

SEIT 1981 TRIALS - TROPHYS - RALLYES - FUN AND ACTION

WWW.GGWC.AT

GGWC INFO



DAS CLUBMAGAZIN FÜR MITGLIEDER

HERBST/WINTER 2011



GGWC WEIHNACHTSFEIER - SUPER KARPATA - ONE TROPHY - LILA TAGE - WINTERTROPHY - GRAGGERER WAGNA - FASCHINGSUMZUG - OSTERN

GGWC WEIHNACHTSFEIER 23.12.2011



DIE GGWC WEIHNACHTSFEIER :-)

- DER HEILIGE BERG RUFT -

Am 11. Dezember 2010 fand das alljährliche Beisammensein auf dem Schöckl, in der Halterhütte, statt. Auf den Schöckl ohne Hafí? Das geht nicht! Nun gut, nach dem Kompromiss: Hafí als Anhänger bis zur Mautstrasse, fuhren wir mit Adí's Mercedes und Hänger+Hafí zum Fusse des Schöckls.

Adi:"Hast Du seit der Fichtentrophy eigentlich getankt?"

Ich:"Nee, aber es müsste für heute Abend eigentlich reichen!"

Adi:"Na, wir tanken lieber nach so lange wir hier am Parkplatz noch warten"

Adi zaubert einen schwarzen, komischen Kanister hervor und tankt.

Nachdem sich der Parkplatz recht schnell gefüllt hat, sind wir mit dem bereits abgeladenen Hafí (mit den Feuerfässern und Hitzeschutzmatten auf der Pritsche) los gedüst Richtung Halterhütte.

Wir sind aber leider nicht weit gekommen, da hat der Haflinger angefangen mit dem Licht zu flackern und das Gas hat er auch nicht mehr angenommen.

Adi:"Wos is'n?"

Ich:"Weiss auch net, aber er nimmts Gas nimmer an!"

Adi:"Kann jo net sein!"

Der Hafí qualmte mittlerweile wie eine kleine Dampflok :-)

Ich:"Du Schatzi, bist Du Dir sicher, dass in Deinem Kanister Benzin war!?"

Adi:"Jo sicher!"

Ich:"Bist Du Dir ganz sicher?"

Adi:"Red' net so blöd, ich hob kaan Diesel dahoam!"

So: Adi hatte keinen Diesel im Kanister(?) und der Hafí war mausetot - was nun? Wir standen alleine, mitten im dunklen Wald, auf der Mautstrasse und konnten nicht mehr vor oder zurück.

Zum Glück sind dann die Anderen von hinten angerollt und Spiel Wolfi hat uns freundlicherweise bis zur Halterhütte hochgeschleppt.

Oben angekommen habe ich erstmal den schwarzen, komischen Kanister untersucht ... die Spürnasen Horner und Pessi haben "Dieselgeruch" diagnostiziert...

Mit der Hilfe von Doc Petzi und 2nd Doc Kawahans mit seiner Benzinpumpe (24V durch Pinzgauer betrieben) haben die Jungs den Hafí leer gesaugt. Mit Horner's BENZINKanister nebst Bremsenreiniger als Starthilfe ist mein Haflinger wieder belebt worden! DANKE IHR STEIRER BUAM! :-)

Nach dieser Nervenaufreibenden Aktion hat das Bier auf dem heiligen Berg gleich viel besser geschmeckt und meine feierliche Stimmung ist zurück gekommen :-)

Der Hüttenwirt und seine Crew haben uns bestens versorgt und Edwin richtete festliche Worte an uns und verteilte mit Sabine feine Tropfen an die GGWC Helfer, die übers Jahr fleissig geholfen haben.

Von seiner Rede erregt, riss sich Edwin den Kittel vom Leib und legte auf meiner Haflinger Ladefläche einen undefinierbaren Tanz aufs Blech :-)

(Was hat mein Hafí bloss angestellt? Erst vergiftet worden und dann noch ein Trampeltier auf dem Rücken) ;-)

In Kolonne ging es dann gegen 22 Uhr wieder Berg owi zum Parkplatz.

Unglück 3 lies nicht lange auf sich warten: Adí's Mercedes wollte nicht mehr anspringen... Der 11.12.2010 sollte ja eigentlich ein Feiertag sein, aber unsere Kut-schen waren vom Pech verfolgt. Was wären wir ohne "Feiertag" wenn er seinem Namen nicht alle Ehre machen würde!?! :-) 1000 Dank "Heli Feiertag" für Deine Starthilfe per Haflinger :-)

Adi und ich waren dann mit allen unseren Fahrzeugen gegen Mitternacht zu Hause und froh, dass alles letztendlich doch noch gut verlaufen ist.

Vielen Dank an den GGWC für die Weihnachtsfeier!!!

Evelyn

WINTERTROPHY GAISHORN



...



...von 4.02-6.02.2011 in Gaishorn am See...

Auch heuer durften wir wieder Gäste in Gaishorn am See sein. Vor Ort hat uns der Altbürgermeister und jetzige Fremdenverkehrsobmann Karl Pusterhofer wieder alle Türen und Tore geöffnet um diese Veranstaltung zu ermöglichen.

Bei den zahlreichen Teilnehmern kam der Mix mitgeführten Ausfahrten durch die Winterlandschaft, Trial, Seerundkurs, Slalom, Parallelschlalom und Fantasia und natürlich geselligem Beisammensein auch dieses Jahr wieder sehr gut an.

Auch das Wetter spielte mit und so lief mit Hilfe des engagierten Orga-Personals (sehr viele aus der Toyotafraktion dieses Jahr) die Veranstaltung auf gewohnt gut organisiertem Niveau ohne Zwischenfälle ab.

Einziger Kritikpunkt war das Fehlen des im Vorjahr äußerst beliebten und von Sabine und Jojo betreuten Glühweinstandes.....

Klaus Saria



GGWC BEIM FASCHINGSUMZUG IN KALSDORF UND GRAZ DAS MOTTO WAR "FREIWILLIGE HE(E)R"



Also der Bundesheer- look war angesagt!!!!
Nur einer is aus der Reihe getanzt, zu dem komm ich noch später.

Treffpunkt war bei der Feuerwehr in Kalsdorf. Dort gab es dann Würstel und Tee aus der Gulaschkannone und natürlich auch die Zuckerkanone, die dürfen wir nicht vergessen. Adi Barger war so nett und hat mich vor Ort geschminkt, naja könnt's Euch eh schon vorstellen wie ich ausgeschaut hab. Ich war mit Helfried Feiertag mit dem Haflinger unterwegs. Noch dabei waren Hubsi Ruff mit John Meierhofer, ganz in schwarz. Vollmaier Hans mit seinem TAM-LKW auf der Ladefläche aufgeladen mit: Evelyn&Adi, Jennifer, Wildkatze, Familie Hammer und co und unsere Zuckerkanone, die der Adi selber gebastelt und auch in die Menge geschleudert hat.....mit Erfolg natürlich es wurde keiner verletzt. Aber der Süsstoff is uns dann mal ausgegangen. Adi hat auf zu großen Fuß geschossen. Haha. Bei jeden Halt - grad mal 10 Meter gefahren - sprangen wir gleich aus dem Auto und verteilten der Menschenmenge guten Tee.

Nur einer musste natürlich aus der Reihe tanzen. Nicht im Bundesheer-look gekleidet, sondern mit Turban umwickelt und Kleid: Unser Herr Vollmayer.

Anschließend waren wir ja alle im Gasthaus Pendel in

Kalsdorf und haben den Tag noch richtig toll ausklingen lassen.

Zitat von John Meierhofer:

“Eigentlich hatte ich eine Verabredung mit meinen Freunden, war auch schon von meiner Seite her verkleidet - ging als Rapper -, aber dann wurde ich gefragt ob ich nicht mitfahren will. Natürlich sagte ich ja, aber was kam dann..... ich wurde von Hubsi komplett schwarz angemalen, nur die Augen und der Mund waren noch zu sehen. Pechschwarz. Dann kam der Helm und die Weste. Es war voll geil und lustig, würd des auch öfters machen, hat mir gefallen.

Und meine Freunde haben erst geschaut und nicht gleich gewusst das ich das bin ... und ich glaub jetzt für diejenigen zu sprechen die teilgenommen haben:

Es war so lustig! Wir hatten sehr viel Spaß und es war mal was anderes!”

Nicht nur im Gelände kämpfen und Gas geben, und den einen oder anderen Hebel drehen, und was schließen wir draus, die GGWC-ler fallen immer wieder irgendwie auf...

Sabine Meierhofer







GGWC OSTERN 2011 AUSFAHRT & OSTERFEUER AUF ULIS WIESE

Interview mit Peter Pessl

Redaktion: “An was können Sie sich erinnern?”

Peter: “Wir sind mit einem original 62-er Polizei Haflinger gekommen, die Fleischweihre war vorbei und Norbert hat unsere Eier schon gegessen! Heuer war das Feuer schnell verpufft!”

Redaktion: “Wie lange waren Sie vor Ort?”

Peter: “Bis ölf Uhr!”

Redaktion: “Wie war die Feier?”

Peter: “Irrsinnig viele Leute, zum Gelände sind wir gar nicht gekommen und das Bier war sehr salzig (...)!

Die Stimmung war sehr gut - Unterhaltung und fachliches gespräch waren sehr lehrreich.”

Redaktion: “Was können Sie positives über Ihre Clubkollegen sagen?”

Peter: “Jo, der Adi hat ne Spitzenleistung hingelegt als Zeugwart und er ist auch ein super Bierbankaufsteller und der Meierhoferin danke ich für die super Unterstützung!”

Redaktion: “Wie war die Heimfahrt?”

Peter: “Sehr turbulent mit fast einem Planquadrat (zu Deutsch: Polizeikontrolle). Dort sind wir aber vorbei getrutscht und gut in Mantscha gelandet! Sog i hold a mol!”



Redaktion: "Die Frauenquote steigt im Offroad-Sport, was sagen Sie dazu?"

Peter: "Es sind viel zu wenig Frauen die fahren, es gehört viel mehr die Frauenjugend aufgebaut, damit wir Profis das richtige Fahren beibringen können! Stolze Leitung die, die Damen da ablegen!"

Redaktion: "Sie sind die Ostern 2012 wieder dabei?"

Peter: "Ja!"

Redaktion: "Warum?"

Peter: "Weil ich die Bierbänke hinführen muss!" :-) :-) :-)

Redaktion: "Was ist Ihr Fazit zum GGWC Oster 2012 auf Uli's Wiese?"

Peter: "Das GGWC Osterfeuer soll gepflegt werden und alle die eine Funktion übernommen haben: Lob und Dank, vorallem an Dückelmann Uli und die Feuerwehr, vom Zeugwart-Stellvertreter!"



**GGWC – Hasenjagd & Osterfeier
Ausfahrt mit anschliessender Osterfleischweihe und Osterfeuer
23. April 2011**

Programm:

- 10 Uhr Treffpunkt bei der Truckeria zur geführten Ausfahrt
- 14 Uhr Treffpunkt auf Uli's Wiese
- ca.15.20 Uhr Osterfleischweihe vor der Kapelle
anschl. gemeinsame Osterjause,
danach Freies Fahren
- ca.19.30 Uhr – Uli's Osterfeuer;
Open end – freie Heimfahrt



DANKE

ULI!!

Lila Tage 2011

30.4.-8.5.



Bericht: 7 Tage GPS Challenge Sibiu in Rumänien

Es war eine richtig harte Woche. 1328 KM in Wertung, insgesamt 28500 Höhenmeter. Die Anreise war zumindest bis nach Rumänien angenehm, ab der rumänischen Grenze geht es nur noch auf Haupt- und Nebenstrasse weiter, nach 10 Stunden sind wir planmäßig am Ziel in Rosita, das sogleich der Startpunkt der Rallye ist.

Jedes Team bestand aus mindestens 2 Fahrzeugen, jeweils ein Fahrer und ein Navigator. Navigiert wurde mittels Google Earth und alten Bundesheerkarten.

An den ersten 3 Wertungstagen konnten wir jeweils alle Wegpunkte, die zum finden waren, erreichen. Somit war die Gesamtzeit entscheidend und wir lagen von Anfang an, an 2. Stelle. Vor uns ein Team aus Südtirol, hinter uns das deutsche Unimog-Team.

Am 1. Tag mussten wir bereits einige Schäden an den Autos hinnehmen, da es ein Wegpunkt in sich hatte. Kaputte hintere Scheibe, lädierte Seitenwände etc. etc.



Die 2. Tagesetappe war übrigens mit 430 Kilometer die Längste aller Etappen. Der Zeitrahmen war mit 16 Stunden veranschlagt. Wir waren nach 12 Stunden am Ziel und wurden mit einem guten Essen belohnt.

Tag 3 und 4 war eine 2-Tagesetappe mit insgesamt 18 Stunden Zeitvorgabe. Der Schlafplatz in wilder Natur war wieder einmal idyllisch.



Am Ende des 4. Tages mussten wir einen Reifen reparieren und beide Seilwinden machten kleinere Probleme, die wir lösen konnten. Die Stossdämpfergummis, die ja seit dem 2. Tag immer wieder erneuert werden mussten, waren nicht das einzige Problem, auch eine defekte Bremsleitung, die im Gelände mittels einer Kugel eines Kugellagers notdürftig repariert werden konnte, hat uns eine halbe Stunde Zeit gekostet. Am Abend konnte die Bremsleitung mit Ersatzteil-Hilfe eines fremden Teams wieder repariert werden.



Belohnt wurde der harte Tag mit einer Grillerei am offenen Feuer mit selbstgekochem „Sterz“ als Beilage. Als Zugabe gab es einige Gesangsstücke anwesender „Künstler“. Die 6. Etappe war eine etwas härtere Etappe, die wir als einziges Team in die entgegengesetzte Richtung absolvierten, mit dem Ergebnis einen wunderschönen, harten Offroad-Tag erlebt zu haben, jedoch fehlten uns am Abend einige Punkte, die uns leider den 2. Platz gekostet haben.



Am letzten Tag hatte wir nichts mehr zu verlieren und konnten den 3. Platz halten, welcher weit über unseren Erwartungen lag.

Erster wurde das Team aus Südtirol, vor dem Vorjahressieger, dem Unimog-Team aus Deutschland.

Die Siegerehrung dauerte bis in die frühen Morgenstunden.



SUPER KARPATA 2011

teamsaurer



Superkarpata 2011

Superkarpata 2011 aus der Sicht von Stefan (teamsaurer 1)

Samstag 28.05. – Showstart

Zum Start in Schloß Halbturn schüttet es aus Kübeln. Nachdem fast alle Black Boxes montiert sind, werden wir in den Innenhof des Schlosses gelassen. Hier werden jeweils die Autos eines Teams gegenüber gestellt. Nach einer kurzen Begrüßung wird die erste Sonderprüfung erklärt: Wir befinden uns an einem Canyon, jeweils ein Auto auf einer Seite. Zwei Personen müssen von der einen zur anderen Seite des Canyons kommen, ohne abzustürzen (den Boden zu berühren). Kein Problem: Das Seil von Lorenz' Winde wird an Hubsis Antennenstummeln angebracht und Martin und ich rutschen mit dem ins Seil eingehakten Klettergurt auf die andere Seite – eine Stunde Zeitgutschrift.

Nach der obligatorischen Vorstellungsrunde und Ausgabe eines Versperpakets geht's los nach Rumänien. Warum sind im Versperpaket nur zwei Bauklammern??

Wir erreichen den Lagerplatz auf einem Hochplateau nahe der Stadt Beius ohne Probleme.





Sonntag 29.05. – Sonderprüfung und Start in die erste Etappe

Nach einer kurzen Fahrerbesprechung fahren wir im Konvoi in die Stadt Beius am Rand des Apuseni Gebirges. Hier wartet nach einer Ansprache des Bürgermeisters die zweite Sonderprüfung auf uns: Jedes Auto eines Teams muß eine gewisse Strecke im Bach fahren und muß einen Baumstamm mitnehmen. Das Wasser ist braun und es stinkt. Daniel, Lorenz und Hubsli positionieren unsere Autos schon mal günstig und ich schaue mir die Strecke im Bach an: es sind zwei Stufen zu überwinden, die nicht ohne Hilfsmittel befahren werden können. Spirit of Expedition ist als erstes an der Stelle. Mit Leitern versuchen sie die Stufen zu befahren; das geht aber nicht so einfach, wie das Team sich das vorgestellt hat. Die Crazy Dogs fahren auch in die Schlüsselstelle und bauen eine Brücke mit Auffharrampen. Langsam aber sicher bricht das Chaos aus und jedes Team will auf Biegen und Brechen über die Stufen. Nach einigem Hin und Her tun sich alle Team zusammen und bauen aus allen Baumstämmen und den Bauklammers aus den Vespertüten eine Autobahn durch den Bach. Und nachdem alle Teams gemerkt haben, daß es nur funktioniert, wenn sich alle zusammen tun, sind alle Teilnehmer ruckzuck wieder aus dem Bach – vier Stunden Zeitgutschrift für die Teams. Manche Teams haben aber auch die Zeit genutzt und sind Essen gegangen.

Danach werden die Karten, USB Sticks und Borkarten verteilt. Wir planen eine Strecke und passieren die Startlinie um 17:00 Uhr. Die Strecke ist in Ordnung bis zu einer Stelle, an welcher wir auf einen

Bergrücken wollen. Hier stehen bereits zwei Teams und Balu berichtet, daß der Weg nicht fahrbar sei. Wir probieren es einige Meter weiter südlich und können den Berg erklimmen. Nachdem wir bei Daniel einen Platten repariert haben bauen wir um halb neun unser Lager auf.





Montag 30.05. – Erste Etappe

Es geht weiter über einen zugewucherten Weg. Immer wieder muß er von umgestürzten Bäumen befreit werden. Wir kommen aber gut voran. Jeder im Team findet seine Aufgabe. Vom Berg geht es über eine interessante Abfahrt wieder ins Tal. Der Weg führt über die in Rumänien weit verbreiteten Rinnen. Wir müssen ab und zu die Rinne kreuzen und gelangen an einem Bach auf einen breiten Weg. Nach einer kurzen Erfrischung geht es auf schnellen Pisten weiter.

Der Weg fällt an einer Stelle recht stark zum Hang und bei einem kurzen Kontakt der rechten Fahrzeugseite mit der Böschung verlieren wir den ersten Außenspiegel und einen Teil der seitlich am Pinz angebrachten Holzleiste.

In einem Gewirr von Wegen suchen wir nach dem richtigen Weg und treffen auf die Teams Primavera und Black Wolf. Wir fragen einige Waldarbeiter und sind wieder zügig im Korridor unterwegs. An einer weiteren Kreuzung treffen wir auf das Team Balu. Sie berichten, daß der von Ihnen ausgesuchte Weg nicht zu befahren sei und daß sie nun aus dem Korridor wollen. Wir probieren es weiter und treffen wieder auf das Team Black Wolf. Wir sind an einer Stelle, von welcher es keinen richtigen Weg zu geben scheint. Alle Wege, die wir fahren, enden im Nirvana. Wir treffen auf teamsaurer 2, die eine sehr steile Abfahrt gefunden haben und beschließen, gemeinsam einen anderen - vermeintlich besseren, weniger gefährlichen - Weg ins Tal zu fahren.

Auf dem Weg dahin hat Gregor Probleme mit dem Verbindungsschlauch seiner beiden Tanks: der Schlauch ist kaputt und er verliert Benzin, was wir jedoch mit einem Eimer und Kanistern auffangen können. Wir teilen uns nun auf: Hubsi fährt mit seinem Pinzi vor, Martin, Rene und ich schneiden den Weg frei; die Übrigen reparieren den Tank.

Wir kommen an einen breiten Weg, zu dem wir Hubsis Pinzgauer allerdings eine Böschung hochwinchen müssen. Hier warten wir nun auf die Anderen, die kurze Zeit später an dieser Böschung eintreffen. Über eine Umlenkrolle hängen wir den ersten Pinzgauer an Hubsis Pinzi. Er zieht ihn hoch und schon ist der nächste an der Reihe. Es ist bereits nach halb neun, als das letzte Auto auf dem Weg steht und wir weiter auf dem Hauptweg Richtung Süden fahren. Auf einer Wiese an einem Bach schlagen wir um kurz vor 21:00 Uhr unser Lager auf.



Dienstag 31.05. – Erste Etappe

Auf schnellen Wegen erreichen wir den ersten Checkpoint. Kurz davor steht die Orga und wir halten zu einem Smalltalk an. Nach dem Befahren der Furt am CP geht es zügig durch besiedeltes Gebiet weiter, bis wir wieder in die Wälder kommen. Wir scheinen einen Weg gefunden zu haben, den andere Teams auch schon befahren haben. An einem Abzweig entscheiden wir uns für den vermeintlich besseren, aber doch falschen Weg. Nach kurzer Zeit drehen wir um, was mit den langen Pinzgauern kein allzu leichtes Unterfangen ist. Martin und Daniel haben bereits umgedreht und wollen die kurze Pause zu Tanken nutzen. Nach dem Tanken springt der Pinz ums Verrecken nicht mehr an. Zu allem Überfluß wollen auch noch Waldarbeiter mit ihrem Traktor vorbei und wir schleppen Daniel zurück zur Weggabelung.

Hier angekommen schauen Daniel und Rene gleich nach dem Problem. Ich schaue in der Zwischenzeit, ob wir richtig unterwegs sind oder ob wir nicht eine bessere Route wählen können. Ich komme mittlerweile recht gut mit TTQV zurecht, von welchem ich vor fünf Tagen noch null Ahnung hatte – ich bin ja für die verhinderte Navigatorin Manu eingesprungen.

Daniels Pinzi hat eine defekte Benzinpumpe. Nach deren Austausch sind wir wieder recht schnell unterwegs. Heute machen wir wirklich Kilometer. Wir fahren wieder durch besiedeltes Gebiet und erreichen nach einer sehr schmalen Steilauffahrt den nächsten CP. Auf diesem Bergrücken finden wir auch an einem Stein einen kaltverformten Diffschutz. Mit den Pinzgauern fahren wir über genau diesen Stein, aber dank der Portalachsen haben Pinzgauer immer etwas mehr Luft unterm Diff als andere Geländewagen.

Der weitere Weg im Korridor ist relativ problemlos. Wir kommen gut voran jedoch fängt es an zu regnen und wir kommen in ein Gewitter. Gegen 18:30 Uhr finden wir einen guten Lagerplatz und kommen zum gemütlichen Teil des Tages. Beim Abendessen planen wir, daß wir morgen aus dem Korridor herausfahren und nach einer Etappe auf der Straße wieder in den Korridor und über die Ziellinie fahren.

Mittwoch 01.06. – Ziel erste Etappe

Nachdem wir das Lager verlassen haben erreichen wir recht schnell eine Teerstraße, die uns aus dem Korridor führt. Wir erreichen die Stelle, an der wir wieder in den Korridor wollen in der Zeit, die wir uns vorgestellt hatten. Und an dieser Stelle sind wohl einige Teams wieder in den Korridor gefahren... Den Weg muß man gar nicht groß suchen und die Strecke über die Ziellinie ist deutlich zu erkennen.

Beim Tanken treffen wir auf etliche andere Teams. Bis wir an der Reihe sind ist die kleine Tankstelle ausverkauft. Na gut, wir fahren am Rand des Korridors zur nächsten Tankstelle. Hier ist auch ein Sägewerk, wo wir eine neue Holzleiste für den Pinzi bekommen. Die Arbeiter sind unheimlich freundlich, die Berufsgenossenschaft hätte aber ihre helle Freude an dem Sägewerk gehabt...

Das Zwischenziel liegt herrlich in einem Tal mit kleinem Bach. Wir werden mit Getränken begrüßt, geben Karten, USB-Stick und die Blackbox ab und suchen uns ein gemütliches Plätzchen.

Bei der Sonderprüfung soll ein Schaf gesichert werden, aus der Wolle ein Seil von mind. 30 cm geknüpft werden, welches 1 Minute 5 kg aushält. Martin und Daniel übernehmen diese Aufgabe und wir erhalten zwei Stunden Zeitgutschrift.

Rene und Lorenz montieren die neue Holzleiste am Pinzgauer. Als Lorenz die letzten Anpassungen mit der Motorsäge vornimmt, laufen schon einige Leute zusammen und schauen zu.

Am Abend gibt es Gulaschsuppe und Faßbier. Im Festzelt werden die Ergebnisse der ersten Etappe präsentiert. Wir freuen uns, daß wir es bis auf den neunten Platz geschafft haben und genießen das kalte Bier am Lagerfeuer.





Donnerstag 02.06. – Start zweite Etappe

Es wird in umgekehrter Reihenfolge zur Platzierung gestartet. Wir fahren Richtung Startlinie und planen die ersten Kilometer im Korridor. Unterwegs würde ich gerne noch Bier kaufen aber Lorenz will nun unbedingt in den Korridor – das Wetter wird schlechter und es droht Regen. Naja, fahren wir halt los, ohne unsere Bierreserven auf ein angemessenes Kontingent aufgestockt zu haben.

Ab heute ist das Filmteam von Vox bei uns im Auto. Auf der ersten Etappe haben René und Manfred das Team G-Fender begleitet. Eigentlich werden die beiden Fernsehleute im Pajero von Dirk „Mehlohr“ und Martin von www.offroad-catering.com gefahren. Der für die Wüste aufgebaute Pajero kommt in den Karpaten aber teilweise an seine Grenzen und die „Voxies“ haben uns gefragt, ob sie nicht im Pinzgauer mitfahren können.

Wir fahren bei einem kleinen Dorf in den Korridor. Der Weg stellt sich als recht schmal und teilweise in den Fels gehauen heraus. Wir sind aber voller Tatendrang und wollen dem Fernsehteam etwas bieten. Die erste enge, zur Seite steil abfallende Passage meistern wir ohne Probleme. Die zweite Engstelle gestaltet sich schon schwieriger: der Weg ist in den Fels gehauen, talseitig ist ein großer Felsen, den man überfahren muß und bergseitig ist eine hohe Felswand. Wir bauen eine Rampe aus einem Reserverad und Sandblechen, damit sich die Autos nicht auf die Seite bzw. auf den Felsen legen. Mittlerweile ist das halbe Dorf zum Zuschauen zusammen gelaufen. Lorenz befährt die Stelle als erster: wir sichern noch mit der Winde und Lorenz hat's geschafft. Die anderen beiden Autos sind auch bald durch und das Filmteam hat seine ersten spektakulären Aufnahmen.

An dieser Stelle verabschieden sich auch Mehlohr und Martin – sie wollen einen anderen Weg wählen. Wenn wir vernünftig gewesen wären, hätten wir spätestens hier umgedreht und hätten einen anderen, schnelleren Weg gesucht. Aber es stellt sich halt die Frage, ob man Offroad fahren oder aufs Treppchen will...

Wir fahren weiter den Berg hinauf und es fängt an zu regnen; oder besser gesagt: es fängt an zu schütten. Ruckzuck fahren wir wie auf Schmierseife. An einer Stelle, wo der Weg sich steil ins Tal neigt, ziehen wir Ketten auf und entscheiden uns, eine Wiese hoch zu fahren, die besser als der Weg aussieht. Wir kommen gut voran bis wir über Funk hören, daß Daniel auf der Seite liegt. Es hört sich schlimmer an, als es war: in einer Rinne ist der Pinzi abgerutscht und hat sich sanft auf die Seite gelegt. Mit vereinten Kräften steht er bald wieder auf allen 6 Rädern und sowohl Daniel als auch Hubsi passieren die Stelle.



Im Wald treffen wir auf eine Beifahrerin des Teams „Made in Austria“. Sie berichtet uns, daß der Weg unfahrbar sei und sich die drei Autos ihres Teams mit ständigen Sicherungsmaßnahmen wieder zurück bewegen. Wir suchen einen neuen Weg und fahren eine Lichtung entlang. Bei herrlichem Sonnenschein haben wir eine tolle Aussicht und sind total begeistert von der schönen Landschaft. Das Problem ist nur, daß wir keinen Weg mehr finden; wir können weder einen Weg sehen noch irgendetwas in unseren Karten feststellen. Ein Einheimischer kommt zu uns und spricht uns - mit seinem Beil wild gestikulierend – an. Als er merkt, daß wir seine Sprache nicht verstehen, spricht er lauter, was aber dem Verständnis nicht wirklich zu Gute kommt. Er will uns helfen und erklärt uns, daß es einen sehr schmalen Weg gäbe. Martin und er schauen sich den Weg an, während Lorenz und ich wieder auf den Bergrücken fahren. Kurze Zeit später folgen uns die Anderen, da der Pfad des Einheimischen zu schmal für uns ist. Wir müssen ins Tal und auf der anderen Seite wieder auf den Berg – das bestätigt uns auch der Einheimische, der auf dem anderen Berg ein Team hat fahren sehen. Wir suchen an zig Stellen nach einer Abfahrt – Daniel läuft den ganzen Berg in einem Bachbett herab und wieder hinauf. Was für eine Leistung!!

Wir wollen eine sehr steile Wiese herab fahren und der Einheimische erklärt uns, daß da schon einer seiner Kumpels mit dem Motorrad hinunter gefahren sei. Also gut, ich laufe vor und schaue mir die Sache an, Lorenz folgt als erster mit dem Pinz. Es ist sausteil, aber die Pinzis fahren ohne Probleme den Berg hinab – und das Fernsteam hatte wieder einige Aufnahmen mehr.

Nachdem wir den nächsten Berg erklommen haben, erreichen wir eine breite Schotterpiste. Arbeiter erklären uns, daß die Piste zu einer Mine führt – aber nicht auf die von uns gesuchte Straße. Wir beschließen, den Korridor zu verlassen und auf die Straße zu fahren, die uns tief in den Korridor bringt. Ein junger Mann hält uns an und berichtet, daß er einen Weg kenne, der uns auf diese Straße innerhalb des Korridors bringt. Er spricht gutes Englisch und steigt bei uns ein – sein 4x4 Hilux könne den Weg nicht befahren.

Anfangs schaut alles bestens aus – bis es immer steiler und schmieriger wird. Aber wir sehen Spuren eines anderen Teams. Wir müssen wieder winchen und uns läuft die Zeit davon. Lorenz ist als erster oben. Mit einem langen Seil wollen wir Daniels Auto mit Lorenz Pinzi hochziehen. Der Pinzgauer springt aber nicht mehr an und wir winchen jedes Auto den Berg hinauf. Um 20:45 Uhr stehen wir zwar alle auf dem Weg, ein schöner Lagerplatz sieht aber anders aus.

Wir sind enttäuscht, da wir in den knapp 8 Stunden Fahrzeit nur 7 km voran gekommen sind. Wir kochen noch eine Kleinigkeit aber an diesem Abend paßt sich die Stimmung dem Wetter an – es regnet und so geht es uns auch.

Freitag 03.06. – Zweite Etappe

An frühen Morgen kümmern sich René und Lorenz um den Pinzgauer. Auch hier wird die Benzinpumpe getauscht und er schnurrt wieder. Wir machen uns frohen Mutes auf den Weg und finden die Straße, auf der wir weit in den Korridor kommen. Heute kommen wir schnell voran und erfahren von Manu über SMS, daß andere Teams anscheinend ähnliche Probleme hatten. Die Stimmung steigt wieder.

Wir sind auf einer breiten Schotterpiste unterwegs, als Daniel über Funk meldet, daß bei ihm ein Fangband gerissen sei. Dieses ist relativ schnell ausgewechselt und wir fahren weiter. Kurze Zeit später müssen wir erneut anhalten: das Fangband ist schon wieder ab. Aber diesmal sehen wir auch den Grund dafür: die Mutter vom Dämpfer hat sich gelöst und die Achse schwingt ungedämpft herum. Beide Probleme sind bald beseitigt, wir erkennen aber, daß uns die Zeit weglaufen wird. Nach einem kurzen hin und her beschließen wir, den Korridor zu verlassen, auf der Straße „Kilometer zu machen“ und dann wieder in Korridor zu fahren.

Als wir wieder im Korridor sind meldet René, der im letzten unserer drei Autos sitzt, daß „Spirit of expedition“ hinter ihnen fährt. Am Checkpoint auf einem Hochplateau treffen wir auch auf das Team Black Wolf. Dieses Team werden wir heute und morgen noch besser kennen lernen....

Auf dem Hochplateau kommen wir zügig voran. Am Checkpoint haben wir jedoch darüber gesprochen, unser Lager aufzuschlagen, falls wir einen schönen Platz finden. Als es wieder in den Wald geht und Lorenz und ich erst nach dem Weg suchen, beschließen die Anderen, an dieser Stelle zu rasten. Lorenz meint noch, wenn er der Bär wäre, würde er hier wohnen: auf dem Hochplateau ist eine Wiese, auf welcher man ab und zu ein Schaf oder eine Kuh reißen könne, hier ein Bach und es geht in den Wald – einfach perfekt.

Das Team Black Wolf steht hier und repariert ihren Jeep: das Lenkgetriebe hat sich gelöst, einige Schrauben und eine Lasche sind abgebrochen. Außerdem kommen Masters of Disaster vorbei, die den Weg aber an einer anderen Stelle suchen. Über Funk erreichen wir Mehlohr und Martin uns sie kommen auch zu diesem idyllischem Platz.

Es wird gekocht, gequatscht, getrunken und wir nutzen den Bach zum Baden. Kurz vor neun Uhr kommt auch das teamsaurer 2 an diese Stelle und schlagen das Lager auf. Alex läuft in den Wald, um nach dem Weg für den nächsten Tag zu suchen. Er kommt kurze Zeit später total außer Atem zurück

und erzählt, daß er einen Bären gesehen hat. Wow, das nächtliche Wasser lassen könnte unter Umständen interessant werden...

Das Kamerateam läuft nochmal auf das Hochplateau, um den Sonnenuntergang zu filmen. Als sie zurück kommen berichten sie, daß der Korridorexpress dort oben sein Lager hat, es bei uns am Waldrand aber deutlich angenehmer sei – abgesehen vom Bärl-Bär, der sich hier herumtreibt.

Samstag 04.06. – Ziel zweite Etappe

Kurz vor uns startet das Team Black Wolf. Wir fahren in den Wald und nach ca. 500m steht der Jeep der Black Wolfs vor uns auf dem schmalen, ins Tal hängenden Weg. Das Auto springt nicht mehr an und die Beiden sind total verzweifelt. Sie wollen uns vorbei lassen, an dieser Stelle geht es aber nicht. Da der Jeep auch keine Bremskraftunterstützung hat, hängen wir ihn hinten an und schleppen ihn ein Stück den Wald hinab. Lorenz und Daniel können nun am Cherokee vorbei, es stellt sich uns allerdings die Frage, wie Anja und Lukas mit dem Auto hier herunter kommen sollen. Wir nehmen den Jeep also in die Mitte und schleppen ihn ab. An jeder Kurve müssen wir eine Umlenkrolle einsetzen, um den Jeep nicht ins Tal zu ziehen. Die vorausgefahrenen zwei anderen Teammitglieder sind mittlerweile zu Fuß den Berg wieder hinauf gelaufen und helfen uns. Martin, René und ich sind zu Fuß unterwegs und sehen an einer Stelle einen großen Haufen Bärensch...e – sowas habe ich auch noch nie gesehen. Teamsaurer 2 und die Dirt Devils fahren an uns vorbei. Die Aktion kostet uns fast zwei Stunden, bis wir an einer Stelle sind, von der aus es das Team Black Wolf alleine schaffen könnte.

Nun sitzt uns die Zeit noch mehr im Nacken: wenn wir bis 13:00 Uhr die Ziellinie nicht überfahren, werden wir disqualifiziert. Ich schaue nur noch auf den Rechner und die vor uns liegende Strecke. Zusammen mit Martin spreche ich über Funk ab, wo es lang gehen soll. Aus Zeitmangel beschließen wir, den schnellen Weg durch die Insel zu fahren und die Strafkilometer in Kauf zu nehmen.

Wir kommen in ein kleines Dorf. Hier ist die Zeit um Jahre zurück gedreht: die Häuser sehen aus wie in einem Freilichtmuseum, Kühe, Schweine und Hühner laufen auf den erdigen Wegen herum, die Menschen leben von der Landwirtschaft. Aber überall sind Spuren von anderen Teams zu erkennen. Wir fahren Richtung Berggipfel bzw. Checkpoint und finden ein Gewirr aus Wegen vor. Die Dirt Devils kommen uns auf einem Weg entgegen und winken ab - wir drehen und suchen in der anderen Richtung weiter. Alle fünf Minuten gebe ich die verbleibende Zeit und die noch zu fahrenden Kilometer durch. Die Anspannung wächst, aber es einen Riesenspaß. Nur finden wir nicht den

richtigen Weg – teilweise enden die Strecken im Nirgendwo, obwohl wir geschätzt nur noch 500 Meter vom Checkpoint entfernt sind.

Wir sind nun so weit, daß wir aus Zeitgründen den Checkpoint auslassen und nur noch über die Ziellinie wollen. Wir wissen, daß wir vom CP aus auf eine breite Piste müssen, aber irgendwie finden wir nicht die richtige Abfahrt. Wir fahren den Weg, den wir gerade unter den Pneus haben und ich schaue immer wieder, wie es weiter gehen könnte. Die letzten Kilometer bis zur Piste fahren wir sehr schnell auf einem ins Tal führenden Hohlweg. Trotz des hohen Tempos halten die Autos und wir finden endlich die Piste. Nun geht's mit sehr hohem Tempo weiter. Immer wieder gebe ich die verbleibende Zeit und die noch zu fahrende Strecke durch.

20 Minuten vor der Disqualifizierung brüllt Martin ins Funkgerät, er müsse dringend auf die Toilette. Ich bezirpse ihn, daß es nicht mehr weit sei und er solle die Arschbacken zusammenpetzen. Um 12:45 Uhr fahren wir über die Ziellinie und uns fällt ein großer Stein vom Herzen. Wir halten an und Martin strahlt; die Sache mit der Toilette war nur ein Scherz.

Zehn Minuten später – fünf Minuten vor der DQ – tauchen die Dirt Devils auf. Auch ihnen merkt man die Anspannung an, aber wir sind nun alle nur noch glücklich. Nach einer kurzen Verschnaufpause – in welcher die DD von ihrer fast verlorenen Hinterachse und der abgerissenen Antriebswelle berichten – fahren wir gemeinsam zum Ziel. Auch dort ist man froh, daß wir da sind; wir sind die letzten beiden Teams.

Vom Nachmittag-/Abendprogramm mit Bier trinken, Sexy Carwash, Duschen, Essen, Siegerehrung und Feiern mochte ich nicht weiter berichten. Außer, daß wir Platz 10 erreicht und (neben den Teams G-Fender und Korridor Express) den Team Spirit Award bekommen haben.

Sonntag 05.06. – Heimreise – die größte Challenge

Wir haben eine fast 1400 km lange Reise vor uns. Gegen acht Uhr geht es nach einem guten Frühstück los – aber leider kommen wir nicht weit. Noch vor Oradea haben Lorenz und ich vorne links einen Platten. Auf der stark befahrenen Bundesstraße können wir nicht weit genug nach rechts fahren, da am Rand ein tiefer betonierter Graben ist. Nun sind wir sieben Tage durch teilweise schwerstes Gelände gefahren und hatten keine Reifenpanne und dann das. Das Rad ist schnell getauscht, wir wollen aber für die Heimreise wieder ein funktionstüchtiges Reserverad haben – alle anderen sind verbraucht. Wir fahren zig Tankstellen an, die aber alle keinen Kompressor haben.

Unser mobiler Kompressor ist bei Hubsi im Auto, der aber schon früher weggefahren ist und eine andere Strecke genommen hat. Schließlich finden wir eine Tankstelle mit Kompressor und können einen Schlauch in den defekten Reifen ziehen. So sind wir für die verbleibenden 1350 km der Heimfahrt gerüstet.

Bei diesem Schaden haben uns viele Teams sowohl beim Reifenwechsel an der Straße als auch beim Schlauch einziehen auf der Tankstelle überholt. Alle Teams haben freundlich gewunken. Beim Team Triple Dutch möchte ich mich an dieser Stelle aber herzlich bedanken, denn sie waren die Einzigen, die herumgedreht haben und gefragt haben, ob sie uns helfen können.

Stefan Eckhardt



JAKOBSFAHRT MELLACH

Mellacher Jakobsfahrt mit Wertungen,
Labstationen und musikalischer Umrahmung.
Jeder der einen Oldtimer fährt war herzlich eingeladen.

Treffpunkt war 25. Juni 2011



ZWEI GGWC DAMEN BEIM TRUCKERFESTIVAL IN WAGNA

Dank Hubsi konnten Sabine & Evelyn als Damenteam beim Truckerfestival in Wagna teilnehmen.
Vom GGWC waren auch Adi B., Edwin, Hubsi, Carl-Adolph und Hans V. mit auf der Bildfläche.



OLDTIMERTREFFEN GRAGGERER 2011

Wie immer waren ein paar GGWC'ler am ersten August Sonntag in
Graggerer zu finden :-)





MANU UND LORENZ AUF DER ONE TROPHY 2011

Am Freitagmorgen ging es also los auf die ONE Trophy nach Rumänien. Das ist die 1. Ausgabe der ONE und wir wissen noch nicht so wirklich was auf uns zu kommt - Navigation ohne GPS. Wie wollen die das als Wettbewerb machen - wie Roadbooks ohne Stau? Bei der ONE wird u.a. darauf geachtet, dass man auch mit serienmäßigen Geländewagen halbwegs gut durchkommt und Dellen geben Strafpunkte. Unsere beiden 712M Pinzgauer sind mehrfach Rumänien erprobt und brauchen sich gegenüber anderen serienmäßigen Geländewagen nicht verstecken - also kann es für uns fahrerisch nicht ganz so dramatisch werden und Ersatzwindenmotoren bleiben zu Hause.

Wir, das sind Rudi vom Bodensee (der Eigner der Saurer LKWs denen das teamsaurer seinen Namen verdankt) und Thomas als Navigator; im 2. Auto meine Frau Manu zum umherhüpfen im Wald und ich als 2. Fahrer und Motorsägenführer. Nachdem mein Auto mit mir am Steuer dieses Jahr schon auf einer anderen Trophy in Rumänien als 1. Auto im Team die Navigation übernommen hatte, war ich jetzt erleichtert einfach auf der ONE dem Rudi hinterher fahren zu können um zu entspannen und die Natur zu genießen.

Der Treffpunkt mit Rudi auf der Anreise war abends in dem Ort Acs in Ungarn. Dort befindet sich auch ein Offroadfahrgelände, dass von einem österreichischen Ehepaar betrieben wird. Mit Rudi waren wir kurz vorher noch Gulasch essen und als wir auf das Gelände zum Übernachten kamen, haben wir noch Grazer Haflingerfreunde getroffen. VW-Horst als Stangentänzer war auch ein Erlebnis.

Am nächsten Morgen auf der Autobahn südlich von Budapest bei Dabas zuerst Leistungsabfall bei Rudis Pinzgauer; dann richtig fette Ölwolken aus dem Auspuff. Das sieht nicht gut aus. Ein Defender und ein Serie Landy die auch zur ONE wollen halten bei uns auf dem Standstreifen an und wollen helfen. Wir wollen aber nur runter von der Bahn und schauen was los ist. Dass es nichts Kleines ist, befürchte ich schon, denn wenn Öl aus dem Topf kommt ...

Rudi hat eine Abschleppsatze dabei und zügig finden wir an einer Landstraße gegenüber von einer Hochzeitsfeier in einer Kneipe mit Lifemusik einen Platz auf einer Kieselsteinebene zum Schrauben. Telefonjoker werden benutzt und Manu und ich machen uns auf der Suche nach einem Kompressionstester - nicht ganz einfach Samstag Nachmittags in Ungarn aber wir finden eine Motorradwerkstatt die uns einen ausleiht. Wir finden schon vorher einen total abgesoffenen Schwimmer im 1. Vergaser und dann mit dem Kompressionsprüfer einen defekten 3. Zylinder. Ein Freund in Graz bietet uns einen kompletten Tauschmotor an aber wir entscheiden uns auch wegen Rudis Servolenkung dagegen und wollen nur den defekten Zylinder tauschen. Der Freund in Graz gibt uns den Tip lieber den Motor zu tauschen weil er aus Erfahrung vermutet, dass noch mehr defekt ist. Adi kommt aus Graz und bringt uns die bestellten Teile. Vielen Dank dafür! Rudi kocht im Dunkeln Lamm mit Bohnen und vorweg Kurbiskernsuppe.

Am nächsten Morgen fangen Thomas, Adi und ich mit dem Einbau des 3. und 4. Zylinders an. Das war nicht ganz so einfach, weil wir sowas noch nie gemacht haben und weil wir kein Kolbenband haben. Aber Not macht ja erfinderisch und mit einem kleinen Spannband und einer aufgeschnittenen Wasser-

flasche ging es dann auch. Der Kolbenbolzen im 3 Zylinder rein und raus war auch nicht so einfach. Eine 1. Probefahrt war zwar noch sehr vielversprechend aber nach 15km Autobahn eine undurchsichtige Ölnebel Wand vor uns und der Pinzomotor ist wieder im Eimer. Diesemal wissen wir wo wir schauen müssen und diagnostizieren sofort den 2. Zylinder als Ausfall. Den könnten wir zwar auch noch tauschen aber das würde unseren Zeitplan komplett sprengen. Wir entscheiden uns für eine alleinige Weiterfahrt von einem Pinzgauer mit Manu und mir. Wir bekommen dann die maximale Strafzeit von dem Sonntag an dem wir ja nicht angetreten sind aber wir wollten ja nach Rumänien ins Gelände. Schnell werden noch ein paar Lebensmittel und Navigationshilfen zu uns umgeladen, wir schleppen Rudi von der Autobahn und dann fahren wir alleine weiter zum Camp 1 der ONE nach Rumänien - ein Scheißgefühl einen Kollegen zurück lassen zu müssen. Wir hätten dem Profi aus Graz glauben sollen und den ganzen Motor tauschen - hinterher ist man immer schlauer.

Das Camp finden wir bei Einbruch der Dunkelheit und werden von der Orga mit etwas Hochprozentigem begrüßt. Gregor und Adi Blaim sind da und auch Michi Walld kommt uns begrüßen. Wir schaffen es sogar noch einen großen Beutel mit Bratwürsten von Rudis Fundus mit Kartoffelpüree zu kochen. Im Camp haben die Locals zwar einen Händelwagen versprochen, aber irgendwie kommt da nichts zu Wege. Am nächsten Morgen müssen die Letzten des 1. Tages zuerst starten, also wir! :-)

Die 1. Abzweigung ist eine kleine Furt und ungefähr 1km vom Camp entfernt. Wir schrotten ertsmal 6km daran vorbei zu weit das Tal hinauf. Nach 20 Minuten sind wir wieder zurück und finden die Furt. Ein paar Teams sind vor uns und wir hängen bald an einer Horde Suzukis und einer Serie in einem Hohlweg. Es ist alles sehr trocken und alle kommen ohne Probleme hinauf. Bald finden wir auch den 1. Baum mit einem KP an dem ein Stempel hängt, der in unsere Bordkarte muss. Die Bordkarte ist mit einem Seil fest im Auto verplombt. (so wie auf der Pommerania)

Bald kommt im Roadbook die Variante "A" oder "B" wo man dann entscheiden muss was man macht. Die "A" ist schwer, die "B" ist leichter. Wir nehmen die "A" und stehen nach einer Abfahrt auf einem Rückweg in einem Stau der Teilnehmer in einem recht flachen Bachbett. Der Unimog 404S hängt und dazwischen noch 4 oder 5 andere Autos. Bald fangen wir an mit Motorsägen den Weg für die ersten Autos frei zu machen. Dabei werde ich mit einem einheimischen Waldarbeiter verwechselt. "Was macht denn der Einheimische mit der Motorsäge da vorne?" "Das ist mein Mann!"

Der Ausstieg aus dem Bachbett ist etwas anspruchsvoll und ein Pajero kippt fast diagonal/ nach hinten um. Am Aufstieg ist auch ein KP an einem Baum. Die Leine an dem Stempel ist sehr lang und im Gegensatz zu 2 anderen Teams fahre ich links von dem Baum und bekomme trotz dem Stau rechts den Stempel. Mittlerweile haben Andere eine alternative Strecke freigeräumt die an dem fast gekippten Pajero vorbeiführt. Ich mache die Erstbefahrung - es klappt gut, außer dass ich scheinbar beinahe Bernhard (einen der Veranstalter) unter mir begraben hätte)

Wir sind dann als einer der Allerersten aus dem Tal wieder

draußen und oben treffen wir wieder auf Spuren der Teilnehmer die die "B" Variante gefahren sind. Es geht nach Roadbook in ein uraltes Dorf und dort durch alte Obstwiesen wo wir auch unseren 1. Platten haben. (eine abgebrochene Heuwenderzinke, ca. 12cm lang) Während ich das Rad wechsle, sucht Manu nach einem Graben in den wir laut Roadbook bald fahren sollen. Der Graben geht dann gut und bald ist ein nächster KP an einem Baum von dem aus dann zum 1. Mal der Kompass als Peilung erhalten muss um den nächsten Punkt (ein Materl) zu finden. Leider geht keiner der beiden Graswege kurzfristig in die Richtung aber mit etwas Glück finden wir das Materl in ca. 1km Entfernung doch noch.

Wir kommen bald zu einer Sonderprüfung wo die Beifahrer eine schwere Bergaufwanderung machen müssen und dabei auf einem gesonderten Blatt Stempel sammeln müssen. Die Autos müssen dann die Beifahrer wieder wo anders einsammeln. Jetzt müssen also auch die Fahrer navigieren und ich fahre zusammen mit Adi und Rainer von Gregors "Made in Austria". Wir brauchen zwar 3 Orientierungshalte aber finden das Ziel recht sicher auch ohne Navigatoren dabei.

Danach geht es per Roadbook ca. 5km in ein anderes Tal. Dort ist in einem Bach/ Flußbett ein KP. Die im Roadbook vorgegebene Abfahrt ins Bachbett ist ziemlich mit Stöcken und Ästen übersät und "MiA" ("Made in Austria") sucht einen anderen Weg. Wir entschliessen uns zusammen mit einem ebenfalls alleinigen slowenischen Toyota den original Abstieg zu nehmen. Einen Fichtengimbel mit der Hand weggeräumt, auf großen Felsplatten im Bach einmal hin und her und schon sind wir in Flußrichtung und fahren auf dem groben Schotter mit ein bisschen Wasser zum KP. Es geht dann lt. Roadbook steil auf eine Rückegasse die dann noch einige steile Einlagen hat. Wäre lustig wenn es hier geregnet hätte, wahrscheinlich bergauf nicht fahrbar. Der 230 GE von "MiA" hat Probleme an manchen stelen Stellen wo ein KP ist, überhaupt wieder an zu fahren, da der 1. Geländegang zu lang ist.

Noch eine Schrägfahrt (wenn der Pinzi da durch kommt probieren wir es auch :-)) und wir sind bald im Camp. Danke an Gregor, wir wären nämlich an dem Waldweg nach dem Erdweg rechts gefahren ...

In Camp 2 angekommen, stehen wir neben dem slowenischen Toyota von Boris und Yanni und freunden uns mit Ihnen an. Boris ist Kommandant einer Berufsfeuerwehr und Yanni ist Koordinator in einem Omnibusbetrieb. Nur Yanni kann Englisch. Boris hat einen 710 Pinzgauer in der Feuerwehr und jetzt auch einen 718 SAN Bj. 96.

Wir bekommen am nächsten Morgen eine Karte mit 18 KPs und einen Bündel DIN A4 Blätter mit Aufgaben und Erläuterungen um die KPs zu finden. Diese 18 KPs sollen wir in den nächsten 2 Tagen anfahren. Das Übersetzen ist für Yanni schwierig obwohl eine Frau der Orga schon das Meiste gut übersetzt hat. Wir beschliessen zusammen zu fahren. Es geht schon gut los, einer der KPs ist in der Karte falsch eingezeichnet und auf einem tief ausgewaschenen Rückweg haben wir auf einmal Gegenverkehr anderer Teilnehmer. Wir finden

dann trotzdem noch alle 3 KPs in diesem Bereich mit Hilfe dem Kamerakind Martina der Orga. Auf einem Baumstumpf der auch eine KP ist, fehlt der Stempel also machen wir ein Bild.

Nach einer ausgiebigen Mittagsjause am Materl versuchen wir eine Hügelkette zu finden auf der 3 KPs sind. Yanni will aus der Karte fahren und von hinten her kommen. Nur sind wir leider nicht auf der Position wie vermutet, sondern im falschen Dorf. Die meisten Einheimischen sind auch keine Hilfe. Wir kommen irgendwann an einen Straßenpass einer "E"-Straße und ich kann einen LKW Fahrer fragen wo wir sind. Ok, wir fahren 20 km auf Straßen zum hinrigen Einstieg zu den CPs. Wenn wir die 3 haben wird es auch dunkel sein und wir müssen es ins Camp was ca. 15 Minuten hinter diesen CPs liegt. Wir müssen zuerst zum Ort "Balc". Der erweist sich aber als schwer zu finden und wir haben keinen Orientierungspunkt in dem Flusstal wie weit wir jetzt schon oben sind und wann wir rechts den Hang hoch müssen. Unterwegs laufen wir auf mehrere Jäger auf, von denen der Eine sogar Deutsch kann. Als er aber merkt, dass wir in sein Jagdrevier fahren wollen, kann er auf einmal kein Deutsch mehr. Wir messen auf der Karte und befinden, dass wir noch 1 km weiter hoch müssen. Unsere Straße ist dort aber komplett weggespült und wir arbeiten uns auch mit der Motorsäge 2h durch das Flussbett. Einen sinnvollen Ausstieg auf einen Weg auf den "Dolli" Berg finden wir aber nicht. Es kommt eine schwierige Stelle im Fluss und es wird auch bald dunkel - wir kehren um :-(- so blöd kann auch keiner sein hier herum zu fahren und soviel Zeit zu vergehen. Doch!! - kurz bevor wir wieder auf der abgebrochenen Straße sind, kommen uns die Hero-K Pinzgauer entgegen. Der 712K hat noch einen Santana PS10 mit defekter Vorderachse im Schlepp. Sie wollen unbedingt einen Erdweg hoch, den wir vorher als sinnlos abgetan hatten. Hero-K sieht es auch bald ein, müssen aber mit dem Gespann zeotaufwändig wenden. Sie geben uns noch den Tip es weiter unten zu probieren, wahrscheinlich auf der Höhe von Balc. Das machen wir und kommen tatsächlich im Dunkeln auf den richtigen Bergrücken für die KPs. Man weiß halt nur nie ob und wo man genau ist, wenn man seit 3h keine richtige Standortbestimmung mehr hat. Egal, wenn wir zu weit oben auf dem Rücken sind, erwischen wir halt nur die 2 oberen Punkte. Wir finden aber den 1. KP. Jeder KP auf der ONE hat ein eigenes Stempelsymbol und somit weiß man dann anhand der Karte wieder wo man ist. Da wir fälschlicherweise den Berg hoch kommen müssen wir auch noch im Dunkeln rangieren um den Stempel zu bekommen. Plötzlich kommt ein Licht von oben - ein Suzuki der "Ditch Pigs?" der auch noch diesen KP braucht. Er verspricht uns vor uns her zu fahren um uns die anderen 2 fehlenden KPs im Dunkeln auf dem Weg zum Camp noch zu zeigen.

Im Camp haben wir noch eine Sonderprüfung gemacht. Mit der Zugsäge einen Fichtenstamm durchsägen. Obwohl mit Manu als Frau etwas gehandicapt schaffen wir es in 2:42 und das reine Männerteam hinter uns braucht 3:20 :-)

Heute gibt es Abendessen vom Veranstalter. Sehr gute Krautwickel oder Grillhändl. Beides sehr gut. Nach ein paar Bier geht es ins Bett im Pinzi.

Frühstück gab es heute vom Veranstalter. Ham und Eggs aus einer kleinen Pfanne für Alle, eine gute Leistung von dem ONE Orga Team - Danke!

Dann machten wir Anfang des 4. Tages gleich die Sonderprüfung mit den 2 Baumstämmen. d.h. 2 eng aneinanderliegende Fichtenstämme auseinanderziehen und als imaginäre Brücke befahren. Ich hatte das am Abend vorher schon gesehen und mir was überlegt, da wir ja nur 2 Personen waren und mit Manu eine davon eine Frau. Wir sind sehr sicher drüber gefahren und haben 17 Minuten gebraucht - Gregors Team brauchte weniger als die Hälfte, aber es gab auch welche die 54 Minuten gebraucht haben. Als wir das nächste Mal eine Stunde später an den Stämmen vorbei kamen, ist gerade der 712K der Hero-K von den Stämmen abergrütscht.

Einer der schwierigen KPs den wir am 4. Tag angefahren sind, der sehr viele Punkte gibt, ist an der Hütte die man im Bild rechts sieht. Dieser KP war nicht in der Karte eingezeichnet, sondern man hatte eine Bleistiftzeichnung im "Roadbook" und musste anhand der gezeichneten Landschaft den richtigen Punkt finden. Diese zu findende Hütte war ca. 5km Luftlinie entfernt und wir sind ca. 8km gefahren um dort hin zu kommen. Nach dem ein oder anderen Bier hat Yanni, der slowenische Beifahrer des Toyotas 73 der auch heute wieder zusammen mit uns unterwegs ist, letzte Nacht im Camp ein paar Infos von einem anderen Teilnehmer bekommen wo/ wie der Punkt zu finden ist. (Indian Map :-)) An einer Kreuzung an einem Fluß wo wir uns unsicher waren, kamen gerade die KFZ-Lehners mit Ihrem Unimog und dem Pajero runter. Da sind wir dann hoch und haben den schweren Punkt gefunden.

Danach wollten wir andere Punkte überhalb eines Dorfes an einer Serpentinstraße finden. Die Straße ist sogar in unserer Straßenkarte drin und wir müssen über einen Bergrücken. Die Straße ist gut beschildert und trotzdem kommen wir anstatt in das kleine Dorf wo wir hinwollen, auf die Straße in unser Camp :-(- Irgendwo auf dem Bergrücken haben wir wohl eine Abzweigung falsch genommen. Auch nicht schlimm, dann machen wir halt den KP 10. Der ist einfach zu finden, wir müssen nur unbedingt Helme aufsetzen , weil die Veranstalter das gefordert haben. Es geht von der Straße einfach steil mit ca. 60% eine Wiese hinunter in ein V-Tal wo Wald ist. An einem der 1. Bäume ist ein Stempel. Vorwärts hin ist kein Problem - Manu steht draußen und gibt mir den Stempel. Rückwärts steil berg hoch und dann das Umdrehen an einem etwas flacheren Stück geht auch mit etwas Mut. Nervend ist immer nur mein stotternder Motor wenn es in den Übergang von Leerlauf zu Fahrdrehzahlen unter Last geht. Aber irgendwie geht es doch immer. Ich vermute, dass die Vergaser jetzt generell etwas zu fett sind, weil der Motor vorher eine Undichtigkeit hatte, wo er zu viel Luft gezogen hat und auch die Zündkerzen werden ihren Zenit deutlich überschritten haben.

Die nächste Aufgabe ist von einem baumlosen Berg eine Kompaßpeilung auf den gegenüberliegenden Bergrücken, dort soll ein Punkt sein. Wir und auch andere Teams suchen dort wie die Wahnsinnigen - Alle ohne Erfolg. Unsere Slowenen versuchen es in eine Richtung, wir versuchen es den "Weg" weiter

auf einen steinigen Gipfel, wir sind immer über Funk in Kontakt. Ich parke den Pinzi auf einem engen Steingipfel und gehe die darauf folgenden, sehr steile und steinige und wacholderbewachsene Abfahrt hinunter. Vor langer Zeit ist hier schon mal was runter und vor Kurzem auch ein Geländewagen. (abends stellte ich heraus, dass es Örtl mit seinem Suzuki war) Ich gehe um den Gipfel rum und finde auch keinen Punkt, also wieder keuchend zurück zum Pinzi. Anschließend schwieriges Wendemanöver kurz unterhalb des Gipfels - wir treffen uns wieder mit den Slowenen - die haben auch nichts gefunden. Boris und ich als Beifahrer sind mit dem Toyota einer "Örtl" Spur hinter her und sind nach einer ungemütlichen Schrägfahrt auch wieder umgedreht. Als wir wieder am Pinzi sind, überlegt Yanni ob es nicht vielleicht der kleine Bergrücken vor uns ist. Den hat Keiner in Betracht gezogen, weil er von dem Peilberg so weit unten ist. Wir probieren es trotzdem und 10 Minuten später haben wir den Punkt an einem Baum an einer verlassenen Almhütte. An diesem Weg liegt noch ein weiterer Punkt und wir fahren den Wiesenweg weiter. Ein talseitiger Abrutsch ist "nicht ohne" und der Toyota legt sich bedenklich Richtung Tal und Yanni sichert mit einem Gurt. Man sieht auch, dass ein Auto vor uns richtig abgerutscht ist und wir legen noch ein paar Stämmchen und Sandbleche in eine Auswaschung vorher und Boris der immer besonders Respekt mit seiner weichen Federung vor Schrägfahrten hat, schert mit meiner Wiedehopfhaut noch ein bisschen was am Berg weg. Ich kann etwas besser anfahren und der Pinzi ist auch etwas schmaler, wirklich wohl ist mir nicht, aber die Slowenen winken mich durch - geschafft :-). Das weitere Stück den Weg hinunter ist nicht schwierig und wir holen den nächsten Stempel. Michi Walldl und ein paar Suzukis kommen uns entgegen. Nach dem Stempel und einer Jause (selbstgemachte Salami von Bo-

ris) in einer Serpentine kürzen wir den Weg mit dem Rutsch einfach ab und fahren gerade aus auf der Wiese hoch - ca. 65% 300m Wegstrecke und wir sind wieder auf der Strecke zurück noch oben, die Traktion auf dem trockenen Gras ist super. Wir finden dann auf einem benachbarten Bergrücken noch 2 einfache Punkte und dann müssen wir leider wegen der Ankunftszeit zurück ins Camp.

Es gibt am 5. Tag ein Roadbook mit dem man zum Zielhotel kommt. Dazu gibt es noch eine Höhenlinien "Landkarte" nach der man in der "A" Variante ein paar Punkte anfahren kann. In der Fahrerbesprechung wird vor einer schweren Stelle nach KP5 gewarnt. Wir fahren alleine los und nehmen wieder den steilen Abstieg in das Flußtal wie am Tag vorher. Der Unimog 404S ist auf den holprigen Wegen eine echte Bremse für den Pinzi. Aber die netten Biebers lassen uns bald vorbei -Danke! Die 1. "A" Variante geht sausteil in einer Rückegasse hoch und dann wahllos nach Pfeilen durch den Wald. Es fängt an zu schütten was geht als wir im steilen Wald sind - ausgerechnet jetzt! Zum Glück waren noch nicht viele Autos vor uns hier und der Waldboden ist noch nicht zerwühlt. Eine Schrägfahrt mit Kurve gefällt mir nicht und ich suche eine etwas andere Variante durch die Bäume, Manu läuft ein bisschen vorraus, der Rest zum nächsten Querweg geht gut. Dann geht es wieder runter, eine steile Gasse mit einer kleinen Stufe. Oben ist eine Kurve und man sieht nicht wie es weiter geht. Es ist schon spannend ob das Auto auf dem nassen Boden sicher bergab fährt oder irgendwann die Haftung abreißt und das Auto dann unhaltbar gen Tal schießt - man kann halt auch nicht sehen wie es unten weiter geht, die einzige Alternative wäre Schneeketten aufzulegen aber dazu war ich zu faul und bei einem kleinem Bremstest hatten selbst unsere 40.000km alten BFG MT KM noch zuviel Biß. Wir haben es gut hinter uns gebracht und



haben dann bald bei einer Auffahrt durch einen Weidezaun den Örtl getroffen der technische Schwierigkeiten hat. Bald sind wir auf einem hohen, kahlen Berg mit einer Antenne oben drauf, den wir schon oft in den letzten 3 Tagen gesehen haben. Wir Norden auf diesem Gipfel unsere Höhenlinien Karte, da wir von hier oben auch den alten KP17 aus einem der Vortage sehen und somit 2 Punkte auf der Karte haben. Wir fahren weiter zum Punkt 5. Das schwierige Stück dahinter wird mit einem Gasstoß gemeistert und wir versuchen anhand der Höhenlinienkarte die letzten 3 Punkte zu finden. Auf dieser Karte gibt es nur Höhenlinien und sonst Nichts. Es ist schwierig wenn man sich nicht sicher ist ob man noch richtig ist. Auf einmal treffen wir ein Auto der Orga - wir sind noch richtig :-)

Leider finden wir die letzten Punkte nicht mehr. Wir sind zwar auf dem rechten Höhenzug überhalb des Ortes "Poiana" aber etwas zu weit unten und finden die Punkte nicht und kommen nicht durch den dichten Wald - eigentlich müssten wir wieder runter ins Dorf und etwas weiter östlich nochmal hoch aber man kann ja auch stur sein. Einmal haben wir uns so eingebaut, dass ich doch nochmal meine betagte Husqvarna 262 XPG rausholen muss um Platz zum Drehen zu schaffen. Jetzt müssen wir so schnell wie möglich ins Zielhotel um nicht eine sehr hohe Strafzeit zu bekommen. Wir fahren auf der Straße

ins Hotel und kommen als Einer der Letzten ins Ziel. Am Ende wird es der 11. Gesamtplatz. Im Anbetracht der Tatsache dass wir am 1. Tag nicht mitfahren konnten ist das ok für uns. Die Seilwinde haben wir nie gebraucht und falls der Motor untenrum im Übergang besser gelaufen wäre, die Handbremse besser gehalten hätte und der Bremsflüssigkeitsbehälter nicht von einer LKW Werkstatt in Deutschland beim Entlüften/Absaugen ramponiert/undicht geworden wäre, gebe es gar keine Gebrechen.

Gregors Team gewinnt die 1. ONE Trophy. Wir freuen uns für unseren langjährigen Teamkollegen und Pinzgauerfreund.

Die 1.500km Heimfahrt haben wir im Wienerwald auf einem Campingplatz unterbrochen. Wir sind gut daheim angekommen und freuen uns auf nächstes Mal, dann hoffentlich mit Rudi und Klinsi.

PS.: Vielen Dank noch an Wolfgang Fuß nach Heilsbronn in Franken, der uns auf der Anfahrt noch schnell ein neues Wischergummi eingebaut hat!

Lorenz Rohde



**WIR
BRAUCHEN
DEINE
BILDER
&
BERICHTE
DAMIT DIE
NÄCHSTE
CLUBINFO
AUFBLÜHEN KANN,**

**DANKE
DEIN GGWC! :-)**



**Danke an Familie Schmiemann, die
das Ganze möglich gemacht hat!**



GGWC SOMMERFEST 2011



Dialog Petzi <=> Adi

Petzi: "Wie war das Sommerfest?"

Adi: "Es war im Sommer! (kurze Pause) Du Depp warst ja gar net dabei!"

Petzi: "Wir hatten einen Ausflug nach Bayern! Wie viele Leute waren denn da?"

Adi: "50!"

Petzi: "Fahrzeuge?"

Adi: "Net viele!"

Petzi: "Was kann man da machen?"

Adi: "Du kannst Dein Boot ins Wasser hau'n und spazieren fahren!"

Petzi: "War auch Musik?"

Adi: "In der Nacht hat Spiel Wolfi hat Gitarre gespielt und ich hab mein Faltenradio vergessen!"

Petzi: "Fazit?"

Adi: "Es war schön! (kurze Pause) Um was gehts hier eigentlich?"

Petzi: "Jo, mir müssn was schreiben für den Club!"

Adi: "Na guat, dann sog i: Es war schön und es hat mich sehr gefreut, Danke fürs Bootshaus und fürs Kotlett abnehmen!"

Petzi: "Older, host Du wieder kocht?"

Adi: "Jo, i und da John!"



GGWC + VDC

GRUBEN FREE STYLE

im Zangtal am 5. und 6. November 2011

Trial & Trophy für Geländewagen



Programm:

Freies Fahren:

Es ist freies Fahren im Gelände am Samstag von 9:00 bis 16:00 Uhr, und am Sonntag von 9:00 bis 15:00 Uhr möglich

Trial:

Am Samstag gibt es ab 10:00 Uhr einige Trialsektionen zu bezwingen, mit Wertung .

Blochziehen:

Samstag und Sonntag ab 13:00 Uhr

Trophy:

Sonntag ab 10:00 Uhr
Für die Geländeprofis von Morgen wird es auch ein Junior - Trial geben!

Startgeld:

Samstag und Sonntag 35.-€
(GGWC-Mitglieder 30.-€),
Samstag oder Sonntag 25.-€
(GGWC-Mitglieder 20.-€)
(darin sind die Teilnahmen an allen Programmpunkten inkludiert)

Ölmatten:

Jedes Fahrzeug braucht eine Ölschutzmatte, kann auch bei uns erworben werden um 5 Euro

Verpflegung:

Es wird ein einfaches Catering vor Ort geben, Selbstverpflegung ist natürlich auch möglich.

Anfahrt:

Ab der eni-Tankstelle in Voitsberg ist die Anfahrt beschildert
Nennung mit technischer Abnahme von jeweils 8:00 bis 11:00 Uhr

Quartier:

Samstag Abend = Lagerfeuer!
Camping vor Ort möglich oder unter www.voitsberg.at sind entsprechende Herbergen zu finden

Anmerkungen:

Die Fahrzeuge dürfen im Gelände nicht betankt werden, es gibt aber in unmittelbarer Nähe die o.g. eni-Tankstelle
Da für diese Veranstaltung sehr strenge Auflagen seitens der Behörden gemacht wurden, und wir Euch auch nächstes Jahr wieder eine Veranstaltung im Zangtal bieten möchten ist es sehr wichtig, dass Ihr Euch an die Anweisungen auf dem Info-Blatt, das Ihr im Rahmen der Anmeldung erhaltet, bzw. im Verlauf der Veranstaltung an die Anweisungen der Orga haltet.
Bei Verstößen gegen die Anweisungen müssen die Teilnehmer mit einem Platzverweis rechnen. Teilnehmende Fahrzeuge dürfen keine Ölverluste aufweisen und müssen die für die Veranstaltung notwendigen Sicherheitskriterien erfüllen.

Anmeldungen & Info:

MR Ed -win Meierhofer unter 0676 / 63 13 041
Wir freuen uns auf Dein Kommen.

GGWC Fichtentrophy Nr. 5

Treffpunkt:
ESV Stüberl :- Autal 46
Ortsmitte Autal zum ESV-Stüberl abbiegen.

Ausreichend Parkplatz für
Anhängergespann
anschl. Abfahrt zum Start

Geländestrecke-Wald-Trial-Trophy,
(Teamprüfung)

ORGA: Edwin, Adi & Helfer

!! (Nix für Weiche) !!

Voranmeldungen erbeten an:
Mr. Ed-win Meierhofer unter 0676 / 63 13 041

Gute Geländebereifung ist
Grundvoraussetzung !
(Winde von Vorteil)

Teamwertung - Bergegurt sehr empfohlen!

Die Veranstaltung findet bei jeder Witterung statt!
Startgeld : 20.- € / Fzg.
Waldjause : 5.-€ / Pers.
(Sabines Gifhütte)

Anfahrt:
Autobahn A2-Knoten Ost, Abfahrt Puchwerk, Li-Raaba-
Dr.Auner-Str., Li-Josef-Krainer-Str.,
Kreisverkehr nach Pachern/Autal, durch Pachern, Orts-
mitte Autal rechts zum ESV-Stüberl abbiegen.
Graz-Messendorf –St.PeterHauptstr. Stadtauswärts,
Kreisverkehr nach Pachern/Autal, durch Pachern, Orts-
mitte Autal rechts zum ESV-Stüberl abbiegen.

Änderungen vorbehalten!

Wir freuen uns auf Dein Kommen.
Dein GGWC Team

**Samstag,
26. November 2011
Startbüro: 7.00 Uhr
Start: 8.30 Uhr**



TERMINE

siehe auch: www.ggwc.at

5.11. + 6.11. 2011 GGGW Gruben-Free-Style
ab 9 Uhr, Voitsberg / Zangtal

23.12.2011 GGWC Weihnachtsfeier

26. 11. 2011 Fichtentrophy

Jan. 2012 GGWC Schneerallye in Mellach

27.-29.1. 2012 35. KMVC Schneerallye
St. Urban



GGWC WEIHNACHTSFEIER 23.12.2011 AUF DER HALTERHÜTTE AM SCHÖCKL 17:00 UHR



An alle Off-Roader und -innen: Wir würden uns über gute Mehlspeisen und Kuchen zur Abrundung der Weihnachtsfeier sehr freuen!

Koordination erfolgt über Sabine Meierhofer, Tel.: 0676/6313042

- Treffpunkt 17 Uhr an der Schranke (Bitte pünktlich)**
- bei Schnee => Schneeketten nicht vergessen**

Impressum:

GGWC - Grazer GeländeWagen Club
Clublokal c/o Wirtshaus Volksgart'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.: Klaus Saria, Schriftführer

