

FernFahrer

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

02/05/2017 „Das wahre Zuhause des Menschen ist kein Haus, sondern die Straße“, schrieb einst der britische Reiseautor Bruce Chatwin. Tatsächlich gibt es unendlich viele Gründe, warum es Frauen und Männer auf die Straße zieht.

Was bringt Menschen dazu, das Außergewöhnliche zu wagen? Risiken einzugehen, die schwer zu kalkulieren sind? Grenzen auszuloten oder sie sogar zu überschreiten? Ist es Rastlosigkeit, die Gier nach Rekorden? Wollen sie der Welt beweisen, zu welch großen Leistungen sie fähig sind? Oder motiviert sie einfach der Adrenalinkick, den sie in extremen Lagen erleben?

„Es ist von allem etwas – jedenfalls bei mir“, sagt Jan Kalmar. Für den Dänen sind die von ihm unter dem Motto „The Longest Drive“ organisierten Langstreckenfahrten auch eine Jagd nach Grenzerfahrungen und Rekorden. Und natürlich sind sie auch der Ausbruch aus dem Alltag. Dass Kalmar dabei im Herzen Afrikas schon mal in gefährliche Situationen gerät, wischt er mit einem koketten Lächeln zu Seite. „Angst habe ich eher davor, im Urlaub eine Woche untätig am Strand liegen zu müssen.“

Drei Teams, drei Strecken, um die halbe Welt

Die moderne Psychologie bezeichnet Persönlichkeiten wie Jan Kalmar als High Sensation Seeker – Menschen, die den Nervenkitzel suchen. In ihrem Gehirn, so haben Untersuchungen ergeben, überlagert das Streben nach starken Reizen und Erlebnissen die Furcht vor den damit verbundenen Risiken. Ihr Puls bleibt in Stresssituationen vergleichsweise ruhig. Ob es sich bei diesem besonderen Wesenszug um eine erbliche Eigenschaft handelt, darüber sind sich die Wissenschaftler uneins, wie übrigens auch über die Motive selbst. Denn die sind so verschieden wie die Menschen, die von extremen Situationen fasziniert sind.

Für die Langstreckenfahrer beginnt die Faszination mit der Wahl der Strecke. Für die einen ist es Vergnügen oder sogar Lustgewinn, in einem klassischen Porsche von Peking nach Paris zu fahren. Für die anderen ist eine Tour durch den Himalaja ein Beweis für die Tatkraft der Frauen. Und für einen Mann wie Jan Kalmar? Den treibt auch die Abenteuerlust auf die lange Route vom Nordkap bis zum südlichsten Zipfel von Afrika.

Tiefenentspannt sitzt Charbel Habib in seinem Büro in Beirut. Der 46-jährige Ingenieur, Gründer und CEO einer im Nahen Osten und in Afrika erfolgreichen Bau-Holding, scheint ein glücklicher Mann zu sein. „Die Menschen hier sind stolz auf das, was wir erreicht haben", sagt er. Habib hat mit seinem Copilot Walid Samaha in einem originalgetreu restaurierten 1964er Porsche 356 C an der fast 14.000 Kilometer langen Rallye „Peking to Paris" teilgenommen – nicht nur als erstes Team ihres Heimatlandes, sondern als erstes aus dem Nahen Osten überhaupt.

„Für einen Liebhaber klassischer Autos wie mich ist ‚Peking to Paris' die ultimative Herausforderung", offenbart Habib. Bei der sechsten Auflage der Oldtimer-Rallye gingen im vergangenen Jahr mehr als 100 Teams aus 25 Nationen an den Start. Habib und Samaha, die das Wagnis eines solchen Langstreckenrennens zum ersten Mal eingingen, erzielten ein hervorragendes Ergebnis: Platz 24 in der Gesamtwertung, Platz zwei in der Kategorie für Fahrzeuge mit Motoren unter zwei Litern der Baujahre 1945 bis 1965. „Wir haben nicht eine der mehr als hundert Zeitkontrollen verpasst", berichtet Habib zufrieden, „und wurden dafür mit einer Goldmedaille ausgezeichnet." Und was ihn besonders freut: „Dass es kein einziger dieser Ford Mustangs im Feld geschafft hat, vor uns im Ziel auf dem Place Vendôme anzukommen."

Weshalb haben Sie für diese Rallye einen Porsche 356 gewählt?

Wir wollten einen besonderen Klassiker nutzen – auch wenn dieser wunderschöne Porsche nicht gerade über übermäßige Leistung verfügt. Ursprünglich erreichte der Wagen eine Höchstgeschwindigkeit von 175 Stundenkilometern. Wir sind auf der Rallye allerdings maximal 100 Stundenkilometer gefahren. Was natürlich auch damit zu tun hatte, dass das Auto extrem beladen war mit unserem Equipment – Zelten, Kleidung, Wasser.

Erinnern Sie sich an ein besonders merkwürdiges Ereignis?

Ungefähr zur Hälfte des Rennens, irgendwo im russischen Niemandsland, mussten wir bis tief in die Nacht an unserem Auto arbeiten, um es für die nächste Etappe herzurichten. Weil wir völlig übermüdet waren, haben wir am Tag darauf weniger aufs Roadbook geachtet, sondern uns hinter einen vorausfahrenden Konkurrenten geklemmt. Als der plötzlich abbog, checkten wir das Roadbook und stellten fest, dass wir erheblich vom Weg abgekommen waren. Wir starteten unser GPS, aber das funktionierte nicht. Also überholten wir den anderen Wagen, hielten ihn an und fragten den Fahrer, ob er denn nicht nach dem Roadbook fahre. „Nein", antwortete er, „ich fahre nicht zum Ziel, ich fahre woanders hin." Wir haben dadurch irre viel Zeit verloren, schafften es aber noch 30 Sekunden vor Ablauf der Frist, die Zeitkontrolle zu passieren.

Was war das größte Problem, das Sie bewältigen mussten?

In der Mongolei machte uns der strömende Regen schwer zu schaffen, noch schlimmer aber war der Staub. Unser 356 war mit den originalen Luftfiltern ausgerüstet. Wegen der extremen Vibrationen auf den unebenen Straßen – wir hatten ja allein 3.000 Kilometer offroad zurückzulegen – lösten sich die Filter aus ihren Halterungen. So gelangte unglaublich viel Staub ins Wageninnere, und das hatte ein noch ernsteres Nachspiel. Denn nachdem wir die Luftfilter gewechselt hatten, machte der Motor plötzlich Probleme. Glücklicherweise konnten wir wegen einer Transferpassage eine längere Pause einlegen. Und mit zwei Nächten Arbeit ist es uns gelungen, den Motor wieder fit zu machen.

Haben Sie unterwegs mal ans Aufgeben gedacht?

Ja, sogar gleich zu Beginn: Weil wir gänzlich unerfahren darin waren, in der Wüste zu navigieren, hatten wir uns da schon komplett verfahren. Gegen Ende der Rallye kamen wir noch mal in Versuchung, denn wir waren todmüde. Wenn wir nicht schon so kurz vor dem Ziel gewesen wären, hätten wir sicherlich aufgegeben. Paris war aber schon fast in Sichtweite, daher kam Aufgeben nicht in Frage.

Nidhi Tiwari kriegt sich kaum mehr ein und prustet los: „Du kannst es dir nicht vorstellen: Da stehen diese zwölf Taxifahrer, die ich auf der Straße hinauf zum Khardung La zuvor überholt hatte, bestaunen den Cayenne und fragen mich ernsthaft, ob ich ihnen zeigen könnte, wie man so ein schnelles Auto fährt. Diese Männer, die mir vorher noch böse Blicke zugeworfen haben – plötzlich sind sie handzahm."

Der laut örtlichen Angaben 5.606 Meter hohe Khardung La – La heißt Pass – ist die höchste mit einem motorisierten Fahrzeug befahrbare Passstraße der Welt. Sie war Teil jenes „Himalayan Extreme Overland Drive", den Tiwari im Sommer 2016 absolvierte: Mit einem Porsche Cayenne fuhr sie in 18 Tagen 4.000 Kilometer quer durch das mythenumrankte Hochgebirge.

Die 36-jährige Mutter zweier Söhne ist in Neu-Delhi zu Hause und unternimmt solche Extremtouren unter dem Patronat der von ihr gegründeten Organisation „Women Beyond Boundaries". Mit ihrem Engagement will sie dazu beitragen, die gesellschaftliche Situation der Frauen in ihrem Land zu verbessern, wobei Mobilität ein entscheidender Faktor ist. Die Hälfte der indischen Bevölkerung ist weiblich, am Steuer eines Autos sieht man jedoch nur wenige Frauen. „Wenn eine Frau sich nicht frei bewegen kann, dann kann sie ihre Potenziale auch nicht ausschöpfen", sagt Tiwari. „Und die ‚Extreme

Overland Drives' sind ein gutes Instrument, um auf diese Schieflage öffentlichkeitswirksam hinzuweisen."

Frauen, die Extremfahrten unternehmen, sind noch eine Seltenheit, und das nicht nur in Indien. Was treibt Sie an?

Es mag überraschend klingen, aber ursprünglich waren es ganz pragmatische Gründe. Ehe ich Mutter wurde, war ich als Outdoor-Guide viel in der freien Natur unterwegs, und das wollte ich nach der Geburt meiner Kinder keinesfalls aufgeben. Also habe ich überlegt, wie ich mit meinen Söhnen zum Beispiel in den Himalaja gelangen kann. 2007 bin ich erstmals mit einem Allradfahrzeug dorthin aufgebrochen – mit meiner Mutter, deren Schwester und meinen Kindern. Da war der Jüngere gerade ein Jahr alt. Die Erfahrung dieser Reise zählt zu den großen Wendepunkten in meinem Leben.

Inwiefern?

Ich habe diese Tour seither jährlich mindestens ein Mal gemacht, auch allein und nicht in Begleitung meiner Familie. Einmal bin ich dabei hoch in den Bergen im Schnee stecken geblieben – damals hatte ich noch keinen Cayenne. Bei heftigen Minusgraden musste ich die Nacht im Auto verbringen, bevor am nächsten Tag Hilfe kam. Da habe ich mir gedacht: Wenn du das hier schaffst, dann kannst du noch ganz andere Herausforderungen meistern. Das war die Geburtsstunde der „Extreme Overland Drives" und der Anfang von „Women Beyond Boundaries".

Wie viele Mitstreiterinnen hatten Sie zu Beginn?

Niemanden, ich war die Einzige. Aber ich wollte anderen Frauen in Indien unbedingt das Handwerkszeug zur Verfügung stellen, damit sie ihren Drang nach Freiheit und Abenteuern ausleben können. Ich wollte sie in die Lage versetzen, Extremtouren auf eigene Faust anzugehen, ohne die Hilfe eines Mannes. Und es funktioniert: Wir werden immer mehr.

Nach mehreren 4.000 Kilometer langen Himalaja-Touren peilen Sie nun auch einen Langstreckenrekord in der noch jungen Geschichte Ihrer Organisation an.

Ja, ich will in diesem Jahr mit fünf weiteren Frauen zur ersten indischen Arktis-Expedition aufbrechen. 35.000 Kilometer in 80 Tagen – das wird aufregend.

„Vorbereitung?" Jan Kalmar grinst in die Sonne, die über Kopenhagen strahlt. „Das kann man vergessen." Auf seinen Trips mit dem Team von „The Longest Drive" muss der Däne immer wieder mit unkalkulierbaren Ereignissen rechnen – vorbereiten kann er sich allenfalls, indem er sich so fit hält wie nur möglich. Wobei zu Beginn einer Langstreckenfahrt wie der „North to South 2.0" nicht alle Teammitglieder ausgeschlafen sein sollten, so Kalmar: „Je müder du beim Start der Fahrt bist, desto besser. Es ist sehr wichtig, dass nicht alle drei Fahrer zum gleichen Zeitpunkt müde werden – dann scheitert man. Wer früher schlafen geht, ist im Vorteil."

Wie schon kleine Zwischenfälle das ganze Unternehmen gefährden können, erlebten Kalmar und seine Mitstreiter Shaun Neill und Vitoldas Milius auf ihrem langen Weg vom Nordkap nach Südafrika in Äthiopien. Bei ihrer Streckenplanung hatten sie in dem ostafrikanischen Land eine Tankstelle ausgemacht, die sie zum Auftanken von qualitativ gutem Diesel anfahren konnten. Unterwegs aber lief ihnen wegen eines Reifenschadens die Zeit davon. Sie vergaßen zu tanken, mussten sich anderweitig Treibstoff beschaffen und hatten dann massive Schwierigkeiten mit minderwertigem Diesel. Zwischenzeitlich rückte die angepeilte Bestzeit in weite Ferne – so viel zum Thema Vorbereitung.

Auf Ihren Rekordfahrten sind Sie ohne Pause unterwegs. Wie funktioniert das, und vor allem: Wie und wo schlafen Sie?

Auf unseren beiden „North to South"-Fahrten waren wir zu dritt. Während einer am Steuer sitzt, entspannt oder döst der Zweite auf dem Beifahrersitz. Der dritte Mann schläft in dem Bett, dem in unserem Porsche Cayenne die Rückbank gewichen ist. Man kann eine solche Monsterstrecke nicht allein mit Schlafen im Sitzen meistern, man muss auch liegend schlafen können.

Bei der „North to South 2.0" haben Sie eine Abkürzung genommen – weshalb?

Die Strecke durch Syrien war uns wegen des dort herrschenden Krieges verwehrt. Also sind wir von Istanbul nach Ägypten geflogen. Dort haben wir eine Zwangspause von gut 19 Stunden eingelegt, was dem Zeitaufwand auf der Syrien-Route bei einem Durchschnittstempo von 90 Stundenkilometern entspricht. Von Ägypten aus sind wir weitergefahren.

Und dann kam es noch zu einem Problem in Tansania …

Ach, dort wies uns jemand den falschen Weg, was leider einen Umweg von 300 Kilometern zur Folge hatte. Damit fielen wir weit hinter unseren Zeitplan zurück, sodass wir das Auto an sein Limit bringen mussten. Aber der Wagen hat perfekt mitgespielt: Als wir ein paar tausend Kilometer später Südafrika erreichten, betrug unser Rückstand auf den Rekord nur noch schlappe elf Minuten.

Wie groß ist eigentlich das Fassungsvermögen des Tanks in Ihrem Cayenne?

Genau genommen sind es zwei Tanks: einer fürs Wasch- und Nottrinkwasser, der 50 Liter fasst, und ein 215-Liter-Dieseltank, der uns eine Reichweite von 2.500 Kilometern ermöglicht. Dieser Tank besteht aus mehreren Untereinheiten. Auf diese Weise konnten wir den guten Sprit mit dem weniger guten, der uns unterwegs verkauft wurde, ideal mischen. Das freute den Motor.

Wann starten Sie zu Ihrer nächsten Rekordjagd?

In diesem Jahr werden wir mit zwei Porsche Cayenne und fünf Mitstreitern in Prudhoe Bay im nördlichen Alaska aufbrechen und uns einen Mythos vornehmen: die Panamericana. 23.000 Kilometer nonstop bis nach Feuerland – mit nur einem Satz Reifen. In dieser Tour stecken 2.000 Stunden Planung. Der Panamericana-Rekord liegt bei elf Tagen, 17 Stunden und 22 Minuten. Das bedeutet: Wir

müssen einfach schneller fahren.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/christophorus/ausgabe-380/porsche-christophorus-fernfahrer-drei-teams-drei-strecken-um-die-halbe-welt-13416.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/27dad7ca-1061-403e-9ece-5420aa65eac5.zip

Externe Links
http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/christophorusmagazine/
http://www.porsche.com/museum/de/

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart