

4X4-Freunde Mainz beim 12. Jeep-Forumstreffen im Mammutpark Stadtoldendorf vertreten

Nachdem ich 1986 einer der allerletzten CJ7, kurz bevor Renault die AMC übernahm und den Wrangler raus brachte, in USA gekauft und nach D importiert hatte, habe ich diesen im Oktober 2017 aus Portugal, wo er über 25 Jahre als Urlaubsauto stationiert war, wieder nach D zurück überführt, da er nunmehr sein Oldtimeralter von > 30Jahre erreicht hatte.

Nachdem dieser letzten Herbst die Überführung von knapp 2.500Km auf eigener Achse problemlos überstanden hat, kam ich spontan auf die Idee, ohne zu wissen, was auf mich zukommt, mich mit dem Oldtimer zur Jeep-Trophy der Jeep-Community auf Motor Talk anzumelden.

Nachdem ich erfahren hatte, dass die Trophy ohne Beifahrer nicht zu bewerkstelligen sei, wurde ich bei Fam. Postel fündig. Da mein langjähriger DGM-Beifahrer Stephan beruflich verhindert war, entsandte er seinen Sohn Pascal, der für Abenteuer ja bekanntlich immer zu haben ist und nicht lange überlegen musste.

Man traf sich also am frühen Morgen des 28. September und machte sich auf die ca. 400Km lange Reise in den Mammutpark Stadtoldendorf, wo ich in einer zum Park zugehörigen umgebauten, ehemaligen Bundeswehrkaserne ein DZ reserviert hatte, da ich bei lediglich 2t Anhängelast meines Wohnmobils, den Jeep nicht auf einem Anhänger mitnehmen konnte und wir somit nicht im Fahrerlager übernachten konnten.

Gegen 14h trafen wir nach Stauumfahrung endlich ein und erledigten die Anmeldeformalitäten.

Erste Zweifel an unserer Wettbewerbsfähigkeit kamen auf, denn wir sahen im Fahrerlager nur umgebaute „Monsterjeeps“, größtenteils ohne Zulassung, mit 18-Zöller bestückt und mit Einstiegshöhen von 60-80cm. Jedenfalls waren wir der einzige Oldtimer und das einzige Fahrzeug mit Straßenbereifung (Fulda Tramp), die ich mal vor vielen Jahren bei einem DGM-Lauf gewonnen hatte.



Nachdem wir unser Kasernenzimmer ohne Einrichtung und nur mit 4 Betten bestückt, bezogen hatten, nahmen wir das 270ha (!) große Gelände in Augenschein. Der Geländeplan wies Strecken mit drei verschiedenen Schwierigkeitsgraden aus, von leicht über schwer bis sehr schwer. Die leichten Wege stellten für unseren Oldie keinerlei Probleme dar und die schweren Strecken meisterten wir überwiegend dank der in 1986 bereits eingebauten und bis heute legendären sog. Ranger-Sperre, aber die Wasserdurchfahrten setzten der Technik zu und wir hatten mit Motoraussetzer zu kämpfen und kein Standgas mehr. Bei der sehr schweren Streckenführung kamen wir stellenweise nicht einmal in die Passage hinein, da die Fahrspur zu tief war und eher für Unimogs oder eben die o.g. umgebauten Jeeps geeignet war.

Nachdem wir im guten und auf dem Gelände befindlichen Restaurant einen Mammutburger verzehrt hatten, verbrachten wir den Abend am Lagerfeuer und im Festzelt bei Freibier.



Am nächsten Morgen erhielten wir um 9h das Bordbuch zur Orientierungsfahrt und schon fingen die Probleme an : Startpunkt sollte das „Ortsausgangsschild Ort X in Fahrtrichtung Ort Y“ sein. „Natürlich“ sind wir zum Ort X gefahren, haben das Ortsausgangsschild nach Y gesucht und den zuvor aus dem Internet auf's Handy geladenen „Rally Tripmaster“ (Tipp des Festzeltneighbarn am Vorabend) auf Null gesetzt.

Unglücklicherweise stimmten die ersten 5 Abzweigungen bis auf wenige Meter mit dem Bordbuch überein, aber dann standen wir trotz mehrfacher Neuversuche immer wieder in einer Baustelle. Irgendwann ging uns der „Kronleuchter“ auf, dass das Ortsausgangsschild von Ort y nach Ort X gemeint war und man dort drehen musste, um



dann in der richtigen Richtung nach Ort Y zu stehen. Dann ging es aber endlich vom richtigen Startpunkt aus los. Die Orga hatte eine tolle Streckenführung durch Wald, Feld und Flur auskundschaftet mit vielen kniffligen Fragen und schwierigen Aufgaben wie z.Bsp. das Auto auf 4 dünnen Holzwippen zu balancieren oder ganz unvermittelt an einer „Unfallstelle“ mit „stark blutenden Schwerverletzten“ vorbei zu kommen, wobei die Sektionsleiter das richtige oder falsche Verhalten des Fahrers und Beifahrers bewerteten. Ich war so überrascht, dass ich viele Strafpunkte kassierte, weil ich den Warnblinker vergaß einzuschalten und in der Aufregung den Verbandskasten und die gelben Westen nicht fand, dabei waren diese ordnungsgemäß in der großen Mittelkonsole verstaut, während ich vergeblich den Kofferraum absuchte (Hr. Alzheimer lässt grüßen).

Anyhow hatten Pascal und ich eh die letzte Prüfung, nämlich die Trialsektion, als unser persönliches Highlight auserkoren, denn nachdem etliche Cherokees in den tiefen, verschlammten Löchern stecken blieben oder nach 8 rückwärts dann doch die Stange ziehen ließen, hatten wir den Ehrgeiz, „irgendwie“ bis zum E-Schild durchzukommen. Nachdem uns ja kein MT-Profil zur Verfügung stand, blieb nur die Option Reifendruck runter und Tempo hoch ohne Rücksicht auf Verluste, sprich Stangen oder Kugeln ! Die Taktik ging dank der hinteren Sperre auf : mit durchgängig 3.000 Umdrehungen und unter dem Gegröle der Zuschauer flog der CJ7 durch die Löcher und wir sahen tatsächlich das E-Schild mit nur zwei Stangen und einem zurück, also nur 88 Fehlerpunkte, aber mit 2,77 mit dem mit Abstand schlechtesten Handycap-Faktor auf Grund der Fahrzeugmaße, wobei Höherlegung, Reifen etc. unberücksichtigt blieben. Unser Ziel war aber erreicht : wir wollten mit dem niedrigen Oldtimer und ohne Geländereifen nicht Letzter der Trophy werden und wurden wir nicht, auch nicht Vorletzter und auch nicht Drittlletzter.



Natürlich ruft der Motorraum nach solchen Strapazen um Pflege in Form einer Motorwäsche.



Unseren persönlichen Erfolg feierten wir bei einer schönen Siegerehrung mit viel Freibier und mit einem reddegewandten und lustigen Moderator Carsten bis spät in die Nacht.

Sonntagfrüh ging es dann auf die Heimreise, die der 32 Jahre alte CJ7, trotz der Strapazen, ohne Panne meisterte.

VG Bernd