

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

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 31. März 2008 um 13:18

Zitat

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

- Historische Fahrt um die Erde mit dem Jeep® Wrangler Unlimited Rubicon
- CO2 -neutrale Fahrt von Paris nach New York
- Start im Oktober 2008

Berlin - Getreu dem Motto der Marke Jeep "Go anywhere, do anything" plant Matthias Jeschke mit dem Jeep Wrangler Unlimited Rubicon und Goodyear-Reifen einmal um die Erde zu fahren - genauer gesagt von Paris nach New York.

"Es ist eine der größten Herausforderungen seit der Erfindung des Automobils, und es ist noch niemandem zuvor gelungen", so Jeschke zum Stellenwert des Projekts. Das Fahrerteam aus Europa, Russland und Amerika startet im Oktober 2008 in Paris und wird auf den Spuren der Völkerwanderung erstmalig die Erde ausschließlich mit dem Auto über den Landweg und das Eis der Beringstraße umrunden. Die historische Fahrt führt unter anderem durch Europa, Russland, die Mongolei, Alaska, Kanada und die USA. Insgesamt werden 21 Länder durchfahren. Das Team wird New York voraussichtlich Ende April 2009 erreichen.

Betankt werden die Fahrzeuge während der Tour mit Biokraftstoff, als Schmiermittel für die Motoren, Achsen und Getriebe werden ausschließlich Bioöle verwendet. Die fast 40.000km werden völlig CO2 -neutral zurückgelegt.

Ein Weltrekordfahrzeug: Der Jeep Wrangler Unlimited Rubicon

Jeep stellt mit dem Jeep Wrangler Unlimited Rubicon das leistungsfähigste Serien-Geländefahrzeug der Welt. Von der Bodenfreiheit über die Achsverschränkung bis zur Traktion - die Jeep-Ingenieure hatten bei der Entwicklung des Jeep Wrangler Unlimited Rubicon den härtesten Geländeeinsatz im Blick. Das Ergebnis ist der leistungsfähigste Wrangler seiner 65jährigen Geschichte, das ultimative Geländefahrzeug zum "go

anywhere and do anything" - "geh, wohin du willst und tu, was du willst."

Presse-Information

3. Januar 2008

Chrysler Deutschland GmbH

Alles anzeigen

[Blockierte Grafik: http://extremevents.info/cms/upload/bilder/Startseite_copy.jpg]

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 31. März 2008 um 13:19

So, nachdem ich am Dienstag schon mal probesitzen durfte, gibts jetzt das erste Bild von Fahrzeug Nr. 1

Bei diesem sind die Grundarbeiten gemacht, als nächstes kommt die Feinabstimmung und weitere Arbeiten, damit´s immer schön vorwärts geht.

Fahreuge 2 und 3 sollten in den nächsten Tagen "unters Messer" kommen.

Alle 3 Fahrzeuge werden auf der 10. Abenteuer Allrad in Bad Kissingen (22-25. Mai 2008) gezeigt.

[Blockierte Grafik: <http://www.liska.de/bilder/pny/teaser1-800.jpg>]

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 20. Mai 2008 um 08:05

Auf der Messe Abenteuer Allrad in Bad Kissingen (22.-25. Mai 2008) zeigt Extrem Events exklusiv die Jeep Wrangler die speziell für die historische Weltumrundung "Paris / New York - Transcontinental 2009" besonders umgebaut wurden.

Hier werden die Fahrzeuge erstmal der Öffentlichkeit präsentiert. Aber auch die Rekordfahrzeuge aus den letzten Jahren werden zu sehen sein. Und natürlich kann man sich über das Projekt "Paris / New York - Transcontinental 2009" informieren.

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/9000-jeep-auf-den-spuren-der-v%C3%B6lkerwanderung-rekordfahrt-von-paris-nach-new-york/>

Extrem Events stellt zusammen mit seinen Partnern Goodyear und Chrysler/Jeep mit über 1400 m² den größten Stand der Messe. Dieser befindet sich direkt am Catering-Bereich. Die Hauptbühne der Messe ist ebenfalls in diesen Stand integriert.

Als Besonderheit in diesem Jahr bietet die Firma Extrem Events den kleinen Gästen der Messe ein Kinderspielland, das Kinderträume wahr werden lässt. Neben einer riesigen Hüpfburg für mehr als 20 Kinder und einem tollen 1000-Bällebad werden den Kindern Geschicklichkeitsspiele geboten und natürlich Betreuung während der Messeöffnungszeiten.

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 2. Oktober 2008 um 13:16

Tagesbericht 01.Oktober 2008

Die letzten Vorbereitungen laufen gerade auf Hochtouren, die Expeditions-Jeeps werden beladen und reisefertig gemacht, es herrscht Aufbruchstimmung bei Extrem Events.

Heute Nacht brechen die Teilnehmer in Richtung Paris auf, wo die „Paris / New York – Transcontinental 2009“ - Expedition beginnt.

Auf diesen Moment hat das gesamte Team von Extrem Events seit langer Zeit hingearbeitet und dementsprechend erwartungsvoll sind alle Teilnehmer.
Wir möchten nochmals unseren Partnern und Helfern danken, die diese Expedition möglich machen.

Auf unserer Homepage finden Sie nun auch aktuelle Bilder der schwimmfähig umgebauten Fahrzeuge sowie der Spezial-Anhänger.

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/991433db3d1527cdca1f28c3c26f2f72.jpg>]

Beitrag von „EzioS“ vom 2. Oktober 2008 um 13:41

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/9000-jeep-auf-den-spuren-der-v%C3%B6lkerwanderung-rekordfahrt-von-paris-nach-new-york/>

Na dann Jungs - VIEL GLÜCK, SPAß & kommt heil wieder!!!



Beitrag von „FrankS“ vom 2. Oktober 2008 um 13:49

 das sieht eher nach den Flüssiggas-Tanks des Space-Shuttles aus...

Beitrag von „EzioS“ vom 2. Oktober 2008 um 14:02

[Zitat von FrankS](#)

...Flüssiggas-Tanks des Space-Shuttles ...

Ich hatte an Langstreckenraketen gedacht.....F**K Saddam!!!



Beitrag von „BlueGerbil“ vom 3. Oktober 2008 um 15:01

Tagesbericht 02.Oktober 2008

EXPEDITIONSSTART

Endlich! Es geht los! Was vor einigen Jahren als Vision im Kopf eines Mannes begann und in knapp 15 Monate von einem expandierenden und hoch motivierten Team projektiert wurde, ist nun leibhaftig und fassbar geworden. Die Expeditionsfahrzeuge gehen heute an den Start einer 43000 km langen Marathonstrecke von Paris bis nach New York.

Zum Auftakt überzeugte die in der deutschen Botschaft anberaumte Pressekonferenz. Die daraus erfolgte dpa-Meldung führte noch am selben Tag zur Berichterstattung in verschiedenen

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/9000-jeep-auf-den-spuren-der-v%C3%B6lkerwanderung-rekordfahrt-von-paris-nach-new-york/>

Medien so zum Beispiel die Financial Times Deutschland, die FAZ und RTL.

Bitte beachten Sie in diesem Zusammenhang auch den Medienspiegel.

Dokumentiert wurde das historische Ereignis mit einmaligen Bildern, die Sie in unserer Bildergalerie finden.

Dem Team ist die Aufbruchstimmung deutlich anzumerken. Endlich starten und das Unfassbare möglich machen! Die Expedition - sie ist gestartet!

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 4. Oktober 2008 um 22:25

Tagesbericht 03. Oktober 2008

Langsam schleichen wir uns durch den Pariser Autoverkehr in die Innenstadt - überragen dabei die Autodächer und werden wie alle anderen von den quirligen Rollern und Motorrädern bedrängt. Neugierige bis staunende Blicke der Passanten und Autofahrer sowie hektisch geschossene Fotos zeigen, dass unsere Autos in dem Gewusel hervorstechen. Unsere Jeeps mit ihrem Branding und Sonderum- und Aufbauten sind einfach nicht zu übersehen.

Die gestrige dpa-Meldung zeigt auch heute weiter Wirkung. Uns erreichten nicht nur viele Berichterstattungen in Print und Internet sondern auch im Bereich Radio und Fernsehen. dpa Radio verteilte das mit Matthias Jeschke geführte Interview an 80 Radiostationen und wir erhielten die Einladung für eine TV-Life-Sendung bei RTL. Das Medienecho übertraf unsere Erwartungen. Besonders dass wir angesichts einer übermächtigen Pariser Motor Show diese Resonanz für das Projekt erzielen konnten, begeisterte unsere Partner.

Am Nachmittag fahren wir zur Messe und platzierten dort die Fahrzeuge in einem spannenden Manöver Nahe der Messehalle 1, wo wir von der Polizei nicht verscheucht, sondern interessiert beobachtet und beglückwünscht wurden. Wir fühlen uns geehrt, dass dann der Vice President Chrysler International, Herr Thomas Hausch das Expeditionsteam begrüßte und zur Verabschiedung die Motorhauben aller drei Jeeps als Erster signierte. Ihm nach taten dies dann auch alle Teammitglieder. Thomas Hausch betonte nochmals seine Zuversicht in unsere Expedition und freut sich auf ein Wiedersehen in New York.

Jetzt wird es jedem bewusst, was heute hier passiert. Wir sind bereit, es geht los! Die historische Expedition „Paris / New York - Transcontinental 2009“ hat begonnen. Freude sieht man in den Gesichtern und die Motivation diese einmalige Fahrt um die Erde nicht nur zu beginnen sondern im Mai 2009 in New York ankommen zu lassen!

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 5. Oktober 2008 um 15:59

- [Blockierte Grafik:
<http://www.pny2009.com/cms/upload/bilder/fotogalerie/Laender/Frankreich/800/PNY-Frankreich01.jpg>]
- [Blockierte Grafik:
<http://www.pny2009.com/cms/upload/bilder/fotogalerie/Laender/Frankreich/800/PNY-Frankreich02.jpg>]
- [Blockierte Grafik:
<http://www.pny2009.com/cms/upload/bilder/fotogalerie/Laender/Frankreich/800/PNY-Frankreich03.jpg>]
- [Blockierte Grafik:
<http://www.pny2009.com/cms/upload/bilder/fotogalerie/Laender/Frankreich/800/PNY-Frankreich11.jpg>]
- [Blockierte Grafik:
<http://www.pny2009.com/cms/upload/bilder/fotogalerie/Laender/Frankreich/800/PNY-Frankreich18.jpg>]
-

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 5. Oktober 2008 um 15:59

- [Blockierte Grafik:
<http://www.pny2009.com/cms/upload/bilder/fotogalerie/Laender/Frankreich/800/PNY-Frankreich25.jpg>]
- [Blockierte Grafik:
<http://www.pny2009.com/cms/upload/bilder/fotogalerie/Laender/Frankreich/800/PNY-Frankreich27.jpg>]
-

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 6. Oktober 2008 um 23:36

Tagesbericht 04.Oktober 2008

Der Tag beginnt mit einem Mega-Stau - im Hotel am Frühstücksbuffet! Es ist Wochenende und wir sind in einem Hotel am Disneyland untergekommen. Viele Familien nutzen nochmals das

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/9000-jeep-auf-den-spuren-der-v%C3%B6lkerwanderung-rekordfahrt-von-paris-nach-new-york/>

Wochenende zum Besuch des Disneyland und sind gemeinsam mit ca. 150 Personen anderen elementarer Bestandteil dieses Morgenstaus.

Der nächste Anruf allerdings lässt den Frühstücksstress schon wieder vergessen. Dem SWR1 gibt Matthias Jeschke das erste Live-Interview, welches nur kurz zeitverzögert in Deutschland über den Sender ausgestrahlt wurde. Sie können dieses Interview als MP3 hören über folgenden Link: http://www.pny2009.com/cms/front_content.php?idcat=90&lang=1

Wir fahren tanken: neben dem Benzin pumpen wir einen Teil des mitgebrachten Cellulose Ethanol in den Tank und mischen ein E30-Gemisch (30% Ethanol; 70%Benzin) an. Die Motoren surren wie gewohnt. Sie schlucken das Bioethanol der zweiten Generation als ob sie nie was anderes bekommen hätten. Keine Leistungsverluste, kein verändertes Verhalten! Wir verlassen Paris und wenden uns nordwärts in Richtung Belgien. Für manche Teilnehmer waren es die ersten Kilometer am Steuer unserer extrem umgebauten Jeeps, was zusätzliche Spannung und Motivation brachte. Selbst die teilweise vorhandenen Sprachhürden konnten die Stimmung nicht trüben. Im Gegenteil: mit Händen und Fuessen wurde gesprochen und die "Gespräche" sorgten für viel Spaß mit etlichen Lachsalven.

Auf dem Weg nach Antwerpen konnten wir erstmals realistische Verbrauchszahlen für die Fahrzeuge ermitteln - trotz fast 3m Gesamthöhe und einem deutlich erhöhten Gewicht gegenüber dem Serienzustand, liegt der Durchschnittsverbrauch nur zwischen 12,8 und 14l/100km.

Den Abend verbrachten wir im Haus von Johann Nietvelt und seiner Familie, einem der Rekordfahrer des „Panamericana 2006“-Projektes. Neben einem hervorragenden Essen wurden wir von unserem Gastgeber eingeladen etwas von der Vielfalt des belgischen Biersortiments zu probieren. Glücklicherweise bleiben wir morgen noch in Antwerpen und haben keine Fahrt vor uns.

[Blockierte <http://www.pny2009.com/cms/cache/cf3082697edae0c8be964d2906b02608.jpg>] Grafik:

[Blockierte <http://www.pny2009.com/cms/cache/b156c965e67606c7b2aa45b85632b20b.jpg>] Grafik:

[Blockierte <http://www.pny2009.com/cms/cache/9c8ae6039d3ca8c5276fa00bd13ac7b6.jpg>] Grafik:

[Blockierte <http://www.pny2009.com/cms/cache/3b979e4df7383b8f49ef4177d5e2445f.jpg>] Grafik:

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 7. Oktober 2008 um 06:42

Tagesbericht 05. Oktober 2008

Heute Morgen brachen wir von Antwerpen aus zum Fotoshooting nach Brüssel auf, wobei es der Zufall wollte, dass wir an einer Tankstelle zwei junge Engländer trafen, die auf dem Weg zum Nordkap sind.

Für mich war es, als schließe sich mit dieser Begegnung ein kleiner Kreis in meinem Leben.

Es war 1989, als ich selbst zum Nordkap aufbrach. Alleine fuhr ich damals im Winter mit einem selbst aufgebauten und restaurierten alten VW Bus gen Norden und lief in einer gefährlichen Aktion die letzten rund 20 km durch meterhohen Schnee bis zur Spitze Europas. Ich hatte sicher schon damals einen Schutzengel, denn auf Grund falscher Informationen zur Streckenlänge verließen mich auf dem Rückweg die Kräfte. Ein in der Ferne vorbeifahrendes Militärfahrzeug sah mich trotz aller Anstrengung nicht. Ich sank erschöpft zusammen und muss einige Zeit im Schnee gelegen haben, denn als ich wieder aufwachte, war es bereits später Nachmittag und es dämmerte. Dort, wo ich wach wurde, hatte sich eine kleine Wasserpfütze an einer Markierungsstange gebildet. Ich trank etwas von diesem Wasser und lief mit letzter Kraft und Willen zurück zu meinem Wagen. Halb aus der offenen Schiebetür hängend schlief ich total erschöpft ein und wurde in der Nacht von Einheimischen gefunden, die mir halfen und etwas Warmes zu trinken gaben.

Heute nun - nachdem ich bereits einige extreme Dinge unternommen habe und selbst auf dem Weg zu meinem vielleicht größten Abenteuer bin, begegnen mir nun diese beiden jungen Männer.

Sie stehen wie ich damals ganz am Anfang, tragen das gleiche Bedürfnis in sich, sind voller Tatendrang und wollen etwas erleben. Da der eine mit seinen blonden Haaren und dem Bart auch noch so aussah wie ich damals, ergaben sich ganz besondere Gedanken. Etwas in mir nahm für einen Augenblick die Rolle des Betrachters ein und blickte auf mich als junger Mann und auf mich heute. Es war ein Blick auf den Anfang und das Jetzt gleichzeitig. Bizarr und außergewöhnlich zugleich.

Die Fotoshootings nach dieser Begegnung der besonderen Art verliefen in teilweise strömendem Regen. Dennoch sind alle gut drauf.

Matthias Jeschke

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/633b88a1cb1cc81c0c85457e7468f83e.jpg>]

Grafik:

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 8. Oktober 2008 um 23:36

Tagesbericht 06. Oktober 2008

Reisen heißt auch immer mit Neuem konfrontiert zu werden, sich auf neue Situationen einzustellen - genau das verlangte die Expedition von uns heute auf demokratische Weise! Die von der Landesvertretung Hessen hervorragend vorbereitete Pressekonferenz gestaltete sich anders als geplant, da auf Grund eines landesweiten Generalstreiks in Belgien nicht nur keine Pressevertreter erschienen, sondern Belgien auch sonst erstarnte. Beeindruckend, was alles nicht mehr funktioniert. Angefangen vom nicht sprechenden Radiomoderator bis hin zu Bus und Bahn. Lediglich das Automobilmuseum, in dem wir auf Grund der begrenzten Raumgröße an der hessischen Landesvertretung die Bannerausstellung zusammen mit unseren drei Jeeps präsentierten, hatte geöffnet. Neben den Besuchern des Museums konnten wir eine Delegation der hessischen Landesvertretung sowie Vertreter von Chrysler Belgien begrüßen.

Vor dem Museum waren unsere Fahrzeuge ebenfalls der Mittelpunkt des Interesses. Besonders gefiel uns eine rumänische Reisegruppe, die uns am liebsten sofort begleitet hätte. Es war ein sehr angenehmer, offener Kontakt. Nachdem wir am Abend Rotterdam erreicht hatten, legten wir einen kurzen Zwischenstopp bei einem Arzt ein, da Falk (unser Kameramann) sich am Fuß verletzt hatte. Nach der Behandlung machten wir uns auf dem Weg zum Goethe-Institut, wo man uns schon erwartete.

Doch vor dem Empfang hatten die Schöpfer unserer Jeeps noch das Einparken der selbigen gesetzt, etwas, was sich auf Grund einer schmalen Durchfahrt und eines sich immer wieder schließenden Elektro-Tores mit unseren Expeditionsfahrzeugen etwas aufwändiger gestaltete, da die Durchfahrt nur wenige Zentimeter breiter als die Fahrzeuge war. Der herzliche Empfang durch die Mitarbeiter des Goethe-Institutes am Abend entschädigte jedoch für alle Mühen.

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 15. Oktober 2008 um 22:54

Tagesbericht 08. Oktober 2008

Früh Morgens machten wir uns auf den Weg nach Luxemburg. Natürlich fühlen wir uns in

unseren großen Jeeps sicher und gut aufgehoben. Während wir im Verkehr fürsorglich mit den schwächeren's umgehen, wuchs unsere Vorsicht gegenüber den LKW's heute nochmals deutlich. Dies zeigte sich besonders nach einem glücklichen Fahrmanöver unserer Jeep-Fahrer, welches die Schweißperlen auf die Stirn trieb. Ein LKW scherte auf Höhe eines Autobahnkreuzes überraschend und derart heftig aus, dass er zwei Jeeps abdrängte. Peter konnte im dritten Wagen einen Unfall zwar gerade noch vermeiden, schaffte aber dadurch die Abfahrt nicht mehr. So schlug sich F3 alleine durch und konnte sich erst 45 Minuten später wieder mit der Expedition vereinen.

Das Erste Ziel in Luxemburg war das Goodyear Technical Center Luxemburg. Unser Partner Goodyear beschäftigt dort über 4000 Mitarbeiter und ist damit einer der größten Arbeitgeber des Landes. Empfangen wurden wir von zwei Abordnungen von Goodyear Luxemburg sowie Goodyear International und konnten mit unserem Hauptpartner unter anderem ein hervorragendes Pressegespräch zusammen mit der größten luxemburgischen Tageszeitung, dem Tageblatt, führen.

Weiter ging es zu RTL. Dort waren wir Gast bei der Sendung „20vir - Planet Magazin“. Gefordert wurden hier neben Matthias als Person vor der Kamera insbesondere unsere Kamera-Spezialisten. Noch während der Sendung konnten Peter-Rene und Falk einen kurzen Trailer auf unserem mobilen Videoschnittplatz schneiden, der just in time eingespielt wurde. Das Interview in voller Länge können Sie auf folgendem Link sehen: <http://tele.rtl.lu/waatleeft/vide...008/6/20013839/> PKW

Anschließend fuhren wir in Richtung Heimat, denn übers Wochenende werden wir einen kurzen Zwischenstopp in Limburg einlegen um dort am Montag aus der Heimat verabschiedet zu werden.

Noch ein schöner Punkt:

Uns allen ist bewusst, dass der Jeep Wrangler kein 3-Liter-Auto ist, doch an dem heutigen Tag verblüfften uns unsere Jeeps wieder. Voll beladen und mit einer Höhe von knapp 3m verbraucht das Leitfahrzeug F1 bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 90-100km/h (2100-2300 Umdrehungen) 13.7 Liter. Für wahre Begeisterung über Funk sorgte die Rekordmeldung von Lena, die im Windschatten von F1 nicht mehr als 11 Liter verbrauchte.

[Blockierte  Grafik: <http://www.pny2009.com/cms/cache/c4b63d58d6638a30f1893270402d84d1.jpg>]

[Blockierte  Grafik: <http://www.pny2009.com/cms/cache/c331f49b31bfe2fe6349aaf40f02a9c5.jpg>]

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 15. Oktober 2008 um 23:35

Tagesbericht 13. Oktober 2008

Die kurze Pause im heimischen Limburg wurde äußerst effektiv genutzt. Wie schon vor zwei Wochen jonglierte unser Technikteam gekonnt mit Werkzeug und Aufklebern, um einige Feinschliffarbeiten zu erledigen. Schrauben wurden nachgezogen, Verbindungen überprüft und zusätzliche Aufkleber z.B. unserer Homepage <http://www.pny2009.com> angebracht. So wird jedem Betrachter klar, wo es die atemberaubenden News der Expedition zu lesen gibt.

Das Kamerateam nutzte die Verschnaufpause, um den ersten von zehn geplanten Internet-Trailern zusammenzuschneiden, welchen Sie auf unserer Homepage unter der neuen Rubrik Kurzfilme finden. Auch das Organisationsteam lies es sich nach den wochenlangen Marathon-Organisation nicht entgehen, für heute eine kleine Verabschiedung von der Heimatstadt Limburg zu organisieren. Als Duett konnte unser Filmteam mit einem Kamerateam von RTL die Ereignisse festhalten. Der Tag begann bereits sehr früh. Nicht nur, dass der Öffentlichkeit heute das gesamte Gespann (Jeep + Anhänger + Notfallschwimmsystem) erstmalig vorgestellt wurde, sondern das 14m-lange Kraftpaket konnte vor den Kameras in einem nahegelegenen Steinbruch in Action gefilmt werden. Wieder einmal bewies der Jeep seine hervorragende Geländegängigkeit und konnte selbst mit voll beladenem Hänger überzeugen. Selbst als Nicht-Offroader hüpfte das Herz vor Begeisterung.

Etwa um 14:30 Uhr wurde dann das Gespann der Limburger Öffentlichkeit auf dem Europaplatz in der Nachbarschaft des Rathauses vorgestellt. Die etwa 25 geladenen Gäste, Frau Babette Tapper als 1. Stadträtin sowie Landtagsabgeordnete Herr Helmut Peuser warteten bereits und begrüßten die drei Fahrzeuge der Expedition sehr herzlich. Mit staunenden Blicken blieben zufällig vorbeikommende Passanten stehen und so bildete sich schnell eine Traube von Menschen, die neugierig den Worten unserer Ehrengäste Frau Tapper und Herrn Peuser lauschten in denen das Team um Matthias Jeschke viel Erfolg gewünscht wurde.

Im Anschluss an die Verabschiedung wurden die Autos endgültig beladen und den Expeditionsmitgliedern frühe Bettruhe verordnet. Schließlich soll es am morgigen Tag bereits um 5 Uhr auf die Piste gehen in Richtung Barcelona.

[Blockierte <http://www.pny2009.com/cms/cache/9913d02eabd714da97fbefc3957a717f.jpg>] Grafik:

[Blockierte <http://www.pny2009.com/cms/cache/668d4179fdd85d01dd69959d252fcc2d.jpg>] Grafik:

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 22. Oktober 2008 um 19:41

Tagesbericht 14. Oktober 2008

Nach der Verabschiedung in Limburg am gestrigen Tag brachen wir heute in aller Frühe in Richtung Süden auf. Unser Ziel: die Schweiz - genauer gesagt unsere Partner Alcosuisse in Delemont und IBS in Thun. Der Werksleiter von Alcosuisse konnte unsere Neugier der Bioethanol-Produktion mit seinen Worten und dem Rundgang im Werk zu 100% erfüllen. Wir erfuhren wie aus kleingehäckselten Abfallholz-Stückchen das Bioethanol produziert wird, welches wir im Tank mit uns führen werden.

Weiter ging es in Richtung Thun. Dort, bei der Firma IBS, justierte der Experte Beat Wyss die Batterie-Steuersystem für unser Mehr-Batteriensystem in gekonnter Art und Weise. So werden die Batterien unserer Jeeps optimal geladen und wir haben genug Kapazitäten um 4 Seilwinden, Scheinwerfer, Funkgerät, Laptops uvm. zu nutzen.

Gerade um die Ecke tankten wir unsere Fahrzeuge an einer von Alcosuisse belieferten Spezial-Tankstelle aber nicht wie üblich einen kleinen Tank voll! Nein, gleich die gesamten Zusatztanks wurden mit dem kostbarem Bioethanol aus Holz gefüllt. Dem Tankstellenbesitzer lief ein verschmitztes Lächeln über das Gesicht, als er Matthias Jeschke die Rechnung für die insgesamt knapp 1.700 Litern ausstellte. Der biogene Treibstoff ist rein und klar wie Wasser, enthält 85% Ethanol und steht dank dem Grundstoff Abfallholz nicht in Konkurrenz zu Nahrungsmitteln. Bioethanol der zweiten Generation ist einer der zentralen Komponenten unserer Idee, erneuerbare Energien für spektakuläre, automobiler Rekordfahrten nicht nur einzusetzen, sondern mit der weitreichenden Medienpräsenz auf die Möglichkeiten und Notwendigkeit der Nutzung hinzuweisen.

Kaum losgefahren, wurde die Fahrertür von außen nass, aber es regnete nicht! Also hieß es raus und der Ursache auf den Grund gehen! Relativ schnell wurde klar, dass einer der Dachtanks leckte. Umgehend pumpten wir das Bioethanol ab und schweißten den Tank im Kaltschweißverfahren. Nach der Wiederbefüllung war alles in Ordnung. Besonderen Dank an dieser Stelle Beat von IBS, dessen Werkstatt wir hierfür benutzen konnten.

Nach diesem spannenden Tag verbrachten wir die Nacht fahrend auf der Autobahn in Frankreich - unser nächstes Ziel: die katalanische Metropole Barcelona.

[Blockierte Grafik: <http://www.pny2009.com/cms/cache/0d6ff09906eb22e58ff320fdf2455dfc.jpg>]

[Blockierte <http://www.pny2009.com/cms/cache/b1b3db4af6ff90c7258ac0fa0f955b3d.jpg>]

Grafik:

[Blockierte <http://www.pny2009.com/cms/cache/63534323a3d38249596695a567a149a2.jpg>]

Grafik:

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 22. Oktober 2008 um 22:14

Tagesbericht 15. Oktober 2008

Die Nachtfahrt durch Frankreich verlief reibungslos und wir erreichten gegen Abend Barcelona. Die katalanische Hauptstadt ist geprägt von den Werken Antoni Gaudis und voller enger Gassen. Das war mit unseren breiten und fast 3m hohen Expeditionsjeeps ein Abenteuer für sich! Letztendlich wurden wir von einer freundlichen Polizeistreife mit Blaulicht durch die Stadt eskortiert und zu unserem Hotel gebracht.

Am späten Abend folgten dann noch zwei Fototermine und Matthias wurde von Vertretern der spanischen Motorpresse interviewt. Den Abend ließen wir dann bei einem guten, spanischen Essen ausklingen.

[Blockierte Grafik:
<http://www.pny2009.com/cms/cache/0b02f0e78509f31adb60328498654cfb.jpg>]

[Blockierte Grafik:
<http://www.pny2009.com/cms/cache/1c8acd280121d4e7fde0a3cbfb26d284.jpg>]

[Blockierte Grafik:
<http://www.pny2009.com/cms/cache/2341e0bf87f8bc05a8332572f9f6ab90.jpg>]

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 27. Oktober 2008 um 22:13

Tagesbericht 16. Oktober 2008

Nach einer kurzen Nacht ging es im Morgengrauen auf die Autobahn in westliche Richtung und über 650 km bis nach Madrid. Eine Teilstrecke von 200 km wurden wir von einer Journalistin eines 4x4-Magazines begleitet. Sie erhielt so hautnahe Einsichten - von den Menschen im Team aber auch von der Expedition. Als wir Madrid spät erreichten, fuhren wir zum Ausladen des Gepäcks zunächst ins gebuchte Hostel. Dieses lag bedauerlicherweise in einem extremen Viertel - geprägt von Discotheken, Bars, der Drogenszene und dem Nachtleben, das Publikum war wild. Rustikal war auch das Hostel selbst, ein kahler Raum mit sechs eisernen Betten darin verbreitete schon fast Gefängnis-Atmosphäre.

Da das das Team zu Hause wieder mal ganze Arbeit geleistet hatte, konnten wir spät in der Nacht noch die Fahrzeuge auf das Gelände der Deutschen Botschaft stellen. Einen sichereren

Aufenthalt als das Botschaftsgelände konnte es nicht geben! Per Taxi ging es dann ins Hostel.

Der nächste Tag stand dann ganz im Zeichen unseres Termins bei der deutschen Botschaft in Madrid. Dort war alles perfekt vorbereitet und optimal organisiert. Wir erlebten eine sehr gelungene Pressekonferenz unter Leitung des Deutschen Botschafters, der Anwesenheit von weiteren hochrangigen Vertretern der Deutschen Botschaft, Chrysler Spanien und spanischen Top Journalisten.

Nach zwei anschließenden Fotoshootings unter anderem mit Auto Bild und Filmaufnahmen in Madrid bereiteten wir alles für die 1600 km lange non Stopp Fahrt nach Italien vor.

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/175508f7ae4d481983da9b816eeadb20.jpg>]

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 27. Oktober 2008 um 22:27

Tagesbericht 16.-17. Oktober 2008

Leider verlief die Fahrt nach Vidigulfo nicht so reibungslos wie die bisherigen 6500 km. Unser dritter Wrangler (F3) streifte in einer engen Autobahnbaustelle eine mit Wasser gefüllte Barriere, kam ins Schlingern und in extreme Schräglage, wälzte ca. 40 Meter Barriere mit tausenden Litern Wasser platt und konnte nur durch hochgradig glückbehaftetes Reißen am Lenkrad am Umkippen gehindert werden. Schlitternd kam das Fahrzeug quer zur Fahrtrichtung zum Stehen. Keine Person und kein weiterer Wagen wurde in den Unfall verwickelt. Die sofort benachrichtigte Autobahnpolizei sicherte die Unfallstelle ab und eskortierte nach ersten Feststellungen dann unsere Fahrzeuggruppe zur nächsten Ausfahrt.

Der Kontakt mit der Polizei war sehr zuvorkommend und in höchstem Grade korrekt. Noch auf der Autobahnraststätte begannen wir mit den Notreparaturen (die wir später in Mailand fortsetzen wollten) denn F3 hatte einiges abbekommen. Nach erfolgter Notreparatur konnten wir unseren Weg erstmal fortsetzen und trafen nach 33 Stunden am Abend in Vidigulfo ein. Der nächste Tag standen Fahrtests auf einer der rößten Autotestgelände in Italien an. Der Betreiber der Anlage - Quattroruote - eröffnet bald ihre Offroad-Teststrecke und wir waren - ermittelt von Chrysler Italien - als Ehrengäste zu Vortests geladen.

Anwesend waren neben 4 Fernseh- sowie 3 Fotografenteams auch die hochrangigsten Vertreter Goodyears in Italien einschließlich des Präsidenten. Es hat Spaß gemacht und es war eine schöne Veranstaltung. Die Betreuung durch Quattroruote war vorbildlich. Schön für uns zu sehen war auch die Steigfähigkeit unserer Wagen. Incl. Equipment 80% Steigung vorwärts hoch, 100% Gefälle vorwärts runter und 100% Steigung rückwärts hoch sind Superwerte für jeden Offroader. Weiter geht es nun nach Slowenien und Kroatien.

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/9000-jeep-auf-den-spuren-der-v%C3%B6lkerwanderung-rekordfahrt-von-paris-nach-new-york/>

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 2. November 2008 um 11:28

Ein paar Impressionen vom Fahrgelände in Vidigulfo...

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/6b44ad5311ade663df78a004989db276.jpg>

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/ae48852fa15201b7144fc7ac58fcd957.jpg>

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/4a4d11c58dfb6a5cb0b48f3916fd23c3.jpg>

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/9b7c65431bce0689266c9d0cc606cd35.jpg>

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 2. November 2008 um 11:35

Tagesbericht 28.10.2008: Von Mailand nach Zagreb

Dass unsere Expeditions-Jeeps für Aufsehen sorgen, hatten wir schon auf dem Euro Camp Jeep 2008 in Fleesensee erlebt. Dass dann gelegentlich auch die Handy-Kamera gezückt wird, haben wir auch schon mehr als ein Mal erlebt. Aber was wir in Mailand sahen, war dann doch eine andere Dimension: Der Fahrzeug-Konvoi hatte geparkt, ein italienischer Autofahrer sah unsere Jeeps, bremste mitten auf der Straße, zückte sein Handy und fing an Fotos zu machen – in dem Moment krachte es auch schon – insgesamt drei weitere Autos sind auf das Fahrzeug des Fotografierenden aufgefahren. Zum Glück gab es keine Personenschäden und nur wenig verbogenes Blech.

Die anschließende Fahrt nach Slowenien verlief dagegen problemlos – das Land selbst bot sehr angenehme Überraschungen für mich. Ich bereiste Slowenien zum ersten Mal und muss zugeben, dass ich überrascht war über die gepflegten Dörfer und Städte, die netten, gastfreundlichen Menschen und die hervorragend ausgebauten Straßen. Reisen erweitert eben den persönlichen Horizont!

In Ljubljana wurden wir im Gebäude der EU schon von Mitgliedern der Organisation Planet Earth erwartet, deren Gäste wir waren. Die EU Kommission stellte die Räumlichkeiten und Bewirtung zur Verfügung und wir gaben dort zusammen mit einer Abordnung der Deutschen Botschaft eine professionell organisierte Pressekonferenz, bei der Journalisten und Fotografen anwesend waren. Die Ausstellung zum Thema „erneuerbare Energien“ wurde in Abstimmung mit der

Kommission und Planet Earth im Eingangsbereich aufgebaut und traf auf positives Feedback.

Als Besonderheit überreichten wir Planet Earth symbolisch ein Zertifikat zur Pflanzung eines Baumes - sozusagen als offiziellen Start der PNY2009-CO2-Neutralisation.

Nach einem Radio-Interview mit Radio Europa erhielten wir noch eine sehr informative Stadtführung durch eine Mitarbeiterin von Planet Earth - vielen Dank hierfür.

Danach ging es weiter in Richtung Zagreb - die Fahrt war auch hier problemlos und dank der guten Organisation und Vorinformation durch die Deutsche Botschaft sowie unser Office-Team waren auch die Grenzbeamten über unser Kommen informiert und ließen unseren etwas außergewöhnlichen Konvoi trotz unseres russischen Teammitgliedes (ohne Visa!) problemlos passieren. Nachts angekommen schliefen wir in einem gigantisch groß geratenen Hotel mit schier endlosen Gängen friedlich ein. 😊

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 4. November 2008 um 22:47

Morgen wird der Tross der Paris - New York Transcontinental 2009 mit Matthias Jeschke Berlin erreichen und vom 5. - 7. dort einen Zwischenstopp einlegen, um noch einige Details an den Fahrzeugen zu verbessern, was sich während der Tour als erforderlich heraus gestellt hatte.

Am Samstag, den 8. November geht es dann weiter über die Autobahn über Frankfurt/Oder nach Polen.

Alle Jeeper sind hiermit dazu aufgerufen, die Rekord-Karawane im Jeep-Convoi von Berlin nach Frankfurt zu eskortieren.

Wer die Fahrzeuge besichtigen möchte, mit dem Team sprechen möchte und auch an dem Convoi ganz oder in Teilen nach Frankfurt/O. teilnehmen möchte, ist herzlich eingeladen, spätestens um 14.00 am Samstag auf dem auf dem großen Parkplatz an dem runden Rasthaus am Ende der Avus am ehemaligen Autobahn-Grenzübergang einzufinden.

Für Fotozwecke ist dann noch eine gemeinsame Convoifahrt über die Avus mit möglichst vielen Jeeps geplant, bevor dann gegen 15.00 Uhr die Weiterfahrt Richtung Polen beginnt.

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 6. November 2008 um 19:16

Wir bedauern außerordentlich und drücken unsere Anteilnahme aus über den Tod des deutschen Botschafters in Kroatien, seine Exzellenz Herr Botschafter Hans Jochen Peters, welcher vor kurzem verstorben ist.

Die Betreuung und Organisation der PNY-Präsentation übernahm auf Empfehlung seitens der Deutschen Botschaft die Universität Zagreb.

Was junge angehende Ingenieure auch im Eventbereich leisten können wurde uns in Zagreb bewiesen. Dort wurden wir an der größten kroatischen Universität bereits von vielen Menschen erwartet. Die studentische Vereinigung hatte uns einen herzlichen Empfang bereitet nachdem wir unsere Fahrzeuge direkt vor dem Universitätseingang abgestellt hatten. Man hatte für die Vorbereitung unserer Präsentation z.B. extra einen Crew- und Presseraum eingerichtet und das große Auditorium mit einer gigantischen Leinwand präpariert. Vor ca. 100 geladenen Personen und in Anwesenheit von führenden Professoren hielten wir dann die Projektvorstellung ab. Im Anschluss daran gab es ein Roundtable-Gespräch mit Studenten und Professoren der Fachrichtung Maschinenbau, die sich u.a. speziell für das Notfallschwimmsystem mit seiner Hydraulik interessierten und uns im Gegenzug einen von ihnen gebauten Raketenmotor erläuterten.

Nachdem wir uns in der Mensa gestärkt hatten und eine extra eingerichtete Chill-out-Zone genossen hatten, ging es zur Foto und Videosession zu Zagrebs schönsten Plätzen. Am späten Nachmittag brachen wir auf und machten uns auf den Weg in Richtung Ungarn.

[Blockierte <http://www.pny2009.com/cms/cache/7a6778b6ea7171473b777dbbc6deb1a0.jpg>]

Grafik:

[Blockierte <http://www.pny2009.com/cms/cache/b3dabae4bf7b6fc2c37414896b0e7f62.jpg>]

Grafik:

[Blockierte <http://www.pny2009.com/cms/cache/b4a437aa7b99a2faf2c419f174a28d7a.jpg>]

Grafik:

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 6. November 2008 um 19:55

Erstens kommt es anders und zweitens als man denkt. Für die heutigen 400 Kilometer hatten wir uns 7 Stunden Zeit genommen. Auf Grund der hervorragend ausgebauten Autobahn in Richtung Budapest waren wir jedoch schon nach der Hälfte der Zeit am Ziel.

Das gebuchte Hotel lag in Mitten des Rotlichtviertels und hatte entgegen der Ankündigung

keine Parkplätze. Daher machten wir uns auf die Suche nach einer Alternative. Es folgte eine dreistündige Odyssee durch Budapest. Alle Hotels waren entweder ausgebucht oder hatten ebenfalls keine sicheren Parkmöglichkeiten für unsere 3 Jeeps. Als wir dann endlich ein passendes Hotel gefunden hatten, war es bereits 2 Uhr nachts.

Dementsprechend kurz war die Nacht, da der kommende Tag wieder ein volles Programm aufwies: Eine hervorragend organisierte Pressekonferenz in der Deutschen Botschaft, Filmaufnahmen und Fotoshooting im historischen Burgviertel und Termine mit weiteren Journalisten ließen die Zeit verfliegen. Am späten Nachmittag ging es dann auch schon weiter in Richtung Slowakei.

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/149e152187dd01979bb05cec1eb7548c.jpg>

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/34c7a4ba5e55afb490c9f31d35e5e1cd.jpg>

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/5f3aca36a6059f6bdaf16859e542ffc4.jpg>

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 9. November 2008 um 13:17

Es gibt schöne und sehr schöne Momente einer Reise. In der Slowakei erlebten wir zunächst einen der schönen Momente und waren teilweise enttäuscht über den Verlauf unseres Besuchs. Das fing an bei der etwas chaotischen Organisation der Pressekonferenz, ging über unfreundliche und unhöfliche Polizisten in der Landeshauptstadt Bratislava bis hin zu Ärger mit unserem Hotel.

Als sich die Chrysler-Niederlassung in der Slowakei unserer annahm, wurde es besser. Man ermöglichte uns, die Werkstatt und technische Infrastruktur zu nutzen, um einen Cross-Check der Fahrzeuge vorzunehmen und uns der wie wir feststellen mussten unzureichenden Federung der Fahrzeuge - welche wir im Zuge der Umbauarbeiten hatten einbauen lassen anzunehmen (dazu später mehr). Dank der guten Kontakte zur Presse mobilisierte Chrysler am Freitag noch 10 Medienvertreter, die sich über das Projekt informierten. Ganz besonderen Dank müssen wir Tomas, einem Mechanikausbilder der Niederlassung, aussprechen, der auch an einem der großen Feiertage des Landes, Allerheiligen mithalf, die Autos für die Umbauarbeiten in Berlin vorzubereiten und zu testen.

Sonntags früh machten wir uns dann auf den Weg nach Wien. Im nahe gelegenen Driving Camp in Pachfurth hatte Chrysler Österreich ein Frühstück mit über 100 Jeepern organisiert - eine

tolle Veranstaltung! Es gab viele interessierte Fragen zum Projekt, viele gute Wünsche und auch eine von den Anwesenden signierte Flaschenpost, die wir mitnehmen werden - eine sehr schöne Geste, wie wir fanden.

Speziellen Dank an Gabor Kaitan, den Präsidenten des Jeep Club Austria und Leiter des Marketing bei Chrysler Österreich, fürs Organisieren des Events und an alle Jeeper, die uns die Ehre ihres Besuchs erwiesen haben. Danach ging's zum Fotoshooting in die Wiener Innenstadt, wo unser Tag mit einer nächtlichen Fiakerfahrt durch die wunderschöne Stadt endete.

[Blockierte <http://www.pny2009.com/cms/cache/3dc1df0e99309b9ccd0ac60b4c41ad42.jpg>]

Grafik:

[Blockierte <http://www.pny2009.com/cms/cache/e8d70b5341a4a2f2d695fdf2504f0a8a.jpg>]

Grafik:

[Blockierte <http://www.pny2009.com/cms/cache/eb395dd241062dcfa4f90f49b0b7ef08.jpg>]

Grafik:

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 9. November 2008 um 13:48

Nach dem problemlosen Überqueren der österreichisch-tschechischen Grenze wurden wir von einem Konvoi des tschechischen Jeep-Clubs abgeholt und vom Präsidenten des Clubs sowie den Mitgliedern sehr herzlich begrüßt. Zuerst ging es mit unserem nun 15-Auto-starken Konvoi nach Znojmo. In der Hauptstadt des südmährischen Bezirks konnte Lena (unsere Fotografin) tolle Bilder des Teams und der Fahrzeuge in historischer Umgebung schießen. Durch die altertümliche Altstadt ging es bis zur St. Nikolaus-Kirche, von der wir einen tollen Ausblick auf das Tal der Thaya hatten.

Kurz darauf ging es zu unserem Tagesziel Prag, auch die „goldene Stadt“ genannt. Dank der hervorragenden Disziplin der tschechischen Jeeper war die Konvoifahrt das reinste Vergnügen. Auch hatten wir kaum mit Sprachproblemen zu kämpfen, da vielerorts sehr gut Deutsch gesprochen und verstanden wurde. Am Abend luden uns die Jeep-Freunde zu einer tschechischen Nacht ein. Den kleinen Rest der Dunkelheit verbrachten wir im Haus des Präsidenten des Jeep Clubs, der uns mit seiner Familie dankenswerterweise eingeladen hatte und uns die große Gastfreundlichkeit des Landes spüren lies. Am Morgen des 04.11 erlebten wir in der wahrscheinlich schönsten deutschen Botschaft weltweit einen optimalen Pressetermin mit Vertretern aus TV, Radio, Print, Wirtschaft etc.

Es war schon ein besonderes Gefühl, den Balkon im Palais Lobkowitz zu sehen, auf dem am 30. September 1989 der damalige Außenminister Hans-Dietrich Genscher bekannt gab, das die

Ausreise der Flüchtlinge aus der DDR in den Westen nun möglich sei – faktisch der Beginn des Zusammenbruchs des Eisernen Vorhangs. Besonders war auch das unsere Wagen im Botschaftsinnenraum standen, nur einige Meter vom legendären "laufenden Trabi" entfernt.

Im Anschluss an den Botschaftstermin konnten wir dank der sehr guten Vorbereitung (inkl. aller Polizeibearbeitung) und dem großen Engagement des Jeep Clubs super Fotos an geschichtsträchtigen Orten in Prag machen – vom Wenzelsplatz bis zum Hradschin über den Dächern der Stadt. Am späten Nachmittag wurden wir dann von unseren neuen Freunden zur deutschen Grenze geleitet, wo wir unsere Reise in Richtung Berlin fortsetzten.

Ich möchte mich an dieser Stelle nochmals für die gewährte Gastfreundschaft sowie die hervorragende und professionelle Vorbereitung durch alle Beteiligten bedanken!

[Blockierte Grafik:
<http://www.pny2009.com/cms/cache/9870eadf7d38f7ce7cb9231a5969871a.jpg>]

[Blockierte Grafik:
<http://www.pny2009.com/cms/cache/a5d92d1023dc0ebdbd028d5972240c31.jpg>]

[Blockierte Grafik:
<http://www.pny2009.com/cms/cache/23510eaeaf3139d0e84697b2cbc3f8b8.jpg>]

[Blockierte Grafik:
<http://www.pny2009.com/cms/cache/6121bdc50572176ee4c7411d28e7ef5d.jpg>]

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 9. November 2008 um 13:48

[Blockierte Grafik:
<http://www.pny2009.com/cms/cache/448f583f47024184846f7e416f48e0ed.jpg>]

[Blockierte Grafik:
<http://www.pny2009.com/cms/cache/a7badb531471022d57d43d9e0b789a45.jpg>]

[Blockierte Grafik:
<http://www.pny2009.com/cms/cache/6f078cd98e7eb6f8f3e43465afbd751a.jpg>]

Beitrag von „Dieter131“ vom 12. November 2008 um 16:17

Hallo Jan,

vielen Dank für Deinen tollen und ausführlichen Bericht. 
Kann es sein, dass mir 2 Eurer Fahrzeuge am 10. Nov zwischen
Poznan und Warschau (ca. in der Gegend von Lodz) begegnet sind ?

LG

Dieter

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 15. November 2008 um 12:23

Tagesbericht 05.11.2008: Berlin

Das Expeditions-Quintett hatte Quartier bezogen in einem kleinen aber sehr schönen Ferienhaus im Spandauer Bezirk. Spät angekommen hieß es nur noch Wake up Call bei den Kollegen in Limburg bestellen, rein in die Betten und die Augen zu.

Nicht schlafen konnten sechs Extrem Eventler, die sich in dieser Nacht mit den beiden Roka-Trailern, weiterem Material und dem Notfallschwimmsystem auf den Weg nach Berlin machten.

Punkt sechs Uhr kam der Weckruf und das Team schälte sich aus den Federn. Heute sollte das Meilenwerk im Herzen Berlins mit seinem stilvollen Ambiente das Projekt Willkommen heißen. Das ehemalige größte Straßenbahndepot begrüßt heute als Forum für Fahrkultur mehr als 450.000 Menschen jährlich. Unser Partner Chrysler hatte hier das Atrium gebucht, wo mit Requisiten der Babelsberger Filmstudios, einem Gespann und Gegenständen unseres Projektes ein echtes Expeditions-Feeling entstand. Eine mobile Gulaschkanone stärkte alle Beteiligten.

Am Nachmittag dieses Tages fuhren wir zusammen mit Herrn Dr. Lührs, der extra aus Rügen mit seinem Jeep Grand Cherokee angereist war, auf den Pariser Platz, um dort Foto- und Filmaufnahmen für uns zu machen. Aber: wir sollten wiederkommen. Noch am Abend rief die dpa an, und lud uns ein ebenfalls am Brandenburger Tor Fernsehaufnahmen u. a. für den Stern durch zu führen.

Die zweite Heimat des Teams wurde die Chrysler-Werkstatt in der Seeburger Straße, wo nochmals ein letzter Check der Autos vollzogen wurde. Kühlmittel für die Kälte Sibiriens wurde eingefüllt und Bremsbeläge getauscht. Die wohl kniffligste Arbeit war es das Fahrwerk zu

optimieren. Denn wie sich während der Europatour rausstellte, war das Dämpfer und Federsystem welches uns anstelle des originalen eingebaut wurde keineswegs ausreichend. Zu schwache Federn ließen den Wagen selbst ohne große Beladung zu stark einfedern. Schon in Bratislava hatten wir gemeinsam mit Chrysler an einer Lösung gearbeitet für das unser Team in Limburg unterdessen die Materialien beschafft hatte. Das Rubicon Express Fahrwerk wird nun von insgesamt 6 zusätzlichen Eibach Federn pro Fahrzeug unterstützt um das System der Autos auch mit Beladung haltbar zu machen. Bis tief in die Nacht brannte das Licht in der Werkstatt und das Technikteam zeigte einen Einsatz bis zum letzten Schweißtropfen – dann war es geschafft! Am Freitagabend rollten die Autos mit den Hängern auf die Berliner Straßen zurück.

Am Samstagmittag nun geht es über Frankfurt/Oder wo wir nochmals kräftig Bioethanol unseres Partners Alcosuisse auftanken. Die rund 2650 Liter wurden vor einigen Tagen an die Firma „Die Werkstatt“ geliefert, die die 16 Fässer mit eigener Muskelkraft vom LKW entluden. Vielen Dank für den Enthusiasmus und die Hilfsbereitschaft an diese Männer der Tat. Hier warten auch 160 Flaschen ISO HEET, ein Additiv fürs Benzin, das demselbigen Wasser entzieht und somit den Gefrierpunkt senkt. Voll beladen, aber voller Pioniergeist wenden wir uns nun gen Osten und freuen uns auf die nächste Station in Warschau.

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/70485ae70728c0de7dd4919a47195cef.jpg>

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/f4a694a4ad7c81eda4775526fcfc722e.jpg>

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/650aa16041187f5933bd71d479da8e2d.jpg>

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/00cdc74975fb5221428e4122b06760c5.jpg>

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 15. November 2008 um 12:24

[Zitat von Dieter131](#)

Kann es sein, dass mir 2 Eurer Fahrzeuge am 10.Nov zwischen Poznan und Warschau (ca. in der Gegend von Lodz) begegnet sind ?

Jepp, das paßt vom Zeitablauf. 

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 15. November 2008 um 12:41

Tagesbericht 8.11. - 10.11.2008 Berlin - Grenze Belarus

Am Samstag haben wir an unserer Unterkunft in Berlin den F1 und den F2 komplett neu beladen. Mit dabei war unser Partner Berthold Wolf, dessen Dachboxen beim Verladen des Materials gute Dienste leisten. Was würde Matthias mit dem ganzen Equipment bloß ohne diese Dachboxen machen?! Zu guter Letzt hat Berthold auf der Dachbox des F2 auch noch eine Ersatz-Frontscheibe befestigt – und wir können die Pacwolf-Boxen trotzdem weiter ohne Beeinträchtigung nutzen. Toll!

Erster und zugleich wichtigster Stopp auf dem Weg nach Polen war Frankfurt/Oder. Dort haben wir in einer reibungslos verlaufenen Tankaktion 3.000 Liter Bioethanol aufgenommen. Das war definitiv unser letzter Bio-Tankstopp vor Alaska! Innerhalb von drei Stunden wurden alle verfügbaren Tanks in Jeeps und Trailern mit bordeigenen Schläuchen und Pumpe befüllt. Kameramann Peter Renè hat dabei eine unfreiwillige Bioethanol-Dusche genommen. Danach hätte er über längere Zeit in jeder Alkoholkontrolle große Erklärungsnot gehabt – seine Jacke roch nach Alkohol, als hätte er es bereits nachmittags so richtig krachen lassen und eine ausgiebige Vodka-Party gefeiert.

Gegen Mitternacht sind wir nach Warschau gestartet. Während einer spontanen Pause standen F1 und F2 mit ihren schlafenden Belegschaften für gut zwei Stunden einträchtig nebeneinander auf dem Parkplatz eines polnischen Supermarktes – eine Auszeit, die uns allen gut bekommen ist. Plangemäß und nach reibungsloser Fahrt haben wir am frühen Montagabend Warschau erreicht.

Vorab: Unser Aufenthalt in Warschau war Dank der fantastischen Vorbereitung durch die deutsche Botschaft in Kooperation mit Hoch-Tief ein rundum gelungenes Erlebnis! Zwar früh, aber erfolgreich ging es los: Matthias hatte einen Termin beim polnischen Frühstücksfernsehen, das Rondo Onz, das Gebäude für Pressekonferenz, Bannerausstellung und die Präsentation unserer Autos war ein Volltreffer – beste Lage, gute Atmosphäre und hohe Aufmerksamkeit für das Projekt. Während der Pressekonferenz zogen unsere Fahrzeuge draußen das Interesse der Passanten auf sich. Nachdem unsere Kontakte in Warschau ihre Unterschriften auf den Autos verewigt hatten, standen Foto- und Filmaufnahmen in der Innenstadt auf dem Programm. Zu Recht ist die völlig zerstörte, aber originalgetreu wieder aufgebaute wunderschöne Altstadt Weltkulturerbe! Nach Schlossplatz und Altstadtmarkt war der abschließende Blick vom Kulturpalast auf Warschau von oben noch einmal ein echtes Highlight. Für diesen hervorragend vorbereiteten Tag möchten wir uns noch einmal ausdrücklich bei der Botschaft und Hoch-Tief bedanken.

Auf dem Weg nach Minsk wartete die nächste Herausforderung auf uns: An der Grenze zu Weißrussland soll für das Buch zur Expedition eine Trucker-Story entstehen. “Das lange Warten” ist der Arbeitstitel des Kapitels. Bedauerlicherweise wurde das auch zu unserem Motto

der nächsten 24 Stunden. Ein polnischer Grenzbeamter hat uns zunächst mit der Begründung, dass die Gespanne zu groß seien, die Weiterreise nach Belarus verweigert. Bei unserem zweiten Versuch, diesen geplanten und vom Limburger Team vorbereiteten Grenzübergang zu passieren, hieß es dann, von polnischer Seite, Weißrussland würden uns definitiv nicht einreisen lassen. Druck und Sturheit der polnischen Grenzbeamten haben uns veranlasst, eine Alternative für unseren Grenzübertritt zu suchen und zur Trucker-Grenze zu fahren. Damit fing unsere Tour de Force erst richtig an. Mit viel Geduld gelang es Matthias, uns nach dreistündiger Verhandlung wenigstens den Weg aus Polen heraus zu sichern. Obwohl die deutsche Botschaft und unser Team im Vorfeld unserer Ankunft an der Grenze alle Formalitäten geklärt hatten, wurden die A.T.A. Carnets immer wieder zum Knackpunkt der Grenzpassagen – die Formulare zur Beschleunigung der Zollabfertigung unseres gesamten Equipments. Die Bearbeitung dieser buchdicken Formularbündel nimmt Stunden und Stunden in Anspruch. In unserem Fall Grund für fast 17 Stunden nervenaufreibender Warterei und zermürender Diskussionen. Schließlich brachte die deutsche Botschaft den Prozess in Bewegung: Hätte sie sich nicht auf höchster Ebene bei den weißrussischen Regierungsstellen für uns umfangreichst eingesetzt, hätte die Sondergenehmigung für unsere Expedition wahrscheinlich noch länger gedauert. In bester Absicht und gut vorbereitet sind wir an der Grenze zu Weißrussland eingetroffen – danach fuhren wir müde und etwa einen Tag später als geplant nach Minsk.

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 18. November 2008 um 22:22

11.-13.11.2008: Minsk - Grenze Belarus/Russland - Moskau

Grenzgang im Schlaf

Der Start in den Dienstag kam uns sehr entgegen: Die langwierige Grenzquerung Polen/Weißrussland noch in den Knochen, waren wir alle froh, in Minsk direkt im Hotel des IBB, in dem auch die Pressekonferenz stattfand, zu übernachten. Von den Mitarbeitern der Deutschen Botschaft und dem IBB-Team bestens betreut und vorbereitet, fand unsere Projekt-Präsentation mit Simultanübersetzung im gut gefüllten großen Konferenzsaal statt. Das Interesse der weißrussischen Medien und anderer Interessierter war groß – die Verbreitung der News über die Expedition ging entsprechend schnell: Schon auf dem Weg zur russischen Grenze trafen wir auf eine Tankwartin, die gerade zuvor eine Meldung über uns im Fernsehen gesehen hatte. Sie war absolut begeistert, dass wir nun an ihrer Tankstelle Benzin nachtankten.

Matthias tauschte sich nach der Pressekonferenz in einem interessanten Termin mit dem stellvertretenden Umweltminister und seinen Mitarbeitern über erneuerbare Energien aus. Spontan lud das Umweltministerium weitere Pressevertreter zu unserem nachmittäglichen Besuch der Nationalbibliothek ein. Hier gab es für Matthias außerdem spontan einen überaus

interessanten Erfahrungstausch unter Expeditionsleitern: Vladimir Drabo, ein Expeditions-Kommandeur aus Minsk, hat bereits vier mal versucht hat, die Beringstrasse zu überfahren. Kurzfristig war er zur Nationalbibliothek geeilt, um Matthias und Evgeny persönlich kennenzulernen. Er schenkte unseren beiden Fahrern jeweils ein Buch über seine Expedition. Und er lud Matthias spontan zur Durchführung einer gemeinsamen Expedition ein – zur Durchquerung des Südpols. War dieses Zusammentreffen der beiden Expeditionsleiter der Startschuss für ein neues großes Projekt?!

Die weißrussische Nationalbibliothek, die wir nachmittags mit einer individuellen Führung besuchten, war ein Lehrstück in Symbolik: Das faszinierende Gebäude in Form eines Diamanten ist Symbol für den überaus großen Wert des Wissens. Zum Abschluß der Besichtigung fanden wir uns auf dem höchsten Punkt in ganz Weißrussland wieder, auf der 74 Meter hohen Dachterrasse der beeindruckenden Bibliothek. Begeistert über den erfolgreichen Verlauf des Tages, die wirklich interessanten Gespräche und Kontakte und das schöne Besichtigungsprogramm machten wir uns am frühen Abend auf den Weg zur weißrussischen Grenze, an der wir gegen Mitternacht ankamen.

Nach einer kurzen Schlafpause erfuhren wir, dass die Carnets ATA erst morgens um neun Uhr bearbeitet werden könnten – wir schliefen direkt weiter, allerdings ohne unsere Uhren um eine weitere Stunde auf die russische Zeit vorzustellen. Das Klopfen eines Grenzbeamten an die Scheiben des F1 weckte uns. Er nahm unsere Formulare zur Bearbeitung mit. “Manchmal klappt Grenzabfertigung im Schlaf”, dachten wir zu dem Zeitpunkt positiv überrascht. Kurze Zeit später wurden wir zum etwa 80 Kilometer entfernten Hauptzollamt in Smolensk eskortiert. Wir erhielten Anweisung, die Fahrzeuge auf einem umzäunten Areal im hinteren Teil des Hofes abzustellen, die Jeeps zu schließen und diesen Teil des Zollhofes umgehend zu verlassen. Hinter uns fiel eine Tür ins Schloß des hohen Drahtzaunes. Jetzt waren die Fahrzeuge vom russischen Zoll sichergestellt. Spätestens jetzt war uns allen klar, dass auch diese Grenzpassage keine einfache Angelegenheit werden würde.

Matthias erstes Verhandlungsergebnis war wenig erfreulich: Uns wurde die Einreise verweigert. Mit intensiver Unterstützung der Deutschen Botschaft, Intervention auf höchster Ebene und wohlwollenden Grenzbeamten ist es auch an dieser Grenze gelungen, unseren zunächst schlechten Ausgangspunkt in einen Grenzgang zu verwandeln. Allein die lange Wartezeit für das Team und die anstrengenden Verhandlungen für Matthias machten diese beiden letzten Grenzdurchfahrten zu schwierigen Angelegenheiten. Unser Fazit: 80 Stunden, zwei Grenzen, 30 Stunden Warten. Wie gut, dass im Expeditions-Zeitplan für diese kritischen Punkte von Anfang an genug Zeitpuffer vorgesehen war!

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 18. November 2008 um 22:48

14.-17.11.2008: Moskau - Kazan

Unverdächtig Fahren

“Eine vierte Runde fahren wir lieber nicht, sonst wirken wir vielleicht irgendwie verdächtig“, ermahnen wir uns bei unserer dritten Einkehrschwung in die Touristen-Runde um den Kreml und die Basilica in Moskaus Zentrum. Also übten wir uns im “unverdächtigen Fahren” und genossen die Moskauer Sehenswürdigkeiten bei herrlichem Sonnenschein während unseres Fotoshootings. Selbst den Streck-Limousinen, die in einer für uns Westeuropäer außergewöhnlichen Dichte mit Hochzeitspaaren drin rund um die Basilica gecruised sind, ist es nicht gelungen, die Aufmerksamkeit der moskauer Passanten von unseren Expeditions-Gespans abzulenken.

Die Mitarbeiter des Wirtschaftsministeriums, der Deutschen Botschaft und hochrangige Vertreter unserer Partner Jeep und Goodyear haben uns einen wirklich angenehmen Aufenthalt und eine sehr gut besuchte Pressekonferenz bereitet. Die Präsentation der Expedition bot gerade für die zahlreichen Automobil-Journalisten im Zusammenhang mit Informationen über die Einführung des Jeep Wrangler Rubicon in Russland eine Fülle von berichtenswerten News – erste Ergebnisse waren schon abends auf russischen Homepages zu sehen. Eine ganz besondere Ehre war für uns alle die zwei Nächte in den Wohnungen auf dem Botschaftsgelände, eine weltweit einmalige Übernachtungsmöglichkeit. Für die starke Unterstützung und die große Hilfsbereitschaft in Moskau möchten wir uns auf diesem Weg unbedingt noch einmal bedanken.

Ansonsten wurden die zwei Tage in der russischen Hauptstadt von Veränderungen im Team und aktuellen Lageberichten zum Wetter geprägt. Lena, die Fotografin der ersten sechs Expeditionswochen, wurde von Joachim Stretz, dem neuen Fotografen an Bord, abgelöst. Darüber hinaus sind Nastja Zilich und Jürgen Graf von Moskau aus am Samstag wieder nach Hause geflogen. Nastja Zilich hat die Expedition von Warschau nach Moskau begleitet um vor allem bei den Grenzübergängen zu dolmetschen. Jürgen Graf hat die große Pressekonferenz in Moskau mit vorbereitet und weitere administrative Angelegenheiten geregelt. Evgeny hat die Auszeit genutzt, um seine Mutter zum 90ten Geburtstag zu besuchen und sich richtig auszuschlafen. Ausgeruht und voller Elan ist er gestern wieder zu dem Team dazu gestoßen. Außerdem werden wir bis Novosibirsk von einem Praktikanten der Deutschen Botschaft in Moskau begleitet. Er spricht Russisch und unterstützt uns insbesondere bei den zahlreichen Polizei-Kontrollen auf der Strecke.

Das Wetter ist immer wieder Thema: Während wir in Moskau in quasi jedem Gespräch hören, dass es für diese Jahreszeit viel, viel zu warm ist und es normalerweise längst überall weiß und klirrend kalt sein müsste, erreichen uns über das Altaigebirge erste Schneeberichte. Im Altai liegt so viel Schnee wie schon seit Jahren nicht mehr. Diese Informationen fließen neben unseren bisherigen Grenzerfahrungen schon jetzt in die weitere Planung unserer Tour ein – Matthias unternimmt aktuell Anstrengungen, das Treffen mit unserem Guide neu zu terminieren

und die Grenzdurchfahrten vorzubereiten. Unser Ziel dabei ist ein Zeitplan, der möglichst alle Rahmenbedingungen berücksichtigt und dann tatsächlich auch bei extremer Schneelage von uns eingehalten werden kann.

Von Moskau aus sind wir Sonntagnacht - nachdem wir das Gepäck aller neuen und alten Fahrer und das gesamte Equipment komplett neu gestaut haben - in Richtung Ekatarinburg gestartet. Unser Weg zur ersten Zwischenstation, der alten Tartarenstadt Kazan, führt uns entlang der Wolga, die mit 3.700 Kilometern der längste Fluss Europas ist. Das leicht hügelige Wolga-Delta hält für uns vor allem eine Erkenntnis bereit: Die beiden Trailer sind einsame Spitze! Mit Schwimmpontons und deren Aufhängung, jeweils 1.000 Litern Bioethanol in den Tanks und weiteren verzurrten Materialien wie beispielsweise Ersatzreifen, bringt jeder Hänger ein Gewicht von 4,5 Tonnen auf die Waage. Bei Straßenverhältnissen, die von extremsten Bodenwellen und Spurrillen bis hin zu unbefestigten und plötzlich abfallenden Straßenrändern alle möglichen Erschütterungen und Unebenheiten für uns parat halten, ist es unglaublich, wie gut die Trailer hinter unseren Jeeps herlaufen. Von Kazan aus führt uns unser Weg über Perm nach Ekatarinburg - die Straßen werden sicherlich nicht besser werden...

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 22. November 2008 um 15:27

Ein paar Bilder nachgereicht...

Moskau

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/85f25131ab317897f15d329df77edeaf.jpg>

Grafik:

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/d52f2eec3858976468e02cd999ef0dcf.jpg>

Grafik:

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/8f9d226e6ade2f48272e34c793f5eb2a.jpg>

Grafik:

Unterwegs nach Kazan

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/8e0ab922de05a7510d0d8db3d0de8d7e.jpg>

Grafik:

[Blockierte Grafik: <http://www.pny2009.com/cms/cache/51ffaf7d0f7f78546cd69ddc831c0a7f.jpg>
]

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 22. November 2008 um 15:28

Von Kazan nach Ekaterinburg

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/7d747713bd0db058f5d53c66217b3308.jpg>

Grafik:

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/1f8583d577c99caf0266ff5938bd60e0.jpg>

Grafik:

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/ced648867b422738caa24eea7558c43e.jpg>

Grafik:

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 22. November 2008 um 15:29

In Ekaterinburg

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/457e7b75cc1ddb4ce5a8ad8c98ce1744.jpg>

Grafik:

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/37a52476da9f1deaa2fb5cc10d8b1620.jpg>

Grafik:

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/b4b87dde97059b2c6a8872ee39ed2c6b.jpg>

Grafik:

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 22. November 2008 um 15:49

17.-19. November 2008: Kazan - Ekatarinburg

Von Kazan aus sind wir anders als zunächst geplant nicht über Perm, sondern über die Stadt Ufa nach Ekatarinburg gefahren. Auf uns warteten 1.200 Kilometer, die wir in einem Stück zurücklegen wollten, um wirklich am Donnerstagmorgen unser Projekt in Ekatarinburg präsentieren zu können. Ein erneuter Blick auf die Karte und Gespräche mit den Journalisten, die Chrysler Russland in einem Begleit-Commander mit uns auf die Reise geschickt hat, haben

uns zur Routenänderung bewogen. Der Grund: Hier sollten die Straßen besser sein, als bei dem Weg über Perm.

Unterwegs erwartete uns ein echtes Russland-Highlight: Wir haben den Ural überquert. Zwar lagen nur die südlichen Ausläufer dieses bis zu 3.000 Meter hohen Gebirges auf der Strecke, aber es hat gereicht, um immer wieder im zweiten Gang im Schnecken tempo die Berge hochkrabbeln zu müssen. Wie gut, dass die Straßen noch schnee- und eisfrei waren und wir den Großteil des Urals nachts bewältigt haben! Das übliche tagtägliche Aufkommen an Lastern gepaart mit schlechten Witterungsbedingungen hätte vermutlich bedeutet, dass wir die gesamten ca. 800 Kilometer Gebirge in Abgaswolken und im ersten Gang hätten zurücklegen müssen. So haben wir wenigstens Berg runter ein bisschen Tempo zulegen können. Und wir wurden gegen Morgen von einem wunderschönen Sonnenaufgang hinter den Bergen für die langsame nächtliche Fahrt vollends entschädigt. Die Berglandschaft und die braune, herbstliche Tundra waren eine gute Gelegenheit für unseren Fotografen, beeindruckende Landschaftsaufnahmen zu machen.

Vielleicht noch kurz ein Wort zu den besseren Straßen auf der Strecke Kazan – Ekatarinburg: Wie die schlechteren Straßen ausgesehen hätten, wissen wir erfreulicherweise nicht. Die Strecke, auf der wir unseren Weg zurückgelegt haben, hat sich durch extreme Spurrillen, Bodenwellen und zum Teil heftigste Schlaglöcher ausgezeichnet. Insbesondere an den Brücken in den Tälern wurden wir bei schnellerem Tempo durch schwere Unebenheiten regelmäßig erschüttert. Erstaunlich, dass trotzdem immer einer von uns schlafen konnte. Unterwegs haben wir mit dem F1 ein gigantisches Schlagloch getroffen, erfreulicherweise ohne Konsequenzen für das Fahrzeug. Als wir anhielten, um unsere Situation zu checken, stand direkt am Straßenrand ein Russe, der an seinem Pkw den hinteren linken Reifen wechselte. Ganz offensichtlich war er unmittelbar vor uns durch dieses Riesenloch gefahren.

Eigentlich ist der Höhepunkt der Expedition ja die Überfah rung der Grenze zwischen zwei Kontinenten. Wir haben diese Idee schon einmal von der Beringstrasse vorgezogen und die Kontinentverbindung geübt: Am frühen Morgen haben wir die Kontinente-Grenze zwischen Europa und Asien überfahren – allerdings ohne Eis, ohne Wasser, ohne montiertes Sicherheitssystem, sondern gefahrlos auf einer ganz normalen Bergstraße. Ein haushohes Steinmonument mit zwei Hinweisschildern “Europa” und “Asien” hat an der Straße die Linie markiert, an der die Kontinentgrenze liegt.

Nachdem wir am frühen Morgen bei einem Tankstop einen schnellen Kaffee getrunken und beschlossen haben, erst noch ein bisschen zu fahren und später zu frühstücken, gab es gegen zehn Uhr, zahlreiche Foto-Stopps später, eine richtige Rast. Die vier Fahrer – im F1 das Team Matthias und Astrid, im F2 Evgeny und Jockel – hatten sich die ganze Nacht hindurch mit Fahren und Schlafen abgewechselt, so dass sich alle auf ein richtiges Frühstück freuten. Allerdings hatten wir die Rechnung ohne die erneute Zeitverschiebung gemacht. Tourplan und ein Handy mit aktivierter Zeit zonen-Automatik ließen keinen Zweifel: Der Morgen war rum, es war bereits zwölf Uhr mittags. Kurzerhand wurde der Frühstückstermin übersprungen und mit Schaschlik,

Salat und Borschtsch in ein kräftigendes Mittagsessen verwandelt.

Jetzt sind wir in Ekatarinburg, wo wir am Donnerstag in der Technischen Hochschule die Expedition vorstellen. Von hier aus geht es am Freitagmorgen weiter auf eine kürzere Etappe nach Tjumen. Wir werden wiederum von dem Jeep Commander und zwei von Chrysler eingeladenen Journalisten begleitet. Darüber hinaus nimmt ein weiterer Journalist auf Einladung unseres Partners Goodyear im F1 Platz.

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 25. November 2008 um 10:23

20.-22.11.2008: Ekaterinburg - Tyumen

Zwei Städte - zwei erfolgreiche Tage

Über Nacht, kurz nach unserer Ankunft in Ekatarinburg, hat es zum ersten Mal leicht geschneit: Als wir morgens aus den Hotelfenstern auf die Autos schauten, war alles mit einer dünnen Schneeschicht bedeckt. Leider waren die Temperaturen nicht tief genug, um die leichte Zuckerschicht zu erhalten. Schade! Stattdessen war ganz Ekatarinburg innerhalb weniger Minuten mit einer dicken braunen Schlammschicht bedeckt. Kurze Zeit später, die wenigen Kilometer vom Hotel bis zur Technischen Hochschule waren weit genug, hatten auch F1 und F2 eine zentimeterdicke Schlammpackung aufgelegt. Die Autos sahen aus wie nach härtestem Offroad-Einsatz.

In Ekatarinburg waren wir von der Generalkonsulin und der Technischen Hochschule eingeladen, unser Projekt zu präsentieren. Wir wurden vom Hochschulpräsidenten persönlich begrüßt und über die Technische Hochschule mit ihren 43.000 Studenten informiert. Zur Expeditionspräsentation, die hervorragend vom Konsulat vorbereitet wurde, waren sowohl Studenten als auch Pressevertreter, vor allem aber zahlreiche TV-Teams mit Kameras, anwesend. Der Erfolg dieser Veranstaltung hat sich entsprechend direkt bemerkbar gemacht: Wir waren die Attraktion der Hauptnachrichten um 20 Uhr im zweiten russischen TV-Kanal! Neben Aufnahmen von Jeeps und Trailern waren auch Interviews mit Matthias und Evgeny zu sehen. Seither sind wir in ganz Russland bekannt!

In einem entspannten Tagestrip haben wir die 350 Kilometer von Ekatarinburg nach Tyumen zurückgelegt, wo wir von der Stadtgrenze direkt zum größten Chrysler-Center Eurasiens begleitet wurden. Nachdem unsere Autos schon für die Werkstatteinfahrt in Ekatarinburg zu hoch waren, sollten wir jetzt hier zum Check in die Werkstatt fahren. Eine Aktion, die in sekundenschnelle die Nerven aller Beteiligten blank legte. Matthias hatte noch nicht einmal Zeit, die anwesenden Chrysler-Vertreter zu begrüßen. Stattdessen kam ein Wachmann in Uniform und machte uns lautstark klar, dass wir mit unseren Gespannen dort sofort

verschwinden sollten. Währenddessen hatten sich unsere russischen Mitfahrer bereits mit den Werkstattmitarbeitern verständigt und legten los. Evgeny vollführte mit dem F2-Gespänn auf dem Hof ein Wendemanöver, das den Trailer ins Schlingern brachte und bugsiierte den Jeep mit einem Journalisten auf der Motorhaube in die Werkhalle. Gleichzeitig begannen bereits zwei Chrysler-Mitarbeiterinnen damit, unsere vollständig verdreckten Autos zu waschen, und wir mussten unser Gepäck für die Hotelübernachtung entladen. Hektik brach aus, Matthias wurde laut.

Diese Ankunft an der Werkstatt hat uns deutlich gezeigt, was Expedition heißt: Obwohl alles bestens geplant und vorbereitet ist, müssen wir alle jederzeit mit unvorhersehbaren Situationen rechnen, die von dem gesamten Team höchste Konzentration und Kooperation verlangen. Die so entstehende Anspannung kann sich dann, wenn es zusätzlich auch noch hektisch wird, schon mal lautstark entladen. Aber kein Sturm ohne darauffolgende Ruhe: Das Treffen mit örtlichen Pressevertretern im Chrysler-Center fand in ausgesprochen freundschaftlich-entspannter Atmosphäre statt. Die Journalisten waren extrem interessiert und die drei Vertreter von Automobil-Zeitschriften, die derzeit mit uns unterwegs sind, haben sich super in unser Team eingegliedert. Erstmals hat nicht nur Matthias allein die Story der Expedition erläutert. Er wurde sowohl bei der Übersetzung als auch bei der Darstellung der Expedition tatkräftig von den drei mitreisenden russischen Pressevertretern unterstützt.

Am Sonntagmorgen sind wir früh in Tyumen aufgebrochen. Unser Weg führte uns weitere 650 Kilometer nach Osten – dabei schien uns die Sonne von Omsk entgegen und hat uns den Weg zum nächsten Etappenziel gewiesen. Diesem hellen Licht sind wir gerne gefolgt.

[Blockierte Grafik:
<http://www.pny2009.com/cms/cache/a0834c47bc244b9edcdf4d2443e0a558.jpg>]

[Blockierte Grafik:
<http://www.pny2009.com/cms/cache/ddc9637f31248a884797b6b9fc226820.jpg>]

[Blockierte Grafik:
<http://www.pny2009.com/cms/cache/a10fb3559e4807cc1f28fb897b2f00b7.jpg>]

[Blockierte Grafik:
<http://www.pny2009.com/cms/cache/2dbcaa1a3f4de27036857f42587c8042.jpg>]

[Blockierte Grafik:
<http://www.pny2009.com/cms/cache/c3259a0b7f83ab2941be6beecb674609.jpg>]

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 25. November 2008 um 10:23

[Blockierte Grafik: <http://www.pny2009.com/cms/cache/f12ba52bfa775e3c07a3b5cf5750f3df.jpg>]

[Blockierte Grafik: <http://www.pny2009.com/cms/cache/790ab7da53b6cb5228703aeecbc70985.jpg>]

[Blockierte Grafik: <http://www.pny2009.com/cms/cache/f5278f17962fc47c5f6f20b251bfa11f.jpg>]

[Blockierte Grafik: <http://www.pny2009.com/cms/cache/39825a08fb86e0247bbcf26e47a9096b.jpg>]

[Blockierte Grafik: <http://www.pny2009.com/cms/cache/e406ac0a402ac1e9abf3b7c8d796537f.jpg>]

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 27. November 2008 um 19:40

24. November 2008 - Die Sonne von Omsk

Wir haben uns bei unserer Abfahrt aus Tyumen nicht getäuscht: Die Sonne, die uns aus Omsk entgegenschien, war ein gutes Zeichen. Gleich morgens haben Joachim und die russischen Journalisten zahlreiche Foto-Stopps eingelegt. Nicht nur, dass das Licht der aufgehenden Sonne die Landschaft extrem malerisch beschienen hat, sondern wir sind auch noch erstmalig offroad unterwegs gewesen. Eine Vollsperrung der Hauptstraße hat uns diesen Ausflug beschert.

Nachdem Matthias und Evgeny mit Autos samt Hängern ein spektakuläres Wendemanöver auf der an dieser Stelle schmalen Straße vollbracht haben, sind wir auf einer Piste durch kleine Dörfchen, Wald und mitten durch die braune Tundra gefahren. Wir waren zwar früh aufgebrochen, hatten aber nach diesem schönen, aber auch zeitraubenden Umweg den Verdacht, dass wir bis weit in die Nacht hinein unterwegs sein würden. Auf Wunsch unserer mitreisenden Journalisten sind wir kurze Zeit darauf für eine Mittagspause in einem Gasthaus eingekehrt – eine Pause, die unseren Verdacht zur Gewissheit werden ließ. Frisch gestärkt, bester Laune und bei strahlendem Sonnenschein sind wir danach wieder in die Autos gesprungen und haben ein kleines Wunder vollbracht. Die Kilometer bis Omsk schmolzen nur so dahin und trotz wirklich schlechter Straßen, insbesondere auf der ersten Hälfte der Strecke, sind wir zum allerersten Mal weit vor der auf dem Tourplan ausgewiesenen Zeit in Omsk eingetroffen. Fahrer, Stimmung und Landschaft waren so toll, dass diese 650 Kilometer eine unserer bislang schönsten Etappen waren.

Dank des Einsatzes, der Spontanität und der Hilfsbereitschaft des Vizekonsuls war trotz unserer unerwarteten vorzeitigen Ankunft in Omsk alles bestens für uns vorbereitet. Wir wurden an der Stadtgrenze herzlich begrüßt und zum Hotel eskortiert. Sogar an unsere Gespanne war gedacht: Ohne lange Verhandlungen konnten wir die Fahrzeuge auf einem abgeschlossenen und bewachten Parkplatz direkt am Hotel abstellen. Das hat es unterwegs auch noch nicht so oft gegeben! Keine zwei Stunden nach Überfahung der Stadtgrenze saß das Team bei einem späten und verdienten Abendessen zusammen.

Die Pressekonferenz bei Chrysler Omsk stand erst für 17 Uhr auf dem Programm – entsprechend konnte jeder den Montag auf andere Art nutzen: Astrid und Jockel haben Bilder und Texte in die Heimat geschickt, Matthias hat einen Bürotag eingelegt, Evgeny hat sich ausgeschlafen. Einige von uns haben das Angebot einer persönlichen Omsk-Führung durch den netten Vizekonsul angenommen. Dieser Ausflug in die Stadt hat sich richtig gelohnt! Omsk ist wunderschön. Zum Teil haben sich hier Petersburger Architekten ausgetobt – entsprechend malerisch ist das Stadtbild dieser 1,2-Millionen-Einwohner-Metropole. Wir haben viel über die “weiße Hauptstadt Sibiriens” und ihre Geschichte gelernt. Höhepunkt war der Besuch der Omsker Kirche, neben der Basilica am roten Platz in Moskau und der Petersburger Kathedrale eine der drei schönsten Kirchen in Russland. Mit vielen Fotos und neuen Eindrücken – von den ersten Plattenbauten in Omsk bis zur alten Tartarenfestung, der Gründungsstelle der Stadt im Jahr 1716 – sind wir ins Hotel zurückgekehrt.

Als wir später zur Projektpräsentation aufbrechen wollten, erwartete uns bereits das erste Kamerateam direkt am Hotelparkplatz. Nach Interview und Aufnahmen kamen wir entsprechend verspätet in der Jeep-Repräsentanz an. Nichtsdestotrotz wurden wir auch hier herzlichst begrüßt. Da sich das offene deutsch-englisch-russisch-sprachige Gespräch, das zum großen Teil von den mitreisenden Journalisten geführt wird, ja schon in Tyumen bewährt hat, schlug Matthias erneut diese Form zur Präsentation unseres Projekts vor. In sehr entspannter, fröhlicher Atmosphäre entwickelte sich zwischen Pressevertretern, Autohaus-Leitung und Expeditionsteam ein angeregtes Gespräch, das bei einem üppigen Büffet fortgesetzt wurde. Selten sind wir so gastfreundlich und herzlich und mit so großem Interesse aufgenommen worden.

Omsk war wirklich ein tolles Etappenziel! Wir freuen uns, dass wir hier gewesen sind und diese neuen Kontakte gewonnen haben!

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/771509f8af17f8a4ff9475d813427a48.jpg>

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/9b08961ff6ad90afb48eca85e71b5b15.jpg>

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/3ef4a7a6f2adb52af429d401fe9ace64.jpg>

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/3a6f86247ad5310fd4dd8aac49ebf50b.jpg>]

Grafik:

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/73d0c7f4b8bee3ac6141b9fef54cd3aa.jpg>]

Grafik:

Beitrag von „mardi“ vom 27. November 2008 um 19:50

Hallo Jan,

tolle Berichte, tolle Fotos!

Ich freu mich immer, wenn was Neues von euch kommt.

Gute Fahrt.

Lieber Gruss, Dieter 🤖

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 29. November 2008 um 09:34

Tagesbericht 25.-28. November

Busy in Sibiriens Hauptstadt

Von vornherein war Novosibirsk als Etappenziel mit mehrtägigem Aufenthalt im Expeditionsplan eingetragen. Der Grund: Hier sollen unsere Gespanne für die Kälte umgerüstet werden. Alle Reifen, auf den Fahrzeugen, den Trailern und die Ersatzreifen müssen mit Spikes versehen werden. Und die Motoren und Getriebe erhalten einen Kälteschutz aus Filz. Basis dieser Planung war die Annahme, dass wir es tatsächlich spätestens ab Novosibirsk mit sibirischen Temperaturen zu tun kriegen. Doch noch immer zeigen die Thermometer Temperaturen um die null Grad. Das Chrysler-Center Novosibirsk ist vor dem Altaigebirge, in dem wir dann wirklich auf Schnee treffen werden, die letzte Gelegenheit für diesen zwingend erforderlichen Kälteumbau. Entsprechend stecken wir im Augenblick trotz der außergewöhnlich hohen Außentemperaturen mitten in den Umbauarbeiten. Wir haben von verschiedenen Russen gehört, dass die Natur sich mit der langen Periode sehr milder Temperaturen auf einen extrem kalten Winter vorbereitet.

Nachdem wir zunächst mit Schwierigkeiten in der Werkstatt gerechnet haben – erneut war die Einfahrt zu niedrig für unsere Dachaufbauten – klappt alles zu unserer höchsten Zufriedenheit. Die Werkstatt wurde eigens für unsere beiden Fahrzeuge umgestaltet, die gesamte Mechanikermannschaft steht für die Arbeiten an unseren Gespannen parat. In einer Spezialwerkstatt arbeiten mehrere Menschen daran, unsere Reifen zu bespiken. Der erste Satz ist bereits fertig mit Spikes versehen schon wieder bei Chrysler zur Montage eingetroffen. Evgeny, der durch seine eigenen Fahrzeuge reichlich Erfahrung mit dem Kälteschutz von Motoren hat, unterstützt jetzt das Werkstattteam beim Einwickeln der Autos. Matthias konnte sogar zwischendurch mit dem ersten Gespann zum Waschen fahren, so dass wir uns endlich auch farblich wieder als Expeditions-Team vom restlichen Verkehr abheben. Trotz aller Hilfsbereitschaft und wirklich konzentrierter Arbeit hier im Chrysler-Center befürchtet Matthias dennoch, dass uns eine lange Arbeits-Nacht bevorsteht, um die Autos vollständig fertig zu machen.

Neben den Kälteumbauten in der Werkstatt waren die Präsentation unseres Projekts an der Technischen Universität und der persönliche Kontakt zum deutschen Generalkonsulat wichtige Aspekte für unseren längeren Stop in Novosibirsk. Zunächst wurden wir in das Konsulat eingeladen. Dort konnten wir alle Menschen kennenlernen, die mit der Unterstützung unserer Expedition betraut sind. Seither freuen wir uns ganz besonders, dass wir dieses starke Team aus dem Konsulat tatsächlich bis zur Überfahung der Beringstrasse hinter uns haben.

Am darauffolgenden Tag wurde diesem positiven Eindruck aus Werkstatt und Generalkonsulat mit der Pressekonferenz an der Technischen Hochschule eine Krone aufgesetzt! Die Veranstaltung war von Anfang bis Ende geprägt durch die professionelle, intensive und erfolgreiche Zusammenarbeit von Konsulat, Universität und DAAD. Räumlich, technisch und auch hinsichtlich der Ankündigung wurde hier ganze Arbeit geleistet – alles war bestens vorbereitet und entsprechend wurde die Projektpräsentation zu einem vollen Erfolg. Nachdem wir vom Direktor empfangen und über die Hochschule informiert wurden und uns in einem kurzen Gespräch über das Thema “erneuerbare Energien” ausgetauscht haben, wurden wir beim Eintritt in den Festsaal von der Menge der Zuhörer und anwesenden TV-Teams überwältigt. Der Saal war bis auf den letzten Platz besetzt, weitere Interessierte standen in den Gängen und an der rückwärtigen Wand. Matthias hat sich in der Vorstellung des Projekts sehr kurz gefasst und zu Recht auf das große Interesse und entsprechende Fragen aus dem Auditorium gesetzt. Zwischen Ko-Rektor, Generalkonsul und Matthias auf dem Podium und Studenten und Journalisten im Auditorium entwickelte sich ein angeregtes Gespräch rund um unsere Autos, die Expedition und über erneuerbare Energien, den Zukunftsmarkt Russlands.

Anschließend gab es erstmalig einen weiteren Programmpunkt, eine Einladung zu Tee und Gebäck, die wir natürlich gerne angenommen haben. Nach diesen beiden Treffen mit Konsulat und Universität, meinte Matthias, dass wir ganz entspannt einen weiteren Jeep allein nur mit den vielen interessierten und hilfsbereiten Mitarbeiterinnen aus beiden Stellen auf die Expedition hätten mitnehmen können.

Unser nächstes Ziel liegt 900 Kilometer entfernt – es ist die russisch-mongolische Grenze. Schon jetzt sitzt Matthias wann immer es geht im Chrysler-Showroom und bereitet mit Hilfe einer Dolmetscherin telefonisch unsere Grenzüberfahrt vor.

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/2cebe68a403dbc258a387557c66b192c.jpg>]

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/b7542717cd3f7b137f12375023f2e9bc.jpg>]

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/1f97020af795eb40420ce9ed1af38454.jpg>]

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 5. Dezember 2008 um 11:01

29.11.-01.12.2008: Altay - mongolische Grenze - Olgy

Berge, Schnee und wieder einmal Grenze

Mit zwei neuen Expeditionsteilnehmern – in Novosibirsk sind TV-Journalist Hendrik Pfefferkorn und Kameramann Marco Schwarzer zu uns dazu gestoßen – und vollständig neu gepackten, kältefesten Fahrzeugen sind wir nachmittags von Novosibirsk in Richtung mongolischer Grenze gestartet. Vor uns lagen 900 Kilometer und die Durchfahrung der landschaftlich extrem reizvollen russischen Region Altay. Diese Bergetappe hatte drei Herausforderungen für uns parat: den ersten Schnee, heftige Steigungen und Gefälle und das alles als Nachtfahrt. Solange wir noch ausreichend Licht hatten, gab die Strecke reichlich Foto- und Filmmotive her: Schafherden, Wildpferde, frei herumlaufende Kühe, grüne Flüsse, verschneite Bergkuppen und malerische Holzbrücken.

Etwa 50 Kilometer vor der russisch-mongolischen Grenze haben wir unser Übernachtungsquartier erreicht, das Hotel Transit in Kosh Agash. Die Überraschung: Dieses Hotel war das beste Haus am Platz – es ist das einzige Hotel mit Toiletten im Haus. Die zweite Etage war komplett für uns reserviert, dachten wir. Noch abends sahen wir, dass ein Mongole eines der Zimmer auf dieser Etage bewohnte. Nachts bezogen vier mongolische Frauen ein weiteres Zimmer bei uns. Als wir uns morgens startklar machten, erkannten wir dann, wie effizient die Räumlichkeiten tatsächlich genutzt wurden: Außer uns übernachteten etwa zwölf bis 15 Mongolen in diesen beiden Zimmern, die wir nicht belegt hatten. Wie gut, dass wir uns abends noch unter uns wähten! Weil das einzige Restaurant von Kosh Agash geschlossen hatte, haben wir kurzerhand den örtlichen Supermarkt gestürmt, reichlich eingekauft, improvisiert für uns gekocht und nicht so richtig lecker, dafür aber in fröhlicher Runde, zu

Abend gegessen.

Bei strahlendem Sonnenschein sind wir am Montagmorgen in Richtung russisch-mongolischer Grenze weitergefahren. Direkt in Kosh Agash mussten wir wegen unserer Dolmetscherin, die uns bis zur Grenzabwicklung auf russischer Seite begleiten sollte, beim Grenzamt vorsprechen. Ein unerwarteter Zusatztermin, der direkt dafür gesorgt hat, dass Matthias kein gutes Gefühl mehr im Hinblick auf die bevorstehende Grenzdurchfahrt hatte. Von da ab ging es auf einer kilometerlangen schnurgeraden Straße durch eine verschneite Hochebene ständig bergauf. Im Blick hatten wir die beginnenden Berge und eine vage Idee einer Rechtskurve am Horizont. Hier gab es noch einmal einen Foto- und Filmstop – Landschaft, Lands-end-Stimmung und das fantastische Licht mussten einfach festgehalten werden.

Unmittelbar nachdem wir wieder angefahren und die Kurve hinter uns gelassen hatten, kamen wir in den Grenzort Tashanta. Vor uns die Grenzaufbauten der russischen Seite, auf der Straße zwei Kühe und vor allem überhaupt kein Verkehr. Die Abfertigung unmittelbar an der russischen Grenze ging überraschend zügig. Wir wurden tatsächlich erwartet und innerhalb von drei Stunden, also wirklich schnell, abgefertigt. Mit einer eindrucksvollen Demonstration seiner Größe hat Russland sich vorübergehend von uns verabschiedet: Das Niemandsland zwischen Russland und seinem Nachbarn Mongolei ist ein über 20 Kilometer breiter, mit Zäunen gut gesicherter Streifen Gebirge.

Die Mongolei begrüßte uns dafür mit einer echten Sensation: Nicht nur, dass die gesamte Grenzstation extra für unsere Abfertigung über die normalen Dienstzeiten hinaus geöffnet war, haben die Grenzbeamten ihren Job auch noch in Rekordzeit erledigt. Innerhalb von unübertrefflichen 45 Minuten waren alle Carnets gestempelt, die Pässe kontrolliert, die Einreise genehmigt. Außerdem haben sich die freundlichen Beamten auch noch filmen und fotografieren lassen – an allen anderen Grenzen auf's Schärfste verboten. Als i-Tüpfelchen auf dieser Einreise wartete wie abgesprochen unser Guide Nasa unmittelbar an der Grenze auf uns. Ein freudiges Wiedersehen mit Matthias machte diese unkomplizierte Einreise perfekt!

Nach einer kurzen Einkehr bei Tee und Nudeltaschen hatten wir das erste echte Stück Offroad-Strecke vor uns: Bei Schneetreiben und einer Sicht, die zum Teil nur zwei Meter betrug, sind wir unter Nasas Führung etwa 55 Kilometer verschneiter Bergpiste gefolgt. Wie gut, dass unser Guide an Bord war! Matthias hätten wir nie geglaubt, dass dieser Weg richtig ist. So sind wir zwar müde, aber einen ganzen Tag eher als geplant am Hotel in Olgy angekommen. Ein Vorsprung im Zeitplan, den wir vor allem der ausgesprochen erfolgreichen Kooperation an den Grenzübergängen zu verdanken haben. Dafür möchten wir vor allem den russischen, mongolischen und deutschen Ministerien und Behörden ganz besonders danken.

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/24ed0608b083482a65576ddcbaa4c6f1.jpg>]

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 5. Dezember 2008 um 13:29

02.12.2008: Olgy - Hovd

Pisten-Etappe mit Bergeaktion

Andere Länder, andere Sitten: Mit Frühstück einmal anders sind wir in unseren Tag gestartet. Im türkischen Restaurant gab es Sis Kebab und Suppe – wer weiß, wann es das nächste Mal etwas Richtiges zu Essen gibt. Während wir uns beim Türken gestärkt haben, hat sich offensichtlich ein Mensch mit anderen Frühstücksgewohnheiten am Kühlschrank in unserem Hotelzimmer bedient. Dort haben wir am Abend zuvor im Gefrierfach rohes Fleisch am Knochen gefunden – diese nicht gerade appetitliche Mahlzeit war verschwunden, als wir mit den Autos zurückkamen, um unser Gepäck einzuladen. Wie gut, dass wir auf dieses besondere Frühstücksangebot des Hotels nur zu gut verzichten konnten!

Nicht nur in punkto Frühstück, sondern auch in Sachen Telekommunikation haben wir gestern eine Grenze überfahren. Der Handyempfang hörte kurz hinter Novosibirsk auf, um dann noch einmal für das kurze Stück Grenzübergang von Russland zur Mongolei zurückzukommen. Danach ging an moderner, terrestrischer Telekommunikation nichts mehr. Wie gut, dass Matthias unser On-Board-Satellitentelefon, -fax, und -email problemlos in Betrieb nehmen konnte! Nichtsdestotrotz sind wir an unseren Etappenzielen immer auf der Suche nach einem verlässlichen Internet-Zugang, um Bilder und Texte in größeren Mengen zu verschicken. Der Ullmann-Verlag und verschiedene Redaktionen sowie die Homepage warten ja ständig auf neuen Input. Hendrik und Astrid ist es an diesem Morgen in Olgy in einem öffentlichen Internet-Büro immerhin gelungen, in mehr als einer einstündigen Aktion den Tagesbericht von der Grenzüberfahung zur Mongolei und drei dazugehörige Bilder zu verschicken. Auch hier müssen wir für die Mongolei wohl neue Maßstäbe ansetzen.

Unter dem Gesichtspunkt der zu fahrenden Kilometer stand eine eher kurze Etappe für heute auf dem Expeditionsplan: Die beiden Etappenziele Olgy und Hovd liegen nur 200 Kilometer voneinander entfernt. Entsprechend haben Fotograf und Filmteam heute wieder reichlich Zeit auf der Straße zugebracht – wir hatten es ja nicht weit. Allerdings war diese Etappe die erste vollständige Strecke ganz ohne Straße. Auf Pisten aus Sand und Stein kamen wir nur langsam voran. Noch dazu hatten wir auf diesem Weg zwei Pässe mit über 2.600 Metern zu überqueren. Mit den schweren Gespannen hieß das Fahren in niedrigen Gängen über viele Kilometer.

Die Landschaft war atemberaubend. Seen, ein 4000er-Gipfel, schneebedeckte Berge und kahle Hügelketten aus Sand und Stein lagen auf unserem schwierigen Weg. Über weite Strecken hatten wir schon das Gefühl, in der Wüste unterwegs zu sein. So weit die Blicke schweifen konnten – und das war ganz schön weit – war kein Baum und kein Strauch zu sehen. Und auch kein anderes Auto. Auf den gesamten 200 Kilometern stand nur ein einziger Wegweiser am Straßenrand. Oft genug gelang es nur mit Hilfe unseres mongolischen Guides, den richtigen Weg zu finden.

Als die Landschaft gerade so richtig überwältigend war – ein weites, von Bergen umringtes Hochplateau-Tal, Seen links und rechts und ein Sonnenuntergang, wie er kitschiger nicht hätte

sein können – wartete noch ein echter Offroad-Einsatz auf uns. Vor uns war ein Laster bei der Durchfahrt eines Flussbetts ins Eis eingebrochen. Die beiden Fahrer hatten bereits die gesamte Ladung neben dem Fahrzeug gestapelt und sich ein provisorisches Zelt aus einem abgespannten Tuch gebaut. Nicht viel angesichts von inzwischen minus 24 Grad Kälte und scharfem Wind. Sie warteten bereits seit zwei Tagen auf Hilfe. Kurz entschlossen hat Matthias die Winde am F1 aktiviert. Bei voll gezogener Bremse hat die Winde Jeep und Trailer mit acht blockierten Rädern Stück für Stück auf den Laster zugezogen. Selbst zusammen mit dem zweiten Fahrzeug konnten wir unsere 8,5 Tonnen schweren Fahrzeuge nicht stark genug ankern, um den 12 Tonner, der bereits im Eis eingefroren war, aus seiner Lage zu befreien. Etwa anderthalb Stunden haben wir uns mit beiden Fahrzeugen und allen zur Verfügung stehenden Kräften darum bemüht, den Lasterfahrern zu helfen. Leider vergebens. Wir hoffen, dass der Bulldozer, der zur Bergung des Lkws unterwegs ist, möglichst schnell bei den beiden Lasterfahrern eintrifft und sie aus ihrer lebensbedrohlichen Lage befreit. In Hovd angekommen fanden wir freundliche Aufnahme bei Nasas Familie. Dort wurden wir köstlich bewirtet und rollten zu einer ruhigen Nacht unsere Schlafsäcke in der Wohnung aus.

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/6d8104a3269b07d1b29a1a444e4c6c5c.jpg>]

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/7e6dfb0c81bb203795c90d2a37dc2fa2.jpg>]

Beitrag von „Sittingbull“ vom 5. Dezember 2008 um 13:37

Hallo Jan,

vielen Dank für deine eindrucksvollen Berichte und Bilder 

Grüße von Stephan 

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 6. Dezember 2008 um 13:39

03.-05.12.2008: Hovd - Gobi - Altay

An der Wüste entlang zum Wasserkraftwerk

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/9000-jeep-auf-den-spuren-der-v%C3%B6lkerwanderung-rekordfahrt-von-paris-nach-new-york/>

Matthias war schon mit dem Gefühl wach geworden, dass die Autos nach den 200 Kilometern Waschbrett-Piste dringend kontrolliert werden müssten. Intuitives Fahren: Das Gefühl war richtig! Beide Auspuffanlagen mussten befestigt und zahlreiche Schrauben nachgezogen werden. Nachdem Nasaas Mutter F1 und F2 geweiht und wir uns von seiner sehr freundlichen Familie verabschiedet hatten, machten wir uns in der anbrechenden Dunkelheit auf den Weg in den 450 Kilometer entfernten mongolischen Ort Altay.

Erneut waren wir auf harten Waschbrettspisten aus Stein und Sand unterwegs. Leider fuhren wir auch jetzt wieder im Dunkeln, so dass wir von dem Gebirge und dem großen See, die wenige Kilometer nach Hovd auf dem Weg lagen, wenig bis gar nichts gesehen haben. Das musste sich dringend ändern! Denn unsere heutige Etappe führte uns durch die Wüste Gobi. Und von der wollten wir uns alle ein Bild machen. Entsprechend sind wir gefahren bis alle Fahrer erschöpft waren und haben dann eine Schlafpause in den Autos eingelegt. Mit dem Sonnenaufgang über der Wüste wurden wir wach. Die Pause hatte sich gelohnt – der Blick war atemberaubend! Trotz der minus 27 Grad Außentemperatur sind wir alle mit gezückten Kameras nach draußen gesprungen. Unerfreulicherweise stand außer dem touristischen Highlight “Wüste Gobi im Sonnenaufgang” auch noch eine große Tankaktion mit Umpumpen an, so dass jetzt auch der Letzte im Team eine Idee von den Temperaturen hatte, die uns noch erwarten.

Die Wüste war landschaftlich sehr beeindruckend – die Bilder unseres Fotografen sprechen für sich. Aber auch die Begegnungen, die wir dort hatten, waren ganz besondere. Ein Ziegenhirte kam auf uns zu, um uns nach seiner Nacht draußen zwischen seinen Tieren um etwas zu trinken zu bitten. Eine Kamelkarawane kreuzte unseren Weg. Und bei einer Nomadenfamilie trafen wir Lkw-Fahrer, die kein Benzin zum Weiterfahren mehr hatten. Doch auch unsere Tanks waren leer – und das Bioethanol, das wir aus unserem großen Tank hätten spenden können, wäre dem russischen Laster nicht wirklich gut bekommen. Nach diesen Wüstenerlebnissen waren wir alle erstaunt, als wir nur wenige Kilometer weiter in den 12.000 Einwohner zählenden Ort Altay kamen. Größer hätte der Kontrast nicht sein können!

Die zentrale Botschaft unserer Expedition ist die Nutzung erneuerbarer Energien. Ein Thema, das in der Mongolei höchste Priorität genießt. Jeder zweite Mongole nutzt bereits heute erneuerbare Energien für seine Versorgung. Das Land bietet alle Ressourcen zur Nutzung von Wind, Wasser und Sonne zur Gewinnung von Energie. Von Altay aus haben wir heute das größte Wasserkraftwerk der Mongolei, das Kraftwerk Taishir, besichtigt: Der Staudamm mit einer Höhe von 45 Metern wird 930 Millionen Kubikmeter Wasser zurückhalten, wenn der Stausee in fünf bis acht Jahren wirklich angefüllt ist. Auch beim Anstauen des Wasservorrats wird auf die Natur Rücksicht genommen: Aus dem Fluss Zavkhan wird nur zusätzliches Hochwasser angestaut – das reguläre Wasser des Flusses folgt auch weiterhin seinem Verlauf. Eine Ingenieurin hat uns ihren Wirkungsbereich erklärt und uns in einen unterirdischen Tunnel unter der beeindruckenden Staumauer geführt. Mit diesem Bau sind die Mongolen auf einem guten Weg zu umweltverträglicher Energieerzeugung.

[Blockierte
<http://www.pny2009.com/cms/cache/8e445fb7be3dbf9d028a498d81174a62.jpg>]

Grafik:

[Blockierte
<http://www.pny2009.com/cms/cache/77295643644bcd2e4aed9d2fa0e4c523.jpg>]

Grafik:

[Blockierte
<http://www.pny2009.com/cms/cache/3c975337aa098109e894a8b0c8f2b9f6.jpg>]

Grafik:

[Blockierte
<http://www.pny2009.com/cms/cache/745833aeb27052680b4a09fdc269b436.jpg>]

Grafik:

[Blockierte
<http://www.pny2009.com/cms/cache/7d0de1ce07e2106cba1f560fd26ebd9c.jpg>]

Grafik:

Beitrag von „mardi“ vom 6. Dezember 2008 um 14:01

Hallo Jan,

ganz grosse Klasse!! Bericht und Bilder sind einfach unschlagbar.

Ich liege jeden Tag auf der Lauer und freu mich auf die nächste Etappe. 

Lieber Gruss, Dieter

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 11. Dezember 2008 um 21:53

06.-08.12.2008: Gobi Altay - Arvaiheer - Harhorin - Nationalpark Hustai

Auf unserer Etappe von Gobi Altay nach Bayanhongor hatten wir an Fahrbelag eigentlich alles, was vorstellbar ist: harte Waschbrettspisten, extrem schwer zu fahrende Sandstrecken mit heftigsten Schlaglöchern, Schneepisten, Berg- und Talfahrten auf braunem Gras, ein schier unendliches Hochplateau mit gut zu fahrender Piste und absolut neuen, wunderbar glatten Asphalt auf den letzten zehn Kilometern vor unserem Ziel. Das hieß jedoch nicht mehr Bayanhongor, sondern Arvaiheer. Der Grund für diese spontane Änderung des Etappenziels: Die beheizte Garage sollte plötzlich zwanzig Mal mehr kosten, als zuvor vereinbart war.

Dank dessen, dass wir an der mongolischen Grenze so zügig und zuvorkommend abgefertigt

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/9000-jeep-auf-den-spuren-der-v%C3%B6lkerwanderung-rekordfahrt-von-paris-nach-new-york/>

wurden und wir auch bei den längeren Etappen mit Nachtfahrt trotz zweier spontaner Arbeitseinsätze an den Gespannen unerwartet gut voran gekommen sind, liegen wir seit unserer Einreise in die Mongolei vor dem Zeitplan. Diesen Vorsprung vor dem Expeditionstiming haben wir durch die Weiterreise nach Arvaiheer weiter ausgebaut. Entsprechend können wir die kommenden Tage entspannt angehen, was auch mal ein gutes Gefühl ist.

Durch die Zieländerung von Bayanhongor auf Arvaiheer mussten wir im Dunkeln einen Flusslauf durchqueren, von dem wir nicht sicher waren, ob dieser wirklich zugefroren war. Unmittelbar vor dem tatsächlich befahrbaren Flusslauf haben wir einen Tankstop eingelegt. Die routinemäßige Sichtkontrolle an Jeeps und Trailern endete dabei leider mit negativem Befund: Etliches war losgerüttelt, ein Spanngurt vom Ponton gerissen. Diese eigentlich geringfügigen Reparaturen sind bei Sturm mit Sand und Schnee in der Luft und einer Temperatur von minus 25 Grad zu einer riesigen Aktion für das ganze Team geworden. Um überhaupt erst den neuen Spanngurt anlegen zu können, musste zunächst der Kotflügel vom Anhänger abgebaut werden. Glücklicherweise gab es direkt an diesem Flusslauf, dem Ort unseres Arbeitseinsatzes, eine Jurtensiedlung. Hier konnten wir uns aufwärmen und wir erhielten nach einer etwa zweistündigen Schraubaktion frisch zubereitete Nudeln, so dass wir gut gestärkt die Nacht durch fahren konnten.

Bei einer späteren Reparaturaktion hatten wir eine sehr kuriose Begegnung: Auf der Strecke nach Arvaiheer sind wir durch ein riesiges Tal gefahren – 30 Kilometer Weite nach links und nach rechts, nach vorne und hinten gab es eigentlich gar keine Begrenzung, außer uns kein Mensch in diesem Tal unterwegs. Matthias hatte nach dem Einschlag in eine gigantische Bodenwelle kurzfristig beschlossen, die vorderen Stoßdämpfer am F1 zu wechseln. Als wir an einem Steinhaufen das Auto aufgebockt hatten, zischte plötzlich ein Pkw heran, bremste ab und hielt neben uns. Vier Mongolen stiegen aus und erkundigten sich nach der Expedition und der Reparatur. Sofort wurden wir zu Pferdefleisch und Vodka eingeladen. Es gab ein improvisiertes Picknick mit allen verfügbaren Vorräten und wir bekamen noch eine weitere Flasche Vodka geschenkt. Wie sich herausstellte, hatten wir es mit einem Geschäftsführer eines großen mongolischen Unternehmens zu tun. Ganz kurios wurde es, als wir zum Abschied jeder eine Musik-CD dieses Mannes geschenkt bekamen und er Matthias und Evgeny auch noch zwei DVDs überreichte, auf denen er als Dschingis Khan mitgespielt hat.

Nächste Station nach Arvaiheer, wo wir erneut Jeeps und Trailer auf Rüttelschäden überprüft haben und das Team in einem guten Hotel ein bisschen Ruhe getankt hat, war Harhorin. In der alten Stadt von Dschingis Khan, die heute UNESCO Weltkulturerbe ist, erhielten wir eine englischsprachige Führung durch das Museum und die buddhistischen Tempel. Von dort aus sollte eine Jurtenübernachtung für uns organisiert werden – kein einfaches Unterfangen. Matthias hatte bereits auf seiner Scouttour durch die Mongolei in einem schönen Camp unmittelbar am Fuß der beeindruckenden Düne Elsen-Tasarhai übernachtet. Leider bestand diese Option für uns nicht, da dieses Jurten-Camp wie viele andere unterwegs ebenfalls bereits winterfest gemacht und nicht mehr bewohnbar war. So führte uns diese Etappe noch einmal 250 Kilometer weiter in Richtung Ulan Bataar in Jurten des Nationalparks Hustai.

[Blockierte
<http://www.pny2009.com/cms/cache/316ec114ac4ad3bc9ade57447d483de4.jpg>]

Grafik:

[Blockierte
<http://www.pny2009.com/cms/cache/28542a7b17453f09852f71f19d81ce07.jpg>]

Grafik:

[Blockierte
<http://www.pny2009.com/cms/cache/963155853d981a6f164ab5f537339fa0.jpg>]

Grafik:

[Blockierte
<http://www.pny2009.com/cms/cache/6a5b76f06334880243abbe337fe6a36d.jpg>]

Grafik:

[Blockierte
<http://www.pny2009.com/cms/cache/4f4e3cc90c4ce9e3abdb12eb469fab8d.jpg>]

Grafik:

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 14. Dezember 2008 um 14:27

09.-12.12.2008: Hustai - Ulan Bator

Vom Nationalpark in die Millionenmetropole

“Das war unsere bislang schönste Strecke“, waren wir uns alle einig, als wir auf die kurze Asphaltpiste unmittelbar vor Ulan Bator auffuhren. Hinter uns lagen 200 Kilometer hügeliges Naturschutzgebiet und ein weites Tal entlang des Flusses Tuul. Absichtlich haben wir uns gegen den schnellen Weg über die Hauptstrasse von Hustai in die mongolische Hauptstadt entschieden: Wir hatten gehofft, einen Blick auf die frei lebende Przewalski-Herde in diesem Gebiet werfen zu können. Dieses Glück haben wir leider nicht gehabt. Für einen kurzen Moment konnten einige von uns auf einer Bergkuppe zwei Pferde ausmachen, die von der Statur her zwei Urpferde hätten sein können. Nicht lange genug, um Fotos zu machen. Nicht einmal lange genug, damit jeder aus dem Team diese davonspringenden Wesen überhaupt erkennen konnte. Trotzdem hat uns die fantastische Landschaft für die nicht angetroffenen Urpferde vollends entschädigt.

In Ulan Bator sind wir exakt einen Tag vor dem Plan eingetroffen – entsprechend haben wir mit Nasaas Hilfe eine provisorische Übernachtung für uns und kurzfristig eine beheizte Garage für unsere Jeeps organisiert. Bei unserer Abfahrt am nächsten Morgen wurden wir dort von einem Studenten in fast perfektem Deutsch angesprochen. Ein Glücksfall, denn ab mittags stellte er sich mit seinem Auto als Guide für den Fotografen und das Kamerateam zur Verfügung. So erhielten wir reichlich Aufnahmen und spannende Fotos von allen möglichen interessanten und

besonderen Plätzen in Ulan Bator. Währenddessen haben Matthias, Evgeny und Nasaa sich um die aufwendige Reinigung unserer Gespanne gekümmert, die durch lange Fahrten über teils staubige, teils schneebedeckte Pisten mit einer grau-braunen angefrorenen Kruste bedeckt waren.

Einen ganz besonderen Platz haben wir in der Hauptstadt für unsere planmäßigen Übernachtungen gefunden: Wir schlafen für zwei Nächte im Kempinski Hotel Khan Palace. Es ist nicht nur das beste Hotel am Platz, sondern tatsächlich das beste Hotel in der ganzen Mongolei. Sogar unser Bundespräsident hat schon hier genächtigt. Entsprechend genießen wir vor unserer langen, reinen Fahretappe nach Yakutsk und dann weiter nach Magadan noch einmal den Luxus eines renommierten Hauses unter deutscher Führung. Mit Aufnahmen unserer Jeeps und Trailer vor dem Hotel besiegeln wir diese neue Partnerschaft und danken ganz speziell dem Management des Hauses unter Herrn Stechow für die sehr zuvorkommende Aufnahme und Unterstützung.

Die Übernachtung erstklassig, die Gespanne frisch gereinigt und überholt – was wollten wir für unseren Stop in der mongolischen Metropole mehr, als eine gelungene Pressekonferenz? Und die gab es dann auch noch. Die Deutsche Botschaft Ulan Bator hat in Kooperation mit dem Presseinstitut zur Vorbereitung unserer Projektpräsentation hervorragende Arbeit geleistet: Vor gefülltem Saal und 150 Vertretern, vor allem aber Vertreterinnen, aller namhaften Medien im Land konnten wir unsere Expedition mit Hilfe einer versierten Dolmetscherin ausführlich darstellen und zahlreiche interessierte Fragen beantworten. Mit diesem umfangreichen Interesse hatten wir im Vorfeld nicht gerechnet, entsprechend waren wir begeistert.

Zum Abschluß unserer Tage in Ulan Bator waren wir als Ehrengäste zu einer Konferenz über regenerative Energien eingeladen. Veranstalter dieses hochrangig besetzten mehrtägigen Forums war das mongolische Ministerium für Mineralstoffe und Energie. Nach dem Minister, dem Präsidenten der mongolischen Akademie der Wissenschaften und einem Weltbankvertreter stellte Matthias die Expedition und die damit zusammenhängenden Aspekte der erneuerbaren Energien vor.

Nach diesen erfolgreichen Tagen in der mongolischen Hauptstadt führt uns die nächste Etappe wieder zurück nach Russland. Nach der Passage der mongolisch-russischen Grenze heißt unser nächstes Ziel Ulan Ude.

[Blockierte <http://www.pny2009.com/cms/cache/2e67997fb328367c7ae351e3c5cc3e7c.jpg>] Grafik:

[Blockierte <http://www.pny2009.com/cms/cache/f3d71b741d21e5e0ebbc69a48fe7f10d.jpg>] Grafik:

[Blockierte <http://www.pny2009.com/cms/cache/ac39c68570ab4936dc31859ca176a1f4.jpg>] Grafik:

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/9c3cafcb72f989ec911981211110e1d.jpg>

Grafik:

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/845c111236968081bd82a6028aaac1e9.jpg>

Grafik:

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 14. Dezember 2008 um 14:34

12.-13.12.2008: Ulan Bator - mongolisch-russische Grenze - Ulan Ude

Zurück nach Rußland

Auf unserem allerletzten Wegstück in der Mongolei waren wir doch so einigermaßen verblüfft: Die Mongolen können wunderbare Straßen bauen! Die 350 Kilometer zwischen Ulan Bator und der mongolisch-russischen Grenze waren astreiner Asphalt oder schnurgerader Plattenweg. Entsprechend kamen wir trotz zahlreicher Fotostops zügig voran und benötigten für diesen Weg etwa sechs Stunden. Da wir wegen unseres späten Aufbruchs nicht mehr rechtzeitig vor der Schließung der Grenze eintrafen, übernachteten wir spontan im grenznahen Ort Sukbaataar. Erneut waren wir dankbar für unseren Guide. Nasaas organisierte kurzfristig eine Übernachtungsgelegenheit für uns und eine Parkmöglichkeit für die Jeeps in einer Waschgarage. Dort konnten wir die Autos nach Schließung des eigentlichen Betriebs bis zu unserem Aufbruch am frühen Samstagmorgen im Warmen parken, damit nicht alle Gummis einfrieren und bei der allerersten Bewegung kaputt brechen.

Bei Vollmond und noch im Dunkeln brachen wir am Hotel auf, um an der Grenze möglichst wenig Wartezeit wegen anderer Fahrzeuge vor uns zu haben. Außerdem konnte sich unser Programm für diesen Tag sehen lassen: 25 Kilometer Fahrt zur Grenze, Ausreise aus der Mongolei, Einreise nach Russland, 230 Kilometer Fahrt nach Ulan Ude und um 17 Uhr Pressekonferenz in der buriatischen Hauptstadt. Da musste schon alles extrem glatt laufen, dass wir diese Punkte alle plangemäß abarbeiten konnten. Der erste Step war kein Problem – kurz nach 9.00 Uhr, der Öffnungszeit der Grenze, kamen wir dort an. Vor uns standen bereits zahlreiche Pkw, Kleinbusse und Lkws auf der Straße, doch wir wurden an allen vorbei gewunken. Mit Nasaas Hilfe erledigten wir die Formalitäten an der mongolischen Grenze erneut in außergewöhnlich kurzer Zeit. Wir danken besonders der mongolischen Regierung für diese zuvorkommende Behandlung an den Grenzen und die Organisation im Land. Keine anderthalb Stunden nach unserer Ankunft am Schlagbaum hieß es dann Abschied nehmen von unserem mongolischen Guide, der mittlerweile durch verschiedene Beiträge über unsere Expedition landesweit namentlich bekannt war. Auf diesem Weg möchten wir Nasaas noch einmal herzlichst für seinen Einsatz und seine Unterstützung danken. Wir freuen uns schon auf ein Wiedersehen

bei unseren nächsten Mongoleibesuchen!

Unerwartet schnell ging auch die Abfertigung an der russischen Grenze. Nachdem man uns kurz vor dem verschlossenen Einfahrts-Tor nach Russland im Niemandsland warten ließ – der Platz war gerade groß genug, dass unsere beiden Gespanne dort hintereinander parken konnten – ging dann alles relativ zügig. Die Passkontrollen waren kein Thema und auch auf die Abfertigung der Carnets ATA waren die Grenzbeamten bestens vorbereitet. Innerhalb von sensationellen fünfeinhalb Stunden hatten wir die Einreise geschafft. Das war die schnellste aller Grenzdurchfahrten nach Weißrussland und Russland. Grund genug, den russischen Grenz-Zoll-Behörden und der deutschen Botschaft sowie dem Generalkonsulat in Novosibirsk, die unsere Wiedereinreise bestens vorbereitet hatten, für diese zügige Behandlung außerordentlich zu danken!

Im Sprint ging es danach nach Ulan Ude. Hier kamen wir zwar nicht mehr rechtzeitig für die auf 17 Uhr angesetzte Pressekonferenz an. Aber die Gründerin und Vorsitzende der Offroad-Amazonen, Swetlana Budashkaeva, empfing uns zusammen mit ihrer Familie und eskortierte uns zum Hotel mitten im Stadtzentrum. Bei einem gemeinsamen Abendessen liessen wir in fröhlicher Runde unseren erfolgreichen Wiedereinreisetag nach Russland ausklingen.

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/c82b05a030df06cd3cb52738dc865ed2.jpg>

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/53d737bc00dc917fcda9228de7f8c977.jpg>

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/eb830757269702ccd5d226003b0b996a.jpg>

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/6c5b6497b913686400c158111db39e67.jpg>

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 21. Dezember 2008 um 10:06

13.-15.12.2008 Ulan Ude - Aufbruch nach Jakutsk

Mit den Amazonen zur Lama-Schule

Heute hatten wir eine Entscheidung zu treffen, die uns nicht leicht gefallen ist. Durch einen Kontakt aus der deutschen Botschaft in Moskau – dem wir an dieser Stelle sehr fuer sein Engagement danken – trafen wir in Ulan-Ude mit Slava Bulatow zusammen. Er hatte fuer uns verschiedene Dinge vorbereitet, die aber durch unser Dank Grenzuebertritt verrutschtes Timing nicht geklappt haben. Was aber unbedingt sein musste, war unser Besuch eines der wichtigsten

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/9000-jeep-auf-den-spuren-der-v%C3%B6lkerwanderung-rekordfahrt-von-paris-nach-new-york/>

buddhistischen Tempel Russlands. Das Argument: Diese heilige Staette muss man einfach besucht haben, wenn man in Buriatien ist. Das Wunder dieses buddhistischen Tempels, die in Buriatien "Datsan" genannt werden, ist ein sitzender Lama, der seit 70 Jahren nicht weiter altert. Darueber hinaus wurden wir in Ulan-Ude dermassen herzlich empfangen, dass wir diese Einladung nicht einfach so ausschlagen wollten.

Unsere Bedenken, die es uns so schwer gemacht haben, diesen interessanten Vorschlag spontan anzunehmen, waren vielschichtig: Vor uns lag die naechste grosse Etappe nach Jakutsk mit 2.560 Kilometern, die wir ohne Zwischenstop bewaeltigen wollten - ohnehin schon eine grosse Herausforderung an das ganze Team. Die Wettervorhersage fuer die Strecke nach Jakutsk verhiesse Nebel, viel Schnee und Temperaturen bis zu minus 50 Grad - auch keine optimalen Voraussetzungen, um die Strecke schnell zu bewaeltigen. Das Team haette gerne den Tag frueh begonnen und direkt vollstaendig zum Fahren genutzt. Die Befuerchtung, dass wir durch den vorgeschlagenen Ausflug etwa die Haelfte unseres Vorsprungs auf den Zeitplan einbuesen wuerden, stand im Raum. Zusammengerechnet sind die Bedingungen dafuer, wie von Matthias als Grobziel ausgegeben am 26.12. in Magadan einzutreffen, schon schwierig genug.

Dass wir den Ausflug zum buddhistischen Kloster "Gandan Dashi Choinkhoryg" dann doch gemacht haben, war eine der besten Entscheidungen, die wir bislang getroffen haben! Wir haben nicht nur Einblicke in das wichtigste buriatische buddhistische Zentrum erhalten, sondern auch in den mitfahrenden Baikal-Amazonen sowie Slava und seinem Sohn Roman neue, gute Freunde gefunden. Waehrend einige der Amazonen die 30 Kilometer zum Kloster in den Jeeps bei Matthias und Evgeny mitfuehren und darueber sehr gluecklich waren, haben wir eher von dem Rundgang durch das Klosterareal in der aufgehenden Sonne profitiert. Vermutlich hat jeder Einzelne aus dem Expeditionsteam einige der vielen Gebetstrommeln auf dieser Runde dafuer genutzt, fuer das Gelingen der Expedition, unfallfreie Fahrt, gutes Durchkommen oder aehnlich hilfreiche Aspekte zu bitten. Darueber hinaus wurden wir von einem der Lamas ueber die Geschichte des Klosters und der Lamaschule informiert. Dieser fruehe Sonntagsausflug hatte sich auf ganzer Linie gelohnt!

Zurueck am Hotel hatte Swetlana, die Chefin der Baikal-Amazonen, kurzfristig ein TV-Team heran telefoniert, so dass wir durch die Interviews von Matthias und Evgeny fast die ausgefallene Pressekonferenz vom Vortag wettmachen konnten. Von dort aus ging es dann zu einem abschliessenden gemeinsamen Mittagessen. Denn nach unseren Erzaehlungen vom Tag an der Grenze, den wir am Tag zuvor ohne warme Mittagsmahlzeit verbracht hatten, wollten uns die Freunde aus Ulan-Ude auf jeden Fall gut gewappnet auf unseren Weg nach Jakutsk entlassen. Und als ob diese Herzlichkeit, das interessante Programm, die Geschenke - am Vorabend gab es buriatischen Balsam, eine Art Kraeuterlikoer - und die froehlichen Gespraechе im Drei-Sprachen-Mix, kurz die ganze Gastfreundschaft, die uns in den vergangenen 20 Stunden entgegen gebracht wurde, nicht genug gewesen waeren, erhielten wir zum Abschied einen Kontakt fuer unsere Unterbringung in Jakutsk.

Diese Begegnung hat allen ganz besonders viel Freude bereitet. Wir hoffen, dass wir uns eines Tages fuer die Gastfreundschaft revangieren koennen. Den Kontakt zu den engagierten, interessanten Offroad-Fahrerinnen aus dem Club der Baikal-Amazonen werden wir auf jeden Fall aufrecht erhalten und ihre Aktivitaeten weiterhin verfolgen. Karl Bauer aus Moskau und Slava in Ulan-Ude danken wir ganz besonders herzlich fuer die Vorbereitung unseres Aufenthalts und die perfekte Betreuung in Ulan-Ude.

Nach dieser schoenen Begegnung und dem erfolgreichen Tempel-Ausflug waren wir fuer die lange Tour nach Jakutsk bestens geruestet. Unser erster Orientierungspunkt unterwegs war die Stadt Chita in etwa 800 Kilometer Entfernung. Die haben wir etwa 24 Stunden nach Abfahrt aus Ulan-Ude erreicht - und direkt mal genutzt, um uns hemmungslos u verfahren. Nachdem wir in einem Hinterhof feststeckten, kam uns die oertliche Polizei zur Abwechslung sehr gelegen: Mit der Hilfe ausgesprochen freundlicher Polizisten sind wir mit Blaulicht aus unserer Sackgasse herausgelotst und an den Stadtrand eskortiert worden. Hier haben wir unsere Fahrt wieder aufgenommen, kommen aber auf den zum Teil schwierigen, sehr holprigen Strecken nicht schnell voran. Wir sind gespannt, wie lange wir fuer unsere Fahrt nach Jakutsk insgesamt brauchen werden. Fest steht: Die Nachrichten ueber die minus 68 Grad, die derzeit in Jakutsk herrschen, scheinen wahr zu sein. Die Aussentemperaturen werden kaelter und kaelter. Den Tiefstwert unserer digitalen Thermometer mit minus 39 Grad haben wir laengst unterboten - aktuell zeigen unsere provisorischen Aussenfuehler eine Temperatur von minus 46 Grad. Brrr...

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/9459b53b7d1c9dc4804a3b277d417e12.jpg>

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/6d5b3b5e24ee860be42b858c0b4c26fd.jpg>

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/5f4f59f5fdaef28b120a27ea81e323e1.jpg>

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/733b10e358081eabcb0522b3c5776e86.jpg>

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/eeb17059f3085a20286c6c4fb4ac30be.jpg>

Beitrag von „samson“ vom 21. Dezember 2008 um 14:41

Hallo so,

Klasse Bericht, Top Bilder   . Danke schön!

Bin richtig festgefressen. 

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/9000-jeep-auf-den-spuren-der-v%C3%B6lkerwanderung-rekordfahrt-von-paris-nach-new-york/>

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 23. Dezember 2008 um 21:14

15.-21.12.2008: Chita - Jakutsk

XXL-Etappe mit Hindernissen

Kurz nach der Abfahrt aus Ulan-Ude wurden die Aussenbedingungen noch viel härter als in der Mongolei: Mit Temperaturen bis minus 52 Grad waren Menschen, Maschinen und Material extrem beansprucht. Noch dazu waren wir auf der 2.650-Kilometer-Etappe von Ulan-Ude nach Jakutsk unterwegs, die wir nonstop zurücklegen wollten. Eine Belastung, die schon bald deutlich spürbar wurde. Völlig unverhofft entstanden innerhalb von ca. 200 Kilometern an den während des Fahrzeugumbaus extra gegen die Originaldifferenziale ausgetauschten Spezial-Hinterachsdifferenzialen (aus dem freien Zubehörhandel) beider Autos ein Schaden, der eine sofortige Weiterfahrt unmöglich machte.

Das Problematische an diesen beiden folgenschweren Ausfällen: Zuerst ist ein unüberhörbarer Schaden am F2 aufgetreten. Nach einer Harakiri-Bergungsaktion bei über -50° Celsius und Action, die in die Sendung "tollkühne Männer ohne Nerven" gepasst hätte, sowie einem Transport in eine Werkstatt der nächsten Siedlung (rund 120 Kilometer entfernten - Aldan), konnte dort der Schaden diagnostiziert und Ersatzteile aus Deutschland bestellt werden. Von dem Industriewerk aus ging gute 24 Stunden später für den F2 und sein Fahrerteam die Reise nach Jakutsk per Truck und Sattelaufleger weiter. Aber nur hundert Kilometer nach Fortsetzung der Fahrt trat am vorfahrenden F1 ein identischer Schaden auf. Dieses Mal mit noch dramatischeren unvorhersehbaren Konsequenzen, denn Matthias entschied, den ohnehin schon nicht mehr fahrbereiten F2 samt Trailer und allen Teammitgliedern die Reise nach Jakutsk, wo 24 Stunden später die erforderlichen Ersatzteile ankommen sollten, fortsetzen zu lassen. Er selbst verbrachte die Nacht am F1 und ließ sich in einer 10 Stunden-Aktion mit dem jetzt havarierten F1 zurück in die Werkstatt nach Aldan schleppen, um möglichst schnell Klarheit über den entstandenen Schaden zu gewinnen. Die Organisation weiterer dringend erforderlicher Ersatzteile, die aus Deutschland mit gebracht werden sollten, ist unter höchstem Zeitdruck geschehen.

Währenddessen hat das Team, das mittlerweile seit drei Tagen und Nächten unterwegs war, die Reise nach Jakutsk fortgesetzt, fand sich aber auch hier unvermittelt vor einer neuen Hürde: Vor der Einfahrt in die Stadt von Jakutsk muss die Lena überquert werden. Das Unglaubliche: Es gibt für diese große Stadt wirklich keine einzige Brücke! Auch nicht vor oder hinter der Stadt. Man muss zwangsläufig über den Fluss. Im Sommer gehen Fähren, im Winter friert er zu. Aber

eben im Augenblick nur bis zu einer bestimmten Traglast, die wir weit überschritten haben. Also mussten unser Trailer und der Jeep auf einen kleineren Laster umgeladen werden. Und wieder Organisiererei am Telefon: Wer macht's? Woher kommt der Kran? Was kostet der Laster? Können überhaupt Jeep und Trailer umgeladen werden? Was passiert, wenn Matthias mit dem F1 ebenfalls Huckepack einen Tag nach uns an exakt dieser Stelle ankommt? Was heisst das alles für unseren Zeitplan? Die Liste der Fragen war schier grenzenlos!

An dieser Stelle möchten wir einmal allen Helfern für ihren Einsatz während dieser problematischen Fünftages-Etappe danken! Es ist unglaublich, wie viele Menschen sich mit ungeheurer Intensität von Ulan-Ude, Jakutsk, Aldan und Deutschland aus bemüht haben, über die gesamte Zeit dieser von unvorhergesehenen Schwierigkeiten geprägten Strecke Lösungen zu finden und hilfreich mitzuwirken.

Insgesamt hat das gesamte Team rund fünf Tage durchgearbeitet und kaum geschlafen. Matthias ist wenige Stunden nach uns per Spezial-Minibus in Jakutsk eingetroffen. Von einem Hotel in der Innenstadt konnten wir danach in den vergangenen zwei Tagen viele Dinge regeln: die Entgegennahme der von Extrem Events extra beschafften Ersatzteile, die anstehenden Reparaturen am F2, Aufnahmen von der Stadt für das Buch des Ullmann-Verlags und die Filmdokumentation der Expedition, Reisevorbereitungen für alle Teammitglieder und vor allem Vorbereitungen für die Fortsetzung der Expedition im Januar in Richtung Beringstraße mit dem nächsten Team. Aufgrund der aktuellen Situation und der hervorragenden Infrastruktur in Jakutsk – eine gute Werkstatt mit dem sehr kompetenten und extrem hilfsbereiten Chef Serafim, ein internationaler Flughafen, die Möglichkeit, in der Großstadt schnell fehlende Dinge zu beschaffen, umfangreiche Film- und Fotogelegenheiten sowie Behörden, die erforderliche Durchfahrgenehmigungen für die Fahrt nach Chokotka ausstellen können – hat Matthias die Entscheidung getroffen, beide Fahrzeuge vorgezogen in Jakutsk und nicht wie zunächst geplant in Magadan für Chokotka und die Beringstraßenüberfahung vorzubereiten. Darüber hinaus wird auch der Teamwechsel von Magadan nach Jakutsk verlegt. Nachdem die Rückflüge aller Teammitglieder nach Deutschland geregelt waren, ist Matthias heute Abend per Spezial-Minibus nach Aldan zurück gefahren, um dort den F1 zu reparieren. Wenn auch dieses Expeditionsgespann Mitte der Woche auf eigenen Rädern und aus eigener Kraft in Jakutsk eingetroffen ist, hat Matthias mit der Verlagerung der erforderlichen Arbeiten und aller organisatorischen Belange von Magadan nach Jakutsk für einen guten, sicheren und warmen Standort für beide Gespanne gesorgt und eine hervorragende Ausgangsbasis für die Weiterführung der Expedition im Januar geschaffen.

Beitrag von „juma“ vom 23. Dezember 2008 um 21:20

Servus Jan,

danke für diese wirklich tollen Berichte. Da fiebert man richtig mit! 🤖

Ich drücke euch die Daumen, dass ihr das alles hinbekommt! 🤖

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 28. Dezember 2008 um 08:43

Wie baue ich an Weihnachten aus Langeweile ein Hinterachs-Differential?

Am 24. Dezember befand ich mich noch in Aldan, um das Expeditionsfahrzeug F1 zu reparieren und dieses dann mit Anhänger MJ46 nach Jakutsk zu fahren - was schlussendlich auch klappte (Ankunft 25.12, 01:00 Uhr). Die Reparatur an sich gestaltete sich jedoch extrem schwierig und ich benötigte gemeinsam mit meinem russischen Begleiter Dima zwei Tage und Nächte, da uns zu unserer großen Enttäuschung vom Zubehörhandel die falschen Kegel/Tellerradsätze geliefert wurden. Weil in Russland alles möglich ist, haben wir uns das Differential schlussendlich aus zwei falschen Differentialsätzen und mit der Unterstützung einiger Helfer in Aldan selbst gebaut.

Wie? Man nehme ein zu dickes Tellerrad, zerstöre es zu Testzwecken und drehe das Zweite dann mit Drehmaschinen, die gigantische Ausmaße haben, auf Maß ab. Dazu baue man diese Maschinen in stundenlanger Arbeit natürlich erst um, nachdem man die Produktion von Industrieteilen zuvor mit Hilfe eines verständnisvollen Direktors gestoppt hat. Um sich diese riesigen Maschinen nutzbar zu machen, stelle man vorher mit Hilfe eines nicht mehr benötigten Kettensatzes einer Raupe das geeignete Haltewerkzeug selbst her (diese Anleitung auf Anfrage 😊). Genauso verfähre man mit den Kegelradwellen, nachdem man das benötigte Maß vorher in unzähligen Ein-/Ausbauversuchen ohne Messwerkzeug ermittelt hat. Dann benötigt man idealerweise einige alte Schrauben mit speziellem Zollgewinde, die man mit Hilfe einer Feile und ähnlich eines Geduldspiels zu Gewindeschneidwerkzeugen umbaut, um neue Gewinde in das Tellerrad zu schneiden.

Dann lasse man sich von einem begnadeten, alten russischen Mechaniker noch drei 0,2mm Distanzscheiben von Hand dengeln und mixe diese mit anderen Scheiben aus den falschen Umbausätzen. Man benötigt nun eigentlich nur noch einige Stunden geduldige Einstellversuche, die händische Anfertigung eines Abziehers sowie eines speziellen Stemmwerkzeuges und selbst hergestellte, dicke Unterlegscheiben (auf der schon erwähnten gigantischen Drehmaschine) und schon wird aus gar nix ein Differential, welches man sonst nur für viel Geld in den USA kaufen kann.

Um die ganze Sache abzurunden, empfiehlt es sich, wenn die Müdigkeit und Kälte in den

großen Hallen übermächtig wird, die Gastfreundschaft von Helfern anzunehmen, hunderte von Telefon-Euros für Informationen auszugeben und sich natürlich nicht zu ärgern.

Nachdem ich dann am 24.12. nachts gemeinsam mit Dima, der mich irgendwie wach hielt, um fahren zu können, in Jakutsk angekommen bin, flog ich 3 Stunden später am 25.12. in aller Herrgottsfrühe zu Gesprächen und um restliche Dinge zu erledigen nach Magadan. Evgeny ist über Habarowsk ebenfalls dorthin gereist.

Das restliche Team, welches mich bis hierher begleitet hat, ist schon am 24.12. mit einer der letzten Maschinen ausgeflogen und ist über kurz oder lang sicher in Deutschland eingetroffen.

An diese Stelle nochmals einen ganz herzlichen Dank an das super Team, welches Evgeny und mich ab Moskau begleitet hat:

Astrid, Joachim, Marco, Hendrik: Ihr ward spitze! Es hat mir viel Spaß gemacht, mit euch zu reisen. Danke für alle Unterstützung und das gemeinsame, im Grunde nie vergangene Lachen.

Das neue Team wird am 15.01.09 in Jakutsk eintreffen und auf die Reise durch Chukotka zur Beringstraße gehen.

Zu guter Letzt danke ich von hier aus allen für die Unterstützung auf der ersten Expeditionsetappe über rund 22.000 km von Paris nach Jakutsk und wünsche allen frohe Weihnachten und einen guten Rutsch ins neue Jahr.

Beitrag von „juma“ vom 28. Dezember 2008 um 08:57

Servus,

[Zitat von BlueGerbil](#)

[...]haben wir uns das Differential schlussendlich [...]selbst gebaut. [...] wünsche allen frohe Weihnachten und einen guten Rutsch ins neue Jahr.

Hammer!  

Wünsche ebenfalls trotzdem nun ein paar erholsame Tage und einen guten Rutsch in ein hoffentlich nicht ganz so maschinenbaulastiges 2009! 



Beitrag von „Sittingbull“ vom 28. Dezember 2008 um 10:32

Hallo Jan,

das liest sich ja wie ein Krimi von "Alfred Hitchcock"     

Ich sende die besten Wünsche zum Kältepol, auf dass euch die Technik auf der Weiterreise nicht mehr im Stich lässt 

Grüße von Stephan 

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 23. Januar 2009 um 10:43

Zweiter Teil der Expedition

Im Moment befindet sich das Team noch in Deutschland. Der Abflugtermin ist der 23.01.2009. Für die Vorbereitung der Rückkehr nach Russland und den bevorstehenden schwierigsten Teil des ganzen Projektes, benötigte das Team etwas mehr Zeit in Deutschland und wird daher heute nach Jakutsk aufbrechen.

Die Zeit wurde auch genutzt um zwei weitere Kurzfilme - siehe http://www.pny2009.com/cms/front_con...cat=658&lang=1 - zu erstellen. Die Film-Clips decken nun die gesamte bisher befahrene Strecke ab.

Da die Kommunikationsmöglichkeiten ab jetzt viel geringer werden, hat das Team nun einen Satelliten-Messenger dabei, mit dessen Hilfe immer der aktuelle Standort und somit die gefahrene Route online nachvollzogen werden kann. Die Karte befindet sich hier: http://www.pny2009.com/cms/front_con...cat=706&lang=1

Beitrag von „samson“ vom 23. Januar 2009 um 19:12

Hallo Jan,

danke schön mal wieder für die Videos   .

gruss samson

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 28. Januar 2009 um 20:06

23-25.01.2009: Back on track

Es war ein sehr holpriger Start. Hoffen wir, dass es dazu dient alles Schlechte am Anfang abzufackeln.

Erst mussten wir in Frankfurt am Main doch fast 1500€ Übergepäck für unser Equipment zahlen, was eigentlich nicht der Fall sein sollte, dann bekam ich das erste Mal Probleme mit einer russischen Behörde, die unsere Expedition ansonsten absolut vorbildlich unterstützen, als mir auf dem Flughafen Domodedovo die Notsignalpistolen nebst Munition beschlagnahmt wurden, weil laut Behördenaussage ein Dokument nicht vorlag.

Kurz bevor unser Weiterflug weg gewesen wäre, ließ man mich - zwar ohne Notsignalequipment - aber wenigstens gehen. Zusammen mit Marco rannten wir dann mit 240 kg Gepäck, 2 Gepäckwagen, 3 Mitarbeitern einer der in meinen Augen unfreundlichsten Fluglinie weltweit - S7 - und 2 Polizisten durch Flure, Gänge, Sicherheitskontrollen und über einen speziellen Zugang bis an den Laderaum des Flugzeuges, wo vier weitere Helfer warteten um unsere 17 schweren Gepäckstücke auf Geheiß der Polizei noch in letzter Sekunde einzuladen. Anschließend traten Marco und ich ins Flugzeug und sofort wurde die Tür geschlossen/abgehoben.

Angekommen in Novosibirsk ging es nach 16 Stunden Warten auf dem Flughafen erstmal mit einem handfesten Streit mit den nächsten Mitarbeitern der S7 weiter, die uns nochmals um über 1000€ erleichterten und sich aufführten wie beim Balzen. Wieder ging es knappst ins Flugzeug, diesmal sogar mit einem eigenen Bus für Marco und mich. Es war echt zum ko*** mit der S7.

Erst 42 Stunden nach unserem Abflug wurde es in Jakutsk wieder nett. Serafim hatte unsere Ankunft gut vorbereitet. Wir wurden abgeholt und schon um 6 Uhr wurde die Werkstatt für uns geöffnet, damit wir das ganze Equipment unterstellen konnten. Jetzt geht es schnell ins Hotel und dann legen wir mit dem Umbau/Vorbereitung der Fahrzeuge für die härteste Etappe los. Dafür habe ich 4-5 Tage geplant.

Ulrich, unser Fotograf, soll am 28ten, Konstantin aus Moskau am 29ten, Kaspar aus Zürich am 30ten eintreffen. Evgeny wollen wir dann am 02.02. im tausend Kilometer entfernten Ustnera treffen, wo er aus Magadan direkt hinkommt...

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 28. Januar 2009 um 20:29

26.01.2009: Umbau/Vorbereitung der Fahrzeuge

Unsere Aufgabe nun ist die maximale Gewichtsreduzierung und die Vorbereitung bzw. der Umbau auf eine der sicherlich anspruchsvollsten Offroad-Strecken überhaupt mit noch nie bewältigten Abschnitten.

Alles, wirklich alles, prüfen wir auf echten Gebrauch oder nicht. Wenn nicht, wird es verkauft oder an Bedürftige verschenkt. Dazu gehören Kleidungsstücke genauso, wie überschüssiges Equipment. Wir nehmen nur mit, was wir unbedingt brauchen.

Unsere Dachboxen haben - wir wie von Anfang an vorgesehen - jetzt demontiert. Sie werden nach Fairbanks geschickt, wo wir sie wieder montieren. Dies ist notwendig, da unser Notausstieg in der Beringsee bei den Fahrzeugen über die herausnehmbaren vorderen Dachhälften der Wrangler erfolgt. Den vorderen Tank werden wir in Uelen den Menschen, die dort leben überlassen.

Außerdem haben wir heute einen von zwei Unterflurtanks ausgetauscht, die wir uns aufgerissen hatten, begonnen die Satellitenkommunikation und Navigationsmittel aufzustocken (Laptop, Fax, GPS, Kompass, Notsignal, Notfunk, etc.), die Uni Alaska auszurichten, unseren Tracker in Betrieb genommen, begonnen den ersten Anhänger aus der Froststarre zu befreien, Elektrik am F2 instand gesetzt und einen Simmering am F1 erneuert.

Beitrag von „EzioS“ vom 29. Januar 2009 um 10:43

[Zitat von BlueGerbil](#)

....unfreundlichsten Fluglinie weltweit - S7....

In Worten: SIBERIA AIRLINES

Das Vergnuegen hatte ich auch mal, war leicht irritiert, der Flieger war voll, der Pilot sass auf dem Fluegel, stochert mit einer Holzstange im Fluegel umher und zuendete sich eine Kippe an. War recht seltsam?

PS: Sehr hilfreich, wenn die Kollegen kein Englisch mehr sprechen: **Pashulti na hui** -

allerdings muesstet ihr dann zusehen, moeglichst schnell da weg zu kommen! Auch sollte der Russe kein Gewehr bei sich tragen.



Beitrag von „BlueGerbil“ vom 31. Januar 2009 um 16:10

27.01.2009: Strip my trailer

„Ja muss ich mich denn nur ärgern?“ dachte ich, als mir das einfache Hotel "Sesaria" (Name so ausgeschrieben, wie ich es hier in Russland ausspreche) plötzlich das Doppelte an Geld abnehmen wollte als bisher. Ich hasse so was. Vor unserer Abreise waren wir im Polarstar Hotel sehr gut untergebracht. Alles war ok. Jetzt haben wir uns für eine einfache Unterkunft entschieden.

Wenn der Preis stimmt kann man über dreckige Zimmer, Gestank im Bad, auf Putz verlegte Abwasserrohre, undichte Badewannen, lauwarmes Wasser, keine Zimmerreinigung, keine Handtücher, verschmierte Wände, kaputte Schränke, keine Bettdecken, freche Mitarbeiter, runter fallende Verkleidungen, sich durch Leckagen selbst flutende Badezimmer, etc. hinwegsehen. Aber wenn der Preis dann plötzlich um 100% steigt, bei gleichzeitiger Exklusion des Frühstücks regt sich der Matze echt auf!

Ok, soweit ein bisschen Frust, weiter geht's mit den Umbaumaßnahmen. Wir arbeiten mit vier Mechanikern plus Marco und mir parallel an beiden Wagen und den Trailern. Heute war z.B. mein Trailer dran. "Strip my Trailer" war das Schlagwort nachdem die Spezialanhänger bis hierhin alle Härten vollständig klaglos hingenommen und einen super Job gemacht hatten.

Jetzt begannen wir, alles was nicht irgendwie unentbehrlich war zu demontiert, abzuflexen, umzuschweißen etc. Die Auflösung der extra so konzipierten Anhänger hat begonnen. Eine schweinische Angelegenheit wenn alles Eis aus den letzten Ritzen taut und dich nachdem es flüssig über den ganzen dreckigen Anhänger gelaufen ist, von oben bis unten einnässt - weil, du musst ja darunter liegen, denn eine Bühne gibt es nicht. Nach und nach werden wir diese

immer weiter zerlegen bis nichts mehr als der Rahmen da ist. Da sollten wir in Uelen angekommen sein. Die Bilder vorher/nachher werdet ihr in ein zwei Tagen sehen. Außerdem begannen wir mit dem Einbau der Webasto Standheizungen, tauschten den zweiten Tank, ersetzten die bisherigen LKW-Anhängerkupplungen gegen die neuen Spezial-"nato"-Anhängerkupplungen von Rockinger für extremes Gelände fahren und montierten die dritte Winde an den Fahrzeugen.

Ziemlich müde fielen wir um 24 Uhr in die Kojen. Um 5 Uhr müssen wir wieder raus um Ulrich, unseren Fotografen, am Flughafen abzuholen.

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 4. Februar 2009 um 21:09

28.01.-01.02.2009:

Es war einiges los an Arbeit, Organisation und Eintreffen/Wegbleiben von Teammitgliedern bei uns in den vergangenen drei Tagen.

Früh morgens am 28ten holte ich Ulrich Kaifer, unseren Fotografen, der problemlos nach Jakutsk eingeflogen war, am Flughafen ab. Nun waren wir also zu dritt und haben uns voll dem erwähnten Umbau der Fahrzeuge gewidmet.

Super war, dass wir an diesem Tag auch alte Bekannte in Jakutsk wiedertreffen konnten: Thomas Beil und Uwe Lay. Thomas hatte bei mir vor einiger Zeit ein Motorrad gekauft und war mit seinem Freund auf dem Weg nach Oimijakon. Beide transportieren für uns Material nach Jakutsk und nach Hause und unterstützten uns organisatorisch. Wir danken beiden herzlich für ihre Hilfe.

Am 29ten traf dann Konstantin Savva ein. Unser 2tes russisches Teammitglied kam aus Moskau und kümmerte sich sofort um die Sondergenehmigungen. Wir waren zu viert.

Am 30ten traf nach einigen Verspätungen und Flugumlegungen Kaspar Mettler bei uns ein. Kaspar wurde nach 48 Stunden Flug direkt noch für 12 Stunden in die Werkstattarbeiten eingebunden. Er machte seine Sache perfekt und hielt stark durch. Wir waren fünf.

Nun warteten wir nur noch auf die Meldung von Evgeny, der uns mitteilen sollte wann er in dem von uns 1000 km entfernten Ustnera eintreffen wird. Dort wollten wir auf ihn treffen und gemeinsam weiterfahren. Leider kam es anders. Evgenie teilte uns vor zwei Tagen mit, dass er noch für 10-14 Tage wegen geschäftlicher Notwendigkeit in Magadan bleiben müsse. Das war so natürlich nicht geplant. Nun fehlte uns ein Fahrer und wir mussten die eingeteilten Teams ändern. Jetzt fährt Kasper vollverantwortlich den F2 mit Marco an Bord, während ich im F1 mit

Konstantin und Ulrich fahre.

Heute nun, am 01.02.2009, nach der tollen Hilfe von Serafim und seiner Mannschaft - Artyom, Valarie, Dima, Micha, Sonja und Dima starten wir Richtung Belibina.

[Blockierte Grafik: <http://www.pny2009.com/cms/cache/e4f25dc48e2eef63537b3da7f72d985e.jpg>]

[Blockierte Grafik: <http://www.pny2009.com/cms/cache/90766203385910f28c10484483488b58.jpg>]

[Blockierte Grafik: <http://www.pny2009.com/cms/cache/67da7b542053e9bbe08a7f5327a71dfa.jpg>]

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 4. Februar 2009 um 21:26

01-03.02.2009:

Ich frage mich manchmal, ob man gewisse Vorgänge einfach als normal oder als gefügt bezeichnen kann. Z.B. Kaspar Mettler. Wenige Tage vor meiner Abreise meldet sich Kaspar und möchte die härtesten Etappen der Expedition noch mitmachen. Wir machten es möglich und nahmen ihn mit.

Nur 2-3 Tage später erreicht mich die Nachricht, dass Evgeny nicht - oder erst viel später - zu uns kommen wird. Evtl. werden wir ihn in Pevek treffen. Mit Evgeny fiel ein erfahrener Offroad-Fahrer und vor allem der Fahrer des zweiten Expeditionsfahrzeuges aus. Weder Marco noch Konstantin, - eingeschränkt vielleicht Ulrich - können die Gespanne über tausende von Kilometern durch hartes Gelände fahren. Kaspar kann es. Schon nach wenigen Tagen ist klar: Wir haben mit Kaspar einen ideal passenden Kameraden für unser Team erhalten. Er ist ein versierter, umsichtiger und zuverlässiger Fahrer und Teamplayer mit viel Erfahrung. Es passt absolut perfekt. Wir sind dankbar dafür. Überhaupt haben wir aktuell wieder ein super Team. Uli, Marco, Konstantin - alles top Profis was Zusammenarbeit, Fairness und Miteinander angeht. Uli immer mit Humor, Marco mit bayrischer Lockerheit und Konstantin mit russischer Gelassenheit.

Seit gestern 16 Uhr sind wir wieder auf dem Weg und Jakutien will uns anscheinend die gleichen Herausforderungen stellen wie im Dezember bei der Ankunft. Die Region sorgt mit bis zu -52 Grad dafür, dass alles schwer fällt.

Zum ersten Mal trafen wir heute auf ein Phänomen, das jeder Fahrer hier fürchtet: Nalid Ice.

Was ist es; wie entsteht es; bzw. welche Gefahr birgt es?

In der Regel entsteht es wenn ein Fluss aufgrund kältester Temperaturen vollständig bis auf den Grund zufriert. Dann kann das anströmende Wasser nicht mehr unter dem Eis fließen und sucht sich Wege dazwischen und darüber. Es entstehen zum Teil meterhohe Wasserblasen. Das überströmende Wasser gefriert nicht gleich und ist nicht tragfähig. Fahrzeuge die es befahren, brechen in das Eis ein und frieren - wenn sie nicht schnell genug geborgen werden können - gnadenlos fest. So mancher Wagen/LKW wartet Wochen und Monate auf die Bergung. Wir trafen am Fluss Setorym auf Nalid Ice, welches jedoch nur 10/15 cm aufbrach. Wir konnten also passieren.

Mittlerweile sind wir in Ustnera eingetroffen. Nach fast genau 42 Stunden Non-Stopp-Fahrt. Wir sind nun alle seit rund 53 Stunden wach (sieht man mal von drei je rund einstündigen Schlafstopps in der Einsamkeit Jakutiens ab) und haben noch den heutigen Tag vor uns um die Fahrzeuge für die nächste Etappe zu präparieren, die uns auf dem Fluss Kolyma nach Syrianka führen wird.

Die Menschen in Ustnera warnten uns schon vor, dass es durch die tiefen Temperaturen viel Nalid Ice geben wird. Zudem herrschte vor zwei Tagen ein Sturm, der alles mit Schnee zuwehte - Sche***

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/d2fa1cfaaa7cde7e2f4f07ac310aed41.jpg>

Grafik:

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/6b28ae5a07608379ba617a83b60cf228.jpg>

Grafik:

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/27aa1141c849deb5efca90d1d56d57b2.jpg>

Grafik:

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/7143d8e11bc3fdabe36236ef0fef5821.jpg>

Grafik:

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 4. Februar 2009 um 21:37

04.02.2009:

Wir mussten uns entscheiden den heutigen Tag noch in Ustnera zu verbringen.

Am Ende 60 Stunden wach ist dann doch ein wenig viel um nach fünf Stunden Schlaf die gefährlichen 400 km nach Syrianka in Angriff zu nehmen. Alle warnen uns vorsichtig zu sein, helfen aber auch noch Tricks an den Autos umzusetzen, spezielle Eisbrechstangen zu besorgen

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/9000-jeep-auf-den-spuren-der-v%C3%B6lkerwanderung-rekordfahrt-von-paris-nach-new-york/>

etc.

Wir brechen morgen früh auf.

Am Abend lud uns unser Freund Vitalie aus Ustnera noch ein an einer Geburtstagsfeier seiner Mutter teilzunehmen.

Bewirtet mit besten jakutische Spezialitäten wie Därmen junger Pferde und anderer Leckereien, verbrachten wir vier Stunden im Kreise seiner Familie. Tanzen und singen gehören hier dazu und so brachten auch wir auf deutsch ein Ständchen und tanzten nach einigen Wodka mit den Damen im Alter unserer Mütter. Es war ein herzliches Fest.

Es war sozusagen eine wirklich schöne Verabschiedung aus der Zivilisation in die Härte des Kolymar Gebiets.

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/f076d2d91d1ce957f58c3f64b9bc3b5f.jpg>]

Beitrag von „Arndt“ vom 5. Februar 2009 um 09:26

Hier auch noch ein Werbebeitrag von einem der Sponsoren:

Zitat

Schwimmpontons bringen Jeeps über die Beringstraße

Es ist eine der letzten großen Herausforderungen und bisher hat es noch niemand geschafft: Die Umrundung der Erde nur mit einem Landfahrzeug.

Mathias Jeschke, Organisator außergewöhnlicher automobiler Rekordfahrten, will es mit seinem Team nun versuchen. Am 2. Oktober startete die Fahrt in Paris, die Ankunft ist für Mai 2009 in New York geplant. Achillesferse der Extrem-Expedition ist die Überquerung der Beringstraße, auf der die Fahrt über offenes Wasser führen kann, da die Beringstraße in den letzten Jahren auch im Winter nicht mehr vollständig zufror.

Kunststoff ist hier der Schlüssel zum Erfolg: Simona aus Kirn im Hunsrück hat ein Schwimmersystem gefertigt, das außergewöhnliche Anforderungen erfüllen muss: Hohe Belastbarkeit bei geringem Gewicht – das war die größte Herausforderung bei der Konstruktion des Schwimmersystems für die Fahrzeuge der Expedition „Paris/New York

- Transcontinental 2009“. Die Ingenieure haben mit den PE-HWU Platten des Unternehmens ein Material gefunden, das diesen hohen Anforderungen gerecht werden soll. Sie weisen laut Hersteller hohe Witterungsstabilität auf und haben sich für vielfältige Anwendungen im Temperatureinsatzbereich von -50 bis 80 Grad Celsius bewährt.

Das geringe Gewicht in Verbindung mit hoher Schlagunempfindlichkeit gewährleiste ein gutes Handling der Komponenten des Schwimmersystems. Die Schwimmer werden während der gesamten Expedition auf Trailern mitgeführt. Die Fahrer müssen sie vor Ort unter extremen Bedingungen mit Muskelkraft an die Jeeps montieren und demontieren können.

Ein internationales Team wird auf den Spuren der Völkerwanderung erstmalig die Erde ausschließlich mit dem Auto auf dem Landweg fahrend umrunden und weltweit für CO2-Neutralität, den Einsatz von erneuerbaren Energien und Energieeffizienz werben. Die historische Fahrt führt durch 20 Länder Um keine Schäden zu hinterlassen und dennoch Geschichte zu schreiben, wird die Expedition im Winter und CO2-neutral durchgeführt. Die Unversehrtheit der Umwelt auf den fast 43.000 Kilometern Wegstrecke wird durch verschiedene Maßnahmen erreicht: Zum Einsatz kommt unter anderem emissionsarmer Biokraftstoff sowie Bioöl für die Motoren, Achsen und Getriebe auf Basis biologisch leicht abbaubarer und erneuerbarer oder nachwachsender Rohstoffe. Nach Abschluss mit einer Baumpflanzung in enger Abstimmung mit staatlichen Stellen der projektbezogene CO2-Ausstoß neutralisiert. Die Fahrt wird so letztendlich sogar zur CO2-Reduktion beitragen.

Das Unternehmen Simona hat, so eine Verlautbarung, zur Unterstützung des Projektes entschlossen, da es die Ziele der Erdumrundung voll unterstützt: Umweltschutz und nachhaltiger Umgang mit Ressourcen sind wichtige Unternehmensziele. So werde schon seit Jahrzehnten kein Blei und kein Cadmium bei der Produktion mehr verwendet. Weit mehr als 95 Prozent der Abfälle werden recycelt und dem Produktionskreislauf wieder zugeführt. Zudem tragen die Produkte, beispielsweise in der Automobilindustrie, zur Gewichtsreduzierung und damit zur Senkung von Emissionen bei. Das Umweltmanagementsystem ist nach DIN EN ISO 14001 zertifiziert.

Aber vor allem habe die große technische Herausforderung, Schwimmpontons aus Kunststoff für eine so extreme Anforderung zu realisieren, den Ehrgeiz der Ingenieure geweckt.

Alles anzeigen

[Quelle](#)

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 9. Februar 2009 um 21:57

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/9000-jeep-auf-den-spuren-der-v%C3%B6lkerwanderung-rekordfahrt-von-paris-nach-new-york/>

05.02.2009: Einstieg in die Winterwege

Wir starteten nachdem wir rund 850 Liter Benzin aufgenommen und das Bioethanolmischungsverhältnis hergestellt hatten gegen 10 Uhr aus Ustnera und fühlen uns nun zeitweise wie Kapitäne auf einem Schiff: Mit anfänglich 1,2 Bar Luftdruck (später reduzierten wir nochmals wegen starker Schneeverwehungen auf 0,7 Bar) und als Vorsichtsmaßnahme, die sich bewähren sollte, mit ausgebauten Stabilisatoren schaukeln die Wagen wie auf hoher See. Der Grund: Ohne die Stabilisatoren ist die Verschränkung nochmals viel besser und die elektrischen Diskonnektoren werden durch das viele Eis nach dem Einbrechen in Wasser einfrieren. Das wollten wir verhindern.

Wir erreichten nach ca. 90 km Winterstraße Richtung Magadan den kleinen unscheinbaren Abzweig nach Syrianka. Dieser Einstieg markiert den Beginn der harten Winterwege Chukotkas. Von hier aus (rund 600 m über NN) führte uns unsere erste Winterwegsetappe ca. 60 km auf den zugefrorenen Flüssen Burustach und Andigitschan Richtung Sasyr. Insgesamt legten wir in 15 Stunden Fahrt rund 220 km zurück, überquerten drei Pässe bis auf 1300 m über NN, halfen zwei LKW-Fahrern, die mit Motorschaden liegen geblieben waren indem wir über Satellitentelefon einen Notruf an die Zentrale absetzten, fuhren durch das Aquarium* und winchten mehrfach mein komplettes Gespann aus Tiefschnee, wenn ich beim Durchbrechen des Schnees stecken blieb.

In jedem Fall haben sich die Winden bei den jetzt rund acht Tonnen schweren Gespannen ein ums andere Mal bewährt - wie auch die Spezial-Anhängerkupplungen von Rockinger. Sie ermöglichen extremste Verschränkung zwischen Fahrzeug und Trailer - und die hatten wir zur Genüge.

Die Winterwege sind von 6x6 oder 8x8 Trucks "durchgebrochene Tracks". Sie führen querfeldein, entlang oder durch/über Flüsse, Wälder, Hänge, Ebenen, etc. Gerade so, wie die Trucks durchkommen. Oft waren wir mit 10 km/h oder weniger unterwegs und fuhren durch Täler oder Hochebenen und über Pässe, die von gewaltiger Schönheit sind. Auf einer dieser Hochebenen musste vor kurzem ein heftiger Sturm getobt haben. Es sah aus wie nach einem Erdbeben. Überall Zacken, Eis und meterhohe Schneeverwehungen, die im unwirklichen Scheinwerferlicht wie aufgebrochene Erde aussahen.

Unterwegs trafen wir Trucker in ihren extrem Urals und Kamaz, die sich verwegen durchkämpfen. Sie berichteten uns von mehreren offenen Flüssen, die wegen warmen Wassers nicht zufrieren. Bei ihrer Überquerung sollten wir vorsichtig sein. Nachdem wir gegen 3 Uhr morgens den offenen Fluss erreicht hatten, stoppten wir und richteten uns für die Nacht ein. Den Fluss bei Nacht zu durchqueren war zu gefährlich. Am nächsten Morgen traf es sich sehr gut, dass wir einen LKW-Konvoi auf uns zukommen sahen. Die Trucks durchquerten den Fluss auch nur mit Mühe. Wir konnten zusehen wie ein Kamaz aus dem Fluss geborgen wurde, der die meterhohe Eisstufe nicht erklimmen konnte. Nicht weit von der Stelle wo die Trucks querten fand Kaspar eine zerstörte alte Brücke. Die LKWs trägt sie nicht mehr aber unsere Fahrzeuge

hoffen wir wird sie aushalten um uns eine heftige Winchaktion zu ersparen.

*Das Aquarium: Bei LKW-Fahrern berüchtigter kleiner See, kurz vor dem dritten Pass, auf dem sich in der Regel Nalid Eis bildet. Als wir am Morgen LKW-Fahrer trafen, sagten sie uns es sei ca. 5 cm dick. Nachmittags waren es schon 30 cm und als wir eintrafen brachen wir bis über die Achsen ein. Wir mussten es durchfahren, da wir damit rechneten, dass wir am nächsten Morgen noch tiefer einbrechen und uns die Autos am aufgebrochenen Eis der Trucks, welches wild hochsteht, beschädigen würden. Das hatte aber auch zur Folge, dass wir nicht wie ursprünglich geplant auf dem dritten Pass übernachten konnten (die Temperaturen sind in der Höhe in der Regel bis 10 Grad wärmer als im Tal), sondern weiter fahren mussten um zu verhindern, dass die Räder, Bremsen und Achsen nach der Wasserdurchfahrt einfrieren.

Feeling Gruppe: Nach sechs Stunden Schlaf und einem ausgedehnten Frühstück in herrlicher Landschaft bei Sonnenaufgang war die Power wieder da, nachdem zuvor die Anstrengungen an den Nerven zehrten.

[Blockierte Grafik:
http://www.pny2009.com/cms/upload/bilder/fotogalerie/Laender/toSasyr/pl_PN22566.jpg]

[Blockierte Grafik:
<http://www.pny2009.com/cms/cache/12a757f540441cf030a826a4867da432.jpg>]

[Blockierte Grafik:
<http://www.pny2009.com/cms/cache/2b4dcea4fa0aa1439b624af71659bc98.jpg>]

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 9. Februar 2009 um 22:14

06.02.2009: Sasyr

Die kleine Brücke hielt. Und als wir danach auch noch eine große Fläche Nalid Eises ohne Probleme durchfahren weil es schon wieder gefroren war, war der Tag gebognt. Ein schwieriger Teilabschnitt war genommen.

Auf unserem weiteren Weg entdeckten wir zwischen Bäumen ein Basecamp der Rentierhirten. Es war vorübergehend verlassen, aber beeindruckte uns doch. Auf ein paar zusammengebundenen Holzplanken in ungefähr 1,5 m Höhe wird in Fellen geschlafen. Als Schutz dient lediglich einen notdürftige Plane. Schon gestern sahen wir Spuren eines oder mehrerer Hirten mit einer großen Anzahl von Tieren und folgten ihnen - jedoch ohne sie zu treffen.

Gegen 17 Uhr erreichten wir das von unserem nächtlichen Rastplatz rund 85 km entfernte native Dorf Sasyr. Es ist hauptsächlich von Pferde- und Rentierhirtenfamilien bewohnt und hat eine lange Tradition. Hier steht auch das einzige Museum, welches die Historie des Volksstammes der Ewenen zeigt. Keine fünf Minuten nachdem wir einfuhren, umringten uns vielleicht 20 Kinder. Groß war die Freude, als wir ihnen in dem kleinen Shop Schokolade kauften. Direkt lud uns eines der etwas älteren Kinder zu sich nach Hause ein. Dort angekommen bewirtete uns die Familie mit Tee und Gebäck.

Anschließend fuhren wir noch rund 70 km über heftigste Buckelpisten durch Wälder bis zu unserem jetzigen nächtlichen Standplatz im Tiefschnee bei -48°C.

[Blockierte Grafik: <http://www.pny2009.com/cms/cache/717021d324e85e5536bc76640c38e7e4.jpg>]

[Blockierte Grafik: <http://www.pny2009.com/cms/cache/9e7bfea000c4a721281c9e056d63626e.jpg>]

[Blockierte Grafik: <http://www.pny2009.com/cms/cache/69906f4a1d6db2890a40d47bc6e59727.jpg>]

[Blockierte Grafik: <http://www.pny2009.com/cms/cache/b3d9871ee519e61eb5f6fed1057de0d5.jpg>]

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 9. Februar 2009 um 22:24

07.02.2009:

Ich hatte mich knapp verkalkuliert.

Als wir am Morgen aufwachten war dies nicht weil der Wecker klingelte oder wir ausgeschlafen hatten, sondern weil der Motor am F1 ausging. In der Nacht wollten wir die Tanks bei eisigen Temperaturen nicht noch auffüllen und ich kalkulierte die Restmenge im Haupttank sollte knapp bis zum Morgen reichen. Sie tat es um eine halbe Stunde nicht. Das eine Umpumpaktion unmittelbar nach dem Aufwachen und in schneidender Kälte nicht wirklich Spaß macht und man schlagartig hell wach ist, ist auch klar. Entschädigt wurden wir mit dem Eintreffen der ersten Sonnenstrahlen und einem Landschaftsbild wie es sich ein Maler nicht schöner hätte ausdenken können.

Interessant ist bei uns immer das Frühstück. Die beengten Platzverhältnisse in den Wagen ringen uns in der Regel akrobatische Leistungen (das gilt auch für die Bildbearbeitung, die Uli während der Fahrt mit großer Fingerfertigkeit aber mit noch mehr Geduld - leichtes bis

mittelschweres Fluchen über die nächste Beule am Kopf oder Ähnliches hören wir vorne kaum noch - zu Wege bringt) ab. Und da das Frühstück bei uns die einzige Mahlzeit ist, die wir im Ruhezustand - also ohne zu Fahren - einnehmen, geben wir uns natürlich Mühe. Da wir im Auto kochen, müssen die drei Schlafplätze mit dem Innenraumequipment in die Küche verwandelt werden, wozu Umbaumaßnahmen notwendig sind. 😊

Aber dann ist's kuschelig. Dass drei Männer im Jeep komfortabel schlafen können ist eh klar.

😊 Heute Morgen z.B. flippte mein dick bestrichenes Marmeladenbrot, welches ich auf meiner Tasse abgelegt hatte, welche auf dem Rand des GPS stand, welches neben dem Funkgerät montiert ist und gab sich der Erdanziehung hin. Bis es mit der Marmelade nach unten die Endposition auf der Hydrauliksteuerung eingenommen hatte, streifte es noch das Funkkabel, das Lenkrad, von dort das Laptop um dann über meine Hose und das Sitzfell nach unten zu rutschen.

Mittlerweile fahren wir fast nur noch auf Flüssen oder durch Flussbetten über Treibholz. In einem dieser engen Flussläufe trafen wir Vitali und Kirill. Beide leben in einem 2,5 x 2,5 m großen, einfachen Zelt und arbeiten daran, einen Mitte Dezember in Nalid Ice eingebrochenen 6x6 Urla-Truck aus dem Eis zu befreien. Der Wagen ist ein einziger riesiger Eisklumpen. Der Trick besteht nun darin, den LKW als ganzen Eisblock aus dem Fluss zu lösen und diesen rund 9 x 3 x 1,5 m großen Brocken mittels einer Eisrampe und zwei weiteren Trucks aus dem Fluss an Land zu ziehen.

Eine Mörderarbeit. Diese wird ungefähr zwei Wochen dauern. Danach braucht man nochmals rund eine Woche um den Truck mittels großer Bunsenbrennern aus dem Eisblock raus zu tauen und rollbereit zu machen. Ein anderer Truck wird dann das havarierte Fahrzeug 200 km in die nächste Ansiedlung schleppen, wo die Reparatur beginnen kann.

Wir hoffen Syrianka in rund sieben Stunden zu erreichen.

[Blockierte <http://www.pny2009.com/cms/cache/a1eb3e1907dfce85d843b77412e85f07.jpg>]

Grafik:

[Blockierte <http://www.pny2009.com/cms/cache/a0905fea4496f1d9077f8df0ba868663.jpg>]

Grafik:

[Blockierte <http://www.pny2009.com/cms/cache/cbe4f73c574c2bea1e74f72c800669e4.jpg>]

Grafik:

[Blockierte <http://www.pny2009.com/cms/cache/54466a07e6a566043e592a45dd45a13a.jpg>]

Grafik:

[Blockierte <http://www.pny2009.com/cms/cache/f92555d87388b85f71ba56030dcaeba1.jpg>]

Grafik:

Beitrag von „Sittingbull“ vom 10. Februar 2009 um 12:51

Hallo Jan,

wieder mal sehr spannend 

Grüße von Stephan 

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 11. Februar 2009 um 19:41

11.02.2009:

Wir kriechen mit 5 km/h daher und sind eigentlich viel zu langsam. Die extrem heftigen, harten und buckeligen Winterwege lassen aber keine höheren Geschwindigkeiten zu. Nach rund drei Tagen mehr oder weniger nonstop Fahrt ab Ust-Nera (wir schliefen immer nur ein paar Stunden in der Taiga) sind wir gestern Nachmittag in Syrianka angekommen. Wir begannen sofort mit der Suche nach einer warmen Garage und einer Übernachtungsmöglichkeit. Beides fanden wir dank sehr freundlicher russischer Helfer. Die Garage hatte genug Platz für die Autos und Anhänger und man ließ uns trotz der sonntäglichen Pause mit der Kontrolle der Fahrzeuge und Anhänger sowie der Instandsetzung verschiedener Beschädigungen beginnen.

Parallel kaufte ein Teil des Teams weitere Vorräte für die kommenden 1500 km bis Belibina ein. Konstantin organisierte ein Zimmer für uns (5 Mann auf 3,5 x 3,5 m), wo wir uns wieder mal ausstrecken konnten - siehe hierzu auch Ullis Anmerkungen/Anekdoten**. Irina, die freundliche ältere Hausdame kochte sogar für uns und wir konnten in der Zwischenzeit ein paar Sachen waschen.

Endlich wieder ein Hotel.

Matthias Jeschke

** Ulrich Kaifer:

Wir hatten ein kleines nettes Apartment mit einem Zimmer und kleiner Küche.

Das Badezimmer machte einen super Eindruck. Ich hatte die Ehre als erster duschen zu dürfen und nahm nach drei Tagen Abstinenz dankend an. Im Gegensatz zu allen anderen bisherigen Duschen hatte diese sogar eine Duschkabine was insofern ganz nützlich sein kann, als dass man das Bad nicht jedes mal komplett fluten muss. Als ich in die Kabine stieg merkte ich jedoch sofort, dass ich weit gefehlt hatte. Die Kabine war erstens nicht auf der Duschtasse befestigt, so

dass diese schräg saß und zweitens sich die Tür nicht richtig schließen ließ. OK, dann wohl doch fluten. Viel schlimmer war jedoch, dass sich die Temperatur des kleinen Wasserstrahls nur zwischen kochendem Wasser und eisig kalt regulieren ließ. Als ich endlich nass war musste ich zudem noch feststellen, dass sowohl mein Shampoo, sowie die Waschlotion in meinem Kulturbeutel, welcher während der Fahrt unter der hinteren Sitzbank lagert, gefroren waren. Beim Ausstieg hielt ich mich dann noch grob fahrlässig an der Handtuchstange fest, welche sich dann von der Wand löste und in Ihre Einzelteile zerfiel. Trocken, sauber und glücklich verließ ich dann schließlich das Bad.

Ein weiteres kleines Missgeschick passierte mir wenig später. Wir hatten die Möglichkeit unsere dreckige Wäsche in einer Maschine zu waschen. Kaspar hatte sich darum gekümmert und kam erstaunlich schnell mit gewaschener aber feuchter Wäsche zurück. Die Waschkdauer kann nicht mehr als 20 Minuten betragen haben. Die Heizung war nicht wie sonst immer in Russland auf Sauna gestellt. An einem roten Drehknopf an der Seite wollte ich dies ändern. Was man wissen muss, normalerweise laufen die Heizungen in Russland auf vollen Touren, die Raumtemperatur wird nur über das Öffnen der Fenster reguliert.

Die Tatsache eines roten Drehknopfes hätte mich eigentlich stutzig machen müssen, aber als mehr oder weniger Anfänger in diesen Breiten habe ich diesen mal beherzt aufgedreht. Das Öffnen des ziemlich großen Entlüftungsventils hatte zur Folge, dass die doch relativ frisch gestrichene Wand mit einer nicht ganz unerheblichen Menge ziemlich brauner Brühe versaut wurde. Ich war so verduzt, dass ich das Ventil auch erst nach geschätzten drei Sekunden wieder zudreihen konnte. Die Wand konnte ich ganz gut reinigen, die Pfütze in der Raumecke überließ ich Ihrem eigenen Schicksal. Der Schaden hielt sich aber in Grenzen.

Danach hatten wir einen ganz netten Abend in unserer kleinen Küche. Die Dame an der Rezeption machte uns ein warmes Abendessen aus Lebensmitteln, die wir für diesen Zweck eingekauft hatten. Nach zwei Bier und dem warmen Essen war ich im Nu so müde, dass es mir schwer viel nicht am Tisch einzuschlafen.

Kaspar und ich durften uns als Dienstälteste das Bett teilen, der Rest schlief mit Schlafsäcken auf dem Boden. Es gab jedoch nur eine Decke für uns zwei. Ich beschloss mir aus zwei Bezügen meine Bettdecke zu bauen. Dies ging anfänglich auch ganz gut, ich schlief sofort ein, wachte aber in der Nacht wieder auf weil mir kalt war. Nach langem Kampf gegen den allseits bekannten Schweinehund zog ich mir einen Pullover an, fror dann aber weiter an den Beinen und hatte keinen sonderlich guten Schlaf.

Insgesamt war ich aber doch ganz froh mal wieder in der Zivilisation gewesen zu sein, geduscht und in einem Bett geschlafen zu haben.

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 14. Februar 2009 um 09:40

11.02.2009 - Teil 2

Noch zu keinem Zeitpunkt wurde uns die Gastfreundlichkeit und Hilfsbereitschaft der russischen Bevölkerung nicht zuteil. Und ohne die freundlichen russischen Helfer wird es hier sehr schwierig bis unmöglich. Du brauchst mal schnell ein schweres Werkzeug oder ein Schweißgerät oder eine Drehbank oder eine Garage oder was auch immer. An dieser Stelle möchten wir zwischendurch wieder einmal allen, die wir kennen lernen durften weil sie uns halfen, und denen, die für das Einsatzteam unbekannt etwas tun oder taten, sei es im Vorder- oder im Hintergrund, vielen, vielen Dank sagen.

Am nächsten Abend ging es weiter auf eine 380 km lange, nervenzehrende Fahrt auf dem Fluss Kolymar. Diese mit Eislöchern gespickte Buckelpiste (entstanden aus Luftblasen, die von Trucks eingedrückt wurden) hatte es in sich. Hundertfach schlugen die Reifen durch, brechen wir in Messerscharfe Eislöcher ein oder durchfahren sie, überfahren wir Steine, Baumstämme etc. Dass wir weder an einem der Anhänger, noch an einem der Jeeps bisher einen Reifenschaden hatten, bestärkt mal wieder meine Überzeugung, dass wir mit dem Goodyear Wrangler MT/R den besten Geländereifen der Welt auf unseren Expeditionen einsetzen.

Wir benötigten für die nonstop Fahrt mit bis zu -50°C - während derer wir auch den Arctic Circle überquerten - rund 16 Stunden und kamen geschlaucht in Schritnikolimsk, einem Dorf in the middle of nowhere an. Dort angekommen wurden wir binnen Minuten von Journalisten und Einwohnern begrüßt. Es ist ein wirklich schönes kleines Dorf, das an das Ufer der Kolymar aus Holz gebaut wurde. Es ist aufgeräumt und die kleinen eigenen Häuser sind größtenteils hübsch zu Recht gemacht und gepflegt. Das dieses kleine Dorf, in dem neun Monate im Jahr Winter herrscht, auch Stadtrechte besitzt, geht - wie wir hörten - auf eine Geschichte während der Zeit von Katarina II zurück.

Auf Grund der extremen Winterwege, die uns und unserem Material alles abverlangen, müssen wir alle paar hundert Kilometer kontrollieren und reparieren. Zum Glück hatten wir auch dieses Mal eine kleine Garage, in der es um null Grad war und wir die Arbeiten erledigen konnten.

Wenn man sich fragt wie die Wege, die wir fahren sind, so kann man nur sagen, dass viele normale Geländewagen diese schon auf Grund der Böschungswinkel kaum hätten meistern könnten ohne sich die Stoßstange etc. abzureißen. Man kann kaum beschreiben wie zerstörerisch sie sind. Tausende von Löchern, hohen Wellen, Ästen, Baumstämmen, steile Auf- und Abfahrten in Flussbetten etc. Und wir zerren dort auch noch die Trailer durch. Das dies nicht bis ans Ende ohne Schäden geht ist allen klar. Wann wir jedoch das erste größere Problem haben würden konnte keiner sagen. Dass es aber nicht mehr lange dauern konnte bis irgendetwas nachgab war klar. Heute Nacht war es dann soweit. Es passierte in einem Hohlweg ca. 50 km hinter Schritnikolimsk. Rechts und links eine 1 m hohe Böschung. Der Weg war so schmal, dass immer nur einer durchfahren konnte und mit hohen Wellen und Brüchen versehen. Dort zerrten wir die Trailer im ersten Gang mit Untersetzung und Sperren durch, als ich meinen plötzlich im Rückspiegel vorne in die Luft ragen sah. Zuerst dachte ich die

Anhängerkupplungen seien auseinander gerissen, was aber nicht der Fall war. Es war der Rahmen, an dem ein Teil abgebrochen war. Nun hieß es improvisieren. Und das - wegen der Kälte und weil große Uraltrucks vor und hinter uns auf die Durchfahrt warteten - schnell. Mit Spanngurten bauten wir eine Behelfslösung und machten nach rund einer Stunde die Gasse frei, indem wir uns etwa 300 m weiter in die Böschung schlugen.

Nachdem die Trucks passiert hatten, mussten wir noch auf schwierige Art und Weise wenden und fuhren sehr langsam zurück in ein kleines Dorf mit Namen Nalimsk, welches wir vor ungefähr 30 km passiert hatten. In dem Dorf, in dem ausschließlich Jakuten auf traditionelle Art und Weise mit der Natur leben, fragten wir den Bürgermeister wer uns ein Schweißgerät zur Verfügung stellen oder uns etwas schweißen könne. Er sagte uns, dies sei nur morgen früh möglich und lud uns ein in seinem Bürgermeisterzimmer zu übernachten. Zwischen Stühlen, Fahnen und Tischen schliefen Ulrich Kaifer, Kaspar Mettler, Marco Schwarzer und Konstantin Savva, während ich in meinem Wagen blieb um sicher zu stellen, dass die Motoren bei -50°C gut durchliefen.

Am nächsten Morgen organisierte der Bürgermeister wie versprochen die Reparatur. Ivan, der Schweißer des kleinen Kohleheizkraftwerks des Dorfes, nahm uns mit zu sich nach Hause. Er hatte einen kleinen Transformator mit dem er ein elektrisches Schweißgerät betreiben konnte. Nachdem er Felle unter dem Anhänger ausgebreitet und aus einer alten Stahltürzarge vier Verstärkungsteile hergestellt hatte, begann er mit richtigen Schweißen. Die Reparatur inkl. der präventiven Maßnahmen dauerte den ganzen Tag - draußen versteht sich, weil es keine Garage gab. Zwischenzeitlich lud er uns noch zu Tee und Gebäck, anschließend sogar noch zum Pferdefleisch essen ein. Da sich in dem traditionellen Hauptgericht auch eine ausgiebige Menge Pferdedärme befand, fiel es einem Teil des Teams nicht leicht der Höflichkeit halber die von der anwesenden Schwiegermutter randvoll gefüllten Teller zu leeren. Gegen 17 Uhr wollten wir aufbrechen und befuhren langsam die Dorfstraße, als immer mehr Kinder und Jugendliche um uns herum auftauchten. Auch Erwachsene kamen, aus Fenstern wurde gewunken.

Wir hielten wieder und wieder an, erklärten, ließen auf den Autos unterschreiben und mussten Fotos machen. Abschließend bug man für uns sogar noch frische Brote für den 700 km langen harten Weg, im mehr oder weniger Schrittempo nach Tscherskie, der nun vor uns liegt. Bei einsetzendem Schneefall fuhren wir los.

[Blockierte <http://www.pny2009.com/cms/cache/dfc8902f4d476a57e6891f88f418f6a1.jpg>] Grafik:

[Blockierte <http://www.pny2009.com/cms/cache/0f300a7bb49037d45743423f1afa3457.jpg>] Grafik:

[Blockierte <http://www.pny2009.com/cms/cache/f719e8086f2d79e72acb1646fb387e2d.jpg>] Grafik:

[Blockierte <http://www.pny2009.com/cms/cache/b16fe40f9fdcb1bab0b7f931f581ee0c.jpg>] Grafik:

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 18. Februar 2009 um 18:24

16.02.2009: Neue Kurzmeldung vom Expeditionsteam

Team erreicht nach sehr schwieriger, anstrengender Etappe Belibino / heftige Probleme unterwegs / ein PNY-Jeep mit Trailer in Scheetreiben im Graben / Anhänger umgefallen / dennoch nichts Erhebliches zerstört / keine Verletzungen / Team wohl auf / sehr freundliche, hilfsbereite Aufnahme von allen in Belibino / Bericht folgt

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/8bfde0900076bd97aefb26f1337902be.jpg>

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/891ce52dd34cbd148295034073a9cf61.jpg>

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/180f1f141cf32f4acd4f9b4202799c13.jpg>

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/28261d0b53942db5ea0c204b7bbcfbb7.jpg>

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/ea8186529491d21a13089701cc6e3ff6.jpg>

Beitrag von „Thanandon“ vom 18. Februar 2009 um 18:39

Gr-8 pix.

Thanx for sharing and good luck!

Beitrag von „Michael67“ vom 20. Februar 2009 um 09:33

Hallo Jan

Sehr schöne und ausführliche Berichte mit Bildern.

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/9000-jeep-auf-den-spuren-der-v%C3%B6lkerwanderung-rekordfahrt-von-paris-nach-new-york/>

Super zu lesen, Danke.

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 20. Februar 2009 um 18:50

19.02.2009: (1)

Es war eine harte Etappe mit vielen Hindernissen bis Bilibino, aber im Endeffekt kamen wir durch.

Das Team ist in Bilibino, die Fahrzeuge und Trailer auch.

Ein Hammer was uns alles auf dem Weg ab Shishmaref ereilte. Wir hatten und haben keine Leistung am F1, schlugen uns mit festgefrorenen Bremsen in Tscherski rum, erhielten die Nachricht nicht nach Tschukotka einreisen zu dürfen, verloren ein komplettes Rad inklusive Bremsentrommel, etc. am Trailer2, hatten durch Eis blockierende Räder an beiden Trailern und das F1-Gespann rutschte in den Graben.

Der Reihe nach:

Als wir bei Eiseskälte vor Tscherski immer langsamer wurden und wir schließlich durch die Leistungsprobleme des F1 und den dadurch entstandenen Mehrverbrauch 5 km vor der Stadt auch noch eine Nachtankaktion durchführen mussten, war die Anspannung groß. Zum Bersten war sie bei mir als ich zum gleichen Zeitpunkt von Jürgen Graf die Nachricht erhielt, wir müssen in Tscherski stehen bleiben und dürfen nicht nach Tschukotka einreisen, da uns keine Sondergenehmigung erteilt worden ist. Ich bin bald geplatzt - was war nur passiert? Eiligst telefonierte ich mit Jürgen und erhielt die Info, dass von uns benötigte Versicherungspapiere nicht bei den Behörden eingetroffen waren, woraufhin diese korrekterweise die Genehmigung ablehnten. Und das rund 40 km vor der Territoriumsgrenze. Dass wir spät in dieser Nacht doch noch die Einfahrtserlaubnis erhielten, verdanken wir Personen, Behörden und Institutionen, die uns vertrauten. Vielen Dank an dieser Stelle an alle beteiligten Personen und Stellen (als wir am nächsten Abend laut GPS-Koordinaten die "Grenze zu Tschukotka" erreichten, zelebrierten wir den Übertritt natürlich in Ehren).

Wir schafften es dann mit nur noch möglichen 1000 1/min des F1 in der Untersetzung bis in die Stadt Tscherski, wo wir von der Polizei schon erwartet wurden. Man hatte seit langem auf uns gewartet und war froh uns unversehrt zu empfangen. Nach der obligatorischen Kontrolle und nachdem wir die Expedition bei den Zuständigen gemeldet hatten brachte man uns mit unseren Wagen zu einer warmen Garage, wo das Team noch einige Zeit kontrollierte und reparierte um dann erschöpft auf den Sitzen in der Garage einzuschlafen. Eigentlich nur geplant für rund 2 Stunden um danach gegen 4 Uhr morgens wieder Richtung Bilibino aufzubrechen. Aber geweckt haben uns dann die ersten Arbeiter um 10.00 Uhr.

Wir hofften die Leistungsprobleme des F1 seien gefrorenes Wasser aus den Zusatztanks, was sich leider nicht bestätigte. Und so entschied ich mich, dass wir unsere langsame Fahrt ohne Leistung auf der nächsten - 380 km langen - Etappe Richtung Tschukotka fortsetzten. Just in dem Moment wo wir aus Tscherski abfahren wollten und die Trailer anhängten, stellten wir fest dass meine Bremsen am Trailer1 zugefroren waren. Also mussten wir mit russischen Brennerlampen* diese erst freibrennen. Nette Arbeit bei -50° C, welche uns auf dieser Etappe aber nochmals bevorstand. Nur wussten wir das zu diesem Zeitpunkt natürlich noch nicht.

Kurz hinter Tscherski, mitten auf der Kolymar trafen wir dann auf den verunglückten Truck. Dieser war nur 10 Tage zuvor in das Eis eingebrochen, obwohl er auf der Hauptspur fuhr. Wahnsinn. Zum Glück war ein zweiter Truck dabei, der die beiden nassen Fahrer aufnahm, die sich in letzter Sekunde aus dem Fahrerhaus befreien konnten. Sie wären sonst binnen Minuten erfroren.

19.02.2009: Teil (2)

Der Verlauf der Straße führte uns dann über viele Kilometer auf der Kolymar und einem Nebenarm weiter Richtung Nordosten. Die Temperaturen lagen bei über -50°C als wir irgendwann nachts während eines Pinkelstopps feststellten dass an Kaspars Trailer (T2) ein Rad samt Felge, Reifen, Bremstrommel und Distanzscheibe fehlte.

Die Strecke war mittlerweile seit rund 100 km zu einer schmalen Spur geworden und schwierig zu befahren. Da das Rad irgendwo verloren gegangen sein konnte und wir in der Nacht keine Chance haben würden es zu finden, entschieden wir auf drei Rädern weiter zu fahren (wie wir dies auch auf der kommenden 380 km langen Strecke von Bilibino nach Pevek tun werden. Dort erwarten wir das benötigte Ersatzteil zu erhalten).

Wir durften besser nicht stehen bleiben bei dieser Kälte, zu der nun auch noch Wind kam. Das wir dann doch noch 3 Stunden an diesem Platz verbrachten hatte damit zu tun, dass ich - als Kaspar losfahren wollte - sah, dass zwei Räder am T2 blockierten. Die Bremsen waren eingefroren. Um weiter fahren zu können und nicht Gefahr zu laufen, dass uns dies nochmals passiert (wahrscheinlich war dies auch die Ursache für den Verlust des Rades), entledigten wir uns kurzerhand der Bremsfunktion am T2 indem wir das Bremsgestänge auseinander schraubten und die Bremsbacken an den blockierten Rädern in einer heftigen Reparaturaktion (Stichwort Brennerlampen) auf der Winterstraße ausbauten (später in Bilibino haben wir dann sämtliche irgendwie zur Bremse gehörenden Teile an T1 und T2 ausgebaut).

Im Verlauf der weiteren Fahrt, widmeten wir uns der weiteren Fehlersuche am F1. Mit dem Diagnosecomputer prüften wir sämtliche Paramater, führten Tests durch und verglichen die Daten der beiden Wagen im Fahrbetrieb. Ich saß gerade im F2 und wertete mit Kaspar Informationen aus, als über Funk das nächste Hindernis auf dem "steinigen" Weg nach Bilibino durchgegeben wurde: "Matthias, Schei***, ich hab mich total festgefahren". Im dichten

Schneetreiben war das F1 Gespann nach links von der Straße abgekommen und in einen Graben gerutscht. Dabei war der Trailer umgekippt und lag auf der Seite. Nicht lange nachdenken hieß es und anpacken. Schnellstens mussten beide Fahrzeuge geborgen werden. Wir lösten zunächst den Trailer vom Wagen und stellten ihn mit Winchen auf die Räder. Dann zogen wir ihn mit den Warn Winden und Umlenkrollen auf die Straße. F1 zu bergen war etwas schwieriger weil er tief im Schnee steckte und der Motor aufgrund der starken Schräglage ausging. Ihn mussten wir erst freischaufeln. Dann zogen wir auch dieses Fahrzeug mit Winde und Umlenkrolle aus dem Graben. Saubere Leistung der Winden, kann das Team nur sagen.

Nach weiteren 20 km erreichten wir endlich Bilibino. Was uns hier erwartete überraschte uns aber nochmals.

* Brennerlampen sind für alle Arktik-Trucker unersetzlich. Sie verbrennen mit einem einstellbaren Feuerstrahl Benzin - in unserem Fall auch Ethanol - welcher auf gefrorene Teile gehalten wird. So können z.B. die Ölwanne, das Getriebe, die Achsen, die Bremsen aufgetaut werden.

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 23. Februar 2009 um 21:04

19.02.2009: Teil (3)

Was uns in Bilibino erwarten würde wussten wir nicht. Wird es eine Unterkunft, evtl. sogar ein kleines Hotel, eine Garage geben? Wie werden die Behörden reagieren wenn wir ankommen? Was können wir hier alles erledigen?

Wir fahren langsam auf die Stadt zu. Sie liegt an einem windgeschützten Platz rundum umgeben von hohen Bergen. Als wir nach einem verschneiten Pass in die Hauptstraße einbogen, wurden wir als allererstes von der Verkehrspolizei kontrolliert. Die Beamten waren sehr freundlich und gaben uns noch die ein oder anderen Informationen. Konstantin hatte, ohne dass ich davon wusste, schon vor Wochen seine Kontakte angesprochen, um uns anzukündigen. Da es nicht klar war ob alles klappen würde, sagte er nichts. Umso größer war seine und unsere Freude. Er hatte perfekt vorbereitet. Wir wurden erwartet, und zwar von Freunden Konstantins und der Minengesellschaft Kupolgold. Man hieß uns herzlich willkommen und quartierte uns in eine saubere, bestens ausgestattete Wohnung mit Dusche, Toilette, Waschmaschine, etc. ein, die eigentlich Unternehmensangestellten vorbehalten ist, die auf dem Weg in die 200km entfernte Goldmine Zwischenstation machen. Nicht nur das, man integrierte uns in den Betriebsablauf und kocht nun morgens, mittags, und abends für uns. Man wusch

sogar unsere Wäsche. Es ist wirklich großartig. Vielen Dank an dieser Stelle an das Management von Kupolgold.

Auch die Garage wurde über die Kontakte von Konstantin organisiert. Wir erhielten Platz um beide Wagen und beide Trailer ins Warme zu stellen - das gab's ganz selten. Als dann auch noch ein Mechanikerteam anrückte um mit uns zu arbeiten ging es nicht mehr besser. Zu insgesamt elft haben wir dann die nächste große Umbauaktion und Reparatur der Trailer und Jeeps in Angriff genommen. Nachdem die Trailer wichtiges Equipment über die harten Pisten bis Bilibino transportiert haben und wir nun weniger Equipment weiter transportieren müssen, wurden die Anhänger nochmals gnadenlos erleichtert und noch besser gegen die Kälte gewappnet. Zusätzlich bauten wir die 1000 l Tanks aus und entfernten weitere, überflüssig gewordene Träger und Platten. An den Jeeps führen wir schon Umbauaktionen durch, die wir für den Aufbau des Notschwimmsystems brauchen (Hydraulikaufnahmen vorne und hinten) und montierten die Schwimmreifen vor, d. h. Auf die Anhängerräder. Das ging von Hand von statten, was einen erheblichen Kraftaufwand bedeutete. Und das 8x als komplette Ummontage. Auswuchten gibt's dann natürlich nicht. Parallel hat Marco an seinem extra eingerichteten Schnittplatz angefangen das nächste Video zu schneiden.

Eigentlich hatten wir damit gerechnet am Donnerstagmorgen nach Pevek aufbrechen zu können. Daraus wurde allerdings nichts. Seitens des russischen Katastrophenschutzes erging über die deutsche Botschaft in Moskau eine Warnung an uns, nicht aufzubrechen. Es wurde ein Orkan/Schneesturm über dieser Region erwartet, der mit über 37 m/s heftig ausfallen soll. Einhergehend sollen die Temperaturen auf -60°C absinken. Das Gute daran ist, dass wir diese Nachricht in Bilibino erhielten und noch nicht auf dem Weg waren. Insofern hat es wieder einmal gepasst und unsere Probleme haben im Endeffekt eine Schutzwirkung gehabt. Da wir sonst schon wieder auf dem Weg und voll in den Sturm geraten wären. Das Negative ist, dass es nach dem Orkan keine Winterwege nach Pevek oder wo immer der Sturm entlang fegt mehr geben wird.

Als Aufbruchtermin haben wir nun Samstag vorgesehen.

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 23. Februar 2009 um 21:37

22.02.2009: 1. Kurzmeldung

Einsatzteam von Bilibino aufgebrochen Richtung Pevek.

22.02.2009: 2. Kurzmeldung

Haben Direktkontakt zu Roadmaker - Auf grund starker Schneeverwehungen auf zwei Pässen ist die Strecke nach Pevek selbst fuer schwere 8x8 Trucks unpassierbar. Auf der Bilibino

gegenüber liegenden Seite warten bereits Trucks. Die Roadmaker werden nach heutigem Stand erst am Sonntag von Bilibino aufbrechen um die Pässe freizumachen. Wir versuchen zu erreichen, dass wir mit den Bulldozern im Konvoi fahren können. Daher Aufbruch aktuell auf Sonntag früh verschoben.

22.02.2009: 3. Kurzmeldung

Soeben haben wir die Baumgrenze passiert. Die letzten asiatischen Bäume auf dem Weg nach Amerika. Bis Alaska wird es nur noch Buschwerk geben. GPS-Koordinaten: N 68 12`58" / E 166 51`56"

22.02.2009: 4. Kurzmeldung

Haben Bulldozer-Räumteam erreicht. Da er den Winterweg für Tuck freiräumt und oft viel Schnee wegschieben muss, haben wir in Abstimmung mit ihm überholt. Hinter dem Dozer fahren noch zwei Kamaz Trucks. F1 hat Luftdruck auf 0.6 bar reduziert. Fahren auf dem Schnee und kommen mit ca. 10 km/h voran. F2 folgt in Spur. GPS-Koordinaten: N 68 17`03" / E 167 17`12"

22.02.2009: 5. Kurzmeldung

Haben soeben 1. Pass erreicht. Viele Schneeverwehungen. Da vor uns GAZ Truck durchgebrochen, tiefe Spuren und aufgewühlter Schnee. Sind nach vielen Anläufen hoch gekommen. Teilweise steil und schräg. GPS-Koordinaten: N 68 15`34" / E 167 36`12"

22.02.2009: 6. Kurzmeldung

Sind zwischen erstem und zweiten Pass. Schneefall verstärkt sich. Pausieren jetzt für ca. 4 Stunden bei GPS-Koordinaten: N 68 36`49" / E 168 26`16" Team und Fahrzeuge wohlauf.

23.02.2009: 7. Kurzmeldung (02:23 Uhr MEZ)

Kein Horizont, keine Sträucher, keine Konturen mehr zu sehen, alles weiß, mäßiger Schneefall, nur alle paar hundert Meter ein Holzstab oder altes Fass, der/das die Richtung angibt, immer rechts vorbei, so habe ich mir die Gegend vorgestellt. Seit Bilibino rund 185 km in 20 Stunden zurückgelegt. GPS-Koordinaten: N 68 35`55" / E 168 58`17"

23.02.2009: 8. Kurzmeldung (03:10 Uhr MEZ)

Kommen langsamer voran. Intensivierter Schneefall, mäßiger Wind, Sicht 0-15 m. GPS-Koordinaten: N 68 37`24" / E 169 14`09"

23.02.2009: Glücksbringer und Aufbruch nach Pevek (05:09 Uhr MEZ)

So viele Menschen wünschten uns Glück. Sei es mit Worten, Schreiben oder durch die Übergabe von Glücksbringern. und tatsächlich stieß uns bisher nichts Ernsthaftes zu. Vielleicht hat das auch mit all den guten Wünschen zu tun, die wir gemeinsam mit vielen Glücksbringern erhielten. Alle sind an Bord. Es sind zwei Rosen, die wir in Berlin von unserem Partner Packwolf erhielten (mittlerweile nur noch die Stängel), Amulette, Hufeisen, Ikonen, spezielle Geldscheine,

Geldstücke, persönliche Kugelschreiber, Glückssprüche auf die Autos geschrieben, Wimpel, Anstecker, Abzeichen, Aufkleber, und und und. In Bilibino erhielten wir den bisher größten Glücksbringer: ein Elchgeweih. Als ich es montieren wollte und mit dem Geweih in der Hand nach einem geeigneten Platz an den Gespannen suchte, hatte ich das Gefühl, es wäre am besten auf dem Anhänger ganz oben aufgehoben. Ich hielt es in einer Hand und kletterte hoch. Als ich es auf die Hydraulikarme legte um zu sehen wie ich es befestigen könnte, sah ich das der Haupthaltegurt der schweren Eisenteile zwar in Position - jedoch durch eine Metallkante zerschnitten war. Wir hätten bei einer Schräglage der Anhänger diese schweren Teile verlieren können. Nicht auszudenken was das für eine Arbeit bedeutet hätte sie wieder zu aufladen. Soviel zum Thema funktionierende Glücksbringer. Die Gastfreundschaft in Bilibino war wirklich sehr groß. Man lud uns zum Essen ein, man brachte uns mit Personen zusammen, die wichtig für uns waren, man kochte für uns, man gab uns Ausrüstungsgegenstände mit und man gab uns viel Wissen über die Region und die Straßen weiter. Am Tag vor unserer Abreise lud uns Major Garvasin dann noch zu einer Feierstunde des Militärnachwuchses ein. Für uns war es eine besondere Geste des Vertrauens seitens dieses Mannes und wir waren gerne zu Gast. Wir wurden als Ehrengäste vorgestellt und man gab mir die Möglichkeit eine kurze Ansprache zu halten. Vielen Dank an dieser Stelle nochmals für das Vertrauen. Nachdem wir uns dann von allen und insbesondere von unseren Mechanikerfreunden Konstantin, Maxim, Alexey, Ingor, Ignat, Slava und seinem Sohn sowie von Major Garvasin und den Chef des Katastrophenschutzministeriums Vadim verabschiedet hatten, ging es bis zur Stadtgrenze im Konvoi mit vielen Autos, die uns eskortieren wollten - an winkenden Kindern und grüßenden Erwachsenen vorbei - hinter den Bulldozern her. Bilibino und seine Menschen waren wirklich sehr freundlich. Als auch das letzte Begleitauto gewendet hatte waren wir wieder allein und optimal vorbereitet den auf Grund der Wetterbedingungen und des hohen Schnees bisher schwierigsten Winterweg in Angriff zu nehmen: 380 km Bilibino - Pevek.

23.02.2009: 9. Kurzmeldung (06:04 Uhr MEZ)

Haben zweiten Pass überquert und Notunterkunft passiert. Sind jetzt bei kräftigem Wind und Schneetreiben nach Essensstopp wieder auf dem Weg. Geschwindigkeit ca. 5-10 km/h.
GPS-Koordinaten: N 68 40`19" / E 169 22`37

23.02.2009: 10. Kurzmeldung (07:15 Uhr MEZ)

Haben soeben nach Schneekampf und riesen Verwehungen mit Sicht 5-10 m den Arctic Ocean erreicht. Geil!
GPS-Koordinaten: N 68 45`32" / E 169 41`53"

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 25. Februar 2009 um 19:19

23.02.2009: 11. Kurzmeldung (10:55 Uhr MEZ)

Haben Base Camp Kupol Gold erreicht. Diese Partner versprachen uns zu bergen wenn wir auf den verbleibenden 160 km bis Pevek liegen bleiben sollten oder in Gefahr geraten sollten. Sind nun aufgebrochen für auf die restlichen Kilometer nach Pevek.

GPS-Koordinaten: N 68 46`45" / E 170 07`33"

23.02.2009: 12. Kurzmeldung (14:36 Uhr MEZ)

Schwierige, extreme Strecke. Müssen teilweise mehrmals mit Karacho in Schneewehen fahren um diese zu durchbrechen. Dazwischen Tiefschnee und alte zugewehrte Spuren von Urals oder Kamaz Trucks in die man dann plötzlich einbricht. Und das ganze bei Nacht und Schneetreiben. Haben seit Basecamp ca. 95 km geschafft.

GPS-Koordinaten: N 69 25`22" / E 170 47`03"

23.02.2009: 13. Kurzmeldung (17:00 Uhr MEZ)

Das Team ist wohlbehalten aber müde 50 km vor Pevek. Schlafpause.

GPS-Koordinaten: N 69 28`29" / E 170 46`47"

24.02.2009: 14. Kurzmeldung (05:26 Uhr MEZ)

Haben auf Hochplateau übernachtet. Sind eben wieder aufgebrochen. Hinter uns stecken 2 Trucks in einer Steigung fest, vor uns steckt im tiefen Schnee des Hochplateaus ein Konvoi aus 6 trucks fest. Wir haben nochmals Luftdruck der Reifen reduziert. Sind mit 0,3 und 0,5 bar auf dem Schnee an Trucks vorbei. Hinter den Trucks trafen wir bei GPS-Koordinaten N 69 30`32" / E 170 46`22" auf den Road Service, der die Strecke nach dem Blizzard am frei fräsen war.

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 25. Februar 2009 um 20:43**25.02.2009: (00:27 Uhr MEZ)**

Wir wussten - vom Deutschen Wetterdienst bestens informiert - über die Wetterlage genauestens Bescheid, und dass uns ein Tief das Leben schwer machen könnte. Die Entscheidung aus Bilibino aufzubrechen orientierte sich aber außer nach Abstimmung mit der örtlichen Rettungsleitstelle und dem Vertrauen in unsere Ausrüstung auch an der Großwetterlage, die uns für Mittwoch, Donnerstag, evtl. Freitag/Samstag gutes Wetter voraussah. Das sind genau die Tage, die wir für den Weg von Pevek nach Ewekinot vorsehen.

Im Gegensatz zu allen Anderen, die wir auf der Strecke mit ihren Trucks oder in Offices trafen, hatten wir keinerlei Probleme. Wir mussten uns zwar durch und über Schneemassen kämpfen, aber wir passierten alle Trucks problemlos, die stecken blieben, einmal sogar einen ganzen Konvoi. Überall ungläubiges Stauen wie wir einfach weiter fahren. Stehen die Autos irgendwo, sagen viele "Wo wollt ihr denn damit hin? Ihr kommt keine x km weit." Meist sage ich dann nichts um nicht unhöflich zu sein, aber beim Team machen die gefährlichen Geschichten schon deutlich Eindruck. Zum Glück merken meine Partner immer mehr was alles geht.

Auf unserem Weg erreichten wir in der Nacht auch den Arktischen Ozean. Ein besonderes Gefühl, sich über so viele tausende Kilometer voran gekämpft zu haben und diese Stelle ca. 200 km vor Pevek erreicht zu haben. Natürlich sah man nichts, da alles eine einzige Eis- und Schneewüste ist. Aber unsere GPS-Geräte zeigen den genauen Verlauf und es war klar wir sind da.

Im Base Camp 1 von Kupolgold nahe der Strecke trafen wir auf Glenn. Er ist Manager des Roaddepartments und dafür verantwortlich, dass jährlich riesen Konvois mit über 3000 Containern sicher von der Mine nach Pevek kommen. Er bot auf Grund des Blizzards fast 100 wartenden Truckern mit ihren Urals, Kamaz, usw. auf seinem Gelände einen sicheren Platz zum schlafen und essen. Auch wir erhielten außer der Zusage, dass er uns mit seinem Team auf der Strecke bis Pevek jederzeit retten würde (im Camp ist wirklich alles was man sich an top Maschinen vorstellen kann), gute Tipps und ein Abendessen. Nochmals herzlichen Dank an dieser Stelle.

Kurz nachdem wir das Base Camp 1 verlassen hatten und auf dem Winterweg - der auf rund 60 km direkt über das Arctic Ocean Eis (rund 5 km vom Land entfernt) verläuft - zurückgelegt hatten, schloss sich mal wieder der Kreis.

Wir trafen auf ein Originalfahrzeug einer weißrussischen Expedition aus dem Jahre 2004. Diese hatte Enormes geleistet und die russische Nordküste befahren. An dieser Stelle herzliche Grüße nach Minsk. Dort hatte ich bereits Ende letzten Jahres während unseres Aufenthaltes in Belarus den damaligen Leiter dieser Expedition treffen dürfen.

Für die schwere Strecke Bilibino / Pevek benötigten wir im Endeffekt nur 2,5 Tage. Den Hauptanteil daran tragen ganz sicher die Reifen. Die 40 Zöller erlauben uns - perfekt ergänzt um Staun Beadlok Schläuche - über hunderte von Kilometern mit 0,5 bar oder weniger zu fahren ohne Schaden zu nehmen. Und das bei 3,5 Tonnen Fahrzeuggewicht und 3 Tonnen Anhängern. Wir überfahren Löcher, Eiskanten, Schneewehen und fahren optimal auf dem Schnee während alle anderen einbrechen. Einfach genial.

Kurz vor Pevek trafen wir auf den Roadservice, der die Strecke freifräst und es war klar, wir hatten es geschafft. Es waren nur noch ein paar Kilometer bis zu einer Kreuzung an der ein weiteres Camp von Kinnross steht. Wir hofften dort unsere Trailer stehen lassen zu dürfen, um ohne diese weiter nach Pevek zu fahren, wo wir eine Übernachtungsmöglichkeit suchen wollten. Aber wieder kam es viel besser als erwartet. Das Camp ist das zentrale Lager für die Mine hier

und mehr als optimal organisiert. Rob, der Manager, organisiert mit seinem Team hier die Versorgung der Mine. Er bot uns ein eigenes Schlafzelt, Verpflegung, Werkstatt und was man sich sonst noch wünscht für die Dauer unseres Aufenthaltes. Das Angebot war top und wir nahmen dankbar an. Auch für diese Hilfe an das Management von Kinnross herzlichen Dank.

Nach Pevek fahren wir nur um uns ordnungsgemäße anzumelden, Ersatzteile abzuholen, aufzutanken und ein paar Fotos zu schießen. Am 26ten werden wir nach Ewekinot aufbrechen.

Beitrag von „Arndt“ vom 26. Februar 2009 um 22:17

Alles Gute zum Geburtstag Matthias.

Und feiert schön in der Kälte.

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 28. Februar 2009 um 10:10

25.02.2009: 15. Kurzmeldung (22:13 Uhr MEZ)

Ausgerüstet mit 850 Litern Kraftstoff/Bioethanolgemisch pro Fahrzeug und Essen für 10 Tage sind wir aufgebrochen. Wir haben uns auf den Weg nach Ewekinot gemacht. Rund 900 km liegen vor uns.

26.02.2009: 16. Kurzmeldung (08:53 Uhr MEZ)

Traumhaftes Wetter durch Zwischenhoch. Gigantisch schöne Landschaft. Eine beeindruckende Schneewüste. Haben vor 2 Stunden die Goldminenstadt Komsomolsk erreicht. Dort wohnen noch rund 200 sehr nette Leute einer Minengesellschaft. Der Direktor Anton Iwanowitsch Jukna lud uns zum Essen ein, organisierte in 500 km Entfernung Kraftstoff um das nächste Mischungsverhältnis herstellen zu können und informierte uns über die Wegebeschaffenheit auf den nächsten 500 km. Vielen herzlichen Dank dafür.

Nach übereinstimmenden Meldungen und Aussagen erwarten wir in den kommenden Tagen ein weiteres Sturmtief mit viel Schnee, durch das wir müssen. Mal sehen wann's losgeht.

GPS-Koordinaten: N 69 05`47" / E 172 49`18"

26.02.2009: 17. Kurzmeldung (14:58 Uhr MEZ)

Mussten abbrechen. Extrem harte Strecke, riesen Schneeverwehungen, Schneefall und starker Wind. Durch einige kamen wir durch. Andere waren einfach zu hoch. Haben für 14 km 5 Stunden gebraucht. Binnen Minuten sind unsere eigenen Spuren, die entstanden, wieder

zugeweht. Der Hammer dabei, es sind teilweise binnen 5 Minuten 30-40 cm hohe Verwehungen wieder da. Wir sind zur Sicherheit zu einer nahegelegenen Mine zurückgekehrt. Werden morgen erneut versuchen durchzukommen. Team wohl auf aber müde.

GPS-Koordinaten: N 68 58`25" / E 173 41`47"

27.02.2009: 18. Kurzmeldung (02:14 Uhr MEZ)

Noch mehr Schnee und heftiger Wind. Zur Verdeutlichung: Ich fahre mit F1 vor, Kaspar folgt rund eine Zuglänge (15 m) hinter mir. Er kann meine Spuren kaum noch sehen, die ich 30 Sekunden zuvor hinterließ. Kommen mit 0-5 km/h vorwärts, Luftdruck 0,4 bar. Trafen eben drei Wassertrucks der Mine. Die steckten fest; konnten heute die Wasserstelle der Mine nicht erreichen - jenen Platz an dem wir gestern wahrscheinlich waren.

Wir sind jetzt bei GPS-Koordinaten: N 68 51`56" / E 173 43`40"

27.02.2009: 19. Kurzmeldung (11:19 Uhr MEZ)

Really hard fight. Um 10 Uhr morgens brachen wir heute auf, nachdem wir uns mit der Minengesellschaft nochmals über den Weg abgestimmt hatten. Für 10 km benötigten wir anschließend bei heftigstem Sturm und Schneefall 9 Stunden. Davon 7 Stunden an einer Stelle (bergauf, Neigung nach rechts und Abhang rechts zum überschlagen). Wir zogen in dieser Steigung, die zusätzlich durch 3 Mörderschneewehen (2-3 m hoch und 40-100 m lang) versperrt war, fast alle Register (Trailer abhängen, 4er Bereifung, Schnee schippen mit allen Mann), entschieden uns dann aber abermals abzubrechen und 1-2 Tage auf den Roadservice zu warten, um unser Material für die Stellen zu schonen wo uns keiner mehr hilft. Da sich die Schneewehen hier in kürzester Zeit wieder aufbauten, bestand außerdem die Gefahr zwischen zwei Wehen mit einem Zug stecken zu bleiben. Dann wäre gar nichts mehr gegangen. Wir bauten gerade zu unserem Schutz auf einem kleinen Vorsprung über einem Abhang ein Notcamp (Anhänger als Windschutz, Stoff über die Wagen als Zelt), als ein Räumkommando eintraf. Im Schlepptau die drei Wassertrucks. Da die Mine unbedingt Wasser brauchte, mussten sie nochmals fahren. Diesmal aber mit riesen Bulldozern. In Windeseile brachen wir alles ab und fuhren hinterher. Sie sind uns ungefähr 15 Minuten voraus gewesen. Ein Hammer wie die Spuren wieder 20-30 cm zugeweht waren.

Sind jetzt bei GPS-Koordinaten: N 68 44`13" / E 173 50`17"

27.02.2009: 20. Kurzmeldung (13:16 Uhr MEZ)

Heftige Bergeaktionen mit winchen am laufenden Meter schlossen sich nach der vorher beschriebenen Steigungsnummer an. Mal ziehen wir die Trailer, mal die Autos, mal das Gespann komplett aus dem Tiefschnee. Wenn wir nicht so gut ausgerüstet wären, Warn Winden vorne und hinten, wäre schon oft Schluss gewesen. Haben nach viel Anstrengung soeben eine kleine Wetterstation erreicht. Sind sicher, Team ist wohlauf und froh sich bis hierhin durchgekämpft zu haben. Sind jetzt ca. 250 km hinter Pevek. Fahrzeuge haben gelitten. Mehrere Kotflügel abgerissen oder beschädigt, Haltegurte gerissen.

GPS-Koordinaten: N 68 31`27" / E 174 08`38"

27.02.2009: 21. Kurzmeldung (15:35 Uhr MEZ)

Eben tritt zum ersten Mal auf der Expedition das Nordlicht auf. Es scheint, als lässt Gott den Himmel mit grünen Flammen brennen. Wunderbar anzusehen.

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/2942833bbcd43d23e339f00ae4cde94a.jpg>]

Grafik:

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/18229f6a1666372c36b6ed4b3639b1b8.jpg>]

Grafik:

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/32550f573a230568277d64c3ba6ab5bc.jpg>]

Grafik:

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/75d4f601d5923dc1c5268f98f837d38d.jpg>]

Grafik:

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 28. Februar 2009 um 10:11

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/3f228737997452124c24bd1407fcb5f1.jpg>]

Grafik:

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/17fd52dec4dc97ada4cb31beba7ffc2f.jpg>]

Grafik:

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/791d43c0476b09b6d2775fcf65b7c399.jpg>]

Grafik:

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/667e4548bd23d539f7cf0a4e4d081ceb.jpg>]

Grafik:

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 4. März 2009 um 18:29

28.02.2009: 22. Kurzmeldung (03:16 Uhr MEZ)

Fahren schon 700 km(!) mit 0,4-0,6 bar auf den Wranglern MT/R. Durchschnittliche Geschwindigkeit 5-25 km/h. Fahrzeuggewicht ca. 3,5 t plus Anhänger. Keinerlei Beschädigung oder Schwächung zu erkennen. Aktuelle Position in einem engen Tal nach der Wetterstation. Vorankommen gut.

28.02.2009: 23. Kurzmeldung (08:00 Uhr MEZ)

Habe mir beim Durchstoßen einer großen Schneewehe meinen Unterfahrschneeschutz abgerissen. Haben gerade eine 5 stündige Reparatur hinter uns gebracht. Ätzend. Sind bei GPS-Koordinaten: N 68 22`51" / E 174 58`12"

Fahren weiter. Einsetzender Schneefall. Team angespannt. Fahrzeuge sonst einsatzbereit.

28.02.2009: 24. Kurzmeldung (16:01 Uhr MEZ)

Kämpfen uns durch dichtestes Schneetreiben, Kilometer für Kilometer. Konnten bisher nicht anhalten, sonst wären wir morgen früh eingeschneit. Haben versucht Schutzhütte rund 200 km von Wetterstation entfernt zu erreichen aber nicht geschafft. Schneeverwehungen sind zu extrem. Haben uns eben noch 2 Stunden durch eine Steigung geschaufelt. Team schläft jetzt. Ich versuche mit F1 ohne Trailer noch durch Schneewehen zu kommen um hier oben nicht eingeschneit zu werden. Luftdruck 0,2 bar. Kraftstoffreserven ok, Essen ok, Team/Fahrzeuge ok. Aktuelle GPS-Koordinaten: N 67 52`45" / E 176 05`46"

01.03.2009: 25. Kurzmeldung (02:19 Uhr MEZ)

Haben 4 Stunden geschlafen. Dann wieder Plackerei ohne Ende. Die nächsten schweren Steigungen, sind jetzt ca. 500m von der ersten Passhöhe entfernt, schaufeln und winchen seit Stunden. Geht nur so: F1 rückwärts versuchen hochzukommen, wenn geschafft Spur brechen nach unten, dann T1 hoch, dann F1 zurück und F2 Gespann absichern oder hoch winchen...

Meldung überholt vor dem Absenden: Haben soeben mit beiden Gespannen erste Passhöhe erreicht! Die Pacific Ocean Wasserscheide!

GPS-Koordinaten: N 67 52`23" / E 176 05`51"

01.03.2009: 26. Kurzmeldung (06:08 Uhr MEZ)

Haben auch zweiten Pass überwunden. Sind jetzt vor drittem Pass. Wetter hat aufgeklart. Exakt wie vom Deutschen Wetterdienst vorausgesagt haben wir ab heute Mittag einen kurzen Hochdruckeinfluss in unserem Fahrgebiet. D.h. seit Tagen sehen wir zum ersten Mal wieder die Sonne. Schutzhütte noch nicht erreicht.

Sind jetzt bei GPS-Koordinaten: N 67 40`11" / E 176 39`53"

01.03.2009: 27. Kurzmeldung (10:18 Uhr MEZ)

Haben Schutzhütte 30 km vor drittem Pass erreicht. Hier ist ein Bulldozer stationiert. Müssen überlegen wie es weiter geht. Der Pass ist zugeschneit. Laut dem Dozerfahrer keine Chance durchzukommen. Er hat den Pass heute Morgen freigeschoben, über 5m Schneehöhe. Allerdings direkt hinter ihm durch starken Wind wieder zugeweht. Hat jetzt keinen Sprit mehr, nur soviel, dass Dozer nicht abgestellt werden muss. Kann den Pass nicht nochmals frei

machen. Kraftstoff trifft erst in ca. 5 Tagen ein. Sche***.

Die beiden Männer, die hier seit 5 Jahren in der Einsamkeit leben, sind sehr freundlich. Haben warmes Essen erhalten und Infos ausgetauscht. Zwei LKW mit insgesamt 20 Personen an Bord, die einige Tage vor uns gefahren sind, sind bisher nicht in Valonisti (Mine rund 170 km Richtung Egvekinot von dieser Schutzhütte entfernt) eingetroffen. Man versucht rauszufinden wo sie sind. Eine Kommission, die von Egvekinot Richtung Pevek aufgebrochen ist, steht rund 250 km von hier und kann ebenfalls nicht weiter. Wir werden jetzt die Nacht hier bleiben und morgen versuchen den Pass zu erreichen. Dann sehen wir was geht und was nicht. Könnte schlimmstenfalls bedeuten, dass wir aufgrund der Stürme hier festsitzen.

Diese Gegend hier ist wirklich Wahnsinn. Gigantische Weiten, teilweise Schneeverwehungen der Größenordnung eines Hauses.

Ansonsten: Team erschöpft aber wohlauf, Kraftstoffreserve 500 Liter plus zwei halbe Haupttanks, Essensreserve ok, Fahrzeuge ok - auch wenn ich heute einen sehr harten Einschlag mit F1 in eine Wehen zu verzeichnen hatte und ein Abrutschen in den Graben.

GPS-Koordinaten: N 67 29'57" / E 176 41'49"

02.03.2009: 28. Kurzmeldung (00:09 Uhr MEZ)

Heute Morgen hatte Schutzhütten-Team Funkkontakt nach Valonisti, nachdem die Verbindung gestern Abend immer wieder abgerissen ist. Hörten dass ein Rettungstrupp auf dem Weg zu den zwei eingeschneiten Trucks ist, die vor uns sind. Die Rettungsmannschaft ist um 4 Uhr heute Morgen aufgebrochen und hat in 5 Stunden 30 km geschafft.

Wir brechen jetzt auf um die Gelegenheit zu nutzen. Wenn wir es nicht schaffen, ist ein Rettungstrupp wenigsten in der Nähe. Haben jetzt noch 170 km bis Valonisti vor uns. Während des Funkverkehrs bat man uns - sollten wir die Eingeschneiten vor dem Rettungsteam erreichen - um Kontaktaufnahme per Satellitentelefon um eine Einschätzung zu erhalten wie es den Personen geht.

02.03.2009: 29. Kurzmeldung (06:37 Uhr MEZ)

Haben soeben nach 6,5 Stunden schaufeln und winchen bei bestem Wetter die von der Schutzhütte 19km entfernte Passhöhe des sogenannten dritten Passes nach Pevek erreicht. Geil!

Ein schier unglaubliche schönes Panorama hier oben! Die Spuren des Dozers waren stark zugeweht. Lediglich die 3-4 Meter tiefen "Tunnel", die er gegraben hatte, waren noch nicht zu. Luftdruck F1 0,2 bar vorne und hinten. Temperatur ca. -35°C. Da wir unterwegs aus meinen beiden Dachtanks und meinem Hecktank durch Schrägstellen des Fahrzeugs so ziemlich die letzten Liter rausgeholt haben, haben wir immer noch 500 l Kraftstoffreserven plus je einem halben Tank.

GPS-Koordinaten: N 67 21'07" / E 176 49'0"

02.03.2009: 30. Kurzmeldung (15:57 Uhr MEZ)

Haben soeben den 1000sten Kilometer härtester Offroad-Strecke, Schnee und Eis mit Temperaturen niemals höher als -20°/max. -56°C mit 0,5 bar oder weniger mit den 8 MT/Rs an

den beiden Fahrzeugen ohne jeden Schaden gefahren!!!! Danke Goodyear!

Sind durchgekommen bis zu der Stelle wo die Trucks eingeschneit gewesen sein mussten. Die Spuren, die wir sahen deuteten darauf hin, dass sie als erstes von einem russischen Kettentransportfahrzeug erreicht worden sein mussten. Ca. 10 km weiter trafen wir dann auf das größte CAT Kettenfahrzeug der Welt - einen D10. Wirklich unglaubliche Dimensionen. Alleine der Fahrerkabinenboden befindet sich in gut 4 Metern Höhe. Der Einfachheit halber zieht er hinter sich einen riesigen Schlitten her, der gleichzeitig ein Haus, ein riesiges Tanklager und Schneepflug ist.

Da der D10 die Strecke schon einmal befahren hat, entschieden wir uns - wie die befreiten Trucks es auch taten - ihn zu überholen. Sind nun auf immer noch schwerer Strecke noch rund 25 km von Valonisti entfernt. Stecken in extrem starken Schneesturm. Keine 1-2m Sicht. Haben uns im "Whiteout" unter größten Anstrengungen noch eine Steigung hochgekämpft um eine sichere Position zu haben und nicht von Schneemassen eingeschneit zu werden. Weiter kommen wir nicht, da vor uns jetzt die Ural Trucks stecken und die Strecke blockieren. Müssen auf Dozer warten, der die Trucks freischaufelt. Haben sichere Position auf Bergrücken, Kraftstoffreserve 320 l und 2 halbe Tanks, Essensreserve ok, der Sturm wütet derart, dass man kaum stehen kann. Man wird umgeweht oder fällt hin. Irre, das Team ist zwar erschöpft und sehr angespannt aber wir haben deutlich an Sicherheit gewonnen. Die Entscheidung heute aufzubrechen hat sich als absolut richtig erwiesen. Wir haben in meinen Augen die einzige Chance zum Erreichen Valonistis genommen. Früher oder später keine Chance.

Der Sturm wütet so stark, dass der Schnee durch die geschlossenen Türen dringt. Es ist -24°C. Bei Wind mit ca. 35-38 km/h ist das allerdings wie -60°C. Handschuhe, Jacken, Mützen in Minuten steif gefroren mit dicker Schneekruste. Stehen ungefähr seit 15 Minuten an dieser Stelle. Links neben mir hat sich bereist eine ca. 50 cm hohe und ca. 3 m lange Verwehung gebildet.

GPS-Koordinaten: N 66 30'33" / E 177 16'45"

03.03.2009: 31. Kurzmeldung (00:49 Uhr MEZ)

Expedition steckt gemeinsam mit Anderen in heftigstem Schneesturm fest. Nichts geht mehr. Nachdem der D10-Fahrer die ganze Nacht versucht hat durch die Schneemassen zu brechen, hat er gegen 7 Uhr zunächst aufgegeben. Solch ein Sturm -sagen selbst diese erfahrenen Fahrer - haben sie bisher nur einmal im Leben erlebt. Es war unglaublich heftig und ist es momentan immer noch - wobei es schein, als ob nun eher der Wind gefallenen Schnee verwirbelt, als dass Neuer hinzukommt. Laut Auskunft der 20 km entfernt liegenden Mine von der sie aufbrechen, kann keiner sagen wie lange wir ausharren müssen bevor sie versuchen weiterzukommen. Es gibt null Sicht. Alles aber, wirklich alles, ist weiß. "Whiteout" heißt diese gefürchtete Situation.

Gestern Nacht spielten sich noch unglaubliche Szenen ab. Eine davon war, dass der Truckbus, in dem wir die 20 Personen vermuteten, zurück gelassen wurde. Wir wissen nicht ob sich Personen darin befanden. Er konnte nicht aus den Schneemassen befreit werden. Ein weiterer 8x8 Truck wurde frei geschoben. Um nun an den riesigen Schneekratern vorbeizukommen, die er bei der aktion hinterließ, fuhr der D10 eine Schleife durch den Tiefschnee. Dabei zerrte er

noch hinter seinem Schlitten einen Uraltruck 6x6 mit, der dabei auf die linke Seite fiel. Ich rannte, fiel, robbte mich durch die Rinne um im wahrsten Sinne des Wortes zu ertasten ob wir da durch kommen würden. Zum Glück war durch den breiten Schneeraumschlitten rechts gerade soviel Platz, dass unsere Wagen nicht in die Rinne fielen, die dem Ural zum Verhängnis wurde. Als wir in höchster Anspannung versuchten dem CAT zu folgen - was nur in der Untersetzung und im 1. oder 2. Gang ging, wurden unsere Motoren plötzlich heiß. Wir öffneten im Sturm die Motorhaube und sahen, dass der Motorraum - obwohl von allen Seiten spezialisiert - über und über mit Eis bedeckt war. Wie durch unsere Türen, hatte der Sturm in den Motorraum gedrückt. Das Eis, das sich bildete, hatte dann die Elektrolüfter festfrieren lassen. Wir fuhren um den CAT nicht zu verlieren weiter, immer an der Grenze zum roten Bereich. Aktuell funktioniert mein Lüfter wieder, wohingegen F2 noch ohne ist. Es ist wirklich der Hammer hier.

Aktuelle Position: Geschätzte 4-6 km von der letzten Positionsmeldung entfernt (kein GPS-Empfang) Richtung Valonistin. Insgesamt eingeschlossene Personen an dieser Stelle: 10 in 5 Fahrzeugen, keine Verletzten o.Ä., Kraftstoffreserve Jeeps zusammen noch 320 l, Essenreserve EE-Team für 7-8 Tage, bestehende Funkkommunikation mit Mine in 20 km durch CAT-Fahrer, bestehende Satellitentelefonkommunikation.

GPS-Koordinaten: N 66 29'20" / E 177 23'13"

03.03.2009: 32. Kurzmeldung (08:23 Uhr MEZ)

Es geht immer noch nichts. Stehen nach 12 Stunden immer noch an gleicher Stelle. Sturm ist wieder intensiver geworden. Mussten tanken. Haben jetzt zwei volle Fahrzeughaupttanks und noch ca. 200 l Reserve, d.h. noch ein Mal Haupttanks auffüllen + Rest für Fahrt. Kraftstoff reicht somit noch für 96 Stunden. Essensreserven ok, Trinken wird knapper. Schmelzen Schnee.

Haben uns jetzt ein Notzelt aus russischem Zeltstoff, den wir für schlimmste Fälle dabei haben, über die Fahrzeugmotorhauben gebaut, da immer mehr Schnee in Motorraum und Fahrgastraum eindringt.

03.03.2009: 33. Kurzmeldung (12:01 Uhr MEZ)

Kraftstoffreserven Bulldozer werden knapper. Dozerteam hat sich daher für Aufbruch entschieden. Sind nach 20 Stunden Stillstand gestartet. F2 wird durch den defekten Lüfter permanent sehr heiß, haben Isolationsmatten ausgebaut, Kühlergrill. Aber es wird schwer werden den Pass so zu schaffen.

03.03.2009: 34. Kurzmeldung (17:45 Uhr)

Haben es geschafft. Sind in der Mine Valonisti angekommen. Die kleine - aus der Situation des Eingeschneit-seins - entstandene Gemeinschaft von 10 Männern, hatte gerade angefangen sich gemeinsam auf evtl. schwierige Tage einzustellen (Essen wurde zusammengetragen und geteilt. Wir stellten den Topf/die Männer des Trupps schmolzen Schnee, gemeinsam kochten wir, etc., etc.), als sie sich auch schon wieder auflöste. wir gratulierten und verabschiedeten uns achungsvoll voneinander in dem Wissen, jeder hat diese schwierige Situation sehr gut gemeistert. In 9 Stunden legten wir die 18 km zurück, die uns von der Außenwelt trennten.

Meter für Meter. 2 m vorwärts = 1-2 m Schneehöhe beseitigen. Teilweise grub sich der CAT

aber auch bis übers Dach in den Schnee ein. Ich zog Kaspars Gespann mit dem F1-Gespann etwa die Hälfte der Strecke, die andere versuchte er so gut es irgend ging knapp unter dem roten Bereich zu fahren. Er ist ein wirklich guter und sehr besonnener Fahrer.

Das Wetter hat sich zwischenzeitlich zu unserem großen Glück auch ein wenig beruhigt. Es windet zwar noch, aber vergleichsweise schwach bei mäßigem Schneefall. Freuen uns nun nach 6 anstrengenden Tagen und Nächten im Auto nachher auf eine Dusche.

GPS-Koordinaten: N 66 24´55“ / E 177 34´59“

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 6. März 2009 um 18:42

05.03.2009: 35. Kurzmeldung (00:54 Uhr MEZ)

Versuchen aktuell den Lüfter von Kaspar zu reparieren. Ohne Lüfter keine Weiterfahrt. kann F2 Gespann nicht über hunderte von km ziehen. Haben Fahrzeug sonst soweit instand gesetzt nach Schäden durch den Sturm (alles Eis aus Motorräumen, Lüftungen, Ansaugrohren, etc. entfernt). Hoffen noch heute aufbrechen zu können.

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/2b98e2940bf09b4a6666843041e50092.jpg>

Grafik:

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/e06909a5744008d3fad1640b90574b22.jpg>

Grafik:

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/d43ad5db8bea51b72d56b8f1a13e3227.jpg>

Grafik:

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/92f9dc89a60bbde13b9a875d5014cf05.jpg>

Grafik:

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/41b463e5dc76afcd40e68ea891eb13cb.jpg>

Grafik:

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 6. März 2009 um 18:43

05.03.2009: 36. Kurzmeldung (11:57 Uhr MEZ)

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/9000-jeep-auf-den-spuren-der-v%C3%B6lkerwanderung-rekordfahrt-von-paris-nach-new-york/>

Gefangen zwischen Bergen

Das geht an die Nerven. Hier geht nichts. Einerseits versuchen wir mit allem möglichen Tricks einen 12V Lüftermotor aufzutreiben und umzubauen, andererseits sind die Wetterverhältnisse rund 30 km außerhalb der Mine wieder derart krass, dass wir hier nicht wegkommen. Ein Konvoi, bestehend aus zwei D10 Bulldozern, einem vorausfahrenden Kettenfahrzeug und 7 Trucks, die auf dem Weg von Egvekinot in die Mine sind, ist seit mehreren Tagen von Schneemassen eingeschlossen. Keiner weiß wo er feststeckt. Man vermutet rund 32 km vor Valonisti in einem Tal vor dem gefürchteten Pass. Es gibt keinerlei Funkkontakt zu den Eingeschlossenen und aus Sicherheitsgründen brechen von der Mine keine Dozer auf. Es geht einfach gar nicht. Selbst ein Voraus-Kettenfahrzeug, mit sehr erfahrenen Fahrern, das heute nach Süden aufbrechen wollte, hat abgebrochen und ist zurückgekehrt. Sch***

[Blockierte
<http://www.pny2009.com/cms/cache/9ed76e8a3d2a9882e2cb9865f6c46956.jpg>]

Grafik:

[Blockierte
<http://www.pny2009.com/cms/cache/0fdb582148f2fd788365529c169c40b.jpg>]

Grafik:

[Blockierte
<http://www.pny2009.com/cms/cache/1bd3090e6df62bba03be88f68df7f86f.jpg>]

Grafik:

[Blockierte
<http://www.pny2009.com/cms/cache/bdf4d41809abb3d79e0ff2d7ca2ffe83.jpg>]

Grafik:

[Blockierte
<http://www.pny2009.com/cms/cache/23547aef53e4d167d079bc95d1095889.jpg>]

Grafik:

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 8. März 2009 um 10:17

06.03.2009: 37. Kurzmeldung (11:57 Uhr MEZ)

Motorlüfter am laufen. Haben aus etlichen Jeep- und nicht-Jeep-Teilen und russischen Wickelkünstern einen Lüfter selbst gebaut. Dreht zwar falsch herum aber egal. Hauptsache der Wagen überhitzt nicht und wir können unsere Fahrt mit F2 fortsetzen. Sehen wir ob er auch in voller Last mit Anhänger die Leistung bringt, die wir brauchen.

Anstonsten eher katastrophal. Der Schneefall und die Winde lassen kaum nach. Können nicht weg. Sitzen fest. Ein zweiter Konvoi aus Richtung Pevek steckt ebenfalls irgendwo zwischen 50

und 150 km von hier fest. Somit müssen schon 12 Trucks, 3 Raupen, 2 Bulldozer und ein Kettenvorausfahrzeug mit insgesamt über 30 Personen Besatzung irgendwo in der Wildnis ausharren und auf Wetterbesserung warten.

Was unsere Situation angeht, haben wir momentan doppeltes Risiko. Zu wenig Kraftstoff und zu extreme Strecke. Wir haben aktuell 600l fertiges Kraftstoffgemisch. Das reicht normalerweise für 300km bis Egvekinot dicke aus. Da wir aber mit erneutem Eingeschneit-sein rechnen, kann es sehr knapp werden. Wir haben nun entschieden auf einen der Konvois zu warten. Kommt der Konvoi aus Pevek zuerst, tanken wir nochmals 400l zu und machen uns auf den Weg. Dann haben wir das Risiko des Eingeschneit-seins zwar immer noch, aber wir können im Warmen aushalten. Sollte der Konvoi aus Egvekinot als Erster durchkommen, brechen wir mit dem Kraftstoff den wir jetzt haben auf. Da dann der Pass einigermaßen befahrbar sein müsste, dürfte dieser Vorrat reichen. In jedem Fall müssen wir hier weg. Es ist wirklich krass. Die Männer erzählten uns, dass letztes Jahr in ganz Tschukotka so gut wie kein Schnee fiel. In diesem Jahr waren es selbst für Erfahrene enorme Schneemassen.

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/c8fcd83fd3bf6c488717bae60a311556.jpg>]

Beitrag von „Ex-Audifahrer“ vom 8. März 2009 um 10:53

Halo Jan,

ich wollte Euch nur einmal schreiben, wie toll Deine Berichte sind. Ich bekomme ja schon nur vom Lesen einen erhöhten Puls 😊 Ich wünsche Euch eine Wetterberuhigung und weiterhin viel Glück!!

Beitrag von „wallburgm“ vom 12. März 2009 um 12:24

Hallo Jan,

wahnsinn, die Bilder und Berichte....ich wünsche euch weiterhin Viel Erfolg !!!

Weiter so.....

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/9000-jeep-auf-den-spuren-der-v%C3%B6lkerwanderung-rekordfahrt-von-paris-nach-new-york/>

Grüße

Marc

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 12. März 2009 um 19:12

07.03.2009: 38. Kurzmeldung (10:32 Uhr MEZ)

Wir sind aufgebrochen und versuchen Egvekinot zu erreichen.

Nachdem wir es gestern schon versuchen wollten aber nach Besichtigung des ersten Berges mit einem Kettenfahrzeug keine Chance sahen, kam heute Morgen um 10 Uhr die Meldung dass der erste D10 Bulldozer die Mine erreicht hat. Wir hörten, dass zwei von drei Bulldozern den Konvoi rund 35 km vor Valonisti verlassen hatten, weil der Kraftstoff nicht für eine weitere Nacht gereicht hätte. Unmittelbar brachen wir auf um die frisch geschobenen Spur zu nutzen. Jetzt sind wir nach 10 Stunden Fahrt ca. 45 km von der Mine entfernt. Es ist unglaublich wie die Schneemassen aufgewühlt sind, wie die Trucks des Konvois teilweise über 1,5 m in die geschobene(!) Schneedecke eingebrochen sind. Für uns Schwerstarbeit da durchzukommen.

Team wohl auf, Fahrzeuge ok, Kraftstoffreserve knapp, da nur noch 350 l. Stellen die Maschinen bei jedem Stopp aus, heizen mit den Webasto Air-Tops, da diese maximal nur 0,5 Liter pro Stunde verbrauchen. Außentemperatur ca. -30°C. Essensreserve für ca. 6 Tage. Wir müssen hier unbedingt raus, es ist ein Kampf sowohl gegen die Uhr, als auch gegen Spritmangel.

GPS-Koordinaten: N 66 39´22“ / E 178 19´16“

08.03.2009: 39. Kurzmeldung (07:14 Uhr MEZ)

Wir danken allen russischen Freunden, die wir in der Mine kennen lernen durften und die uns wo es nur ging halfen. Angefangen von der Möglichkeit mit in den Zimmern der Arbeiter schlafen zu können, über das Hergeben der letzten 300 l Benzin, die in der Mine verfügbar waren (wir erhielten sie vom Fahrzeug des Direktors!), über die Damen, die uns die zerrissenen Kleidungsstücke nähten, und und und.

Dennoch sollte es weitergehen. Wir mussten unbedingt schnellstens aus dieser weißen Bergwelt raus, die uns in dieser wunderschönen Gegend im Schnee gefangen hielt wie in einem goldenen Käfig.

Bis zum Roadcamp, das wir 20 Stunden nach unserem Aufbruch aus Valonisti erreichten, war es ein Kampf gegen die Uhr und gegen den Spritmangel. Da wir vom Deutschen Wetterdienst die Warnung erhielten, dass ein Starkwindfeld (Orkan) mit heftigen Schneefällen auf uns trifft (und zwar am Sonntag gegen 12 Uhr), gab es nur ein Wetterfenster von 24 Stunden für uns da rauszukommen. Also winchten, fuhren und schaufelten wir von gestern 12 Uhr bis heute Morgen 8 Uhr ununterbrochen. Fuhren wir während der Fahrt schneller um vor dem Sturm da zu sein stieg der Kraftstoffverbrauch, fuhren wir langsam rannte uns die Zeit weg.

Insgesamt aber gab es nur die Devise: Wir müssen hier unbedingt raus, soll es weitergehen.

Und wir schafften es. Wir erreichten das Camp (rund 100 km) vor Egvekinot mit Beginn des auffrischen des Windes. Keine 2-3 Stunden später hätten wir eintreffen dürfen da es jetzt wieder stürmt, dass man die Hand vor Augen kaum sieht. Hätten wir es nicht geschafft, wären alle Spuren des Konvois weg gewesen und wir hätten bei den neuen Schneeverwehungen in den Bergen nochmals eine Woche warten müssen.

Wir haben entschieden den Sturm hier abzuwarten und die Fahrzeuge und Anhänger für die letzten rund 1000 km auf russischem Boden vorzubereiten. Im Camp gab man uns freundlicherweise auch zwei kleine Räume mit Betten und sagte uns zu die große Garage der Räumdozer mitbenutzen zu können.

Haben während unserer Fahrt Richtung Egvekinot auch den 180sten Längengrad überfahren! Ab jetzt sind wir im Westen und GPS-technisch geht alles wieder andersrum.

GPS-Koordinaten: N 67 01`21" / W 178 56`00"

11.03.2009: 40. Kurzmeldung (21:25 Uhr MEZ)

Nachdem wir einen ersten Versuch gestern Nacht, Egvekinot von dem Roadcamp aus zu erreichen wegen Schneesturms abbrechen mussten, haben wir es heute Nacht geschafft. Sind gerade eingetroffen.

GPS-Koordinaten: N 66 21`10" / W 179 07`00"

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 16. März 2009 um 19:14

13.03.2009: 41. Kurzmeldung (03:48 Uhr MEZ)

Sind gestern nach offiziellen Vorgängen und dem letzten Auftanken in Russland (für 2700l Bioethanol-Gemisch) zum Roaddepartment zurückgekehrt. Soeben haben wir dann dieses Camp nahe Amguema verlassen und versuchen das 200 km entfernte, am Nordpolarmeer gelegene Dorf Vacarem zu erreichen.

13.03.2009: 42. Kurzmeldung (10:06 Uhr MEZ)

Schwerer Rückschlag/wieder schwerer Schaden. Wieder Zubehördifferential gebrochen. Der Hersteller sagt sie seien zu schwach ausgelegt für die Expeditionsfahrzeuge. Man hätte stärkere verwenden müssen. Standen seit Stunden irgendwo im Tiefschnee und versuchten F2 flott zu kriegen. F2 ist der Wagen, der in Jakutsk schon eine komplette neue Zubehörhinterachse aus dem F3 erhalten hatte. Haben das Fahrzeug jetzt provisorisch rollbereit gemacht und versuchen aktuell wieder das Roadcamp zu erreichen. F1 zieht beide Hänger. Das ist eine wirklich schlechte Situation. Ich bin echt sauer. Der dritte Heckdifferentialschaden innerhalb 5000 km. Werden versuchen zu reparieren, da ich in weiser Voraussicht und mit Unterstützung des Differentialherstellers in den USA für viele tausend Euro Ersatzdifferenziale gekauft habe und

diese bei meiner Rückkehr nach Russland mitgenommen habe.

Ärgerlich ist vor allem dass wir wieder mindestens zwei Tage optimalen Wetters verlieren. Was für ein Mist.

13.03.2009: 43. Kurzmeldung (13:14 Uhr MEZ)

Soeben haben wir mit beiden Fahrzeugen den 1600ten km(!) mit den Goodyear Wrangler MT/R mit einem Luftdruck nie über 0,5 bar ohne jeden Schaden gefahren. Zusätzlich hatten wir ab Paris an keinem Fahrzeug oder Trailer auch nur einen Reifenschaden. Das sind bisher 26.123 km unbeschadet unter härtesten Expeditionsbedingungen.

13.03.2009: 44. Kurzmeldung (13:48 Uhr MEZ)

Haben Roadcamp nach 6,5 Stunden Fahrt erreicht. Die Situation mit dem Differential ist wirklich derart ärgerlich, dass die Nerven des Teams bis aufs Äußerste angespannt sind. Zu allem Überfluss sind alle Fahrer auf den Winterwegen unterwegs und das Haus verschlossen. Stehen vor der Tür, aber ok. Außentemperatur: -32°C. Lassen nur die guten Webastos laufen um den durch diese Havarie eh dezimierten Kraftstoff zu sparen. Hoffen morgen kommt jemand zurück und wir können in die Garage. Sonst wechseln wir das Differential vor der Tür.

14.03.2009: 45. Kurzmeldung (23:40 Uhr MEZ)

Haben unter schwierigen Bedingungen Differential gewechselt und sind nun - 42 Stunden nach der Havarie - wieder aufgebrochen. Haben an einem Stück repariert und wenig geschlafen. Hoffen das Nordpolarmeer bei Vacarem zu erreichen. Wetterbedingungen ausgezeichnet. Ca. -30°C, Sonnenschein.

GPS-Koordinaten: N 67 16`57" / W 178 39`22"

15.03.2009: 46. Kurzmeldung (09:54 Uhr MEZ)

Kämpfen uns Meter für Meter Richtung Vancarem. Aktuell sind wir rund 55 km vor dem Ort. Haben für 130 km bis jetzt 13 Stunden gebraucht. Seit der letzten Mine, die rund 90 km hinter dem Roadcamp liegt, gibt es nichts mehr außer einer kleinen Spur, die ein Kettenpflug hinterließ. Fahrzeuge gehen gut durch, auch wenn wir immer wieder schaufeln und Spur brechen müssen. Wetter ist ausgezeichnet. Fast windstill und sternenklar. Fahren nur noch mit Luftdruck vorne 0.1 und hinten 0.2 bar.

GPS-Koordinaten: N 67 40`00" / W 176 50`59"

15.03.2009: 47. Kurzmeldung (15:04 Uhr MEZ)

Geschafft. Nach 20 Stunden nonstop fahren, schaufeln, Weg suchen, Luft ablassen, winchen, etc. haben wir das von Tschuktschen bewohnte Dorf Vacarem am Nordpolarmeer erreicht. Temperatur ca. -30°C, Windstärke ca. 4, leichter Schneefall. Team wohl auf, Kraftstoffreserve

ok. Legen uns jetzt schlafen. Am Morgen wollen wir die Möglichkeiten von hier aus nach Nuteplement zu gelangen mit Einheimischen diskutieren. Der Countdown zur Beringstraße läuft: noch rund 400 km.

GPS-Koordinaten: N 67 50`22" / W 175 52`15"

[Blockierte Grafik: <http://www.bildercache.de/bild/20090316-150658-201.jpg>]

[Blockierte Grafik: <http://www.bildercache.de/bild/20090316-150700-435.jpg>]

[Blockierte Grafik: <http://www.bildercache.de/bild/20090316-150701-977.jpg>]

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 22. März 2009 um 09:34

21.03.2009: (21:16 Uhr MEZ)

Es ist viel passiert und es nahm mich nicht nur sehr in Beschlag sondern auch mit. Mit ungebrochenem Willen halten wir jedoch an der Weiterführung der Expedition fest und werden übermorgen Nacht mit einem verbliebenen Wagen versuchen die von Vacarem rund 400 km entfernte Beringstraße zu erreichen.

Was passiert ist:

Nachdem wir in Vacarem einige Stunden geschlafen hatten, ging es eigentlich perfekt los. Sofort fanden wir einen Schweißer, der uns schnell zwei Kleinigkeiten schweißte und nach kurzer Zeit einen Guide, der uns bis Uelen begleiten wird. Wir erledigten noch die Formalitäten in der Administration und fuhren los, als die Hinterachse am F2 verdächtig knackte. Wieder das Differential defekt. Es stellt sich keiner vor wie und wie viel wir fluchten. Trotzdem zeigte das Team wieder einmal Stärke ob des erneuten Rückschlages, waren sich doch alle sicher: "Morgen wird's schon weitergehen, war bisher immer so".

In einer harten 24 Stunden Tag/Nacht-Aktion wechselte ich dann mit zwei Männern aus dem Dorf das Differential unter unvorstellbaren Bedingungen. Der Respekt vor dem Leben und dem sich jeden Tag in dieser Region behaupten müssen dieser Menschen gebietet es die Situationen nicht zu beschreiben aber das war sehr extrem.

Als ich das Team um 8 Uhr weckte, begann einer der schwärzesten Tage der Expedition. Zunächst stellte ich fest das der F1, der die Nacht hätte durchlaufen sollen, aus war. Da das bei knapp über -40°C schon seit Stunden so sein musste, war alles eingefroren. Mit Brennerlampen wärmte ich stundenlang den Motor auf, lud die Batterien mit dem F2, versuchte die Türen zu öffnen. Nach 4 Stunden war es geschafft und F2 lief wieder.

Also machten wir wieder alles für den Start klar, packten, sprangen in die Wagen und fuhren los als das Unglaubliche passierte. Mitten auf dem Eis im Schnee war wieder das Differential des F2 defekt.

Kaspar wusste - obwohl er die spätere Diagnose (Differential defekt weil mehrfach geschweißtes Achsgehäuse nicht mehr die Lagerschalen hält) noch nicht kannte - dass es so ohne Weiteres nicht weitergehen würde. Für ihn war klar, dass F2 nicht mehr zu reparieren sein würde und er nahm mich sofort zur Seite. In einem bewegten 4-Augen-Gespräch erläuterte er mir, dass er sicher ist, dass F2 nicht zu retten sei und er wisse dass wir nur mit F1 weiterfahren müssen. Da wir zu 6st waren, aber nur 5 mitkönnen verzichtete er auf die Weiterfahrt und reiste zurück in die Schweiz. Es war ein mehr als trauriger Moment. Ich weiß nicht wie es geht, aber es war wie eine Bestätigung für ihn: keine 5 Minuten nach diesem Gespräch - wir standen noch zusammen - donnerte ein M8 Hubschrauber über uns hinweg, drehte eine Runde und landete direkt neben uns. Wir baten den Piloten auf Kaspars Wunsch hin, ihn mitzunehmen.

Kaspar, für dich von hieraus nochmals meine allergrößte Hochachtung und Wertschätzung als Kamerad und Teamkollege! Es war schön dass du dabei warst. Als Kaspar abgeflogen war, sah es plötzlich mit der Teamstärke ganz anders aus.

Es war eine unerwartete Situation und sicherlich auch deshalb schwer für das Team dies einfach wegzustecken. Wir zerlegten F2 erneut um zu wissen was definitiv Sache ist und ggf. zu retten was zu retten ist. Da wir den Wagen nicht einfach stehen lassen können, bargen wir F2 anschließend in einer riesen Aktion und brachten ihn mitsamt Trailer 2 und nach unzähligen Telefonaten/E-Mails die schwierige Strecke zurück bis zum 200 km entfernten Roadcamp. Dort wurde er von einem expeditionsbegeisterten Helfer aus Egvekinot, der extra über 4 Stunden Fahrt auf sich nahm und gekommen war übernommen und in die Stadt gebracht. An dieser Stelle nochmals allen beteiligten Helfern einen riesen Dank, besonders Alexander und seinem Bruder und dem Manager des Roadcamps!!

Wir sind dann nach fast 3 Tagen und Nächten ohne Schlaf sehr erschöpft nach Vacarem zurückgekehrt, wo wir gestern Nacht eintrafen. Auf dem schwierigen Rückweg brach dann noch ein Teil des Fahrwerks am F1, welches wir heute Morgen aktuell am schweißen sind.

Der Trailer ist gepackt, der Wagen auch. Sobald das Teil fertig ist, brechen wir auf. Bedauerlicherweise hat es mit dem guten Wetter jetzt ein Ende. Für die kommende Woche ist Schneefall und Sturm angesagt. Na super.

[Blockierte

Grafik:

<http://www.pny2009.com/cms/cache/ff768f435a40d3e3302f2ce4096f74c7.jpg>

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 22. März 2009 um 10:15

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/9000-jeep-auf-den-spuren-der-v%C3%B6lkerwanderung-rekordfahrt-von-paris-nach-new-york/>

21.03.2009: 48. Kurzmeldung (23:18 Uhr MEZ)

Nachdem wir heute um 5 Uhr aufbrechen wollten, sich die Schweißreparatur am F1 aber verzögerte, ist es nun 10:30 Uhr. Es beginnt Wind aufzuziehen. Der angekündigte nächste Sturm ist im Anmarsch. Sicht noch ca. 300m. Müssen ggf. hier bleiben bis Sturm vorbei ist. Vom DWD schlechtes Wetter bis Ende der Woche diagnostiziert.

22.03.2009: 49. Kurzmeldung (01:59 Uhr MEZ)

Vielleicht ist es Zeit für eine Meldung wie ich sie eigentlich nicht schreibe, aber es spiegelt unsere Gefühle wieder.

Sicherlich steckt die Expedition aktuell in einer schwierigen Situation. Erfasst von der Weltkrise müssen wir große Einbußen/Verluste wegstecken. Erschöpft von den vielen technischen Rückschlägen und dem Kampf gegen Schneemassen (laut Einwohner wie seit Gedenken nicht), mobilisieren wir jede nur mögliche Motivation und stemmen uns gegen die Schwierigkeiten. Wir bemühen uns alle Kraft und Emotionen in das Weiterkämpfen und Weitermachen zu stecken und hoffen dass es die Geschichte gut mit uns meint.

Danke an alle, die aktuell für uns tätig sind, an uns glauben und uns die Daumen drücken. Danke an mein Team in Limburg, explizit auch Dir Jürgen Graf für die unheimlich gute Arbeit mit einem riesigen Zeiteinsatz.

Danke.

Der aufziehende Sturm hält uns in Atem. Wenn wir nicht vorher rauskommen dauert es noch eine Woche bis wir Vacarem verlassen können. Wir versuchen es und brechen auf. Wir haben Nuteplement informiert, wir haben einem Fahrer, der auf dem Weg nach Vacarem ist, eine Nachricht hinterlassen. Ggf. können uns beide zur Hilfe kommen.

22.03.2009: 50. Kurzmeldung (04:49 Uhr MEZ)

Stehen im Eis und müssen viel schaufeln. Gerade Motor überhitzt. Lüfter ausgefallen. Notreparatur durchgeführt. Nach 1 Stunde wieder Wärme im Wagen.

3 km in 3 Stunden.

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 23. März 2009 um 13:56

22.03.2009: 51. Kurzmeldung (12:57 Uhr MEZ)

Was haben wir uns und mit uns so viele für Mühe gegeben, aber ...

Die Expeditionsfahrt Paris / New York - Transcontinental 2009 ist aktuell zum Stehen gekommen. Gestern Abend hat am F1 ein heftiger Schlag die Fahrt beendet. Was es ist wissen wir noch nicht aber an ein Weiterfahren ist bei der Geräusentwicklung zunächst nicht zu denken.

Aktuell stehen wir bei GPS-Koordinaten: N 67 48`03" / W 175 46`47" auf dem Nordpolarmeer unmittelbar an der Shoreline.

Das Team ist wohl auf. Wir haben Essensreserven für ca. 10 Tage, Kraftstoffreserve 1300l.

Wir haben die Bergung des Teams und des Equipments nach Vancarem veranlasst.

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 24. März 2009 um 06:48

22.03.2009: 52. Kurzmeldung (21:00 Uhr MEZ)

Bergungsaktion nach Vakarem abgeschlossen. Team, Fahrzeug und Trailer nach 26 Stunden Fahrt, unterstützt von einer Kettenraupe, wolbehalten in Vakarem eingetroffen. Weiteres Vorgehen aktuell in Planung.

Beitrag von „BlueGerbil“ vom 25. März 2009 um 06:51

24.03.2009: 53. Kurzmeldung (01:30 Uhr MEZ)

Versuchen schnellstens Vacarem zu verlassen bevor neuer Sturm aufzieht. Haben F1 provisorisch in 12 Stunden Nacharbeit draussen rollbereit gemacht. Versuchen uns mit Vorderradantrieb im wahrsten Sinne des Wortes bis Egvekinot durchzuschlagen. Drückt uns die Daumen. 300 km Schneeverwehungen ohne andere Fahrzeuge. Die letzten Trucks haben Vancarem gestern Abend vor dem Sturm verlassen. Wir hatten F1 da aber noch nicht rollbereit. Essenreserve für 10 Tage, Kraftstoffreserve ca. 530l. Team wohl auf aber teilweise sehr müde.

24.03.2009: 54. Kurzmeldung (05:30 Uhr MEZ)

Den Sturm im Rücken schaufel wir uns Richtung Egvekinot. 60 km 12 Stunden im 2/1er Schritt. 2 Meter vor, 1 Meter zurück zum Anlauf holen, 2 Meter vor, etc.

Beitrag von „EzioS“ vom 25. März 2009 um 13:22

Zitat von BlueGerbil

.....Versuchen uns mit Vorderradantrieb im wahrsten Sinne des Wortes bis Egvekinot durchzuschlagen....drückt uns die Daumen....

Ich bin kein religiöser Mensch, aber von nun an bete ich für diese 5 Seelen!

Jungs passt auf Euch auf. 1 Auto, Frontradantrieb, kein Winchpartner.....?

Alles alles Glück wünsche ich dem Team!



Beitrag von „BlueGerbil“ vom 26. März 2009 um 06:43

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/d6750d75fb7ab3fbc7dc989ed7f2129f.jpg>

Grafik:

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/de169649c71391ea324160dc938e6ca3.jpg>

Grafik:

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/8d2d157a6ebba54fbfd3fe5e2559ea83.jpg>

Grafik:

[Blockierte

<http://www.pny2009.com/cms/cache/437015d152771a73417df5d078918875.jpg>

Grafik: