

CURVES

>> **BESTELLEN**

soulful driving

HIGHWAY 101 OREGON
AMPHICAR
THE RIDE
ESCAPES
TRACKS
BMW_02
SCHLAMM- SCHLEUDERN
SPORTSKAMERADEN
VILLA D'ESTE
GLÖCKLER PORSCHE
MASERATI 250S
LE MANS CLASSIC 2014
935
EPIC
CURVES_SCHWEIZ
NACHAUFLAGE
CURVES 5 REISE
TOUR ALBA
MAKING OF CURVES
ÖSTERREICH
DIETER KRAUS
BIZZARRINI
REMOVE BEFORE
MARVIC
PORSCHE 918 BUCH
PASSMASTERS 2014
PORSCHE 964
MORNING HAS BROKEN
PORSCHE MUSEUM
RETRO CLASSIC 2015
VESPA
SLEEPING BEAUTIES 2
ALLGÄU ORIENT RALLY
GROSSGLOCKNER 2016
USA WEST
ISLAND
MOTODROM
CURVES 4 PYRENÄEN
SOULFUL RIDING
ASTON MARTIN
PORSCHE CAYMAN TEST
KÄFER GROSSGLOCKNER
956 VS 918
SLEEPING BEAUTIES
PYRENÄEN - DIE REISE
ROUTE DES GRANDES
ALPES
SCHWEIZ/ITALIEN -

Auf nach Albanien. Die kroatische Küstenstraße ist zwar schön aber frisst Zeit. Wir fahren über Montenegro und dort die endlose Bucht von Kotor entlang. Drei Kilometer zu schnell. Das macht hier 120 Euro und ist dem Herren von der Polizei zufolge mit viel bürokratischem Aufwand verbunden. Bei Zahlung in Bar gehts für 25 Euro weiter. Vor Tiranë wird unsere SH1 auf einem Stück von 13 Kilometern zu einer Autobahn. Wir umfahren diese über eine Hauptstraße zweiter Ordnung. In Albanien steht das anscheinend für Straßen mit Off-Road-Charakter. Mit dem Benz macht uns das einen Heidenspaß. Der Rest der Flotte liegt aber regelmäßig auf und ist froh über ihren Unterbodenschutz. Insbesondere das letzte Teilstück hat es in sich. Die letzten 4 Kilometer kosten uns 1,5 Stunden. Übrigens, Albanien ist tatsächlich das Land mit der größten Benz-Dichte. Geschätzt sind hier 4 von 5 Autos ein Mercedes. Auch entsprechende Ersatzteillager türmen sich hier. Wenn unserem Benz was passieren sollte, dann hoffentlich hier. In Tiranë fehlen wegweisende Straßenschilder. Durchs Zentrum schaffen wir es mit etwas Stress aber ohne uns zu verfahren. Danach vertrauen wir auf eine Ausschilderung in Richtung Elbasan und Enden in einer Sackgasse. Ein paar Jungs freuen sich uns helfen zu können und navigieren uns hinaus aus der Stadt. Nach Elbasan nehmen wir die SH3. Im Sonnenuntergang entpuppt sich diese Route als weiteres Highlight unserer Tour. Ein Pass. Serpentinien ohne Ende. Kein Verkehr. Und eine wahnsinnig schöne Aussicht. Den Ausflug an die albanische Côte d'Azur müssen wir leider knicken. Definitiv bin ich aber nicht zum letzten mal hier und werde diese Tour nachholen. Albanien ist spannend und kurios. Wir nehmen den schnellsten Weg nach Griechenland und brauchen ewig. Am Grenzübergang checkt uns der Zoll. Grund: Neugier. Die Beamtin strotzt davor. Sie muss wissen was das ganze soll, dass heute regelmäßig bunte Autokolonne aus Deutschland vorbeikommen. Auf der griechischen Seite sind die Straßen 1A. Kein Verkehr und keine Beamten. Und unser Benz hat eine extrem gute Kurvenlage. Mit Vollgas nach Istanbul. Wir brettern durch das Landesinnere und die Küste entlang. Auch über die türkische Grenze kommen wir super. Sonnenaufgang. Die Straßen sind zum Glück noch leer. Nach 22 Stunden fahrt kommen wir um 7 Uhr morgens in Istanbul an. Fünfter Tag. Schlafen. Sightseeing. Autos checken. Öl nachfüllen. Nicht fahren. Der sechste Tag startet wie bei Le Mans. Losrennen, Autos starten und ab durch die Stadt. Runter zur Fähre. Nichts abgesperrt. Normaler Straßenverkehr. Und dann kommen wir. Rote Ampeln. Egal. Polizei ist überfordert. Wir brechen alle Verkehrsregeln. Und erwischen noch die erste Fähre. Nach drei Tagen Aufenthalt in Istanbul und Umgebung sind wir endlich wieder unterwegs. In der Türkei werden unsere Routen, Aufgaben und Veranstaltungen von den lokalen Regionen gestaltet. Wir besuchen Museen und historische Orte. Und fahren so genannte Off-Road-Strecken. Es geht über Feldwege und Schotterstraßen. Mit Vollgas gehts durch Bäche. Die Autos sollen ja nach was aussehen. Am Ende hat nur Saab Zwei einstecken müssen. Ein geplatzter Reifen. Zwei mal Wasser im Motor. Und zeitweise nur drei Zylinder. Auch andere waren von ihren Off-Road-Künsten überzeugt, hatten aber deutlich größere Probleme. Auf unserem Weg begegnen wir einer Stoßstange. Und im Rallye-Lager verbringen viele den Abend unter ihren Gefährt. Es tropft aus gerissenen Leitungen oder defekten Kraftstofffiltern. Am neunten Tag geht es nach Ankara. Museen besuchen und etwas Sightseeing. Die Aussicht von der Burg ist spektakulär. Noch beeindruckender ist das ganze während der Gesang der Muezzins aus allen Himmelsrichtungen zu hören ist. Le Mans am zehnten Tag. Rennen. Eine Runde über Ankaras Rennstrecke. Und ab auf die Straße. Die Route ist wieder vordefiniert und leider langweilig. Vier Stunden lang folgen wir einer Schnellstraße. Im Zielort angekommen verfahren wir uns. Wir landen im zweitgrößtem Canyon der Welt. Die Strecke ist deutlich anspruchsvoller als der Off-Road-Teil bei Çorum. Unsere Autos brauchen eine Werkstatt. Auch andere Teams haben sich verfahren. Wieder verlorene Stoßstangen. Aber dieses mal gab es auch aufgerissene Ölwanen und Benzintanks und Endschalldämpfer die laut die Straße entlang schleifen. Später erfahren wir, dass die Canyon Tour für den nächsten Tag gedacht ist. Gut für uns. Nächster Tag wird ruhig. Wir treiben uns in Werkstätten rum. Unsere Autos werden kostenlos

BORDERS
NORDITALIEN
GT_40
WOLKENATLAS
URBAN OUTLAW - MAGNUS
WALKER
ROUTE DE COMBE LAVAL
DER SUSTENPASS
BERNER OBERLAND
SOUFUL DRIVING MOVIES
PORSCHE ST
GROSSGLOCKNER
CURVES 2014
DONINGTON
MAKING OF CURVES 3
AMORE MOTORE?!

begutachtet. Dazu gibts Tee aufs Haus. Bei Saab 2 ist der Auspuff lose und klingt wie eine Kuhglocke. Geschweißt wird hier noch ohne Brille oder jeglichen anderen Schutz. Und das ganze auch für sehr wenig Geld. Beim Benz hatte im Canyon am Ende die Kupplung ausgesetzt. Vermutlich war nur zeitweise etwas heiß gelaufen. Wir wollen das mal checken lassen. Da es keine Mercedes-Werkstatt gibt fahren wir bei Ford vorbei. Mit Händen und Füßen – und in diesem Fall ist das keine Redewendung – erklären wir unser Problem mit der Kupplung. Wir vermuten, dass diese entlüftet werden müsste. Die Leute von Ford sind super freundlich, können an unserem Benz aber nichts machen. Stattdessen nehmen sie unseren Wagen und fahren damit zu einer auf Mercedes spezialisierten Bosch Werkstatt. Dort wird der Wagen begutachtet und auch gleich für gut befunden. Unser Problem ist bekannt. Entlüftet werden muss nichts. Geld möchte weder Bosch noch Ford von uns. Dazu gibts Tee. Wir sind sprachlos von dieser Gastfreundlichkeit und Hilfsbereitschaft.















Seit nun fast einem Jahr bereiten wir uns auf diese Rallye vor. Zu gewinnen gibt es schließlich ein echtes Kamel. Und wie oft hat man die Chance ein echtes Kamel zu gewinnen? Wir nehmen Teil an der Allgäu-Orient-Rallye. Über den Zeitraum von 3 Wochen fahren 111 Teams mit jeweils 3 Fahrzeugen und 6 Teilnehmern von Oberstaufen nach Amman in Jordanien. Die Autos dürfen dabei nicht mehr Wert sein als 1111,11 Euro. Autobahnen und GPS sind nicht erlaubt. Am 7.7.2014 ging es los. Nachts um 3:33 Uhr vor dem Rechner sitzen um einen der begehrten Startplätze zu ergattern. Bereits nach 3 Minuten waren alle Plätze vergeben. Wir hatten es geschafft. Wir sind das Team 77 und heißen Getriebesand. Als erstes machten wir uns daran das Team zu vervollständigen. Bis kurz vor dem Start zog sich dieses Thema hin. Am Ende sind wir 6 Leute wie es die Regeln der Rallye vorschreiben. Parallel suchten wir nach Sponsoren und Fahrzeugen. Der erste Wagen war schnell gefunden. Ein Saab 9000 von 1990 mit 430.000 km auf dem Tacho und Vollausrüstung – von welcher der Großteil nicht mehr funktioniert. Das ist Andreas und Ramonas Wagen der nach 25 Jahren nun seine letzte Fahrt erleben soll. Der zweite Wagen: Drei Jahre jünger und nur 230.000 km. Simon und Vanessa entschieden sich ebenso für einen Saab 9000. Diesmal ohne Vollausrüstung.

Der Fuhrpark wurde durch einen Volvo V40 vervollständigt. Nach 60 Kilometern flog uns aber sein Getriebe um die Ohren und die Autosuche ging weiter. Am Ende fanden Lukasz und Marcel einen Mercedes C180 aus dem Jahre 1998 mit 197.000 km Laufleistung und Wackeldackel auf der Hutablage. Aktuell bereiten wir den ersten Teil unserer Route vor. Das erste große Ziel ist Istanbul. Wir haben 5 Tage Zeit um dort anzukommen. Welche Länder und welche Straßen wir nehmen liegt allein in unserer Hand. Erst in Istanbul gibt es ein Road-Book dem wir anschließend bis Amman folgen werden. Wie genau die Strecken dann dort definiert sein werden, wissen wir noch nicht. Zudem wird es ab Istanbul unterwegs Aufgaben geben die es zu Lösen gilt. Bis nach Istanbul nehmen wir nicht den direktesten Weg. In Albanien möchten wir ein Waisenhaus besuchen und dieses mit Sachspenden unterstützen. Zudem interessieren wir uns auch für die lokale Landeskultur, schöne Straßen und atemberaubende Landschaften. Deswegen hier und da ein kleiner Umweg. Aber Zurück zum Start. Bis nach Österreich fahren wir möglichst zeitsparend. In Österreich dann das erste Highlight – der Glockner. Diese Etappe haben wir dem Österreich Heft (Band 5) des Curves Magazins entnommen. Anschließend geht es über Slowenien nach Kroatien und dort die adriatische Küste entlang. Mit Split und Dubrovnik liegen dort zwei wahnsinnig schöne Städte auf unserem Weg. Die nächste Strecke geht über Albanien – dem Land mit der vermutlich größten Mercedes-Dichte. Von Elbasan halten wir uns die Option offen nochmal zurück an die Küste zu fahren. Die Strecke von Vlorë nach Sarandë soll traumhaft sein und es mit der Côte d'Azur locker aufnehmen können. Am Ende geht es über Griechenland in die Türkei und dort nach Istanbul.

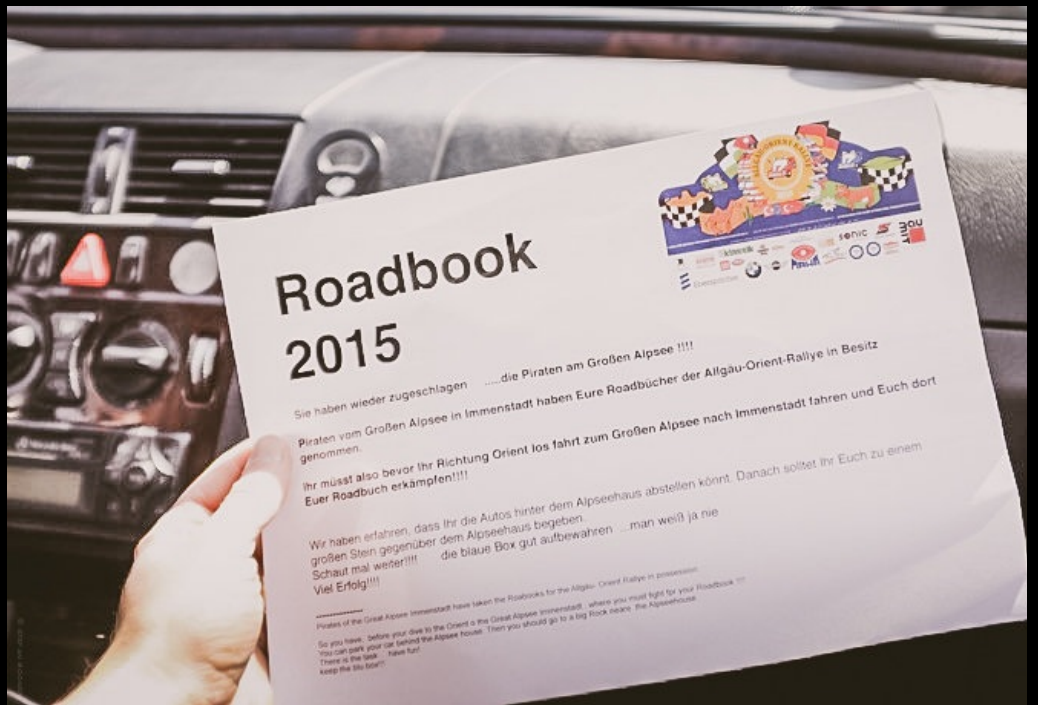


Gleich geht es los. Die Autos starten im Zwei-Minuten-Takt. Wir sind um 12 dran. Über die Rampe fahren und schon wieder halten. Die letzten freien Winkel unsere Autos werden nochmal mit Dachziegeln, Bier, Softdrinks, Schuhen, Schulranzen und Holzbrettern beladen. Was das ganze soll, dass erfährt Ihr später. Nun zum Road Book. Da wir unserem Zeitplan schon mit 4 Stunden hinterher liegen kommt es uns entgegen, dass dieses auf dem Alpensee abgeholt werden muss. Abholen kann man es mit einem Tretboot, Ruderboot oder im Titanic-Style auf einer Tür treibend. Welches Wasser-Gefährt einem zugeteilt wird, entscheidet sich bei einem kleinen Quiz zum Thema Alpensee. Wir schneiden gut ab. Mit Tretboot schnell das Road Book holen und dann ab nach Österreich. Auf den Glockner müssen wir leider verzichten, da Mautstraßen nicht erlaubt sind. Wir nehmen stattdessen den alten Brenner und machen einen Abstecher nach Italien. Anschließend geht es wieder nach Österreich und dort Richtung Villach. Wir biegen auf die B111. Vor uns das Highlight des Tages. Kein Verkehr. Endlos viele Serpentinaen. Enge Straßen. Urige Dörfer. Und ein atemberaubender Blick auf das Tal im Sonnenuntergang.















Der zweite Tag beginnt mit dem Wurzenpass. Die 18 P Steigung gehen mit unserer voll beladenen Flotte nur im ersten Gang. Am Grenzübergang bekleben wir einen Panzer mit Stickern – eine Road Book Aufgabe. Den Grenzübergang fotografieren – auch gelöst. Wir fahren runter ins Tal. Entspannt geht es nach Ljubljana und dann weiter an die kroatische Grenze. Wir nehmen eine Abkürzung über den Grenzübergang bei Stari Trg. Wieder kurven. Enge Straßen. Aber dieses mal geht es durch urige slowenische Dörfer. Wir haben wahnsinnigen Spaß. An der Grenze sind die Beamten verwirrt. Die Schranke ist zu. Trotz EU werden unsere Pässe kontrolliert. Diesen Übergang scheint extrem selten jemand zu befahren. Die Beamten meinen dies läge am schlechten Straßenzustand. Das passt zu unseren Autos. In Kroatien macht sich bei einigen schlechte Laune breit. Nach 7 Sieben Stunden Fahrzeit haben wir nur 200 Kilometern geschafft. Aber so ist das halt ohne Autobahn durch ein gebirgisches Gebiet. Akzeptieren und Kurven genießen. Nach weiteren 50 Kilometern kommen wir dann auf die 1 in Richtung Split. Mit leicht überhöhter Geschwindigkeit schrubben wir nun Kilometer. Nach 12 Stunden sind wir in Split. Da wir gestern verfrüht in Villach abgebrochen hatten wird heute ein langer Tag. In Omiš einen Burek sa Mesom auf die Hand und ab nach Dubrovnik. Jetzt ist es dunkel und die Küstenstraße leer. Wir kommen gut voran. Nach 16 Stunden Fahrzeit sind wir am Ziel unserer zweiten Etappe.
