



## Croatia-Trophy 2006

Im Sommer 2005 kontaktierte mich Hanspeter Bleuer und erzählte mir von seinem Projekt an der CR-Trophy 2006 teilzunehmen. Hanspeter begleitete die Trophy schon 2003, mit Presseroadbook, als Beobachter. Er sammelte viele Eindrücke und rekonstruierte für eine eigene Teilnahme.

Wir trafen uns mehrere Male, diskutierten über Vorstellungen und Erwartungen und so ergab sich ein Trip nach Belgien. Am Belgium National nutzten wir den xxtrem Parcours um Material und unsere Teamarbeit zu testen. Es war ein tolles Abenteuer, wir lernten uns besser kennen, sammelten Erfahrungen und Ideen was wir anders oder besser machen könnten.

Nach diesem ersten Beschnuppern unter fast real Bedingungen waren wir uns einig, wir nehmen an der CR-Trophy teil. Hanspeter als Fahrer von seinem Trophy 90er TD5, ich als Copilot.

Im Herbst fand ein erstes Treffen mit unserem Begleitem statt, Pesche + Hänsu, die beiden hat Hanspeter über das Forum kennengelernt. Budget und wer was zu erledigen hat wurde besprochen, Wetterfestigkeit beim Grillieren in Eiseskälte geprüft. Das war der eigentliche Beginn der Trophy.

Den ganzen Herbst/Winter 2005/06 waren wir mit Vorbereitungen/Änderungen am Fahrzeug beschäftigt. Der lange kalte Winter brachte uns letztens noch ins Schwitzen, für gewisse Arbeiten war es ganz einfach zu kalt. Am Mittwoch 26.4. war es soweit, Pesches weisser 110er mit Anhänger, beladen mit dem Trophyfahrzeug, sowie Hänsu mit seinem schwarzen 110er und Pferdeanhänger (Fahrende Werkstatt) waren abfahrbereit.

Die beiden Zugmaschinen machten ihrem Namen alle Ehre, Gotthard rauf und runter und quer durch Norditalien, es ging zügig voran, wenn man von einer kleinen Reifenpanne des Hängers mit dem Trophyfahrzeug absieht. Das Wetter war auch gut, schön warm.

Als wir nach Kroatien einreisten änderte sich das, es begann zu regnen. Es war schon sehr komisch, den Zöllnern zu erklären was wir mit einem Pferdeanhänger ohne Pferd vor hatten...Wir kamen so flott voran das ich beschloss das Vertrauen meiner Teammitglieder zu prüfen. Roadbook zur Anfahrt falsch gelesen, 35km Umweg, Hanspeter übernahm das Roadbook, mit Lesebrille und hochgezogenen Augenbrauen. Wir lernten Karlovac und Vojinic nachts zu durchqueren gelangten schliesslich im Lager an.

Ein gutes Plätzchen war schnell gefunden, Camp aufgebaut und Nachtessen und ab ins Körbchen. Der Donnerstag bot Gelegenheit letzte kleine Jobs zu erledigen, die anderen Teams kennenzulernen und die Gegend ein wenig auszukundschaften. Je mehr Teams eintrafen, desto bunter wurde die Lagerfolklore. Da kamen umgebaute Umzugslaster mit Anhängern, gewisse mehr als nur abenteuerliche Deichselverlängerungen waren zu bewundern.

Am Freitag war's soweit, der Prolog stand auf dem Programm. Von unserem Camp, das auf einer die ganze Gegend dominierenden Hügelgruppe lag( Petrova gora), ging's nach Vojinic. Dieses kleine Dorf und seine umliegenden Wälder werden unsere Hauptgastgeber sein in den folgenden Tagen. Darum wurde ein Showstart organisiert, wo die Teilnehmer vor zahlreichem Publikum über eigens aus Baumstämmen aufgebaute Hindernisse zu fahren hatten.

Als wir aufkoloniert warteten, rief uns der Rennleiter zusammen. „Alle Teams sofort rein in die Schule!“ Es wurde uns von allen Schulkindern ein Empfang bereitet mit verschiedenen Aufführungen, und der Bürgermeister hiess uns herzlich willkommen. Er strich heraus, dass die Trophy sehr anspruchsvoll sei und bis jetzt erst ein kroatisches Team geschafft hat daran teilzunehmen. Und dann sagte er zu den Schülern das es ihn riesig freuen täte, eines Tages jemand von ihnen unter den Teilnehmern zu sehen. Worte die runter gehen wie Öl, in Zeiten der Anti 4x4 Kampagnen.



Nach dem Showstart setzte sich der ganze Tross in Bewegung, es ging zu einer nahegelegenen Grube. Dort angekommen wurden alle auf einem brachen Feld auf einer Linie aufgestellt.

Alle Autos und ATVs nebeneinander und Massenstart. Los ging's mit dosierter Geschwindigkeit, keine Crashes provozieren. Auf einmal steil in ein breites Bachbett runter, links am markierten Fahrzeug vorbei und wieder hoch. Es entstand ein ziemlicher Stau, da es nur vier Auffahrten gab die klar ersichtlich waren. Nach den ersten 2 Fahrzeugen waren diese schon so beackert, das nur noch mit der Winde hochzukommen war. Ich rannte los und fand eine Durchfahrt im Unterholz, dadurch arbeiteten wir uns ein wenig vor, trotz Winden. Wir mussten hoch zum Kontrollposten, Karte abstempeln und wieder zurück zum Start. Also volle Kanne runter durch das Bachbett, hoch und Abstempeln und weil es so schön war das ganze noch einmal von vorn. Hanspeter gab ganz schön Gas, beim 2ten Durchgang waren wir einiges schneller, wir kannten ja jetzt den Weg...

Es reichte zu einem Platz im Mittelfeld, 13.te von 35, nicht schlecht für 2 Greenhorns in Sachen Trophy.



Der Start zur ersten richtigen Etappe (Samstag) war gleich im Camp, es war ein nebliger, verregneter Tag. Da unser Camp auf dem höchsten Punkt des Hügellandes lag, tauchten wir regelrecht ins Dickicht ein und es ging gleich zur Sache. Das Roadbook führte uns über Timberjackpfade (Holzschleifwege) durch die Wälder. Es war extrem anspruchsvoll zu fahren, der Regen machte es nicht einfacher. Rauf und runter, winden und immer wieder diese verfahrenen Wege. Wir machten einige Plätze gut, hatten an einigen Orten einen guten Riecher für den einfachsten Weg. Vor allem da wo im Roadbook stand, „Bachbett, suche deinen Weg“ hatte Hanspeter einiges an Steuerarbeit zu leisten. Das Wasser war dunkelbraun aufgewühlt, Löcher waren nicht auszumachen. Ein mal ging ich auf einen Baum zu um die Bergegurte anzuhängen, 20m knöcheltiefes Wasser, 1m vor dem Baum plumpste ich bis zur Hüfte in so ein Loch. Aber besser ich als das Auto mit Geschwindigkeit in so ein Ding rein.



Nach den Einsätzen der Seilwinde die schon mal (Wartezeiten bis Durchfahrt frei eingerechnet) 30min. dauern konnten, war es jeweils schwierig sich wieder neu zu orientieren. Der Fokus in dieser halben Stunde lag voll bei durchkommen, Seil sauber aufwickeln, hält der Baum den wir als Ankerpunkt brauchen, Sicherheitsaspekte( oft waren unmittelbar neben uns andere am winden) usw.

Und fährt man wieder, ist es aber sehr schwierig abzuschätzen wieviel Distanz man tatsächlich gemacht hat seit dem letzten Bild. Da ist es wichtig nicht der am meisten ausgefahrenen Spur zu folgen, denn die muss nicht immer die richtige sein..

Der Nachmittag brachte uns an einen langen, fast 150m langen Steilhang. Mehrere Teams warteten darauf sich mit der Heckwinde abzuseilen. Als wir an der Reihe waren, seilten wir eine Seillänge ab. Hanspeter gab mir zu verstehen das er den Wagen halten kann. Entsichern, Seil aufrollen und versuchen runter zu fahren. Mit leichtem Bremsen antippen und Motorbremse fuhr/schlittete er ein Stück weiter runter. Da war ein grosser Baumstrunk den er anvisierte um den Wagen anzustellen, dieser Hob beim Auffahren die Hinterräder etwa 10cm an. War etwas viel für gewisse Zuschauer, Hanspeter stieg ruhig aus und liess ein „was isch de?was heit Ihr?“ verlauten. Von da aus weiter quer über den Bach, einen Buckel hoch, scharf links, scharf rechts und in einen Graben um dann von da einen steilen Timberjackpfad zu erklimmen. Beim vor/rückwärts manövrieren meldete sich unsere Schwachstelle am Fahrzeug, die Homokineten mit der kleinen Welle aussen im Achsschenkelgehäuse. Da standen wir fast im Bach drin, es folgten mehrere Stunden Reparatur mit den bescheidenen Mitteln die wir hatten. Die äussere Welle war gebrochen, hat das Nadellager das sie führt verrissen und den Sitz der Radlager so aufgestaucht, dass diese nicht mehr Schiebeseit sondern Presspassung aufwiesen. Unter einer Blache im Schlamm kniend und auf unserem „Amboss“ am Fahrzeugheck schafften wir es das ganze wieder hinzukriegen.

Jetzt mussten wir aber noch den Timberjackpfad hoch, Überzeit für unsere Seilwinde.

Wieder auf der Hauptpiste bogen wir falsch ab, landeten wieder in der Zivilisation.

Szene wie im Film: Ein Trophyfahrzeug, allein auf einem Supermarktparkplatz. 2 durchnässte und schlammige Figuren stellen eine Reifenpanne fest. Einer beginnt mit dem Radwechsel, der andere sucht nach Futter im Laden, das der überhaupt offen hat...Eine Schlammspur führt in den Laden, quer durch die Regale und an der Kasse vorbei zurück zum Auto. Dort stehen jetzt 2 und verschlingen ihre XXL Mozzarella Sandwiches und spülen mit Bier. Es regnet immer noch in Strömen, der Land Rover markiert mit Schlamm der regelmässig runterfällt sein Parkfeld... Reifenwechsel beenden, aufsitzen und zurück in den Dschungel.



Diesmal finden wir den Weg, und nebst Bier bringen wir noch jede Menge Holz mit ins Camp.

Es ist 2100, Fahrerbesprechung und Ausgabe des Roadbooks für den nächsten Tag.

Wir verschlingen gleichzeitig unser Nachtessen, die Kroatischen Organisatoren sorgten gut für uns, keiner geht hier ohne warme Mahlzeit ins Bett.

Pesche und Hänsu erwarten uns schon, kümmern sich gleich um den platten Reifen, waschen den Wagen. Die beiden sind Spitze, dank ihnen können wir uns in trockene Kleider stürzen, brauchen uns um nichts mehr zu kümmern. Von einer warmen Dusche konnten wir nur träumen...

Der Tag war lang und ereignisreich, kaum im Schlafsack verarbeiteten wir ihn augenblicklich mit sägenden Geräuschen...



Der Start zur 2ten Etappe war erneut ein Tauchgang ins Dickicht. Höhepunkt dieses Tages war eine tolle Teamarbeit zusammen mit einem Belgischen Jeep Team und dem Deutschen Toyota von Burkhard. An einem sehr langen Steilhang mit sehr wenig Bäumen zum winden, halfen wir einander in dem wir die Wagen jeweils für den nachfolgenden als Ankerpunkt nutzten. Die Geschwindigkeit der Seilwinde von unserem deutschen Vollgasapostel, die war schon unheimlich. Der hat sich in weniger als einer Minute eine Strecke hochgezogen, für die wir gute 3-4 Minuten brauchten.

Highlight für uns ganz allein war das wir diese Etappe schadenfrei gefahren sind.

Ebenfalls haben sich unsere selber gebauten Stege ( für Grabenüberfahrten) ein erstes mal bewährt.

Der dritte Tag brachte das gewohnte Bild, kaum verlassen wir die Hauptpiste wird jeder Meter zu harter Arbeit. Die Fahrer haben keine ruhige Minute, und die Winde kommt auch regelmässig zum Einsatz. Nach einem Winden-Wettrennen , verfahren wir uns. Zum ersten mal stimmen die Situationen und Distanzangaben auf den Meter genau überein. Ich weiss jetzt, das genau dann der Moment ist wo was faul ist. Trophylehrgeld für Copiloten...

Die Rennleitung bringt uns wieder auf den rechten Weg, von da an führt uns das Roadbook in ein V-Tal. Wir fahren im Bachbett das mit Astholz von den Hängen gefüllt ist. Am Ende des Tales bietet sich ein beeindruckendes Bild. An verschiedenen Stellen versuchen bis zu vier Teams gleichzeitig , nebeneinander einen anfänglich fast senkrechten Hang hoch zu winden. Es ist ein Pressepunkt, mehrere Fotografen stolpern herum. Wir schauen uns das ganze an, entscheiden uns für eine eigene Linie, steiler aber kürzer, über einen Asthaufen. Die Axt kommt zwischenzeitlich zum Einsatz, der eine oder andere Ast versucht Kühler am Spiess zu machen. Das Risiko macht sich bezahlt, wir machen ein paar Plätze gut. Ein holländischer Konkurrent hat Mühe damit überholt zu werden auf die Art, er nimmt Kollisionskurs auf uns. Er drückt dabei seinen eigenen Kotflügel ein. In der Hitze des Moments bewahren wir Ruhe, und schieben uns vor. Solche kleinen Vorfälle sind aber selten und werden am Abend bei einem gemeinsamen Bier geregelt und vergessen.

Gleich nach dem Steilhang geht es durch tiefe Spuren zu einem Kontrollposten, auch da wieder einige Presseleute, da die Autos da in arge Schräglage kommen, bestimmt tolle Fotos.

Wir schaffen es pannenfrei durchzukommen, kassieren aber Strafzeit weil wir nach dem Weg fragen mussten.

Mittlerweile ist es Dienstag und Trophytage. Am Morgen wird eine Etappe gefahren, dann je nach Zieleinfahrt 3er Teams gebildet die 3 Aufgaben zu lösen hatten. Am morgen gab es wieder ein Winden-Rennen, diesmal mit den Heckwinden. Ausser dieser Abseilübung verlief die Etappe ruhig. Und es hörte tatsächlich auf zu regnen. Wir kamen zusammen mit einem italienischen Suzuki Samurai und einem österreichischen Pajero in eine Gruppe. Bei der ersten Aufgabe ging es darum durch einen Sumpf zu fahren, den Copiloten abzusetzen. Dieser rannte den Hang hoch, hängte sich an einem Drahtseil mit einer Umlenkrolle ein. Mit Hilfe dieser überquerte man den Sumpf, übergab die Rolle und dann machte der neue Beifahrer das ganze noch mal von vorn. Spiele solcher Art lockerten das Ganze etwas auf, ich hätte gerne mehr davon gehabt. Beim zweiten Spiel ging es darum mit zwei Autos eine bestimmte Distanz auf nur zwei Rädern zu fahren. Die Fahrzeuge die eine Winde in der Mitte, mit Ausgang auf dem Dach hatten meisterten dies am besten. Wir waren für diese Übung zu schwer und überliessen das gerne unseren ital./öster. Kollegen. Bei einigen Autos ging das ganze nicht ganz ohne Schaden ab, da doch recht beträchtliche Kräfte am Wirken waren.

Die dritte Übung bestand daraus mit 2 Autos einen Steilhang zu umfahren, sich oben zusammen am Abbruch hinzustellen als Ankerpunkt für Wagen 3. Das Gelände in der „Umfahrung“ war schon vom Prolog her und den vorherigen Durchgängen so zerfurcht das nur schwer durchzukommen war.

Wir nahmen dreimal Anlauf, beim dritten mal knallte es. Hanspeter glaubte es seien schon wieder die vorderen kleinen Wellen, ich hörte das Geräusch eher hinten. Wie sich herausstellte war das hintere Diff defekt. Wir liessen uns von Roland mit seinem G auf den Teer zurückschleppen und schafften es von da selber zurück ins Camp. Hintere Wellen raus und Kardan weg und mit centerdiff gesperrt fertig ist der Vorderradantrieb. Wir hörten von Zeit zu Zeit ein komisches Geräusch, was das wohl war...

Wir sollten es später noch herausfinden.



Der Tag danach stand im Zeichen eines Campumzuges sowie im Ausbau des hinteren Diffs. Bei der Fahrt dorthin hörten wir wieder das Geräusch, dann kling klöng, kein Geräusch mehr unter uns. Aber das Geräusch einer Handbremsstrommel die über den Asphalt sich auf und davon machte, runter ins Tobel... Das gute Teil nahm eine halbe Stunde Suche in Anspruch, wir lachten besser darüber als wie es wieder hatten.

An unserem neuen Standort kamen wir bald mit Selman und seiner Familie die da wohnten ins Gespräch. Die Leute hatten in den letzten Jahren so einiges durchzumachen, sie wohnten in den Überresten einer Schule die bei Ausbruch des Krieges Hals über Kopf von den Lehrern und Schülern verlassen wurde. Wir wurden sehr herzlich empfangen, bei jeder Gelegenheit bot man uns Kaffee an. Der schmeckte prima, aber es gab so viel davon dass wir jetzt alle wissen wie sich Asterix fühlt, nach einem Schluck vom Zaubertrank.

Der Ausbau von unsrem Diff ergab das kein Zahn mehr auf dem anderen war. Ich verhandelte mit einem kroatischen Mitglied der Organisation, der hatte bei sich zu Hause noch einen 110er zum schlachten. Nach einigem hin und her übersetzen wurde man handelseinig. Ein kleines Problem, die Teile waren in Marija Bistrica, im Norden Kroatiens. Also auf zur Sightseeing Tour. Zum Camp raus und los, Pesches 110 mit Anhänger je nach dem wieviel wir schlachten, man kann nie wissen.

Die Strasse wurde immer schlechter, du sind wir hier richtig? Die Richtung stimmt, doch doch. Mit der Zeit wurden weisse Schilder häufiger, dann auch Absperrbänder. Da stand drauf Achtung Minen! Womit klar war das die Richtung nicht ganz stimmte. Wir kamen 300m vor dem Hauptgrenzübergang

nach Bosnien wieder auf eine vernünftige Hauptstrasse. Auf der kroatischen Seite zum Glück. Danach navigierten wir geschickter, die Gegend im Norden war vom Krieg versehrt geblieben und der Unterschied zu wo wir herkamen war augenfällig. Es war Weinanbaugebiet und wirklich schön.

Wir machten uns mit einer Achse mit neuwertigem Diff auf dem Hänger auf den Rückweg.

Es wurde beschlossen das Diff wie es war, ohne unsere Sperre einzubauen. So waren wir schnell wieder am Ball. Da wir spät zurückkamen wurde der Einbau auf morgen vertagt. Im Camp wurde geschlüsselt was das Zeug hält, die heutige Etappe muss die Hölle gewesen sein...



Da der Start der Etappe (Donnerstag) erst am Mittag anstand, hatten wir Zeit genug das Diff zu wechseln. Es war wunderschönes Frühlingswetter, so wie es eigentlich sein muss zu der Jahreszeit in Kroatien. Da es mittlerweile ein wenig abgetrocknet hat, war es möglich ein wenig zu geniessen und auch etwas von der Gegend mitzubekommen. Es hatte immer wieder verlassene zugewachsene Häuser, wo noch gelebt wurde wie vor dem zweiten Weltkrieg. Kein Telefon und Strom, Wasser aus dem Brunnen. Die Jungen sind dann weg in die Stadt, und irgendwann wenn niemand mehr in diesen Häusern lebt und das Land bearbeitet, holt sich die Natur alles wieder zurück. Es gab eine wunderschöne „suche deinen Weg nach Kompass“ Passage durch ein Kleines Flusstal, nicht einfach und wirklich wunderschön. Danach plagte man uns wieder mit Timberjackpfaden, aber wir wurden etwas vorsichtiger und schauten auch mal zu Fuss nach ob es nicht einen besseren Weg gab.

Es gab mit der Zeit auch mehr Ausfälle, die aggressive Fahrweise der Teams im vorderen Mittelfeld begann Zinsen einzufordern. Die vordersten hatten die stabilsten Autos aber auch den Vorteil unzerpflühtes Gelände vorzufinden. Wir waren bei einer erneuten Passage durchs Unterholz, wo wir mit der Winde arbeiteten. Ich zeigte Hanspeter durch eine Passage, als die Lenkung irgendwie nicht voll ansprach. Ein Kontrollblick ergab das die Lenkstange einer Banane glich, folglich kaum Einschlag verfügbar war. Mit Hilfe der Gurte und Umlenkrolle sowie einiger Holzstücke, wurde aus der Banane eine



Schlange aber so konnten wir immerhin wieder fahren. Wir liessen es aber gut sein für heute, sammelten noch Holz und nahmen den guten Weg zurück ins Camp. Das war zwar mit einigem suchen verbunden, aber wenn man gern Wald hat und das richtige Auto macht auch das Spass.

Mittlerweile ist es Freitag, der letzte Tag der Trophy. Eine Tagesetappe und eine Nachtetappe, Start um Mitternacht stehen auf dem Programm. Da wir in der Rangliste nicht vorne mitmischten, entschieden wir uns die Tagesetappe nicht zu fahren. Und unsere Lenkstange sah immer noch aus wie eine Schlange. Wir fragten ob wir in der verlassenen Schule ein Büchergestell aus Vierkantrrohr Zweck entfremden dürfen. Das Rohr trennten wir sauber mit der Trennscheibe auf. Und das daraus entstandene Winkelprofil schweissten wir auf die vorher im Schraubstock gerichtete Lenkstange. Funktionierte prima. Den Rest des Tages verbrachten wir mit Selman und seiner Frau Zdenka mit Kaffee und regem Gespräch. Selman erwähnte dabei, das er das Gefühl habe wir gewinnen die Nachtetappe. Wir waren Lichtjahre hinter den Spitzenteams, weder Hanspeter noch ich nahmen das in dem Moment ernst.

Irgendwann nach Mitternacht rollten wir an den Start. Wir hatten den ganzen Tag soviel Kaffee bekommen, das ich mich fühlte als wäre ich wie Obelix in den Zaubertrank gefallen. Es war eine Etappe mit schnellen Abschnitten auf Feldwegen, Hanspeter hatte ganz klar seinen Spass. Seine Devise war pedal to the metal !!! Ich musste ganz schön auf Zack sein, was mir auch gut gelang.

Es ging jetzt wieder in den Wald, Timberjackpfad, Seilwinde vor. Da wir heute sehr wenig Fehler mit dem Roadbook machen, arbeiten wir uns vor. Bei einer bestimmten Stelle suchen wir länger, wir stossen auf ein Team das unter den ersten fünf ist. Wir finden die Passage zuerst nicht, das Roadbook wird zur Knacknuss. Wir fahren drei Bilder rückwärts und treffen dabei auf die beiden Spitzenteams. Jetzt wird uns langsam klar das wir ganz schön aufgeholt haben. Alle suchen und wir haben den Vorteil, dass keiner uns zutraut das wir den Weg wissen. Wir sind ja Stunden im Rückstand. Gesucht eine Brücke? Die Spitzenteams brausen davon, bergauf, alle die dazugekommen sind hinterher. Jetzt war der Instinkt ehemaliger Panzertruppenangehöriger gefragt. Und der sagte das Wasser nicht aufwärts fliesst. Bingo!

Es wurde wieder flüssiger zum fahren, Hanspeter dankte mit schwerem Gasfuss. Wir kamen zum ersten Kontrollpunkt. Stempel und Glückwünsche. Und sofort weiter. Der zweite CP kam schnell, Durchfahrt durch den Fluss, weicher Grund bedeutete Arbeit für die Seilwinde. Die Jungs von der Organisation hatten es sich auf der Brücke gemütlich gemacht, es half nichts, rein in die Suppe. Jetzt hatten wir mal den Vorteil die ersten zu sein. Das Bäumchen das wir benutzten hielt bestimmt nicht mehrere Züge aus. Bei unseren Verfolgern war es dann soweit, die mussten die Grundanker auspacken. Zeitgewinn für uns. Danach ging es in einen Steilhang. Auch da waren solide Bäume Mangelware, ich bekam langsam ein schlechtes Gewissen. Andere die mit Diffsperrern ausgerüstet waren fuhren da einfach hoch. Wir hatten leider keine mehr. Es war zum Bäume ausreissen.

Als wir oben waren hatte es da wieder Leute mit Orientierungsproblemen. Gemeinsam enttarnten wir die Durchfahrt und fanden auch das Ziel. Nur kamen wir von der falschen Seite! Also sofort den richtigen Weg durchs Ziel finden... Die Jungs vom deutschen Hilux die auch schon da waren meinten nur: "Schweizer, ihr seid schnell". Sie sollten recht behalten.



Es war halb fünf Uhr morgens, es gab Frühstück. Uns war nach einem Bier um auf das Ende der Trophy 2006 anzustossen. War leider kein Bier da, aber Kroatien bleibt Kroatien. Unser Frühstückmann grub eine Flasche Rakija Schnaps aus seinem Laster. Es war eine tolle Stimmung. Als das israelische Team ankam, ich glaube als fünfte wurden sie gefeiert wie Sieger. Wie die ihr Auto bloss zusammengehalten haben, die hatten noch mehr Reparaturen als wir. Sie fuhren auch einen Land Rover...

Am Samstagabend gab es grosse Party. Und auch eine Rangliste der Etappe, Wir hatten tatsächlich



gewonnen. Ein schönes Gefühl, als Trophyanfänger durften wir stolz sein. Im gesamten waren wir 17. von 35. Glaub ich. Aber das wichtigste ist das wir einen Riesenspass hatten. Ich freue mich schon auf ein nächstes Mal!

An dieser Stelle vielen Dank an Hanspeter das er mich zum mitmachen angestiftet hat.  
Und an Pesche und Hänsu, ihr wart Grossartig. Denn, warten, frieren, im Dauerregen und am Abend „seckeln“, und dafür auch noch zahlen. Im WK gibt's das alles gratis...  
Riesen Merci euch beiden.  
Besonderen Dank auch an Marianne und Katharina, das ihr unseren Tick brav erduldet habt.

Autor: Nick Sonderer, [president@lros.ch](mailto:president@lros.ch)