

Jeep auf den Spuren der Völkerwanderung - Rekordfahrt von Paris nach New York

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 23. Januar 2010 um 09:30

Zitat

20.01.2010: 102. Kurzmeldung (11:05 Uhr MEZ)

Haben die Nacht und den heutigen Tag gut verbracht. Das Wetter ist noch stabil. Heute oder morgen werden wir uns noch mit unseren russischen Helfern über die Passhöhe winchen und ziehen, und dann versuchen über das Eis der Providenia-Bucht nach Providenia zu fahren. Sollte das Eis der Bucht nicht tragen, müssen wir über einen zweiten Pass als Umfahrung. In Providenia können wir dann eine detaillierte Schadendiagnose und Reparaturen durchführen. F2 können wir kurzfristig instand setzen. Bei F1 wird es schwieriger, das wird ein paar Tage länger dauern. Wir werden versuchen in jedem Fall so schnell wie möglich weiter zu fahren. Aktuell rechnen wir mit zwei Wochen Standzeit in Providenia.

Wer also noch zu uns kommen will, zum Team dazu stoßen und mitfahren will, ist herzlich willkommen. Alle Infos dazu bei Jürgen Graf, Astrid Wallner und Jan Liska.

Zitat

20.01.2010: 103. Kurzmeldung (15:22 Uhr MEZ)

3 Uhr morgens. Wir haben Providenia nach schwerer letzter Etappe erreicht.

Die Bremsleitung am F2 ist abgerissen, Reifenschaden an F2, am Trailer von F1 ist die Achse verbogen, wir sind in Nalid Eis eingebrochen. Alle Teammitglieder sind erschöpft, aber wohl auf, von dunklen Augenrändern, Bärten, schwarzen Händen, Körpergerüchen, feuchten Schuhen, aufgeplatzten Fingern, gerissenen Fingernägeln, und anderem Zeug mal abgesehen.

Wir melden uns.

Zitat

15.01.-20.01.2010: Bermudabericht

Hier die fehlenden Erlebnisse /Vorkommnisse:

Es begann damit, dass am 15. nur 300 m hinter der Fischerhütte am F1 der Keilriemen wieder wegflog. Kurz vorher waren wir mit F1 in Nalid Eis eingebrochen und hatten viel Gas geben müssen um da durchzukommen. Eisplatten blockierten zu allem Überfluss noch beide Räder der rechten Seite des Anhängers. Also führten wir auf dem Eis eine

Notreparatur mit beinahe nassen Füßen durch, wobei wir entschieden wieder den alten, schon schwer beschädigten Riemen zu montieren um nicht die neuen Riemen für den bestehenden Schaden zu verheizen. Irgendwann ging es weiter, wir fuhren auf eine Flussmündung zu. Da F1 keine Servolenkung mehr hat, ist das Lenken extrem hart. Teilweise ist es trotz aller Kraftaufwendung unmöglich alleine zu lenken, also hilft der Beifahrer mit. Bei einem der Manöver auf dem Weg aus der Flussmündung schlug es uns plötzlich das Lenkrad mit voller Wucht aus der Hand - wir hatten mit dem Doppelbereifungskäfig einen schweren Stein getroffen, haben jedoch bis auf eine total verstellte Spur und ein schiefes Lenkrad glücklicherweise sonst keine Schäden, wie gebrochene Teile oder so.

„Glück gehabt“, dachten wir als 2 km weiter der Riemen wieder abspringt. Jetzt ist er so zerfetzt, dass nur noch zwei Rillen laufen, die restlichen schneiden wir weg.

Einige Kilometer weiter treffen wir an einem Steilhang auf etwas, das wie Geister und Engel in einem wirkt. Es ist ein schier riesiges russisches Kettenfahrzeug, das uns beim näher kommen baff machte. (Etwa Lokomotivengröße samt Besatzung.) Verwegene Männer auf dem Weg nach nirgendwo und irgendwo. Wir werden auf das herzlichste begrüßt, trinken, essen etwas zusammen, reden. Dann geschieht etwas, das ich im Nachhinein als unglaubliche positive Gabe des Bermuda oder der Kräfte um uns herum verstand, in der Situation jedoch nicht. Einer der Männer nimmt meine Hand, sieht mir tief in die Augen, legt seine Armbanduhr ab und schenkt sie mir als sein Zeichen der Verbundenheit (ich trage sie seitdem am rechten Arm - links meine). Und als wir draußen stehen, schenkt er mir und Rudi jeweils eine selbstgemachte, schussbereite Schrotpatrone - dabei nimmt er wieder meine Hand, legt die Patrone rein, verschließt meine Hand und drückt sie an meine Seite. Ich bin irritiert. Ich mag Waffen nicht sonderlich, bin kein Jäger oder so. Warum schenkt er mir ein Bauteil zum Töten? Dennoch nehme ich an, stecke die Patrone in meine Jackentasche. Rudi macht es ebenso. Wir machen noch Erinnerungsfotos, dann fahren wir in unterschiedlichen Richtungen auseinander.

Etwas weiter, vielleicht 1,5 km - wir sind schon ziemlich ausgepowert es ist Nacht und fahren wie gewohnt mit Heizung auf volle Stufe, sechs Scheinwerfer an, zwei Laptops laufen, ein Funkgerät, GPS-Geräten, Radio, drei Akkuladestationen hängen an 220 V, das Satellitentelefon lädt, usw. - kriegen wir ein Warnsignal vom IBS Computer, dass der Ladezustand der Fahrbatterie (insgesamt haben wir drei Batterien an Bord) gegen Null geht. Verflixt und zugenäht. Was ist denn das jetzt schon wieder? Wir stellen fest, dass die Lichtmaschine nicht mehr lädt, obwohl der Riemen diesmal drauf ist. Wir haben bei der Eiseskälte, der Dunkelheit und Müdigkeit jedoch keine Ressourcen mehr den (in meinen Augen) Elektrikfehler zu suchen. Also entscheiden wir sämtliche Verbraucher auszuschalten (d.h. auch Licht und Heizung aus), um so lange wie möglich mit dem Strom, den F1 noch hat, fahren zu können. Einige Kilometer fahren wir noch eng beieinander weiter, wobei F1 ohne Lenkung, Licht, Heizung und ausschließlich im Restlicht vom hinten fahrenden F2 den Weg sucht. Irgendwann sind wir jedoch völlig erschöpft, haben die die Lenkung am F2 haltenden Gurte zum x-ten mal gefixt, hat

Jefgeny noch eine beinahe gefrorene Nase, als wir beschließen stehen zu bleiben. Wir hoffen bis zum Morgen mit dem verbliebenen F1 Strom durchzuhalten und schalten den Motor von F1 aus, wärmen uns mit der Webasto-Heizung, die uns auch in den nächsten Tagen unschätzbare Dienste leisten sollte (uns vor der extremen Kälte schützt).

Am nächsten Tag, dem 16. reicht die mentale Kraft wieder um zu erkennen, dass das Lichtmaschinen-, nicht Ladeproblem ausschließlich von dem zu schwachen Anpressdruck des defekten Riemens herrührt. Wir nehmen nun einen Neuen: F1 hat wieder Strom. Gott sei Dank. Was wird das nächste Teil, das den Geist aufgibt? Es ist die Servopumpe, die wir ohne Öl laufen lassen müssen und deren Hauptlager dadurch kaputt gegangen ist. Sie wird als Umlenkung für den Rillenriemen allerdings dringend benötigt. Ohne sie kein laufender Riemen, ohne Riemen keine Lichtmaschine, keine Wasserpumpe, keine Chance den Motor laufen zu lassen. Wir haben keine andere Chance, wir müssen die Pumpe irgendwie reparieren. Also zerlegen wir sie komplett, stellen fest dass die Lager sich auf der Welle festgefressen haben. Also funktionieren wir in stundenlanger Feilarbeit alles so um, dass die Lager nun außen gleiten, füllen die Pumpe anstatt mit Öl mit bestem Gleitlagerfett und hoffen dass es hält. Zehn Stunden später ist auch diese Lösung Vergangenheit als sich die alten Lager völlig ausschlagen. Nächste Notlösung ist, den hinteren Anschlag der Pumpe so zu verändern, dass die Pumpe unter hoher Spannung steht und so stabilisiert wird. Diese Lösung hält einen Tag und eine Nacht. Am nächsten Morgen wache ich früh von lauten Klackergeräuschen auf und stoppe sofort den Motor. Noch bevor die Anderen wach sind habe ich zum zehnten Mal die besch***ne Pumpe ausgebaut. Jetzt ist wirklich fast alles kaputt an dem Ding, die Lager so ausgeschlagen, dass sie mir entgegenfallen. Was nur tun? In max. 2-3 Stunden ist wieder alles eiskalt, der Motor gefroren. Wir haben Temperaturen um -35°C. Die Anderen wachen auf, wir stehen zusammen. Wie sollen wir das schaffen? Unsere Skidoofreunde Vladimir und Konstantin reden wild auf Viktor ein, als plötzlich das Wort "patron" (im Sinne Boss, Chef, Verantwortlicher) fällt. In dem Moment macht es klick. Ich stehe auf, suche die "Patrone", die mir der Unbekannte schenkte. Ich sehe sie mir an und denke: „Das könnte gehen.“ Vorsichtige öffnen wir sie, entleeren den tödlichen Inhalt, sägen sie ab, dann der Länge nach auf und drehen eine Hülse draus, dann noch die Zweite. Das Unglaubliche dabei: Beide Patronen zusammen ergeben das absolut perfekte Lager für die Servopumpe, mit einer Passung dass man es für Unmöglich hält. Noch heute, am 21.01., läuft sie nur mit ein bisschen Fett innen drin ohne jedes Geräusch, ohne Spiel, wie ein Uhrwerk. Dieser Mann hat unser Fortkommen gesichert, wir konnten uns vor der Kälte schützen, weiterfahren, etc.

Unglaublich - Bermuda.

Als dann Rudi noch aus allem Möglichen und den Resten des Rentiers, das wir kauften auf unnachahmliche Art ein tolles Essen zaubert, sieht die Welt wieder gut aus.

Es folgen die Tage des Passes, die Strapazen dort und der Durchhaltewillen des Teams. 800 Meter vor der Passhöhe - als wir schon fast dachten wir würden Bermuda gegen alle Kräfte bezwingen - hat es uns dann doch mit einem unreparierbar harten Streich

besiegt.

Wir sind nun nach weiteren rund 40 Stunden kurz vor Providenia. Das Wichtige ist: In ca. drei Stunden werden wir den Sturm in Häusern aussitzen, diskutieren und an den Autos arbeiten können.

Bermuda war in jedem Fall die Härte - ein Kampf gegen Mystik, Mythen, Unsichtbares, mit wunderbaren und faszinierenden Momenten zwischendrin und einem unglaublich starken Team.

Alles anzeigen

Zitat

21.01.2010: 104. Kurzmeldung (03:34 Uhr MEZ)

Stehen noch auf der Straße vor Providenia. Reden, verhandeln, suchen einen Stellplatz für die Trailer und einen Reparaturplatz für die Fahrzeuge. Vielen Menschen kamen schon raus zu uns, begrüßten uns, überlegen wie sie helfen können, unterschrieben auf den Autos, geben uns Kaffee, Tee, einen Platz im Büro einer kleinen Werkstatt. Wir aßen nach langer Zeit mal wieder ein frisches Brot und kein tiefgefrorenes Cross. Ein Teil des Teams schlief heute ein paar Stunden in einem russischen Kettenfahrzeug, das in einer Halle stand - endlich mal gerade ausgestreckt wie ich hörte 😊

Wir werden, denke ich, in den nächsten Stunden, evtl. Tagen Lösungen finden. Eben bot man uns zum Aufwärmen und Säubern schon mal eine russische Sauna an.

Mal sehen. In jedem Fall sehr freundlich. Soeben erhielt ich Nachricht, dass wir zumindest schon mal zwei Stellplätze für die Trailer haben werden.

Zitat

21.01.2010: 105. Kurzmeldung (09:43 Uhr MEZ)

Trailer stehen sicher in bzw. vor einer Halle. Wir haben seitens der sehr sehr freundlichen Bürgermeister hier eine Wohnung gefunden in der wir die ganze Zeit unseres Aufenthaltes bleiben können und in der wir uns gerade einrichten. Sie steht leer, ist aber warm, hat eine Toilette, eine Dusche und Teppichboden. Gerade brachte man uns auch noch einen kleinen Tisch. Wir schlafen in bzw. auf unseren Schlafsäcken auf dem Boden und sind sehr froh über diesen Platz zum Wohnen. Die Fahrzeuge stehen noch auf der Straße. Morgen soll entschieden werden wohin, wegen der Reparatur.

"Warme Boxen" in denen zumindest Temperaturen um Null herrschen sind selten und wenn, dann in jedem Fall belegt. Mal sehen. Werden jetzt erst mal etwas kochen und ein russisches Bier genießen. Wir haben es uns verdient.

Providenia an sich liegt unmittelbar an einer Bucht. Wie gemalt erheben sich die Berge vor und hinter der Stadt. Steht man an der Bucht, schaut man Richtung Meer und geht

wie heute die Sonne blutrot unter, könnte das ein Maler nicht schöner zeichnen. Dazu Temperaturen um -10°C lassen einen schon mal vergessen mit welchen Anstrengungen sich die Menschen hier gegen die Naturgewalten stemmen. Der Orkan, der in den nächsten Tagen über uns hinweg rollen wird, wird uns das aber sehr deutlich wieder vor Augen führen.

.....