



ZEIT- MASCHINE

Pferdegespanne als Transportmittel, kaum asphaltierte Straßen: In den rumänischen Karpaten erleben Besucher ein Stück Europa wie vor 100 Jahren. Im Hyundai Santa Fe auf Entdeckungstour. ▷



Pferdefuhrwerke gehören in Rumänien zum alltäglichen Anblick auf Landstraßen. Asphaltierte Wege sind die Ausnahme

Ohne Filter: Die Industrie des Landes ist oft weit vom europäischen Standard entfernt

Die junge Generation soll vom EU-Beitritt profitieren



Handarbeit: für die Bauern noch selbstverständlich



Gelassen: Das Leben in den Karpaten verläuft eher geruhsam



Teamarbeit: Festgefahrene Offroadler bekommt man zur Not auch mit Muskelkraft wieder flott

Idylle: Die Seen der Karpaten locken im Sommer Sportangler an



Einweisung: Ohne die Hilfe des Co-Piloten käme der Hyundai kaum schadlos durch die Geröllfelder am Flussufer

Dunkelheit, von der Decke tropfend. Die Dreckbrühe ist knietief. Am Ende des Tunnels gleißend helles Licht. Nichts wie raus aus der Finsternis. Draußen warten goldene Felder und Wälder, deren Blätter langsam die Farbe des Herbstes annehmen. Bauern ernten Heu mit Sichel und Rechen. Bis auf die Rippen abgemagerte Pferde zornen einen Leiterwagen heran, der rund zweieinhalb Meter hoch mit Heu beladen ist. Neben dem Weg steht eine altertümliche Dreschmaschinen-Konstruktion. Ein Typenschild nennt das Baujahr: 1923.

Die Besatzungen der Hyundai Santa Fe kommen sich vor wie Aliens in ihren Raumschiffen. Die moderne Technik passt nicht wirklich in die Umgebung. Und doch befindet man sich nicht im Rumänien des frühen 20. Jahrhunderts, sondern in einem der jüngsten EU-Beitrittsländer im Hier und Jetzt. Das Vorgestrüge ist in den Karpaten heute noch Normalität.

Selbst der Weg durch den Tunnel. Einst brausten hier die Lokomotiven des Orient-Express hindurch. Heute nutzen die Bauern den stillgelegten Tunnel als Abkürzung, wie Jan Buss, der Organisator der Hyundai-Continental Romania Trophy, den Geländewagen-Insassen erklärt.

Keine ungefährliche Angelegenheit: Links und rechts der Spur erinnern melonengroße Steine daran, dass am geschichtsträchtigen Gewölbe der Zahn der Zeit nagt. Immer wieder donnern Brocken aus der Armierung zu Boden. Wer weiß, wie lange der Tunnel noch passierbar ist? Die Schlammplaste am Ausgang meistern die Autos nur mit Schwung. Wie die Bauern hier mit Pferdefuhrwerken durchkommen, ist den Reisenden ein Rätsel.

In der Region dominiert wie vor Jahrzehnten die Landwirtschaft. Arbeit gibt es praktisch nur im entfernten Timisoara in den Werken von Continental, Dacia und Co. Wer auf dem Land lebt, versorgt sich größtenteils selbst. Moderne Landwirtschaftstechnik trifft man kaum. Pferdefuhrwerke, Sensen und Heugabeln sind das Rüstzeug der Bauern.

Die schlammigen Pfade, der Traum jedes Geländewagenfahrers, dienen der Landbevölkerung als ganz normale Verkehrswege. Nur die Hauptstraßen zwischen größeren Ortschaften sind asphaltiert – zum Teil aber in einem erbärmlichen Zustand. Auch 18 Jahre nach der Revolution wird das Erbe des sozialistischen Missmanagements der Ceausescu-Diktatur nur langsam beseitigt. Die Menschen setzen auf die EU, zu der Rumänien seit Anfang des Jahres gehört.

Am Steuer des Geländewagens bekommt man nicht das Gefühl, in Europa unterwegs zu sein. Die Einheimischen lassen die Fahrer keinen Neid spüren. Sie winken den Offroadern ausgelassen zu, selbst wenn sie von den Autos mit Schlamm bespritzt werden. Das geschieht natürlich nicht absichtlich. Wann immer Passanten auftauchen, wird das Tempo gedrosselt. Doch angesichts der Wildnis ringsum erscheinen Fußgänger weitab der nächsten Ortschaft so deplatziert wie eine Sonnenbank in der Sahara.

Die Siedlungen erwecken mitunter den Anschein von Geisterstädten – und das nicht immer zu Unrecht. Die westlichen Karpaten waren einst deutsches Siedlungsgebiet. Viele Familien entschlossen sich nach der Grenzöffnung zur Auswanderung in die Bundesrepublik. Das Örtchen Weidenthal ist ein gutes Beispiel. 180 Jahre alt ist der Ort mit seinen 300 Häusern. Heute leben hier nur noch 15 Menschen. Trotzdem wirken die Bauernhäuser gut in Schuss. Kein Wunder, erklärt Sergio Morariu: „Die Auswanderer haben die Häuser nicht verkauft, sondern behalten, um sie als Ferienhäuser zu nutzen.“ Das erklärt die Isolierglasfenster und die neue Farbe an den Wänden. ▶



Abkürzung: Der baufällige alte Tunnel des Orient-Express erspart den Bauern einen Umweg. Für Santa Fe-Besitzer ist er ein Abenteuer



RUMÄNIEN

TIPPS FÜR REISEN IN DIE WESTLICHEN KARPATEN

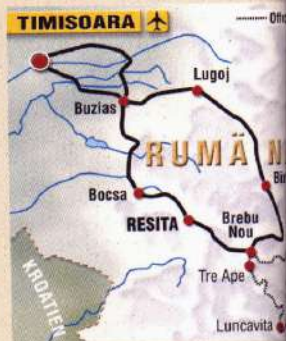
ANREISE: Die Karpaten erreicht man mit dem Auto am besten über die Autobahn durch Ungarn. Von dort geht es über Timisoara weiter in das südöstlich gelegene Gebiet, in dem die beschriebene Tour mit Enduromania stattfindet. Die Entfernung ab München beträgt rund 1150 Kilometer. Alternativ gibt es die Möglichkeit, mit dem Flugzeug nach Timisoara zu reisen und dort einen Mietwagen zu nehmen.

ORGANISIERTE TOUREN: Enduromania (www.enduromania.net) hat sich auf Offroad-Touren in Rumänien spezialisiert. Sergio Morariu liefert Teilnehmern Kartenmaterial und GPS-Daten für Touren auf eigene Faust. Sein Schwerpunkt liegt allerdings auf Motorradreisen. Mehr auf Geländewagen spezialisiert sind 4x4 Adventures (www.4x4-adventures.de).

Der Spezialreiseveranstalter organisiert auf Wunsch auch Miet-Offroader ab Timisoara sowie die Unterkünfte.

OFFROAD: Grundsätzlich sollte man die Touren nur mit mindestens zwei Fahrzeugen unternehmen, um sich gegebenenfalls bei der Bergung festgefahrenen Fahrzeuge helfen zu können. Der Schwierigkeitsgrad einiger Strecken ist je nach Witterungsbedingungen nur etwas für speziell ausgerüstete Offroader. Ohne All-Terrain-Bereifung sind die Strecken kaum befahrbar. Mud-Terrain-Pneus sind von Vorteil.

SICHERHEIT: In Städten wie Timisoara sollte man Wertsachen nicht offen zeigen. Auf dem Land ist Kriminalität hingegen nur eine Randerscheinung.



Schlammpannung: Wenn hier nicht gerade Geländewagen unterwegs sind, trifft man auf solchen Straßen Pferdefuhrwerke

WAS OFFROAD-FANS ALS NAHEZU PARADIESISCHE ABENTEUER-SPIELPLÄTZE EMPFINDEN, SIND IN DEN WESTLICHEN KARPATEN GANZ NORMALE STRASSEN

Für Morariu ist das Dorf zum Basislager seines Unternehmens Enduromania geworden. Der Exilrumäne versucht hier, Offroad-Fans nach Osteuropa zu locken. Motorradfahrer machen den Hauptteil der Kundschaft aus, doch immer mehr Allradler kommen hinzu. Das Prinzip seiner Touren ist eine Art Schnitzeljagd: Er gibt Kartenmaterial und GPS-Daten vor, die die Reisenden dann abklappern. Genächtigt wird unter anderem in Dörfern wie Weidenthal in Ferienhäusern.

Für Geländewagen sind die Wälder der perfekte Spielplatz: Der Boden ist steinhart. Zahllose Laster, beladen mit Baumstämmen, haben den Grund des Waldweges fest plantiert. Doch der ist verborgen unter bis zu einem halben Meter Schlamm. Schon mit einem Hardcore-Geländewagen ist eine solche Strecke kein Honigschlecken. Am Steuer eines SUV vom Schläge des Hyundai Santa Fe mutiert die Piste zu einer echten Herausforderung, denn ein Untersetzungsgetriebe oder gar mechanische Sperren hat der Koreaner nicht an Bord. Nur die All-Terrain-Reifen erhöhen die serienmäßigen Offroad-Eigenschaften ein wenig. Nur nicht stehen bleiben lautet die Devise, und das ist im langgezogenen Konvoi gar nicht so einfach.

Wer zu viel Gas gibt, schlittert wie auf Glatteis gefährlich nah ans Heck des Vordermanns. Wer zu zaghaft agiert, bleibt im zähen Lehm kleben wie ein Kaugummi an der Schuhsohle. In Schlangenlinien tastet sich die Kolonne vorwärts. Lautes metallisches Kratzen erinnert immer wieder an die limitierte Bodenfreiheit des Hyundai. Doch aller anfänglichen Skepsis der Teilnehmer zum Trotz: Die Softroader meistern die Schlammeinlage. Fast schon zu gut. Es folgt das Unvermeidliche: Im Überschlag der Gefühle wählt einer der Teilnehmer nicht die Spur seines Vordermanns, sondern versucht, einen Meter weiter rechts durchzukommen. Keine gute Idee: Der Santa Fe hängt im knietiefen Morast fest.

Unter dem hämischen Grinsen der Mitreisenden diskutieren die beiden Insassen, wer durch den Schlamm waten soll, um den Berggurt anzulegen. Unglücklicherweise hängt der Havariierte in einer Kurve, was den Einsatz eines anderen Offroaders als Zughilfe nahezu unmöglich macht. Organisator Jan Buss grinst die Teilnehmer an: „Das packt ihr auch ohne Auto.“ Sein Kollege Steffen Ahlbrecht stapft mit einer Schaufel bewaffnet zum Hyundai, buddelt und packt Wurzeln und Steine unter die Reifen. „Alles klar, zieht!“

Sechs Mann stemmen die Stiefel in den Dreck und hängen sich ins Seil, der Fahrer gibt vorsichtig Gas. Ein Ruck,

und der Santa Fe steht wieder auf festem Grund. Die umstehenden Bauern beobachten die Aktion mit verständnislosem Gesichtsausdruck: Sie müssen auf diesem Weg zur Arbeit, doch warum die Besucher sich das freiwillig antun, können sie nicht begreifen.

Die Geländewagenfahrer jedoch genießen Landschaft und Pisten. Auch wenn der Eindruck entstehen könnte, hier werde wild gefahren: Die Hyundai bewegen sich ausschließlich auf offiziellen Wegen – und schon die sind abenteuerlich genug.

Dass da Brücken Mangelware sind, verwundert nicht weiter. Je nach Wasserstand sind die Furten eine weitere Herausforderung, und sei es nur wegen des Gerölls. Einfach so Gas zu geben wäre zu gefährlich. So wartet der Befahrer voraus und dirigiert den Hyundai um die größten Brocken herum. Ohne ausgiebiges Rangieren geht oft nichts: Für solche Einlagen reicht die Bodenfreiheit des Softroaders nicht aus. Als die Truppe schließlich in den alten Schulhof von Weidenthal einbiegt, hat sich der kleine Koreaner aber immerhin eine gehörige Portion Respekt verdient: Sogar als Zeitmaschine hat er sich bewährt.

Text: René Olma
Fotos: Hansjürgen Meier