

PPA



Themen in dieser Ausgabe:

- Einladung nächster Höck, Thema Australien
- Ein Ford in der Wüste Bericht von Kuno Gross, 4. und letzter Teil
- WANTED: Wie kommt ein SSRT-Kleber an ein Hilux Wrack in Australien...?

In dieser Ausgabe:

Ein Ford in der Wüste	2 3 4
Ein Ford in der Wüste	5
WANTED Zusatzinfos zum Australien— Vortrag Neumitglieder	
Offroad-Termine Impressum	6

Vorwort des Präsidenten

Hoi zäme

Nach unserer Sommerpause starten wir am nächsten Höck mit einem Reisevortrag. Wir freuen uns, das wir auch hier wieder einmal ein bisher wenig bekanntes Gebiet mit einem Vortrag kennen lernen dürfen. Nicht verpassen!

Aber selbstverständlich sind auch unsere Rallye-Aktivitäten nicht eingeschlafen! Sowohl an der **ERG ORIENTAL** in Tunesien (13. - 27.10.07) als auch an der **TUAREG-Rallye** in Marokko (30.03. - 07.04.08) werden Teams aus dem SSRT mit eigener Assistance an den Start gehen werden. Aktuellste Infos dazu ebenfalls am Höck.

Nun freue ich mich darauf, möglichst viele von euch am nächsten Mittwoch im Rössli persönlich zu begrüßen.

Mit sportlichen Grüssen
Rari

SSRT ZEITUNG 08. 2007



SSRT, 5608 Stetten

SSRT Zeitung

Ausgabe August 2007

21.08.2007

Nächster Höck

Ort: Restaurant Rössli Oensingen

Datum: 29. August 2007

Zeit: 20:00 Uhr

Thema: Highlights einer Australien Reise: **Arnhemland** sowie **Tasmanien**
Diavortrag von Marianne Spinner & Peter Schwegler, welche mit einem Buschtaxi ein Jahr in Australien unterwegs waren.



Siehe dazu auch den Kurzbericht auf Seite 5 sowie die Fotos des Toyota Hilux's Wrack mit dem SSRT-Kleber, dass die beiden Down Under gefunden haben...
Wer weiss mehr dazu...?

Der Eintritt ist wie immer frei und Gäste sind jederzeit herzlich willkommen!



Los geht's, es bleiben noch fünf Viertelstunden. Und dann kommt's, die Geländestufe ist eine Doppelte. Und der zweite Teil ist ziemlich heftig. Es geht irgendwie nicht mehr richtig weiter....



Doch ein Problem. Der Fahrer des anderen Autos möchte schnell was essen. Nur zwei Minuten. Was soll's, die Fahrt war anstrengend und ein kleines Püschchen kann man sich ja wirklich mal gönnen. Dann werden aus den zwei Minuten am Ende deren 20. Ich habe in der Zwischenzeit eine Stelle gesucht, an der wir über die Geländestufe hinunterkommen. Los geht's, es bleiben noch fünf Viertelstunden. Und dann kommt's, die Geländestufe ist eine Doppelte. Und der zweite Teil ist ziemlich heftig. Es geht irgendwie nicht mehr richtig weiter. Ein V-Graben ist die einzige befahrbare Stelle, die passierbar erscheint. Er hat keine flache Sohle sondern bildet wirklich ein „V“, ich hoffe, dass das Auto nicht auf einer Seite abrutscht oder dass ich mir die Reifenflanken aufreisse. Dann sind wir durch – nur um zu sehen, dass es hier gar nicht mehr weitergeht. Scheissescheissescheisse! Wir müssen zurück und eine bessere Stelle suchen. Die Zeit läuft! 10 Minuten später sind wir endlich unten. Und es bleiben noch eine Stunde und immer noch 75 Kilometer durch die Wüste. Jetzt wird es wirklich knapp. Ein Glück, dass sich die Landschaft schlagartig wieder total verändert hat – wir haben jetzt wieder Sand. Alles ist flach, so dass wir das Gaspedal voll durchtreten können. Vierter Gang, Vollgas. Aber mehr als 100 Km/h kommen nicht. Den Rest frisst der weiche Sand. Ok; hundert ist auch schon ganz schön schnell, vor allem dann wenn der nächste Graben kommt. Und schon schieppert es, als wir über eine Welle fliegen. Egal, nur weiter! Das nachfolgende Auto sieht die aufspritzende Staubwolke und kann rechtzeitig die Geschwindigkeit verlangsamen – der hintere hat es in der Wüste immer einfacher weil er sieht, wie das Auto vor ihm reagiert.

Ein Ford in der Wüste Bericht von Kuno Gross – 4. und letzter Teil

Das Auto beginnt zu schweben, die Bodenwellen sind sehr sanft, nur noch die Motorgeräusche. Die Geschwindigkeit bedingt absolute Konzentration, denn einen Ueberschlag wollen wir hier draussen sicher nicht erleben. Die Luft flimmert am Horizont, man könnte meinen, dass wir auf einen riesigen, wabernden See zufahren würden. Dann taucht etwas schwarzes daraus auf, ein Berg. Oben ist er abgeflacht, nach unten hin nimmt er die Farbe des umgebenden Sandfeldes an. Es sieht aus, als wäre da eine schwarze Insel, die ebenfalls am schweben ist. Immer mehr solcher schwebenden Inseln tauchen auf, ziehen an uns vorüber. Die Landschaft wirkt komplett unirdisch und wir rasen mittendurch, fliegen mittendurch. 1200hrs. Nur noch 17 Kilometer bis zur Zentrallinie. Das Auto kommt hier im Sand noch auf knapp 95 Kilometer pro Stunde. Suuuper! Wir schaffen es doch noch! Dann taucht rechts ein langer Dünenzug auf. Kein Problem, denn er liegt ziemlich parallel zu unserer Fahrtrichtung, wir müssen ihn also nicht einmal überqueren. Nur weiter. Das Licht beginnt sich jetzt langsam zu verändern. Es verstärkt die seltsame Atmosphäre noch einmal mehr

Links taucht jetzt ein weiterer Dünenzug auf. Wir fahren zwischen Dünen in einem immer noch flachen Teil. „Zeit?“, frage ich „Zwölfnullvier“ antwortet Alan. „Distanz?“, „Zwölf Kilometer.“, „Richtung?“, „Mehr links!“. Wir haben Glück, denn der linke Dünenzug war relativ kurz und läuft soeben aus. Ich kann also mehr nach links halten. „Gut so“, meldet Alan – und dann taucht der nächste Dünenzug auf. Es hilft nichts, wir müssen darüber. „Rolf?“, „Ok, sind rechts hinter uns.“, „Ich versuch's da vorne, da wo die Dünen nicht so hoch

sind“. Da ich nicht weiss, wie tief es auf der anderen Seite hinunter geht, nicht weiss wie steil es ist und vor allem nicht weiss, ob es sich nur um einen einfachen Dünenzug handelt oder ob gleich mehrere Linien parallel liegen, fahre ich nicht einfach blind darauf los sondern ziehe einen Bogen, der mich bis an die Kante hinauf bringt und einen Blick darüber hinaus erlaubt. Zu hoch, zu steil und vor allem sehe ich dass hier gleich drei Reihen von Dünen in unserem Weg liegen. Wenn ich da hinunter fahre, dann liegen wir fest! Rolf hat am Dünenfuss angehalten. Warum steigen die beiden aus, wir sind doch noch bei weitem nicht am Ziel? Alan gibt Zeichen, dass wir hier nicht queren können. Wir fahren weiter, höchste Konzentration. Wir rasen zwischen den Dünen dahin. Nach zwei Kilometern sehe ich eine Chance zu queren. Keine Zeit mehr, um zuerst zu schauen, wir müssen einfach rüber. Scheiiiiisise, auch wieder mehrere Paralleldünen! Es ist bereits seltsam dämmerig, ich schlängle mich zwischen den Dünen hindurch, versuche oben an den Flanken zu bleiben, denn unten im eigentlichen Dünental wäre wohl das Ende unserer Jagd. Und dann sind wir durch. „Zeit?“, „Zwölfnullacht.“, „Nimm mein Handy, das habe ich vor der Abfahrt noch einmal genau auf die wirkliche Zeit gestellt.“

Wir sollten der Autouhr eines fremden Wagens nicht allzu sehr vertrauen... „Scheisse, zwölfsechzen! Die Autouhr geht sieben Minuten nach!“ „ D i s t a n z ? “ , „Sechskommasieben“, „Richtung?“, „Musst mehr links, da über den nächsten Dünenzug.“ Und wieder gelingt die Querung mit viel Glück auf Anhieb. „Wo ist das andere Auto?“, „Sehe nichts, werden gleich kommen.“ Nein, noch ein Dünenzug.

Ein Ford in der Wüste – von Kuno Gross – Letzter Teil

„Richtung?“, „Hilft nichts, wir müssen rüber“, „Zeit?“, „Zwölfzweiundzwanzig“, „Distanz?“, „Zweizweifünf“. Es geht die Düne hinauf, es ist schon so dunkel, dass ich die Konturen nicht mehr unterscheiden kann. Und dann schießen wir auch schon über den Kamm. Einen Moment lang gibt es kein anderes Geräusch als das des aufheulenden Motors. Dann geht es hinunter, das Auto fällt in die weiche Seite der Düne hinein und es presst uns nach vorne in die Gurte. Aber wir haben uns nicht überschlagen, wir rollen, rollen bereits wieder in die flache Zone vor dem nächsten Dünenzug. „Ufffff! Zeit“, „Zwölfzweiundzwanzig“, „Distanz?“, „Ein Kilometer“.

Wir halten an. Es ist zu gefährlich, um weiter zu fahren. Wir steigen aus und sind beeindruckt von der Atmosphäre zwischen diesen Dünen. Es ist dämmerig aber es gibt keine Schatten, da die Sonne ja ziemlich im Zenit steht. Die Farben sind so wie ich sie noch nie gesehen habe. Die Dünen scheinen cremig gelbbraun zu sein. Ein ganz leichter Farbton nur. Und genau diese Farbe geht auch am Horizont in den Himmel über, bevor es über orange gelb zu blau kommt. Das Blau wird immer dunkler, je weiter man nach oben blickt. Und dann sieht man, wie sich der Mond langsam vor die Sonne schiebt. Noch kann man nicht hineinblicken, das Licht ist zu grell. Aber es geht sehr rasch und dann steht der Mond direkt vor der Sonne. Ein schwarzer Kreis, der von einer gleissenden Aura umgeben ist! Und es scheint, als wäre der Mond genau da stehen geblieben. Es ist dunkel geworden, so dunkel, wie sonst vielleicht noch in einer hellen Vollmondnacht. Schlagartig ist es kühler geworden. Totale Stille. Und nichts bewegt sich. Wir stehen da, starren in die Sonne

und bringen keinen Ton heraus. Vier Minuten und sieben Sekunden dauert diese kleine Unendlichkeit, dann beginnt der Mond, die Sonne wieder freizugeben. Das Licht kehrt in der selben gespenstischen Weise zurück, wie es vorher verschwunden ist. Nun ist alles grell, fast weiss. Und das andere Auto ist immer noch nicht da! Wahrscheinlich sind sie vor der letzten Düne stehen geblieben. Da wir nicht über den steilen Abhang zurückfahren können, gehe ich zu Fuss zurück und klettere hinauf. Nichts. Die anderen sind verschwunden. Keine Spur zwischen den beiden Dünenzügen. Ich gehe zurück und wir beschliessen, die letzten beiden Dünenzüge zu umfahren und dann unsere eigene Spur zurück zu verfolgen, bis wir das zweite Auto finden. Ich glaube nicht, dass sie einer anderen Spur gefolgt sind, denn ausser der unseren gab es keine andere. Dass sie sich alleine auf die Weiterfahrt gemacht haben könnten schliesse ich ebenfalls aus – die Reservekanister befinden sich nach wie vor auf unserer Ladebrücke. 8,5 Kilometer fahren wir zurück. Keine Spur von den anderen. Das ist nicht gut. Wir kommen jetzt nicht mehr weiter, denn wir müssten wieder einen Dünenzug von der weichen Seite her queren. Und das ist nicht möglich. Wenn wir hier umfahren würden, dann kämen wir viel zu weit von der alten Spur ab und würden riskieren, dass wir das andere Auto verpassen würden, wenn sie nun doch wieder weiterfahren würden. Wir gehen also zu Fuss weiter. Klettern über die Dünen und folgen unserer eigenen Spur. Das Licht wird immer greller und die Hitze ist zurückgekommen. Nur weisser Sand, die Spur unseres Autos und wir zwei. Schlau wie wir waren haben wir auch kein Wasser mitgenommen... Mein rechter Stiefel

ist auch am Arsch. Gestern war Sand reingekommen und als ich ihn mit Hilfe des anderen Fusses abstreifen wollte hat sich gleich die Sohle vom Rest des Schuhs gelöst. Wäre optimal, wenn die Sohle jetzt noch ganz abfallen würde. Noch hält sie. Und immer noch kein Zeichen vom zweiten Auto. Wenn die beiden nun einfach Pause machen, sich ein kühles Bierchen reinzischen und denken, dass wir dann sicher irgendwann zurückkommen würden... Nein, bestimmt haben sie ein Problem und kommen nicht weiter. Wir werden es sehen. Wahrscheinlich. Vorläufig ist da nur Sand. Bis zum Horizont. Weit laufen wir nicht mehr, denn wenn sie irgendwohin weitergefahren sind, dann müssen wir auch den Rückweg zu unserem Auto wieder zu Fuss antreten.

2006-03-29, Eclipse City „Eclipse City“ ist das Touristencamp, welches etwa 100 Kilometer südlich der Oase Gialo errichtet wurde. Extra für die Sonnenfinsternis. Tausende von Touristen sollten angeblich dort hingekarrt worden sein. Ich bin froh, dass wir „unsere“ Sonnenfinsternis nicht dort erlebt haben... aber zuerst müssen wir jetzt Rolf und Hubert mit dem zweiten Auto finden. Wir wollen noch bis zur nächsten Geländeerhöhung laufen. Wenn wir sie von dort aus nicht sehen, dann müssen wir zum Auto zurückkehren und so weitersuchen. Ich hoffe wirklich, dass die beiden nicht einfach weitergefahren sind. Da ich mir einfach nicht vorstellen kann, wo oder wie sie hier hätten hängenbleiben sollen – es gab keine schwierige Stelle zwischen dem Platz wo wir jetzt waren und dort wo wir sie das letzte Mal gesehen hatten – wechselten sich meine Gefühle zwischen leicht säuerlich und besorgt ab. Dann kamen wir auf die Geländeerhöhung. Fussspuren von



Eclipse City „Eclipse City“ ist das Touristencamp, welches etwa 100 Kilometer südlich der Oase Gialo errichtet wurde. Extra für die Sonnenfinsternis. Tausende von Touristen sollten angeblich dort hingekarrt worden sein...





Ein Ford in der Wüste Bericht von Kuno Gross – 4. und letzter Teil



....fest gefahren hatten. Der Sand war tief zerwühlt und die Spuren zeigten, dass hier jemand ziemlich gearbeitet hatte, bis das Auto wieder frei war! Da sie weder Schaufeln noch Sandbleche hatten, mussten



zwei Leuten. Bis hierher waren sie also gelaufen und hatten dann wieder umgedreht, da sie uns nicht sehen konnten. Dann hatten sie wohl tatsächlich ein Problem! Wir folgten also den Spuren und schon bald tauchte das andere Auto aus dem Sandmeer auf. Es stand. Als wir dort waren, sahen wir, dass sich die anderen so ziemlich fest gefahren hatten. Der Sand war tief zerwühlt und die Spuren zeigten, dass hier jemand ziemlich gearbeitet hatte, bis das Auto wieder frei war! Da sie weder Schaufeln noch Sandbleche hatten, mussten sie mit den Händen graben und als Unterlagen um sich freizufahren verwendeten sie die Deckel meiner alten Kunststoffkisten – und die haben das tatsächlich ausgehalten. Das Auto steckte allerdings schon wieder. Mit vereinter Kraft kam es aber schnell wieder frei, wir kletterten auf die Ladefläche und so fuhren wir weiter bis zu der Stelle wo wir unser Auto gelassen hatten. Es roch leicht angebrannt. Nicht vom Auto her, die Stimmung war es. Rolf und Hubert hatten wohl nicht gerade den selben Genuss der Sonnenfinsternis wie wir. Wir waren weg und sie sassen im Sand fest. Ohne Wasser. Ohne Diesel. Ohne Sandbleche. Ohne Schaufel. Eigentlich ohne alles, was man in so einem Moment gerne bei sich hätte. In so einer Situation macht man sich schon so seine Gedanken und natürlich sucht man dann auch die Schuld auf jemand anderen zu schieben... ich sah es natürlich ein wenig aus einer anderen Warte. Schon am morgen früh hatten wir eine volle Stunde verbummelt, weil die beiden nicht in die Hufe kamen, unterwegs ging auch noch Zeit verloren, weil sie langsamer fuhren als wir und vor allem stiegen sie aus dem Auto aus, als wir auf die erste Düne hinauf-

fuhren – Alan und ich hatten den Eindruck, dass sie sich von diesem Platz aus die Sonnenfinsternis anschauen wollten und fuhren gleich weiter, weil die Zeit ja so knapp war. Nun, es war nichts passiert und wir einigten uns darauf, dass wir beide Fehler gemacht hatten. Das Dummste war wohl, dass wir in jedem Auto ein Satellitentelefon hatten, jedoch die Nummer des jeweils anderen Telefons nicht kannten. Wieder was gelernt. Und weiter ging es. Von hier fuhren nun 15 Kilometer nach Süden, umrundeten einen grösseren Dünenzug und entschieden uns dann, dass wir, um das nächste Ziel zu erreichen wohl nun nach Osten fahren müssten – auf den wiederum nächsten 15 Kilometern mussten wir dann jedoch noch einmal vier weitere Dünenzüge überqueren. Alles klappte wie am Schnürchen (und wir passten auch ganz schön brav aufeinander auf!). Nochmals 10 Kilometer und wir würden das nächste Ziel erreichen. Es handelte sich wieder um ein altes Lastwagenwrack. Die Angaben hatte ich einer Karte der Oelsucher entnommen. Die Karte entstammte ursprünglich den späten 1950er Jahren. Wie oft sie seither kopiert wurde weiss ich nicht. Allzu genau konnte die Angabe also in Wirklichkeit nicht sein und die Hoffnung auch nur ein Zeichen dieses Wracks zu finden war gleich null. Und irgendwann waren wir dann auch beim gewünschten Punkt. Die Landschaft war völlig flach so dass man bis zum Horizont sehen konnte. Da war nichts, schon gar nicht das gesuchte Lastwagenwrack. Wir fuhren in der selben Richtung weiter. Für vier Kilometer. Nichts. Besser fast nichts. Ganz weit links draussen waren ein paar schwarze Punkte. Dreieinhalb Kilometer weiter

suchte Wrack. Das heisst, dass die Ortsbestimmung nur um fünf Kilometer daneben gelegen hatte – und das ist doch nun wirklich erstaunlich; oder? Beim Wrack handelte es sich um einen CMP, einen FORD F60 und es war offensichtlich, dass das Fahrzeug gesprengt worden war. Ob die Ladung explodiert ist oder ob er absichtlich gesprengt worden ist liess sich nicht erkennen. Wem er wohl gehört hatte? LRDG, SAS oder PPA – alle diese Einheiten hatten diese Strecke während des Krieges oft benutzt als sie von Kufra aus über Tazirbo hinter die feindlichen Linien vorstiessen, jeder von ihnen konnte der LKW gehört haben. Vielleicht würde es mir einmal gelingen herauszufinden, wie die Geschichte hier tatsächlich lief.

Bis zur Eclipse City waren es noch 140 Kilometer. Um drei Uhr fuhren wir los, die Landschaft gab kein Hindernis und auch keinen Grund anzuhalten um sich etwas anzuschauen. Ausser Kies gab es da nichts. Also drückten wir ordentlich aufs Gas. Zwei Stunden später schälte sich das riesige Zeltlager aus dem flimmernden Horizont. Es wirkte tatsächlich ziemlich surreal: Russische Transporthelikopter, vierachsige Reisbusse, ein mobiles Observatorium, Tanklöschfahrzeuge, Kühlschränke, ein Red-Bull Zelt sicher gegen tausend Zelte in Reih und Glied und bestimmt an die hundert Dixie-Klos. Der Kontrast zum gerade Erlebten konnte krasser nicht sein! Dem Lager merkte man an, dass die Party vorüber war. Viele Besucher waren wohl gleich nach der Sonnenfinsternis wieder abgereist. Die restlichen Besucher kamen mir ein wenig verwirrt vor. Händler versuchten noch T-Shirts und andere Souvenirs an den Mann zu bringen

Ein Ford in der Wüste

Bericht von Kuno Gross – 4. und letzter Teil

denn morgen waren sie nicht mehr gefragt. Ich konnte mir nicht helfen, diese „Sterngucker“ sahen irgendwie alle ein klein bisschen seltsam aus. Ich glaube man stellt sie sich auch genau so vor. Der schärfste war der mit der Multifunktionsweste mit den 500 Taschen. Nebst drei Fotoausrüstungen, Wasserflasche, Feldstecher, Papierschere, Taschenlampe hatte er alles dabei, was er nun hier im Camp bestimmt niemals brauchen würde. Solche Leute leben wohl in einer eigenen Welt. Wir beschlossen

sie dort zu lassen und machten uns auf nach Norden, nach Gialo. Gialo erreichten wir auf der Teerstrasse und fuhren gleich weiter hinaus ins Nafoora Oilfield. So gegen halb acht erreichten wir den „Flare“, das ist ein Rohr, ca. 20m hoch aus dem das ganze Jahr Gas abgefackelt wird. Die Flamme war mehr als 10 Meter hoch und das ausströmende Gas verursachte ein wummerndes Geräusch. Die Hitze spürten wir noch in sicher 200 Meter Entfernung. So spektakulär es auch aussieht, man fragt

sich auch hier wieder, ob es denn wirklich nötig ist, dass solche gigantische Mengen von kostbarer Energie einfach in Abgase umgewandelt und in die Umwelt geblasen werden müssen. Mir fällt dazu gerade nichts schlaues ein...

Kurz vor acht erreichen wir das Camp einer befreundeten Firma wo wir die Nacht verbringen wollten...

Text und alle Fotos:

KUNO GROSS



Neumitglieder

Wir begrüßen

Daniel Binder aus Wettingen

als Neumitglied und

Klaus "Strizzi" Strenzel

als Wieder-Einsteiger.

Er hat versucht dem Rallye-Sport zu entsagen und ist nun doch wieder zurückgekehrt. Sehr vernünftig, sagen wir da nur...

;))

Herzlich Willkommen!

Wanted ! Wie kam der SSRT Kleber auf diesen Toyota Hilux in Australien?

Vor einigen Tagen hat Ueli, unser Jubi OK Praesident, Peter und Marianne kennengelernt, welche mit einem Buschtaxi 1 Jahr in Australien unterwegs waren. Im Gespräch kamen sie auf das SSRT und darauf hin hat Peter Bilder von einem Hilux Wrack geschickt, welches sie beim Auski Roadhouse in Western Australia gesehen hatten. Das Roadhouse liegt an der Strecke Newman nach Port Hedland auf der Position: 22°22'15.18"S 118°41'18.33"E. Wie man sieht,

hat das Auto einen SSRT Kleber auf der Türe und es wäre spannend herauszufinden wie der dort hin gekommen ist. Weiss jemand, welche spannende Geschichte sich hinter dem langen, aufregenden Weg des Klebers vom Lager Oensingen bis nach Australien verbirgt?

Wenn ja, dann melde Dich oder meldet Euch, die Redaktion würde diese Geschichte gerne in der Zeitung veröffentlichen.

Infos an: Zeitung@SSRT.ch



SSRT Vortrag am 29.08.2007 – Highlights einer Australien Reise

Marianne Spinner und Peter Schwegler haben im den Jahren 2004/2005 Australien bereist. Im Container wurde das Buschtaxi nach Brisbane verschickt um dann von dort aus das Land zu entdecken.

Von ihrer intensiven Reise, welche sie vor allem durch den Outback führte, wählten sie zwei ganz spezielle Regionen für den Vortrag aus:

Arnhemland in den Northern Territories

Nur ganz wenige Reisende erhalten eine der limitierten Besuchsbewilligungen. Mit viel Glück haben es die bei-

den geschafft und konnten so einen Einblick in das Leben der australischen Ureinwohner bekommen, welches sich deutlich vom Rest Australiens unterscheidet.

Tasmanien

Gerade rechtzeitig zu Weihnachten verliessen die Beiden das australische Festland um die Insel Tasmanien zu besuchen. Einen Monat entdeckten sie 4x4 Pisten, Wanderwege und die wunderschöne Landschaft des Bundesstaates. Berge und Strände, Wasserfälle und dichte Wälder aber auch

wüstenähnliche Gegenden wechseln sich auf kleinem Raum ab.

Die beiden Regionen könnten unterschiedlicher nicht sein. Die eine ganz im tropischen Norden, die andere näher bei der Antarktis als am Äquator.

Weitere Details und einen schönen Vorgeschmack auf den Vortrag findet man unter www.speedrock.ch



Eine Feuerstelle im Arnhemland



Tasmanien



Offroad-Termine 2007 / 2008

(Stand 21. August 2007, alle Angaben ohne Gewähr, Änderungen vorbehalten)

F.I.M. & F.I.A. Cross-Country-Rallye Worldcup

(Nach einer neuen unverständlichen Regelung der FIA steigen mehrere Veranstalter aus dem offiziellen FIA Worldcup aus.)

- 27.08.-05.09. Por Las Pampas, Argentina (F.I.A. & F.I.M. World Cup)
- 24.09.-30.09. Rallye Orpi Maroc, Maroc (F.I.M. World Cup)
- 29.09.-07.10. Rallye des Pharaons, Egypt (F.I.M. World Cup) M
- 27.10.-02.11. UAE Desert Challenge, Dubai (F.I.A. & F.I.M. World Cup)

F.I.A. International Cup for Cross Country Bajas

- 18.10.-27.10. Baja Anta Da Serra 500 Portalegre, Portugal

All-Terrain Rallye UEM Cup 2007 (Quad Baja EM)

- 15.09.-17.09. Terminillo, Italy

Sonstige Termine Rallye, Raid etc.

- 24.08.-01.09. Australian Safari Rallye, Perth, Australien
- 07.09.-09.09. KTM-Festival, Ungarn www.KTM-Festival.com
- 16.09. Campeonato de España de Rally TT, Lorca, Spanien
- 13.10.-27.10. ERG ORIENTAL Marathon Rallye, Tunesien S www.Erg-Oriental.de
- 27.10.-10.11. El Chott Marathon Rallye, Tunesien
- 27.10.-05.11. SudExpé, 20Jahre-JubiRaid, Tunesien www.SudExpe.com, www.cetclub.ch
- 01.11.- ???.11. 2. Transafricaine Classic, Paris-Dakar
- 03.11.-09.11. AMV Shamrock, Marokko
- 28.11.-01.12. Roof of Africa Rallye, Lesotho
- 05.01.-20.01.08 Lissabon-Dakar www.Dakar.com
- 08.03.-23.03.08 Paris-Dakar Heroes Legend 2008 www.heroeslegend.com
- 15.03.-29.03.08 Libya Rally Raid, Libyen S www.Libya-Rally-Raid.org
- 30.03.-07.04.08 TUAREG-Rallye, Marokko S www.tuareg-rallye.de
- 10.05.-12.05.08 23. SSRT Pfingst-Raid, Chav. s/Suran, Frankr. www.SSRT.ch
- ???.05.-???.05.08 Grand Erg Marathon Rallye, Tunesien S www.GrandErg.de

Lizenzfreie 2- / 5-Stunden Enduros Schweiz

- 18.08. 3h Orny www.orny.ch
- 16.09. 3h Delemont www.mcjurassien.tk
- 08.09. 5h Geneve www.norton-club.net
- 22.09.-23.09. 3h + 5h Lütiwil www.gelaendeteamschweiz.ch
- 29.09.-30.09. 4h Chollwald www.ortp.ch
- 13.10.-14.10. 3h Schwarzenburg www.endurofreak.ch
- ???.10. 3h Payerne www.amcp.ch
- ???.10. 4-h Sarnen www.ortp.ch

Götz Enduro Cup 2007 (Nachfolger des Süma Cup, alle Läufe in Süddeutschland)

- 29.09. Betra, D
- 20.10. Emmingen-Liptingen, D
- 27.10. Bisingen, D

S = offizielle Partner des SSRT www.SSRT.ch

M = Voraussichtliche Berichterstattung auf www.Marathonrally.com

Infos & div. Ausschreibungen auch beim SSRT-Infochef - Infochef@SSRT.ch !



Sandsturm in Australien

Herausgeber:
Redaktion & Gestaltung:
Autoren:
Sporttermine:
Redaktionsschluss
E-Mail:

Swiss Safari Rallye Team, 3400 Burgdorf
Annette Zierau (*azi*)
Kuno Gross, Ueli Leardi (*ule*), Rainer „Rari“ Wicki (*rwi*)
Infochef Joe Krebs (*jkr*)
jeweils der 5. eines Monats für die nächste Ausgabe
zeitung@ssrt.ch

