

22. Mai 2003 - Die Abfahrt

Am Donnerstag, 22. Mai 2003, war es endlich soweit. Der Tag der Abreise nach Rumänien war endlich gekommen. Ursprünglich wollten Yogi und ich erst am frühen Freitagmorgen aufbrechen, haben uns dann aber noch kurzfristig anders entschieden und die Abfahrt auf den Donnerstagabend vorverlegt.

Tagsüber am Donnerstag habe ich meine BIG soweit erforderlich zerlegt und die restlichen Sachen zusammen gepackt. Unter anderem vier große Säcke voll Kinderkleidung meiner Tochter, die wir mit nach Rumänien nehmen wollten.



Gegen 21.00 Uhr rollte Yogi mit seinem Landi dann auch bei mir zuhause an. Und auf den ersten Blick sah es nicht so aus, als würden wir alle Sachen inklusive dem Motorrad in dem Landi unterbringen.

Unten sieht man auf einigen Fotos, wieviel Zeugs dann tatsächlich doch in einen 110er Defender reingeht. Bis auf den Umzugskarton mit dem roten Klebeband im Hintergrund der Fotos bekamen wir alles mit.



Aber bevor wir den Landrover wieder bepacken konnten (bzw. bevor Packmeister Yogi das tun konnte), musste erst einmal die BIG ins Fahrzeug.

Auf den Fotos oben kann man einige Alu-Sandbleche erkennen. Damit und mit Hilfen einiger Steine bauten wir eine Rampe zur Hintertür des Landi und schoben und hoben die BIG mit dem Hinterrad voran in den Landrover.

Nachdem auch meine Frau Vicky noch mit anpacken musste, schafften wir es tatsächlich, die BIG in den Landrover zu verfrachten, ohne sie oder den Landi zu beschädigen.

Um die Hintertür schließen zu können, mussten wir noch das Vorderrad demontieren, dafür konnten Tank und Sitzbank allerdings wieder am Motorrad angebracht werden.

Und um zu verhindern, dass sich die BIG im Falle eines heftigen Bremsmanövers

23. Mai 2003 - Die Anreise bis Budapest

Folgende Strecke stand für den ersten Abschnitt auf dem Programm: A 61 bis Kreuz Koblenz - A 48 bis zum Dreieck Dernbach - A 3 bis zur österreichischen Grenze - dann A 8 bis Knoten Haid - A 1 bis Knoten Steinhäusl - A 21 / A 2 / A 23 um Wien herum - A 4 bis zur ungarischen Grenze - M 1 bis Budapest.

Die erste Fahrtunterbrechung hatten wir dann schon auf der A 3 im Raum Wiesbaden auf dem Rasthof Medenbach. Das rechte Abblendlicht des Landi hatte den Geist aufgegeben und Yogi musste die Birne wechseln.



Von dort ging es dann mit einem Tankstop und ohne Zwischenfälle weiter bis zur deutsch-österreichischen Grenze. Kurz zuvor hatten wir für den Landi noch die österreichische Autobahn-Vignette gekauft.

Kurz hinter der Grenze, am Rasthof Wels, machten wir dann die erste größere Pause, die Yogi zu einem Stündchen intensiver Augenpflege nutzte. Nach einem mehr oder weniger leckeren Autobahnfrühstück mit Kaffee ging es dann - mittlerweile schon wieder im Hellen - weiter Richtung Budapest.



Nahezu frisch und munter und ausgeruht ging es dann weiter bis zum Grenzübergang Nickelsdorf nach Ungarn.

Die Ausreise aus Österreich war völlig unproblematisch. Aufgrund der verschiedenen Berichte über Schwierigkeiten bei der Einreise nach Ungarn mit nicht selber fahrenden Motorrädern hatte ich doch ein bißchen Sorge, dass es Probleme geben könnte.

Vor der eigentlichen Einreise nach Ungarn kauften wir noch eine ungarische Autobahn-Vignette, die für den Abschnitt bis Budapest auf der M 1 benötigt wird. Und wider Erwarten konnten wir völlig problemlos nach Ungarn einreisen. Wir mussten nicht einmal unsere ungarischen Empfehlungsschreiben auspacken.

Die anschließende Fahrt auf der ungarischen M 1 bis Budapest hat uns dann ziemlich beeindruckt. Zum einen war der Belag der Autobahn deutlich besser als wir

es erwartet hatten, zum anderen hatten wir beide noch nie eine so saubere Autobahn gesehen.

Die gut 200 km bis Budapest liessen sich dann auch hervorragend fahren.

Ab dem Autobahnende folgten wir dann der Wegbeschreibung von der Homepage des [Bikercamps Budapest](#). Und dabei haben wir uns dann erst einmal verfranzt. In der (deutschen) Anfahrtbeschreibung heisst es sinngemäß, fahre die Autobahn bis zum Ende und folge dann der Ausschilderung zur LÁGYMÁNYOSI HÍD (LÁGYMÁNYOSI Brücke). Leider ist diese Brücke - im Gegensatz zu vielen anderen Brücken - nur sehr schlecht ausgeschildert, so dass wir das Schild zur Brücke erst sahen, als wir an der richtigen Ausfahrt des Zubringers vorbei waren. Also hiess es wenden und wieder zurück, was sich auch nicht ganz einfach darstellte. Aber nachdem wir auch diese Hürde gemeistert hatten, waren wir gegen 15.30 Uhr endlich am Ziel unserer ersten Tagesetappe.



Das Bikercamp liegt in einer kleinen und ruhigen Strasse südlich des Zentrums von Budapest und wird von Zsolt betrieben. Zsolt ist Vollblut-Biker und in Ungarn sehr aktiv. Am besten kann man es auf der Homepage des Bikercamps nachlesen, die es auch in deutscher Sprache gibt.

Im Bikercamp gibt es einen netten und ruhigen Campground, aber auch insgesamt drei ruhige Doppelzimmer. Darüber hinaus gibt es Dusche und WC und ein leckeres Frühstück. Für mich steht fest, dass das Bikercamp Budapest auch nächstes Jahr eine Station auf dem Weg nach Rumänien sein wird.



Unmittelbar nach der Ankunft im Bikercamp haben wir dann bei einigen gut gekühlten einheimischen Bierchen meine BIG wieder ausgeladen und zusammengebaut, da ich die Reststrecke am nächsten Tag mit dem Motorrad fahren wollte. Offensichtlich war es wohl ein Bierchen zu viel, so dass ich am nächsten Tag auf dem Weg nach Rumänien eine Verkleidungsschraube verloren habe und eine weitere nur noch so eben retten konnte.



Am gleichen Abend trafen im Bikercamp noch Petra (mit BMW R 100 GS) und Rainer (mit BMW R 80 GS) ein, die ebenfalls auf dem Weg zur EnduRoMania nach Brebu Nou waren und die gesamte Strecke aus dem Raum Speyer mit ihren Motorrädern über mautfreie Strassen zurückgelegt hatten.

Beim gemeinsamen Abendessen bei einer Folkloreveranstaltung in einer Gaststätte im Nachbarhaus stellten wir fest, dass wir mit dem gleichen touristischen Ziel nach Brebu Nou fahren wollten und so schlossen wir uns zum Team "The Rovers" zusammen.

Da wir alle ziemlich müde waren, wurde der Abend nicht allzu lang und wir zogen es vor, lieber ordentlich auszuschlafen, bevor es am nächsten Tag weitergehen sollte. Yogi und ich wollten direkt durchfahren nach Brebu Nou, Petra und Rainer hatten noch eine Übernachtung in Timisoara eingeplant.

[24. Mai 2003 - Von Budapest nach Brebu Nou](#)

[Zurück zur Übersicht](#)

24. Mai 2003 - Von Budapest nach Brebu Nou

Irgendwie war ich wohl an diesem Tag so mit dem Motorradfahren beschäftigt, dass ich überhaupt keine Fotos gemacht habe. Die Bilder, die ich weiter unten zeige, habe ich erst im Laufe der Woche gemacht, allerdings passen sie hier thematisch besser.

Gegen 9.30 Uhr sind wir am Morgen in Budapest aufgebrochen, nachdem wir im Bikeramp erst noch ausgiebig gefrühstückt hatten. Der erste Weg führte uns zu einer Tankstelle am Anfang der M 5, da die BIG dringend Sprit brauchte.

Der erste Teil unserer Tagesetappe führte uns über die M 5 in Richtung Szeged bis zum Ende der Autobahn. Die M 5 ist mautpflichtig und wir wurden unterwegs zweimal zur Kasse gebeten. An den Mautstationen sollte man ungarisches Geld oder aber eine Kreditkarte haben, Euro werden dort nicht akzeptiert. Laut meiner Kreditkartenabrechnung habe ich einmal 9,20 Euro und einmal 3,73 Euro bezahlt.

Am Autobahnende ging es auf der Landstrasse 5 weiter bis nach Szeged hinein und durch Szeged durch. In Szeged wechselten wir dann auf die Landstrasse 43, grobe Richtung Arad. Die Beschilderung sowohl bis Szeged als auch weiter Richtung Arad ist sehr gut, man hat kaum eine Möglichkeit, sich zu verfahren.

Der Landstrasse 43 folgten wir bis zu dem kleinen Ort Kiszombor. In Kiszombor gibt es einen Grenzübergang ins rumänische Cenad. Dieser Grenzübergang kann derzeit noch keine LKW abfertigen, eine entsprechende Abfertigung wird aber gerade mit Geldern der EU dort gebaut.

Für die 212 km von Budapest bis Cenad brauchten wir nicht ganz 4 Stunden. Beim Grenzübertritt sollte man übrigens nicht vergessen die Uhr eine Stunde vorzustellen, da in Rumänien eine neue Zeitzone (GMT +2) beginnt.



Von Cenad ging es dann über die für rumänische Verhältnisse recht gut ausgebaute Landstrasse 6 weiter bis Timisoara. Wir hatten mit wesentlich schlechteren Strassenverhältnissen gerechnet und waren daher einigermaßen überrascht, dass die Strasse verhältnismäßig wenige Schlaglöcher für uns bereithielt.

Allerdings trafen wir diese Schlaglöcher dann in Timisoara selber. Und zwar auf dem Verbindungsstück zur E 70. Mehrere Quadratmeter groß, teilweise 20 bis 30 cm tief - da war zum ersten Mal Trialfahren angesagt :-)

In Timisoara wird die Landstrasse 6 dann zur E 70, eine der Hauptverkehrsadern durch diesen Teil Rumäniens. Für die etwa 70 km von Cenad nach Timisoara benötigten wir mit einer kleinen Pause etwa 90 Minuten.

Ab Timisoara ging es dann auf der E 70 weiter in Richtung Lugoj und dann Richtung Caransebes. Bis Caransebes zeigte sich Rumänien als eher flaches Land. Auffällig

und schön waren die vielen bewohnten Storchennester in den Dörfern, in denen man teilweise sogar die Jungtiere erkennen konnte.

In Lugoj tankten wir beide Fahrzeuge auf, bevor wir weiterfuhren in Richtung Caransebes. Für die 100 km von Timisoara bis Caransebes benötigten wir, inklusive Tankstop in Lugoj, etwa 2 Stunden.

Da es noch recht früh am Tag war, hatten wir uns bereits zuvor entschlossen, über die Verbindungsstrasse Slatina Timis - Brebu Nou anzufahren. Dies sollte die erste Herausforderung für uns sein und ein kleiner Test, was uns abseits der Hauptverkehrsstrassen erwartet.

Bis Slatina Timis benötigten wir von Caransebes keine 20 Minuten, von Slatina Timis bis Caransebes waren wir dann allerdings eine gute Stunde unterwegs, da Yogi aus verständlichen Gründen seinen Landi nicht durch die Schlaglöcher knüppeln wollte und daher lieber im langsamen Slalom bis Brebu Nou fuhr.



Um 19.30 Uhr waren wir dann endlich - nach insgesamt 423 km seit Budapest - in Brebu Nou. Abzüglich der Stunde Verlust durch die andere Zeitzone waren wir insgesamt neun Stunden unterwegs.



Unser erster Weg führte uns dann in die alte Schule, die als Stützpunkt für die EnduRoMania in Brebu Nou dient. Dort trafen wir dann auch den Initator und Veranstalter der EnduRoMania, Sergio Morariu, von dem wir herzlich begrüßt wurden. Sergio stellte uns dann auch sofort Sandu und Carlos vor, die zum EnduRoMania-Team gehören und uns in der folgenden Woche jederzeit für unsere Fragen zur Verfügung standen - jedenfalls solange, bis Carlos sich beim Motorradfahren ein Bein brach und ins Krankenhaus musste.

Danach zeigte uns Sergio unsere Unterkunft in einem Privathaus direkt gegenüber

der Schule.



Noch während des Abendessens und dem dazugehörigen Bierchen trudelten plötzlich Petra und Rainer ein, die sich entschlossen hatten, keinen weiteren Zwischenstop mehr einzulegen, sondern direkt nach Brebu Nou durchzufahren. Allerdings nutzten sie nicht die Autobahn sondern fuhren die gesamte Strecke über Landstrassen.

Im Laufe des Abends bat uns Sergio einen weiteren Boxerfahrer, Werner aus Regensburg, in unser Team aufzunehmen, so dass wir die nächste Woche mit insgesamt fünf Personen das Team "The Rovers" bildeten.



Auch an diesem Abend wurden wir nicht so richtig alt, so dass wir uns kurz vor Mitternacht in unser Quartier zurückzogen, um am nächsten Tag fit für die erste Eingewöhnungsfahrt zu sein.

25. Mai 2003 - Die Eingewöhnungsfahrt: Brebu Nou - Semenic - Brebu Nou

[Zurück zur Übersicht](#)

25. Mai 2003 - Die Eingewöhnungsfahrt: Brebu Nou - Semenic - Brebu Nou

Am Sonntagmorgen frühstückten Yogi und ich ausgiebig im Gemeinschaftsraum der alten Schule. Petra, Rainer und Werner frühstückten in ihren jeweiligen Pensionen. Danach gab es erst einmal die üblichen Benzingespräche mit anderen EnduRoManiacs, unter anderem natürlich auch den Mitgliedern des Rallyeteams DR BIG, die am Vorabend ebenfalls in Brebu Nou eingetroffen waren.

Gegen 10.30 Uhr brachen wir dann zu einer ersten Eingewöhnungsfahrt auf. Sergio hatte uns empfohlen, mit unseren BSEs (BleiSchwere Enduros) die Strecke nach Semenic und dann weiter über die Almwiesen Richtung Süden zu probieren. Wir haben die Strecke dann in unsere GPS-Geräte eingegeben (neben meinem Garmin eMap hatte Werner noch ein Garmin 76 Map dabei) und wollten somit auch gleich die Genauigkeit von GPS und Kartenmaterial testen.



Von Brebu Nou ging es zuerst Richtung Westen an Garana vorbei bis Prislop. Dort folgten wir der Beschilderung bergauf Richtung Semenic. Bis Semenic handelte es sich um asphaltierte bzw. gepflasterte Strassen, deren Zustand nach deutschem Maßstäben allerdings deutlich zu wünschen übrig liessen. Also genau das richtige für die BSEs zum Einfahren.

In Semenic selber ging es erst einmal zum Plateau an der Wetterstation, von wo man eine herrliche Aussicht Richtung Süden und Westen hat.

Nach einer kurzen Zigarettenpause folgten wir dann den ausgefahrenen Spuren über die Almwiesen Richtung Süden. Und damit hatten die befestigten Strassen erst einmal ein Ende, denn jetzt bewegten wir uns über unbefestigte Almwege, die teilweise noch deutliche Spuren des letzten Regens in Form von Pfützen und Schlammlöchern zeigten.

Und in einem solchen Schlammloch kam es dann auch zu einem kleinen Unfall, als Petra ihre BMW wegschmiss und sich selber am Knie verletzte. In der Folge fuhr sie dann die nächsten beiden Tage bei Yogi im Landi mit. Für die weitere Strecke der Eingewöhnungsfahrt hat sie allerdings die Zähne zusammengebissen und tapfer durchgehalten.

Kurz danach hatten wir dann die erste Begegnung mit den berühmt-berüchtigten Hirtenhunden, über die man auf jeder Homepage wahre Schauergeschichten lesen kann.

Voraus sahen wir eine Schafherde, begleitet von Hirten und mindestens einem halben Dutzend Hunden. Eingedenk der Geschichte, die wir über diese "Ungeheuer" gelesen hatten, beschlossen wir, die Herde großräumig über die Almwiesen zu umfahren. Und da ich zu der Zeit mit dem GPS vorne fuhr, machte ich den Anfang.

Anfangs sah es auch ganz so aus, als sei mein Respektsabstand groß genug gewählt, doch irgendwann fühlte sich wohl einer der Hunde gestört und nahm die Verfolgung auf - und zwei oder drei andere Hunde schlossen sich fröhlich an. Und da ich nicht unbedingt als Hundespielzeug enden wollte, gab ich erst einmal Gas, um den netten Biestern zu entkommen.

Was sich hier nun so einfach anhört, war in Wirklichkeit eine Höllenarbeit für mich,

da die Almwiese von tiefen Längsfurchen durchzogen war und dazu auch noch mit einem etwas höheren Heidekraut zugewuchert war, so dass meine "Flucht" vor den Hunden ein echtes Abenteuer wurde. Aber irgendwann hatten sie genug, bellten mir noch ein bißchen hinterher und gaben die Verfolgung auf.



Die anderen konnten das Schauspiel wohl einigermaßen geniessen, speziell Yogi, der gut geschützt im Landi hinter und herzockelte. Ehrlicherweise muss ich zugeben, dass ich garnicht mehr weiss, ob Petra, Rainer und Werner ebenfalls von den Hunden verfolgt wurden oder ob diese sich ausschließlich auf mich konzentriert hatten.

Im Laufe der Woche sollte dies nicht unsere letzte Begegnung mit Hirtenhunden sein, allerdings hatten wir bei den anderen Begegnungen den Vorteil "gute" Strassen unter den Reifen zu haben.

Nachdem wir die Herde passiert hatten, fuhren wir weiter Richtung Süden bis zum 1.437 m hohen Piatra Nedeii. Dort entschlossen wir uns umzukehren, da immer mehr und immer größere Felsen uns den Weg doch deutlich erschwerten.

Um das Spiel mit den Hunden nicht zu wiederholen, entschieden wir uns dafür, die Herde erst vorbeiziehen zu lassen. Dabei zeigte sich, dass die Hunde völlig harmlos waren, solange wir uns nicht schnell bewegten. Sie kamen, um an uns, den Motorrädern und dem Auto zu schnuppern und zogen dann mit ihrer Herde weiter.

Mit den Hirten teilten wir unsere Zigaretten und Kekse - leider kam es zu keinem echten Gespräch, da uns die entsprechenden Rumänischkenntnisse fehlten - trotzdem war es schön zu sehen, wie sich die Hirten freuten und uns ganz offensichtlich alles Gute wünschten.

Während wir warteten, dass die Herde - und eine zweite direkt nachfolgende - passierte, zog sich der Himmel zu, es fing an zu regnen und zu allem Überfluss gab es auch noch ein heftiges Gewitter.



Nachdem die Schafherden endlich vorbei waren, fuhren wir zurück nach Semenec - diesmal allerdings unter erschwerten Bedingungen im Regen über nasse und dadurch glatte Wiesen. Aber Spaß hat es doch gemacht.

In Semenec trennten wir uns. Petra, Rainer und Werner fuhren zurück nach Brebu

Nou, Yogi und ich machten noch einen kurzen Halt an einem Hotel, um Zigaretten zu besorgen und eine Flasche Bier zu trinken. Dort trafen wir dann auch noch andere Teilnehmer der EnduRoMania, die ebenfalls auf Eingewöhnungsfahrt waren.

Auf der Rückfahrt nach Brebu Nou haben wir dann versucht, die Ortsdurchfahrt zu meiden und sind bereits vor dem Ort in die Felder abgebogen. Über kleine Feldwege - und einmal auch quer über eine Wiese - haben wir dann tatsächlich einen Weg zur Unterkunft gefunden.

Leider hat Yogi dabei den Käfig des Vorderachsdifferentials auf einen Baumstumpf gesetzt und eingebeult - das kommt davon, wenn man vom zuvor zu Fuß erkundeten Weg abweicht (wie Yogi selber sagte). Zum Glück ist der Käfig dicht geblieben und auch das Differential selber wurde nicht beschädigt.



Am Abend, nach dem wieder sehr guten und reichhaltigen Abendessen, gab es dann die offizielle Vorstellung, bei der Sergio die einzelnen Teams und Teilnehmer vorstellte. Unser Team hatte sich bereits zuvor auf den Namen "The Rovers" (Die Landstreicher) verständigt, zum einen natürlich in Anspielung auf den Landrover in unserem Team, zum anderen aber auch, um unsere rein touristische Zielrichtung zum Ausdruck zu bringen.

Im Verlauf der Vorstellung durch Sergio bekam dann auch jedes Team den offiziellen "Wertungsbogen", auf dem Stempel oder Unterschriften zu sammeln waren, bzw. auf dem die Abdrücke der nicht besetzten Kontrollpunkte aufzurubbeln waren.

Trotz kleinerer Pannen - es regnete, so dass die Vorstellung nicht im Freien stattfinden konnte, im Ausweichraum, dem Gemeindehaus in der alten Feuerwehr, gab es keinen Strom und mitten in der Vorstellung fiel dann im Speisesaal aufgrund eines Gewitters auch noch der Strom aus - führte Sergio bei Kerzenlicht souverän durch die Veranstaltung. Schade war nur, dass die Geräuschkulisse proportional zur Dauer der Veranstaltung anstieg und man gegen Ende nicht mehr viel verstehen konnte - schade auch, dass einige nicht mal ihre Kippen auslassen konnten, obwohl sie darum gebeten wurden.

[GPS Track vom 25. Mai 2003 downloaden \(38 kByte\)](#)

Zum Download mit rechts anklicken und "Ziel speichern unter ..." wählen

[26. Mai 2003 - 1. "Wettkampftag": Brebu Nou - Anina - Resita - Brebu Nou](#)

[Zurück zur Übersicht](#)

26. Mai 2003 - 1. Wettkampftag: Brebu Nou - Anina - Resita - Brebu Nou

Am 26. Mai begann die eigentliche EnduRoMania mit der ersten Wertungsfahrt.

Gegen 09.30 Uhr, nach ausgiebigem Frühstück und medizinischer Behandlung von Petras Knie durch die gute Fee Alida, traf sich die Truppe zur Abfahrt. Aufgrund ihrer Verletzung fuhr Petra bei Yogi im Landrover mit.

Anhand der Karten hatten wir auch eine Tour für diesen Tag ausgearbeitet. Diese sollte von Brebu Nou über Semenec - Valiug - Villa Klaus - Barzavita - Navesu Mare - Cuptoare - Anina - Buhui See - Barzavita - Cosava - Flamanda - Parvova - Lapusnicel - Mehadica - Luncavita - Teregoava - Bradul Mosuldi und Dreikreuzberg zurück nach Brebu Nou führen.

Dass diese Streckenplanung völlig utopisch war, haben wir dann im Laufe des Tages feststellen müssen.

Der erste Teil unserer Fahrt verlief noch völlig plangemäß. Yogi und Petra fuhren mit dem Landrover direkt nach Valiug, während Rainer, Werner und ich mit den Motorrädern den Kontrollpunkt in Semenec anfahren, um anschließend ebenfalls nach Valiug zu fahren.

Während Yogi und Petra in Valiug auf uns warteten, verteilten sie dort Kinderkleidung an Dorfbewohner.

Von Valiug aus ging es noch über geflickten Asphalt am Lacul Gozna (Gozna See) entlang Richtung Süden. Kurz hinter dem idyllischen See sahen wir dann auch für lange Zeit das letzte Stück Asphalt und wechselten auf festgefahrene und gut befahrbare Waldwege Richtung Barzavita.



Leider blieben die Waldwege nicht so gut befahrbar. Etwa ab der Villa Klaus waren Forstarbeiter bei der Arbeit und deren schwere Zugmaschinen hatten in Verbindung mit dem Regen vom Vortag den Waldweg in eine riesige Schlammfütze verwandelt.

Dieser Schlamm war teilweise so tief, dass Yogi vorsorglich den Berggurt am Landrover anbrachte. Ich selber kam mit der BIG teilweise nur "füßelnd" vorwärts, da der Schlamm nicht nur tief, sondern auch noch extrem rutschig und schmierig war.

Hinter Barzavita wurde der Weg dann wieder besser. Leider hatten wir dort dann zweimal den falschen Abzweig gewählt. Das war für die Motorräder nicht weiter tragisch, da wir es schnell genug feststellten und wenden konnten. Für Yogi und Petra im Landi war es einiges problematischer, da sie erst eine Stelle suchen mussten, um mit dem Riesenschiff zu wenden.



Für die nächsten 3 km brauchten wir auf den Motorrädern dann geschlagene 20 Minuten. Dabei ging es über einen schmalen Waldweg - über weite Strecken im Wasser eines Baches fahrend - im ersten Gang stehend den Berg hinunter. Aufgrund der engen Kehren war es für den Landi schon hart an der Grenze des Machbaren (zumindest ohne zweites Allradfahrzeug, mit dem man zur Not den anderen bergen könnte). Unmittelbar vor der Ankunft am vereinbarten Treffpunkt mit dem Landi (Navesu Mare) - wir Motorradfahrer fuhren meist vor und warteten dann beim nächsten Richtungswechsel auf den Landi - schmiss Rainer erst einmal seine BMW in den Dreck. Ein Umfaller aus weniger als Schrittgeschwindigkeit, der ohne Folgen für Fahrer und Maschine blieb. Die Zeit bis zur Ankunft des Landi nutzten Rainer, Werner und ich dann zu einer ausgiebigen Pause, da uns die hochsommerlichen Temperaturen zu diesem Zeitpunkt ganz ordentlich zu schaffen machten.

Der nächste Streckenabschnitt führte uns dann über fast 15 km durch wechselnde Landschaft Richtung Anina. Dabei fuhren wir über weite Strecken durch einen nahezu weißen Lehm, der glatt wie die Hölle war und dafür sorgte, dass auch ich meine BIG einmal wegschmeissen musste. Allerdings ging auch dieser Wegschmeisser glimpflich aus.

Unterwegs fanden wir dann auch ein Autowrack, still vor sich hinrostend und in einem Bach liegend, sowie eine riesige schwarze Kabelmuffe aus Plastik, die da so im Wald vor sich hingammelte. Mittels GPS-Gerät stellten wir die Koordinaten fest und meldeten diese Umweltschäden später zur Wertung an (dokumentierte Umweltschäden werden mit jeweils 300 Punkten "belohnt").



Die Ankunft in Anina war dann ein echter Schock. Bauruinen von mehrstöckigen Hochhäusern, Skelette von ehemaligen Fabrikhallen, dazwischen freilaufende Schweine, Kühe, Ziegen und das überall anzutreffende Federvieh in Form von Hühnern und Gänsen.



Während Rainer, Werner und ich wieder auf Yogi und Petra warteten, fanden wir schnell Kontakt zu einigen Kindern, die sich riesig darüber freuten, mal auf unseren Motorrädern sitzen zu dürfen. Wir verteilten auch hier wieder Kinderkleidung und einige unserer Süßigkeiten, die wir extra für solche Begegnungen mitführten.



Anschließend ging es weiter nach Anina hinein. Und zwar wollten wir dort den Kontrollpunkt Aurel anfahren. Der Kontrollpunkt befindet sich im Haus von Alt-EnduRoManiac Aurel Dunaroaia, der in seinem Haus, wo er mit seiner Frau und kleinen Tochter lebt, ein privates Tourismusinfozentrum eingerichtet hat.

Leider war das Haus nicht sofort zu finden, so dass wir uns trennten. Ein Fehler, der mich zwei Stürze kostete und mir ein paar böse Macken am Tankschutzbügel einbrachte.

In Ermangelung eines direkten Weges wollte ich den kürzesten Weg nehmen und habe mich nach dem GPS gerichtet. Das führte mich zu einem steilen Schlammweg mitten in der Stadt Anina. Leider reichten meine fahrerischen Fähigkeiten nicht aus, diesen Weg bis oben hochzufahren, so dass ich die BIG ca. 10 Meter vor dem Scheitelpunkt - folgenlos für Maschine und Fahrer - wegschmeissen musste. Mehrere weitere Versuche nach oben zu kommen blieben leider erfolglos, so dass ich beschloss, einen anderen Weg zu suchen.

Bei der Bergabfahrt schmiss ich die BIG dann noch mal weg - diesmal allerdings nicht folgenlos, da mir der Tankschutzbügel der BIG auf den rechten Knöchel fiel und dieser zu diesem Zeitpunkt bereits auf einem Stein lag. Das war nicht besonders angenehm und ich bin heute noch heilfroh, dass mein Stiefel Gaerne RX 2 schlimmeres verhütet hat. So blieb es bei einer leichten Prellung und einem fetten blauen Fleck an der Hüfte, wo ich ebenfalls auf einem Stein gelandet war.

Und zu allem Überfluss ging zu diesem Zeitpunkt das typische Nachmittagsgewitter los, das mich innerhalb kürzester Zeit durchnässte.

Aufgrund der schlechten Erfahrung beschloss ich, die BIG zu Fuss nach unten zu bringen. Als ich das geschafft hatte, traf dann auch Rainer ein, der sich auf die Suche gemacht hatte, um mich zu finden. Zu Fuß machte er sich dann noch auf den Weg, den begehrten Kontrollpunkt Aurel anzulaufen.

Als wir dann später weiterfuhren stellten wir fest, dass der Weg zum Kontrollpunkt

klasse ausgeschildert ist. Leider sieht man diese Beschilderung nur, wenn man aus Richtung Süden nach Anina einfährt - da wir aus Richtung Norden kamen, blieb die Beschilderung für uns unsichtbar.

Aufgrund der Erlebnisse und Strapazen des ersten Tages beschloss ich, keinen einzigen Meter mehr offroad zu fahren, da ich konditionell bereits völlig am Ende war.

Also beschlossen wir, mit den Motorrädern noch den Kontrollpunkt Buhui See anzufahren, während Yogi und Petra im Norden von Anina auf uns warten sollten. Anschließend wollten wir gemeinsam über Resita auf Asphalt zurück nach Brebu Nou fahren.

Leider mussten Yogi und Petra länger als beabsichtigt auf uns warten, da ich den Abzweig zum Buhui See verpasste und wir mehr als 5 km auf diesen Abzweig warteten, bevor uns ein deutsch sprechender Straßenbauarbeiter darauf hinwies, dass wir schon lange dran vorbei waren.

Die Strecke zum Buhui See ging über festen Schotter, Felsboden und nur ganz wenig Matsch durch dichten Wald und am See entlang. Eine wunderschöne Strecke, trotz des regnerischen Wetters.

Nachdem wir uns den Kontrollstempel am Buhui See errubelt hatten, ging es dann zum vereinbarten Treffpunkt im Norden von Anina, wo Yogi und Petra ungeduldig auf uns warteten. Anschließend fuhren wir über die für rumänische Verhältnisse sehr gute Bundesstrasse 58 nach Resita. Leider stieg auf der Strecke nach Resita mein GPS-Gerät aufgrund des Regens aus, so dass der Track unterbrochen wurde.



In Resita konnten wir an einem Geldautomaten auch erst einmal einheimische Währung und auch Zigaretten bekommen.

Wir beschlossen, dass Yogi und Petra mit dem Landi direkt nach Brebu Nou fahren, während Rainer, Werner und ich noch den Kontrollpunkt Secu am östlich von Resita gelegenen Lacul Secu (Secu See) mitnehmen wollten.

Der Kontrollpunkt am Secu See befindet sich im letzten Hotel auf der rechten Seite, direkt an der Stelle, wo die Weiterfahrt verboten ist.

Nachdem wir uns auch diesen Stempel abgeholt hatten, machten wir uns auf den Rückweg nach Brebu Nou. Dort trafen wir dann gegen 21.00 Uhr ein und waren erst einmal froh, den ersten Tag einigermaßen über die Bühne bekommen zu haben.

Bei der abschliessenden Manöverkritik in der alten Küche - ein Partyraum - in unserer Privatpension, ging es noch mal kurz hoch her und für die nächsten Tage beschlossen wir, realistischere Ziele ins Auge zu fassen.

Den Ausklang des Tages bildeten dann einige kalte Flaschen Ursus Bier - ein ganz hervorragendes Getränk nach einem anstrengenden Tag.

[GPS Track vom 26. Mai 2003 downloaden \(98 kByte\)](#)

Zum Download mit rechts anklicken und "Ziel speichern unter ..." wählen

[27. Mai 2003 - 2. "Wettkampftag": Brebu Nou - Teregova - Brebu Nou](#)

[Zurück zur Übersicht](#)

27. Mai 2003 - 2. "Wettkampftag": Brebu Nou - Teregova - Brebu Nou

Auch an diesem Tag fuhr Petra aufgrund ihrer Verletzung zusammen mit Yogi im Landi. Gegen 09.00 Uhr trafen wir uns am See südlich von Brebu Nou. Dieser Platz wurde - da wir ja in unterschiedlichen Pensionen untergebracht waren - unser ständiger Treffpunkt.

Aus den Erfahrungen des Vortages etwas schlauer geworden, hatten wir für den zweiten Wettkampftag eine deutlich kürzere Tour geplant. Folgende Strecke hatten wir uns ausgesucht und in die GPS-Geräte gespeichert: Brebu Nou - Dreikreuzberg - Bradul Mosuldi - Teregova Top - Lunca Vita - Mehadica - Canicea - Wittmanns Hütte.

Allerdings änderten wir diesen Plan wieder, nachdem Sandu uns mitteilte, dass der Waldweg über Bradul Mosuldi nach Teregova - normalerweise als Waldautobahn bezeichnet - aufgrund der schweren Nachmittagsgewitter mittlerweile völlig verschlammt war.

Wir entschieden uns daher kurzfristig nach Slatina Timis zu fahren und von dort über die E 70 weiter Richtung Süden nach Teregova, um von Teregova aus die Kontrollpunkte Teregova Top, auf einem Berg nördlich von Teregova gelegen, und Armenis Top, auf einem Berg oberhalb von Armenis, anzufahren. Die Anfahrt zum Armenis Top von Armenis direkt ist nur für Offroader geeignet, von Teregova aus war es auch für die BSEs (BleiSchweren Enduros) unserer Gruppe kein Problem.

In Armenis entschieden wir uns dann kurzfristig dafür, mit den Motorrädern den Kontrollpunkt Submarginea anzufahren, während der Landrover nach Teregova weiterfuhr. Eine Idee, die wir Motorradfahrer im Nachhinein gar nicht mehr so toll fanden.

Zuerst ging es über eine streckenweise recht matschige Nebenstrasse nach Submarginea. Im Ort selber mussten wir durch ein etwa 200 m langes, durchfallgelbes Schlammloch übelster Sorte, bevor wir den Kontrollpunkt erreichten.

Am Kontrollpunkt erwartete uns ein einarmiger und einbeiniger Kriegsveteran, der in nahezu allen EnduRoMania-Berichten beschrieben wird. Nach einiger Zeit der Konversation - wobei diese recht schwierig war, da von uns niemand rumänisch und der Kriegsveteran nicht deutsch sprach - und der Abgabe meiner Schachtel Zigaretten an den Herrn, setzten wir uns wieder in Bewegung.

Da wir nicht wieder durch den Ekelschlamm zurück wollten, schlug ich vor, nach GPS zu fahren, da der Hauptweg nach Armenis nicht weit entfernt sein konnte.

Wie sich in der folgenden 30 Minuten zeigen sollte, war das eine schwere Fehlentscheidung meinerseits. In diesen 30 Minuten legten wir geschlagene 3 km zurück - über normalerweise recht schöne Feld- und Hohlwege, die allerdings infolge der Gewittergüsse der Vortage völlig aufgeweicht waren. Diese Fahrt fand ihren Höhepunkt, als Rainer und ich völlig fertig über den Lenkern unserer Motorräder hingen und schwer nach Luft japsten. An diesem Tag hat sich meine Abneigung gegen Schlamm verfestigt und ich habe mir geschworen, keinen Meter mehr freiwillig durch Schlamm zu fahren.



Nachdem wir endlich wieder auf der E 70 waren, fuhren wir zügig nach Teregova weiter, wo Yogi und Petra bereits auf uns warteten. Trotz der vorher bei Aldi gekauften Funkgeräte, von denen eins Yogi im Landi mitführte und eins ich, bzw. später Rainer, verpassten wir uns in Teregova und fuhren einmal umsonst durch den ganzen Ort, bevor wir wieder umdrehten.

Im Norden von Teregova, unmittelbar am Sägewerk, beginnt die Auffahrt zum Kontrollpunkt Teregova Top. Dort geht es über eine Strecke von knapp 7 Kilometern über eine Quarzsandpiste den Berg hinauf zum Gipfel, wo sich auch der Kontrollpunktnagel an einem Baum befindet. Auf diesen 7 Kilometern sind 500 Höhenmeter zu überwinden.

Insgesamt war die Piste gut zu befahren - allerdings gab es hinter jeder Kuppe eine obligatorische Schlammfütze zu überwinden. Nach den Erfahrungen einige Zeit zuvor waren diese Schlammfützen aber keine echten Hindernisse mehr. In 20 Minuten waren wir dann auch am Kontrollpunkt. Kurze Zeit nach uns kamen auch die Fahrer der Endurofreunde Sassendorf mit ihren kleinen Sportenduros den Berg raufgeflitzt und machten bei uns eine kurze Pause.



Yogi und Petra brauchten im Landi natürlich etwas länger - aber auch für den Landi war die Bergfahrt völlig unproblematisch - mit Ausnahme von rücksichtslosen Sportendurofahrern, die beim Überholen des Landi erst mal ordentlich Schlamm durch das geöffnete Fenster ins Fahrzeuginnere baggerten. Yogi war darüber ganz und gar nicht erfreut und ziemlich stinkig.

Vom Kontrollpunkt aus hat man einen herrlichen Blick in Richtung auf die Hauptzüge der Kaparten.

Rainer und Werner entschieden sich dazu, den Kontrollpunkt Armenis Top anzufahren, während Yogi, Petra und ich die Zeit für eine Pause unter strahlendem Himmel nutzten.

Relativ kurze Zeit später kehrten Rainer und Werner auch schon wieder zurück. Wir hörten die beiden Boxer und konnten sie in der Entfernung auch kurz sehen. Aber sie kamen dann erst relativ spät zurück.

Wie wir erfuhren, wollte Rainer durch eine vermeintliche Pfütze fahren, die sich nach der Einfahrt als Schlammloch entpuppte, in dem seine BMW erst einmal stecken

blieb. Die Zylinder der BMW spielten Ponton, so dass Rainer absteigen konnte, während die BMW einfach stehenblieb.

Mit vereinten Kräften schafften Rainer und Werner es dann, die BMW zu befreien und zum Teregova Top zu uns zurückzukehren. Sahen die Motorräder vorher noch nicht wirklich schlammig aus - jetzt taten sie es.



Auf der Rückfahrt nach Teregova machten wir noch Fotos von einer wilden Müllkippe, um damit unser Umweltpunkte-Konto aufzubessern.



Noch während wir am Ortseingang von Teregova auf den Landi warteten, begann das tägliche Nachmittagsgewitter. Wir beschlossen, nördlich von Armenis auf einem Rastplatz an der E 70 (Piatra Scrisa) einen Kaffee zu trinken und das Ende des Gewitters abzuwarten.

Leider nahm das Gewitter kein Ende. Und nach mehreren Tassen Kaffee und einigen Kaltgetränken - der Gesamtpreis für alle Getränke für uns fünf betrug knapp 6 Euro - beschlossen wir, dass Yogi und Petra nach Brebu Nou zurückfahren, während Rainer, Werner und ich noch den Kontrollpunkt in Sadova Noua, östlich der E 70, anfahren wollten.

Die Anfahrt nach Sadova Noua machten wir im strömenden Regen - und da ich es verpasste, rechtzeitig die Regenklamotten anzuziehen, wurde ich innerhalb kürzester Zeit bis auf die Haut durchnässt. Aus meinen Stiefeln konnte ich am Abend das Wasser rausschütten - die Taschen meiner Tourenjacke erwiesen sich als tatsächlich wasserdicht - sie ließen keinen Tropfen mehr raus und fluteten unter anderem mein recht neues Siemens ME 45, für das ich mir extra eine rumänische Pre-Paid-Telefonkarte besorgt hatte. Das wars übrigens für das Handy - es ist hinüber.

Die Nebenstrasse nach Sadova Noua war einfach super zu fahren. Aufgrund der heftigen Regenfälle hatten wir über weite Strecken das Gefühl, in einem reißenden Bach zu fahren, da uns soviel Wasser auf der Strasse entgegenkam.

Kurz vor dem eigentlichen Kontrollpunkt bekam Rainer dann Probleme mit den Vergasern seiner R 80 G/S. Er und Werner machten die BMW wieder flott, während ich den Kontrollpunkt anfuhr und die Kontrollmarke abrubbelte.

Bei meiner Rückkehr war Rainers BMW wieder soweit fahrbereit, dass wir gemeinsam über Slatina Timis zurück nach Brebu Nou fahren konnten. Allerdings nicht ohne vorher noch eine wilde Müllkippe an der Strasse nach Sadova Noua zu dokumentieren.



Während wir von der E 70 auf Slatina Timis zufuhren, konnten wir beobachten, wie rings um Slatina Timis - in weniger als einem Kilometer Entfernung - die Blitze des immer noch tobenden Gewitters einschlugen. Trotz den Gewitters setzten wir unsere Fahrt fort und kamen kurz vor 18.00 Uhr in Brebu Nou an - nass bis auf die Knochen - aber insgesamt recht gut gelaunt.

Auch an diesem Abend hielten wir wieder unsere Manöverkritik ab, die deutlich harmonischer ablief, als am Vortag. Und im Rahmen dieser Manöverkritik entschieden wir uns dafür, am nächsten Tag die Langstrecke ins Donautal in Angriff zu nehmen. Da dabei keine wirklich schwierigen Offroad-Passagen zu erwarten waren, wollte Petra die Tour dann trotz kaputtem Knie auf dem eigenen Motorrad mitfahren.



[GPS Track vom 27. Mai 2003 downloaden \(69 kByte\)](#)

Zum Download mit rechts anklicken und "Ziel speichern unter ..." wählen

[28. Mai 2003 - 3. "Wettkampftag": Die große Donautour](#)

[Zurück zur Übersicht](#)

28. Mai 2003 - 3. "Wettkampftag": Die große Donautour

Für diesen Tag hatten wir uns vorgenommen, die weit entfernten Kontrollpunkte im Donautal anzufahren. Es wurde dann auch der Tag, an dem wir mit etwa 370 km die längste Tagesetappe hingelegt haben.

Leider liegt mir auch von diesem Tag nur eine unvollständige GPS-Aufzeichnung vor, da zum einen das Garmin eMap nur 2048 Trackpoints speichern kann, bevor es anfängt, die ersten Trackpoints zu überschreiben, zum anderen das übliche Nachmittagsgewitter - von dem wir aber nur Regen mitbekamen - dafür sorgte, dass ich das nur spritzwassergeschützte und nicht wasserdichte eMap lieber in den Rucksack packte.

Begonnen hatten wir die Tour wieder relativ früh. Wir fuhren mit dem Landrover und vier Motorrädern - Petra war an diesem Tag zum erstenmal wieder auf ihrer BMW R 100 GS dabei - nach Slatina Timis und von dort auf die E 70 Richtung Süden.

Etwa 70 km auf der E 70 sind zu fahren, bevor man nach Orsova ins Donautal kommt. Die E 70 ist relativ gut zu befahren, allerdings muss man immer mit wirklich heftigen Bodenwellen und Schlaglöchern rechnen und in den vorhandenen Serpentinien befindet sich sehr oft Öl und Diesel auf der Fahrbahn.



Unser erstes Ziel war der Kontrollpunkt im Kloster Sf. Ana in Orsova. Dabei handelt es sich um ein orthodoxes Kloster, das an einem Berg unmittelbar über dem Donautal liegt.

Anhand des GPS-Gerätes war der Kontrollpunkt relativ gut zu finden, allerdings dauerte es einige Zeit, bis wir jemanden fanden, der uns den Kontrollstempel in unseren Wertungsbogen setzen konnte.

Dazu ein kleiner Tip: Den Stempel bekommt man im rechten Nebengebäude, noch bevor es die Treppe zum eigentlichen Kloster hinuntergeht. Einfach Richtung Kiosk gehen und dann links vor dem Kiosk an die Glastür klopfen.



So schön das Kloster auch ist und so idyllisch die Lage auch ist - hier gab es für uns das erste und einzige Mal während unseres Aufenthaltes in Rumänien Kontakt zu 'professionellen' Bettlern. Eine alte Frau und ein etwa 10jähriger Junge bettelten recht aufdringlich um Geld und Zigaretten.

Da Yogi sich das Kloster noch etwas genauer anschauen wollte, beschlossen wir, dass Petra, Rainer und Werner - denen es in der prallen Sonne am Kloster zu heiß wurde - vorfahren sollten zum nächsten Kontrollpunkt. An der Einmündung von der Donauuferstrasse zum Kontrollpunkt MRACON wollten wir dann wieder zusammentreffen.



Von nun an ging es über eine große Strecke immer entlang der Donau. Eine wunderschöne Landschaft, die aber über weite Strecken nur ganz schwach besiedelt ist.

Da es sich um das Grenzgebiet zu Serbien handelt, war hier auch eine verstärkte Präsenz der Grenzpolizei zu spüren. Zweimal wurden wir angehalten und kontrolliert, allerdings half es beide Male, auf die offizielle EnduRoMania-Plakette zu zeigen, um weiterfahren zu können.



Die Plakette wird an alle Teilnehmer der EnduRoMania ausgegeben und weist die Teilnehmer als solche aus. Die Plakette erhält man von Sergio gegen Unterschrift. Mit der Unterschrift bestätigt man gleichzeitig, die Regeln der EnduRoMania zur Kenntnis genommen zu haben und zu akzeptieren.

Am Abzweig von der Donauuferstrasse zum Kontrollpunkt MRACON staunten wir nicht schlecht, als wir sahen, dass Arbeiter dort mit Presslufthämmern ein Gesicht in die Felswand meißeln.

Wie wir erfahren konnten, soll es sich dabei um einen Auftrag des reichsten Mannes Rumäniens handeln (laut Forbes etwa 700 - 900 Mio Euro reich), der dort das Portrait des ersten rumänischen Königs, genannt Decebal, im Fels verewigen lässt.



An dieser Einmündung trafen wir dann auch wieder mit den vorausgefahrenen Motorradfahrern zusammen, die zwischenzeitlich schon die Kontrollstelle im Hause des Kapitäns Cornel Dragan angefahren hatten.

Nun ging es gemeinsam weiter auf der Donauuferstrasse zum Abzweig zum Dorf Eibenthal. Dabei kam es leider zu 'leichten' Unstimmigkeiten zwischen Rainer und mir, die wir aber im Laufe des Tages wieder beilegen konnten.

Auf der Suche nach dem Kontrollpunkt 'Eibenthal - alte Schmalspureisenbahntrasse' wurden wir das einzige Mal in den fünf Wertungstagen von den digitalisierten Karten, die ich von der EnduRoMania-CD hatte, richtig in die Irre geführt.

Laut Karte sieht es aus, als befinde sich der Kontrollpunkt an der westlichen der beiden Auffahrten zum Dorf Eibenthal, tatsächlich ist die alte Trasse allerdings die östliche der beiden Auffahrten.



Bemerkt haben wir diesen Fehler allerdings erst, als wir auf der Höhe des Kontrollpunktes waren und das GPS-Gerät uns sagte, dass der Kontrollpunkt ca. 250 m weiter östlich liegt. Nicht weiter tragisch, wenn nicht eine steile Schlucht dazwischen gelegen hätte.

Insgesamt war das aber kein Problem, da wir dann über die östliche Zufahrt zurückgefahren sind und den Kontrollpunkt dabei mitgenommen haben. Übrigens: Augen auf, wenn man diesen Kontrollpunkt ohne GPS sucht. Man kann ihn leicht

übersehen. Er befindet sich an einem talseitigen Baum direkt an der alten Eisenbahntrasse.

In Eibenthal haben wir dann beratschlagt, ob wir nun den gleichen Weg wieder zurück nach Brebu Nou fahren sollten oder ob wir die längere Variante über Berzasca - Moldova Noua - Anina - Resita nehmen sollten.

Wir entschieden uns für die letztgenannte Möglichkeit und hatten somit das Vergnügen, noch eine weite Strecke entlang der Donau fahren zu können, bevor es dann nach Norden Richtung Anina weiterging.

Man kann es kaum glauben, wie wenig besiedelt Rumänien entlang dieses Donauabschnittes ist. Es gibt nur ganz wenige Dörfer und Städte und um einen Kaffee trinken zu können, mussten wir fast 50 km fahren, bis wir in Berzasca endlich ein kleines Strassencafe fanden. Dafür haben wir hier für alle Getränke zusammen auch weniger als 3 Euro bezahlt.

Im Bereich Steierdorf - Anina kamen wir dann in die Ausläufer der üblichen Nachmittagsgewitter und durften in unangenehmen Nieselregen weiterfahren.

An diesem Abend waren wir erst deutlich nach 21.00 Uhr zurück im Lager in Brebu Nou - die Gesamtstrecke des Tages betrug 372 km.

[GPS Track vom 28. Mai 2003 downloaden \(107 kByte\)](#)

Zum Download mit rechts anklicken und "Ziel speichern unter ..." wählen

[29. Mai 2003 - 4. "Wettkampftag": Brebu Nou - Borlova - Brebu Nou](#)

[Zurück zur Übersicht](#)

29. Mai 2003 - 4. "Wettkampftag": Brebu Nou - Borlova - Brebu Nou

An diesem Tag haben Yogi und meine Wenigkeit eine Auszeit genommen und keine Kontrollpunkte angefahren. Petra, Rainer und Werner sind ohne uns losgezogen.

Bei herrlichstem Wetter haben Yogi und ich uns erst einmal auf die Terrasse unserer Pension zurückgezogen. Wie man auf dem folgenden Foto sehen kann, war es für mich kein Vergnügen, sondern harte Arbeit, da ich begonnen habe Fotos zu sortieren und Stichpunkte für das vorliegende Tagebuch zu machen.



Wie man auf den nachfolgenden Bildern sehen kann, hat sich Yogi eher der 'Meditation' zugewandt. Als Hilfsmittel der Meditation reichten in der Hitze einige wenige Getränke mit leicht alkoholischem Inhalt aus.



Da ich aber doch noch ein wenig mit dem Motorrad fahren wollte, verabredete ich mich mit Andre - einem Mitglied des DR BIG Forums, der allerdings nicht mit seiner DR BIG sondern seiner kleinen Suzuki DR 350 und den [Endurofreunden Sassendorf](#) an der EnduRoMania teilgenommen hat, zu einem Ausflug nach Borlova, da ich unbedingt den Standort in Borlova sehen wollte.



Zuvor habe ich aber noch beim einheimischen Technikerteam meinen Satz Reservereifen (natürlich wieder Heidenau K 60) aufziehen lassen und die Bremsbeläge vorne wechseln lassen, da der rumänische Schlamm für die Haltbarkeit der Beläge nicht gerade förderlich ist.

Es ist mir schon fast peinlich zu sagen: Für das Wechseln beider Reifen - inklusive Ein- und Ausbau von Vorder- und Hinterrad - haben die Jungs vom Technikerteam gerade mal insgesamt 10 Euro genommen. Den Betrag für das Wechseln der Bremsbeläge haben sie mir freigestellt.



Nachdem meine Reifen zur Mittagszeit gewechselt waren, habe ich Andre noch geholfen, einen anderen Lenker an seine DR 350 zu montieren, bevor wir über Slatina Timis, Bucosnita und Petrosnita Richtung Caransebes und dann weiter nach Borlova fuhren. Dabei nahmen wir zwischen Slatina Timis und Petrosnity allerdings nicht die asphaltierte E 70, sondern die westlich davon verlaufende Schotterpiste (einfach klasse zu fahren - kann ich nur empfehlen).



In Borlova war ich erst einmal ziemlich überrascht. Wenn man die Durchgangsstrasse befährt, sehen alle Häuser ziemlich gleich aus und die EnduRoMania-Unterkunft von Zacharias unterscheidet sich nur durch das große EnduRoMania-Banner von den anderen Häusern.

Dies ändert sich aber gewaltig, sobald man in den Innenhof des Hauses kommt. Dort erwartet einen eine Blumen- und Pflanzenpracht, die ich in dieser Form während meines Aufenthaltes in Rumänien kein zweites Mal gesehen habe.



Von Zacharia aus fuhr Andre mit seiner DR 350 'mal eben' auf den Turnu zur alten Ruine. Hier in Borlova trafen wir auch andere Endurofahrer und aßen eine Portion hervorragender Spaghetti Carbonara.

Wie jeden Nachmittag sollte es auch an diesem Tag wieder heftige Gewitter geben. Wir warteten zwei Gewitter gemächlich und trocken unter dem Vordach von Zacharias Haus sitzend ab, bevor wir uns wieder auf den Rückweg nach Brebu Nou machten.

In Borlova schloss sich uns dann noch ein österreichisches Pärchen mit zwei Motorrädern an, die ebenfalls nach Brebu Nou wollten.



Kurz nachdem wir Borlova verlassen hatten, stürzte das Mädels, weil das Hinterrad ihrer Suzuki DR 350 blockiert hatte. Zum Glück blieb sie bei dem Sturz auf der asphaltierten Strasse unverletzt. Wir organisierten den Transport des defekten Motorrades nach Borlova und nahmen das Mädels als Sozia auf meiner BIG - der einzigen verfügbaren soziatauglichen Maschine - mit.

Da ich reiner Solofahrer bin, übernahm Andre die BIG mit der Sozia und ich stieg um auf seine DR 350. Für mich leicht gewöhnungsbedürftig, da ich auf solche Annehmlichkeiten wie E-Starter verzichten musste und die DR 350 im Vergleich zur meiner DR 800 wie ein Kinderspielzeug wirkt. Trotzdem - oder vielleicht auch gerade deshalb - hat es mir einen Riesenspaß gemacht, mit der DR 350 nach Brebu Nou zurück zu fahren.

Als wir in Slatina Timis ankamen, stellten wir fest, dass das Gewitter des Nachmittages deutliche Spuren im Ort hinterlassen hatte. Im oberen Teil des Ortes war ganz offensichtlich der Bach zumindest kurzzeitig über die Ufer getreten und hatte die Strassen unter Wasser gesetzt.

Auch auf der Verbindungsstrecke von Slatina Timis nach Brebu Nou konnte man die Auswirkungen des Gewitters erkennen. An mehreren Stellen waren Schlamm- und Geröll-Lawinen über die Strasse niedergegangen und zweimal musste Andre seine Sozia bitten abzusteigen, damit er die BIG sicher durch den Schlamm und Matsch fahren konnte. Mit dem 350er Kinderspielzeug war es für mich dagegen einfach traumhaft schön, durch diesen Schlamm zu hüpfen.

Für diese gemeinschaftliche Hilfsaktion haben sowohl das Team 'Endurofreunde Sassendorf' als auch unser Team 'The Rovers' bei der Endabrechnung Sonderpunkte bekommen.

Nach unserer Ankunft in Brebu Nou haben wir dann den Tag mit den bereits lieb gewonnenen Ursus-Bierchen ausklingen lassen.

[GPS Track vom 29. Mai 2003 downloaden \(61 kByte\)](#)

Zum Download mit rechts anklicken und "Ziel speichern unter ..." wählen

[30. Mai 2003 - 5. "Wettkampftag": Brebu Nou - Wittmanns Hütte - Brebu Nou](#)

[Zurück zur Übersicht](#)

30. Mai 2003 - 5. "Wettkampftag": Brebu Nou - Wittmanns Hütte - Brebu Nou

An diesem Tag waren nur noch Petra, Rainer und ich unterwegs. Yogi wollte den Landi schon einmal in aller Ruhe für die Rückreise vorbereiten, Werner hatte sich am Vortag einen Schaden an seiner BMW zugezogen, die erst einmal den Dienst quittiert hatte.

Da dieser 'Wertungstag' bereits um 14.00 Uhr mit der Abgabe der Wertungsbögen endete, entschieden wir uns dazu, Wittmanns Hütte - einen weiteren Austragungsort für die EnduRoMania - zu besuchen.



Wittmanns Hütte heisst nach seinen Bewohnern, dem Ehepaar Wittmann, pensionierten Lehrern aus Deutschland. Sie liegt auf 680 m Höhe östlich der E 70 und ist alles andere als eine einfache Hütte.



Die Aussicht auf dem Foto oben rechts wird sich in den nächsten Jahren drastisch ändern, da direkt unterhalb von Wittmanns Hütte derzeit an einer Staumauer gearbeitet wird.



Nach einem kurzen Aufenthalt bei Herrn Wittmann und einem Gläschen Holunderschorle (kann ich nur empfehlen, ist ein herrlicher Durstlöcher) entschieden wir uns dafür, noch den nahegelegenen Kontrollpunkt in Ilova anzufahren, bevor wir den Wertungsbogen abgeben wollten.

Ilova ist ein kleiner Ort östlich der E 70. Die Zufahrt dorthin befindet sich ca. 2 km nördlich von Slatina Timis.



Der Weg nach Ilova war sehr gut zu befahren, für eine rumänische Nebenstrasse war der Ausbauzustand wirklich gut. Das änderte sich allerdings, als wir nach Ilova einfuhren.

Zwar war die Strasse fest - allerdings war es eine Mischung aus Schotter, betonierten Teilstücken, grobem Kies und kindskopfgroßen Kieselsteinen.

Der Kontrollpunkt in Ilova befindet sich an einer kleinen Bar. Als wir ihn gefunden hatten, wurden wir auch direkt von einer Schar Kinder umringt, die sich über unsere Süßigkeiten freuten, aber auch darüber, mal auf den Motorrädern sitzen zu dürfen.



Einige Jugendliche fanden ebenfalls den Weg zu uns, waren aber schon 'zu alt und seriös' für Süßigkeiten und die Motorräder - allerdings wollten auch sie fotografiert werden.



Nach unserem Besuch in Ilova fuhren wir über Slatina Timis zurück nach Brebu Nou.

Allerdings wollten Rainer und Petra ihre Motorräder noch tanken, da sie ja am nächsten Tag mit den Motorrädern Richtung Deutschland aufbrechen wollten. Allerdings noch mit einer Wochentour durch den Süden Europas.

Zufälligerweise heisst die Tankstelle in Slatina Timis 'Mannheim', da der Betreiber einige Jahre in Mannheim gearbeitet hat. Mannheim ist aber auch Rainers Geburtsstadt.



Nach unserer Rückkehr nach Brebu Nou habe ich mein Motorrad erst einmal vom Technikerteam dampfstrahlen lassen, um nicht den ganzen Dreck vom Motorrad in Yogis Landi zu schleppen. Was übrigens seine größte Sorge während der letzten beiden Tage war.

Nachdem die BIG dann sauber und auch wieder trocken war, haben wir sie mit Hilfe von Matthias aus dem DR BIG Rallyeteam und Werner im Landi verstaut. Mit vier Leuten ging das deutlich einfacher als zu zweit auf der Hinreise.

Den weiteren Nachmittag verbrachten wir nach Abgabe unseres Wertungsbogens mit Packen, Gesprächen mit anderen EnduRoMania-Teilnehmern, Gammeln und Ursus-trinken.

Am Abend gab es dann die Siegerehrung am großen Lagerfeuer. Wobei festzustellen ist, dass alle Teams - unabhängig von ihrer Punktzahl - von Sergio als Sieger angesehen und dargestellt werden.

Mit unseren angefahrenen Kontrollpunkten landete unser Team the Rovers immerhin noch auf Platz 11 und bekam den Titel 'Großer Umweltpreis' verliehen, da wir die meisten Umweltschäden dokumentiert und gemeldet hatten.

Der Abend zog sich mit der Siegerehrung noch bis zum nächsten Morgen, allerdings

klinkten Yogi und ich uns recht früh aus, da wir am nächsten Morgen bereits in aller Frühe aufbrechen wollten.

[GPS Track vom 30. Mai 2003 downloaden \(50 kByte\)](#)

Zum Download mit rechts anklicken und "Ziel speichern unter ..." wählen

[31. Mai / 1. Juni 2003 - Die Rückreise - Fazit](#)

[Zurück zur Übersicht](#)

31. Mai / 1. Juni 2003

Die Rückreise

Die Rückreise verlief ziemlich ereignislos, wenn man mal ausser acht lässt, dass sie ein absoluter Schlauch war.

Am Samstag, den 31. Mai 2003, gegen 05.45 Uhr Ortszeit, sind wir in Rumänien aufgebrochen. 22 Stunden später waren wir bei mir zuhause und haben gegen 02.00 Uhr MESZ mein Gepäck und mein Motorrad ausgeladen.

Bis auf eine kurze Strecke in Österreich ist Yogi gefahren, zweimal haben wir zwischendurch kurze Schlummerpausen gemacht.

Eins steht für mich fest: Eine solche Hammerfahrt werde ich nicht mehr machen. Ich glaube, ich bin mittlerweile zu alt für solchen Scheiß ;-)

Eine wunderbare Woche ist damit viel zu schnell worüber gegangen.

Fazit

Das war das erste aber ganz bestimmt nicht das letzte Mal, dass ich an der EnduRoMania teilgenommen habe. Meine Planungen für das nächste Jahr laufen bereits auf Hochtouren und ich warte gespannt auf die Bekanntgabe der Termine und Veranstaltungsorte.

Allerdings werde ich im nächsten Jahr einige Sachen anders machen:

- Ich werde im nächsten Jahr auch die Anreise auf dem Motorrad machen. Für An- und Abreise werde ich jeweils drei Tage einrechnen und die Etappenziele werden das deutsch-österreichische Grenzgebiet und das Bikercamp in Budapest sein.

- Nächstes Jahr werde ich noch viel mehr unter touristischen Aspekten teilnehmen und dabei insbesondere die Langstrecken ins Auge fassen.

- Nächstes Jahr werde ich viel mehr Pausen machen. Und zwar an den Orten und Kontrollpunkten, die dafür entsprechend geeignet sind. Wenn ich schon nach Ilova oder zum Semenic fahre, dann werde ich dort auch einen Kaffee oder eine Cola trinken und so zumindest ein bißchen Geld in der Gegend lassen und damit die Grundidee der EnduRoMania fördern.

- Nächstes Jahr werde ich einen vernünftigen Digitalfotoapparat mitnehmen und nicht den alten Batteriefresser, den ich dieses Jahr dabei hatte und der mich immer dann im Stich gelassen hat, wenn die schönen Motive kamen.

- Für dieses Jahr bedanke ich mich bei Sergio und der ganzen Crew vor Ort, die mir mit ihrer professionellen Organisation und ihrer persönlichen und herzlichen Betreuung einen unvergesslichen Aufenthalt in einem wunderschönen Land ermöglicht haben.

[Zurück zur Übersicht](#)

selbstständig macht, wurde sie mit Spanngurten noch ordentlich verzurrt. Umfallen konnte sie spätestens zu dem Zeitpunkt nicht mehr, als alle anderen Sachen im Landi verpackt waren.



Wie man an den Fotos sehen kann, war es inzwischen schon fast dunkel geworden. Die Verladeaktion der BIG hatte doch einige Zeit in Anspruch genommen und auch einiges an Schweiß gekostet.

Nun konnte Lademeister Yogi beginnen, unser übriges Gezumpel im Landi unterzubringen. Als der Landi dann endgültig gepackt war, ging es ans Verabschieden und gegen 22.30 Uhr brachen wir dann auf zur ersten Etappe nach Budapest.



23. Mai 2003 - Die Anreise bis Budapest

[Zurück zur Übersicht](#)