

PPA



Themen in dieser Ausgabe:

- SSRT PFINGST RAID 2007 — Bericht von Chnoche
- News JUBI-FEST

- Ein Ford in der Wüste von Kuno Gross

In dieser Ausgabe:

Vorwort Praesi	1
SSRT JUBI-NEWS	2
DAKAR 2008 News	
KTM Festival Neumitglieder	
Ein FORD in der Wüste, Teil 3v4 von Kuno Gross	3 4 5
Ritter Rallye	6
SSRT	7
PFINGST RAID '07	
Offroad Termine	8
Impressum	

Vorwort des Präsidenten

Hoi zäme

Wir melden uns Mitten im Sommer mit einer aktuellen Zeitung.

Gerne möchte ich euch dazu motivieren, nach den wohlverdienten Sommerferien aktiv zu werden. Die erste Gelegenheit dazu habt ihr bereits nächsten Samstag den 28. Juli an Chrigel Ritter's Roadbook-Training. Abends dann der traditionelle Brötli-Obe anstelle eines Höcks.

Bald schon ist's wieder Herbst und nass und kalt und neblig. Wer den Sommer noch verlängern will, dem kann ich die ERG ORIENTAL in Tunesien im Oktober wärmstens empfehlen. Bitte umgehend (an)melden.

Mit sportlichen Grüssen
Rari

SSRT ZEITUNG 07.2007



SSRT, 5608 Stetten

SSRT Zeitung

Ausgabe Juni / Juli 2007

21.07.07

Nächster Höck

Ort: Restaurant Rössli Oensingen

Datum: der letzte August 2007
Zeit: 20:00 Uhr

Thema: Bis jetzt steht noch kein Thema definitiv fest, aber wir haben ja auch noch ein bisschen Zeit... ;-)

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



Hoi zäme

Hier kurz die aktuelle Situation zu unserem JUBI FEST, damit wieder alle auf demselben Informationsstand sind.

Einen ersten Rückschlag mussten wir einstecken, weil wir die Motocross Strecke Niederbipp nicht für die geplante Veranstaltung zugesprochen erhielten. Dann sah es danach aus, das Gelände des Fricktaler Benefiz Motocross mitbenutzen zu können. Leider verweigerte uns die Gemeinde aber

die notwendige Bewilligung. Zwar hätten wir unterdessen eine verbindliche Zusage für das schön gelegene Gelände an der Aare bei Niederried, aber leider können wir dort keine Fahraktivitäten durchführen.

Das grösste Problem ist aber die Zeitverzögerung, welche, trotz einer Terminverschiebung in den Herbst, nicht genügend Zeit lässt, die Veranstaltung erfolgreich zu organisieren. Aus diesen Gründen hat sich das OK

des JUBI FESTs entschlossen, die Veranstaltung auf das nächste Jahr zu verschieben. Dadurch erhalten wir genügend Vorlaufzeit um vergleichbare Überraschungen verkraften zu können. Nach dem Motto „Aufgeschoben ist nicht aufgehoben“ bleibt das JUBI FEST OK am Ball und wird an dieser Stelle immer wieder informieren.

Ueli Leardi

OK Präsi JUBI FEST

DAKAR 2008 - News von Werner Pfeiffer

Hallo an SSRT,

Es gibt viele interessante Aktivitäten in den kommenden Wochen. Kürzlich war ich beim 24 h Rennen in der Nähe von Berlin mit barboons. Ich war sozusagen bei TOURATECH eingeladen und es hat richtig Spaß gemacht so als Werksfahrer.

Zum Einsatz kam eine X 650 mit den typischen Zutaten von TOURATECH.

Hier habe ich den Kontakt zum Chef hergestellt und es gibt Aussichten eine X650 BMW für die DAKAR zu bekommen. Angemeldet habe ich mich schon mal. Ich freue mich auf ein **W i e d e r s e h e n**, Werner Pfeiffer

Rari: Neben Werner bereiten sich auch unsere Seitenwagen-Jungs auf ihren nächsten DAKAR Einsatz vor. Infos folgen!

Neumitglieder

Wir begrüßen folgendes Neumitglied:

Patrick Rütli,
Nunningen

Und folgendes neues Firmenmitglied:

LIBYA RALLY RAID
c/o Wolfgang Pasetti
Flösserstr. 2
D-82377 Penzberg



KTM FESTIVAL

Die Durststrecke ist vorbei: Von **FREITAG 7.09. BIS SONNTAG 09.09.07** werden am **HUNGARORING** in Budapest die Motoren der zahlreichen **KTM's** donnern, die Reifen um Erbarmen wimmern und der Partysound erst in frühen Morgenstunden verstummen. Sicher wird jeder auf seine Kosten kommen, ob Moto-Cross Ass, Enduro Fan, Supermotard Held

oder Asphalt Junky. Es steht die 4,4 km lange aus Formel 1 Rennen **bekannte Strassenstrecke** zur Verfügung. Für diese Strecke gibt es 2007 auch erstmals die Möglichkeit, ein Tagespaket zu buchen. Auch kommen unsere **SM, SX** und **EXC** Fahrer nicht zu kurz. Die Weltmeisterschaftserprobte Motocrossanlage, sowie die Kinderrossstrecke winden sich

direkt neben der Rennstrecke unweit des Fahrerlagers. Alle Teilnehmer haben die Möglichkeit zu campen auf asphaltiertem Untergrund mit Wasser und Stromanschlüssen. Die Anzahl der Teilnehmer für die verschiedenen Streckenaktivitäten ist limitiert—first come, first serve. Also nicht lange warten, sondern direkt anmelden.

Weitere Infos: www.SSRT.ch



Ein FORD in der Wüste – von Kuno Gross, Teil 3 von 4

Wir beschliessen also, dass wir ein wenig versetzt fahren und hoffen, dass die anderen beiden nicht auch denselben Gedanken haben...

Da stehen sie. Der Sand ist sehr weich. Aber mit den Ballonreifen hätte er sich eigentlich nicht festfahren dürfen. Passiert ist passiert. Sandbleche runter von der Ladebrücke und einfach mit dem Schuh unter die hinteren Reifen getreten – das Auto sitzt nicht so tief, dass man zuerst schaufeln müsste. Ich schlage Hubert vor, dass er rückwärts herausfährt, weil er so schneller festeren Boden erreicht. Tatsächlich greifen die Reifen schnell auf den Blechen und er kommt frei. Aber wahrscheinlich ist er darüber etwas zu sehr überrascht. Er geht gleich wieder vom Gas und das Auto sitzt sofort wieder fest. Das Spiel von vorne und diesmal klappt es auch ohne weitere Probleme. Und weiter geht es...

Dann kommt wieder ein Dünenzug, der unsere Route quert. Ich sage Alan, dass er im rechten Winkel auf die Krete zufahren soll. Etwas mehr Gas geben, dann wenn er sieht, dass es bis zur Krete reicht vom Gas gehen, damit er nicht darüber schießt. Ja nicht bremsen sonst hängt du... und schon hat er gebremst. Ziemlich brück sogar. Und damit hat er sich gleich auch bergauf festgesetzt. Warum das denn? Ganz einfach, weil es auf der anderen Seite steil hinunterging. Die

windabgewandte Seite dieser Art von Dünen ist immer steil. Steil und weich, so dass sie sich nur in eine Richtung befahren lassen. Zurück ist hier nicht möglich. Aber im Moment wollen wir ja auch nicht zurück sondern vorwärts. Die Kunst ist es im richtigen Augenblick vom Gas zu gehen, so dass sich das Auto gerade über die Krete zieht aber nicht darüber hinaus schießt. Das wäre optimal. Ist man zu langsam, bleibt man vor der Krete stecken. Ist man zu schnell, dann kann es zu einem Kopfstand kommen. Erstmal machen wir das Auto wieder flott, dann erkläre ich das Vorgehen. Ich muss wohl ziemlich überzeugend gewirkt haben, denn Alan, der zuerst sehr skeptisch war glaubt alles und versucht es gleich. Er fährt in der richtigen Geschwindigkeit über die Krete. Bergab nicht bremsen – das macht der Motor schon ausreichend genug. Dann ist er unten. Er hält an und steigt aus, man sieht ihm die Erleichterung an. Jetzt das zweite Auto. Aber es steckt schon wieder. Also noch einmal die Bleche und alles wie gehabt. Hubert macht es ein bisschen spannender, denn er ist etwas zu schnell als er über die Krete kommt. Die Vorderräder heben ab. Sieht gut aus auf dem Foto. Und weiter geht es. Wir umrunden das Dünengebirge und fahren auf der anderen Seite daran zurück, wieder nach Westen. Wir wollen unter den höchsten Sandbergen campieren.

Da ich auch noch etwas vom Sand haben möchte, haben wir die Sitzplätze vertauscht. Und wir haben Glück. Die grossen Haufen kommen auf dieser Seite direkt bis an die Sandebene heran. Keine dieser lästigen Vordünen. Und da ist sie auch schon – eine riesengrosse Dünenflanke, die aus dem Flachen aufsteigt und langsam immer steiler wird... jaaaaaaaa. Als ich so etwas das letzte Mal gesehen habe, war ich mit dem Passat unterwegs und danach fast zwei Stunden am schaufeln. Jetzt will ich es gleich richtig wissen und hole noch in der Ebene Anlauf. Dritter Gang, Vollgas. Hinein in die Flanke. Es wird steiler; ganz schnell runterschalten in den zweiten. Der Motor heult. Und dann geht es hinauf. Etwa in fünfundvierzig Grad zur Falllinie. Immer höher, noch höher, etwas höher muss es noch gehen, die Touren brechen ein, die Geschwindigkeit geht zurück und dafür die Herzschlagsfrequenz hinauf. Ich schlage ein, denn ich muss den Wagen noch in die Abwärtsrichtung bringen bevor ich festhänge. Wenn mir das aus der Aufwärtsbewegung passiert, dann komme ich nur rückwärts wieder weg – und das will ich hier auf keinen Fall. Wenn ich die Motorhaube noch nicht nach unten gerichtet habe und im rechten Winkel zur Falllinie festsitze, dann ist das noch viel blöder. Aber noch fahre ich. Noch komme ich voran. Und dann ist es überwunden.



Augila, der wiederaufgebaute Teil der alten

Er fährt in der richtigen Geschwindigkeit über die Krete. Bergab nicht bremsen – das macht der Motor schon ausreichend genug. Dann ist er unten. Er hält an und steigt ..



Das "Eclipse Camp" südlich von Gialo



Ein FORD in der Wüste – von Kuno Gross, Teil 3 von 4

Die Motorhaube zeigt wieder nach unten.

In der Ebene hole ich wieder Anlauf. Fünf mal. Jedes mal etwas weiter hinauf. Und dann als es richtig Spass macht, breche ich ab. Uebermut tut selten gut; heisst es. Daran hielt ich mich und wir machten uns daran, einen guten Platz für ein Nachtlager zu suchen.

Wir hielten am Fuss einer riesigen Düne. Hier wollten wir übernachten und von ganz oben auch noch den Sonnenuntergang sehen. Die Meinungen über die Höhe der Düne gingen weit auseinander. 40 Meter, 70 Meter oder gar 80 Meter. Als wir dann ganz oben angekommen waren sah es etwas anders aus; 140 Meter befanden wir uns über dem Punkt wo wir die Autos stehen gelassen hatten. Wir waren komplett ausser Atem. Einerseits wegen der gewaltigen Aussicht weit herum aber vor allem wegen der körperlichen Anstrengung des Aufstieges. Rolf hatte Pech, denn seine letzte Bierdose machte sich selbstständig und rollte plötzlich den Hang hinunter. Das war schon etwas bitter für ihn. Das Ausmass des Verlustes hielt sich aber dennoch in Grenzen, denn Hubert hatte sich die Mühe gemacht noch etwas anderes mit hinauf zu tragen. Die untergehende Sonne liess den Inhalt der Flasche golden leuchten, ein Bild, welches für die Werbung durchaus getaugt hätte.

Zuerst waren die Batte-

rien meiner Kamera leer, dann ging die Sonne unter. Super. In der Dämmerung machten wir uns wieder auf den Weg hinunter zu den Autos.

2006-03-29, Sonnenfinsternis

Kurz nach fünf Uhr morgens stand ich auf. Die Nacht war windstill und deshalb sehr angenehm. Kein Sand in der Luft und eine uneingeschränkte Sicht auf abertausende von Sternen. Eine klare Nacht in der Wüste bietet eine Aussicht in den Himmel, die man sonst höchstens noch aus einem Planetarium kennt.

Die Kontrolle des Kraftstoffverbrauchs hatte gestern ergeben, dass wir trotz des Verlustes von ca. 20 Litern aus den undichten Reservebehältern unser Ziel problemlos erreichen konnten. Etwa 200 Kilometer von unserem Uebernachtungsplatz entfernt war der Punkt, bei dem wir auf die Zentrallinie der Sonnenfinsternis stossen wollten. Auf dieser Linie sollte die totale Sonnenfinsternis ein paar Sekunden länger als vier Minuten dauern. Um 12:28hrs sollte das sein. Wenn wir so gut vorankommen würden wie gestern, dann wären wir in maximal drei Stunden dort. Aber es sollte anders kommen. Es fing schon damit an, dass wir nicht alle vier dieselbe Ansicht bezüglich des Frühstücks hatten. Meine war es ein Feuer zu machen und dann das Auto zu laden währenddem das Wasser aufkochte. Dann schnell eine Tasse Kaffee und los geht's. Ich

war also um 06:00hrs fahrbereit. Um diese Zeit war aber noch keiner der anderen drei unter der Decke hervorgekrochen. Das Licht auf die Dünen und die weiter südlich liegenden Sandsteinberge war faszinierend, oben wurden sie von der rot aufsteigenden Sonne angeleuchtet unten waren sie noch im Schatten. Es sah aus als würden Inseln in einem Dunstmeer schweben.

Um 07:00hrs hatte ich dann endlich Alan neben mir im Auto sitzen und wir fuhren los. Das war genau der Moment, als Rolf – der mit der rollenden Bierdose hinter der nächsten Düne wieder etwas rollen sah; nämlich das Toilettenpapier, welches sich gerade verabschiedete...

Wir fuhren den Dünenhang hinunter, durchquerten die anschliessende Ebene und suchten uns einen Weg die nächste Geländestufe wieder hinauf. Hier war fertig mit Dünen und verrückte Sandsteinformationen prägten das Bild. Als wir oben ankamen ging es wieder flach heraus weiter. Wir wollten aber noch einmal die Aussicht auf das zurückliegende Dünengebirge einfangen... und sahen dann auch, dass das andere Auto immer noch nicht in Fahrt gekommen war. Rolf war wohl noch damit beschäftigt, das Klopapier wieder aufzurollen.

Pech, denn seine letzte Bierdose machte sich selbstständig und rollte plötzlich den Hang hinunter. Das war schon etwas bitter für ihn. Das Ausmass des Verlustes ...



Das "Eclipse Camp" südlich von Gialo



Ein FORD in der Wüste – von Kuno Gross, Teil 3 von 4

Nach etwa 10 Minuten waren wir dann endlich komplett und auf dem Weg nach Süden. Sand war jetzt nur noch streckenweise der Untergrund, ansonsten hatte der Boden auf Kies gewechselt.

Wir kamen eigentlich gut voran. Zwar waren wir nicht so früh losgefahren, wie ich es gerne gehabt hätte und wir kamen auch nicht ganz so schnell voran wie vorgesehen aber die Zeit würde locker reichen um zum Zeitpunkt der Sonnenfinsternis genau unterhalb der Zentrallinie zu stehen. Wir kamen wieder in ein Sandfeld mit leichten langen Bodenwellen. Und dann dachte ich dass... stand auf die Bremse und sass fest. Es kommt oft vor, dass man im Sand meint, dass es entweder steil hinauf oder hinunter gehen würde und dann doch nichts ist. Oder umgekehrt. Und auch jetzt war es nur eine kleine Welle gewesen. Vielleicht zwei Meter hoch, mehr nicht. Aber eben, man sieht halt im voraus nicht darüber. Jetzt stehe ich unten dran und das Auto steckt. Das zweite Auto schießt heran - und steckt dann gleich neben uns im gleichen weichen Sand. Schade, nicht?

Danach ist es erst einmal vorbei mit Sand. Wieder nur Kies. Dann gröberer Kies. Dann Steine. Steine und immer mehr Bodenwellen. Wir kommen in ein flaches Wadi. Es sieht nicht so aus, als dass es hier in den letzten Jahren noch ergnet hätte. Re-

gen muss hier schon seit Ewigkeiten nicht mehr gefallen sein. Dennoch gibt es ein wenig Grün, ja sogar einige Bäume. Die einzigen Bäume im Unkreis von vielen Kilometern. Nur ein wenig ausserhalb des Wadis finde ich zum ersten Mal eine Reibschale. Campinggeschirr aus der Steinzeit! Die liegt hier einfach so auf der Kiesfläche. Seit wie vielen tausend Jahren? Wir müssen weiter! Unsere vorberechnete Durchschnittsgeschwindigkeit lässt sich schon seit einiger Zeit nicht mehr einhalten. Aber kein Problem, es reicht immer noch. Wir müssen nur schauen, dass wir nicht noch langsamer werden. Dann kommen wir an einem Toyota Landcruiser vorbei. Er liegt auf dem Dach. Ueberschlag. Totalschaden; eine Mahnung an eilige Fahrer!

Das Gelände wird schwieriger, wir müssen uns mittlerweile mit knapp 40 Kilometer pro Stunde zufrieden geben. Immerhin es liegt noch alles drin. Kein Problem. Und wieder ein Autowrack, ein CHEVROLET „Ram“ aus den 1960er Jahren. Er liegt auf der Seite. Ueberschlag, dann ausgebrannt. Das Gelände wird immer zerfurchter, ich muss mich sehr konzentrieren, dass ich mich nicht in den Graben hae. Und irgendwann ist das zweite Auto aus dem Rückspiegel verschwunden. Wir halten auf einem Hügel. Blicken zurück. Nichts. Auch durch den Feldstecher: Nichts.

Dann nach einiger Zeit erscheint endlich das andere Auto am Horizont. Verschwindet wieder in einer Senke. Taucht wieder auf und hält ebenfalls an. Rolf und Hubert steigen aus. Offensichtlich sehen sie uns nicht. Ich starte wieder, fahre enge Achten und wirble soviel Staub auf, wie ich nur kann. Irgendwann müssen uns die beiden anderen dann doch noch gesehen haben und schliessen wieder auf. Das nächste Zwischenziel ist eine kreisrunde Vertiefung im Wüstenboden. Der Durchmesser ist zirka 2 Kilometer. Einfach wie wenn hier ein Reiseden Boden eingedrückt hätte. Keine Ahnung, wie sowas entstehen kann - und keine Zeit sich darum zu kümmern. Die Sonne wartet nicht. Nochmal 25 Kilometer weiter - das Gelände wurde immer schlimmer - stehen wir wieder einmal an einem Geländeabbruch. Das zweite Auto liegt wieder zurück, schliesst aber bald auf. Es ist 10 Minuten vor 10:00hrs. Es bleiben noch 1 Stunde und 39 Minuten bis zur Sonnenfinsternis. Und es bleiben auch noch 75 Kilometer bis zur Zentrallinie. Mit einem Durchschnitt von 50 km/h sind wir dann noch rechtzeitig am Ziel. Kein Problem.

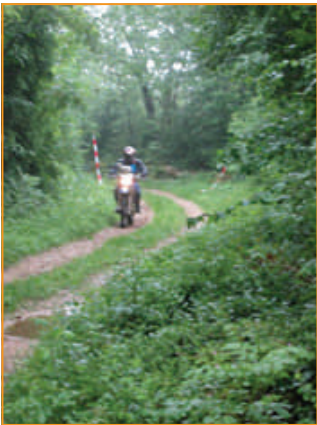
Aufgrund der Fülle des Berichtes erscheint der letzte Teil der spannenden Story in der August Zeitung. azi

Und dann dachte ich dass... stand auf die Bremse und sass fest. Es kommt oft vor, dass man im Sand meint, dass es entweder steil hinauf oder hinunter gehen würde und dann doch nichts ist. Oder umgekehrt.

SSRT PFINGST RAID VON CHNOCHE

extrem zunehmen wird!

Auf dem Weg zur Crosspiste in Amberieu begann es zwischendurch mal zu regnen, aber nicht so dass der Waldboden feucht wurde. Die Fahrer welche ihre Sonderprüfungen recht schnell hinter sich brachten, konnten alle noch auf trockenem Boden fahren. Die Piloten welche es etwas gemütlicher nahmen, wurden am Schluss auf der Crosspiste durch einen heftigen Regenschauer etwas eingebremst. Dieses Jahr gab es zum Glück keine Verletzten auf der Crosspiste, was wir auch auf die Änderungen der Crossprüfung in eine Gleichmässigkeitsprüfung zurückführen. Mit dem Ende der Sonderprüfungen kam das grosse Gewitter. Starker Regen und Hagel machte die Rückfahrt nach Chavannes nicht gerade zu einer Sonntagsfahrt.



Das Briefing am Sonntagmorgen wurde wegen des heftigen Regens in der Nacht etwas hektisch. Bei der Prestige-Kategorie musste ein kurzes Stück aus dem Roadbuch gestrichen werden. Die Durchfahrt bei diesem

nassen Untergrund war einfach zu gefährlich. Auch bei der Open-Kategorie gab es eine Än-



derung. Ein Baum der auf der Sonderprüfung quer auf der Strecke lag, musste umfahren werden. Trotz des etwas längeren Briefings, wurde



um Punkt Neun Uhr der erste Fahrer auf die Strecke geschickt. Es würde heute sicher etwas länger dauern das Roadbuch abzufahren, als bei trockenem Wetter. Die Prestige-Strecke war dieses Jahr sehr selektiv, es gab diverse Aufgaben und die Zeitunterschiede zwischen den schnellsten und denjenigen die am Schluss ins Ziel kamen, waren enorm. Als kleines Beispiel möchte ich die zweite Sonderprüfung auf der Prestige-Strecke nennen. Hier hatten die Schnellsten für die 3.5km lange Prüfung etwas mehr als vier Minuten und die Langsamsten benötigten fast eine Stunde. Auf der Open-Strecke war es etwas einfacher, aber eben, nur etwas einfacher! Das grösste Problem, hatte einer der Auto-

fahrer, welcher auf der ersten Sonderprüfung leicht vom richtigen Weg abkam. Die meisten benötigten für diese Strecke gut zehn Minuten, aber dieser Verfahrer kostete ihn gut fünfteinhalb Stunden! Nicht nur ihn, den er brauchte viel Hilfe um sich aus der misslichen Lage zu befreien. Trotz aller widerlichen Umständen waren am Abend alle Teilnehmer wieder zurück und ausser ein paar blauer Flecken und einige angeknackste Egos, gab es keine Verletzungen.

Das offizielle Ende des PFINGST-RAIDS 2007 wurde mit dem gemeinsamen Nachtessen und der anschliessenden Siegerehrung im Gemeindesaal gefeiert. Man merkte es den Teilnehmern an, dass es heute ein etwas harter Tag war! Die Festivitäten waren zum grössten Teil schon vor Mitternacht beendet. Nur ein ganz harter Kern hielt es etwas länger aus. Das Wetter am Montagmorgen war wieder etwas besser, jedenfalls regnete es nicht mehr und die Zelt konnten fast trocken zusammen gepackt werden.

Wir hoffen, dass trotz des „normalen Pfingstwitters“ die meisten Spass hatten am PFINGST-RAID 2007 und wir alle und noch ein paar mehr, am PFINGST-RAID 2008 wiedersehen werden.

Chnoche

Für OK-Pfingst-Raid

Anmerkung des Präsis: Nächstes Jahr komm ich auch wieder und dann ist schönes Wetter... ;-)



...aber dieser Verfahrer kostete ihn gut fünfteinhalb Stunden! Nicht nur ihn, den er brauchte viel Hilfe um sich aus der misslichen Lage zu befreien. Trotz aller widerlichen Umständen waren am Abend alle Teilnehmer wieder zurück und ausser ein paar blauer Flecken und einige angeknackste Ego's...





Offroad-Termine 2007

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.)

27.07.-01.08.	African Heritage Cross Country Rallye South Africa	(F.I.A. World Cup)
06.08.-18.08.	Rallye dos Sertoos, Brazil (F.I.M. World Cup)	
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

17.08.-19.08.	Baja GB, Great Britain
18.10.-27.10.	Baja Anta Da Serra 500 Portalegre, Portugal

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

16.08.-18.08.	Ort wird [hoffentlich...] noch bekannt gegeben, Ungarn
15.09.-17.09.	Terminillo, Italy

Sonstige Termine Rallye, Raid etc.

23.07.	Campeonato de España de Rally TT, Zaragoza, Spanien
26.07.-29.07.	ProHun 500, Cross-Country-Rallye Ungarn www.prohun.com
28.07.	SSRT Ritter-Raid & Roadbook-Training, Schweiz www.SSRT.ch
01.08.	Offroad-Training Alikon, Schweiz (Ausweichtermin 4.8.) www.SSRT.ch
02.-17.08.	Transsyberia 2007, Berlin-Irkutsk M
24.08.-01.09.	Australian Safari Rallye, Perth, Australien
16.09.	Campeonato de España de Rally TT, Lorca, Spanien
13.10.-27.10.	Erg Oriental Marathon Rallye, Tunesien S
27.10.-10.11.	El Chott Marathon Rallye, Tunesien S
01.11.- ?	2. Transafricaine Classic, Paris-Dakar
03.11.-09.11.	AMV Shamrock, Marokko
28.11.-01.12.	Roof of Africa Rallye, Lesotho

Enduro Schweizermeisterschaft

22.07.	Moirans en Montage, alle Klassen
18.08.-19.08.	Val de Sancey, alle Klassen

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 Lütwil	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)

21.07.	Künzelsau, D
29.09.	Betra, D
20.10.	Emmingen-Lipptingen, D
27.10.	Bisingen, D

S = offizielle Partner des SSRT www.SSRT.ch

M = Voraussichtliche Berichterstattung auf www.Marathonrally.com

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



Auf der SWISS MOTO 2007 traf Präsi Rari auf einige unserer SSRT Firmenmitglieder. Hier am Stand des MOTO SPORT SCHWEIZ hier mit Tobi Klötzli.

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*),
Markus "Chnoche" Christen

Joe Krebs (*jkr*)

jeweils der 5. eines Monats für die nächste Ausgabe
zeitung@ssrt.ch

