



GGWC Fichtenralley	2
GGWC-Feldweihnacht.....	6
30 Jahre Schneerallye Pörtschach	7
Pinkis Beifahrerbericht zur Schneerallye rund um Pörtschach	11
30. Kärntner Schneerallye in St. Urban / Simonhöhe	12
Wie kam die Schneerallye nach St. Urban	14
Ferves – Ferrari Veicoli Speciali	15
Ardennen-Treffen.....	18
Auszug aus dem LGBL	19
Terminvorschau	24

GGWC Fichtenrallye – 25. November 2006

Barger Adi: „Am 25.11. haben wir einen Trial das wäre genau das richtige für Euch!“

Also gut – mit Lorenz und Thomas habe ich mich per VW Bus+Hänger mit Hafi auf den Weg gemacht.

Treffpunkt mit Startbüro, Fahrerbesprechung und Frühstück war im „3 Maderl Eck“ in Pachern bei Graz.

An den Start gingen nach einer Demo-Fahrt von Hubert Ruff „Hubs“ 25 Autos in 5 Gruppen aufgeteilt.



Los gehts ins Gelände.

Das Team 1 bestehend aus Haflingern (Lorenz Rohde mit Beifahrer Thomas Sprinzing (auch genannt: Exilfranke bzw. Klinsi) Louis Dampf, Adi Horner, Gottfried Maurer und Wolfgang Micheler) konnte nach Horner's Stiefelwechsel (von Cowboy auf Gummi) in die Wertung gehen.

Rohde voraus, den ersten Steilhang hinunter in ein kleines Bachbett. Einen im Bach liegenden Erlenstamm hat Lorenz mit seiner Motorsäge entfernt,



Als erster Teilnehmer gleich ins Wasser mit Baumstamm. Achtung nur 35 cm Waatttiefe!!

was der Gruppe allerdings Minuspunkte eingehandelt hat, wegen entfernen eines Hindernis. Die vorsorglich ausgerollte Seilwinde war nicht erforderlich. Die nachfolgenden Haflinger kamen dann problemlos durch.

Erster Hafi mit Seilwinde die schwersten Meter der nächsten Aufahrt hochgezogen und dann die anderen Teamgefährten angehängt. Bis auf Gottfried der mit seinem (bzw. Schmidt Wolfgang's) CH-Haflinger (24PS original Zustand) die ideale



Endlich mal richtige Werksunterstützung



Lorenz' neues Kunststoffseil im Einsatz

Linie gefunden hat und ohne fremde Hilfe die Auffahrt bewältigt hat. Die folgende Steilabfahrt auf noch bewachsenem Waldboden fuhr das Haflinger-Team mit einer um den Baum gewickelten Leine hinab. Leider ist Adi H. auf einem Baumstumpf



Herr Dampf bei der Auffahrt. (er war schon per Achse in Ksar Ghilane)



Der einzige Haflinger der diese Auffahrt ohne Winde schafft. Gottfried mit der idealen Spur und serienmässigen 24 PS.

mit seinem Motorschutz ausgesessen. Seine teamfähigen Kollegen haben ihn mit einem 4m langen Erlenstamm runter gehebelt. Die nächste Auffahrt, eine abgebrochene kurze Bachböschung, haben die Jungs per Seilwinde und Umlenkrolle gemeistert. Die letzte schwere Stelle (an der sich der Pinzgauer im Kabel 1 Video festgefahren hat) gesichert abwärts, bis auf Wolfgang Micheler, und geschlossen ins Ziel gefahren. Reine Fahrzeit betrug ca. 6 min, Gesamtzeit: ca. 50 min.



Adi H. hängt konzentriert am Seil



Das nächste Hindernis, eine steile Uferauffahrt

Das Team 2 war etwas unglücklich zusammen gestellt. Ein Frontera der sich leider nicht als tauglich erwiesen hat und ein nicht teamfähiger Teilnehmer mit Seilwinde. Siro war in dieser Truppe der „Besenwagen“ und hat Teamgeist gezeigt. An der langen Steilwand hatte er gute Traktion mit seinen modifizierten Maloyas und konnte seine Kollegen raus- bzw. aufziehen.

Ich habe bei Andi Krenn im Pinzgauer als Beifahrer agiert, trotz ab-



Hier mussten alle Hafis und später auch viele der Grossen hochgezogen werden. Die Pinzis haben es alle alleine geschafft.



Abfahrt, vorsichtshalber gesichert, das ist die Stelle an der sich der Pinzi im Kabel 1 Film bergauf festgefahren hat. Ein vglw. neuer G 300 TD mit 210 PS 265/75 BFG AT und mit Schwung hat es damals geschafft.

gefahrener Reifen sind wir recht gut durchgekommen.

Die Steilauffahrt wurde für die nächsten Teams immer schwerer besonders nach dem die 3-Achser Pinzgauer gewütet hatten. Selbst Hubsi, der bei der Demo-Fahrt ohne Schwierigkeiten durch gekommen ist, hatte Probleme. Die einzigen die zum Schluss fahren konnten waren die 712-Pinzgauer und Leo Riffel per G.

Den Preis für den grössten Teamgeist hat das Team Haflinger gewonnen + Platz 4 belegt.

Wir 3 Deutschen danken dem ganzen GGWC mit extra Lob an Norbert, Hubsi, Walter, Adi B., Jausen-Klaus und natürlich dem Waldbesitzer.

Nach 10 Stunden Anfahrt hat sich dieser Tag für uns gelohnt und wir sind beim nächsten Mal wieder dabei.



*Die Sieger Gruppe: vlnr. ::
Andy Wolf (Toy -Landcruiser),
Walter Friedrich (Pizgauer 710M),
Andy Thalhammer (Puch G-Mil-lang),
Georg Friedrich (Puch G-Mil-kurz).*

Lorenz's neues Kunststoffseil auf der Haflingerseilwinde hat sich gut bewährt und den Hafi um 15kg vorne erleichtert.

Lorenz's Beifahrer Thomas Springzing (der „Sausteign Besitzer“ vom teamsaurer) zum Abschluss der Fichtenralley: „Eine Fetzen -Gaudi, Qualitätsurteil: gut!“

Kleine Schwester, die den kleinen Bruder hat, aber auch den grossen vom Grossen fahren darf!

*Text: Evelyn
Bilder und Bildtexte: Lorenz*



GGWC-Feldweihnacht

Wie vor einigen Jahren schon angedacht, fand unsere Weihnachtsfeier 06 erstmals im Feld statt.

Für die Organisation dieser Feldweihnacht traten die Initiatoren Walter und Horst ein.

Es wurde der Feldfeier- und Spielplatz in Kalkleiten als Austragungsort gewählt.

Mit einem großen Lagerfeuer und einigen Feuerfässer wurde für gute Wärme gesorgt. Stimmungsvolle Kerzen, Fackeln und natürlich durfte ein geschmückter Weihnachtsbaum auch nicht fehlen.

Zu unserer Feier konnten wir mehr als 60 Personen begrüßen, die der Einladung gefolgt sind.

Es gab Feuriges, wie Gulaschsuppe, Glühwein aus der Feldküche von



Feldküchenmeister Horst serviert. Für andere Getränke wie Wasser, Saft, Bier war ebenfalls gesorgt.

Holzmeister Walter stellte große Holzscheiter für die Feuerstelle bereit.

Zur Einstimmung wurde auch ein Lied auf den Tannenbaum angestimmt.

Durch die Stehpulte und lockere Anordnung kam viel mehr Bewegung in die Feier und war nicht so eingeschränkt, wie in einem Lokal. Die Benzingespräche flossen locker.

Um ca. 21.00 Uhr ging der große Teil, eine kleine Runde war noch mit den Aufräumarbeiten beschäftigt.

Eine tolle Veranstaltung für unsere Runde. Danke nochmals den zwei Organisatoren, Walter und Horst.



30 Jahre Schneerallye – Pörtschach



Als wir vor 30 Jahren, dass waren Josef und Bernhard Trattnig und Norbert Schandl mit 25 Geländewagenfreunden die 1. Schneerallye auf Pörtschacher Gebiet veranstalteten, war auch ein schneearmer Winter, wenn gleich auf manchen Flecken ganz wenig Schnee lag.

So war es auch heuer, nur fuhren wir bei Osterwetter, wer einen offenen Geländewagen hatte, montierte das Verdeck ab. Nach einer wenigen sekundenlangen Festrede des Präsidenten, begrüßte Bgm. Mag. Arnold die 100 erschienenen Teilnehmer und das Veranstalterteam. Als Einziger, dankte er auch den Erfindern und jahrzehntelangen Fahrtleitern der Schneerallye und wies auf die wirtschaftliche Bedeutung der Veranstaltung hin. Die Allradler kommen nämlich nicht nur im Winter zur Schneerallye, sonder wie auch Schneerallye Wirtin Maria Joainig

weiß, gerne im Sommer wieder.

In vielen Gruppen mit ca. 10 Fahrzeugen, begeben sich die Fahrtleiter in die Gebiete der Forstwege des Gaisrückens, nach Prosintschach, Goritschitzen, Ameisbichl, sowie nach Pischeldorf oder auch auf die Glas-Range nach Karnberg. Überall dort, hatten wir große Privatflächen und Forstwege zur Verfügung. Immer wieder werden wir von den Teilnehmern wegen der der tollen Möglichkeiten des Geländefahrens gelobt. Beeindruckend war heuer ein neues Geländestück in Ameisbichl, dass von meiner Gruppe nicht befahren wurde, derartige Steigungen und Querrinnen ließen die bundesweit angereisten Freunde darauf verzichten. Ein 60 ha Gebiet hatte Norbert Schandl gefunden, wo wir uns frei bewegen konnten. Auf den fast 2km langen, durchgehenden Flächen eines abgeernteten Maisfeldes welches uns zur





Verfügung stand, erreichten die speziell ausländischen und getunten Geländewagen Autobahngeschwindigkeiten.

Zu Mittag kommen wir alle mitten in Pörschach zur Feldküche zur allgemeinen Labung, die von unserem weiblichen Team erfolgt. Blitzschnell wird die Gulaschsuppe gegessen, die Freunde können es nicht erwarten, bei herrlichem Sonnenschein und blauem Himmel wieder in das Gelände zu kommen. Am so genannten Römersteg in Goritschitzen erklimmen die Fahrzeuge eine 100% Steigung (45°), was eigentlich unmöglich erschien. Speziell die vielen italienischen Teilnehmer können nicht genug von der Ebene des Tuderschitzer Tales bekommen.

Es ist dunkel als wir zum Rallyeabend beim Gasthof Joainig eintreffen, wo uns eine Openair-Party mit Tanzkapelle und Gasheizstrahlern erwartet. Am nächsten Morgen 10 Uhr führen

letzte Motorwanderungen durch das Pörschacher-Moosburger Gebiet zum Ende der Veranstaltung. Allerdings kommen nicht mehr alle Teilnehmer mit. Der Tanzabend und der Smalltalk an der Joainig-Theke ließen viele in den Betten bleiben.

Nach einer Siegerehrung für die 100 Teilnehmer, verabschieden wir uns mit gleichzeitigem Dank an die Gemeinde Pörschach, die beteiligten Behörden und vor allem an die vielen Grundbesitzer, die uns erlaubten Ihren Besitz zu befahren.

Rallysplitter, Rallyratsch

Bgm. Arnold wies in seiner Ansprache auf den wirtschaftlichen Aspekt der Schneerallye hin. Er geht vom gastronomischen Teil bis zur Kfz-Wiederherstellung. Warum? Deshalb. Der Industrielle **Adriano Iussic** verwechselte im Hochwald, beim Automatikgetriebe seines Hummers die 1. Gangstellung mit der Retourgangstellung und fuhr somit frontal in einen





Baum. Ein viertel der Vordermaske des Hummers brach ab wie Porzellan, dabei ist dies schusssicherer Kunststoff. Der mitfahrende Land Rover von **Herrn Vogric** aus Friaul, dachte auch sein Landy ist schmaler und braucht eine Teillackierung. Zwei Suzuki Jeep fielen um und brauchen auch einige Neuteile, von gerissenen Steckachsen, kaputten Getrieben ganz zu schweigen...

Lange Zeit hat **Gernot Glas** an seinem Suzuki 413 auf schön gerichtet. In den endlosen Weiten des Tuder-schitzer Tales allerdings, brach einem Wernberger Cherokee das Heck aus und tuschte genau in die Front des neuen Susi. Die Hinterachse des Cherokee stand beim Rücklicht, der Susi war nimmer neu...

Es hat schon Tradition, dass stets einen Tag vor der Schneerallye nach tagelangen Vorbereitungsfahrten, der Jeep MB von **Norbert Schandl** einen schweren Motorschaden bekommt, so auch heuer, worauf Norbert in den Susi eines Neffen steigen musste, um

seine Truppe in den Hochwald bei St. Bartlme zu bringen...

Direkt vom Flugzeug aus Peking, donnerstagabends angekommen, kam **Bernhard Trattinig** schwerst verkühlt als Fahrtleiter zur Schneerallye. Die kühle Luft bewirkte, dass er am 2. Schneerallyetag endgültig ins Bett musste. Für Vertretung sorgte Andi und Sabine...

Zu einer Bergjause aus der riesen Heckklappe seines Hummer lud **Adriano Iussic**, der in Friaul die Kaufhauskette „Sconto Piu“ besitzt. So wurde in meiner Gruppe von Mortadella, Montasio bis zum Panetone, nebst dazupassenden Getränk eine nette Jause geboten. Dies fand auf der sonnigen Kuscherhalt in Simis-lau statt. Dieselbe Party gab es einen Tag später noch einmal in Goritschitzen. Es war nur gut, dass unser Gastfreund diesmal seinen Himbeergrappa nicht mit dabei hatte, da bei einer der letzten Rallyes dies der Grund war, warum sich viele um 17.00 Uhr zu Bett legten. Nebenbei, der Grappa war herrlich und schmeckte so ähnlich wie ein Pago Fruchtsaft...



Seit 30 Jahren mit dabei sind **Hr. Keul**, der 1.000 km Anreise aus der Eifel auf sich nimmt, gefolgt von **Umberto Rom** aus Triest und **Karl Polly** per VW Schwimmer aus Wien. Der Schwimmwagen konnte seine überlegenen Geländeeigenschaften wieder unter Beweis stellen. Auch **Italo Zompicciati** aus Orsaria ist mit Jeep Freund **Ralf Mandl** jahrelang dabei.

Der König auf den fürchterlichen Holzbringungswegen am Gaisrücken war **Ing. Gert König** mit seinem 4-Rad Pinzgauer, der auf Wegen, wo man wirklich die Luft anhielt, seelenruhig bergauf und bergab fuhr. Während der ganzen 3 Tage, war trotz teilweise horrenden Geländes der Pinzgauer nicht ein einziges Mal stecken geblieben...

Auch schon eine Ewigkeit kommt unser Tiroler Freund **Franz Kathrein** mit seinem Volvo Laplander zu uns und brachte heuer noch einen Gast mit dem noch größeren Laplander Modell mit. Die Eigenschaften dieser schwedischen Geländewagen, sind so ungefähr das Beste auf dem Geländewagensektor.

Pünktlich zur Schneerallye kam in die Trattig-Sammlung ein KRAKA – das ist die Abkürzung die das Fahrzeug, welches vor 30-40 Jahren die deutsche Bundeswehr hatte und heißt Kraftkarren. Das überaus professionell aussehende Fahrzeug, hat nur Hinter-



radantrieb und dient als Behelfsfahrzeug für Luftlande- und Fallschirmtruppen. Da im Ernstfall Flughäfen vom Kampfgebiet meist weiter entfernt sind, wurden die in Globemasters übereinander gestellten und so transportierten Kraka ausgeladen, mit Trauben von Soldaten beladen und zum Kampfgetümmel geführt, allerdings über Manöververeinsätze ist der Kraka nicht hinausgekommen, überdies kann in minutenschnelle ein SMG oder die Panzerabwehrwaffe Milan montiert werden. Die Geländeeigenschaften des kriegerisch aussehenden Fahrzeuges sind allerdings bescheiden, er gehört zur selben Gruppe wie der Austrin Minimoke, der ebenfalls als Behelfsfahrzeug für Lufteinheiten diente. Etwas Ähnliches hat auch die italienische Armee, den Motormulo, allerdings mit 4-Radlenkung und Antrieb. Der Kraka wurde erst mit Gogomobilmotor dann mit BMW 700 Motor gebaut.

*Sabine und Josef Trattig
Quelle: www.ogcw.at*

Pinki's Beifahrerbericht zur diesjährigen Schneerallye rund um Pörschach



Zuvor gleich ein Ausdruck der Freude. Diesmal ist alles super gelaufen. (Vergleiche auch Bericht in Clubinfo Winter 2006, Seite 14ff) Die Haflinger (techn.) waren diesmal vorzüglich vorbereitet, die Fahrer mit Copiloten bestens gestimmt. Wir nahmen die übliche Route über die alte Pack, oben schnell einen Kaffee hinuntergestürzt und mit Vollfahrt schafften wir die Distanz nach Pörschach in ca. 3,5 Std. Dort gleich eingeeckelt und sofort ging es ins Gelände. Nachtfahrt, es war staubtrocken, die Strecke und das Gelände wundervoll. Die beiden uns vom Veranstalter beige-

stellten Pfadfinder entpuppten sich als wahre Freunde und Könner führten unsere Kolonne. Auf Grund der vielen Haflinger, auch nicht GGWCler waren dabei, wurde eine eigene Haflingergruppe gebildet und so brauchten wir auf andere Fahrzeuge nicht Rücksicht nehmen. Gleichwertige waren unter sich. Samstag den ganzen Tag wieder im Gelände und auch den halben Sonntag. Ausfälle gab es keine größeren, alles wurde vor Ort wieder ins rechte Lot gebracht. Aufgelockert wurde das Vergnügen mit einem Abendcocktail unter der Burg, herumschießen mit der Gulaschkanone und einem Holzschleiftransport. Nach dem Lob durch den Veranstalter hieß es gleich aufsteigen und in gestrecktem Galopp ging es zurück in den heimlichen Stall. Wir haben die Zeit des Hinrittes, zurück locker unterboten. In Gedanken beim kommenden Round-Up 2008,

für die Haflingerfahrer: Pinki



30. Kärntner Schneerallye in St. Urban / Simonhöhe...

...ein Jubiläum!

Auch heuer trafen sich wieder viele Geländewagenfahrer in St. Urban. In unserer Ausschreibung steht jedes Jahr: „...in der schneesicheren Winter-sportgemeinde...“. Als wir Gruppen-leiter uns einige Wochen vor der Ver-anstaltung das erste Mal trafen, war kein Schnee in Sicht. Wir waren uns schon sicher, dass es heuer eine Schneerallye ohne einen Millimeter Schnee gibt. Der Wettergott hatte mit den Jubilaren Einsehen und schickte uns ein paar Tage vor dem Beginn etwa 20cm Schnee und ein traumhaftes Wetter noch dazu. Die Fernsicht auf den Bergen von St. Urban ist bei diesen Bedingungen atemrau-bend schön.

Fast alle großen Firmen haben zur Zeit das Motto: „Wir konzentrieren uns auf unsere Kernkompetenzen“. Da wir ja ein Oldtimerverein sind, und die behördliche Genehmigung für die Veranstaltung eben nur für diesen Zweck erteilt wurde, „mußten“ wir uns auf die angesprochenen Kernkompetenzen besinnen. So war es uns leider nicht möglich, einigen guten Freunden, die gerne mitfahren wollten, aber deren Fahrzeuge vom Baujahr

her einfach nicht in unser Konzept passen, die Startgenehmigung zu erteilen.

Am Freitag bis zum späten Nachmit-tag waren praktisch alle mit ihren Pinzgauern, Haflingern, Beiwagenmotor-rädern und Co startbereit. Die „Nacht-etappe“ führte uns dann zum (Stubinger) Volte, nach Hoch St. Paul zum GH Winter (www.gasthauswinter.at), und zum Loisebauer nach Retschitz, die uns allesamt wieder freundlichst bewirteten.

Samstag in der Früh beim offiziellen Start wünschte uns der Vizebürger-meister von St. Urban, Herr Jakob Pernig, alles Gute für unsere Schneerallye und so ging es los. 5 Gruppen waren eingeteilt. Gerwald Jaritz, Gerhard Puff, Rudolf Schranz, Willi Wallner und ich hatten alle Hände voll zu tun, um ein positives Echo rund um die Kärntner Schneerallye zu erhalten. Willi Wallner hat, wie schon in den letzten Jahren, den Kontakt zu den Grundstückseigentümern perfekt gehalten und die anderen Gruppen-führer bestens eingeschult. So wussten alle, welche Wege und Wiesen be-fahren werden dürfen und welche eher nicht. Vielen Dank an dieser Stelle an unseren „Fahrtleiter“.

Es haben sich auch fast alle daran gehalten, dass alle Reifen mit Schneeketten zu bestücken sind. Nur 2 Fotografen von www.fenstergucker.com mussten geborgen werden, da der Fahrer vom Haflinger der Meinung war, auch ohne Ketten sicher fahren zu können. Bilder von der Veranstaltung sind auf der Fenstergucker-Seite zu sehen.

Samstag wurden die einzelnen Bewerbe (Quiz, Geschicklichkeit, Genauigkeit u.a.) durchgeführt und am Abend gab es – wie gewohnt – in der Pfeffermühle (www.kogler.co.at) die Siegerehrung. Einen Extra-Pokal erhielt ein Landrover-Fahrer aus Wien, der ohne Verdeck mit seinem rechtsgesteuerten Oldie nach Kärnten gefahren ist! Leider gab seine Lichtmaschine am Samstag den Geist auf, so musste er den Kärntenurlaub mehr oder weniger freiwillig etwas verlängern. Wie lange die Siegerehrung gedauert hat, ist wie immer nicht bekannt.

Am Sonntag ging es noch einmal richtig zur Sache. Um 10 Uhr trafen wir uns zur letzten Ausfahrt und suchten extra den fahrerisch anspruchsvollsten Weg aus. Wir waren vom positiven Echo überrascht, dieser Weg ist ab sofort unser „Mutprobenweg“, da er so schräg ist, dass „Autobahn-

chauffeure“, wie einige genannt wurden, diesen Weg meiden. Die Schneerallye endete wie immer mit einem „wir sehen uns nächstes Jahr!“.

Willi Wallner hat gute Kontakte zu vielen Gemeindebürgern von St. Urban (ausgesprochen: Sankt Urbaaan), und so bekommen wir ziemlich sicher weitere Wege zum Befahren.

Abschließend noch herzlichen Dank den Vertretern der Gemeinde St. Urban für die Freundlichkeit und allen Teilnehmern für die hervorragende Disziplin. Die Zusammenarbeit aller Beteiligten war bei der Schneerallye 2007 einmal mehr sehr gut.

Man sieht sich bei der 31. Kärntner Schneerallye im Jänner 2008!!

Albert Gönitzer
Off-Road-Freunde im KMVC

Quelle: www.kmvc.at

Leider wurden von den teilnehmenden GGWC-Mitgliedern weder Bilder noch Berichte abgegeben. Bilder sind auf www.kmvc.at abrufbar.

Wie kam die Schneerallye nach St. Urban?

Nach vielen Problemen die sich im Laufe der Jahre in Pörschach ergaben, wie zum Beispiel Anrainerbeschwerden, ein immer enger werdendes Wegenetz und auch Flurschadenbereinigung, welche dem Verein viel Nerven, Zeit und Geld kosteten, war man auf der Suche nach einer Alternative. Als engagiertes Mitglied machte Wolfi Kohlenbrath auf St. Urban aufmerksam. Er sprach sich mit den Grundeigentümern ab, sprach bei der Gemeinde vor und auch für Unterkunftsmöglichkeiten wurde schon im Vorfeld gesorgt. So wurde Wolfi Kohlenbrath zur Vereinsvorstandssitzung, am 6. November 1995 eingeladen und er präsentierte seine Vorgespräche und seine Vorstellungen. Dies wurde vom Vorstand einstimmig angenommen. Als Termin der ersten Schneerallye in St. Urban wurde der 12. – 14. Jänner 1996 festgelegt und bei der Abschlussitzung am 8. Jänner 1996 wurde Wolfi Kohlenbrath als Schneerallyereferent in den Vorstand gewählt. Weitere viele Jahre der perfekten Organisation folgten und wir möchten hiermit Herrn Wolfi Kohlenbrath, im Zuge der 30. Kärntner Schneerallye 2007 herzlichst danken.

WERTUNG

der drei Bestplatzierten:

Gruppe 1 (Gerwald Jaritz)

1. Frei Peter, Pinzgauer
1. Röck Gert, Pinzgauer, GGWC
2. Pfandl Konrad jun., Pinzgauer 712 M
3. Wustinger Christian, Pinzgauer, GGWC

Gruppe 2 (Willi Wallner)

1. Maurer Gottfried, Haflinger, GGWC
2. Sorko Mario, Haflinger
3. Dampf Alois, Haflinger, GGWC

Gruppe 3 (Rudi Schranz)

1. Peltzl Thomas, Haflinger, exGGWC
2. Grafenauer Peter, DNJEPR
3. Schwarz Martin, Haflinger

Gruppe 4 (Gerhard Puff)

1. Kohlhuber Günther, Toyota LJ
2. Friesnig Edwin, Puch G 230
3. Liegl Christian, Puch G

Gruppe 5 (Albert Gönitzer)

1. Zeppelzauer Alex, Landrover
2. Zambra Peter, Landrover
3. Bodingbauer Simon, Landrover

Quelle: www.kmvc.at

Exoten stellen sich vor: Ferves – Ferrari Veicoli Speciali

Via Mombasiglio 99, Torino Italia

Ferves stellte 1966 den ersten Prototyp des Ranger her. 1966 wurde dieser an der Turiner Autosalon dem Publikum vorgestellt. Die Produktion startete im Frühling 1967 bis dan im März 1971 die Firma infolge Konkurses stillgelegt wurde.

In dieser Zeit entstanden 2 verschiedene Typen. Der Ranger und der Cargo. Diese wurden sowohl als 4x2 wie als 4x4 Version angeboten. Die Seriennummern begannen bei 300 und endeten 1971 mit der 837. Vom Cargo wurde eine 4x4 Version die nur mit 2 Sitzplätzen homologiert wurde angeboten. Die Seriennummer begann hier bei 100, es wurden 25 Stück her-



gestellt. Somit war die ganze Produktion der Firma Ferves in den 5 Jahren auf 562 Stück angewachsen.

Wie viele es heute noch gibt, ist schwierig zu sagen. In Kennerkreisen redet man von ca. 200 Stück. Die Ersatzteilversorgung ist zum Teil sehr schwierig, weil spezielle Komponenten, wie die mechanischen Teile der 4x4 Versionen von Ferves in Auftrag gegeben wurde. Ferves hatte sehr kleine Stückzahlen der einzelnen Komponenten herstellen lassen. Zum Glück bediente sich Ferves in vielen Fällen aus der Ersatzteilküche von Fiat, Alfa und Lancia.





Ferves Ranger

Ranger 4x2

Wieviele der Ranger in der Version 4x2 oder 4x4 hergestellt wurden ist leider nicht bekannt.

Der Motor und das Getriebe stammen vom Fiat 500, die Achsen und Bremsen vom Fiat 600D.

Ranger 4x4

Der Motor stammt vom Fiat 500, die Achsen und Bremsen vom Fiat 600D. Der komplette 4x4 Strang mit Getriebe wurde von Ferves hergestellt.

Aufgrund der breiteren Spur wurden auch die Antriebswellen speziell hergestellt.



Technische Daten	Ranger 4x2	Ranger 4x4
Länge über alles	2635mm	2830mm
Radstand	1335mm	1555mm
Spurbreite vorne	1140mm	1230mm
Spurbreite hinten	1130mm	1230mm
Leergewicht	540kg	620kg
Gesamtgewicht	900kg	950kg
1ter Gang Untersetzt	nur als Option	7,314
1ter Gang	3,700	3,700
2ter Gang	2,067	2,067
3ter Gang	1,300	1,300
4ter Gang	0,875	0,875
Rückwärtsgang	5,140	5,140
Differenzial	7:48	7:48
Preise in Lire (1968)		
Ranger mit Verdeck	895'000	1'190'000
Zubehör		
Türen	15'000	
Seitenfenster	15'000	
Handgriff Beifahrer	5'000	
Rammschutz vorne	nicht montiert	38'000
Rammschutz hinten	nicht montiert	10'000
Beil	5'000	
Kessel	5'000	
zweiter Scheibenwischer	nicht montiert	6'000
Anhängerkupplung hinten	nicht montiert	15'000
Anhängerkupplung vorne	nicht montiert	15'000
1ter Gang untersetzt	nur für 4x2	110'000
Differentialsperre	75'000	
Überrollbügel	15'000	

Ardennen-Treffen

Vom 9. bis 11. Februar 2007 fand das ARDENNEN-Treffen des BMVT in Houffalize/Belgien statt.

Rund 200 ehemalige Militärfahrzeuge bis Baujahr 1945 fanden sich bei schlechtem Wetter zu dieser traditionellen Veranstaltung ein.

Der GGWC war mit Gert Amesbauer, Wolfgang, Sebastian und Walter Friedrich auf DODGE WC 56 Command vertreten.

Die Teilnehmer aus B, F, D, PL, IRL, GB und A kamen mit ihren perfekt restaurierten Fahrzeugen großteils per Achse angereist.

Wir nahmen die Anreise von rund 1.100 km mit Autotransporter und Klein-Bus in Angriff und besuchten bei der Hinfahrt noch das immer wieder sehenswerte Museum in Sinsheim.

Im Nenngeld von € 150,- pro Person waren die 2-malige Übernachtung in einem sehr guten Hotel mit Verpflegung und der Museumseintritt in Bastogne inkludiert.



Die Rundfahrt von ca. 120 km durch die Ardennen in Belgien und Luxemburg wurde mit Roadbook und Hinweisschildern sehr gut markiert.

Auf jeden Fall war die Veranstaltung eine Reise wert!

Walter Friedrich



Auszug aus dem LGBL Nr.: 131. – (red.gekürzt!!)

Verordnung des Landeshauptmannes von Steiermark vom 2. November 2006, mit der Maßnahmen zur Verringerung der Immission des Luftschadstoffes PM₁₀ nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft angeordnet werden (IG-L-Maßnahmenverordnung)

Auf Grund der §§ 10, 13, 14, 15 a und 16 des Immissionsschutzgesetzes-Luft (IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997, zuletzt in der Fassung BGBl. I Nr. 34/2006, wird verordnet:

aus dem 1. Abschnitt -:- Allgemeines

§ 1 – Zielbestimmung

Ziel dieser Verordnung ist, die durch den Menschen beeinflussten Emissionen, die zu Immissionsgrenzwertüberschreitungen bei PM₁₀ (Feinstaub) geführt haben, zu verringern und dadurch die Luftqualität zu verbessern.

aus dem 2. Abschnitt -:- Maßnahmen

§ 4 – Maßnahmen für Anlagen Maschinen, Geräte und mobile technische Einrichtungen

- (1) In allen Sanierungsgebieten dürfen ab der in § 12 festgelegten Übergangsfrist Maschinen, Geräte und sonstige mobile technische Einrichtungen, die Luftschadstoffe emittieren (Anlagen im Sinne des § 2 Abs. 10 Z. 2 IG-L), mit Dieselmotoren mit mehr als 18 kW nur eingesetzt werden, wenn sie mit Partikelreinigungssystemen ausgestattet sind. Diese Partikelreinigungssysteme müssen
1. einen Abscheidegrad „Anzahlkonzentration“ im Partikel-Größenbereich

reich 20 bis 300 nm (1 nm = 10⁻⁹m) von mehr als 95% und

2. einen Abscheidegrad „EC-Massenkonzentration“ von mehr als 90 % aufweisen.
- (2) Wenn Partikelreinigungssysteme in die genannten Anlagen nachträglich eingebaut werden, darf keine Erhöhung der Emissionen von CO, HC, NO_x und PM gegenüber dem Ausgangszustand des Motors erfolgen, insbesondere auch nicht während der Regeneration des Partikelreinigungssystems – bezogen auf den Zyklus- Durchschnitt. Des Weiteren ist eine Erhöhung von Schadstoffemissionen (NO₂, Dioxine, Furane, PAK, Nitro-PAK, SO₂, H₂SO₄, partikelförmigen Sekundäremissionen und Mineralfaser-Emissionen) im gereinigten Abgas nach dem Partikelreinigungssystem gegenüber dem Ausgangszustand des Motors nicht zulässig.
- (3) Die Abs. 1 und 2 gelten nicht für Anlagen, die unter § 13 Abs. 2 IG-L fallen, sowie für Notstromaggregate mit weniger als 50 Betriebsstunden pro Jahr.

§ 5 – Brauchtumsfeuer

- Für Brauchtumsfeuer gemäß § 5 Abs. 1 Z. 1 des Bundesgesetzes über das Verbot des Verbrennens biogener Materialien außerhalb von Anlagen gilt Folgendes:
1. Im besonders belasteten Sanierungsgebiet (§ 3) ist die Entfachung von Brauchtumsfeuern unzulässig.
 2. In den Sanierungsgebieten gemäß § 2 Z. 2 bis 4 ist die Entfachung von Brauchtumsfeuern wie folgt eingeschränkt:

- a) Brauchtumstage in der Steiermark, an denen ein offenes Feuer im Freien entfacht werden darf, sind ausschließlich der Karsamstag sowie der 21. Juni (Sommersonnenwende) und
- b) für Brauchtumsfeuer dürfen nur biogene Materialien gemäß § 1 Abs. 1 des Bundesgesetzes über das Verbot des Verbrennens biogener Materialien außerhalb von Anlagen in trockenem Zustand verwendet werden.

§ 6 – Maßnahmen für den Verkehr Geschwindigkeitsbeschränkungen

- (1) In den Sanierungsgebieten gelten in der Zeit vom 15. Dezember bis einschließlich 14. März folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen:
 1. auf nachstehenden Autobahnabschnitten (in beide Richtungen):
 - a) A 2: Abschnitt zwischen km 150, 400 und km 193,250 (von der Anschlussstelle Sinabelkirchen bis zur Anschluss Lieboch)
 - b) A 9: Abschnitt zwischen km 165, 100 und km 214,200 (vom Ab-sprung der S 35 bis zur Anschluss Leibnitz)
 2. auf Freilandstraßen, ausgenommen Autobahnen und Autostraßen: 80 km/h.
- (2) Die Geschwindigkeitsbeschränkungen gemäß Abs. 1 gelten nicht, wenn nach anderen Rechtsvorschriften niedrigere oder gleiche Höchstgeschwindigkeiten angeordnet sind.
- (3) Geschwindigkeitsbeschränkungen gemäß Abs. 1 gelten nicht für Einsatzfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z. 25 StVO 1960.

§ 7 – Fahrbeschränkung für Schwerfahrzeuge

- (1) In den Sanierungsgebieten gilt ab 1. Juli 2007 ganzjährig ein Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 Tonnen, die vor dem 1. Jänner 1992 erstmals zugelassen worden sind.
- (2) In den Sanierungsgebieten gilt ab 1. Jänner 2010 ganzjährig ein Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 Tonnen, die vor dem 1. Oktober 1996 erstmals zugelassen worden sind.
- (3) Ausgenommen von dem Verbot nach Abs. 1 und 2 sind Lastkraftfahrzeuge, für die gemäß § 14 Abs. 2 IGL die Beschränkungen gemäß § 14 Abs. 1 Z. 2 IG-L nicht anzuwenden sind, sowie zwingend notwendige Fahrten zur Aufrechterhaltung der Infrastruktur (z. B. zur Sicherstellung der Energieversorgung, Telekommunikation).
- (4) Ausgenommen von dem Verbot nach Abs. 1 sind Lastkraftfahrzeuge mit Erstzulassung vor dem 1. Jänner 1992, die über einen Nachweis verfügen, dass sie mindestens die Abgasgrenzwerte für Partikel in der Höhe von maximal 0,4 g/kWh einhalten.
- (5) Ausgenommen von dem Verbot nach Abs. 2 sind Lastkraftfahrzeuge mit Erstzulassung vor dem 1. Oktober 1996, die über einen Nachweis verfügen, dass sie mindestens die Abgasgrenzwerte für Partikel in der Höhe von maximal 0,15 g/kWh einhalten.
- (6) Soweit Kraftfahrzeuge nicht gemäß § 14 Abs. 4 IG-L zu kennzeichnen sind, hat der Fahrzeuglenker/die Fahrzeuglenkerin, für den/die ein Ausnahme-

tatbestand gemäß Abs. 3 oder 4 zutrifft, entsprechende Nachweise mitzuführen und auf Verlangen den Organen der Straßenaufsicht und der Bundespolizei vorzulegen.

§ 8 – Fahrbeschränkung für Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen mit Dieselmotoren im Winter 2006/2007

§ 8 tritt mit Ablauf des 14. März 2007 außer Kraft.

Unterschiede zu §9 sind die Änderungen:

- vom 15. Dezember 2006 bis einschließlich 14. März 2007
- , dass der **PM₁₀-Tagesmittelwert von 75 µg/m³** an fünf aufeinander folgenden Tagen überschritten wird, und
- 8. Fahrten mit einem Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen, wenn neben dem Fahrzeuglenker/ der Fahrzeuglenkerin **mindestens eine weitere Person** gleichzeitig befördert wird;

§ 9 – Fahrbeschränkung für Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen mit Dieselmotoren

§ 9 tritt am 15. Dezember 2007 in Kraft.

- (1) Für Personenkraftwagen (Klasse M1) und Kombinationskraftwagen (Klasse M1), die mit Dieselmotoren angetrieben werden und kein Partikelreinigungssystem besitzen, gilt ein Fahrverbot
- im besonders belasteten Sanierungsgebiet (§ 3), ausgenommen Autobahnen und Autostraßen,
 - vom 15. Dezember bis einschließlich 14. März

- in der Zeit zwischen 5 Uhr und 21 Uhr,
- wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. durch Messungen an zumindest zwei im Sanierungsgebiet gelegenen Messstellen, ausgenommen Messstellen gemäß § 5 Abs. 2 der Verordnung über das Messkonzept zum Immissionschutzgesetz-Luft, wird festgestellt, dass der PM₁₀-Tagesmittelwert von 50 µg/m³ an fünf aufeinander folgenden Tagen überschritten wird, und
2. auf Grund meteorologischer und sonstiger immissionsrelevanter Parameter besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass dieser PM₁₀-Tagesmittelwert auch weiterhin überschritten wird. Das Fahrverbot gilt ab dem sechsten Tag der andauernden hohen PM₁₀-Belastung. Die Öffentlichkeit ist rechtzeitig und in geeigneter Weise über das bevorstehende Fahrverbot sowie über dessen Aufhebung zu informieren.

(2) Vom Fahrverbot sind ausgenommen

1. Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen, für die gemäß § 14 Abs. 2 IG-L die Beschränkungen gemäß § 14 Abs. 1 Z. 2 IG-L nicht anzuwenden sind;
2. Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen mit Dieselmotoren, die über einen Nachweis verfügen, dass sie mindestens die Abgasgrenzwerte für Partikel in der Höhe von maximal 0,025 g/km einhalten;

3. Fahrten mit einem privaten Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen (Hin- und Rückfahrt),
 - a) um folgende Kraftfahrzeuge zum Zweck der Dienstverrichtung erreichen zu können: Einsatzfahrzeuge, Fahrzeuge im öffentlichen Dienst und Fahrzeuge des Straßendienstes, der Müllabfuhr und der Kanalwartung gemäß §§ 26, 26 a und 27 StVO 1960, der Bahnerhaltung, Fahrzeuge von Bestattungsunternehmen, Fahrzeuge des Bundesheeres sowie Fahrzeuge zur Personenbeförderung im Gelegenheits- oder Werksverkehr;
 - b) von Bediensteten nachstehender Verkehrsbetriebe zum Zweck der Dienstverrichtung (Fahrdienst, Disposition und Werks-tatt): – div. Verkehrsbetriebe & Lenkerdienste (gekürzt!!)
 4. Fahrten mit einem Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen, die zur Aufrechterhaltung der Infrastruktur (z. B. Post, Telekommunikation, Geldtransporte, Sicherstellung der Energieversorgung) zwingend notwendig sind;
 5. Fahrten zu folgenden im Sanierungsgebiet gelegenen Park-and-ride-Plätzen, auf nachstehenden Zufahrts- und Abfahrtsstraßen:
 - a) Judendorfer Straße und Weinzödl – Zufahrts- und Abfahrtsstraßen (gekürzt!!)
 - b) Verteilerkreis Webling und Shopping Center West – Zufahrts- und Abfahrtsstraßen (gekürzt!!)
 - c) Shoppingcity Seiersberg – Zufahrts- und Abfahrtsstraßen (gekürzt!!)
 - d) Thondorf, Parkhaus Liebenau/ Magna, Liebenauer Gürtel und A 2Z (gekürzt!!)
 6. Fahrten (Zu- und Abfahrten) zur Firma Magna Steyr Fahrzeugtechnik AG & CoKG (gekürzt!!)
 7. Fahrten zum Flughafen Graz-Thalerhof auf nachstehenden Zufahrts- und Abfahrtsstraßen: (gekürzt!!)
 8. Fahrten mit einem Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen, wenn neben dem Fahrzeuglenker/ der Fahrzeuglenkerin mindestens zwei weitere Personen gleichzeitig befördert wird;
 9. Fahrten von mobilen Hilfsdiensten (z. B. Betreuung von alten oder behinderten Menschen, Hauskrankenpflege, psychosoziale Dienste), Ärzten/Ärztinnen, Tierärzten/Tierärztinnen sowie von Bediensteten einer Krankenanstalt zum Zweck der Dienstverrichtung;
 10. Fahrzeuge der Pannenhilfe und des Abschleppdienstes.
- (3) Soweit Kraftfahrzeuge nicht gemäß § 14 Abs. 4 IG-L zu kennzeichnen sind, hat der Fahrzeuglenker/die Fahrzeuglenkerin, für den/die ein Ausnahmetatbestand gemäß Abs. 2 zutrifft, soweit möglich entsprechende Nachweise mitzuführen und auf Verlangen den Organen der Straßenaufsicht und der Bundespolizei vorzulegen.
- (4) Das Fahrverbot gilt im Falle eines unabwendbaren und unvorhersehbaren Ereignisses nicht. Der Landeshauptmann hat den Eintritt und das Ende des unabwendbaren und unvorhersehbaren Ereignisses festzustellen und die Öffentlichkeit unverzüglich in geeigneter Weise darüber zu informieren.

Terminvorschau – siehe auch auf www.GGWC.at

17. März 2007 findet im Salzkammergut eine Schneerallye statt!
Nähere Infos gibt es unter 0664/7864069 oder www.star-eagle.de/4x4

Daniel Muralter

15.- 17. Juni 2007; Haflingertreffen Bad Ischl, ev. GGWC-Camp

Einladung zur
GGWC-Winterausrüstung



"5. Matsch & Schnee Gaude"

Schneekettenpflicht obligatorisch – jedoch Mitnahmepflicht !!!
geführte Winterausrüstung, Sonderprüfung Waldstrecke und freies Geländefahren

am Samstag, Februar/März 2007

Startbüro: 8:45 Uhr
Treffpunkt - in Vorbereitung
Graz
L 15132 - B 47102

Programm:
Start: 9.10 Uhr
Waldfahrt: bis 12.00 Uhr
Mittag: 13.30 Uhr
Fantasia: 14.30 Uhr
anschl. freies Fahren: bis ca. 17.00 Uhr
Siegerehrung: 18.00 Uhr

Route:
in Vorbereitung - nach Schneelage

Teilnahmeentgelt:
GGWC: 10,- €; Gäste: 20,- €
excl. Verpflegung!

Anderungen vorbehalten!

Wir freuen uns auf Dein kommen.

Adi, Andy, Norbert, Walter
GGWC-ORGA-Team
0664 /56 39 474
0699 /1004 1407
Grazer Geländewagen Club
www.GGWC.at







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: 246 881 545

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

