

SEIT 1981 TRIALS - TROPHYS - RALLIES - FUN AND ACTION

WWW.GGWC.AT

GGWC INFO



DAS CLUBMAGAZIN FÜR MITGLIEDER

HERBST-WINTER 2014



**GGWC BERG-WEIHNACHTSFEIER
13. 12. 2014, TREFFPUNKT 18 UHR
AN DER SCHRANKE, SCHÖCKL**



Aktuelle Infos findest Du auf www.ggwc.at oder auf [facebook/ggwc](https://www.facebook.com/ggwc)

GGWC WINTERTROPHY 2014

PÖLLAU, ST. MAREIN BEI NEUMARKT







Der Mega-Event - Es ist wieder mal Donnerstagabend am 3. Januarwochenende. Mein Freund Geri und ich verstauen robuste Winterkleidung und festes Schuhwerk in unseren Haflinger, genannt Schnuffi. Bloß die Schneeketten nicht vergessen.

Dann geht's auch schon los, am Riedstüble vorbei und das Wirtatobel hinunter ins Rheintal. Unser heutiges Ziel ist Feldkirch, denn wir möchten komfortabel anreisen zum besten Fahrtreffen, das es für Haflingerfreunde gibt: Die Schneerally in St. Urban.

Wir sind mit Zeitpolster angereist und können deshalb ein schönes Ritteressen in der Schatzenburg genießen.

Anschließend müssen wir unseren Schnuffi reisefertig machen, denn er darf diesmal mit

dem Autoreisezug fahren.

Verdeck umlegen, alles ordentlich verzurren und dann das Verladepersonal beruhigen.

Wir selbst nehmen im Abteilwagen Platz, und weil es Winter ist haben wir dieses für uns allein. Noch mehrere Schlucke guten Rotweines und ruhen sanft bis Villach.

Es ist schon markant schattig und wir entfernen erstmal den eingewehten Schnee unter Hafis Verdeck.

Weiter geht's auf der Landstraße zur Pfeffermühle, dem Organisationstreffpunkt. Die Anmeldung ist bald geschehen und wir fahren weiter zu einer kleinen Pension, wo wir für wenig Geld freundlich empfangen werden.

Freitag Nachmittag dann Treffpunkt am See.



Einfach schön, mal wieder so viele Haflinger auf einem Haufen zu sehen. Und natürlich noch andere alte Allradler, wie Pinzgauer, Puch G, Jeep...

Es ist bereits dämmrig, als wir zur Freitagausfahrt starten. Zum Warmfahren einige Serpentinien durch den Wald, als ich zunächst meinen vorausfahrenden Hafi nicht mehr sehe. Ich erkenne die Steilauffahrt rechts zur Säge. Geschätzt 30 % Steigung, felsig und verworfen. Also 1. Gang rein, entschlossen aufs Gas und nauf damit. Es geht besser als ich dachte, aber schließlich habe ich ja auch eines der besten Geländefahrzeuge dabei. Es geht weiter durch den Wald und Walter Müller führt uns zuverlässig zur Jausenstation Stubinger alias „Volte“ nach Buggl am Bach.

Walters Gendarmeriehaflinger mit seinen schönen Blaulichtern ist aus einem Haufen Ersatzteile entstanden und freut sich über die artgerechte Haltung.

Beim Volte gibt Kärntner Spezialitäten mit Unterhaltungsmusik. Mein Hauptgetränk an diesem Abend ist alkoholfrei, denn Schnuffi hats nicht gern, wenn sein Steuergerät besoffen ist. Schließlich müssen wir ja wieder durch den Wald runter...

Samstag früh wieder Treffpunkt am See und letzte Anweisungen, nur auf den abgesperrten Bereichen zu fahren.

Es ist besonders wichtig, denn wenn einer der

20 Grundstücksbesitzer seine Zustimmung verweigert, ist es aus mit der Schneerally, nach 37 Jahren.

Was der KMVC da auf die Füße stellt, ist echt gewaltig. Bei 20 Besitzern, fragen, kleine Aufmerksamkeiten überreichen und dafür sorgen, daß auch die Teilnehmer einen Riesenspaß haben. Nicht zu vergessen der Volte, der uns neben der Bewirtung auch die Wege befahrbar macht.

Auch das Vorbereiten der kleinen Geschicklichkeitswettbewerbe nicht zu vergessen.

Bei der Mittagspause beim Loisebauer dürfen wir blind Ratschenschlüsselgrößen ertasten. Gut, wenn man seinen Haflinger schon mal restauriert hat. Das Rückwärtshinfahren auf ein Hinderniß mit 1 Meter Abstand ist auch schwieriger, als ich dachte...

Und einen Holzstamm mit einem dynamischen Seil genau 13 Meter weit zu schleppen will geübt sein.

Nachmittags geht's dann wieder ganz zwanglos kreuz und quer durch die Rückegassen im Wald und auch die „Holzstapelsteig“ beim Loisebauer fahren wir rauf und runter. Ich hab sie mir aber zuvor angeschaut, denn wenn Blankeis unter dem Schnee ist, wirds gefährlich. Der Fangbaum in der Mitte hat schon viele Narben...





Die Siegerehrung findet in der Pfeffermühle statt, aber so richtig feiern ist etwas schwierig, denn es gibt dort eine relativ frühe Sperrstunde.

Sonntags geht's nochmal ganz gemütlich durch die Wälder, bis die Schneerally beim

Volte ausklingt. Wir bleiben auch bis zum Schluß, weil unser Autoreisezug fährt erst um 22.00 Uhr. Dazwischen bleibt noch Zeit für einen Besuch im Villacher Warmbad und im Bräuhaus.

Norbert Palme



GGWC JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG 2014

Wahlergebnisse:



Vereinsjahr 2014 GGWC - Vorstandsmitglieder

Vereinsleitung:

Obmann	Edwin Meierhofer
Obmann Stv	Heinrich Schwarz

Kassa:

Kassier	Andreas Wolf
Kassier - Stv	Gottfried Matschinegg

Schriftführer:

Schriftführer	Evelyn Rohde-Barger
Schriftführer - Stv	Walter Auner

GGWC - Beiräte:

Militärfahrzeuge:	Hubert Ruff
Youngtimer + SUV:	Klaus Saria
Zeugwart	Adam Barger
Zeugwart- Stv	Peter Pessl

GGWC -

Rechnungsprüfung:

Rechnungsprüfer	Dr. Hans Vollmeyer
Rechnungsprüfer	Walter Friedrich



D-DAY NORMANDIE 2014



Vor 70 Jahren, am 6. Juni 1944, haben die alliierten Streitkräfte der Amerikaner, Engländer und Kanadier die Invasion in der Normandie vorgenommen. Aus diesem Anlass wird alle 5 Jahre an den rund 200 km langen Landungsstränden ein großes Treffen für historische Militärfahrzeuge abgehalten. Die großen Clubs mieten ganze Campingplätze an und bauen dort originalgetreue Camps auf. Wie viele Sammler-Fahrzeuge sich in den Tagen um das D-Day-Treffen an dieser wunderschönen Küste befinden kann nur schwer geschätzt werden. Es sollen um die 3.000 sein. Überall stößt

man auf Museen, Teilmärkte, Paraden, Flugvorführungen und Landungsmanöver von Oldtimerfreunden sowie Abordnungen offizieller Streitkräfte. Vom GGWC mit dabei waren dieses Jahr Franz und Brigitte HAAS mit Jeep MB, Fredi JANTSCHER mit Sohn auf Jeep MB, Hans und Gernot TÜCHLER mit Jeep MB, Elfi und Mike SKOFF auf Jeep MB und Steyr 12 M18 und Walter FRIEDRICH mit Beifahrern Oliver SACHERER und Dietmar HEGER auf Dodge Command Car.

Walter Friedrich



GGWC OFFROAD ANGRILLEN 2014

Fahrtbericht GGWC 03/2014

Wenn im Märzen der GGWC die Motoren anwirft, getreu einer alten Bauernregel, gilt es den Winterschlaf aus den Gliedern und Fahrzeugen zu schütteln. Heuer im Früh-Frühling wurde eine kurze, geführte Ausfahrt zum Angrillen, dieses selbstverständlich feldmäßig, veranstaltet.

Von der Adam'schen Unterkunft über Murburg-Hubsi nach Heiligenkreuz am Waasen. Dort besetzte wir in Zigeunermanier einen Wiesenhang, irgendwo im Nirgendwo, zwischen Straße und Wald. Bald rauchten die Zigeunerfeuer und es wurde fleißig gegrillt. Dabei machten wir die Erfahrung, dass die EU-genormten Brenngasanlagen doch nicht so genormt sind! =Hochlebe die genormte EU!=

Wir waren nur ein kleines Grüppchen GGWC'ler, obwohl schönes Wetter herrschte, daher gab es keine Gruppenbildung.

So hatten alle um einen Tisch Platz und jeder konnte sich mit jedem Unterhalten.

Spät am Nachmittag tauchte der Grundbesitzer auf, der uns spontan zu sich auf einen Drink einlud. Dabei erzählte er uns in launigen Worten, mit Bilder untermalt, von seinen Arbeutseinsätzen in Afrika.

Bei Finsternis löste sich die GGWC-Gruppe auf, in Einzelfahrt fuhr jeder schließlich heimwärts.

Carl-Adolph 181





GGWC OSTERFEUER, FEIER, AUSFAHRT & GELÄNDE

Auch dieses Jahr durften wir uns wieder auf Uli's Wiese zu
unsem traditionellen GGWC Osterfeuer treffen.
DANKE ULI D!!!!



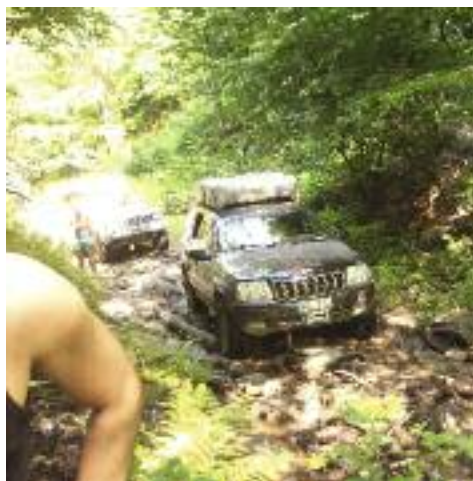
MELLACHER JAKOBSFAHRT 2014

Wie immer von Hubsi und den Herrschaften vom Brauchtum Bauernmarkt perfekt organisiert war die Ausfahrt bei Mellach mit den tollen Strecken, Labstationen und Sonderprüfungen. **Ein besonderer Dank an die Freiwillige Feuerwehr Mellach für Ihre Hilfe!**

Die Reisegruppe aus Deutschland ist beim nächsten Mal wieder am Start...



RUMÄNIEN MIT DEN CRAZY CARYNTHIANS



Im Juni waren Hans (Volvo 1314) und Günther (Pinzgauer 712) wieder in Rumänien. Mit viel Wetterglück gesegnet haben wir wieder wenig befahrene Wege erkundet und die Kinder in einer kleinen Schule mit Schulsachen und Süßigkeiten bedacht. Rumänien ist für Offroader zur Zeit noch einfach ein Paradies, neben der schon bekannten Route zum Sender gab es viele neue Routen.
Hans V.



TUAREG RALLYE 2014



Eine erfolgreiche Abordnung des GGWC hat dieses Jahr die mit mehr als 230 Teilnehmern sehr stark besetzte Tuareg Rallye in Tunesien in Angriff genommen. Auf eigener Achse ging es von Graz rund 800 km nach Genua, von dort mit der Fähre 24 Stunden nach Tunis und dann weiter rund 400 km zum Start nach Douz. Die 8 Tagesetappen führten hauptsächlich durch den tunesischen Sand aber auch durch sehr steiniges und gebirgiges Gelände. Witterungsmäßig hat es vom extremen Sandsturm mit kaum 10 Metern Sicht über ordentliche Hitze bis hin zum starken Regen in der Wüste alles gegeben. Teilweise musste auch ganz ordentlich geschraubt werden. Die gesamte Veranstaltung war seitens des deutschen Veranstalters Rainer Autenrieth bestens vorbereitet und sehr gut organisiert! Die Unterbringung in den von der in tunesischen Tourismuskrise gezeichneten Hotels war gut, auch die Verpflegung war immer in Ordnung und die Einheimischen zeigten sich generell sehr freundlich. Sehr erfreulich war das Endergebnis für die Grazer in der LKW-Wertung! Walter Friedrich

Wertung:

1. Platz

REICHENHAUSER/PAGGER/BAIER
GGWC Steyr 12 M 18

2. Platz

FRIEDRICH/FRIEDRICH
GGWC Steyr 12 M 18

3. Platz

RUFF/HUMMER/LANG
GGWC ÖAF 6 x 6





SLOVENSKE PIESKY 2014

Alle Jahre wieder reisen zahlreiche Mitglieder des GGWC unter Führung von Elfi und Mike Skoff zum traditionellen Militärfahrzeugtreffen auf den riesigen slowakischen Truppenübungsplatz von Zahorie, nordöstlich von Bratislava, an. Große Teile des Geländes bieten wüstenähnliche Fahrbedingungen. Während der gesamten Veranstaltungswoche im August ist für die zahlreichen Teilnehmer mit ihren historischen Militärfahrzeugen freies Geländefahren und Camping in wilder Natur angesagt. Die Mitnahme entsprechender Aus-

rüstung und Verpflegung ist ratsam, wenngleich seitens des slowakischen Heers und des Veranstalters sehr ordentliche Sanitäreinrichtungen und Versorgungszelte eingerichtet werden. Neben zahlreichen anderen Österreichern waren vom Grazer Geländewagen-Club Elfi und Mike Skoff, Walter Friedrich, Heinrich Schwarz, Hubert Ruff, Andy Hummer, Hans Vollmeyer, Hubsi Ruff, Dietmar Heger und Söhne sowie Freunde, Hunde und jede Menge Fahrzeuge und Ausrüstung vor Ort. Walter Friedrich





TAGLIAMENTO 2014



Gleich vorweg: GELÄNDEFAHREN und CAMPIEREN sind im Flussbettbereich des norditalienischen Tagliamento nach wie vor VERBOTEN. Gründe dafür gibt es mehrere, einer davon sind kostenaufwendige Bergungen von unvorsichtigen Tagliamentobesuchern bei plötzlich einsetzendem Hochwasser, wie wir das auch dieses Jahr wieder miterleben durften, aber auch rücksichtsloses Geländefahren im Fluss sowie das Zurücklassen von Müll. Wer das Risiko einer empfindlichen Geldstrafe (das kann bis zur Beschlagnahme des Fahrzeuges reichen) nicht scheut, findet am und um den Tagliamento nach wie vor sehr schöne Campingmöglichkeiten vor...
Walter Friedrich



GRAGGERER 2014

Heuer ging es mit einer kleiner Gruppe GGWC'ler wieder nach Graggerer zum größten Oldtimertreffen Österreichs, dieses Jahr mit Besucherrekord!!!!

Und was darf in Graggerer nicht fehlen?!

BULLENHITZE!!!!

Nach einem Frühstück im CHEZ ADAM setzte sich die GGWC-Kolonne nach Graggerer in Gange....



5 AUF DEM ERZBERG

Für Posrsche Austria war der GGWC zu einer Geländewagen-Präsentation gebucht.





ALBANIENHILFSAKTION FÜR DIE DÖRFER GJERE UND HOLTAS

Nach der Weihnachtsaktion des CHW (WWW.CHW.de) Anfang Dezember 2013 wollte ich heuer die besonders benachteiligten Dörfer Gjere und Holtas speziell unterstützen. Für Gjere waren Schulmöbel und 5 Öfen für die Schulklassen vorgesehen, für Holtas ebenfalls 5 Öfen. Da wir das Acrylgals nicht in Gjere brauchten (die Schule wurde nicht saniert sondern neu gebaut), konnten wir die kaputten Fensterscheiben der Schule in Holtas ersetzen.

Wir (Michael H mit einem Pinzgauer 712 Fla, Ronny H mit seinem Steyr 790 und ich mit der Lady V = Steyr 680) haben die Fahrzeuge am 14.10. beladen, insgesamt haben wir etwa 30 m³ Güter verladen. Mittwoch den 15.10. starteten wir, einige kleine Defekte können uns nicht dauerhaft aufhalten :- (465), am Freitag sind wir am Taleinstieg nach Porocan, von wo wir dann in die Berge starten wollen. (472, 730) In Porocan treffen wir den Mitarbeiter des CHW, der uns dolmetschen wird und den Direktor der Schulen. Max B, der den Übersetzer gebracht hat, bekommt den Syncro-Bus mit Kleidung vollgeräumt und fährt zurück

zum CHW Stützpunkt in Pogradec, wir entladen die ersten Hilfsgüter für die Ambulanz in Porocan (die einzige medizinische Einrichtung in 30 Km Radius = 6-8 Stunden Fahrt). Der CHW-Mitarbeiter drängt zum Aufbruch, weil das Wetter umzuschlagen droht und bei Regen ist die Auffahrt gefährlich wenn nicht unmöglich. Wir starten also (505, 538) und haben Glück, nach 1 1/2 Stunden sind wir in Gjere und können die neue Schule bewundern. (863) Bei der Auffahrt hält uns eine Großfamilie auf und bewirtet uns mit Käse, Brot, Zwiebel und einer Art Fruchtgelee (543). So ist Albanien - wir sind gerührt. 5 Öfen, 21 Schulsessel, 42 Weihnachtspakete (der Direktor wird sie bis Weihnachten aufbewahren), 3 Betten mit Matratzen und etwas über 70 Familienpakete werden entladen (555). Da wir ja die Fenster nicht ausbessern müssen, können wir uns an den Abstieg machen und fahren gleich Richtung Holtas. Die Straße ist anfangs schon richtig gut, die Elektrizitätsgesellschaft hilft hier wohl mit Maschinen aus. Die Durchfahrt durch Holtas ist wie immer extrem eng (562), der Weg durch den Graben zur Schule ist wieder einmal halb wegge-

schwemmt. Wir graben an der Bergseite ab und schütten talseitig an - als mit dem 680er darüberfahre, gibt es zwar etwas nach, aber ich bin hinüber. Michael mit dem Pinzgauer folgt (589), aber Ronny steckt schon auf der Ebene, die 20 cm mehr Breite sind fatal (567). Wir beschliessen, dass Ronny die Überfahrt nicht macht und bringen die Sachen aus seinem Wagen mit dem Pinzgauer im Shuttledienst zur Schule. Das Abladen geht sich noch aus (579), dann wird es dunkel und wir richten unser Nachtlager vor der Schule. Am nächsten Morgen beginnen wir, die kaputten Fenster zu ersetzen, eigentlich sind die Stücke zu klein, aber wir setzen einfach einen schmalen Streifen zusätzlich ein und verklebten ihn (600). Die Acrylglasreste werden heiß begehrt, als die Dorfbewohner sehen, was man damit machen kann.

Bei der Abfahrt nach Porocan blockiert das VA-Differetial an Ronnys Steyr (610), wir blok-

kieren die Straße 2 Stunden - die Kardanwelle und die Mitnehmer werden ausgebaut und aus Sperrholz und Alublech werden provisorische Deckel für die Naben gebaut. Gerade mit Einbruch der Dunkelheit kommen wir in Porocan an. Am nächsten Morgen (Montag) entladen wir die restlichen Sachen für die Ambulanz, bauen den Ofen im Untersuchungszimmer ein (622) und stellen das Pflegebett wieder zusammen (615). Wir haben auch einen Rollstuhl mitbringen können, aber es würden 6 gebraucht. Das Dach der Ambulanz ist undicht, vom ganzen Gebäude können gerade 2 Zimmer benutzt werden.

Es geht unübersehbar aufwärts in Albanien, auf den Bergen allerdings extrem langsam.

Nächstes Jahr werden wir sicher wieder eine Aktion unternehmen.

Hans V.



(465) Kurze Rast am Velebit



(472) Fahrt nach Porocan, das Hochwasser hat die neue Straße weggespült, wir fahren wieder im Flußbett



(730) Gegenverkehr vor Porocan



(505) Auffahrt nach Gjere



(538) Engstelle vor Gjere, der Misthaufen muss dran glauben



(863) In der kleinen Ersten hinauf nach Gjere



(543) Bei der Auffahrt nach Gjere werden wir aufgehalten und bewirtet



(555) Entladen in Gjere



(562) Zufahrt nach Holtas



(589) Michael bei Überqueren des zugeschauften Grabens vor der Schule



(567) Der Weg durch Holtas ist für den 790er einfach zu schmal



(579) Das Direktorenzimmer in der Schule Holtas wird vollgefüllt mit Spenden



(600) Acrylglasscheibe eingesetzt in der Schule in Holtas



(610) Zahnausfall im Differential



(615) Pflegebett montieren in der Ambulanz von Porocan



(622) Ofen in der Ambulanz einbauen



TEAMSAURER AUF DER ONE TROPHY 2014

Die OffroadNavigationExpedition ist eine einwöchige Offroad-Fahrveranstaltung in den rumänischen Karpaten, die 2014 zum dritten mal veranstaltet wurde. Die beiden Cheforganisatoren Markus und Bernhard, beide mehrmalige Superkarpata-Gewinner, haben mit der Veranstaltung so etwas wie „Orientierungslauf mit Autos“ erschaffen. Als Veranstaltung ist das ganze der Superkarpata nicht unähnlich, jedoch legt man Augenmerk drauf, das ganze entspannt, kleiner, weniger hochgezüchtet zu halten. Zudem wird von Teams eine Gruppenleistung abgefragt, das verwenden von Kartenarsenalen oder Computern und GPS ist während des Bewerbs untersagt und es gibt auch Strafpunkte für Fahrzeugschäden. Somit ist das Feld relativ geebnet, und der Spaß am Fahren, Navigieren und Campieren überwiegt den Wettbewerbsgedanken mit dem Messer zwischen den Zähnen. O-Ton Lorenz „Das ist wie betreutes Trinken“

Beschlossene Sache war unsere Teilnahme an der ONE 2014 praktisch schon, bevor die ONE 2012 zu Ende war; unsere kleine Rote Pinzgauer war ja bis dato etwas vom Pech verfolgt: 2011: Motorschaden auf der Hinfahrt, 2012 Knie-OP Rudi und Heimfahrt Lorenz und Thomas mit ADAC wegen gebrochenem Radträger (auf der Heimreise). So wollten wir, Lorenz, Thomas, Rudi, Michael, Daniel und Copilot dieses Jahr probieren, vollzählig zur Rallye anzutreten.

Die Vorbereitung beschränkte sich auf ein Minimum; die Autos stehen mittlerweile praktisch startbereit, nur Kleinigkeiten sind zu erledigen. Neue Karten, Funkgeräte laden/einbauen und so

Zeug. Neu war dieses mal die Vorschrift, eine USB- oder 12V-Zigarettendose für den GPS-Tracker bereitzuhalten. Richtig, lieber Leser, das ist etwas Widersprüchlich, man darf kein GPS benutzen, aber die Auswertung wird per GPS-Tracker gemacht...

Da unsere alten Klepper ja mit 24V arbeiten, obliegt es mir, da was zu unternehmen. Ich beschliesse, neue Wege zu gehen, und melde mich auf der Chinesischen Handelsplattform „Alibaba“ an. Handelsübliche Spannungswandler, für die ich hier im Schland 120 EUR zahle, kann ich da für 2,50 bekommen. (wenn ich 2.000 Stück abnehme...) Ich finde schnell solche 12V-Dosen mit USB dabei, die auch für 24V tauglich sind, in einem kleinen Gehäuse daherkommen, mit dem man sie an Lenker oder Armaturenbretter oder was auch immer schrauben kann. Ruckzuck sind 5 bestellt, kostet zusammen inkl. Versand 45 Euro. Bezahlt per Kreditkarte, mal sehen, ist wie Lottospielen.

Hallo China: ich bin verwirrt. Ali Baba war doch jetzt kein Chinese? Was geht? Und überhaupt, 12 Stunden nach Bestellung: Status „verschickt“ mit Trackingnummer, aber die kennt China Post 4 Wochen Später noch nicht? Whatever, es wird Eng mit dem Termin, ich schalte auf Plan B und bestelle mir Bauteile zum Selbstbau von 5 Spannungswandlern auf USB. Wie immer: beide Sendungen kommen am selben Tag an, die eine aus den USA, die andere aus China.

Gespannt öffne ich die China-Tüte und zaubere 5 originalverpackte Plastikbollen Marke „WUPP“ heraus. Der Name ist Programm: ich schliesse einen Wandler zum Test an mein Labornetzteil an,

und bei 27,2 V macht es leise „Wupp“ und der magische Weiße Rauch entweicht. Die Zigarettendose ist einfach an die Versorgung angeschlossen, also nicht auf 12V reguliert. Damit funktioniert das Wupp-Ding nicht wie gefordert.

2 lange Abende später habe ich meinen imperialistisch-amerikanischen Gegenentwurf in ausgesprochen unschöner Bauweise auf Lochrasterplatten zusammengebraten. Sieht schlecht aus, geht super. Eingetütet, verschickt an die Kumpels, weiter im Text.

Lorenz und Daniel hecken derweil einen Teufelschen Plan aus, um die Besatzung des 3. Pinz auch nach Rumänien zu bekommen. Daniel ist auf einer Hochzeit in Hamburg – am Samstag. Sonntag muss man in Rumänien antreten. Der Plan soweit: Daniels Beifahrer fährt das Auto, Daniel kommt mit dem Flieger nach Budapest, springt mit dem Fallschirm ab, steigt in den Zug um, fährt nach Arad und wird von uns am Sonntag Abend von dort per Teleporter ins Off gebeamt.

Am Donnerstag vor der Veranstaltung treffe ich in Eberbach ein, stelle die Sausteige ab und mache mich dran, mit Lorenz zu packen. „Telex aus dem Osten“: Beifahrer Daniel fällt aus; wir müssen das Auto mitnehmen.

Freitag um 5 schleichen wir uns aus dem Haus, um die Zwillinge nicht zu wecken, Lorenz lässt den Pinz den Berg runter rollen, und startet unten erst den Motor. Es folgt der langweilige Teil: Autobahn bis zum abwinken. Treffen mit Rudi Voralpenkreuz, Abholen des 3. Pinzgauers am Attersee. Ich fordere einen kleinen Stoppover in Regensburg, da kaufe ich mir eine campingtaugliche Kaffemaschine zum Geburtstag - das Modell ist in Deutschland kaum zu bekommen. Während ich Kaffee, Maschine, Mühle und warme Panini kaufe, kriegt Lorenz eine SMS: Daniel fällt aus. Er habe leider die Flugtauglichkeitsuntersuchung nicht bestanden. D. Untermauert seine mangelnde Flugbereitschaft mit einem Bild aus dem Krankenhaus: Er liegt neben dem Bräutigam, Daniel hat Stopfen in der Nase und sieht recht ramponiert aus. Die Partie ist am Junggesellenabschied Donnerstag abend in eine Mas-

senschlägerei auf der Reeperbahn geraten, an Spielen im Dreck sit nicht zu denken.

Planen heißt, Zufall durch Irrtum zu ersetzen, oder so. Dem Schicksal ergeben treffen wir irgendwo hinter Schärding auf Rudi und Michael vom Bodensee, und fahren in mini-Kolonnen weiter bis Himberg, wo wir uns mit den Freunden vom Team Monterra verabredet haben. Wir dürfen nahe des Feuerwehrhauses campieren und dort fließend warm und kalt benutzen, bekommen die Feuerwehr gezeigt und verbringen einen netten, kurzen Abend auf halber Strecke nach Rumänien.

Auf Samstag, 11.9., 5 Uhr lautete der Fahrbefehl, die 5 Pinzgauer setzen sich etwas später in Bewegung. Es gießt in Strömen und ist dunkel. Ich frickele am Funk, wir fahren als Besenwagen am Schluß. Die Monterras geben Gas, man schwimmt förmlich durch die Baustellen an Schwechat vorbei. Lorenz kämpft mit dem Aquaplaning, ich kämpfe gegen den Schlaf und verliere...

An der Grenze Ungarn-Rumänien erwartbarer Stress; die LKW stehen Kilometerweit. Wir ziehen vorbei und probieren es als PKW, das will die rumänische Grenztruppe nicht akzeptieren. Wir müssen zurück nach Ungarn, dann dort auf der LKW-Spur wieder nach Rumänien. Im Gedanken an 3km Rückstau und angesichts der Uhrzeit fällt uns allen ein Stein vom Herzen, als bei den Ungarn ein rumänischer Chefzöllner auftaucht, und uns zu verstehen gibt, dass er weiß, dass wir zum „Off-Road“ wollen. Deshalb hat er mehr oder weniger mit den Ungarn auch ausverhandelt, dass wir uns nicht hinten anstellen müssen, sondern einfach schnell reinziehen dürfen. Allerdings kriegen das nicht all seine Schergen mit, die laufen dafür bei uns im letzten Auto vorbei, und fragen uns, ob wir „Nato“ wären, wir lehnen lachend ab.

Ein paar wenige km weiter östlich in Rumänien trifft man sich an einer altbekannten Tankstelle, dort werden zunächst die Pferde gefüttert:

Weiter geht es über die Landstraße, ca. 30km, durch die Kleinstadt Gurahont durch, die wir von 2012 noch kennen. Ankunft dann auf einer großen Wiese in einem kleinen Tal hinter einem



ebensokleinen Dorf „Avram Iancu“. Wir sind früh dran, stecken Claims ab, kochen auf und genießen den restlichen Samstag.

Am Sonntag gilt es, ab Nachmittags die Formalitäten zu erledigen. Bis dahin fahren wir teamsaurers nochmal zum Tanken. ;-)) Auf dem Rückweg von der Tanke möchten Lorenz und ich noch den kleinen Teil nachholen, den wir 2012 strategisch ausgelassen hatten, damit wir Rudi und Michael schon mal einstimmen. Wir stechen daher in ein kleines Bachbett ein. Dort finden wir auch noch immer die alten Markierungen (in Gelb) der Veranstaltung von 2012. Beim Ausstieg aus dem Bachbett oben fahren wir uns fest und müssen die Winde benutzen – Diagnose: kein Allrad an Lorenzs Pinzgauer, die Leitung ist am Baumstumpf hängen geblieben und abgerissen.

Wir winden kurz, fahren dann über schönste Waldwege auf eine Alm, die man erst gerochen, dann gesehen hat – wunderbar, so viele Kräuter, traumhaft. Wieder runter in ein Tal, hinten über den Berg ins nächste Tal hoch, und dann zum Camp. In einem kleinen Weiler sind wir wohl nicht die ersten; die Bewohner winken uns schon durch Sie rufen „Offroad –Avram Iancu“ und zeigen den Weg.

Zurück im Camp besorgen wir uns beim Kollegen Palme das Bördelgerät, weihen es ein und

reparieren zum Erstaunen der ungläubigen Umstehenden die Leitung in situ, d.h. ohne sie auszubauen. Die Anmeldung wird nebenher erledigt, einzig für Diskussionen sorgt der Umstand, daß dieses mal keine Stempel am Baum hängen, sondern die Auswertung mit dem besagten GPS-Track gemacht wird.

Am Montag startet der Bewerb in die erste Etappe: es gilt, an 2 aufeinanderfolgenden Fahrtagen 6 Punkte im Gelände anzufahren. Was zunächst einfach klingt, wird natürlich komplizierlich, denn man darf nur die Karten vom Veranstalter benutzen, und GPS ist nicht erlaubt. Als zusätzliches Hindernis ist das Gelände durch eine rote Linie getrennt, diese darf man queren, aber nicht längs fahren, außer am Ende des Tages. Auch Strategie und Taktik spielen eine große Rolle, wie man noch erfahren wird. Am Abend müssen alle wieder im Camp sein, wer zu spät kommt, der kriegt maximale Strafpunkte.

Wir lassen uns mit dem Kartenstudium Zeit, und verlassen das Camp in Richtung Ost. Unser Plan: am Montag holen wir die beiden recht lukrativen Punkte südlich der roten Linie, um auf dem Heimweg noch en passant den einzelnen Punkt Nordwestlich des Camps zu holen.

Lorenz kennt den Ausstieg aus dem Tal, wurschteln uns über den Berg, und gewöhnen uns lang-

sam dran, sämtliche Hinweise, die einem die Landschaft und Bebauung so bieten, auch zu nutzen. Minütlich geht es besser voran, wir kreuzen die rote Linie in einem Dorf, und werden auf dem Weg zum Punkt „Stefan“ schon mal mit 3 ordentlichen Furten durch einen Fluß belohnt.

Den Anstieg zum Stefan müssen wir abbrechen, es gießt in Strömen und der Weg ist schräg abfallend über sauglatte Felsen, direkt am Abgrund. Wir umfahren, nachdem wir im Dorf nachgefragt haben, legen Ketten auf, und landen gegen Mittag endlich auf einem Gipfel, wo wir die lang ersehnte rote Markierung an einem Baum entdecken. Kurzes Foto, eintragen in der Bordkarte, weiter geht's dem Bergrücken / Kompasskurs nach.

Wir treffen auf weiteren ONE-Punkt in rot, allerdings kann das rein von Entfernung und auch Topographie nicht der gesuchte „Otto“ sein. Foto machen wir trotzdem mal, kurze Jause, weiter geht's.

Mit zunehmender Entfernung vom letzten bekannten Punkt steigt leider auch die Unsicherheit meinerseits, wo exakt wir auf der Karte sind. Ich beschließe, den Abstieg zu wagen, um auf die nächste Bergkette zu kommen, die uns dann vom 2. Tagesziel trennt. Wir schliddern durch eine schlammige Rückegasse runter – hoffentlich steht da nichts im Weg.

Anhalten: man kann nicht alles kriegen. Die Nervosität steigt, und auch die Unsicherheit. Unten diskutieren wir, meinem Gefühl nach müssten wir rechts, aber der Bach geht links abwärts. Wir folgen dem Wasser abwärts, jetzt gilt's: Wenn der Bach nach links mündet, Heim und stillschweigen...



Unten: der Bach geht rechts weg – Jubel! Es geht eine Forststraße ran, wir müssen dann durch etliche Dörfer. Zeit geht aus, wir legen die Ketten wieder ab. Weiter durch Dörfer, entlang alter Dorfverbindungsstraßen, die auf der Karte nur zu erahnen sind, parallel zur roten Linie.

Bei der letzten Dorf-Dorf-Verbindung haben wir uns nochmal 45min auf dem Berg verkoffert – so was blödes. Dann endlich preschen wir das Tal zum „Otto“ hoch, dummerweise bis ganz ans Ende. Otto lacht linkerhand von oben auf uns herab. Also wieder zurück ins Dorf, rechts rauf; Ketten wieder drauf, rauf auf den Berg, Otto suchen. 3x dran vorbei gelaufen und gefahren, Michael sieht ihn dann....Puuh. Foto gemacht, nix wie weg.

Nur meine Uhr mag stehen bleiben, aber Rudi und Michael, unsere Zeitbuchhalter treiben uns unerbittlich.

Im Dorf Ketten runter, dann ruckzuck über die Straße ins Camp, kurz vor Torschluß eingetroffen, 2 Punkte heimgefahren. Wir fragen noch, ob wir tanken gehen dürfen, nutzen das Angebot aber doch nicht, schlechtes Gefühl und andere Ablenkungen, inklusive einer Kuhherde, die auf der Straße am Camp vorbei trottet. Andere kommen zu spät, wieder andere sind wohl gar nicht weg oder was auch immer. Haasa (Veranstalter) fragt, wo wir waren, ich berichte brav. Wir kochen und haben einen netten Abend bei den Monterras.

2. Tag 1. Etappe:

Noch vor dem Etappenstart, gleich nach dem Frühstück macht sich ein Pinzgauer (nicht unser) lautstark schnell aus dem Camp. Bei Rückkehr Ärger: „Camp = parc fermé“, also zumindest kein



Tanken fahren erlaubt.

Für uns: noch 4 Punkte zu holen! Einer davon ist nur von einem anderen („Vuko“) aus zu sehen und zu Peilen.

Anfahrt zum Vuko: falscher Ansatz, Tal endet steil und Straße ist weggewaschen. Wir setzen Duftmarken und fahren wieder zurück, als uns die Schweizer „Red Ants Maroda“ begegnen. Die drehen ob des Gestanks auch lieber um.

Zusammen erklimmen wir den Bergrücken in dem langgezogenen Tal schon viel weiter vorne – treffen auf die Waldds, die ihren 130er Defender in einer extrem besch.... Lage geparkt haben. Hilfe lehnt man ab, man schickt uns fort. Wir suchen woanders einen Aufstieg.

Den finden wir mit den Marodas zusammen zur selben Zeit, fahren hinter denen her nach oben.



Nochmal trennen sich unsere Wege, wir müssen sägen, (frisch umgemacht, der Baum, seltsam, seltsam), und finden am Berg oben einen ONE-Punkt.

Mir ist unklar, ob es überhaupt einer der Punkte ist, die wir heute holen müssen, allerdings kommen die Red Ants und die Spirits auch schon daher, nach etwas Chit-Chat mit den einen und eher angespannten Diskussionen mit den anderen finden wir raus, um welchen Punkt es sich handelt; wir brauchen den Job mit der Geländeskizze nicht mehr zu machen. Super Sache. Also notieren wir die Uhrzeit auf der Bordkarte und machen uns plangemäß auf den Weg zum „Vuko“. Dahin geht es immer am Bergrücken entlang. Lorenz kennt die Gegend von der ersten ONE, dort

oben war damals das Camp, und auch der Punkt am Gipfel eines Berges ist bekannt. Dort oben steht dann auch der echte Organisator Vuko, und fragt uns, ob wir denn merkwürdige Beobachtungen gemacht hätten. Wir bestätigen, frisch umgemachte Bäume, ja, und fahren dann nach kurzer Pinkelpause weiter. Den 3. Punkt östlich des Camps entdecken wir schnell; den Einstige dahin zu finden war wie in der Beschreibung versprochen schon ein bisschen vertrackt. Wir steigen von dort direkt ab, (spektakuläre Rückegasse) und haben zwischen dem gewohnten Weg ins Camp und und noch einen Bergrücken.

5 Stunden haben wir noch, wir hoffen, den letzten Punkt, westlich des Camps, noch zu bekommen. Allerdings finden wir eine erstaunlich tolle, aber leider nicht wirklich zum Erreichen aller Ta

gesziele geeignete Strecke an: Wir probieren, von



einem Almdorf aus über den Rücken zu kommen, fahren auf einem verwaschenen Karrenweg, auf dem vielleicht ein paar Rinder und Motzräder unterwegs waren, aber sonst niemand. Es geht durch Gehölfe, zwischen den Häusern und an Feldern vorbei. Ein ARO-Pickup steht im Weg, ein etwa 70-jähriger Bauer steht unterhalb mit seiner Frau im 45°-steilen Hang und erntet Kartoffeln. Missmutig fährt er vor, dreht sein Auto um und sagt, da ginge es eh nur weiter mit Jeep. Wir treiben vorwärts, aber letztendlich kommt dann von Michael und Rudi der Funkspruch, „wenn möglich, bitte wenden“. Wir haben mit etwa 2km/h Geschwindigkeit die Hälfte der Restzeit vergeigt, es ergibt keinen Sinn, da weiterzufahren. Lorenz und ich sind motzig, weil wir ja so schön im Rennfieber waren, und das

Sträße echt toll zum Fahren ist, und ich meine, da muss es weitergehen! Aber die Teamkollegen haben Recht, wir drehen um, der Bauer brennt gerade das Kraut ab, denkt sich „diese Rindviecher“, steigt, sein semperndes Weib zurücklassend, in den ARO. Er lächelt erst wieder, als wir ihn für den Abend mit ein paar Büchsen österreichischer Bier ausstaffieren.

Ende der Etappe also: runter, raus aus dem Tal, über die rote Linie ins Camp, Tanken dabei nicht vergessen. Bequem vor Schluß ins Camp, ein (teurer) Punkt fehlt, Fazit persönlich: alles Prima, toller Tag mit Fahren und Navigieren. Ergebnis:

doof, der Punkt fehlt, aber mal sehen, die anderen haben auch alle Fehler gemacht.

Erstes Erstaunen kommt auf, als Markus zu uns kommt, und nach dem Auslesen des Trackers nochmal bestätigt, dass wir zu den wenigen gehören, die den „Otto“ haben. Und er sagt, wir seine die einzigen, die Stefan-Otto direkt erledigten. Richtig doof gucken wir, als wir das Etappenergebnis erfahren....

(weiter im 2. Teil)

Für das teamsaurer, Klinzi (Thomas)



Mein 4x4 Jahr 2014

Hallo liebe GGWC-ler!

Auch heuer gab es wieder ein paar Veranstaltungen, bei denen man sein Auto so richtig schmutzig machen konnte. Sieben waren es an der Zahl und das Schlimme dabei ist auch sieben mal Totalreinigung am und vor allem unter dem Auto, aber was soll's, Hauptsache Spaß war immer dabe

--X--

Am 12. April war heuer der 1. Clubtrial des ORO-Oberwart in der wie immer sehr feuchten Grube. Es waren auch ein paar Schmankerl in ein paar Sektionen gesteckt worden und so war nicht wirklich alles fahrbar. Am Ende war es wieder ein toller Tag, der für mich auch mit einem tollen Ergebnis geendet hat. Ich konnte endlich den manifestierten 2. Platz ablegen und mich ganz oben auf das Stockerl stellen. Auch den Schweinsbraten der Oberwarter Küche haben wieder alle genossen.



--X--

Weiter ging es am 23. Mai mit einem Trial des 4x4 Kärnten-Steiermark in Althofen in der Pexidergrube. Das war die einzige trockene Veranstaltung in diesem Jahr, da reichte fast das Staubtuch zur Pflege. Ohne Sperren kann ich bei diesem Veranstalter nur bei den Amateuren mitfahren. Für die Profis sind immer ein paar Passagen eingebaut, die ohne Sperren nicht zu fahren sind. Für die Amateure ist es doch relativ easy gesteckt. Natürlich musste man bei solchen Verhältnissen besonders sorgfältig fahren, denn jeder Fehler tut umso mehr weh. Hier ging sich am Ende der 2. Platz für mich aus und der Tag fand mit gemütlichem Zusammensitzen sein Ende.



Ein Treffen am 16. Und 17. August in der ORO-Grube war ein gemütlicher Zwischenstopp. Einige gleichgesinnte (verrückte?!?) Offroader verbrachten ein schönes Wochenende mit Grillen, wieder Auto schmutzig machen und dem einen oder anderen Bier in der Grube. Natürlich hat es an diesen Tagen, so wie im ganzen heurigen Sommer, jeden Tag geregnet.



--X--

Der nächste Trial fand, wieder vom 4x4 Kärnten –Steiermark veranstaltet, am 6. September in der Hinteren Pöllau statt. Wieder ein Amateurtrial, hauptsächlich auf Schotterboden zu fahren. An diesem Tag hat es nur einmal kurz geregnet. Es war wieder eine lustige Runde versammelt und ein gelungener Tag ging für mich mit dem 3. Platz zu Ende.



--X--

Bald darauf, am 27. September ging der 2. Clubtrial des ORO über die Bühne. Wieder nasser Boden in der Grube und auch diesmal sehr selektiv gesteckt, aber so hab ich es gerne. Es soll ja auch eine Herausforderung sein und nicht nur eine Spazierfahrt im Gelände. Diese Herausforderung war scheinbar genau die richtige für mich und mit ein bisschen Glück war auch diesmal in Oberwart der oberste Platz am Stockerl für mich bestimmt. Das hat mich natürlich besonders gefreut.



Eine Woche später fand in Wolfsberg der letzte Bewerb des 4x4 Kärnten-Steiermark statt. Noch euphorisch vom letzten Wochenende ging ich in den Bewerb, doch bereits in der ersten Sektion war in einem Schlammloch die Ernüchterung sehr groß. Die dritte Sektion führte wieder in dieses Loch und wieder ging meine Rechnung nicht auf. So beendete ich den letzten Bewerb auch mit dem letzten Platz. Spaß hatten wir trotzdem genug an dem Tag, denn es geht ja auch um die Unterhaltung und Benzin-reden tun wir doch alle gerne.



(mehr Fotos gibt's natürlich nicht von der Schande)

--X--

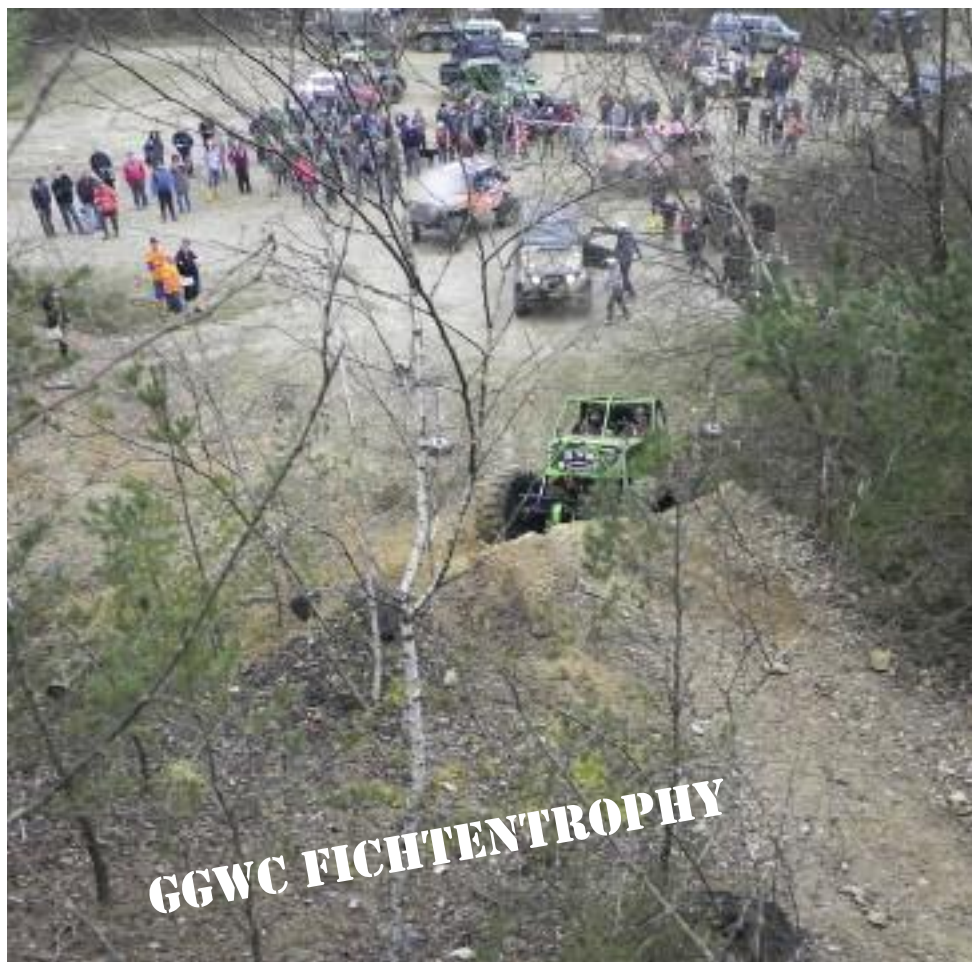
Einmal noch „Autoschmutzigmachen“ beim Oktoberfest des GGWC in Kirchfidisch. Auch hier hatte es genug geregnet, um den Boden in Null-Komma-Nichts in ein Schlammfeld zu verwandeln. Dank dem Günther habe ich meine ersten Erfahrungen im Steuern eines 3-Achs Pinzgauers machen können. Er sagte zu mir als ich ihn fragte: „Mitfahren kannst nicht, wenn dann musst schon selber fahren!“ Danach hat er mich noch mit meinem Jeep in ein Schlammloch gelockt, was nur als Bergeübung enden konnte. Adi's Catering war wieder vom Feinsten und zu trinken gab es auch genug. Mit den anwesenden GGWC-lern hatten wir noch einen lustigen Abend der musikalisch wieder von Wolfgang Spiel untermalt wurde.



--X--

Jetzt noch bei der Fichtentrophy ein paar Fotos machen, dann war es das wahrscheinlich für heuer mit Offroad.

Ich danke noch meinen Beifahrern bei den Bewerbungen, ohne die ich die Erfolge nicht hätte bringen können und natürlich auch den Veranstaltern ohne die es sowas gar nicht geben würde.



Auch heuer wars wieder mal soweit:

Der Grazer Geländewagenclub unter Obmann Edwin Meierhofer hatte zur Fichtentrophy nach Kirchfidisch geladen!

Zahlreiche Teilnehmer erschienen mit ihren Fahrzeugen, in unübertrefflicher Vielfalt, was Fahrzeug, Bauart, Grösse, Leistung und Besatzung betrifft!

Der Wettkampfmodus war der gleiche wie im vorigen Jahr. Eine Mannschaft besteht aus 5

Startern, alle müssen ins Ziel gelangen, um gewertet zu werden.

Acht Teams waren gemeldet, nur 4 Teams schafften es innerhalb der Regeln ins Ziel. Hier mal das Endergebnis:

- 1. Platz:** " Die Wiener " zeit: 55 min . (waren nur vier Teilnehmer mit einem ausgleichenden Zeitabzug)
- 2. Platz:** " Voitsberg I " Zeit: 1 std. 12 min
- 3. Platz:** "Voitsberg II " Zeit: 1 std. 49 min HansV.





TERMINE



GGWC Bergweihnachtsfeier: 13.12.2014

in der Halterhütte am Schöckl

Treffpunkt an der Schranke 18 Uhr

(BITTE pünktlich)

=> bei Schnee => Schneeketten nicht vergessen

Wir würden uns über gute Mehlspeisen und

Kuchen zur Abrundung der Feier freuen :-)

Anmeldungen bitte an Mr. Ed: 0676 - 6313041

KMVC Schneerallye

38. KÄRNTNER SCHNEERALLYE

23. - 25. Jänner 2015

Infos unter: www.kmvc.at

Impressum:

GGWC - Grazer GeländeWagen Club

Clublokal c/o Gasthaus zur Traube

8054 Graz – Strassgang

ZVR: 246 881 545

www.GGWC.at

Obmann Edwin Meierhofer: 0676/631 30 41

Obm.stv. Heinrich Schwarz

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.: Evelyn Rohde-Barger, Schriftführer

Druck und Verarbeitung: www.star-notenschreibpapiere.com

