

Den einzigen Versuch übrigens, den ersten Prolog-Abhang ohne Seilwinde zu überwinden, unternahm Meinolf Dueninghaus und Peter Huch. Ein „verwegener“ Plan, denn ihr Toyota landete mit beschädigten Vorderachsaufhängungen im Bach.

### OHNE WINDEN GEHT NICHTS

Samstag wird die erste harte Etappe gestartet, „um etwas Adrenalin abzubauen“. Am Sonntag geht's dann mit dem Trophy-Tag richtig los. Schließlich möchten sich die Einheimischen dieses Spektakel nicht entgehen lassen. Gruppen von je vier Fahrzeugen müssen sich gegenseitig einen steilen Hang hinablassen, über eine Strecke von etwa fünfzig Metern. Das geht nur, wenn man einander hilft. Die nächste Aufgabe ist, ein Windenseil über einen Bach zu spannen, der dann von zwei Teilnehmern überquert wird. Und zuletzt fährt jeder Geländewagen in Einzelwertung eine knifflige Strecke durch den Wald.

Auf den Trophy-Tag folgt dann die Nachtetappe. Wettkämpfer, die glauben, sie könnten etwas Ruhe finden und am nächsten Tag später starten, liegen völlig daneben. Im Gegenteil, die Etappen werden jetzt richtig anstrengend. Anspruchsvolle Überquerungen von Bachläufen stehen an, die Winde ist weiterhin nötig. Sümpfe werden durchquert und die Strecken sind knietief mit einem lehmigen Brei angefüllt, durch den sich die Teilnehmer wühlen müssen.

## DIE ULTIMATIVE HERAUSFORDERUNG FÜR ALLE ALLRADLER

Bei der harten Croatia Trophy wird der Gemeinschaftsgeist ganz groß geschrieben. Man hilft sich immer und in jeder Situation. Und die besonders „guten Geister“ der Rallye werden mit dem Fair Play Award ausgezeichnet.



Die Wettstreiter kämpfen, bis technische Probleme sie zur Aufgabe zwingen. Die Winden werden gequält und so muss fast jeder Teilnehmer reparieren. Natürlich gehen auch andere Fahrzeugteile zu Bruch, doch nicht so häufig. Einem belgischen Team gelingt es sogar, über Nacht einen Motor auszuwechseln. Zwei Tage darauf sehen wir sie bei der Reparatur des kompletten Antriebsstrangs der deutschen Teilnehmer Detlef Nagel und Knud Petersdotter. Dass die Teams sich gegenseitig

helfen, ist auch ganz im Geist der Trophy. Überall im Camp werden Teile ausgeliehen. Das ist typisch für Offroader und man findet es nirgendwo sonst im Rennsport.

### ENDLICH AN DER SPITZE

Burkhard Eggemann und Dennis Nedobitkin fahren an den ersten Tagen vorn mit, müssen aber aufgeben, als das zweite Zündmodul ausfällt. Fritz Becker und Dominique Trafoier liegen zu Beginn im Spitzenfeld, doch als ihre Unimog-Achsen zu Bruch gehen, ist das Rennen zu Ende. Auch Carsten Risse und Frank Niemann drehen mit ihrem Land Rover auf. Es ist ihr erster Start bei der Croatia, doch sie haben reichlich Erfahrung

bei der holländischen Meisterschaft gesammelt.

Allen voraus fahren Thomas Schucker und Jasmin Moll. Sie nehmen seit Jahren an der Trophy teil, aber auf dem ersten Platz landeten sie bisher nicht. In diesem Jahr sind sie jedoch die unumstrittenen Spitzenreiter! Sie haben zwar auch Ärger mit der Technik, schaffen es aber immer, ihren G rechtzeitig startklar zu machen. Dazu kommt das ausgezeichnete fahrrische Können. Den ersten Platz haben sie sich redlich verdient. Den renommierten Fair Play Award sicherten sich schon zum zweiten Mal Christian Poprask und Christoph Krammer mit ihrem Team, die immer wieder anderen geholfen haben.

T/F | Martin Brink

INFOS: [www.croatia-trophy.org](http://www.croatia-trophy.org)



Seyfried/Haidinger im Jeep mit Puch-Fahrwerk.



In Blau: der CJ von Mario Eckhardt und André Fulsche. Erstmals dabei: Carsten Risse/Frank Niemann.

### DIE SIEGER

Platz	Fahrer / Beifahrer	Fahrzeug
1.	Thomas Schucker / Jasmin Moll	Mercedes G
2.	Harald Seyfried / Gerald Haidinger	Jeep
3.	James Marsden / Chris Abel	Land Rover
4.	Peter Arends / Joop Barlen	Land Rover
5.	Gordon Krota / Ivo Brgodac	Jeep