

SEIT 1981 TRIALS - TROPHYS - RALLYES - FUN AND ACTION

WWW.GGWC.AT

GGWC INFO



DAS CLUBMAGAZIN FÜR MITGLIEDER

HERBST 2009



- WINTERTREFFEN 09 PÖRTSCHACH
- SCHNEERALLYE ST. URBAN
- WAHL BEIM GGWC
- HOTEL ALPENBLICK:
EIN REISEBERICHT

- REISEBERICHT HANS
- LYBIA RALLYE RAID

- SUPERCUP
- CROATIA TROPHY 2009
- ACS BERICHT HANS
- 50 JAHRE HAFLINGER
- MUSEUM

Wahlergebnis und
Termine

Osterfeier bei Ulli's
Wiese, Wald und Wege

WINTERTREFFEN PÖRTSCHACH



Haflingergruppe



Wolfgang M. zieht mit seinem Hafi den festgefahrenen Jeep raus



Hubschi, friest Du? :-)



**Adi zaubert den wärmenden
Reparaturschnaps hervor :-)**



**Abfahrt bei Schmidts => Auf Achse über die Pack
an den Wörthersee => minus 11 Grad :-)**



32. KÄRNTNER SCHNEERALLYE 2009!

23. - 25. JÄNNER 2009

Noch sind uns einige Winter der letzten zehn Jahre gut in Erinnerung, wo unsere Veranstaltung eher den Namen „Schneesuchrallye“ verdient hätte. Heuer kann man das wohl nicht behaupten, wengleich der in den Niederungen lebende Bürger nicht ahnen konnte, wie schwierig die Schneeverhältnisse rund um unser Gebiet bei St. Urban tatsächlich sind. Anlässlich der ersten Streckenbefahrung wurden weiter oben an schattigen Stellen ca. 40 bis 50 cm gemessen. Das Problem war der Aufbau der Schneedecke: Die oberste Schicht bestand aus bis zu 10 cm gefrorenem Harsch, darunter Schnee mit der Konsistenz von Kristallzucker. Sobald Steigungen zu bewältigen waren wurde das Fahren zu einem permanenten Rutschen, Wühlen, Eingraben u.s.w. Da mussten auch 6x6 Pinzgauer mit Ketten passen, außer der grub solange mit den Rädern, bis der Untergrund erreicht war. Dann ging es wieder einen Meter vorwärts, danach musste man wieder graben und so weiter und so fort. Wir von der Organisation bewaffneten uns immer wieder mit Schaufeln und Spaten, um unsere Oldies auszugraben. An ein Fahren, so wie wir es immer praktiziert hatten, war nicht zu denken. Also wurde unser Ehrenmitglied und Gönner „Volte“ Stubinger gebeten, die vielen Wege mit seinem großen Allradtraktor so herzurichten, dass eine einigermaßen zügige Fortbewegung möglich war. Wie immer war er sofort bereit diese Arbeit, die vor allem in den steilen und

teilweise hängenden Wegen sehr gefährlich ist, für uns zu erledigen. Der Regen am Tag vor der Veranstaltung war ein Glück, da der lose Kristallzuckerschnee durch das Wasser ein wenig gebunden wurde.

Die von den Wetterfröschchen angesagten Niederschläge dürften doch viele von der Teilnahme abgehalten haben und so mußten wir bei Rallyebeginn feststellen, dass 15 angemeldete Starter nicht erschienen waren, so wurden daher nur 32 mit Startnummern versehene Fahrzeuge gezählt, das ist die geringste Anzahl seit es die Kärntner Schneerallye gibt. Absolut positiv dagegen war die Tatsache, dass außer Österreichern auch Deutsche, Slowenen, Polen und ein Schweizer teilnahmen. Nichtsdestrotz wurde den Erschienenen für ihr Nenngeld was geboten, eine Herausforderung folgte der anderen. Wir konnten hier kilometerweit Wege befahren die ihren Namen nicht wirklich verdienen und die zu Fuß als Kletterpartie auf Schnee und Eis angesehen werden können. Eine 40-%-Steilstrecke unweit des Gasthauses „Loisebauer“, dessen Wirt uns übrigens in dankenswerter Weise seit vielen Jahren Wege zur Verfügung stellt, musste bereits nach ca. 15 Fahrzeugen aus dem Streckenplan genommen werden, da das blanke Eis zu Tage getreten war und jedwede Bodenhaftung unmöglich machte.

Eine Attraktion für sich war wieder die Mittagsrast bei unserer Feldküche (Gulaschkanone) wo nicht nur die



Geländewagenfahrer, sondern auch Besucher von unseren KMVC-Damen (mit Herrenunterstützung für die groben Arbeiten) auf das Beste mit der legendären Schneerallye-Gulaschsuppe und auch mit Frankfurter- bzw. Wienerwürstchen (je nach Konsument), und selbstverständlich heißen Getränken bewirtet wurden. Ein großer Dank geht an diese verlässliche Truppe, die vom Auf- bis zum Abbau der Küche und des Umfeldes gut acht Stunden im Freien, auf Eis und Schnee arbeitend, verbringt.

Natürlich gab es auch einige Pechvögel, die von ihren fahrbaren Untersätzen im Stich gelassen wurden. Am Übelsten erging es wohl unserem Gruppenleiter Gerwald Jaritz, wobei hervorgehoben werden muß, dass der von ihm gefahrene Willys Overland Jeep MB mit dem Baujahr 1942 das bei weitem älteste Fahrzeug im Starterfeld war: Schon bei der ersten Streckenbesichtigung zwei Wochen vor der Veranstaltung verabschiedete sich unerlaubterweise eine hintere Steckachse. So weit, so schlecht. Am 2. Tag der Rallye, im Zuge einer Bergabschragfahrt, tat der Jeep wieder was er wollte, gehorchte den Lenkbefehlen seines Meisters nicht und demolierte an einem Baum den rechten Kotflügel. Gleich danach entfernte sich der Hupenknopf in hohem Bogen in die Botanik, das zählte aber fast nicht, denn im Wald ist sowieso Hupverbot. Da der Vergaser bei dieser Ver-

anstaltung noch nicht gestreikt hatte, holte er dies noch nach, so dass Gerwald in den vergleichsweise luxuriösen Volvo Lappländer unseres Freundes Ulrich Kukuk aus Deutschland wechseln konnte und dabei feststellte, dass dieses Fahrzeug seinen Namen nicht zu Unrecht führt und tatsächlich für die Fortbewegung in Eis und Schnee gebaut wurde.

Wie schon seit vielen Jahren fand der Gemeinschaftsabend mit der Ehrung der Gruppensieger wieder im inzwischen ganz toll ausgebauten (mit Wellnessbereich und so) Hotel-Restaurant Pfeffermühle statt. Die Familie Kogler ist längst ein Teil der Schneerallye geworden, unterstützte uns in jeder Hinsicht und trug enorm viel dazu bei, dass sich unsere Gäste wiederum wirklich wohl fühlten.

Die diesjährigen Wettbewerbe bestanden aus je einer Prüfung in Werkzeugkunde und des Schätzervermögens. Letztlich gilt unser Dank auch der Gemeinde St. Urban und den vielen Grundbesitzern, die es erst möglich machten, die 32. Kärntner Schneerallye zu organisieren.

ACHTUNG: Im Magazin AUTO BILD ALLRAD (ist am 13. Feber erschienen) finden Sie einen vierseitigen Bericht von der 32. Kärntner Schneerallye des KMVC. **Text: Rudolf Schranz (KMVC), Bilder: Auto Bild Allrad**

VEREINSJAHR 2009

GGWC - VORSTANDSMITGLIEDERVORSTAND

Obmann	Edwin Meierhofer	Zeugwart	Adam Barger
Obmann-Stv.	Heinrich Schwarz	Militärfahrzeuge	Horst Malner
Kassier	Klaus Saria	Oldtimer	Peter Pessl
Kassier Stelv.	Erwin Hertl	Youngtimer+SUV	Andy Wolf
Schriftführer	Alex Pucher	GGWC - Rechnungsprüfung	
Schriftführer - Stv	Walter Auner	Rechnungsprüfer	Dr. Hans Vollmeyer
Beiräte		Rechnungsprüfer	Walter Friedrich
Koordinator	Hubert Ruff		

Verein Grazer Geländewagen Club, Postfach 1142, A - 8021 Graz ZVR: 246 881 545



HOTEL ALPENBLICK: EIN REISEBERICHT

Kurz zur Vorgeschichte: unser umtriebige deutsches Clubmitglied Werner Mayer hat schon seit langem den Plan, eine Fahrzeugvermietung in eher ungewöhnlichen Umfeld zu etablieren.

Nun haben sich die Pläne konkretisiert, da er die Möglichkeit hat, mit Partnern in Ägypten eine Firma zu installieren, die diesem Geschäftszweig folgt.

So schön so gut, aber da fehlt natürlich noch was, und das sind die Fahrzeuge.

Es darf natürlich nix 0815-artiges sein (Stichwort, nein nicht Landrover, die fahren dort schon lange nicht mehr, eher Toyota), sondern etwas außergewöhnliches, das für Mitteleuropäer auch eine ausreichende Rückzugsmöglichkeit bietet, um Rücksicht auf die kulturellen Gebräuche im Gastland nehmen und trotzdem seine eigenen Bedürfnisse ausleben zu können:

Also ein LKW.....

Aber natürlich kein x-beliebiger sondern aus österreichischer Provenienz also ein Steyr-Klassiker sprich 680M bzw. 680M3.

Beide waren mit festen Aufbauten versehen, einmal ein Funker vom schweizer Militär, einmal ein Dreiachsler vom ÖBH mit einem deutschen Militärschlepper.

Aber irgendwie mussten die Fahrzeuge auch nach Ägypten kommen. Natürlich fahrend, Route war

schnell festgelegt (München > Genua > Tunis > Tripolis > Kairo) mit Abstechern zu den Oasen im südwestlichen Ägypten, falls die Zeit dies erlaubte, zwei Teams sollten es sein, ein Deutsches und ein Österreichisches.

Die gab es dann auch tatsächlich, nämlich Werner Mayer (Organisator und Fahrzeuginhaber), Albrecht Stützel und Dietmar Schurr aus Deutschland sowie Gerd Frühauf und mich.

In der Vorbereitungszeit hatten wir noch Gelegenheit unser Fahrzeug (den Schweizer, namens Waltraud) in Graz etwas vorzubereiten, sprich Lärmdämmung, unnötiges Accessoire raus, Halterungen für Kanister, Campingmöbel und Bett rein, etwas angenehmere Sitze und ein paar Kleinigkeiten mehr.....

Auf alle Fälle verging die Vorbereitungszeit viel zu schnell und wäre Weihnachten nicht so schönes Wetter gewesen und hätte Gerd nicht ausreichend Zeit gehabt, wären wir wahrscheinlich nicht so gut dagestanden, zumal das Auto vor der Reise noch mal zum deutschen TÜV musste.

Also dann der Start am 5. März: Abholen des Fahrzeugs in der Nähe von Deggendorf, PKW beim Flughafen München geparkt und weiter geht es Richtung Mem-





mingen. Dort sollten wir am nächsten Tag auf das zweite Team treffen, die direkt von Mosbach (Heilbronn) zu uns stoßen sollten.

Erste Erkenntnis: durch die Dämmung und mit Stöpseln in den Ohren ist der Fahrkomfort gar nicht so schlecht. Zweite Erkenntnis: 80km/h Spitze sind auch nicht so schlimm wie befürchtet, da man diese Geschwindigkeit recht konstant halten kann, sprich „es geht eh was weiter!“

Abends haben wir es das erste Mal bereit, den 5KVA Generator aus dem Fahrzeug entfernt und damit die Fußbodenheizung außer Betrieb gesetzt zu haben. Schneetreiben in der Nacht und entsprechende Temperaturen ließen uns eher frösteln als schlafen.

Nachdem unsere deutschen Freunde erst etwas später als geplant auf die Piste kamen, wurde der Treffpunkt nach Lindau verlegt. Sicherheitshalber wurden noch die Straßenverhältnisse in der Schweiz gecheckt, um diverse Wintersperren frühzeitig zu umgehen und es rechtzeitig zur Fähre zu schaffen. Die Fahrt durch die Schweiz war dann zwar problemlos aber trotzdem tief winterlich. Die Bergwertung über den San Bernardino hat Gerd bravourös gemeistert.

Dann Ankunft in Italien, es schaut ein bisschen freundlicher aus, die Nacht ist trotzdem noch sehr kalt.

Nach dem Frühstück in der Raststation und dem Blick

ins Losungsbuch durch Werner, dass uns als tägliches Ritual auf der ganzen Reise begleiten sollte, geht es wieder auf die Autobahn Richtung Genua. Im Hafen finden wir bald den richtigen Pier. (Wir fahren nicht mit der „Carthage“ wie üblich sondern mit der GNV „Majestic“)

Die Überfahrt insgesamt ist sehr angenehm, gepflegtes Schiff mit italienischem Personal, Ankunft am nächsten Abend kurz vor der Carthage, Hafen erst nach den Passagieren der Carthage verlassen, da alle Formalitäten erst im Hafen erledigt wurden. Mir geht's gut, Gerdl ist mit Werner unterwegs, ich brauche nur zu warten. Diese Taktik war auch an der ägyptischen Grenze für mich sehr erfolgreich, doch dazu später.....

Wir machen noch ein paar Kilometer und übernachten am Ende der ausgebauten Autobahn.

Am darauf folgenden Morgen erstes „Campingfrühstück“ Leider hat Werners Gasflasche kein Ventil, wir schwenken um auf den ebenfalls vorhandenen Benzinkocher. (Nicht unbedingt ein Komfortgewinn, wie jeder weiß, der mit so was schon hantiert hat)

Danach geht es weiter über Kairuan, Medenin und Gabes bis kurz vor Ras Jedir, die libysche Grenze.

Wir übernachteten etwas abseits der Strasse.
Morgens Weiterfahrt an die Grenze, wir treffen uns mit Cornelius und Darius, die mit einem T4-Syncro unterwegs sind, und mit denen wir uns aus technischen und Kostengründen (Führerpflicht in Libyen, möglich erst ab einer gewissen Anzahl von Personen) zusammenschließen

Anm: die Beiden haben unlängst Abitur gemacht, und machen jetzt eine Reise die sie nach Tunesien, Libyen, Ägypten, Jordanien, Syrien, Saudiarabien, die Vereinigten arabischen Emirate und in den Iran führen soll. Deren aktuelle Reiseberichte sind unter www.cornel.linus-hoerner.de zu finden.

An der Grenze hat Mohammed, unser Führer bereits alle Formalitäten erledigt, überraschenderweise müssen wir noch zusätzlich einen Polizisten (zu unserem „Schutz“) mitnehmen. Er heißt Saif, ist recht nett, spricht jedoch keine Fremdsprache, im Gegensatz zu Mohammed, der recht gut Deutsch spricht. Glücklicherweise ist in der DoKa Platz, sonst hätte uns unser Überraschungsgast in Verlegenheit bringen können.

Von der Grenze geht es nach Tripolis, dort gibt es eine kurze Besichtigung des grünen Platzes und des Souks, dann geht es weiter nach Leptis-Magna.
Hier übernachteten wir auf einem Campingplatz unweit der Ausgrabungen der antiken römischen Stadt. Zum Abendessen werden wir von Mohammed eingeladen, er wohnt in Leptis Magna. Das Essen mit einer Art Glasnudeln , Kamelfleisch und Fisch wurde von seiner Frau zubereitet, die sich allerdings sehr dezent im Hintergrund hielt.

Nach der Besichtigung der Ausgrabungen am nächsten Vormittag (wirklich sehr sehenswert und eigentlich schon allein eine Reise wert) weiterfahrt nach Sirte,:Kilometerfressen. Übernachtung am Strand. Erster Kontakt mit dem Sand, spannend.
Kurze Besichtigung des durch Ghaddafi medienwirksam selbst gestürzten Triumphbogens von Mussolini.(Der Traktor mit dem Ghaddafi den Triumphbogen gestürzt hat, ist übrigens im Museum in Benghazi), dann Weiterfahrt durch die Region Benghazi, erstmals weg von der Küste durchs unbewohnte Landesinnere. Wir übernachteten in unwirtlicher Gegend, aber der Sternenhimmel.....!

Am Freitag geht es weiter nach Tobruck, Suche eines Nachtquartiers, wird bei einem Hotel gefunden. Wir können die Dusche benutzen, es stellt sich noch immer kein sanitärer Notstand ein.
Am späten Nachmittag führt uns ein fakultativer Aus-



flug zum deutschen Soldatenfriedhof und ebenso zu dem der Common-wealth.
Ein Stück Geschichte fernab unseres Zuhauses wird kurz gegenwärtig.

Morgens dann Fahrt zur Grenze, ein letztes Mittagessen in Libyen, Vollarbeiten (Diesel kostet ca. 10 Cent) und frisch gestärkt und frohen Mutes treffen wir um ca. 14:00 an der Grenze ein und haben nach einer Viertelstunde den libyschen Teil hinter uns. Wir verabschieden uns von unseren Begleitern und tauchen ein in das ägyptische Grenzmirakel.

Um es kurz zu fassen: Werner und Albrecht (die in den entsprechenden Carnets de passage der Fahrzeuge eingetragen sind) sind wirklich nicht zu beneiden und spüren den arabischen Beamtenscharme hautnah. Ein Höhepunkt ist sicher das Einschlagen der Fahrgestellnummern in den Fahrzeugrahmen durch einen etwas höhergestellten ägyptischen Grenzbeamten, der dazu unter den Fahrzeugen verschwindet.

Gegen Mitternacht sind wir aber durch und müssen nur noch auf die Polizeieskorte warten, die uns die nächsten 150 km begleiten wird, bis wir das Grenzgebiet endgültig verlassen haben. Gleich nach der Grenze wartet auch Stefan auf uns, der in Kairo mit seiner Familie lebt. Er und sein Freund Rabah wird uns auf der Reise weiter begleiten.

Nachdem wir in Marsa Matruh (an der Küste gelegen) im und vor dem Haus von Rabah's Familie übernachteten durften haben geht es am nächsten Tag 290km in den Süden zur Oase Siwa. Die Ebenmäßigkeit der Landschaft während dieser 290km lässt einen die wahren, riesigen Dimensionen der Sahara ahnen, die man sonst nur eher stückweise und abwechslungsreich erlebt. Siwa selbst ist geschichtsträchtig (Wüsten-Orakel, das Alexander der Grosse befragte, Tempel des Amun (1500v.Chr.), verschwundenes Perserheer von 50.000



Mann usw.) und schon fast kitschig schön. Die Quelle der Kleopatra ladet zum Baden ein, ringsherum große Seen, die die Palmen einrahmen.

Aber leider drängt die Zeit und wir wollen noch weiter zur Oase Baharia die ca. 400 km östlich liegt. Die Fahrt führt uns über eine desolate Piste, vorbei an mehreren Militärposten,

(Für diese Strecke benötigt man eine Genehmigung des Militärs und muss diese innerhalb eines Tages zurücklegen) durch eine wunderschöne, diesmal sehr abwechslungsreiche Gegend, mit Steinskulpturen, Seen mitten in den Dünen und vielem mehr.

Leider müssen wir da innerhalb dieses einen Tages durch und nachdem ein Reifen unseres 680ers von Pistenluftdruck auf keinen Luftdruck abgefallen war, mussten wir diesen wechseln. (Leider erst nach ein paar hundert Metern aufgefallen, Trilexfelge, Reifen brennt innen schon, Wagenheber nicht gleich gefunden....war schon sehr aufregend, mehr sag ich nicht)

Ankunft am Abend in Baharia, ebenfalls eine sehr schöne Oase, allerdings noch nicht auf dem touristischen Stand wie Siwa. Wir übernachteten auf einem Campingplatz der den Brüdern von Rabah gehört. Von Siwa aus wurden die Zutaten für das Abendessen schon telefonisch bestellt, jetzt wird noch das Grillhendl mit Reis und Gemüse zubereitet und genussvoll verzehrt. Wie immer sehr lecker, schön langsam traue ich mich auch frisches Obst und Gemüse, das nicht dem Leitsatz „Cook it, peel it or forget it“ entspricht, zu essen. (Die anderen machen das seit Urlaubsbeginn und haben keine nennenswerten Folgen aufzuweisen)

Am nächsten Tag holen wir uns den obligaten Sonnenbrand, indem wir zuerst in einem „Brunnentrog“ stundenlang weiken, und dann in den Sand spielen gehen. Die Performance vom Dreiachsler mit den 14R20 Reifen des 12M18 im Sand ist wirklich beeindruckend und

macht Lust auf mehr.....

Am Abend wird die Wirtschaft in der Oase ein wenig angekurbelt und der Auspuff sowie Rostlöcher vom Ortsansässigen Schweißer repariert. Dabei haben wir wieder Gelegenheit die umliegenden Werkstätten zu beobachten und lernen so manches fürs Leben.

Die letzte lange Strecke führt uns dann nach Kairo, das sich mit einer weithin sichtbaren Smoglocke ankündigt. Wir sind bei Stefans Familie eingeladen und bekommen alle Köstlichkeiten, die wir uns sonst bis nach der Rückkehr in die Heimat aufheben, vor Ort serviert.

Die Möglichkeit durch Familie Rösner etwas tiefer in den Alltag in Ägypten sehen zu können, ist eine wertvolle Erfahrung um die Kultur und das Denken der Einheimischen besser verstehen zu können. Auch kleine Tips, zb., dass die mittleren Waggons der U-Bahn den Frauen vorbehalten sind, sind sehr wertvoll. Wir hätten garantiert diese genommen, da sie am wenigsten voll waren.

Natürlich sind auch Stadtbesichtigungen am Programm, vor allem der Auto-Souk, in den wir zufällig geraten, ist mehr als sehenswert.

Nachdem auch unsere Bärte den ägyptischen Frisuren zum Opfer gefallen waren (wir brauchten zwei Salons; in einem wurde nur gestutzt, dafür aber gleich auch Augenbrauen, Nasen und Ohrenhaare!, im anderen dann nass rasiert und massiert) stand einem gemütlichen Heimflug nichts mehr im Wege. (München Airport > mit dem Auto nach Graz)

Anmerkung: mit LKW gefahrene Strecken:

Deutschland, Schweiz, Italien : 841 km

Tunesien: 600km

Libyen: 1560km

Ägypten: 1200km

Ach ja, warum Hotel Alpenblick: ratet mal wie dieses Hotel in Baharia heisst:

www.alpenblick-hotel-oasis.com/img/hotel6.jpg

Epilog: Nachdem es leider nicht möglich war, die Fahrzeuge längerfristig in Ägypten zu belassen, sind diese mittlerweile wieder heimgekehrt. In Planung ist nun eine Reise im Oktober diesen Jahres, um die Fahrzeuge nach Tobruk in Libyen zu überstellen und dann von Tripolis bzw. Tobruk aus Reisen in Libyen durchzuführen. Interessenten für die Überstellungsfahrt, bzw. in weiterer Folge für die Miete in Libyen selbst gibt Werner gerne Auskunft.(wgmmayer@gmx.de)

Klaus Saria

MAROKKO EIN REISEBERICHT



Im März 09 erfüllte ich mir einen großen Wunsch und besuchte mit 5 Freunden (2 im Landy 130 und 3 auf Motorrädern) Marokko – meine erste Fahrt in die Wüste und meine erste große Fahrt mit dem Pinzgauer. Gerade noch rechtzeitig wurde ich mit meinen Einbauten fertig, schon ging es über die Autobahn nach Genua, von dort mit der Fähre nach Tanger – Zwischenstopp in Barcelona.

Hat man die Anfahrt erst einmal überstanden, flieht man als Eingeweihter sofort ins Landesinnere – das werde ich beim nächsten Mal auch machen, Tanger zahlt sich nicht aus ...

Die Strassen sind großteils sehr gut, fast komme ich mir mit dem Pinzgauer deplaziert vor, die Motorräder und der Landy müssen auf mich warten.

Marokko investiert stark in den Fremdenverkehr, überall entstehen Campingplätze und Hotels. Das Überqueren des Atlas zeigt eine Voralpen und Alpenlandschaft mit einer großen Hochebene (1600 – 1800m) zwischen Niederem und Hohen Atlas, es liegt noch etwas Schnee, große Schmelzwasserseen und reißende Flüsse prägen die Landschaft.

Wo Wasser ist, grünt es, wo es grünt, nutzen die Einwohner die Natur: auf der Hochebene werden gerade die Schafe aufgetrieben, in den Niederungen und den Oasen ist Weizen angebaut und Mitte März ist er auch schon fast reif.

Von Erfout aus biegen wir in die Randgebiete der Sahara ab, die ersten paar hundert Meter durch den Sand am späten Abend – einfach nur super.

Meine ersten großen Sandfelder am Nachmittag des nächsten Tages sind dafür ein Schock – nichts geht, ich stecke nur fest.

Wir schlagen unser Camp in den Dünen auf, am nächsten Morgen ist alles anders: mit 1,0 Bar Druck im Reifen, der Sand noch kühl – Fahren vom Feinsten. Nur ein paar PS könnte ich noch brauchen.

Wir übernachteten am Campingplatz in Merzouga (Supper aus der Flasche um 1,34 €/l), am nächsten Tag brechen wir auf über Taouz (Super aus dem Kanister um 1,65 €/l) Richtung Zarouga. Die Wüste ist sehr abwechslungsreich, Sand, Wadi, Geröll, Stein und fruchtbare Gebiete lösen sich ab. Die Marokkaner sind sehr geschäftstüchtig, fast bei jeder Kasbah kann man Kaffee trinken, Essen oder Campen. Bleibt man irgendwo im Nirgendwo länger als 5 Minuten stehen, steht schon ein Sohn der Wüste neben dem Auto um etwas zu verkaufen, hat einen Vater/ Bruder / Schwager mit Campingplatz oder Restaurant oder ...

Die gefürchtete Durchquerung des Weichsandgebietes fällt einfach aus, unser Organisator, der Landy-Fahrer hat seine Navigationsvorbereitungen perfekt gemacht und ist einfach immer vorbereitet. So weit will ich auch einmal sein ;-) Wir übernachteten auf einem Hügel im

Wadi, ein Hirte besucht uns, der Campingplatz wäre nur 1 km entfernt, er hätte auch Alkohol, Hasch und ... zu verkaufen.

Gute 100 km vor Zarouga stürzt einer unserer Motorradfahrer, Schlüsselbein und 4 Rippen gebrochen, Brustwirbel gestaucht – das Motorrad kommt beim Pinzgauer auf's Dach und er wird Beifahrer – gerade hier gibt es die schlechteste Piste der ganzen Reise und er muss einiges aushalten wegen der Super-Comfort-Federung...Wenigstens habe ich einen ordentlichen Vorrat an Schmerzmitteln mit.

In Zarouga machen wir einen Tag Pause – ein sehr gemütlicher Campingplatz, ich checke meinen Pinzgauer: alles ok, nur die Rückzugfedern am Vergaser habe ich verloren. Ich ersetze sie und bin happy.

Von Zarouga geht es auf der Straße nach M-Hamid, dort verlassen uns die beiden verbliebenen Motorradfahrer, sie wollen sich nicht durch die Sandpassage nach Fom-Zguid quälen. Wir (Landy und Pinzgauer) aber schon, so folgen wir den GPS-Tracks und der Spuren im Sand. Wir durchqueren eine riesige Oase, auf der nach Angaben der Berber im Frühling 1000 Kamele weiden.

Einen Teil der hohen Dünen umfahren wir seitlich im flachen Sand und in den Tälern, hier werden auch Tou-

risten mit Landcruiser-Karawanen hingekarrt, es gibt Quad-Stationen und geführte Motorradtouren, eine „Labestation mit Basar“ in einer Berberzeltstadt.

Wir verziehen uns einige Sandtäler weiter auf einen Seitentrack. Am nächsten Tag ein kleiner Sandsturm, auf unserem Weg zum Salzsee sehen wir oft nur 20 – 30 Meter. Die Tracks sind unheimlich genau, plötzlich stehen wir vor einem Hinweisschild: Kaffee und Camping in 2,5 km, mit GPS-Daten!

Den Kaffee mussten wir natürlich kosten ;-))

Nach dem Salzsee wieder Geröll und Rumpelpiste, meine Stoßdämpfer leiden, mein Beifahrer noch mehr. Fom-Zguid ist eine nette Grenzstadt, von dort geht es wieder Richtung Norden. Wir überqueren den Antialtlas – eine Strasse wie auf dem Großglockner, die Gegend einfach eine Sensation.

Marrakesch beschreibe ich nicht, nie mehr besuche ich eine Stadt in Marokko!!

3 Wochen sind eigentlich zu kurz, alleine für das Atlasgebirge sollte man sich diese Zeit nehmen, das Fahren in den Dünen könnte überhaupt ewig dauern...

Hans Vollmeyer





LYBIA RALLYE RAID

Unser 1. Mal in der libyschen Sahara

Das "**teamsaurer**" mit Allrad LKWs als Camion Balais auf der "Libya Rally Raid 2009".

Nach 2 Teilnahmen an einer Tunesien Rally 2006 und 2007 mit 4 bzw 2 Pinzgauern und einem LKW, kam bei uns der Wunsch auf auch mal nach Libyen zu fahren, weil dort die Sanddünen viel höher sein sollen als in Tunesien. Nach den 2 materialbelastenden Teilnahmen als Racer wollten wir in 2009 etwas fahrzeugscho-

nender nach Libyen kommen. Wir sind wohl ein Haufen aus ganz passablen Fahrern und Allradliebhabern aber diese ganzen Formalitäten vor und an der tunesisch/ libyschen Grenze und dann das Organisieren einer Agentur und eines Führers in Libyen etc. war nicht besonders verlockend.

Durch Zufall haben wir von der "Libya Rally Raid" Veranstaltung von dem deutsch/ italienischen Veranstalter Wolfgang Pasetti erfahren, den wir aus Tunesien 2006



kannten. Er hatte noch kein Bergeteam und Rudi hat in seiner Sammlung 2 Saurer LKW des Typ 6DM 4x4, die wir dann auch über den Jahreswechsel für die neue Aufgabe in der Sahara vorbereitet haben. Leider stellte sich im Herbst 2008 heraus, dass Rudi gesundheitlich im März 2009 verhindert sein wird. Trotzdem hat er uns seine 2 LKWs überlassen - vielen Dank!

Die Fahrt vom Bodensee nach Genua über den Bernardino Pass war kurzweilig und wir hatten hier auch die Möglichkeit uns an das seltene FBW- Halbautomatik Getriebe mit 5 Gängen und je Gang noch einen Splitt zu gewöhnen, Adam aus Graz ist Profi LKW Fahrer - ich fahre seit 3 Jahren nur Feuerwehr LKWs in einer freiwilligen Feuerwehr. Der Saurer 6DM, entwickelt Ende der 70iger und ausschliesslich für die schweizer Armee produziert, verfügt nicht über ein Kupplungspedal, sondern es wird in dem FBW Getriebe über Bremsbänder geschaltet, zur Not auch unter Vollast ohne vom Gas gehen zu müssen; vorgelagert ist noch eine ZF WSK (WandlerSchaltKupplung) 400.



Im Hafen trafen wir viele Bekannte aus der Ralleyszene und Samstags ging es mit der Carthage in Richtung Tunis los - kaum auf dem Schiff lässt man irgendwie alle Alltagsorgen von zu Hause hinter sich. 1,5 Tage später hatten wir es geschafft und waren zusammen mit dem ganzen Rallyetross über die Grenzen und problemlos in Libyen und die libyschen Nummernschilder sind montiert. So schnell wie möglich fahren wir bis kurz vor die Stadt Zuara an den Strand, denn wir sollen dort die Startprozedur des Prologes übernehmen - wir sind etwas unsicher; denn so was haben wir auch noch nie gemacht; dessen nicht genug, bleibt bei dem roten LKW auch noch der Diesel weg und ich bin mit dem grünen LKW erstmal alleine am Strand und baue zusammen mit Dimitri aus Friedrichshafen, meinem Beifahrer und Profi LKW Mechaniker, die Startschilder auf. Der rote LKW hat 5 Minuten die Dieselleitung entlüftet und war dann auch gleich da. Nach weniger als einem Kilometer nach dem Start hat es ein Teilnehmer geschafft sein ganzes Rad mitsamt Spurverbreiterung zu verlieren, das war unser 1. Einsatz den zu suchen und wir haben das 1. Mal ein bisschen ein Gefühl für die LKWs im Sand bekommen - natürlich war der Druck in den 16R20 Reifen noch viel zu hoch um sich ein richtiges Bild zu machen. Am nächsten Morgen ging es los mit der Stage 1 über die sehr windige Steinwüstenfläche, die Hamada. Unglaubliche Weiten - wie ein Ozean aus Steinen - meistens so eben, dass man aus dem Führerhaus die Erdkrümmung erkennen kann. Bei km 30 nach dem Start hat sich ein Rubicon überschlagen, Weiterfahrt für den Jeep unmöglich, Menschen wohl auf. Den Jeep haben wir in der Nacht in eine einfach 250 km entfernte Polizeistation gebracht, der 2. LKW von uns hat den defekten Küchen LKW 80km bis gegen 1.00 Uhr ins Camp geschleppt. Weiter ging es am nächsten Tag auf der windigen Steinfläche bis wir gegen Abend in die ersten Sanddünen und einem Brunnen kamen wie man es sich seit seiner Kindheit hier in Deutschland so vorstellt. Idri - Nähe Ubari - Camp Afrika hieß es am nächsten Tag, leider sind wir schon weit vor Idri in einem verkrusteten Salzsee eingebrochen und im Zugverband mit einem 6x6 Actros eines Serviceteams und einem unserer 4x4 war dann der eingebrochene Saurer nach 45 Minuten wieder draußen. Leider kamen wir dadurch zu spät zum Tanken in Idri und sind dann viel zu spät in die Kathetraldünen eingefahren um es noch an diesem Tag vor dem Dunkelwerden zu schaffen. Mit wenig Luft in den Reifen gehen die LKWs recht gut, 2 Mal müssen wir uns gegenseitig rausziehen, einmal kippt beinahe ein LKW um als er vom Dünenkamm abrutscht und am Ende des Tages haben wir kurz hinter CP2 eine geniale Übernachtung alleine in Dünen - nach dem gebratenen Fleisch mit Zwiebeln und Beilagen war dann auch der Radwechsel nach einem Plat-



ten mitten in den Dünen wieder vergessen. Wolfgang Pasettis Idee mit den 2 Camion Balais ging heute voll auf, mit nur einem Berge-LKW auf der Rennstrecke ganz alleine hinter den Anderen her, wäre schwer und langwierig geworden. Am nächsten Tag gab es einen Rundkurs an den Mandara Seen, wir konnten etwas verschlafen und haben uns zusammen mit Anderen aus der Orga auf den Weg zu den Seen gemacht um die Gegend dort touristisch zu Erkunden, waren dieses Seen doch einer der Gründe die uns überhaupt auf die Idee gebracht haben überhaupt nach Libyen zu fahren. Streng nach Osten ging es dann am nächsten Tag - 300 km Sand durch den Erg Ubari. Die Dünen nicht ganz so schwierig wie hinter Idri, aber manchmal höhere Abfahrten und vor allem mehr Trichterdünen in denen die Rennpkws an der Steilwand entlang düsen und wir mit den LKWs als Lemminge große Probleme haben nicht seitlich abzurutschen. Nach 2/3 der Distanz hat Peter Pessl aus Graz, Adams Beifahrer, bei einem 6 Zylinder Renn-Toyota einen Ölschlag notdürftig behoben und gegen Ende des Tages haben wir noch im Sand in der Nähe eines nicht mehr fahrtüchtigen Teilnehmer Pajeros in den Dünen übernachtet. Obwohl nur 500m Luftlinie waren es morgens immer noch 2 Stunden bis wir mit Hilfe Herbert Pölts zu dem Unfaller, der noch dazu abseits der Rennstrecke war, kamen und Aufladen

konnten. Ich dachte immer wenn ich Offroader aus Libyen schwärmen hörte, was das für Angeber in Bezug auf die Landschaften sind, aber sie haben Recht. Die nächsten 2 Renntage haben wir 2 mal einen 6x6 Service Actros aus dem Sand befreit und einen ML mit gerissenen Zahnriemen mitten aus den Dünen geholt und eine Spurstange am Küchen LKW in der Wüste ausgebaut und wieder gerade gebogen. An der Siegerehrung in Ghadames war ich froh, dass wir alle angekommen sind und auch die Teilnehmer wieder aus der Wüste draußen sind, insgesamt sind es 5 angeschlagene Teilnehmersautos die wir bis zur Fähre bringen müssen. Wir als Bergeteam "gewinnen" den Pokal "Spirit of the Rally" und unsere Kollegen von der Küche laden uns 2 Tage später alle 4 zu einer Nacht in das Hotel "Le Sultan" in Hammamet ein um sich bei Adam Barger, Peter Pessl, Dimitri Richerts und mir für unsere Hilfe beim Instandhalten des Küchen LKW auf der großen Schleife durch Libyen zu bedanken.

Wenn man jetzt so wie wir hinter die Kulissen der Orga einer Amateurrally schauen kann, ist es schon ein Wahnsinn mit wieviel Mühe die Orga schon monatelang arbeitet. Speziell fasziniert mich hier die Arbeit und Disziplin von Tobias Witt, der das dicke Roadbook erstellt hat. Ich kann es auch gar nicht verstehen war-

um die Offroadszene gerade diese Rallye in Libyen in dieser großartigen Landschaft nicht annimmt - wir werden wieder nach Libyen fahren - diesmal mit Rudi.

www.teamsaurer.com

Bilder: teamsaurer & Teilnehmer

Text: Lorenz Rohde



OSTERN 2009 IN GRAZ



Auf Einladung von Adi und Evelyn reisen wir dieses Jahr über Ostern in die heilige Stadt. Endlich mal sehen, wo unsere Lieblinge geboren wurden!

Karfreitag machen wir uns also auf den Weg nach Norden und treffen irgendwo an der Autobahn auf Evelyn und Iris, die uns die letzten vier Stunden bis Graz mitnehmen. Der Golf ist bis unter's Dach vollgestopft mit Gepäck, Getränken und Pinzgauerersatzteilen, irgendwo zwischendrin finden wir aber noch einen Platz und kommen abends, mit einem kleinen Willkommensgetränk bei den Geschwistern Schmidt, in Graz-Puntigam in der Ferienwohnung an. Evelyn hat die für uns organisiert und es war wirklich ein Volltreffer. Passt!

Wir bereiten das große Raclette-Essen für den Abend vor und so nebenbei fließt das eine oder andere Puntl und auch der Schülles bleibt nicht in der Flasche. Irgendwann kommt dann Walter A. und wir starten. Bis spät in die Nacht wird gefeiert und dann legen sich alle irgendwo ab, wo sie gerade einen Platz finden: Zu viert im Schlafzimmer, unterm Küchentisch, auf der Eckbank...

Am nächsten, leicht verkaterten Morgen werden die Brötchen per Hafi gebracht: Adi und Evelyn haben unterwegs einge-

kauft und wir stärken uns bei dem schönen Wetter draussen im Garten für den Tag. Anschliessend geht es auf Stadtrundfahrt per Hafi durch Graz: Muriinsel, Schlossberg, Puch-Hochhaus, Puchwerk, Puch-Museum (den Besuch sparen wir uns für morgen) und zu jedem Fleck weiss Adi eine kleine Anekdote zu erzählen! Anschliessend gehts flott wieder zurück in die Ferienwohnung. Wir packen unsere sieben Sachen für das Osterfeuer und die Fleischweihe und fahren raus zum Gelände. Zuerst werden ein paar verhaltene Runden gedreht und dann ist kurz Pause, bis das Osterfleisch geweiht ist. Danach gehts umso närrischer weiter, bis Adi am Hafi der Sprit ausgeht und Evelyn bis zu den Ohren im Gatsch steht :-). Als es dunkel wird, wird das Osterfeuer angezündet und wir bleiben noch eine Weile, bis allen die Augen zufallen. Dann gehts zurück nach Puntigam...

Am Sonntag geht es dann zum Puch-Museum. Unglaublich, was hier zusammengetragen wurde! Es finden sich neben unseren Lieblingen noch sehr viele interessante Ausstellungstücke, die wir bisher noch nicht so recht mit Puch in Verbindung gebracht haben. Anschliessend starten wir durch, zum heiligen Berg, an dem die Teststrecke der Puch-Werke ist. Adi ver-



sucht uns zwar zu überreden, hochzulaufen, aber wir sind vom Vortag noch so geschafft, dass wir ihn geradezu in die Seilbahn zerren müssen. :o) Brummend lässt er das Schicksal über sich ergehen und als wir oben angekommen sind, geht's erst mal den Durst stillen.

Ein paar Meter laufen wir dann doch noch gezwungenermaßen den Berg hinunter, damit Adi seinen Willen bekommt, aber an der nächsten Hütte haben wir schon wieder Durst! Letztendlich gehts dann wieder per Seilbahn nach unten und fahren zurück zur Ferienwohnung, wo noch der Kühlschrank geleert wird, schliesslich geht das superschöne Wochenende in

Graz schon wieder dem Ende zu...

Einige haben zwischen Schöckl und Abendessen noch einen kleinen Besuch bei Motoren-Gott-fried eingelegt :-)

Vielen Dank im Namen von allen an euch vom GGWC für die Einladung, es war schön bei euch und in Graz!

Und einen ganz besonderen Dank an den Adi, der uns die ganze Zeit auf der Pelle gehabt hat und ertragen musste und an Evelyn, die alles perfekt organisiert hat! :o)

Wenn wir dürfen, kommen wir irgendwann wieder!

Stefan Feierabend

**GGWC -
OSTERN
2009**



Zum 4. Mal wurde der GGWC heuer wieder zum Osterfeuer auf Ulli's WWW (Wiese,Wald und Wege) eingeladen. Es waren einige Waldwege zu befahren. In ein paar schlammigen Passagen hatten Einige zu kämpfen doch das gehört zu Ostern dazu wie das Ei zum Hasen.

Es kamen über den Nachmittag verteilt viele von unseren Mitgliedern mit Freunden und Ihren Fahrzeu-

gen zu dieser Osterfeier. Fast ein Jeder brachte seine Jause, Fleisch zum Weißen und Eier zum Pecken.

Ja und wie immer hatten wir viel Spaß und freuen uns schon auf ein nächstes Mal.

Ulli würde sich über einen Besuch bei dem nächsten Ostertreffen freuen!

Der GGWC dankt dem Ulli für die Einladung!



Am 4 April besuchten Edwin, der Präsident, mit Toyota, Alex Pucher mit Suzuki, Hannah Wohlmuth mit Toyota und Hans Vollmeyer mit Pinzgauer unsere Nachbarn in Kärnten, die heuer eine neue Trialserie gestartet haben. Der 4x4 Club Magdalensberg führte seinen Lauf zum „Super Cup Kärnten“ in Lassendorf durch. Das Reglement ist sehr auf Suzukis zugeschnitten, mit Torbreite 2,5 m für alle und ohne Handicap-Wertung sind unsere großen Fahrzeuge ziemlich im Nachteil – mit Ausnahme von Alex, der es sehr flott anging ;-)) und einige sehenswerte Aktionen zeigte.

Das Teilnehmerfeld umfasste mehr als 60 Starter, das gute Wetter tat ein Übriges – ein feines Wochenende mit viel Spaß am Fahren.

Hans Vollmeyer





**CROATIA TROPHY 2009
„KAMPF ZWISCHEN DAVID
UND GOLIAT“**

Hallo liebe Off-road freunde! Ich wollte ein paar Zeilen über eine der letzten harten Trophy Veranstaltung berichten wo ich übers verlängerte Wochenende mit einigen Clubkollegen anwesend war, und vorweg es war unglaublich! Wir sind am Donnerstag 30.4.2009 angereist. Wir, der Fanclub von unserem letzten, harten Trophy- Teilnehmern namens Walter Friedrich mit Beifahrer Gunter Hoensiener. Angereister Fanclub: Hubert Ruff, Norbert Jauk, Manfred Reichenhauser, Martin Güttl, Andreas Wolf, Hanna Wolmuth, John Meierhofer und Edwin Meierhofer.

tem zu erkennen war (traditionell mit Vorzelt, Bierbank und ein großer Fahnenmast mit Austria Fahne). wie sagt man?- original Walter! Wir genossen die Gastfreundschaft unserer Clubkollegen, Kaffee in der Früh etc... Am Abend, das war so ein Thema, da wollten einige nicht immer gleich schlafen gehen und es wurde sehr, sehr spät... - Sorry Gunter! (wir raubten ihm seinen Schlaf). Aber nun zur Trophy. Im Fahrerlager selbst, wo wir uns ja befanden obwohl wir ja gar net mitfahren san, bekam ich irgendwie Wettkampfs -kribbeln.

Wir konnten dank Walter mitten im Fahrer Lager schlafen, parkten unseren Toyo neben den 12m18, der schon von wei-



Ihr wist schon ...! Man geht durch, sieht die Fahrzeuge an, führt Fachgespräche und meint selbst nur schrott zu besitzen, und vom Autofahren keine Ahnung zu haben. man sieht sich die Fahrzeuge genauer an. Portal-Achsen von Volvo oder Unimog sind fast Normalität. Die Bereifung fängt bei Minimum 35“ an und hört bei 44“ auf. Über das profil brauche ich glaube ich nichts sagen. Von Simex über Superswammer, Bagger über Traktor reifen ist alles dabei. Das Starterfeld ist sehr international. Man kann sagen aus ganz Europa sind Leute angereist und es waren sogar Teilnehmer aus Israel angereist. Wir waren um einige Fahrzeuge herum gegangen und blieben dann stehen, trauten unseren Augen kaum. Ein Rock-crawler, Sniper oder Spider wie er auch noch genannt wurde vor uns. kaum zu glauben. Auf seinen gitterrohren aufgebaut, extreme reifen, extremer Motor, lenkt vorne und hinten, mit einem Wort einfach „brutal“. Aber man bedenkt diese Fahrzeuge haben auch eine beachtliche Größe, und durch den Wald und Hohlwege? Die Fahrzeuge wurden von der



Firma D&G Tuning aufgebaut. Internetadresse: www.dgtuning.com oder info@dgtuning.com. Diese Fahrzeuge besitzen spezielle Spidertrax Achsen und Gelenke. Wenn man sich ansieht wie gewisse Fahrzeuge aufgebaut sind, z.B. Seilwinde 4 stück pro Auto. von elektro-, Hydraulik bis mechanische Winden ist alles dabei: Großteils werden nur Kunststoffseile verwendet. Ich bin zu unserem Lager zurück gekommen, und schau mir Walters „Puch G“ genauer an, der, wie ich meine, sehr gut aufgebaut ist, und mit der neuen Bereifung sehr böse aussieht. Aber irgendwie bekam ich trotzdem den Eintrag, wenn ich Material und Fahrzeug mit den anderen vergleiche, sieht es aus wie ein Kampf zwischen David und Goliath. Aber was soll's?! Dabei sein ist alles und wir vertrauen auf unser Kampf erprobtes Team. Wir schauten uns den Prolog an, nachdem die Startnummer Vergabe erfolgte. Wir merkten gleich, dass unser Walter mit co. Gunter im goldenen Mittelfeld mitmischen würden, denn man kann unserem Team den Kampfgeist Gunter) und die Routine (Walter) nicht absprechen. Der erste Trophy- tag erwies sich gleich als große Herausforderung. Es musste ein tiefer Bachlauf mehrere male gekreuzt werden, mit diversen Steilhängen, wo manche Fahrzeuge (oder Fahrer) an ihre grenzen stoßen! Es hatte jeder seine mühe(tiefer Schlamm und winchen). Die ersten Fahrzeuge kippten um und begannen mit der Kaltblechverformung. Die Beifahrer waren extrem gefordert und unser lieber Gunter war in seinem Element. So manches Winchseil riss und pfliff durch die Luft. Wir wechselten unseren Standort und begaben uns zu einem Canyon, wo man nicht glauben würde dass hier Fahrzeuge herunter fahren. Der Graben war so steil das man sich fast nicht halten konnte. Man suchte sich eine Wurzel oder einen Baum um ein wenig halt zu finden. In der Mitte des steilen Grabens war noch ein Felsen. Das Ganze war so schmal das gerade noch ein Auto Platz hatte und mit der Seite entlang schürfte. Wir hatten kaum Möglichkeiten Fotos zu machen, da wir in der Mitte des Grabens nicht stehen konnten und am Rand war es unmöglich.

Fazit: Wenn jemand richtig Gelände fahren will und Artgenossen sucht, dann ist die Croatia Trophy genau das Richtige.

Es wäre schön, wenn sich wieder einige Club Mitglieder für solch eine Veranstaltung zu einem großen Team zusammen raufen würden. „Alla Transylvania“, und unsere Fahne hochhalten würde, den ich habe bemerkt das in diesem internationalem Feld die Kameradschaft trotz Wettkampf großgeschrieben wird.

Liebe Grüße und nochmals
ein Dank an Walter und Gunter!!

Edwin Meierhofer



Am Pfingstweekende lud das Pinzgauerforum ins ORCA nach Acs, Hirschmann Oliver und Hans Vollmeyer folgten dem Ruf nach Ungarn. Anreise am Nachmittag des Sonntags, Abends Grillen im Kreise Gleichgesinnter mit jeder Menge Benzingespräche.

Nach erfrischendem Regen in der Nacht (-) fuhr man dann die einzelnen Bereiche des Geländes ab, um zu sehen, wie weit man seinen Pinzgauer belasten kann.

Richard KOZA war mit seinem Pinzgauer-Hybrid aus Wien gekommen (712 mit Jeep 4,0 l Motor und Automatikgetriebe, Servolenkung vom Puch G) um das Fahrzeug ein erstes Mal zu testen – die Motorleistung bringt's schon, kann man nur sagen.

Richard will mit diesem Auto die Breslau fahren, daher

muss der Pinzgauer schon etwas aushalten.

Mittags nochmals grillen und erholen von der Kurbelei, ein Kollege rutschte auf dem neu hinzugekommenen Teilstück leider seitlich in einen Baum und muss mühsam befreit werden.

Die Furt durfte heuer nicht benutzt werden und die dahinterliegende Verwindungsstrecke war dadurch nicht erreichbar, aber nach meinem Vorjahrs-Problem hätte ich heuer ohnehin verzichtet ... (der Jeep war meiner)
Heuer wäre sicher noch 30 cm mehr Wasser gewesen

bleibt zu sagen: super Leute, viele Pinzgauer, feiner Tag.

Hans Vollmeyer



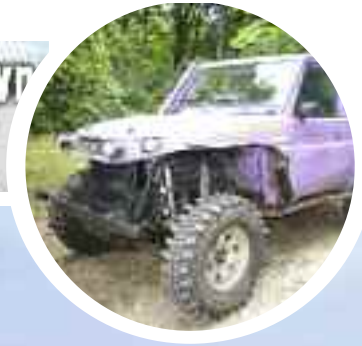


SUPER KARPATA 2009

Das teamsaurer, ein bunt gemischtes Team von jungen Pinzgauer Treibern und erfahrenen Hasen, aus Oberösterreich der Steiermark, Wien und Deutschland war heuer mit 7 Pinzgauern 712M, jeder Menge Spass und Action, geteilt in 3 Teams am Start.

Die 1. Etappe wurde mit einem Geschwader von 7 Fahrzeugen und damit verbundenen sehr hohem Spass Faktor zum Auflockern angegangen, jedoch wurde genauso über Steilstufen gewincht, Bäume gefällt und aus dem Weg geräumt sowie abgerutschte Wege wieder not-

dürftig befahrbar gemacht . Eine tolle Leistung auch von den beiden Damen im Team Manuela König und Marion Baumgartner die toll navigierten und sich jeden Abend ausgezeichnet um das Leibliche Wohl des Teams sorgten. Zur zweiten Etappe, regte sich der sportliche Ehrgeiz und die Fahrzeuge teilten sich und wurden erheblich flotter. „teamsaurer 1“ und „teamsaurer 3“ kämpften sich zu fünf durch das anspruchsvolle Gelände und mit der Motorsäge durch den dichten



Wald. Auf einem Holztransportweg wurde sogar einem völlig überladenen Volvo Holztransporter geholfen. 3 Pinzgauer wurden dem LKW vorgespannt und konnten den LKW aus seiner misslichen Lage befreien, trotz dieser Aktion, die 2 Stunden in Anspruch nahm, konnte noch der 13. und 14. Gesamtrang erkämpft werden! "teamsaurer 2" mit Gregor Schiller, Klaus Neubauer, Edwin Meierhofer (GGWC) und Peter Pessl (GGWC) gelang in der zweiten Etappe der sensationel-

le zweite Platz und ein 5. Platz in der Gesamtwertung. Besonders hervorzuheben war auch die Leistung der Pinzgauer Fahrzeuge. Erstens zeigte der zweite Platz hinter der LilaQ dass sich diese Autos in passendem Gelände auch mit Prototypen messen können und zweitens überstanden alle 7 Autos die Veranstaltung ohne größere technische Probleme und traten die Rückreise nach Österreich auf eigener Achse an!
Text: Peter Fronius





**130 HAFIS KAMEN ZU
50 JAHRE HAFLINGER IN
STIEFERN AM KAMP**





15.07.09 Mittwoch

Endlich Urlaub! Nachmittags wird der Hafi verladen und der VW-Bus vollgepackt mit allem, was so gebraucht wird. Gegen 18:00 Uhr kommt Ulli und wir laden noch kurz die MTBs auf. Wir sind früh dran und kurzerhand beschließe ich, noch abends in Richtung Stiefern zu starten, damit wir vor dem Berufsverkehr durch München durch sind. Die Fahrt geht bis kurz nach München, bei Aying verlassen wir die Autobahn und suchen ein ruhiges Eckchen. Es ist schon gegen 22:30 Uhr und wir übernachten dann auf einem Feldweg, um die Zeit gibt's eh keinen Camping mehr..

16.07.09, Donnerstag

Morgens um 05:00 Uhr wache ich auf. Okay, dann starten wir eben etwas früher. Noch kurz eine Runde ums Auto gelaufen, schauen ob alles in Ordnung ist und los geht's... Na-ja, theoretisch zumindest: Ein Reifen auf meinem Anhänger hat sehr wenig Luft! Kein Problem, kurz getauscht (Ersatzrad zum Glück dabei) und ab auf die Autobahn. Am Irnschenberg dann zur Tanke, um noch mal Gas zu fassen und den

platten Reifen aufpumpen. Der Kompressor bringt den geforderten Druck nicht. Außerdem stelle ich fest, dass zwei von fünf Ventileinsätze undicht sind und auf unter 1 bar abblasen! In der Tanke kurz gefragt, wo der nächste Reifen-dienst ist und erfahren, dass der ca. 1 km entfernt liegt. Noch mal voll gepumpt und zügigst dorthin gefahren. Es ist 06:30 und die machen erst um 08:00 auf! Sch...! Also gut, in aller Ruhe die ersten Räder demontiert.

Ich habe beschlossen, alle Ventile neu einziehen zu lassen. Und dann: Warten, warten, warten...

Endlich 08:00 Uhr! Der Reifenfritze ist wenig begeistert von den kleinen Rädern und meint, dass durchaus denkbar ist, dass die Reifen die Demontage nicht überleben. Na das geht ja schon gut los... Wir haben aber Glück und die fünf Ventile lassen sich einziehen. Nach einer Stunde ist alles erledigt und wir rollen wieder. Kurz erwähnen muss ich noch, dass die Firma <http://www.waldschuetz.net/> in Irnschenberg wirklich empfehlenswert ist: Freundlich, zuvorkommend, hilfsbereit und nicht teuer!

Danach geht's wieder ab auf die Autobahn, schnell noch das Pickerl geklebt und rein nach Österreich.

Am Nachmittag treffen wir noch Mario, dem ich zwei Zarges-Boxen von Wolfram mitbringe. Nachdem die umgeladen sind, geht's weiter nach Stiefern. Gegen 15:30 kommen wir an, stellen endlich den Bus mit dem Anhänger ab und gehen uns anmelden.

Gleich neben der Anmeldung ist eine Buschenschank und wir werden schon lauthals von der einzigen Hafifahrerin des Treffens begrüßt...

Nach einem kurzen Willkommensdrink gehen wir den Campingplatz suchen, stellen den Bus bei der alten Hammer-schmiede ab (uriger, aber seeehr einfacher Platz) und lassen den Hafi von der Leine (vom Anhänger). Dann gehts per Hafi zurück nach Stiefern.

Schnell findet man alte Bekannte und neue Gesichter lernt man auch kennen.



Ein, zwei Gspritze später gehts zurück ins Camp, am nächsten Tag ist um 09:00 Ausfahrt angesagt und die letzte Nacht war auch nicht sonderlich ergiebig...

17.07.09, Freitag

Um 07:00 stehen wir auf, es wird ausgiebig gefrühstückt und dann gehts los nach Stiefern.

Aus allen Löchern kommen die Hafis gekrochen und es sammelt sich eine gewaltige Herde auf dem Parkplatz! Es sind sehr viele verschiedene Modelle und man kommt so schnell aus dem Staunen nicht mehr raus, was da so alles zusammengeschraubt wurde.

Wir fahren das Tal hoch, in dem "unsere" Hammerschmiede liegt und ich muss des öfteren über das zerknirschte Gesicht des Hafifahrers hinter mir grinsen, dessen neu restauriertes Fahrzeug am Unterboden eine Fango-Packung bekommt. Die letzten Tage hatte es anscheinend viel geregnet und nachdem 120 Hafis durchgefahren sind, sieht der Weg nicht mehr unbedingt tafrisch aus...

Wir werden zum "Arbeitenden Museum" geführt, wo wir das Mittagessen einnehmen können ("Feuerflecken", eine ganz feine Spezialität aus der Gegend und feine Gulaschsuppe) und wer sich satt gegessen und keinen Durst mehr hat, kann sich im Museum die ausgestellten Handwerkswerkstätten praktisch erklären lassen. Eine sehr interessante Sache im Vergleich zu anderen Museen, in denen alles nur "drin rum liegt" und nicht mehr benutzt wird!

Am Nachmittag starten wir dann wieder Richtung Heimat und treffen uns am großen Hafiparkplatz in Stiefern. Als nächster Programmpunkt steht die Parade auf dem Bauernmarkt in Schönberg auf dem Programm. Leider sind wir etwas früh dran und so stehen wir eine gute halbe Stunde ohne Schatten in den sehr warmen Weinbergen um Schönberg. Als es dann endlich losgeht, gibt es auf dem Markt viel Beifall und jeder Hafis bekommt noch eine Wegzehrung gereicht, was wirklich eine nette Geste ist!

Nachdem die Hafis wieder zurück in Stiefern sind, starten wir kurz ins Freibad, um mal wieder ausgiebig zu duschen. Am Heimweg kommen wir gerade richtig zum Abendessen und abermals wird ein hervorragendes Essen im Zelt serviert. Nachdem wir uns satt gegessen und noch ein oder zwei Weinchen getrunken haben, gehst heim zur Hammerschmiede. Für Samstag ist eine große Ausfahrt auf den Truppenübungsplatz Allensteig geplant und der Start ist wieder auf 09:00 angesetzt. Leider ist der Wetterbericht nicht sonderlich gut. Aber die Hoffnung stirbt zuletzt...

18.07.09, Samstag

Nach dem Frühstück bei bewölktem Himmel, legt pünktlich zum Start der Regen los. Wir fahren los und es wird eine sehr feuchte Angelegenheit im CH-Armee-Hafi. Es ist sehr schade, aber es regnet am Stück durch, man hat sogar den Eindruck, es legt ständig zu. Wir werden von einem Diesel-Pinzi des österreichischen Bundesheeres kreuz und quer über den Truppenplatz gejagt, mehrmals müssen wir lange Zeit warten, bis wieder alle beieinander sind. Die Ausfahrt wird

dann abgebrochen, nachdem einige Hafis auf einem Matschweg versenkt wurden und der eine oder andere schon auf der Seite liegt. Sehr schade, dass es einfach nicht aufhellen will! Erst kurz vor wir wieder in Stiefern sind, hört es auf zu regnen. Wir fahren zurück zur Hammerschmiede und legen uns erst mal trocken und wärmen uns auf. Beeindruckend, dass frau so was einen Tag lang mitmacht und während der Fahrt über den Übungsplatz sogar schläft, obwohl es wirklich kalt, windig und sehr nass im Hafi ohne Türen ist!

Nachdem wir uns aufgewärmt haben, gehts gegen 18:30 wieder ins Zelt zur großen Birthdayparty mit Geburtstags-torte und nochmals wirklich feinem Abendessen! Unsere Rumänienexpedition aus dem Pinzforum kommt auch noch vorbei und wir erfahren aus erster Hand, was die Jungs da drüben so alles getrieben haben! Das eine oder andere Glas wird auf unseren kleinen österreichischen Freund geleert, bevor wir uns zur Ruhe legen.

19.07.09, Sonntag

Am Abend vorher haben wir beschlossen, die Ausfahrt am Sonntag sausen zu lassen und dafür mit Adi und Norbert gleich in Richtung Graz zu fahren. Wir schlafen aus und verladen den Hafi. Adi merkt vor der Abfahrt noch an, dass sein Golf so komisch nagelt, aber mit steirischer Ruhe treten wir den Heimweg an, Adi mit seinem Golf, Norbert mit dem Pinzi 712M und wir mit dem Syncro und dem Hafi aufm Anhänger hinterher. Wir freuen uns auf Graz!

Aber es wär kein Urlaub mit Stef@n, wenn alles laufen würde, wie geplant: Uli's Golf stößt plötzlich in kürzer werdenden Abständen blau-weiße Wölkchen aus und dann steuert Adi mit dem Warnblinker den Pannestreifen an. Der Motor ist gadenlos überhitzt und wir können ihn nicht mehr zum Laufen überreden. Also nimmt Norbert ihn mit dem Pinzi an den Haken und schleppt ihn die letzten Kilometer bis zur Autobahnabfahrt und dann noch ganz nach Hause. Wir bringen Adi noch schnell zu seinem Motorrad, besuchen noch Gottfried, stellen dort den Anhänger und den Hafi ab und dann fahren wir hinter Adi her nach Graz ins Knusperhäuschen, Abendessen und ab auf den Camping. Endlich mal wieder eine ordentliche Dusche!

Im Volksgoartn nehmen wir noch ein Weinchen zu uns und legen uns dann schlafen...

20.07.09, Montag

Nachdem wir um 08:30 den Hafi bei Gottfried wieder abgeholt haben, geht's zum Truckstop, wo wir uns mit Adi zum Frühstück treffen. Gottfried wird noch genötigt, den rosaroten Bären zu halten, den Evelyn uns mit auf die Reise gegeben hat und der in Folge von Ulli an allen möglichen und unmöglichen Orten fotografiert werden muss.

Dann gibt's noch die letzten Infos für die Route und verabschieden uns dann von Graz, Adi und Gottfried...

Ein Ausschnitt aus dem Reisebericht von Ulli&Stefan.

Die Fortsetzung findet man im Hallinger- und Pinzgauerforum: <http://pinzforum.kiruna.de/index.php>



BERICHT VON IRIS ZUM HAFI-GEB.

Nach 1 Stunde Schlaf hieß es um 4 Uhr Abfahrt in Eberbach. Mit dem „Steigertaxi“ (Mercedes G) und 2 Haflingern im Gepäck ging die Fahrt nach Stüefern an der Kamp. Auf österreichischer Seite wurde Steigers Jagdinstinkt nach den besten Marillen geweckt, der uns die Schweißperlen auf die Stirn trieb, da wir uns nur noch die Ankunft und ein kühles Getränk herbeischnten. Endlich waren wir angekommen!! Die Marillen wurden gleich an die dankbare Bevölkerung verteilt. Mit Adi ging es dann auf einen kühlen G' spritzten zum Heurigenwirt Axel Rot, der für uns extra die Küche zum Kleiderwechsel räumte (Danke!). Evelyn hat erstmal Feiertag mit Feierabend bekannt gemacht. Unsere Zelte haben wir dann zwischen Gänsen, Schafen, Hühnern, Hunden und sonstigen Tieren auf einem Hof aufgeschlagen. Das war wie Urlaub auf dem Bauernhof. Nur die Gelsen (Schnaken) waren unerträglich. Da half auch das Mückenspray vom Doc nichts. Trotzdem Danke! Evelyn hatte die Aufgabe unbedingt Grüße von Lorenz an Herbert Pöld (...also ferne Grüße von Baumfäller zu Baumfäller...) auszurichten. Den haben wir auch schnell gefunden: „jo Adi kannst Dich nix verstecken in einem deutschen Haaaflinger“. Nach einer kleinen Stärkung gab es eine extra Fahrt durch Wald und Bach mit Evelyn am Steuer ihres Hafis, den Copiloten Ulli, Iris und Pöld als Mr. X.

Am Freitag morgen ging es zur Ausfahrt in das Arbeitsmuseum. Vor der Abfahrt meinte Karl zu Evelyn: „Evelyn!...Lass knaken!“ Die „3 Damen vom Grill“ hatten gleich neue Freundschaften geschlossen. Grüße an die österreichische Polizei! Auf der Rückfahrt kam die Kolonne ins Stocken. Alle standen und die Hitze machte den Durst noch unerträglicher. Evelyns Handy klingelte. Evelyn strahlend: „Gaaaanz hinten gibt es gut gekühltes Puntigamer!“ Evelyn macht sich auf die Wanderschaft. Nach einer halben Stunde hatte ich das Gefühl mal zu schauen wo sie bleibt und fragte mich mit Ulli durch die Kolonne. Ulli war irgendwo zwischen den Hafis verschwunden



und ich kämpfte mich mit dem unguuten Gefühl, dass alle gleich losfahren durch. Das Bayerische Team meinte zu mir: „Warum bist du nicht bei deinem Wagen?“ Ich sagte nur: „Mir ist heiß und hinten wartet ein gut gekühltes Getränk auf mich.“ Antwort: „Das ist ein gutes Argument!“. Kurz vor der letzten Kurve kam mir Evelyn entgegen.

Von oben hatte ich einen blonden Schopf an einem Haflinger erblickt: „Hey der hat meine Haare geklaut!“. Antwort von unten: „das ist ein echter Haflinger- Pferdeschwanz!“. Bei Ankunft am Hafi ging die Fahrt weiter mit Begrüßung am Bauernmarkt: „Das sind unsere Freunde aus der BRD“. Der Marktstand wurde gleich zum Schorle- Drive in umfunktioniert. Leider ist bei der Ankunft Rudis Haflinger abgebrannt und wir sind zu sechst mit Evelyns Hafi zum Abendessen gefahren. Dort gab es dann wieder ein sehr gutes Buffet mit den besten Mehlspeisen. Norbert wurde von Ulli die Bärenmedaille überreicht. Der kleine rosa Bär sollte sich später als sehr reisefreudig herausstellen. Zu später Zeit am Zeltplatz gab Evelyn Norbert ein Tütchen mit englischer Brown Sauce. Norbert dachte, das Tütchen sei ein Feuchttuch... Zum Schluss war der ganze Tisch und Norbert voll mit der Sauce :-)

Am Samstag hatte sich das Wetter schlagartig geändert. Es war kalt und Nass... Wir (Iris u. Norbert) hatten den „Ehrenplatz“ hinten auf Evelyns Hafi ohne Verdeck... Ok! Wir hatten noch einen Regenschirm. :-)) Ich musste feststellen, dass Adis „Adiletten“ für jedes Wetter geschaffen sind. Im Wirtshaus angekommen konnten wir endlich etwas trocken und Evelyn hatte wieder ein gutes Fotomotiv für ihre Bildersammlung („Hose in den Stüefn“). Die Weiterfahrt zum Truppenübungsplatz durfte ich im gut beheizten Haflinger vom Doc unternehmen. „Danke für die Gastfreundschaft!“. Am Abend hatte Doc noch eine Runde ausgegeben. Ulli: „Ich nehme nen Kaiser- G!“ Doc: „Soll ich jetzt zu dem da vorne sagen ich will nen Kaiser- G- Punkt?“ Ulli: „Sag einfach Du willst einen Kaiser- G' spritzten, dann wissen die bescheid!“

Da wir uns am Sonntag gemütlich ausgeruht hatten gingen wir nicht mit der Kolonne zum Museum. Die nette Feuerwehr Stüefern lud uns Kameradinnen noch zu einem G' spritzten ein. Dann ging es nach dem Essen mit Steiger, Evelyn und ihrem Hafi im Gepäck Richtung Eberbach.

Ps: Der Umweg über diverse Marillenstände durfte auch hier nicht fehlen...

Wir hatten alle unseren Spaß!
Iris



GEBURTSTAGSFEIER AM PUCH MUSEUM



Von 25.9. bis 27.9.2009 hat das Puch Museum Graz zu den Geburtstagen vom Haflinger, dem Pinzgauer, dem Puch Maxi + Puch TS und dem Puch G eingeladen. Es kamen Gäste aus Dänemark, Deutschland und Österreich mit ihren Fahrzeugen angereist.

Freitags ging es im Konvoy zur Werksbesichtigung zu Magna in Lannach. Abends trafen sich alle zu einem kleinen Umtrunk im Einsers Werk, neben dem Museum.

Am Samstag Morgen führte der Orga Pinzgauer die Mannschaft erst zum Magna Werk in Thondorf für ein Gruppenbild und dann ab zum Spielen in Ulli´s Gelände bei Raaba. Nach einer kurzen Walddurchfahrt führte die Strecke über Laßnitzhöhe-Ries, Altes Fassl, Radegund zur Mautstrecke des Schöckls. Die Auffahrt am Schöckl führte teilweise über die Puchteststrecke zum Parkplatz über der Halterhütte. Nach einer Mittagspau-

se ging es weiter über Semriach (Andritz-Nord) nach Stattegg, wo die Teilnehmer vom Bürgermeister empfangen wurden. Einige Kaffee (Hopfenblütentee) später, rollte die Truppe der Mur entlang durch Graz zurück zum Museum.

Beim Abendessen aus der Museumsküche sassen alle gemütlich zusammen und lauschten den Worten von Karlheinz Rathkolb und den Politikern, die extra auf einen kleinen Besuch zu diesen Geburtstagen vorbeigesehen haben.

Der Sonntag lud zu einer geführten Stadtrundfahrt um den Schlossberg ein mit Abschlussjause auf dem Plabutsch.

Die Orga bedankt sich bei allen Teilnehmern für ihr diszipliniertes Verhalten.
Adam Barger



TERMINE

siehe auch: www.ggwc.at

November 09 Fichtentrophy

Graz-Umland

Info folgt

14.-15.11.2009 Zangtal Voitsberg

Freies Fahren: Samstag und Sonntag

Bei ausreichendem Interesse gibt es ein Trial oder eine Trophy!

Speis und Trank: Catering (excl.) bzw. Selbstversorgung. Anmeldung: Bitte um rasche Bekanntgabe Deiner Teilnahme mit Wunsch Trial oder Trophy

Info unter: 0676 / 63 13 041 Mr.Edwin

2 Stunden Rennen Kirchfiddisch / Burgenland

Info folgt

Schneerallye St. Urban 22.1. - 24.1.2010

www.kmvc.at

Programm: Freitag, Samstag und Sonntag geführte Ausfahrten mit Bewerben.

Neu: Neben den bekannten schwierigen Offroadtouren wird eine „Geländewagenwanderung“ auf winterlichen Wald- und Forststraßen zu einigen Aussichtspunkten geführt. KEINE Offroad-Erfahrung notwendig! Nur 2 Ketten notwendig! Bei Fragen: rschranz@kmvc.at, Rudolf Schranz



BIO-BAUER SUCHT FRAU!

IMPRESSUM

GGWC - Grazer GeländeWagen Club
Clublokal c/o Wirtshaus Volksgoart'n
Martinhofstraße 4, 8054 Graz – Strassgang
ZVR: 246 881 545
www.GGWC.at

Obmann Edwin Meierhofer 0676/6313041

Obm.stv. Heinrich Schwarz 0664/4511774

Kto.: Die Steiermärkische; 05802001577; BLZ 20815

Namentlich gekennzeichnete Artikel stellen die freie Meinung des Autors dar. Die Meinung des GGWC und seiner Mitglieder kann eine andere sein. Für den Inhalt verantw.: Alexander Pucher, Schriftführer

