Register am Auto gezogen, die Strecke reduziert auf den Scheinwerferkegel und die lange (!) Dunkelheit hinter uns... Denn wir sind volles „Roar gefah'n“, zumindest im Rahmen des für's Autoleben Erträglichen. Wenn das in die Wertung eingegangen wäre, hätten wir wohl mit KP den ersten Platz gemacht.

Das Samstag-Roadbook fand ich insgesamt ein wenig eintönig. Irgendwie zu viele gleiche Feldwege und Agrarsteppe. Aber der Driftspaß war natürlich auch was wert. Und wenn man es fertig brachte, in der Fantasie die Reh-Herden als Antilopen anzusehen und die Bussarde als Adler

und Geier, dann hatte es doch wieder seinen Reiz. Bei den langen Verbindungsstücken war die fehlende Kommunikation etwas nervig. Die Vorderen waren noch halbwegs auf dem Laufenden, aber weiter hinten war man doch ziemlich ahnungslos über das „Wohin“ und „Wieso“. Auf dem nächtlichen Halt auf der Straße (Kühlwasser Olaf...) wurde das dann sogar ziemlich gefährlich, fand ich jedenfalls.

Die erste Stelle: Das Samstags-Roadbook endete an einer Großbaustelle nahe der Autobahn A 71 irgendwo westlich von Erfurt. Der Sinn der vielen Erd- und Schotterberge und inzwischen wieder bewachsenen abgeschobenen Flächen war nicht gleich zu erkennen. Von Lars konnte man aber erfahren, daß wir uns an einem künftigen Tunneleingang der ICE-Neubaustrecke befanden. Keine Baumaschinen in Sicht, Arbeiten scheinbar im Moment eingestellt (gibt es da einen Baustopp?), also können wir ein wenig „viermalvieren“.

Und die zweite Stelle: Wir traversierten vorsichtig durch einen alten Obstgarten (war das bei Bindersleben? Der Tower vom Flugplatz war doch nicht weit...) und kamen zu einem stillgelegten Bahngleis. Da angekündigt war, man könne evtl. ein Stück auf den Schienen fahren, begann allerorten ein hektisches Vermessen von Schienenabstand und Autospurweite. „Hundertzweiundfünfzig bis Mitte. Könnte gehen!“ (oder waren es 157 cm?). Zuerst waren die Schienen einmal zu überqueren, was unerwartet einfach ging. Dann, 300 m weiter, an einem alten Bahnübergang, konnte sich, wer wollte, auf die Schienen fädeln und die anschließende Rechtskurve 100 m weit befahren. Wir haben das nicht getan, denn ich hatte Angst, beim evtl. Abrutschen wichtige Eisenteile an der Vorderachse zu verbiegen. Sven und ein paar Andere waren mutiger und schlichen vorsichtig durch die Kurve. Hätten ja ruhig mal pfeifen können!

Warum mich die beiden Stellen angerührt haben? Railster hätte mich verstanden.

- An der ICE-Baustelle fuhr der Zug noch nicht. Gewaltige Erdbewegungen, ein riesiges, flächenverbrauchendes und insgesamt fragwürdiges Projekt. Was wird es kosten, was wird es bringen?
- Am stillgelegten Bahngleis (war das die berühmte Pfefferminzbahn?) eine Situation wie auf der Modelleisenbahn. Bäume, Gebüsch, ein Bach neben den Gleisen, eine Straßenbrücke hoch darüber. Warum ist diese Strecke stillgelegt, was wird aus ihr werden? Irgendwie aus der Zeit gefallen.

...und wir mit unseren Monstern dazwischen, super Stimmung, hoher Spaßfaktor, ganz in der Gegenwart. Ich kann mich schlecht erklären, aber irgendwie kam ich ein wenig ins Grübeln.

Spati's Kurz-Reportage

Freitag:

Die Nachtfahrt sehr lustig! Nach circa 2km gleich die Auflastungsfeder automatisch demontiert, dabei leider den oberen Federteller verloren, ist aber wieder zu beschaffen..... danach etwas langsamer gefahren und als letzter ins Quartier gekommen. Nachdem wir off-road beendet hatten und das x-te Bier gerade öffneten, hat uns auch noch die Polizei aufgelauert. Glücklicherweise wollten sie NUR unseren Geldbeutel testen und nicht den Alkoholgehalt. 25 EUR wegen 15km/h innerorts drüber. Leider den Nepalbericht verpasst.

Samstag:

Ausgewogenes Gelände, netter Schneesturm, zu schweren Stein erwischt, dafür exzellent rückwärts gefahren, beim Trial lange überlegt dann doch durchgeboxt. Guter 8ter Platz mit Serienbereifung, abends tolle Diavorträge.

Sonntag:

Nettes Happening auf dem Gelände, mein Beifahrer fährt auch mal und holt mir fast die ganze Stosstange runter, danach klasse Rundfahrt mit dem Fahrzeug des Pensionsbesitzers, was es nicht alles gibt.... Gemütliche Teeküche on the Top. Danach Rückfahrt. An der Tanke erstmal 5 EUR für den Kärcher. Alle correct abgeliefert und glücklich.

Ein Wochenende später:

Nebelschlussleuchte repariert, alle Räder ab, IM und AUS dem vorderen untern Traggelenk nochmal zwei Dreckschaufeln Schlamm rausgeholt. Komplett abgeschmiert, Bremsencheck vorn und hinten, Stosstange neu befestigt, ready vor TÜV.

Was sonst noch zu erwähnen ist

Bei dieser Aktion kam uns (vermutlich) das vordere Nummernschild abhanden:



Hatte einen hohen Spass-Faktor, aber wenn jemand ein Züricher Nummernschild finden sollte, bitte MANI325 kontaktieren.

Ein verlorenes Nummernschild hatten wir in Lettland auch bereits... ein Déjà-vu-Erlebnis in Thüringen.

INTERNET-Links

4x4 S-Road (Lars):

www.s-road-4x4.de

Pension in Mönchenhofhausen:

www.thuecom.de/pension-moeho/

Vielen herzlichen Dank an alle, die Forums-Beiträge und Bilder für diese Zusammenfassung bzw. Bilder-DVD/CD's bereitgestellt haben,

(Beifahrer_)Rolf