Cape to Cape-Tour: Auf 52 Rädern quer durch Osteuropa

Bereits im letzten KRANMAGAZIN haben wir über Renaults Cape to Cape-Tour berichtet. Auf der Etappe von Kiew bis nach Bukarest war das KM live mit dabei. KM-Herausgeber René Hellmich berichtet.

Vom Nordkap bis zum Kap der Guten Hoffnung führt die abenteuerliche Expedition, der Renault den passenden Namen „Cape to Cape“ gegeben hat. Auf die rund 30.000 km lange Strecke hat der Lkw-Bauer aus Lyon sechs Renault Kerax 6x6 und ebenso viele „Sherpa“ – ein leichtes 4x4-Allradfahrzeug – geschickt.

Für die Fahrzeuge, die die Strecke in der Zeit vom 1. März bis zum 8. Juli bewältigen, ist das Cape to Cape-Abenteuer ein knallharter Dauertest, bei dem es quasi von Winter zu Winter geht. Eine Zuverlässigkeitsprüfung ersten Ranges also – nicht nur für das Material, sondern auch für die Fahrer.

Zwei Jahre Planungszeit hat man bei Renault in die Expedition investiert, bei der die Dauerhaltbarkeit der geländegängigen Fahrzeuge unter Beweis gestellt werden soll.

Das Cape to Cape-Abenteuer ist ein knallharter Dauertest.

Für die Fahrt quer durch die Kontinente und verschiedensten Klimazonen hatten sich über 25.000 Mitarbeiter der Firma Renault beworben – 50 sind bei der Tour insgesamt dabei. Auch einige Journalisten waren zu einzelnen Abschnitten der Marathon-Tour eingeladen – unter anderem auch das KRANMAGAZIN, das die Etappe quer durch Osteuropa, quer über den Balkan mitfuhr. Die Etappe, die ich als Herausgeber des KRANMAGAZINs begleitete, startete in Kiew und markierte zugleich einen Mannschaftswechsel: Die bisherige Equipe durfte nach Hause, und Fahrer und Journalistenbegleitung wurden gewechselt. Doch die Nerven der Fahrer und Journalisten der Vorgängeretappe wurden zum Schluss noch einmal auf eine harte Zerreißprobe gestellt, denn erst nach 29 Stunden Wartezeit an der russischen Grenze zur Ukraine erreichte der Tross schließlich Kiew.

Statt Abfahrt war erst einmal Party angesagt.

Als ich in Kiew ankam, fand ich einen Zettel vor mit der Aufschrift „Abfahrt 19.00 Uhr“. „Wunderbar“, dachte ich, „es geht gleich los“. Als einziger Deutscher stieß ich zu der Fah-

◄ ▼ *Die Etappe von Kiew nach Bukarest: Belastungsprobe für Mensch und Material.*

◄▲ *Das Renault-Cape-to-Cape-Team: Oben im Bild die Technik, links die Menschen.*

rer- und Journalistengruppe, die zu 99 % aus französischsprachigen Teilnehmern bestand. Nachdem sich die Gruppe vollzählig eingefunden hatte, brachte man uns an den Stadtrand von Kiew, wo in einer Halle die Kerax und Sherpas deponiert waren. Dort angekommen traute ich meinen Augen nicht – statt Abfahrt war erst einmal Party angesagt: Der ukrainische Händler hatte seine 500 wichtigsten Kunden eingeladen und zeigte stolz die roten Trucks und Geländewagen. Natürlich durften bei einer solchen Präsentation Verpflegung und Musik nicht fehlen, und so erlebten wir live, wie die Ukrainer den Zwischenstopp der – wie sie es nannten – „roten Renault-Armee“ feierten.

Doch auch diese Party ging einmal zu Ende, und so machten wir die Fahrzeuge startklar und fuhren im Morgengrauen vorbei an goldenen Kirchenkuppeln in die Weite der Ukraine. Schnell waren die letzten Plattenbauten verschwunden und die ganze endlose Weite der ukrainischen Ebene lag vor uns: Winterfelder und Wald, soweit das Auge reichte! Und Matsch ohne Ende! Abseits der halbwegs befestigten Straßen wären unsere Fahrzeuge im tiefen Morast versunken, ohne dass wir eine Chance gehabt hätten, uns aus eigener Kraft wieder zu befreien – trotz Allradantrieb. Jetzt war jedem von uns klar, warum hier ganze Armeen stecken blieben. Da wir uns dieses Schicksal ersparen wollten, folgten wir dem Chefnavigator immer auf Sichtweite, doch auch ihn ereilte das Schicksal, dass irgendwann die Straße einmal zu Ende war. Somit fiel die lang ersehnte Mittagspause zwangsläufig im wahrsten Sinne des Wortes ins

◄▼► *In der Ukraine wurde die Renault-Flotte als „Rote Renault-Armee“ bezeichnet.*

Eine andere Welt: Ein Hightech-Fahrzeug vor einer Schwellenland-Kulisse. KM-Bild

Wasser, bis wir wieder auf dem richtigen Weg waren.

Begleitet von heftigem Schneetreiben und eisigem Wind spulten die Sherpas und Kerax Hunderte von Höhenmetern ab.

Nach der Einsamkeit der Ebene folgte dann die absolute Einsamkeit des Gebirges. Der Tross schlängelte sich im Zickzack bergauf, bergab durch die tiefen Wälder und Gebirgslandschaften. Begleitet von heftigem Schneetreiben und eisigem Wind spulten die Sherpas und Kerax Hunderte von Höhenmetern ab. Manchmal hätten wir insgeheim auf eine kleine Panne gehofft, um auch einmal aus den engen Schalensitzen herauszukommen und wieder festen Boden unter den Füßen zu spüren. Gefahren wurde praktisch von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang, um die jeweiligen Etappenziele zu erreichen. Nach der Fahrt durch die Ukraine war mir klar, dass dieses Land noch mindestens 10 – 15 Jahre braucht, um Mitglied in der EU werden zu können. Die Armut der Landbevölkerung ist unbeschreiblich und oft hat man den Eindruck, dass die Zeit seit 1920 stehen geblieben ist. Für uns war es mitunter ein seltsames Gefühl, mit diesen Hightech-Fahrzeugen an den 1 PS-Kutschen der Bauern vorbeizufahren.

Nach einigen Tagen erreichten wir die Grenze zu Rumänien und hofften, dass sich die 29 Stunden Wartezeit, die die Teilnehmer der Vorgängeretappe an der russisch-ukrainischen Grenze über sich ergehen lassen mussten, sich nicht wiederholen würden. Unser Expeditionsleiter ging mit viel Papier bestens gerüstet in die Bretterbude namens Zollstation und verbrachte dort unglaubliche sechs Stunden! Doch irgendwann ging den Beamten wohl der Lesestoff unserer Papiere aus und wir durften die Grenze, die eher einem Bauzaun als einer Grenzanlage ähnelte, im Schritttempo überfahren. Danach wiederholte sich die ganze Prozedur, jedoch etwas zügiger auf der rumänischen Seite. Wir alle hatten erwartet, dass sich die Zöllner bei den beiden Grenzkontrollen auf das tonnenschwere Material in den Kerax-Lkw stürzen und uns nötigen würden, Kiste für Kiste säuberlich auszuräumen und vorzuzeigen. Doch weit gefehlt, der Inhalt der Kisten mit Ersatzteilen, Proviant und vielen Dingen, die hoffentlich nicht später für den Afrikatrip benötigt werden, interessierte keinen Menschen. Papier scheint auch an dieser Grenze wichtiger zu sein als Schmuggelware!

Mit Vollgas in das Land von Dracula.

Nun endlich lagen die langen Warteschlangen hinter uns, und wir befanden uns wieder in der Europäischen Union. Die Cape to Cape-Expedition fuhr mit Vollgas in das Land von Dracula und Transsylvanien. Eine fantastische und beeindruckende Berglandschaft lag vor uns. Wir durchfuhren in Serpentinen und auf Waldwegen die Karpaten, und unser Expeditionsleiter hat bei einem Zwischenstopp schon mal geschaut, ob nicht ein Bär hinter ihm steht. Aufgrund des langen Winters wurden wir eindringlich gewarnt, dass die „Jungs“ einen beachtlichen Appetit an den Tag legen können und sicherlich auch nicht vor unserem Proviant haltmachen würden. Zum Teil in Schneestürmen mussten jetzt die Kerax und Sherpas wieder ihre Qualitäten unter Beweis stellen.

Die Straßen in Rumänien waren zwar erheblich besser als in der Ukraine, aber sehr

◄▲► Die Expedition zog die Aufmerksamkeit der Menschen auf sich.

kurvenreich und eng, sodass ein Überholen einheimischer 1 PS-Fahrzeuge oder Uralt-Laster unmöglich war. Doch im Anblick der roten Militärsherpas hat man gerne sofort Platz gemacht und die Karawane passieren lassen. Im Gegensatz zu der Ukraine hat man hier keine verunglückten Fahrzeuge auf meterhohen Ständern an den Straßenrand zur Abschreckung platziert, sondern gehofft, dass die Kreuze am Straßenrand genug Abschreckung sind.

Nach und nach wurden die Häuser die, mit ihren eigentümlichen Farben und Türmchen wie Draculahäuser aussahen, immer weniger, und wir näherten uns Bukarest. Je näher wir der Hauptstadt kamen, um so mehr konnten wir die Spuren des EU-Beitritts erkennen: neue Industrieansiedlungen – Betriebsverlagerungen mit EU-Hilfe – und Supermärkte von Metro bis Lidl waren auch schon da! In Bukarest und Umgebung war der europäische Einfluss nicht zu übersehen, und diese Region hatte nichts gemeinsam mit der in den Tagen zuvor durchfahrenen Einsamkeit der transsylvanischen Bergregion.

„Keine Frauen, keine Schweine, keine Journalisten und keinen Alkohol!“

Uns war klar: Dracula war nicht hier! Dafür aber jede Menge Banker mit vielen Euros, die Häuser und Hallen finanziert haben, die jetzt im Moment eigentlich keiner mehr so richtig haben will. Die Krise ist in Rumänien schon lange angekommen, der Bauboom gestoppt und der Staat Zeitungsberichten zufolge bankrott.

Aber trotz allem wurde auch hier wieder kräftig gefeiert, und die örtliche Renault-Vertretung hat wieder eine Expedition zum Anfassen zelebriert.

Für mich war in Bukarest dieser Teil der Expedition beendet, und während ich ins warme Deutschland zurückfliegen durfte, machte sich der Cape to Cape-Tross wieder auf die Reise Richtung Istanbul. Von Istanbul aus geht es dann weiter quer durch die Türkei bis nach Akaba, von wo man mit dem Schiff ein einflussreiches islamisch-fundamentalistisch geprägtes Land umfahren muss, das die Expedition nicht wollte und deshalb klare Einreiseauflagen formulierte: „Keine Frauen, keine Schweine, keine Journalisten und keinen Alkohol!“ Verständlich, dass dort niemand hin wollte! Schließlich haben sich die französischen Teilnehmer in Istanbul besonders auf ihren Proviant-Lkw gefreut, der sie anschließend mit kompletter Küche versorgte, die sie auf der zurückliegenden und von mir teilweise begleiteten Strecke so sehnlichst vermisst haben. Wenn ich ehrlich bin – ich auch!

Zurück im Verlag musste ich oft an die Kollegen denken, die bis zum 8. Juli noch die restlichen 15.000 Kilometer vor sich hatten. Nachdem ich selbst eine Etappe begleitet habe, ziehe ich meinen Hut vor der Leistung der Expeditionsleiter und Organisatoren. 120 Tage Expedition, 30.000 km: das ist nicht nur interessant, sondern auch entbehrungsreich und anstrengend.

Für mich war diese Expedition nicht nur eine einmalige PR-Veranstaltung, sondern auch eine einmalige Erfahrung mit langem Erinnerungswert.

KM

Für Herausgeber René Hellmich war die Etappe von Kiew nach Bukarest eine spannende wie auch entbehrungsreiche Erfahrung. KM-Bild

Gegensätze: Ein verunfallter Pkw dient als Abschreckung – das wird mit 1 PS kaum passieren. ▼►