

Helden in Strumpfhosen oder:

It's tougher than the rest - it's the RED BULL ROMANIACS!

Ein persönlicher Erlebnisbericht von Ulrich Denzer
In Sibiu, Rumänien vom 31.07. bis 05.08. 2005
Foto's: Tina (Puppe)

Der Anfang



Soweit ich mich erinnern kann, beginnen Märchen mit "Es war einmal..." Leider habe ich keine Ahnung, wie eine Heldensaga beginnt. Ist vielleicht auch kein großer Unterschied. Also fangen wir mal so an: Es waren einmal 2 Helden, die bislang jedoch noch nichts davon wussten. Erst diverse Umstände brachten die Beiden zusammen um gemeinsam ganz große Abenteuer zu bestehen...



Marc ruft mich irgendwann an und fragt nach meinem Interesse an der Red Bull Romaniacs Rallye in Rumänien. Er sucht einen Teampartner und hat eben auch mal bei mir angefragt. Ich hatte schon davon gehört, aber mich nicht wirklich ernsthaft mit einer Teilnahme bei diesem heftigen Event beschäftigt. Die Geschichten der Teilnehmer sagen einiges aus, was bei mir jedoch auch das Interesse weckt. Als ich mich nach einiger Zeit mit dem Gedanken anfreunden kann, hatte Marc bereits mit einem Franzosen Kontakt aufgenommen und auch sonst noch ein paar Kandidaten im Köcher. Ich habe bereits Blut geleckt und will nicht in einer Warteschleife hängen und muss daher selbst aktiv werden. Als Teampartner kann ich mir im ersten Ansatz ein paar Gleichgesinnte aus meinem Freundeskreis vorstellen, doch diese erfüllen nicht **alle** Anforderungen für ein solches Vorhaben. Außerdem würde ich mir den Zorn der entsprechenden Ehefrauen einfangen. So gibt es daher nur einen Mann für dieses Vorhaben: Floddy! Er kann fahren wie ein junger Gott, kennt seine Grenzen und hält diese auch (meistens) ein, ist technisch versiert ohne den Oberlehrer raushängen zu lassen und glaubt vermutlich noch, dass ich etwas Moped fahren kann. Beim Scheitern dieser Mission müßte ich dann auch keiner Lebensabschnittspartnerin irgendetwas erklären. Floddy ist Single – was jedoch auch gewisse Nachteile haben kann...

Wir haben uns vor Jahren bei einem gemeinsamen Rumänienurlaub mit Freunden kennen gelernt und hatten viel Spaß dabei. Floddy war die letzten 134 Jahre mindestens einmal im Jahr in Rumänien und kennt die Gegebenheiten sehr gut. Das nötige Fahrkönnen hat er auf jeden Fall – ich müsste ihm das nur irgendwie klar machen. Also rufe ich ihn an, um ihn langsam an das Thema heranzuführen. Bereits nach einem kurzen Dialog kommt schon die konkrete Zusage...!? Auch er kennt das Event aus den Medien und glaubt mit mir an seiner

Seite wohl ein gutes Zugpferd gefunden zu haben. Dass jedoch er die meiste Arbeit verrichten soll, versuche ich ihm später Scheibchenweise beizubringen!

Je näher der Termin rückt, umso größer werden die Zweifel. Zeitweise will er auf unzurechnungsfähig machen, da er zum Zeitpunkt meines Anrufs im Krankenhaus gerade die Folgen einer OP bewältigte. Doch Helden kneifen nicht wirklich – sie tauschen einmal öfter die Unterhose und lassen sich sonst nichts anmerken...



Ich informierte auch noch Thomas Kleinwächter über dieses Vorhaben, der vorher begeistert und nach einem Fernsehbericht auf DSF gleich Feuer und Flamme ist und in Schotti bald einen Partner findet. Dazu noch Hansi als Schrauber und Servicepersonal in allen Lebenslagen. Zusätzlich hat Floddy noch zwei schon große Mädels als zusätzliche Unterstützung gewinnen können. Tina und Marion sind völlig autark, mit Transporter wie auch mit Mopeds mobil, können Händchen halten wie auch schrauben und haben auch noch Spaß daran. In dieser Konstellation kann doch eigentlich nichts passieren. So werden Helden geschaffen!

Es gehen also Thomas Kleinwächter und Thomas

Venschott (Schotti) unter dem klangvollen wie furchteinflößenden Namen "Enduroclub Hassum" ins Rennen der Teamwertung (hier noch auf KTM **und** Gas Gas!). Marc Fehrmann hat in Oliver Post einen erfahrenen Partner gefunden. Bei Marc hat meine "Informationsdauerwerbesendung" bei der letzten gemeinsamen Tuareg-Rallye offensichtlich noch gewirkt – er fährt immer noch eine WR 250 F! Olli hat sich vorsorglich extra eine 250er Zweitakt-KTM besorgt, da im Gelände ja bekanntlich jedes Kilo doppelt zählt ... Sie



starten unter dem viel versprechenden Pseudonym "Highlander".

Floddy (Michael Holtz) und meiner einer nennen zunächst unter dem klangvollen Namen "Die Pappnasen". Dieser Name hat eine jahrzehntelange Tradition und ist gleichzeitig auch Programm. Doch Floddy hat sich kaufen lassen. Da er den ENDUROMANIA Veranstalter Sergio schon lange kennt, und keiner dessen Schergen sich das hier antun will, halten wir die Fahnen der ENDUROMANIA hoch und starten unter selbigen Namen. Versprochen hat mir Floddy dafür unermesslichen Ruhm, Frauen und natürlich Schiebehilfe im Berg...



Die Vorbereitungen

Diese sind für ein solches Unternehmen kaum aufzuzählen und überaus wichtig. Die Liste mit den Dingen, die ich mir vorgenommen habe, ist unendlich lang. (Fahr-) Technisch – und vor allem Körperlich - sehe ich diverse Defizite. Da ich jedoch ziemlich faul bin, wenig Zeit und einen Teampartner habe, versorge ich mein Moped mit dem Notwendigsten, lade alles ein und fahr mit Floddy los. Hansi wird unterwegs noch aufgelesen. Fertig! So kann hinterher ein möglicher Misserfolg auch nicht an der Vorbereitung gelegen haben – es gab ja keine.

Der erste Eindruck

Die Anreise wird in Rumänien dann doch recht zäh. Auf den Strassen ein LKW nach dem Anderen bei wenig lebensbejahenden Überholmöglichkeiten. Die brütende Hitze macht die Sache auch nicht erträglicher. In Sibiu angekommen müssen wir zunächst auf einen anderen Parkplatz ausweichen, da der Platz vor dem Hotel noch anderweitig genutzt wird. Aber es rappelt sich zurecht. Die Mädels treffen, wie auch Thomas und Thomas, noch am Freitag ein. Wir machen abends die Gegend in der Stadt und am nächsten Tag die Berge schon mal ein wenig unsicher. Samstag Abend findet die Fahrerpräsentation im Rahmen des größten rumänischen Motorradtreffens des "Crazy Bike Clubs" in Sibiu statt. Nach der Stärkung an einem REDBULL-BUFFET, ist noch Zeit für einen Rundgang auf diesem Festival. Der Name ist hier auf



jeden Fall Programm. Alles, was bei uns unmöglich wäre kann hier hautnah besichtigt werden. Einzig die "wilden Rennen" mit allen erdenklichen Zweirädern mitten durch die Menge könnten ein wenig gesundheitsschädlich sein. Mit deutlicher Verspätung werden wir auf der Bühne kurz vorgestellt. Diese muss nur über eine Treppe mit fehlenden Stufen erreicht und auf einer schmalen Abfahrrampe aus Holz wieder verlassen werden. Die Bühne selbst ist gut beleuchtet, alles drum herum eher gar nicht. Daher gibt es auch Teilnehmer, die diesen Weg besser ohne Moped bestreiten oder mit selbigen im Schlagzeug der Band einschlagen. Wir meistern diese erste kleine Prüfung heldenhaft, doch Floddy's Burnout auf der Bühne wird ebenfalls durch einen professionellen Griff in die Kupplung von einem Helfer vereitelt. Egal, die Menge tobt. Der Name ENDUROMANIA ist offensichtlich ein Garant für das Publikumsinteresse und dessen Zuneigung. Die Leute haben uns ja noch nicht fahren sehen...

Der Prolog

Die Bilder vom letzten Jahr schwirren irgendwo im Kopf hin und her. Die Notwendigkeit ist mir nicht ganz klar, aber fahren wollen alle?! Hauptgrund des Stadtkurses ist meiner Einschätzung nach die Show für die Öffentlichkeit und Presse. Es gibt für mich dabei eigentlich nichts zu gewinnen – jedoch viel zu verlieren. Wäre da nicht dieser Kick, bei dem Adrenalin im Überfluss freigesetzt wird und vermutlich für die Bewältigung einiger Streckenabschnitte der



nächsten Tage zwingend notwendig ist...

Da ich von Besichtigungen an sich nicht viel halte, bleibe ich im Fahrerlager, während die Anderen nach und nach die Strecke in Augenschein nehmen. Da es sich um einen kleinen Rundkurs handelt, werde ich die einzelnen Sektionen wohl noch ausreichend kennen lernen dürfen...Thomas gibt mir nach seiner Rückkehr eindringlich den Hinweis, unbedingt ein paar Stellen vorher anzusehen, und kann das auch

begründen: „Wenne da runterfällst, biste tot!“ Das sagt jemand, der sich meiner Meinung nach nicht soooooo schnell von irgendetwas erschrecken lässt!

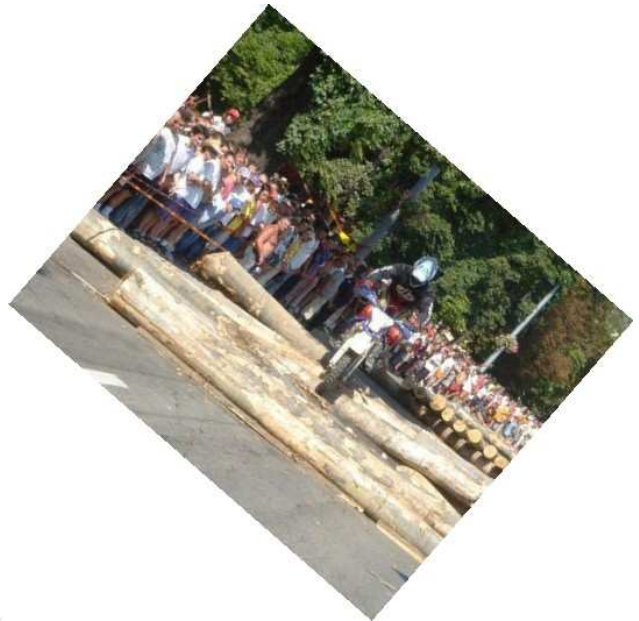
Also schnappe ich mir ein Moped und fahre in die Stadt. Die Strecke führt mitten in der Stadt ein paar Treppen hoch, über einen Kinderspielplatz, Treppen wieder runter, rauf, runter und wieder rauf – bislang nix Wildes. Dann kommen ein paar rumänische Baumstämme, die quer zur Fahrtrichtung in unterschiedlichen Abständen einzeln auf den Boden fixiert wurden. Durchmesser deutlich größer als die Bodenfreiheit vom Moped und die Abstände nicht wirklich nach meinem Geschmack. Anschließend nur 'ne Raute – quasi aus dem gleichen Holz



Hindernis könnte man als „Baumstammkado“ bezeichnen. Für die Profis nur `ne kleine Sprungübung, während die meisten Teamfahrer dort eher verhalten und mit mehr oder weniger Muskelkraft die Eisen über diesen echt doofen Holzhaufen rüberhieften. Anschließend nun ein paar

– und dann eine lange Holzrampe mit unterschiedlichen Steigungen die ca. 8 Meter hohe Stadtmauer erklimmen. Eine kurze Rampe nach der Mauer und links im Gebüsch mal eben 3 Meter Höhenunterschied runterrutschen um gleich wieder links zurück zur Strasse.

Dort müssen zunächst ein paar Meter „Kaminholz“ befahren werden. Das nächste



Meter längs auf den bereits bekannten Baumstämmen entlang, ohne in die Zwischenräume zu rutschen.



Jetzt nur noch ein paar Reifen und alte Autos bewältigen, den Arsch zusammenkneifen und auf einem Gummiförderband auf einen Sattelschlepperanhänger für Gastransporte hinauf eiern. Oben ist ein

„Steg“ längs auf dem Tanker angebracht. Wer hier in 3,5 Meter Höhe nicht runter fällt muss am Ende noch auf die ca. 1 Meter entfernte Rampe hüpfen und hat damit eine Runde absolviert. Das Ganze nach einer Einführungsrunde für 15 Minuten so oft es geht.

Die Teams starten zusammen vor den Profis zu dem Prolog. Während ich mich etwas zurückhalte, legen andere gleich mal richtig los – und sich eben auch manchmal aufs Maul. Floddy hat das Rennfieber gepackt und



er gibt alles. Zweimal geht er auf seinen 5 Runden zu Boden, ohne sich und sein Moped ernsthaft zu beschädigen.

Dabei reißt er jedoch auch noch einen anderen Teilnehmer zu Boden, was ich eigentlich nicht gutheißen kann!?! Meine bescheidenen 3 Runden sind beinahe beschämend, doch dafür sturzfrei – wenn auch nicht immer souverän! Zusammengezählt stehen wir im Mittelfeld, was zwar immer noch unwichtig ist,

jedoch quasi einer ersten Heldentat gleichkommt. Andere reduzieren das Risiko eines Ausfalls und fahren nur ein oder zwei Runden...

Bei den Profis geht es noch heißer her. Hier gibt es jedoch wirklich ein paar Könner, bei denen das Alles ganz easy aussieht. Dafür muss einer von denen aber auch das ganze Jahr üben ... Na gut - bin echt fasziniert, und mit mir ein paar tausend Zuschauer.



Erster Fahr- bzw. Heldentag

Heute sollen wir irgendwo durch die Karpaten rollen. Die Mädels hatten unsere Rucksäcke mit den notwendigen Flüssigkeiten befüllt und die Funken angestellt. Hansi hat mein GPS am Moped angebracht und auch sonst alles vorbereitet. Es kühlt sich selbst in der Nacht nicht wirklich ab. So stehen morgens um 7:00 Uhr schon kleine 30°C auf dem Thermometer. Der Tag wird also wieder richtig heiß aber jammern gilt nun auch nicht mehr. Jetzt wird's ernst. Also an den Start und entsprechend der rel. guten Platzierung vom Prolog ins Rennen gegangen. Noch bevor wir jedoch wirklich Offroad fahren sollen, ist für mich der Wettbewerb schon beinahe vorbei: Nach dem Start fahren wir über eine Brücke zu dem gegenüberliegenden Flussufer, um dort direkt am Wasser entlang den Weg durch das hohe Gras zu suchen. Bei der Abfahrt erkenne ich im hohen Gras erst im letzten Augenblick eine große betonierte "Grube". Keine Ahnung wofür das Ding gut ist – es könnte mich und mein Moped jedenfalls komplett aufnehmen, ohne das auch nur irgendetwas herausragen würde. Auf der weiteren Fahrt am Fluss entlang lernen wir unsere erste Lektion: Während wir unten am Ufer nicht wirklich kämpfen – aber immer Gefahr laufen in den Fluss zu rutschen oder das Moped im Schlamm zu versenken und dabei nicht wirklich schnell voran kommen, fahren andere Teilnehmer oben auf der Strasse locker an uns vorbei!?



Im weiteren Verlauf führt die Strecke durch einen schmalen Canyon mit merkwürdigen Felsmalereien. Im Akkakusgebirge habe ich so etwas ähnliches schon einmal gesehen. Aber die Gemälde waren nicht so gut erhalten und erinnerten mich nicht so eindeutig an ... Red Bull! Schönes Ding – und auch so zu fahren. Vor dem ersten Tankpunkt geht es noch ein Stückchen über Wiesen. Das Gras ist trotz der großen Hitze noch feucht und entsprechend rutschig. Auf den Wegen haben sich "Spurrillen" eingefahren, die ausgetrocknet quasi

Betonrinnen sind. Ein Teilnehmer "verfängt" sich auch prompt vor uns in einer dieser Rinnen und fällt um. Als dieser aufsteht, ist der Winkel der Hand zum Unterarm etwas ungewöhnlich. Floddy unterhält sich kurz mit dem Gestrauchelten und meint etwas von gebrochenem Handgelenk... Da der dazugehörige Teampartner incl. eines Stafftypen auch anhält, fahren wir weiter. Später erfahren wir, dass keiner der Leute ein Handy dabei hatte. Hier hätte man sogar noch Empfang gehabt, womit die Hilfe schnell zu erreichen wäre ...

Bislang war es eine schöne Strecke mit ein paar Aha-Momenten, aber ohne große Schwierigkeiten. Außer dem Beschriebenen gab es noch hier und da kleine Navigationsprobleme – jedoch nichts wirklich Dramatisches. Dies sollte sich jedoch bald ändern. Nach dem Tankstopp kommen wir über Wiesen immer höher an den Waldrand, wo die Strecke in eine nette Auffahrt übergeht. Einige der Teilnehmer stehen davor und sehen sich ein Naturschauspiel der ganz besonderen Art an: Es regnet Mopeds und Fahrer aus dem Wald! Ohne dass ich den Streckenabschnitt genau einsehen kann, ist die Sachlage relativ klar. Floddy sucht kurzerhand nach Alternativen und fährt eine Rinne hoch. Noch bevor sich ein Ergebnis von Floddy's Aktion abzeichnet folgen zwei weitere Teilnehmer und nutzen Floddy's Moped beim Überfahren als Traktionshilfe – der Zweite von denen fährt dann auch gleich das Andere mit nieder!? Als ich mich brav hinten anstelle geht schon alles wieder bergab. Der Weg führt also nicht zum Erfolg. Wir fahren ein paar Meter zurück und biegen in ein anderes Tal ab. Nach verschiedenen Versuchen hat Floddy offensichtlich Erfolg und führt mich über Funk in seine Richtung. Da ich jedoch ein kleiner Schisser bin, gehe ich die Sache zu langsam an und lasse das Moped auch noch auf die linke Seite fallen: Gewinde der Kupplungsarmatur rausgerissen. Während der Reparatur treffen wir auf Schotti und Thomas, die sich auch dieses Tal als Umfahrung ausgesucht haben. Weitere Romaniacs versuchen hier ebenfalls ihr Glück, da die kleine Schlüsselstelle immer mehr zum großen Problem wird – die Meisten kehren jedoch wieder um und fahren mit einem Kopfschütteln wieder bergab an uns vorbei. Wir dagegen ackern uns den Hang hoch und bilden Zweckgemeinschaften mit den



verbleibenden Fahren, um ein paar nichtfahrbare Stellen zu meistern. Thomas bringt sogar sein Bergsteigerequipment samt Flaschenzug zum Einsatz, womit wir die Mopeds umständlich den Berg hinaufziehen. Andere fahren ca. 20 Meter unter uns mit gleichen Ziel den Berg hoch?!? Hier wird mir meine körperliche Verfassung ganz deutlich aufgezeigt. Während ich bei anderen

Veranstaltungen

mangelndes Fahrkönnen durch nichtvorhandene Kondition irgendwie kompensieren konnte, bekomme ich hier meine Quittung. Jede relativ kurze Anstrengung bringt mich an den Rand der Erschöpfung. Ein Hoch nochmals auf die SUPER Vorbereitung! Da meine Grundgeschwindigkeit ebenfalls nicht ausreicht, muss ich zusätzlich einmal öfter zerren oder schieben. Diesem Teufelskreis bei der Hitze zu entkommen hieße im Prinzip aufgeben, was aber wenig mit Heldentaten zu tun hätte... Als wir immer höher – aber immer noch nicht

wirklich dem Track näher kommen, sucht Thomas mit einem Franzmann die Verbindung zu Fuß. Ein Rückweg mit dem Moped wäre unmöglich. Wir anderen haben nun die Gelegenheit etwas zu ruhen – nach 3 Stunden Quälerei für meine leere Hülle absolut notwendig! Schotti dagegen verschafft sich etwas zusätzliche Bewegung: Als er seinen Helm etwas gegen Wegrollen sichern möchte, tritt er kurz vor dem Zugreifen den Helm mit seinem Fuß Hang abwärts! Der Helm folgt am steilen Hang der Schwerkraft und Schotti mit einem Hechtsprung quasi Kopfüber hinterher. Ratzefatze sind beide unter mir im Wald verschwunden. Irgendwann tauchen sie wieder auf: Der Helm mit einem Kratzer am Schild und Thomas noch fertiger. Zur Krönung gibt er seinem Moped auch noch von seinem letzten Trinkwasser! Ich habe auf den letzten Kilometern ca. 3 Liter Wasser getrunken – was jedoch noch lange nicht alles für heute sein soll.

Der Track ist gefunden und nach einer schöööönen Abfahrt im Wald sind wir Dank Thomas seiner Bärenkondition wieder im Rennen – nur mit Stunden Rückstand.

Bevor wir den Wald oberhalb der Baumgrenze verlassen und uns über einen "steinigen Pfad" bergauf ackern, füllen wir an einer Quelle unsere Wasserbehälter wieder auf und kühlen uns ebenfalls ab. Ohne dieses Wasser wäre hier vermutlich schon Schluss, aber so können wir uns noch ein wenig weiter quälen. Die Steine nehmen kein Ende und der fehlende Schatten setzt uns zusätzlich zu. Schön groß die Klunker und teilweise bewachsen, damit auch bloß keine lange Weile aufkommt. Mittendrin ein Checkpoint und weiter oben noch 'ne nette Kurve und anschließend eine etwa 2 Meter hohe Steinstufe. Wir ziehen zu viert die Mopeds da hoch und sind schon wieder oder immer noch fertig. Keine Ahnung wie die Profis hier alleine hochgekommen sind!?

Nach Aussage des letzten CP-Personals sollen wir es nach der Steinstufe im Groben bis zum Servicepoint geschafft haben. Doch die einspurigen Wege (!) an den Hängen sind teilweise nicht mehr vorhanden und wir müssen immer öfter mit Muskelkraft nachhelfen. Nach Stunden haben wir den



Servicepoint in Sichtweite. Über Funk erzählt uns Hansi, dass von unserem Standort bis zum Servicepoint noch ca. 1,5 Stunden zu fahren sind! Unsere Kräfte sind am Ende und wir beschließen umzudrehen. Ist zwar auch nicht einfach, doch nach wenigen 100 Metern finden wir einen Weg aus dem Berg. Unsere Servicecrew empfängt uns nicht unbedingt wie Helden, versorgt uns jedoch wie solche. Zu unserer Überraschung wären wir wohl beim rechtzeitigen Erreichen des Ziels noch in Wertung. Die ausgelassenen CP's werden als Strafzeit zu unserer Fahrzeit dazu addiert. Ist bestimmt nicht heldenhaft, aber wir haben gekämpft wie die Großen...



Auch die Stars sind am Servicepoint dem Hörensagen nach wohl auch nicht sooo gesprächig. Cyril hat sich schnell im Servicemobil verzogen und in neue Klamotten gesteckt. Das anschließende Interview fiel wohl dann auch etwas mager aus. Die Streckenabschnitte als verrückt oder unfahrbar zu bezeichnen ist für Martin Freinademez offensichtlich ein Kompliment. Wenn er als "Crazy Martin" von Teilnehmern beinahe beschimpft wird, so huscht ein kleines Lächeln durch sein Gesicht, und wechselt dann still den Standort.

Vermutlich muss er das Weite suchen, bevor er vor Lachen platzt...

In der Nacht schläft kaum jemand von uns viel. Die Hitze im Körper ist bei den

hohen Lufttemperaturen einfach nicht runter zu bekommen. Und ich dazu mit Hansi in einem Zimmer!? Diese Nacht verliere ich und bin noch wach, als Hansi ein lautstarkes Kammerkonzert von sich gibt – die anderen Nächte wird sich Hansi "opfern" und deutlich nach mir zum Schlafen aufs Zimmer kommen. Die Wartezeit wird wohl mit den KTM-Schraubern in längeren Diskussionen bei entsprechenden Getränken überbrückt...

Zweiter Fahrtag – Helden gibt es heute noch weniger

Am zweiten Tag soll aber alles besser werden. Laut Veranstalter eine flüssige Strecke, doch wer glaubt schon den Worten von "Crazy Martin"... Wir starten als letztes Team und treffen bald auf Thomas und Thomas, die etwas von versunkenen Mopeds und Trockenlegen erzählen. Um diesem Schicksal zu entgehen, folgen wir den Beiden und umfahren diese Stelle großräumig. Dass wir dabei wohl mindestens einen Checkpoint auslassen stört eigentlich niemandem. Tatsächlich ist die Strecke flotter zu befahren. Zwischendurch muss ich zwar während einer Abfahrt den vorderen Bremssattel kühlen, da Fading die komplette Bremse außer Kraft gesetzt hat, aber es geht voran. Bin sicher nicht der Leichteste und ein Angstbremsen obendrein – aber so etwas kenne ich nicht einmal ansatzweise - und das alles bei Schrittgeschwindigkeit! Gut, dass ich die ausreichende Flüssigkeitsaufnahme ernst nehme und dadurch schon einen gewissen Drang verspüre. Es zischt ordentlich und stinkt entsprechend, aber der Bremssattel hat sofort wieder normale Temperatur und die Abfahrt kann nach dem Schließen der Hose sofort weitergehen. Nicht das die Strecke uninteressant und wenig fordernd ist, aber wir kommen soweit ganz gut voran. Als jedoch nach einem

weiteren Checkpoint die Strecke zicke-zacke quasi senkrecht den Berg hoch geht, wird mir schon allein beim Anblick ganz anders. Nach ein paar Kehren ist der Sauerstoffgehalt in meinem Körper nahezu auf Null gesunken – und das ist erst der Anfang, und nicht auf die dünne Luft in der Höhe zurückzuführen! Martins Co-Rider Andy bezeichnet diese Streckenabschnitte daher auch als ficke-fucke, was die Sache ziemlich treffend bezeichnet.

Diese Schinderei ist eigentlich nichts für alte Menschen wie mich, aber genau das macht den Reiz dieser Veranstaltung mit aus. Während wir noch in dieser Klettertour wieder in Rufweite von Thomas und Thomas gekommen sind, schmeißt meine "Bärenkondition" das Team ENDUROMANIA wieder zurück.

Die weitere Strecke ist ohne große Quälerei zu befahren. Vorsichtshalber mahnt Floddy an einer Quelle zur Weitsicht, und wir füllen unsere Trinkvorräte wieder auf. Das letzte Stück bis zum Checkpoint geht es dann ficke-fucke – bergab. Daher sind die Pausen vornehmlich zum Sighthseeing geeignet.

Hansi empfängt uns am Servicepoint wie gewohnt mitfühlend: "Wo bleibt ihr denn die ganze Zeit. Die Anderen sind schon mindestens 1 Stunde wieder im Berg..." Na wenn schon. Irgendwie habe ich mich schon auf Feierabend eingestellt, da noch 2 weitere Tage vor uns liegen. Floddy denkt wohl



ähnlich, doch es ist noch etwas Zeit und wir machen uns noch einmal auf die Stollen - lassen jedoch vorsichtshalber die erste Schleife nach dem Servicepoint aus. Der Track ist dann wirklich Klasse zu fahren. Auch wenn die Knochen müde sind, haben wir noch richtig Spaß. Das dabei die Zeit für den letzten Checkpoint knapp wird, ist nicht wirklich tragisch. Wir fahren direkt ins Ziel, um nicht komplett aus der Wertung genommen zu werden – mit dem eigentlichen Renngeschehen haben wir ohnehin nichts (mehr) zu tun. Ein paar Profis, die mit uns am vorletzten CP eintreffen, sind noch bis zum letzten CP gefahren und dann auf kürzesten Weg zum Ziel geeilt. Diese haben dann noch 3 Minuten bis zum Verstreichen der maximalen Fahrzeit des Tages. Ob, und wenn dann wie diese Zeit gewertet wird, ist uns nicht klar. Aber nach unseren glorreichen Heldentaten der vergangenen Tage wollen wir uns auf "Nachsicht" des Veranstalters besser nicht verlassen...



Dritter Fahrtag – Ein schlechter Tag für Helden

Der dritte richtige Fahrtag wird diesmal außerhalb von Sibiu gestartet. Heute will uns Marc begleiten, da sein Partner Olli sich am Vortag einen Finger ausgerenkt und zur Sicherheit auch noch ein Knie ordentlich demoliert hat. Damit sind die Beiden aus dem Rennen und Marc glaubt, mit uns die

passende Mitfahrgelegenheit gefunden zu haben. Doch heute eiern wir noch schlimmer durch den Wald und über Wiesen. Bei der ersten vermuteten Herausforderung wird eifrig wieder eine Umfahrung gesucht. Würden wir die paar Meter bezwingen, wären wir vermutlich schneller unterwegs. Doch die Luft ist einfach raus und Floddy's Klagen über schmerzende Handgelenke werden auch nicht weniger. Die Strecke führt ein wenig durch den Wald mit netten feuchten und entsprechend weichen Abschnitten.

Beim Tankstopp kommt der RENNARZT aus einer Querstrasse auf einer wieder belebten XR angesaust und legt sich erstmal beim Anhalten direkt vor uns auf die Nase. Tage später wird dieser Typ erzählen, er habe die gesamte Strecke ohne große Schwierigkeiten befahren, obwohl er mir sein "Fahrkönnen" schon mehrmals bewiesen hat!?! In seiner Begleitung kommt auch Kalle Arsch angefahren und muss sein Bike natürlich unter dem Redbull - Zelt abstellen, wo demnächst die Profis zum Nachtanken erwartet werden. Den Hubschrauber kann man auf jeden Fall schon hören. Vielleicht bin ich ja nur neidisch auf diesen Deppen, da er mit den Mädels vom Redbull -Team auf dem Tank erstmal im Wheelie mächtig Staub aufgewirbelt hat. Vielleicht ist er aber wirklich nur blöd...

(Kalle Arsch ist ein YAMAHA - Fahrer, der am ersten Tag auch bei unserem kleinen Abstecher mit dabei war. Nur hat er sich von anderen sein Moped hochziehen lassen und nachdem er noch ein wenig im Weg rum gestanden hat, ist er ohne einen Fatz an anderen Mopeds angelegt zu haben von dannen gefahren. Während jedoch Thomas den richtigen Weg erkundet hat, ist dieser Knabe wieder bergab in den Wald gefahren. Am nächsten Tag hörte ich nur, dass sein Rückweg in einem Talkessel endete, wo er aus eigener Kraft nicht wieder herauskam! Schade eigentlich ...)

Wir fahren noch ein bisschen dem Track nach und genießen dabei die Landschaft und den Ausblick. Nachdem Cyril uns in einem Bachbett überholt, fahren wir noch ein bisschen und analysieren dann verbal während einer längeren Pause den Fahrstil dieses Franzosen. Darüber zu quatschen ist auf jeden Fall deutlich einfacher als selbst bei dieser Hitze etwas am eigenen Stil zu arbeiten.

Diese Nacht verbringen wir in einem anderen Hotel in einer anderen Stadt. Dafür muss der gesamte Rallye - Tross verlegt werden, und wir müssen so lange Bier trinken, bis Hansi mit unseren Klamotten angekommen ist. Das Hotel ist noch mal 2 Nummern schlechter als das in Sibiu, und genauso ist auch das Essen. Aber das Notwendigste ist vorhanden, und nach einer Dusche ist es auch schon etwas angenehmer.

Vierter Fahrtag – Wo laufen sie denn...



Der neue Tag beginnt mit einem Mördergewitter. Alle Berge rings um Petrosani sind schwarz und es zuckt und kracht nahezu überall gleichzeitig. Damit geht im Prinzip nichts mehr. Wir frühstücken in Ruhe und Martin hält noch mal 'ne Rede. Der Start erfolgt zwar eine Stunde später, aber wir beschließen bei dem Regen nicht in den Berg zu fahren und den Track erst in der Nähe des Servicepunktes wieder zu befahren. Dort bekommen

wir Benzin und vielleicht ist das Unwetter da nicht so heftig... Doch auf dem Weg dorthin kommen wir an den Auswirkungen der starken Regenfälle vorbei. Innerhalb von wenigen Stunden sind Bäche zu reißenden Flüssen geworden. Flüsse wachsen zu richtigen Monstren an, die alles mitreißen, was mit dem Wasser in Berührung kommt. Ein Weg ist an mehreren Stellen weggespült. Für unsere Mopeds noch nicht das Problem, doch Teile der Servicecrew des vermeintlichen Tankpunktes kommen uns entgegen. Der Tankklaster ist wohl gar nicht bis zum Ziel gekommen, womit der Tag im Prinzip in Wertung nicht fahrbar ist. Wir drehen um und umfahren den Gebirgszug auf größeren Wegen und Straßen um an Kraftstoff zu gelangen. Es hört auf zu regnen. Es kommt sogar die Sonne durch. Als wir gegen 16:00 Uhr das Hotel in Sibiu erreichen, setzt der Regen jedoch wieder ein. Diejenigen, die über das Gebirge fahren, ziehen die Regenkleidung den ganzen Tag nicht aus...

Der Abschlussprolog

Dieser soll um 15:00 Uhr gestartet werden – die Besichtigungsrunde beginnt um 12:00 Uhr. In der Stadt soll nur ein wenig zur Show rumgeballert werden. Das eigentliche Rennen wird vor der Stadt in der Nähe des Fabrikgeländes an einem "Erzberg für Arme" starten und dann auf das Fabrikgelände über die Silo's (oder Chickenline) in das Gebäude gehen. Dort noch ein Treppenhaus hoch und quasi aus dem Fenster auf eine Holzrampe springen. Der Abschlussprung über einen





Fluss ist schon herausgenommen worden, weil der aufgeschüttete Boden für die Rampen durch den Regen so weich geworden ist, das die Mopeds beim Befahren einfach drin stecken bleiben würden.

Da auch die Chickenline durch den Fluss aufgrund der Niederschläge nicht mehr passierbar ist, muss das Ziel also hier irgendwo sein.

Die Show erfolgt bei strömenden Regen mit etwas Verspätung. Da es in der Stadt um wirklich gar nichts geht, fahre ich verhalten am Schluss des Feldes. Auf einer der nassen Treppen legt sich dann noch ein anderer Teilnehmer direkt vor mir auf die Nase und ich stauche mir beim Einschlag in dessen Moped auch noch meine Handgelenke – auaaaahhh!!!

Am eigentlichen Start kommt so richtig Freude auf, da der Hang bei diesem Regen eine sauglatte Angelegenheit wird. Nachdem Martin die Strecke kurz antestet und natürlich für fahrbar erklärt, düsen die Profis in die Schlammschlacht. Einzig Cyril ist nach einer gewissen Zeit auf dem Weg zum Fabrikgelände zu erkennen. Die Anderen

mühen sich an den Steigungen mehr oder weniger ab und kommen deutlich langsamer voran. Auf dem Fabrikgelände hat Cyril wohl einen sehr großen Vorsprung und macht noch ein paar Faxen fürs wartende Volk. Die Holzrampen waren bis kurz vor seinem Eintreffen mit Folie abgedeckt, womit das Befahren für die Ersten noch möglich war. Als wir Teamfahrer auf einem einfacheren Track zur Fabrik gelangen, denkt keiner ernsthaft über den Silosprung nach. Auch im Gebäude geht es nicht mehr ins erste Stockwerk, da die Holzrampe zum Raushüpfen schon zu schmierig ist. Also ein bisschen durchs Gebäude rumpeln und zum Abschluss irgendwo ausgespuckt werden – fertig.

Wir gehören zu den Finischern 2005, doch so richtig zähle ich mich nicht dazu. Die Strecken sind im Prinzip fahrbar – auch in der Vorgabezeit. Aber davon bin ich noch ein wenig entfernt und daher nicht wirklich zufrieden... Aber die Knochen sind heile und wegen unseres nichtvorhandenen Übermutes musste auch keine umfangreiche Rettungsaktion gestartet werden!



Die Abschlussparty war ganz zünftig und endete dann früh Morgens in einer Disso in der Stadt. Floddy versuchte das mit den Mädels vom Redbull - Team klar zu kriegen, ohne jedoch wirklich eine Chance zu haben. Im weiteren Verlauf des Abends wurden diverse



Konstellationen immer klarer, bei denen Floddy offensichtlich keine Rolle spielte.

Am folgenden Tag werden unsere Heldentaten nach der anstrengenden Nacht gegen Mittag nochmals bestätigt: Alle anderen sind bereits abgefahren und wir kommen gerade aus der Dusche ... Die Rückfahrt verläuft recht ruhig. Selbst das Radio ist still, da jeder von uns mit den Gedanken im Berg – oder bei Hansi in der Kneipe - ist. Noch Tage später lecke ich meine Wunden und komme nur langsam wieder auf die Beine. Das gedemütigte Ego wird noch lange die Niederlage verarbeiten müssen. Doch auch die Glücksmomente werden immer wieder vor dem geistigen Auge abgerufen und beherrschen die Gedanken wieder für Stunden.

Das Resümee lautet daher: Wiederkommen und besser machen. Floddy und ich kennen unsere Defizite

(die eigenen und die des Teampartners) und können entsprechende Vorbereitungen treffen.

Außerdem haben wir im und neben dem Berg unsere Liebe entdeckt und finden mitmachen deutlich spannender als zu Hause auf dem Sofa Löcher in den Bezug zu furzen. Daher gab es auf der Rückfahrt bereits erste gemeinsame Willensbekundungen zur wiederholten Teilnahme 2006. Diese Gedanken hat Floddy sogar schon nach wenigen Tagen in Rumänien

ausgesprochen und dafür von mir noch komische Kommentare geerntet.

Doch er hat recht: Martin ist sicher verrückt – aber bestimmt nicht bescheuert. Bei entsprechender

Vorbereitung sind die Strecken auch für uns fahrbar – oder zumindest verlieren sie etwas von ihren Schrecken. Die vorderen Plätze werden weiter von den Könnern und Tieren belegt, aber zumindest möchten wir möglichst die gesamte Strecke befahren. Wir sind einfach dazu



bestimmt, Helden zu sein... im nächsten Jahr...

Grundsätzliches:

Der Ablauf scheint irgendwie geplant zu sein und die Orga versucht ebenfalls einen organisierten Eindruck zu hinterlassen. Die ganz groben Brocken haben ja auch funktioniert und es läuft sich auch so zurecht. Aber das muss bei einem solchem Event auch so sein. Ein "Abenteuer" dieser Art wäre richtig gut organisiert vermutlich nicht einmal die Hälfte Wert. Wie sollen sonst Helden geboren werden können. Auch sind mir ein paar Sicherheitsbemühungen nicht ganz klar. Über das Handy kann man sich unterhalten, auch wenn es im Berg eigentlich nichts nützt – weil kein Empfang. Wozu jedoch in den Karpaten Signalraketen notwendig sein sollen, ist mir eigentlich gar nicht klar. Sicher würden sich die rumänischen Ziegenhirten über ein kleines Feuerwerk freuen, können das aber vermutlich nicht deuten. Andere werden vermutlich nicht in den Genuss kommen, eine abgefeuerte Rakete eines in Not geratenen Teilnehmers zu erblicken. Da keinerlei "Sicherheitseinweisung" über das Verwenden dieser Raketen stattgefunden hat, bleibt für mich nur eine Möglichkeit offen: Die Raketen zur Verteidigung gegen Hütehunde verwenden! Wenn man so ein Vieh hier einmal gezeigt hat, wer die Hosen an hat, spricht sich das offensichtlich unter den Kötern rum. Jedenfalls haben diese lieben Tierchen mich diesmal ein wenig mit "Respekt" behandelt, nachdem ich einen ihrer Kumpels beim letzten Besuch hier in den Karpaten mit dem Vorderrad komplett volley genommen hatte.

Zum



Abschluss noch ein wahrer Held in Aktion

Final Results - Teams Overall

No.Crt.	No.	Team	Total Day1	Total Day2	Total Day3	Total Day4	Total Overall
1	111+112	EGLY RACING 1	9:49:56	7:33:20	5:43:00	0:36:00	23:42:16
2	115+116	TEEAM KORNSPITZ	10:09:51	7:40:44	5:38:00	0:35:00	24:03:35
3	101+102	FLATOUT FIGHTCLUB	12:02:47	8:25:33	6:50:00	0:41:00	27:59:20
4	107+108	DUST'N'DIRT	12:28:45	8:24:37	6:52:00	0:48:00	28:33:22
5	109+110	EGLY RACING 2/SMART BV	17:00:00	8:39:59	6:24:00	0:38:00	32:41:59
6	117+118	SCHIEDEL/KTM	18:19:52	7:32:26	6:23:00	0:41:00	32:56:18
7	113+114	MOTO VERDE	14:38:00	10:32:41	8:17:00	0:44:00	34:11:41
8	127+128	TRANSILVA OFFROAD CLUJ	16:57:00	10:00:29	7:11:00	0:43:00	34:51:29
9	131+132	ARRABONA	9:52:06	18:31:00	6:13:00	4:00:00	38:36:06
10	119+120	ENDUROCLUB HASSUM	20:16:55	9:52:44	10:20:00	4:18:00	44:47:39
11	121+122	ENDUROMANIA	20:20:57	16:12:00	12:03:00	4:00:00	52:35:57
12	129+130	AUS DEM NORDEN	19:30:42	8:56:10	8:55:00	NP	37:21:52
13	123+124	HIGHLANDER	16:36:00	19:28:00	24:00:00	NP	60:04:00
14	103+104	OMMA ERZBERG RODEOX	AB	AB	AB	NP	-
15	105+106	OMMA OLD MEN MA	AB	AB	AB	AB	-
16	133+134	WWW.BIKESTOP127.AT	NP	NP	NP	AB	-
17	135+136	VIVA MEXICO	NP	NP	NP	NP	-