



| | |
|------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Neuigkeiten vom Pinzgauer | 2 |
| Vorstandswahl 2006 | 3 |
| 27. KFG-Novelle – Verwendung von Nebellicht am Tag | 4 |
| Tunesienreise Ostern 2006 | 6 |
| Sardinien – eine nette Notlösung | 13 |
| Des GGWC's Osterfahrt und Osterfeier | 15 |
| Der GGWC fährt Pinzgauer – Making Off..... | 16 |
| Beflaggen – aber richtig! | 19 |
| 4. Camp Styria 2006..... | 21 |
| Bösenstein Offroad Classic (BORC) | 25 |
| Zum Thema Tagliamento: Gefunden in einem Gästebuch im www | 28 |
| Terminvorschau • Inserate | 30 |

Neuigkeiten vom Pinzgauer



Neues gibt es vom Pinzgauer als Neuwagen zu berichten.

Im Frühjahr 2005 wurde der britische Pinzgauerproduzent Automotive Technik Ltd. (www.pinzgauer.uk.com) vom amerikanischen Mischkonzern Stewart&Stevenson (www.ssss.com) aufgekauft. In dessen militärischem Portfolio sind damit die amerikanischen Nachbauten der Militär-LKW aus Steyr, der Pinzgauer und die Amerika-Vertriebsrechte für den Militär-G vereint.

Der ambitionierte Kärntner Franz Unegg hat sich seines Zeichens die Generalimporteurerechte für den Pinzgauer für Österreich, Norditalien und Süddeutschland gesichert. Er will sich vor allem um den Behördenverkauf kümmern – etliche Feuerwehren besitzen alte luftgekühlte Pinzgauer, die in den nächsten Jahren ersetzt werden sollen. Aber auch zivile (Firmen)Kunden können bei der Firma Unegg einen neuen Pinzgauer ordern.

Ersatzteile für Pinzgauer aus Grazer Produktion bekommt man bei Magna-Steyr, für Pinzgauer aus englischer Produktion bei Franz Unegg. (www.pinzgauer.co.at)

Die Engländer haben inzwischen das Pinzgauer-Angebot um eine gepanzerte Version, Großraumtransporter-Varianten sowie einem offenen Waffenträger erweitert. Als Motor verbauen sie zur Zeit noch einen 2,5l-5Zylinder Turbodiesel von VW in Kombination mit der altbekannten 4-Gang-Automatik von ZF. Alle nun Pinzgauer XM genannten Fahrzeuge werden mit Antiblockiersystem und elektronischer Traktionskontrolle ausgeliefert. Bei einem oberösterreichischem Energie-Unternehmen läuft bereits Österreichs erster Pinzgauer XM.

Im Sommer soll ein Testwagen in aktueller Konfiguration in Österreich für Probefahrten zur Verfügung stehen. Wir bleiben am Ball und hoffen in Franz Unegg auch einen weiteren engagierten Ansprechpartner in Sachen Pinzgauer-Treffen gefunden zu haben.





Aus mehreren Gründen (Einstellung der Großserienproduktion, Euro III-Einstufung, Zuliefersituation, Wirkungsgrad der Automatik) soll es demnächst eine neuen Motor-Getriebekombination im Pinzgauer geben.

Gerüchteweise ein 4Zyl. M1-Direkt-einspritzer von Steyr-Motors in Kombination mit einem 5-Gang-Automatikgetriebe von Mercedes.

Damit haben Lottogewinner und Großerben auch in Zukunft die Chance ihr Geld in einen ultimativen Geländewagen zu investieren.

Walter Sprosec

Vorstandswahl 2006

Die Jahreshauptversammlung des GGWC mit Wahl des Vorstandes fand statutengemäß am Donnerstag, dem 2. März 2006 im Gasthaus Lendbräu statt.

Der neu gewählte Vorstand des Grazer Geländewagenclubs besteht aus:

Obmann: **Walter Auner**
Stellvertreter: **Norbert Jauk**

Schriftführer: **Walter Sprosec**
Stellvertreter: **Daniela Barger**

Kassier: **Ulrike Schwarz**
Stellvertreter: **Klaus Saria**

Zeugwart: **Manfred Hammer**
Stellvertreter: **Adam Barger**

Kassaprüfer: **Walter Friedrich**
Stellvertreter: **Horst Malner**

ZVR: BPDG/GZ: Vr 297/1-1981



BMVIT - I/ST4 (Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik)

Postfach 3000
Stubenring 1, 1011 Wien
email : st4@bmvit.gv.at



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-179.713/0001-II/ST4/2006 DVR:0000175

An alle
Landeshauptmänner

Wien, am 6. April 2006

Betrifft: 27. KFG-Novelle; Verwendung von Nebellicht am Tag

1. Durch die **27. KFG-Novelle**, die vom Nationalrat bereits beschlossen worden ist und am 19. April (Ausschuss) und 21. April (Plenum) im Bundesrat behandelt wird, werden die Bestimmungen des § 99 Abs. 5a KFG betreffend die Verwendung von Licht am Tag geändert und auch **Nebellicht, das mit in die Fahrzeugfront integrierten Nebelscheinwerfern ausgestrahlt wird, als zulässige Lichtquelle für Licht am Tag erlaubt.**

2. Der **Wortlaut** des § 99 Abs. 5a idF der 27. KFG-Novelle lautet:

„(5a) Der Lenker eines Kraftwagens oder eines mehrspurigen Krafttrades hat während des Fahrens stets auch tagsüber Abblendlicht, Nebellicht, sofern dieses mit in die Fahrzeugfront integrierten Nebelscheinwerfern ausgestrahlt wird, oder spezielles Tagfahrlicht zu verwenden, auch wenn keine Sichtbehinderung durch Regen, Schneefall oder Nebel vorliegt. Abs. 2 gilt in diesem Fall nicht. Wird Abblendlicht oder das im ersten Satz beschriebene Nebellicht tagsüber als Tagfahrlicht verwendet, so kann die Schaltung wie bei Tagfahrlicht erfolgen und es gelten die Bestimmungen des § 14 Abs. 3 und Abs. 4 nicht.“

3. Die **Erläuterungen** führen dazu Folgendes aus:

„Es soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass auch Nebellicht als Alternative zum Abblendlicht oder Tagfahrlicht als zulässige Lichtquelle verwendet werden kann. Das hat Vorteile, weil dadurch die Glühlampen des Abblendlichtes geschont werden und deren Lebensdauer verlängert wird. Allerdings sollen nur Nebelscheinwerfer verwendet werden dürfen, die in die Fahrzeugfront eingebaut sind, da bei diesen ein Blendungseffekt ausgeschlossen werden kann.“

4. Punkt 3. des **Erlasses vom 27. Oktober 2005, ZI. 179.713/0008-II/ST4/2005**, betreffend die zulässigen Lichtquellen für das Fahren mit Licht am Tag muss im Hinblick auf diese Änderung adaptiert werden und hat wie folgt zu lauten:

„3. Zu verwendende Lichtquellen:

Als zulässige Lichtquellen sieht § 99 Abs. 5a KFG folgende Alternativen vor:

-- **(normales) Abblendlicht**

-- **(normales) Nebellicht**, sofern dieses mit in die Fahrzeugfront integrierten Nebelscheinwerfern ausgestrahlt wird



– **spezielles Tagfahrlicht** (gemäß der ECE-Regelung Nr. 87):

Leuchten für Tagfahrlicht müssen automatisch eingeschaltet werden, wenn die Einrichtung, die den Motor startet oder ausschaltet, in einer Stellung ist, die es ermöglicht, dass der Motor in Betrieb ist. Es muss möglich sein, die automatische Einschaltung der Tagfahrleuchten ohne den Gebrauch von Werkzeug ein- und auszuschalten. Die Tagfahrleuchten müssen sich automatisch ausschalten, wenn die Scheinwerfer eingeschaltet werden. Dies gilt nicht, wenn mit den Scheinwerfern kurze Warnsignale abgegeben werden.

Diese besondere Schaltung bzw. die Nachrüstung mit Tagfahrleuchten ist nicht anzeigepflichtig im Sinn des § 33 KFG.

– **wie Tagfahrlicht geschaltetes Abblendlicht oder Nebellicht für die Verwendung bei Tag:**

Die Schaltung muss wie beim speziellen Tagfahrlicht (siehe oben) ausgeführt sein. Bei dieser Schaltung gelten die Bestimmungen des § 14 Abs. 3 und 4 KFG, nämlich dass die Begrenzungsleuchten und die Schlussleuchten sowie die Kennzeichenleuchten mit dem Abblendlicht mitleuchten müssen, nicht.

Diese besondere Schaltung ist nicht anzeigepflichtig im Sinn des § 33 KFG.

Schaltungen oder Einrichtungen, die die Helligkeit des Abblendlichts oder des Nebellichtes auf einen für das Abblendlicht bzw. Nebellicht unzulässigen Wert absenken (Dimmung), sind nicht erlaubt.“

5. Nebelscheinwerfer, die nicht in die Fahrzeugfront integriert sind, also z.B. an der Stoßstange montiert wurden, sind keine zulässige Lichtquelle für die Verwendung von Licht am Tag.

6. Die Strafbarkeit bei Verstoß gegen Licht am Tag beginnt ab 15. April 2006.

Nach Ansicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie ist dabei aber auf die kommende Neuregelung bereits Bedacht zu nehmen.

Lenker, die das **in § 99 Abs. 5a KFG vorgesehene Nebellicht** am Tag verwenden, sind daher **nicht zu beanstanden**, auch wenn die Neuregelung des § 99 Abs. 5a KFG noch nicht in Kraft ist.

Für den Bundesminister:

Dr. Wilhelm Kast

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):

Dr. Wilhelm Kast

Tel.: +43(1)71100 DW 5317, Fax- DW 15072

wilhelm.kast@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt

Tunesienreise Ostern 2006

Zeitschriften, die mit der Zeit gehen, bringen beinharte Enthüllungs-Interview-Stories. Jetzt ist es auch in der GGWC-Info soweit. Und da wir uns keinen Redakteur leisten wollen, habe ich mich halt selbst interviewt.



Walter Sprosec: Wie war denn nun dein Wüstenurlaub? Beim Clubabend war dir ja außer einem „alles wie erwartet“ nicht viel zu entlocken!

Walter Sprosec: Ja, stimmt schon. Für mich war es jetzt die dritte Reise. Da kommt schön langsam Routine auf. Man weiß worauf man sich einlässt, kann sich vorbereiten. Leider geht dadurch der Reiz des Neuen etwas zurück.

Dass an Tunesien-Urlauben etwas dran sein muss, kann man vielmehr daran ablesen, dass ich mir das schon zum dritten Mal angetan habe. Und das wirklich faszinierende an so einer Wüstenreise, dass muss man erleben,

dass kann man nicht so einfach erzählen, da muss man dabei gewesen ein!

Was genau meinst du mit „antun?“

Man entschließt sich ja nicht von heute auf morgen einfach loszufahren – jedenfalls nicht ich. Bei mir beginnt das ganze einmal mit einer peniblen Vorbereitungsphase, bei der auch auf jede Eventualität eingegangen wird. Bei der Rückreise ist im Hafen von Genua ein Deutscher auf mich zugekommen, der den gleichen 350er wie ich fährt. „Wie schnell geht denn deiner?“ hat er mich gefragt, „Meiner schafft nur max. 125km/h (um 25 zu wenig) und zieht auch nicht richtig (normal: durchzugsstark). Das

macht er schon, seit ich ihn vor einem halben Jahr gekauft habe.“ Wer schon einmal irgendwo mitten in den Dünen gegessen ist und nach einer Route gesucht hat, die mit seinem (funktionierendem) Auto machbar ist, der weiß, dass einem ein schwerer Defekt am Auto nicht nur den Urlaub verderben kann, sondern sich auch schnell als tödlicher Leichtsinn herausstellen kann. Die Wüste verzeiht keine Fehler, deshalb ist eine gute Vorbereitung wichtig.

In der Wüste wird es manchmal auch hektisch und anstrengend. Da ist eine funktionelle Ausrüstung Goldes wert. Wenn man schnell zu den wichtigsten Ausrüstungsgegenständen gelangt, nichts durch die Gegend fliegt und man ruck-zuck sein Bett aufbauen kann, steigt der Erholungswert.

Und was macht nun die Faszination Wüste aus?

Das kann man nicht so einfach sagen, das muss man erlebt haben, aber ich werde es versuchen:

Da ist einmal die Luft. Wenn du in der ersten Nacht schläfst, bei offenem



Fenster, es ist ganz warm, aber irgendwie auch so frisch und würzig. Da ist die Faszination der Landschaft. Auch bei der dritten Reise haben wir noch neue atemberaubende Landschaften entdeckt. Das Meer, steile Berge, flache, weite Landschaften, Tafelberge umgeben von einem Meer aus Dünen, die absolute Stille, der abendliche Sternenhimmel, ...

An einem Abend bin ich im Auto gelegen und habe durch das offene Schiebedach den Sternenhimmel betrachtet. „Heute Nacht mache ich die Augen erst zu, wenn ich eine Sternschnuppe gesehen habe“, sagte ich zu Corinne. Nach 7 Minuten war es soweit.

Nicht zu vergessen ist natürlich das Fahren an sich. In Tunesien kann und muss man weite Strecken offroad reisen. Da kann man an einem Tag mehr Gelände unter die Räder bekommen, als bei uns zu Hause in einem ganzen Jahr. Schon bald erkennt man, während man bei uns auf das Gelände zufährt, sich eine extra schwierige Stelle aussucht, herrschen in Afrika ganz andere Gesetze. Du bist froh, wenn du überhaupt eine fahrbare Route findest. Und selbst dann musst du noch mit schwierigen und fahrerisch anspruchsvollen Passagen rechnen. Man beginnt freiwillig auf einfacheren Pisten und Wegen zu fahren, denn nur so kommt man weiter. Die Navigation, das Suchen und Finden eines machbaren Weges wird zu einem ganz wichtigen und auch sehr reizvollen Aspekt des Offroad-Fahrens.



Konkret, wo wart ihr denn nun unterwegs?

Leider hat das Wetter anfänglich nicht ganz mitgespielt. Schon am ersten Tag war klar, dass es zu heiß und vor allem zu windig ist, um in die Dünengebiete hineinzufahren. Wir haben dann das Beste aus der Situation gemacht und haben uns erst einmal die Bergoasen von Mides und Tamerza angeschaut. Auch den Star Wars-Kulissen bei Nefta haben wir einen Besuch abgestattet. Über den größten Salzsee der Sahara – Chot el Jerid – ging es dann nach Douz. Gottseidank kamen wir dann dort in einen Wetterumschwung und bei angenehmen Temperaturen und einem traumhaft blauen Himmel ging es dann offroad

erst mal zum Tembaine, weiter zu Dkanis el Kbar und Dkanis er Sghar. Dort mussten wir unseren ursprünglichen Plan, weiter zum geheimnisvollen See in den Dünen, dem Richet Huaret vorzudringen, leider aufgeben. Über den Bir Mides ging es wieder nordwärts, über die „Touristenpiste“ sind wir schließlich zum wohlverdienten Badetag in Ksar Ghilaine eingertreten. Zum richtigen Zeitpunkt, denn es war schon wieder windig und unerträglich warm geworden. Nach einem wohlverdienten Badetag haben wir dann unsere sightseeing-tour fortgesetzt und sind Richtung Osten in das Dahar-Gebirge aufgebrochen, wo wir noch der Berberfestung von Guermeissa einen Besuch abstatteten. Über Ta-

touine ging es wieder nordwärts, mit einem kleinen Abstecher ans Meer Richtung Djerba. Kairouan-Tunis sind wir dann erstmals auf direkter Linie über Bundesstraßen gefahren. Wieder eine neue Seite Tunesiens kennen gelernt. Ein Abstecher in den Norden ist sich leider wieder nicht ausgegangen.

Das Ziel, den See Richet Huaret habt ihr nicht erreicht?

Nein. Mir war von Anfang an klar, dass wir dieses ehrgeizige Ziel nur erreichen, wenn alles optimal läuft. Zum einen hat uns das Wetter das zeitliche Fenster eingeengt, scheinbar bin ich auch navigatorisch und fahrtechnisch noch nicht gut genug. Wir haben es versucht, aber durch die spitzen und hohen Dünen habe ich keinen fahrbaren Weg gesehen, jedenfalls nicht in der uns zur Verfügung stehenden Zeit. Bis auf einen Nachmittag sind wir die Dünen eigentlich immer von einer ungünstigen Seite her angefahren, waren mehrmals zur Neuplanung unserer Route gezwungen, hatten auch mehrmals mit extrem ungünstigen Lichtverhältnissen zu kämpfen. Ich bin trotzdem stolz auf die erbrachte Leistung. Das muss mir erst einmal einernachmachen.

Der Sand war zwar halbwegs fest, die Dünen jedoch extrem spitz zugeweht. Durch die Windverhältnisse der letzten Wochen gab es auch viele kreuzverwehte Stellen, d.h. man hatte bei der Dünenauffahrt mit einem Luv-Lee Wechsel zu kämpfen.

Die Autos haben gehalten?

Bis auf zwei Reifenschäden am Pinzgauer hatten wir keine technischen Probleme. Der eigens für die Reise gekaufte lange 350er G erwies sich als ideales Reiseauto. Sehr komfortabel und leise auf der Autobahn, antrittstark bei Überholmanövern auf tunesischen Straßen. In den Dünen erbringt der 350er sensationelle Leistungen. Innerhalb einer Wagenlänge bringt er genug Schwung zusammen um sich wie auf einem Katapult über die Dünen zu schießen.

Die Klimaanlage macht das Reisen auch bei Temperaturen jenseits von 35° angenehm erträglich, trägt aber einiges dazu bei, dass der Motor relativ früh an seiner Temperaturgrenze angelangt. Der Spritverbrauch war deutlich höher als erhofft, der Zusatztank wird demnächst eingebaut.

Über den Pinzgauer muss man nicht mehr viele Worte verlieren. Auf drei Wüstenreisen, größtenteils in schwerem Dünengelände, und kein einziges Mal auf einen Bergegurt angewiesen. Dafür gerne und viel benötigter „Bergepanzer“ – Danke Hubert!



Da drängt sich noch eine Frage auf. Hätten nicht noch mehr Autos mitfahren sollen?

Ja, bei unserer ersten Vorbesprechung sind wir von 12 Teilnehmerfahrzeugen ausgegangen, ich habe mir noch Sorgen gemacht, ob für so viele Autos überhaupt noch Platz ist in der Wüste. Als dann nur mehr Hubert mit dem Pinzgauer und Corinne und ich mit dem G übriggeblieben sind, waren wir erst einmal enttäuscht. Wir haben aber das Beste aus der Sache gemacht und eine Route gewählt, die in einer größeren Gruppe nicht so leicht machbar gewesen wäre. Zwei Autos und drei Personen sind die Untergrenze für so ein Unternehmen, in einer größeren Gruppe wäre es sicher lustiger gewesen. Erstmals war ich auch komplett auf meine eigene Navigation angewiesen. Ein zusätzlicher Aufwand, den man auch erst ein-

mal in den Griff bekommen muss, aber auch sehr reizvoll und interessant.

Was gibt es über Land und Leute zu berichten?

Walter: Aufgrund unserer Routenwahl sind wir auf dieser Reise mit relativ vielen Einheimischen in Kontakt gekommen. Es hat sich ein sehr buntes und vielschichtiges Bild ergeben. Nicht immer waren diese Begegnungen auch angenehm. Viele Tunesier gehen scheinbar keiner geregelten Tätigkeit nach, auch der Konsum von Alkohol und Drogen scheint weiter verbreitet zu sein, als man annehmen möchte. Beim Anblick eines Touristen glaubt so mancher Tunesier gleich einen Lottojackpot vor sich stehen zu haben. Aus diesem Grund muss man als Tourist auch immer sehr misstrauisch sein, wenn man von einem Tunesier zum Anhalten aufgefordert wird





oder er dir seine Dienste anbieten will. Das fängt schon bei der Ausfahrt aus dem Hafengelände an. Dort wird man von Zivilisten zu einer weiteren Einreisekontrolle gebeten. Wer noch keine afrikanischen Verhältnisse gewohnt ist, bleibt natürlich stehen und wird umgehend abkassiert.

Corinne: Am meisten erstaunt hat mich, dass wir immer auf andere Leute gestoßen sind, selbst in der Wüste, die man ja eigentlich für menschenleer hält, haben wir bis auf einen Tag immer jemanden anderen, Touristen oder Einheimische getroffen.

Walter: An dieser Stelle möchte ich noch etwas „ätzen“. Im Vorfeld gab es ja einige Bemerkungen aus dem Verwandten- und Bekanntenkreis bezüglich Sicherheitslage und Gefährlichkeit der Reise. Dazu möchte ich folgendes sagen: Sollte es wirklich Terroristen in der tunesischen Wüste geben, so haben diese einen bedauernswerten Job. Bei diesen Menschenmassen müssten sie die Touristen schon Tag und Nacht im Akkord entführen und verstecken. Mir kommt vor, die Tunesier sind viel mehr damit beschäftigt

Touristen über den Tisch zu ziehen und sie um Zigaretten und Alkohol anzubetteln als sie wegen ihrer freien Presse – Stichwort Karikaturenaffäre – zu steinigen.

Das soll jetzt keine Verharmlosung sein, natürlich darf man auch solche Gefahren nicht außer acht lassen und sollte auch auf solche Eventualitäten vorbereitet sein.

Hubert geht gewöhnlich mit seinen Freunden vom Alpenverein Rottenmann immer auf Schitour. Während wir uns einen Weg durch die Dünen Afrikas gebahnt haben, haben sich seine Bergfreunde in die Kärntner Ankogelgruppe vorgewagt und dort leider eine Lawine ausgelöst, 4 von 12 Kameraden verschüttet, einer leider tot. Ohne Tunesien wäre Hubert sicher in der Gruppe dabei gewesen.

Ohne ein paar Tunesien-Gschichtln entlasse ich dich aber nicht aus dem Interview!

Na gut. Da war diese Begegnung in den Dünen vor Ksar Ghilaine. Die ausgefahrenen Spuren, denen wir in die Dünen gefolgt sind, haben sich als geführte deutsche Wüstenreise entpuppt. Zumindest hat uns dass der Typ in seinem neuen Landcruiser mit Riesenreifen, Rammschutz, Seilwinde, Dachzelt und Hi-Lift hinten dran, erklärt. Wir müssen warten, die Kolonne steht, es wird gerade ein Auto geborgen. Wir kommen uns mit unserem serienmäßigen G armselig vor, beschließen aber trotzdem es einen Dünenkamm weiter südlich zu pro-



bieren, denn es gibt viele Wege durch die Wüste. Beim Seitenblick sehe ich einen Defender auf der Nachbardüne herunkämpfen. „You can go faster, but I can go anywhere“ steht in Riesenschlüssen drauf. Stimmt, denke ich mir. I can go schneller fahren, ein Pedaldruck und entschwunden bin ich über die nächste Düne.

Nachdenklich macht folgende Erlebnis. Mitten in der Wüste bin ich dagestanden und habe mich über das Notebook mit dem Navigationskarten geärgert. Die Maus hat nicht richtig

gearbeitet, musste sie zerlegen und reinigen.

Am letzten Abend haben wir wieder Einkehr im „Chalet Verde“ einem Aussichtslokal am Stadtrand von Tunis gehalten. Was für die meisten Tunesier ein teures Nobellokal darstellt, ist für uns eine billige Absteige. Immerhin hat man seit dem letzten Besuch die durchlöchernten Tischtücher ausgetauscht und auch die Wände neu gestrichen. Beides in Rosa – sehr passend zum grünen Chalet. Die großen Aussichts Fenster sind seit dem ersten Besuch vor zwei Jahren sicher nicht mehr gereinigt worden, die Toiletanlagen – da geht man lieber hinter den nächsten Baum. Um uns sitzen lauter wohlhabende Tunesier, heftig mit dem Handy telefonierend. Wir bestellen einmal Meeresfrüchte, ein Filet und einen tunesischen Schmankerlteller. Der Rotwein ist gut. Beim Harissa, der traditionellen tunesischen Vorspeise, zieht es uns fast die Schuhe aus, so scharf. Der Kellner, mit seiner Frisur erinnert er uns an Capt'n Spock, mit der giftgrünen Jacke könnte er auch Palmersverkäufer sein, will uns irgend etwas sagen, aber wir verstehen ihn nicht wirklich. Nach einer halben Stunde kommt das Essen. Wir müssen heute noch lachen bei dem Anblick: Meeresfrüchte, Rinderfilet und tunesischer Bauernschmaus sind scheinbar das Selbe: 3x Filet Grilet mit Pommes und Erdäpfel. Es hat uns geschmeckt.

*Walter Sprosec und
Corinne Von der Hellen*

SARDINIEN – eine nette Notlösung



Kurz gesagt, ursprünglich war ja ein Tunesienurlaub mit den „Sprosis“ geplant, doch aufgrund der damaligen politischen Lage (die Mohammed Gschicht) schwitzten wir ein wenig – schließlich hat man ja doch a bisserl Verantwortung seinen Kids gegenüber. Und so wurde kurzfristig umdisponiert

– die „Sprosis“ schickten wir allein nach Tunesien und wir starteten unsere Sardinien Reise.

Wer mal dorthin will – die Fähren sind recht günstig und schmuddelig (fein...), aber man kommt nach gemütlichen 16 Stunden (Livorno-Cagliari) mit Camping onboard doch noch ans



Ziel. Und ich sage euch – es hat sich gelohnt!!! Wir erforschten (wer sind wir?!) ... OK langsam – Heinrich + Edith mit Kids, Adi + Evelin (ohne Kids – hi, hi), Gerhard + Inge (mit Kindern) und mein Klaus + ich (natürlich mit Nachwuchs) – so sah unsre Runde aus...

Gut zurück – wir erforschten vom Süden beginnend die Ostküste dieser wunderbaren Insel (a bisserl kühl war's halt noch zu Ostern – Meeres H²O so um 14°C, brrrrrr, nur die Mutigsten konnten sich überwinden abzutauchen, hierbei waren die Kids die Mutigsten...) in Richtung Norden und fanden Dank Novak Joes mehrmaligen Besuch dieser Insel und Koordinaten wirklich außergewöhnlich nette Schlaf- und Aufenthaltsplatzerln. Ihr müsst euch das so vorstellen: tiefblaues Meer (man kann das vielfältige Leben darin erahnen),



zartschroffe Felsen umrahmen eine wunderbare Bucht, mit glühend weißen Sandstrand (glühend hätten wir's gern gehabt), die Gischt wirft sich dir entgegen und du bist überwältigt von dieser Schönheit, dieser Naturgewalt, dieser klaren Luft, und dem Blütenmeer das diese Buchten umgibt. Wer jetzt auf den Geschmack gekommen ist, der soll sich noch von einigen Bildern verwöhnen lassen...

Manuela Saria



Des GGWC's Osterfahrt und Osterfeier



Da die heurige Osterzeit für Ausflüge und Fernreisen genutzt wurde, kamen die Daheimgeblieben zu unserem Ostertreffen in Pachern/Autal.

Unser Freund Ulli D. stellte uns wieder sein Gelände zur Fahrerprobung zur Verfügung.



In geschlossener Tiefflugformation landeten die Haflinger neben dem Osterfeuerhaufen.

Weiters ein KTM-Krad, Pinzgauer und G-Grün fanden den Weg zum Ort.

Freies Fahren stand bis zum Eintreffen des Pfarrers bei der Dückelman'schen Kapelle auf dem Programm.

Die Haflinger schmückten die Ostergemeinschaft bei der Kapelle auf.

Mit dem Ostersegen ging es rasch zur Osterwiese, wo wir die Osterjause uns herzlich schmecken ließen.

Nach Eier pecken, Kren reiben und Osterfleisch starteten unsere Maschinen erneut.

Diesmal durch den Forst und dem Kurort zu einer Kaffeejause nach Lassnitzhöhe.

Bis zum Einbruch der Dunkelheit waren wieder zurück, zum nächsten Tagespunkt, dem Osterfeuer.

Ulli hatte, wie im Vorjahr, einen ordentlichen Haufen zusammen getragen.





Ein tolles Feuer und super Stimmung bis zur Heimfahrt ins Verrauchte Graz.

Zum nächsten Osterfeuer dürfen wir wieder gerne kommen. Danke lieber Ulli!



Vielleicht nehmen sich dann auch mehr „GGWC’ler“ sich die Zeit dazu.

W. Auner

Der GGWC fährt Pinzgauer – Making Off

Schnitt, Klappe, die 1. Die deutsche Janus TV ruft Walter Auner an. „Wir produzieren für Kabel 1 das Magazin Abenteuer Auto und möchten unseren Zusehern das Fahrzeug Pinzgauer vorstellen. Wir suchen entsprechende Fahrzeuge und Fahrer.“ Schnitt.

Klappe, die 2. Eine E-Mail ruft alle Clubmitglieder mit Pinzgauer zur Mit-



arbeit auf. Es gibt keinen Hauptdarsteller mit den gewünschten Eigenschaften. Es wird improvisiert. A new star is born: Klaus Saria der Pinzgauerfahrer. Peter Pessel stellt dem neuen Filmstar Auto und Garage für die Dreharbeiten zur Verfügung. Als weitere Darsteller agieren: Norbert, Andi, Hubert, Hermann und Helfried. Schnitt.

Klappe, die 3. Die GGWC Orga erkundet die locations für die Dreharbeiten. Schnitt.

Klappe, die 4. Freitag morgen. Klaus, der Hauptdarsteller holt Kameramann, Tontechniker und Regisseur vom Hotel ab. Erste location: Das Steyr-Puch Logo am Thondorfer Hochhaus. Schnitt.

Klappe, die 5. Auf der Verlade-rampe im Pinzidorf in Puntigam wird



der technische Unterbau des Pinzgauers gefilmt. Schnitt.

Klappe die 6. Bei der Außenlocation „Buschenschank Strommer“ in der Mantscha werden die Still-Szenen mit dem Pinzgauer gedreht. Kein Rasenmäher darf die Mischton-Aufnahmen stören. Schnitt.

Klappe die 7. In der Garage von Peter Pessel werden Wartungsarbeiten am Pinzgauer simuliert. Hauptdarsteller Klaus ist etwas ernüchert. Fernseh-

aufnahmen sind eine eher fade Geschichte. Zu viele Wiederholungen, zu viele Besprechungen, jedes Detail muss gefilmt werden, in den Drehpausen fadisiert man sich. Schnitt, der letzte am Tag 1.

Neuer Tag, neuer Dreh. **Klappe die 8.** Am Flurweg fährt ein Pinzgauer aus seiner Garage. Mehrmals. Der Kameramann filmt. Schnitt.

Klappe die 9. Bei der Außenlocation Pachern werden die Onroad-Fahr-





szenen gefilmt. Der Pinzgauerexperte Klaus Saria erzählt bei leiser Fahrt vom Leben mit dem Pinzgauer. OnBoard-Innenaufnahmen. Schnitt.

Klappe, die 10. Treffen mit den „Pinzgauerfreunden“ beim Gasthaus auf der Schemmerlhöhe. Drehplanänderung. Norbert's Pinzgauer hat eine schmutzige Stoßstange. Wegen der langen Warterei ist er schon eine



Aufwärmrunde im Gelände gefahren. Da sich die Pinzgauerfahrer laut Drehplan aber vor der gemeinsamen Geländeausfahrt treffen, wird eine neue Begrüßungsszene gedreht. Schnitt.

Klappe, die 11. Abschließend werden die Geländefahrtszenen in Pachern bei Graz gedreht. Die Fahrzeuge haben in engem Abstand durch das Gelände zu fahren. Jede Passage muss mehrmals befahren werden. Der Kameramann will bei Norbert nicht mehr mitfahren. „Der fährt viel zu wild!“ Klaus versucht die Abfahrt ins Wasser bergauf zu passieren. Trotz Lappländer bleibt er stecken. Bergung durch die Kollegen. Schnitt, der letzte.

Klappe, die letzte. Ausstrahlung des Berichtes am 22. Mai 2006 um 17.²⁵ Uhr im Magazin Abenteuer Auto auf Kabel 1.

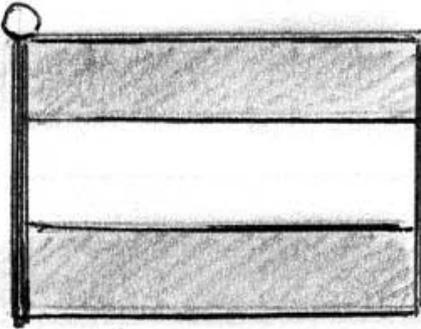
Walter Sprosec

Livelihood zum Betrachten des fertigen Beitrages: www.ggwc.at/Pinzgauer
oder <http://www.kabeleins.de/auto/videos/sonstiges/artikel/05172/opener.php>

Beflaggen – aber richtig!

Nicht nur beim Camp Styria. Ein Beitrag nur für Puristen von C.A. Zupan

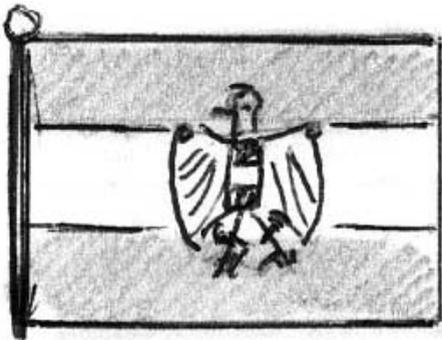
Die Flagge der Republik Österreich besteht aus drei gleich breiten waagrecht streifen, von denen der mittlere weiß, der obere und der untere rot sind.



Die Dienstflagge des Bundes entspricht der Flagge der Republik Österreich, weist aber zusätzlich in ihrer Mitte das Bundeswappen (Bundesadler) auf.

Das Verhältnis der Höhe der Flagge zu ihrer Länge ist zwei zu drei.

Stander sind Fahnen, oft in dreieckiger Form, die anderen Zwecken dienen als die Nationalflagge.



Die Flagge der Rep. Österreich, ausgenommen die Dienstflagge kann von Jedermann für jeden (festlichen) Zweck verwendet werden, solange dies nicht in herabwürdigender Weise geschieht.

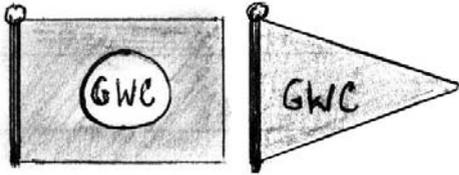
Die Dienstflagge der Rep. Österreich dürfen nur die im Gesetz angeführten Personen und Körperschaften führen. Dazu gehört auch das Bundesheer – nicht der GGWC!

Dennoch wird das Führen der Dienstflagge auf Fahrzeugen des GGWC, sowie das Tragen des Bundesadlers auf Kleidungsstücken von der Exekutive wohl stillschweigend geduldet, denn wir maßen uns ja keine hoheitliche Stellung an, noch wollen wir uns dadurch sonst einen Vorteil gegenüber anderen verschaffen.

Die Regeln zur Verwendung der Steirischen Landesfahne (weiß-grün) und dem Pantherwappen ist gleich denen der Flagge der Republik Österreich.

Das Führen von bestimmten Vereinsfahnen und -standern ist jedem Mitglied dieses Vereins (Statuten) gestattet.

Die Größe der Flaggen und Stander soll dem Zweck, dem sie dienen sollen, angemessen sein. Eine zu kleine Flagge/Stander verfehlt ihren Zweck, eine zu große wirkt protzig.



Flaggen und Stander kann man in Tisch-, Fahrzeug-, Boots-, Schiffs-, Haus und Platzflaggen/stander unterteilen.

Hissen wir eine Platzflagge vor, so heißt das: Hier in diesem Lager ist Österreich. Sie weht von 8 Uhr bis zum Einbruch der Abenddämmerung am Mast.

Vereinsfahnen sollen immer auf einem eigenen Mast wehen und das Tag und Nacht – vom ersten Hissen bis zum Ende der Veranstaltung.

Sind mehrere verschiedene Nationale zu setzen, beginnt man mit der eigenen zuerst. Diese sollte möglichst etwas größer sein oder höher als die anderen gesetzt werden (Gastgeberstatus).

Die verschiedenen Nationalflaggen werden von links nach rechts in der Reihenfolge des französischen Alphabetes der Staatenbenennung (Allemagne, Belgique, Grande Bretagne, u.s.f.) gehisst.

Die Flaggenparade und deren Zeremonie richtet sich nach der anwesenden Platzflagge.

Im Trauerfall wird ein Trauerflor in die Flagge eingebunden.

Man hisst niemals mehrere verschiedene Nationalflaggen auf einem Mast!

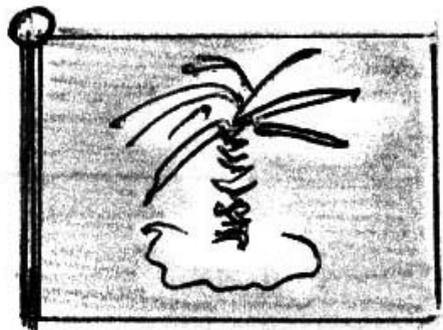
Die Beflaggung erfolgt bei österreichischen oder deutschen Fahrzeugen auf den vorderen Kotflügeln. Rechts die Nationale, links etwaige Stander, z.B. Vereinsstander, Einheits- oder Kommandostander. Bei vereinsinternen Ausfahrten kommt der Vereinsstander anstelle der Nationale auf den rechten Kotflügel. Es ist besser keine Beflaggung zu führen, als sich durch eine falsche Dekoration zu blamieren.

Fahrzeuge, Plätze, Anlagen und Häuser, bei denen eine Flagge nach oben zeigt, können dadurch aus der Luft leichter zugeordnet werden.

Beim Zeigen von historischen Flaggen und Standern soll man sehr vorsichtig sein. Hierzulande kann man dadurch allzu leicht mit dem Gesetz in Konflikt kommen.

Mit diesem Beitrag hoffe ich euch etwas Einblick in die Flaggengebräuche vermittelt zu haben.

C.A. Zupan



4. Camp Styria 2006



Erstmalig ist es dem Grazer Geländewagenclub gelungen, ein Treffen historischer Militärfahrzeuge auf dem Garnisonsübungsplatz PÖLS in der Steiermark abzuhalten. Dies ist die Folge von jahrelanger enger Zusammenarbeit des GGWC mit dem ÖBH bei zahlreichen Veranstaltungen, wie Leistungsschauen des ÖBH und bei diversen Festakten, bei denen der GGWC gerne historische Militärfahrzeuge bereitgestellt hat.

Unser besonderer Dank gebührt daher den Verantwortlichen des Österreichischen Bundesheeres, allen voran dem Militärkommandanten für die Steiermark Hrn. Gen. Maj. Mag. Winkelmayr, Hrn. Obstlt. Wabnik und dem Kommandanten des GÜPL PÖLS Hrn. Vzlt. Payer.

Auch möchten wir dem Landesrat und Bürgermeister von Zwaring-Pöls, Hrn. Johann Seitinger, für seine Unterstützung danken.

Unser Lager haben wir auf einer 3 ha großen Fläche, umgeben von der Kainach, einem Entlastungsgerinne und Teichen, abgeschirmt von Bäumen und Sträuchern, mit einer einzigen Zufahrt versehen, aufgeschlagen.

Ein direkter Weg hat auf den Übungsplatz geführt. Das Lager war durch die Lage voll getarnt, von außen nicht einsehbar und nur durch die Beschilderung auffindbar. Dadurch hat sich eine wunderbare Atmosphäre ergeben.

Zu diesem 4. Camp Styria sind gesamt 250 Teilnehmer (davon 50 Kinder) mit 145 historischen Militärfahr-

zeugen angereist. (Zusätzlich gab es noch viele Tieflader, Transporter und Anhänger, auf denen ein Teil der Geräte angeliefert wurde. Auch für diese Fahrzeuge gab es genügend Parkmöglichkeit, da der GÜPL eine Gesamtfläche von etwa 44 ha aufweist.

Unsere Teilnehmer kamen aus Italien, Schweiz, Deutschland, Belgien und Österreich.

Bei den Fahrzeugen war ein sehr breites Spektrum vertreten.

Neben dem Jeep MB, allen Varianten Dodge, GMC, Mutt, Haflinger, Pinzgauer, Husar, Kübelwagen, Schwimwagen, BMW und Zündapp Beiwagenmaschinen, KTM 250, M35, Movac, Puch G, Steyr 680, Iltis, Jagdwagen, S-LKW mit Tieflader, usw. usw. waren auch zahlreiche Ketten-, Halbketten- und gepanzerte Radfahrzeuge vertreten.

Ein M24 Kampfpanzer, der in 9-jähriger mühevoller Arbeit von einem Beschussobjekt zu einem funktionsfähigen Fahrzeug restauriert wurde, drei M4 Artillerieschlepper in wunderbarem Zustand und ein amerikanisches Halbkettenfahrzeug wurden auf der Panzerstraße neben den genannten Radfahrzeugen ausreichend getestet.

Im Camp konnten wir mit 4 Großzelten aufwarten, in denen das Casino und die Bereiche für Schlechtwetter untergebracht waren. Wir hatten 2 Zelte für Waschmöglichkeit und Kaltwasserduschen und konnten im GÜPL Kommandogebäude die Warmwasserduschen nutzen.

Unsere Casinomannschaft hat sehr fleißig gearbeitet und dadurch wesentlich zum Gelingen beigetragen.

Auch wurde es uns ermöglicht, an der Panzerwaschstraße unsere Fahrzeuge vor Verlassen des GÜPL zu reinigen. Hr. Vzlt Payer hat uns auch in diesem Punkt sehr unterstützt.

Unsere Clubmitglieder des GGWC waren immer zahlreich dabei. Ob beim Aufbauen des Lagers, bei der Abwicklung der Veranstaltung, der Ausfahrt als Ordner oder beim Abbauen, alle waren immer da. Das gesamte Lager wurde am Sonntag innerhalb von 4 Stunden komplett abgebrochen und der GÜPL wieder an das BH übergeben. Dafür bedanke ich mich auch im Namen von Walter.

Wir hatten während der Veranstaltung unwahrscheinliches Glück mit dem Wetter.

Am Anreisetag am Mittwoch hatte es in Strömen geregnet, dann war es





trocken aber nicht zu heiß und erst am Sonntag nach dem Abbau hat es erneut zu regnen begonnen.

Am Freitag Nachmittag wurde durch die Polizeieinheit COBRA, das Bundesheer, die Feuerwehr, das Rote Kreuz und unsere Fahrzeuge ein Tag der offenen Tür am GÜPL PÖLS veranstaltet. Es konnten sich zahlreiche Besucher das gesamte Ambiente ansehen und sich bezaubern lassen.

Musikalisch haben wir das Treffen bei einer Flaggenparade mit der Bundeshymne, vorgetragen durch meinen Sohn Daniel am Saxophon, begonnen und beendet.

Am Samstag wurde mit 2 Trompetern um 6.00 zum Wecken für die Ausfahrt geblasen.

Die Ausfahrt führte uns über Kitzreck in die Erzherzog Johann Kaserne nach Straß.

Dort ist das Jägerbataillon 17 untergebracht. Hr. Hptm. Mafianer hat uns in der Kaserne begrüßt, in die wir mit 75 Fahrzeugen und 170 Personen (Erwachsene und Kinder) unter Klängen steirischer Militärmusik eingefahren sind. Wir bekamen die Gelegenheit den Radpanzer Pandur, Granatwerfer, einen T34 und das Truppenmuseum Straß zu besichtigen. Anschließend

haben wir an der Truppenverpflegung teilgenommen.

In Straß befindet sich das ab 1583 erbaute Stammschloss der bedeutenden steirischen Adelsfamilie der Eggenberger. 1852 verkaufte Graf Karl Attems das Schloss an das Militär, das das Schloss als Militärerziehungsanstalt und Militärschule und dann als Kaserne nutzte. Heute ist hier die Erzherzog Johann-Kaserne des Österreichischen Bundesheeres untergebracht.

Während des Besuches der Kaserne haben wir einen Offizier zum Standesamt gebracht und wünschen ihm und seiner Frau nochmals alles Gute für die Zukunft. Der Bräutigam wurde mit meinem Jeep, vier Kradfahrern auf KTM und einem Dodge standesgemäß unter Militärmusikklingen nach Ehrenhausen geleitet.

Um 14 Uhr rückten wir aus der Kaserne ab und fuhren nach Aflenz bei Wagna. Dort wurden wir vom Altbürgermeister Hrn. Trampusch und GR Hrn. Stradner und weiteren Führern erwartet. Wir fuhren mit der gesamten Kolonne in den Steinbruch ein und konnten unsere Fahrzeuge im Stollen abstellen. Hr. Trampusch hat uns von der wunderbaren Akustik

überzeugt und danach einiges über die wechselhafte Geschichte des Bergwerkes erzählt.

Der seit 2000 Jahren bestehende Kalksteinbruch ist der älteste noch aktive Steinbruch in Österreich. Zahlreiche Bauten in Wien, Graz und Salzburg sind mit dem Aflenzner Stein gebaut worden.

Als die Alliierten ab dem Jahre 1943 mit Bombenangriffen auf Städte und Industrieanlagen begannen, wurde nach bombensicheren Stollen für die Rüstungsindustrie gesucht.

Im Februar 1944 wurde in den Höhlen eine Produktion für Panzer und Flugzeugmotoren begonnen.

Zur Durchführung der Schwerstarbeiten wurde ein Nebenlager vom KZ Mauthausen errichtet.

Der Bevölkerung wurde die Todesstrafe angedroht, wenn sie über das Projekt redet oder Kontakt zu KZ Häftlingen herstellen sollte.

Zwischen dem Februar 1944 und dem April 1945 gab es nur im KZ Aflenz über 600 Todesfälle unter den Häftlingen.

Nach der Besichtigung sind wir zurück in das Lager gefahren.

Im Lager hatten wir erstmals eine Feldpost, betrieben von Carl Adolf



Zupan, installiert. Zahlreiche Briefe wurden abgegeben und zum Versand gebracht.

Die Verpflegung war an allen Tagen ausreichend und pünktlich zur Stelle und ging über Gulaschkanonenfutter, steirischer Jause, Grillhühnern, Militärverpflegung aus der Kochkiste, Truppenverpflegung in der Kaserne bis zur Grillstelze.

Natürlich kamen täglich frische Semmeln zum Frühstück.

Ein besonderer Dank ergeht an unsere Teilnehmer, die für eine gelungene und sehr diszipliniert abgelaufene Veranstaltung mitgesorgt haben.

Wir werden versuchen im Jahr 2010 eine ähnliche Veranstaltung abzuhalten.

Nochmals vielen Dank von Walter und Dietmar.

Dietmar Heger



Bösenstein Offroad Classic (BORC)



Die Bösenstein Offroad Classic (BORC) ging heuer bereits in der 4. Auflage über die Bühne. Gegenüber der 2. BORC waren heuer weniger historisch interessante Fahrzeuge am Start. Dafür erfreut sich die Veranstaltung vor allem bei Offroadern aus der näheren und mittleren Umgebung großer Beliebtheit und ist/war für etliche auch der Einstieg in die Offroad-Szene. Die Veranstalter aus Hohen- tauern sind inzwischen schwer vom Land Rover-Virus befallen worden, man arbeitet mit dem Wolfsberger Land Rover-Club zusammen. Entsprechend hoch war auch die Dichte an teilnehmenden Fahrzeugen aus dem Hause Land Rover.

Der GGWC war heuer mit Horst Malner auf Dodge, Walter Friedrich ebenfalls auf Dodge, Hubert Ruff auf Puch 300 GD und meiner Wenigkeit auf Mercedes 350 GD vertreten.

Für die Teilnahme an der BORC sprechen vor allem der landschaftliche Reiz der Niederen Tauern, die gastfreundlichen Bewohner sowie der gemütliche Gesamtcharakter der Veranstaltung. Zwischen den einzelnen Sektionen wird immer wieder eingekehrt und auch am Abend wird ordentlich zugelangt.

Bei der Auswahl der Sektionen bemüht man sich wirklich. In Hohen- tauern ist es noch üblich, dass der Grundeigentümer ein paar Bäume frü-



her zu Brennholz aufarbeitet, damit eine ordentlich lange Strecke zusammenkommt.

Die Teilnehmerfahrzeuge wurden ziemlich wahllos in vier verschiedene Gruppen eingeteilt. Ich mit meinem langen G war zum Beispiel mit einem Willys MB und mehreren Suzukis in einer Gruppe, während ich die drei anderen langen G nur am Beginn und Ende der Veranstaltung zu Gesicht bekam. Diese bunte Fahrzeugmischung bringt zwar Abwechslung und gute Vergleichsmöglichkeiten der einzelnen Fahrzeugtypen, macht aber hinsichtlich einer strengen Wertung misstrauisch. So habe ich den Sieger meiner Wertungsklasse bei der Siegerehrung das erste Mal gesehen. Dennoch muss man die Organisation loben. Gut vorbereitet, straff und pünktlich durchgezogen, trotzdem niemals streng und immer hilfsbereit.

Der Sieger wurde auch heuer wieder in 4 Sektionen am Samstag ermittelt. Erstmals galt es dabei eine Trialsektion zu bewältigen, mit einigen „hohentauern“ Besonderheiten. Eine Re-

tourfahrt wurde gleich schwer bewertet wie ein Abwerfen des Markers (Beilagscheibe). Was gar nicht so einfach war, denn als Trialstangen waren massive Zaunpfähle eingeschlagen worden. Eine Land Rover – Fahrerin hatte nach einer Stangenberührung einen langen roten Kratzer am Auto – die Trialstange hatte sich hingegen nur unkenntlich bewegt. Auch ein Weg sich einen besseren Trialfahrstil anzueignen.

Die restlichen 3 Sektionen waren als Gleichmäßigkeitsstrecken ausgelegt, einmal im ehemaligen Magnesit-Tagbau und zwei Mal in den Wäldern des Triebentales. Fahrerisch war die ganze Veranstaltung eher anspruchslos, auch ein VW 181 Kübelwagen und ein langer, tiefer Suzuki Vitara konnten alle Sektionen bewältigen. Vom Charakter her ist die Veranstaltung daher auch gut für Einsteiger und weniger Engagierte mit straßentauglichen Geländewagen geeignet. Und wie ist es da den GGWC'lern ergangen, auf die eine solche Beschreibung ja eher nicht passt? Da ich einer anderen Gruppe

zugeteilt war, kann ich leider nur vom Hörensagen berichten. Mit einem Dodge, der nur wenige cm schmaler ist, als die Trialstangen gesteckt sind, wird ein Trial natürlich auch zur Herausforderung. Auch für die engen Waldpassagen gibt es geeignetere Geräte als einen breiten Dodge. Dennoch konnten Horst und Walter die hintere Triebental-Sektion bewältigen, während den zahlreichen Pinzgauern der Lindner-Traktor vom Mayer Bauern zur Hilfe kommen musste. Walter mit Sohnmann als Zeitansager fuhr die Gleichmäßigkeitsetappen mit 3x0 Abweichung und wurde 1. in sei-



ner Klasse, Horst war ihm mit Platz 3 dicht auf den Fersen. Hubsi war in Sachen Entwicklungshilfe unterwegs und gab den anwesenden Eingeborenen eine erste Lektion, was mit einem lappländerbewaffneten G und einer sehr engagierten Fahrweise alles möglich ist. Den Trial in die verkehrte Richtung gefahren, gegen alle Wetten eine für unbezwingbar gehaltene Steilwand im 4. Anlauf genommen, die Gleichmäßigkeitsstrecken in Rekordzeit durchrast. Die gute Platzierung war da eher nebensächlich.

Für mich war es nach dem Wüstenurlaub die erste Ausfahrt mit dem G in engem, heimischen Geläuf. In erster Linie legte ich darauf Wert das Auto ohne Aufsitzer oder Kratzer durch das Gehölz zu steuern. Dennoch, wenn ich eine Sektion in gemütlichen 8 Minuten 20 fahre und der Hubsi sowas in 3 Minuten 05 erledigt, da sollte ich noch etwas an meinem Fahrstil feilen oder mich nicht mehr als Grazer Geländewagenfahrer zu erkennen geben.

Die sonntägliche Ausfahrt auf die Alm zum Franzlbauer entwickelt sich immer mehr zum wahnsinnig-witzigen Höhepunkt der Veranstaltung. Während die gemütlicheren die Veranstaltung bei Bier und Brettljause ausklingen lassen, gibt es ein beinhartes Duell um die schnellste Zeit auf der Almsektion. Vor allem Einheimische prügeln ihre alten Suzukis, Pajeros und Ferozas beinhart und sehr spektakulär um den steinig-harten Parcours.

Walter Prosecc

Zum Thema Tagliamento: Gefunden in einem Gästebuch im www

Hallo Miteinander!

Ich war letztes Wochenende Tagliamento schauen und habe dabei auch folgendes in Erfahrung gebracht.

Die Situation: Die Italiener haben „grundsätzlich“ einerseits das Campieren und andererseits die Zufahrt zum Flussbett verboten.

Alle die den Tagliamento kennen wissen aber, dass es Schlupflöcher gibt – damit bleibt zu hoffen dass einerseits nur mehr ausreichend Vernunftbegabte (!) dieses Areal „zum Relaxen“ aufsuchen und dass andererseits die Italiener nur schlecht kontrollieren bzw. nicht abstrafen. (angeblich werden/wurden € 400,- pro Sünder eingehoben)

Weitere Ausführungen diesbezüglicher Natur spare ich mir hier, will aber dazu noch folgendes als Reflexion anmerken, da auch diesmal amerikanische V8-Kreisel mit einschlägiger Autonummer zu sehen und hören waren.

Heute ist der Tagliamento zerstört und morgen wird der nächste Geheimtipp demoliert!

Wie lange und wie oft noch? Es liegt in unser aller Verantwortung entsprechende Stümper in aller gegebenen Form auf ihr Unvermögen hinzuweisen, da es ja um unser aller „Restfreiheit“ geht – Zivilcourage Freunde!!!

Schwarze Schafe einzufangen ist schwer, klar, dennoch, ein kurzer Biertratsch kann oft auch „Blitzkneisser“ überzeugen – versuchen wir gemeinsam ein wenig „Pfarrer“ zu spielen, bevor es ganz zu spät ist. Bitte hilf auch Du mit!

Ich meine: „Begrifflicher Weise“ liebt es niemand, wenn sein Territorium geschändet bzw. missbraucht wird, das sollten besonders wir als Österreicher wissen, wo wir doch alle sehr gerne auf unsere Rechte pochen und unser Eigentum besonders heftig verteidigen – „Durchgang und Umkehren verboten...“.

So gesehen ist es den Italienern nicht zu verübeln, wenn sie es verurteilen, dass ganze Geschwader an Off-Road-Club-Clowns (auch Motocrosser) über den Tagliamento herfallen, dann auch noch als Großsippschaft Zeltstädte errichten und nichts als Lärm, Staub und Müll hinterlassen. Auch sollte mit ausreichend Intelligenz zu verstehen sein, dass die dortigen Friulaner mit

dem Balzgehabe von promillegeschwängerten Restidioten wenig am Hut haben, die mit viel PS und Lärm Kreise fahren, Tauchversuche veranstalten und Badegäste (nahezu) niederfahren.

Über all jene, die dann überdies noch Ölsuren ziehen und Notstromaggregate betreiben oder Rennen veranstalten, reden wir am besten gleich gar nicht."

In diesem Sinne erlaube ich mir folgende „Gedankenstütze“ weiterzugeben und habe auch nichts dagegen, wenn Du diese „Hilfe für Bedürftige“ weiter verbreitest:

- 1.) Geländewagentouren, Offroad-Touren, Endurotouren, Baden, Campen usw. sind nur in Gebieten wie beispielsweise dem Tagliamento möglich. Daher die Bitte zum Weiterflüstern an alle, in solchen Fällen und Arealen leise, unauffällig sowie zivilisiert aufzutreten!!!
- 2.) PS-Bolzen, Trialfahren, Motocrossen, Kreisglühen, Schwimmversuche, Tauchgänge etc. sollten in unser aller Sinn in geschlossenen Arealen wie Kiesgruben, Bergwerken udgl. stattfinden, von mir aus auch entsprechend ausgelassen und mit geschwellter Brust, wenn ma's hoit braucht.

Prinzipiell reichen jene Angriffe auf Geländewagenfahrer schon, die wir auf der normalen Straße ertragen müssen (Fußgängerschreck, Verbrauchsgigant, Umweltschädling, Bambihetzer bla, bla, bla). Dass uns unser Hobby nun einige „Restbegabte“ aus den eigenen Reihen flächendeckend zerstören wollen, das sollte und dürfte kein charakterfesterer Offroader kommentarlos hinnehmen - wie siehst du das?

In diesem Sinne liebe 4x4-Grüße

P.S.: Eigentlich erstaunlich, dass es noch immer Menschen gibt, die nur mit Vorschriften die Orientierung behalten.

Quelle: www.geländewagen.at/forum

Wir wollen dieses Schreiben als Anlass nehmen, und einfach darüber wirklich Nachdenken!

Solltest Du Dein Verhalten hier wieder finden, mögest Du es Ändern!

Wir werden versuchen, wie im Vorjahr, uns auf kleine Gruppen aufteilen.

Da es keine Generelle Erlaubnis gibt, fährt jeder auf eigenes Risiko in das Gelände ein.

*Weiteres zur Tagliamentowoche
umseitig. Schönen Urlaub wünscht
Dir Dein GGWC-Team
Walter Auner*

Vorschau auf die Tagliamentowoche

Auch heuer soll wieder unser formloses, aber dafür umso gemütlicheres Zusammentreffen am Tagliamento statt finden. Maria Himmelfahrt, der 15. August fällt heuer auf einen Dienstag. Aus diesem Grund wird auch das Hauptzusammentreffen auf den Beginn der KW 33 fallen. Es werden aber sicher auch bereits in der KW 32 einige Clubmitglieder vor Ort sein. Absprache unter den Teilnehmern direkt bzw. an den Clubabenden (beim Bergles Franz)

Die Lage der Camps wird wie üblich kurzfristig vor Ort unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten und des Wasserstandes festgelegt.

Momentan ist die Lage am Tagliamento eher ruhig bzw. sind uns keine negativen Vorfälle bekannt geworden.

Dennoch gilt nach wie vor:

Es gibt keine generelle Erlaubnis von Seiten der italienischen Behörden. Das wilde Campieren über einen längeren Zeitraum ist in Italien generell verboten. Lokale Fahrverbote für Fahrzeuge im Bereich des Tagliamento sind zu beachten.

Der GGWC mit seinem Team lehnt kategorisch jede Verpflichtung und Haftung ab.

Du fährst auf dein eigenes Risiko zum Tagliamento.

Jeder hat sich gesittet zu verhalten. Keine Fahr- und Waschaktionen in der Nähe von Badenden und Anglern. In der Nähe von Siedlungen unauffällig verhalten. Nicht in den landwirtschaftlichen Flächen fahren. Die Camps eher klein und unauffällig halten.

Konsumation vor Ort, z.B. Eis und Pizza essen, Lebensmittel einkaufen trägt wesentlich dazu bei von den Einheimischen als Wirtschaftsfaktor und damit gern gesehener Gast gesehen zu werden.

Schon seit fast 10 Jahren gibt es jährliche Ausfahrten/Treffen am Tagliamento. Unter Beachtung gewisser Spielregeln war dies immer problemlos möglich und so sollte es auch heuer und in Zukunft machbar sein. Aktuelle Neuerungen und Änderungen erfährst du an den Clubabenden.

Clubabende im Sommer

Traditioneller Weise finden auch heuer wieder die Clubabende während der Sommerferien bei jedem Wetter im Gastgarten des Gasthauses Alt-Eggenberg (Baiernstraße 3; NW-Ecke Schloß Eggenberg, ehemalige Straßenbahndation Linie 1) statt. Dort

kredentz uns unser Clubmitglied Franz Bergles im schattigen Gastgarten kühles Bier und saftiges Grillfleisch.

Beginn ist jeweils um 20 Uhr. Jeden 1. Donnerstag im Monat zusätzlich Film- und Infoabend mit Veranstaltungsvorschau!

Allradmesse 4x4 2006

Von Donnerstag, dem 31. August bis Sonntag, 3. September findet auf Schloß Harrach in Bruck/Leitha die 4x4 2006, laut Veranstalter Österreichs größte Allradmesse, statt. Erwartet werden 60 bis 70 Aussteller, darunter alle namhaften Hersteller und etliche Ausrüster für 4x4 PKW, SUV, Geländewagen und Quads, sowie an die 10.000 Besucher. Neben den Messeständen gibt es mehrere Teststrecken

auf denen die Geländewagen und Quads (unter Aufsicht) auch getestet werden können. Siehe auch unter www.allradmesse.at.

Am Samstag, den 2. September gibt es eine gemeinsame GGWC-Busfahrt mit ermäßigtem Eintritt.

**Kartenreservierungen bei
Walter Sprosec; 0664/ 27 54 130
oder walter.sprosec@utanet.at**

INSERATE

Suche 1 oder 4 **Stahlfelge(n) 6J16** für Puch G + 1 Stk. BF Goodrich Mud Terrain 235/85R16 als Reservereifen + passende Reserveveradhülle walter.sprosec@utanet.at, 0664/2754130

VW 181 Kübelwagen/Jagdwagen; Bj.74, 48 PS, 1600ccm, ex ÖBH, neuer Motor bei ÖBH, Originalzustand – militärbeige Außenlackierung; VB € 3.200,-; 0664/5867964; Storfer, Wolfsberg

Sachs Rennsportkupplungen: Verstärkte Kupplungen für Rennsport, Off-Road, getunte Motoren; Sonder- und Einzelanfertigungen: organische Rennsportbeläge, verstärkte Ausrücklager und Druckplatten. Ich berate Sie gerne! Karl Lurger Performance Parts; Präbach b. Eggersdorf; Tel. 03117/3400 o. 0664/9033333; vwkaefer@aon.at

Dodge WC 52; Bj. 1942, (mech. Seilw.) guter optischer + technischer Zustand, Plane komplett neu, rot lackiert, da ex Feuerwehr, aus Altersgründen zu verkaufen (Besitzer – nicht Auto); Mag. Gerhard Atlas, Wien, Tel.+Fax: 01/726 56 84, atlas@inode.at;



Ohne Worte...**Impressum**

GGWC – GrazerGeländeWagenClub

8020 Graz, Postfach 1142

Obmann: Walter Auner, 0699/1004 1407

Obmann Stv.: Norbert Jauk, 0664/1532 388

Homepage: www.GGWC.at, E-Mail: office@GGWC.at

Konto-Nr. **NEU**: Die Steiermärkische 05802001577; BLZ 20815

ZVR: BPDG/GZ: Vr 297/1-1981

Namentlich gekennzeichnete Artikel stellen die freie Meinung des Autors dar. Die Meinung des **GGWC** und seiner Mitglieder kann eine andere sein.

