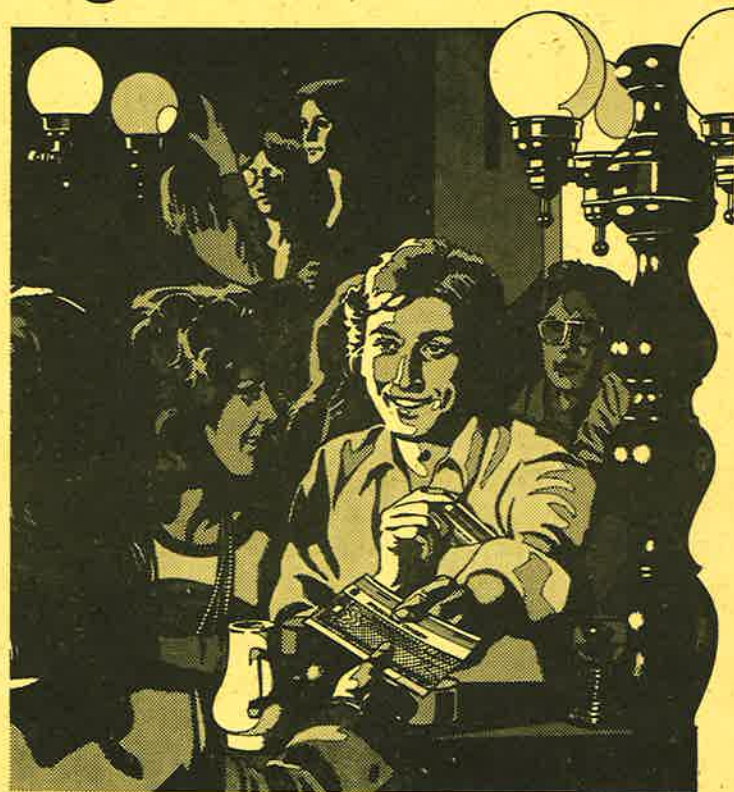


**Eigenes Geld.
Eigenes Konto. Giro.**



Überweisungen, eurocheques, Daueraufträge –
das Girokonto bringt's.

**STADTSPARKASSE
MÜNCHEN**

SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

38 1./2.75

scuderia report



43. Rallye Automobile Monte-Carlo 1975

Für Motorsportfahrer

zum Weitersagen

Nutzen Sie unsere Sonderleistung

OPEL Sicherheits-Inspektion

zu DM 99,90 incl. 11% Mwst.

In diesem Preis ist die Arbeitszeit aller Prüf- und Einstellararbeiten sowie Teile

4 Zündkerzen
1 Satz Unterbrecher-Kontakte
Satz Dichtungen
Scheibenklar

enthalten.

Vorher wird der Motor und Motorraum gereinigt und anschließend die Zündanlage isoliert.

Blechschiiden und weitere Schiiden die beim Motorsport unvermeidbar sind, beheben wir zum Festpreis. Wie bei allen Arbeiten gehen wir auch hier auf Ihre Sonderwunsche ein. Ein Kostenvergleich zeigt Ihnen den Vorteil unseres Angebotes.



Wickenhäuser

Sportzentrum für OPEL-Fahrzeuge in München
Schwanthalerstr.36 Nähe Hauptbahnhof ☎ 558911



Januar / Februar 1975

Liebe Clubkameraden und Freunde!

Nach einer kurzen Feiertagserholung hat uns die Motorsport-Saison 1975 schon wieder voll in Beschlag genommen. Die für unsere Clubmitglieder bereits zur Tradition gewordene Premiere bei der "Int. Jänner-Rallye" in Königswiesen haben heuer vier Teams genutzt und das noch nie erreichte Kunststück zuwege gebracht, bei diesem ersten internationalen Kräftevergleich alle vier Autos in Wertung ins Ziel zu bringen, während Fam. Herrmann bei der "Monte" leider Pech hatte. Beim Start auf südbayerischem Boden, bei der "1. ADAC-Ammersee Winter-Rallye" in Diessen, waren schon weit mehr Clubteams erfolgreich. In dem auch heuer wieder durchgeführten Mannschaftswettbewerb wurde die schnellere Mannschaft Scuderia I nur von der stärkeren Mannschaft Scuderia II geschlagen.

Unsere Jahreshauptversammlung 1975 konnte in einer von den meisten wohl noch nicht erlebten Schnelligkeit und Problemlosigkeit abgewickelt werden. Ich freue mich über das mir wieder entgegengebrachte Vertrauen und danke allen Kameraden, die aus der Vorstandschaft ausgeschieden sind, für ihre intensive Tätigkeit für den Club.

Unser Veranstaltungs-Programm für 1975 auf sportlicher und gesellschaftlicher Ebene - mit genehmigungspflichtigem und nichtgenehmigungspflichtigem Slalom, mit Fahrerlehrgang und Floßfahrt, mit Orientierungsfahrt und Int. Rallye-München - ist so umfangreich, daß die Mithilfe jedes einzelnen Clubmitgliedes erforderlich wird. Daß alle - ihren Fähigkeiten und Möglichkeiten entsprechend - zum Gelingen dieser Veranstaltungen beitragen, wünscht sich

Euer Rainer Scherer.

6. Int. Jänner Rallye

Wurmannstätter A./Geier H.	Peugeot 304 S	12.G. KS
Gerber K. H./Verlaan G.	BMW 2002 TII	14.G. 2.Kl.
Appel E./Hesse E.	Ascona 1900	17.G. 4.Kl.
(Koch)/Kaspar J.	Escort 2000 RS	20.G. 6.Kl.

43. Rallye Automobile Monte Carlo

Chr. Herrmann/(Heuser Ch.)	Datsun Cherry	ausgef.
W. Herrmann/(Authenrieth W.)	DB 280 E	ausgef.

1. Ammersee Rallye-2. Dießener Zuverlässigkeitsfahrt

(Eisenhofer K.)/Scholz H.	Manta 1900	Gold KS GS
Hesse E./(Grunwald O.)	Simca 1100 TI	Gold KS
Wurmannstätter A./Verlaan G.	Peugeot 304 S	Gold 2.Kl.
Gerber K.H./(Rosenmeier B.)	BMW 2002 TII	Silber 6.
Abt.B./Feldmeier G.	Escort 1300	Silber 6.
Übermayer/Scharer	Capri 2600	Bronze 1.
(Breu)/Conrad R.	Escort 1300	Silber 9.
Schöllner P/Scherer R.	Ascona 1900	Bronze 3.
Wenz/Greubel	Golf S	Bronze 12.
(Koch)/Kaspar J.	Escort 2000 RS	Bronze 12.
Krug A./Eilert B.	VW 1300	ausgef.
(Heindl)/Geier H.	Ascona 1900	ausgef.

Durch den Tod des allseits sehr beliebten DSK-Arztes "Eddy" verliert der deutsche Motorsport einen der größten Idealisten und viele Sportfahrer einen Freund.

Am 20. Januar 1975 verstarb für alle völlig unerwartet im Alter von 47 Jahren

Dr. Eduard Rothenfelder

Der Automobilsport trauert um einen Mann, der durch sein Wirken und seinen Idealismus eine nicht zu schließende Lücke hinterläßt.

Frankfurt/Main, den 22. Januar 1975

OBERSTE NATIONALE SPORTKOMMISSION
FÜR DEN AUTOMOBILSPORT IN DEUTSCHLAND

SCUDERIA MÜNCHEN

Wenden Sie sich in allen Fragen zum und um den Club Scuderia München e.V. im ADAC, an die Geschäftsstelle München 80, Ampfingstr. 35 oder an die offiziellen Vertreter:

1. Vorsitzender	Rainer Scherer	T.: 403134
2. Vorsitzender	Raimund Thalmair	08106/8177
Sportleiter	Martin Krisam jun.	P: 781602 G:782052
Sportwart (Orient.f.)	Erwin Wutz	159512
Verkehrsref. NG-Slal.	Hans Wendt	21603479
Schatzmeister	Hannes Scholz	241185
Schriftführer	Georg Feldmeier	P: 358586
		G: 12002565

SCUDERIA-REPORT: Alle in dieser Ausgabe enthaltenen Berichte, die mit dem Namen oder den Initialen des Verfassers gekennzeichnet sind, stellen nicht unbedingt die Meinung der Scuderia München oder des Scuderia Reports dar, sondern nur die des Verfassers.

CLUBABEND: Jeden ersten und dritten Mittwoch im Monat im Lokal "Die Sängerwarte" in der Pettenkofer-/Ecke St.-Paul-Str. Parkplätze jede Menge, gut bürgerliche Küche. Neben allgemeinen Informationen werden Ausschreibungen und eine gutflorierende Fahrer-Beifahrerbörse geboten. Auch 1975 werden wieder aktuelle Dia-Vorträge von Motorsportveranstaltungen in zwangloser Folge ohne spezielle Ankündigung geboten.

GÄSTE sind bei unseren Clubabenden sehr herzlich willkommen.

SCUDERIA-Jahresprogramm 1975

- März-April Fahrerlehrgang am Salzburgring (spez. Asphaltsonderprüfung und Slalom)
- 13. 4. NG-Slalom 1. Lauf zum Gaupokal Region-Nord auf dem Flugplatz Oberschleißheim mit dem PMC
- 1. 5. 5. Slalom München in Oberschleißheim mit PMC
- 14. 6. NG-Orientierungsfahrt in neuem Stil
- 23. 8. Sommernachtsfest in Obing mit Gaudifahrt
- 1. 10. Oktoberfestbesuch
- 11. 10. sportl. NG-Orientierungsfahrt
- 8. 11. Int. Rallye München (bitte unbedingt für Funktionärstätigkeit freihalten)
- 13. 12. Jahresabschlußfeier mit Ehrung der erfolgreichen Scudis und geselligem Beisammensein.

Weiterhin sind eine Floßfahrt, ein Erste Hilfe Kurs und ein oder zwei Beifahrerlehrgänge bei entsprechender Nachfrage geplant.

Es soll außerdem wieder versucht werden, den Mannschaftspokal für Rallyesport des Gau Südbayern zu gewinnen bzw. zu verteidigen. Den ONS-Mannschaftspokal werden wir ebenfalls (allerdings nur sparsam) beschicken. Wir möchten Sie daher unbedingt bitten, sich vor dem Nennungs-schluß bei der Geschäftsstelle, beim Sportleiter oder am Clubabend zu melden, damit schlagkräftige Mannschaften genannt werden.

Von der Rallyekommission des ADAC Gau Südbayern und ihrem Vorsitzenden O. K. wurde vor kurzem ein begrüßenswerter Vorstoß getätigt, die zweifellos vorhandenen Ungerechtigkeiten bei der Punkteverteilung zu beseitigen. Bis vor kurzem waren ja die "Drückers-Fahrten" am Nürburgring das große Ärgernis. Wer nur halbwegs genau über die Ziellinie fuhr und sein Auto schonte, erhielt Gold und bis vor einiger Zeit sogar noch Lizenzpunkte. Das gehört der Vergangenheit an. Die Punkteverteilung bei Rallyes ohne Plakettenwertung, wie im Ausland (außer Österreich) allgemein üblich ist, leider immer noch ungerecht.

Wir möchten Sie daher ebenfalls auffordern, in korrekter aber bestimmter Form an die maßgebenden Herrn in dieser Frage heranzutreten. Es sind dies:

- a) der Vorsitzende der Sportabzeichenkommission des ADAC:
Herr W. Miersberger, 4350 Recklinghausen,
Blisingerweg 31
- b) der Sportpräsident des ADAC:
Herr Joachim Springer, 8 München 70,
Baumgartnerstr. 53

Selbst wenn unsere gemeinsamen Vorstellungen über diese Änderung ausgeführt werden, bleiben noch andere prinzipielle Forderungen und Überlegungen offen:

1. Streckenlänge: Ist ein Klassensieger bei einer langen Veranstaltung (völlig egal ob Bergrennen, Rundstrecke oder Rallye) wirklich soviel besser gewesen, wie dies die Punkte ausdrücken. Sicher soll auch die taktische Leistung gewürdigt werden, aber diese großen Punktzahlen werden doch wirklich ersessen.
2. Veranstaltungsart: Jeder Sieger ist doch in seiner Sparte der jeweils Beste und man möchte meinen, daß man dafür gleiche Punkte erhält. Weit gefehlt! Bei den Rennveranstaltungen gibt es für KS bei über 50 Km 12 Pkt., bei Bergrennen 4 Pkt. und bei Slalom heutzutage sogar 3 Pkt. (bis vor einiger Zeit 2,5). Nachdem ich mich schon an allen drei Disziplinen beteiligt habe, möchte ich nur sagen: Der Sieger hat meistens in jeder Disziplin eine Spitzenleistung vollbracht. Abstauber gibt es überall! Die Rallyefahrer sind auf Grund der Plakettenwertung sowieso gut dran, und daher sicher nicht benachteiligt.

Am Schluß kann ich jedem nur empfehlen die Angelegenheit nicht zu Ernst zu nehmen, denn man fährt ja meistens wegen der einzelnen Veranstaltung und erst in zweiter Linie wegen dem Sportabzeichen.

SIMMERL

Neue Klassen bei der Deutschen Rallyemeisterschaft

Im Nachgang zu unserem Kommentar in der Novemberausgabe des Scuderia Reports, möchten wir Sie noch darüber informieren, daß die beiden neueingeführten Klassen bis 2500 ccm beim ersten Meisterschaftslauf nicht voll sind und daher mit der Klasse über 2500 ccm zusammengelegt wurden.



AUTO-EDER

AUTOBIANCHI - FIAT - LANCIA - ALFA ROMEO - TUNING

8 München 70
Brudermühlstraße 49-51
Telefon 089 / 7 23 31 47

Ein KFZ-Meisterbetrieb,
der Ihnen nicht nur den Neuwagen verkauft,
sondern auch eine Sportbetreuung bieten kann.
Rallyezubehör, normalen Pflegedienst und
KFZ-Reparaturen können Ihnen zu scharf kalkulierten Preisen angeboten werden.

samstags Notdienst
Shell-Tankstelle
Neuwagenverkauf - Rallyezubehör
Sportbetreuung
sowie normaler Pflegedienst
und Reparaturen

Achtung!

FILMFESTIVAL

Achtung!

Am 5. März gibt es im Rahmen des normalen Clubabends in der Sängerkarte zwei ganz heiße Filme und 50 Dias von der

Rallye der tausend Seen 74

zu sehen.

Auf den Filmen sehen Sie nicht nur die Weltklassefahrer wie Timo Mäkinen, Hannu Mikkola, Stig Blomquist, Simo Lampinen, Marku Alen, Leo Kinnunen und Achim Warmbold, sondern auch unser Clubmitglied Gerhard Verlaan der 1974 diesen Ausflug wagte.

Für unsere Clubmitglieder gibt es diesen Filmabend selbstverständlich kostenlos, von den herzlich eingeladenen und hoffentlich zahlreich erscheinenden Gästen und Begleitpersonen müssen wir allerdings einen Unkostenbeitrag von DM 3.-- verlangen. Es lohnt sich bestimmt!

Also nicht vergessen: 5. März 1975 - Clubabend !!

NAVC - Slalommeister 1974

Man kann sich auf ihn einfach verlassen: Wie im Vorjahr siegte unser Clubmitglied Heinz Schreiber auch im Jahr 1974 wieder in der Klasse bis 1600 ccm der NAVC Slalommeisterschaft.

Unser zur Zeit erfolgreichster Slalomfahrer startete bei 6 von 8 möglichen Slalommeisterschaftsläufen und hatte hierbei eine so gute Bilanz, daß er auf weitere Starts und damit ein evt. Streichresultat verzichten konnte.

Eigentlich begann für ihn die Meisterschaft nicht sehr erfolgversprechend. Durch einen Dreher reichte es "nur" zum 2. Platz unter 10 Startern. Der Rückstand zum Klassenersten war allerdings mit 4/10 sec. doch recht ermutigend. Die nächsten Läufe beendete er jeweils auf dem 1. Rang und verwies den 2. Placierten mit Differenzen von 1,4 bis 4,7 sec. recht deutlich auf den Ehrenplatz.

Der von Heinz Schreiber gefahrene Lotus Seven hat ja leider keine sehr großen Werbeflächen sodaß die Sponsorunterstützung sich auf nur zwei Firmen beschränken muß. Es sind dies: die Fa. Autol-Öle Würzburg und Reifen Fabricius mit Herrn Schmidberger. Erwähnenswert ist sicher noch, daß bei der NAVC-Meisterschaft bei den serienmäßigen Fahrzeugen Racingreifen nicht erlaubt sind, was den Geldbeutel der Fahrer gewaltig schont.

Die gefahrenen Kilometer halten sich mit 4000 für eine Deutsche Meisterschaft durchaus in vertretbarem Rahmen.

Die zwei Bilder zeigen unseren Slalomfahrer mit seinem Messerschmidt-Tiger (böse Zungen sagten Schneewittchensarg) und auf Lotus Seven bei der Siegesfahrt beim PMC-Scuderia Slalom im München-Oberschleißheim.



Vielleicht war diese Fahrt ein gutes Omen für 1975. Nachdem die Veranstaltergemeinschaft PMC-Scuderia München auf dem gleichen Gelände am 13. 4. den ersten Lauf zum Gaupokal für Clubslalom durchführt möchte ich unserem Heinz hierfür bereits jetzt viel Erfolg wünschen. Vielleicht fährt er dann weiter um diesen Pokal, wodurch wir auch in dieser Disziplin einen Favoriten für einen Gautitel hätten!

Gaupokal für Clubslalom des ADAC-Südbayern 1975

Im vergangenen Jahr wurde der zum drittenmal zur Austragung kommende Gauslalompokal erstmalig mit Qualifikationsläufen in 4 Regionen und einem Endlauf ausgefahren. Dieser Versuch war sehr positiv aufgenommen worden. Für 1975 traten nun verschiedene Änderungen in Kraft, die teilweise von den Teilnehmern gewünscht oder auch von der Kommission für Slalomsport vorgeschlagen wurden.

1. Die Punkte aus den Regionalläufen und dem Endlauf (mit erhöhter Punktzahl) werden addiert und danach ein Gesamtklassement erstellt.

2. Es wurde wieder eine Klasse bis 2000 ccm eingeführt. Die Klasse über 2000 wird nur noch für Gruppe A und B gemeinsam ausgefahren. Zusätzlich wurde eingeführt, daß diese Klasse über 2000 ccm auch dann Punkte erhält, wenn sie mit weniger als 5 Fahrzeugen belegt ist. Die placierten Teilnehmer erhalten dann die Punkte, die sie bis 2000 ccm erreicht hätten, ohne mit diesen zusammengelegt zu werden.

3. Die Klasse bis 950 ccm wurde auf 1000 ccm erhöht, da laut ONS nur noch solche Klassen ausgeschrieben werden dürfen, die das Sportgesetz vorschreibt.

Die Sportmeisterschaft, das Leistungsabzeichen und das Punktesystem der Scuderia

A) Sportmeisterschaft

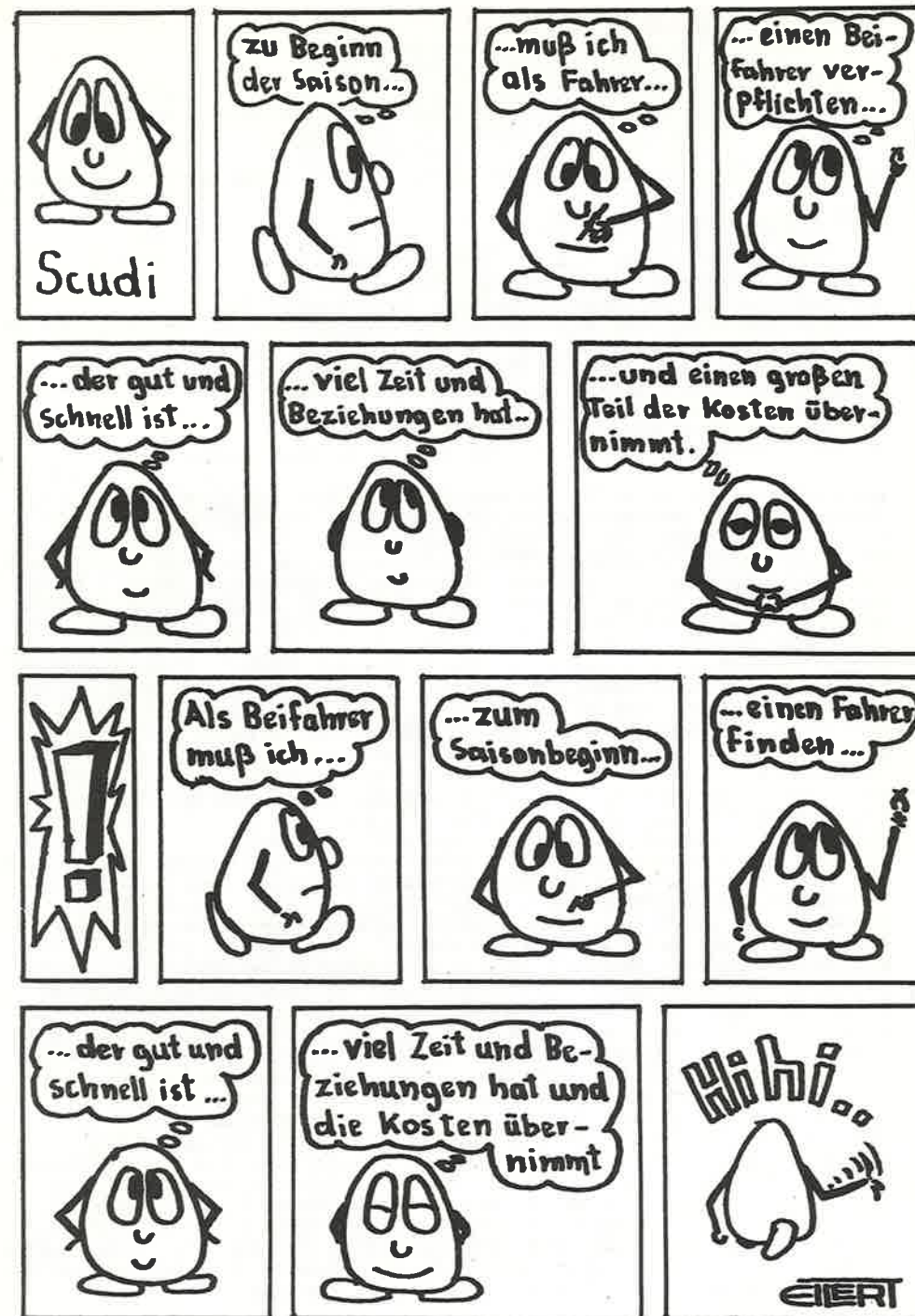
- Für die Sportmeisterschaft werden die Erfolge des Sportjahres 75 ab Eintritt in den Club gewertet. Ende des Sportjahres 30.11.75
- Für die Sportmeisterschaft können maximal 25 Erfolge angemeldet werden. Pro Veranstaltung kann nur 1 Ergebnis gewertet werden.
- Wertung in der Sportmeisterschaft erfolgt nur, wenn Funktionärstätigkeit bei der Rallye München nachgewiesen werden kann.
- Es werden nur Veranstaltungen gewertet, bei denen unter Bewerber „Scuderia München“ gestartet wurde.
- Lizenzfahrern werden nichtgenehmigungspflichtige Veranstaltungen für die „Sportmeisterschaft“ nicht anerkannt.

B) Leistungsabzeichen

- Für das Leistungsabzeichen werden alle Erfolge ab Eintritt in den Club gewertet. Erfolge aus den vergangenen Jahren können nachgemeldet werden.
 - Das Leistungsabzeichen wird verliehen bei Erreichung von
 - 100 Punkten in Bronze
 - 250 Punkten in Silber
 - 500 Punkten in Gold
- Werden 1000 Punkte erreicht, ist eine besondere Ehrung vorgesehen.
- Für Sportmeisterschaft und Leistungsabzeichen gilt folgendes Punktesystem:

C) Punktesystem

1. genehmigungspflichtige Veranstaltungen:		Platz	1	2	3	4	5	T
Rundstreckenrennen	bis 500 km		18	12	8	6	4,5	3
	ab 500 km		24	18	12	8	6	4,5
Bergrennen	bis 10 km		12	8	6	4,5	3	2
	ab 10 km		18	12	8	6	4,5	3
Rennslaloms, Autocross			9	6	4,5	3	2	1
		Gold	Silber		Bronze		Teilnahme	
Rallyes	bis 400 km	8	5		3		2	
	bis 1 000 km	12	8		5		3	
	bis 2 000 km	18	12		8		5	
	über 2 000 km	24	18		12		8	
2. nicht genehmigungspflichtige Veranstaltungen:								
20 % der gestarteten Teilnehmer					4 Punkte			
25 % der gestarteten Teilnehmer					3 Punkte (= bis 45 %)			
30 % der gestarteten Teilnehmer					2 Punkte (= bis 75 %)			
					1 Punkt Teilnahme			
Klassen- oder Gesamtsieg zusätzlich					1 Punkt			



Rallye Monte Carlo 1975

Startorte: Aberdeen (gestrichen mangels Teilnehmer) - Agadir -
Athen - Monaco - Stockholm - Warschau

Streckenlänge: 7.000 km, davon fallen allein 4.000 auf die Anfahrt.

10 deutsche Teams am Start:

Röhl/Berger auf Opel Ascona, Startnummer 4
Rausch/Helferich auf BMW-Turbo, Startnummer 22
Springer/Mehmel auf Opel Commodore, Startnummer 32
Christa Herrmann/Charlotte Heuser auf Datsun Cherry, Startnummer 58
Freiherr v. d. Leyen auf Renault Alpine, Startnummer 78
Schweiger/Dr. Bierlich auf BMW 1600, Startnummer 95
Klein/Lummert auf Renault R 5, Startnummer 102
Giese/Heinig auf Opel Ascona, Startnummer 116
Gunther/Milz auf Simca, Startnummer 118
Winfried Herrmann/Autenrieth auf DB 280 E, Startnummer 124

Rallye Monte Carlo 1975, wir wollten ankommen! Wenig Privatfahrer (Anfang Dezember lagen erst ca. 90 Nennungen vor) und trockene Strecken, das war die Chance.
Wir wollten mit unserem Wettbewerbswagen, einem Mercedes Benz 280 E, zum Training fahren, um dieses neue Fahrzeug kennenzulernen. Kurz vor der Abfahrt bekam Christa die Möglichkeit geboten (von DATSUN-DEUTSCHLAND-SÜD) mit einem Cherry 100 A, Gr. I, als Damenteam mit Charlotte Heuser zu starten. Sie vergaß alle heiligen Schwüre Ihrer Mutter gegenüber und sagte zu. Nun mußte ich mich - kurz vor Weihnachten - auf Beifahrersuche begeben. Pitz? Hainbach? Scholz? Ich einigte mich mit Werner AUTENRIETH, einem Autozubehörhändler aus Stuttgart. Empfehlung war eine türkische Lizenz (004) und diverse Einsätze im Morgenland. Jetzt waren wir ganz international. Der Scheich von Kuweit mußte voller Begeisterung sein. Werner brachte auch die wiederbelebte Fa. SCHEEL zum Zuge, die uns mit einer excellenten Bestuhlung versorgte.
Zum Training fuhren Christa und ich im Mercedes.
Christa bewegte den Omnibus (sprich Mercedes) die Hälfte der Strecke und ich lernte, wie man Sonderprüfungen vorliest. Arme Beifahrer! Die Eingeborenen bekamen ganz feuchte Augen, wenn sie den Zweitonnen-Koloß durch die engen Straßen toben sahen - der PIRELLI-Petit auch, als er unsere Reifen sah.
Wir starteten in Stockholm. Als illustre Kollegen hatten wir auch die gesamte OPEL-Truppe mit Röhl, Kulläng, Carlsson und Springer dabei. Wir hofften alle in Ruhe und Bequemlichkeit die Strecke abrollen zu können. Jedoch sorgten ca. 300 km spiegelblanke Rutschbahnen, dickster Nebel und später reinste Schlammstrecken für Abwechslung und Spannung. Außerdem probte Charlotte bei der DK Charlottenberg den Aufstand. Es gab halt nur einen arg zerkratschten Verlierer - der kleine Cherry. Werner erinnerte sich seiner türkischen Crash-Erfahrungen und nagelte den Cherry behelfsmäßig zusammen, so daß der hervorragende Datsun-Service aus Mainz-Finthen bei der nächsten ZK nur noch die Teile tauschen mußte. Welch ein Glück, daß er immer in der Nähe war. Nun ging es über Dänemark und Hamburg nach Hannover. Hier gab es ein MOBIL-Frühstück, (wie das SHC) einfach Spitze! Dies war die erste freundliche Geste dieser Anfahrt. Bis hierher wurden wir alle ausgenommen wie die Weihnachtsgänse. Nächste ZK: Frankfurt. Eine Stunde Zwangspause.



VW-Dienst
ALFONS KRUG
8 München 81
Johanneskirchener Straße 114
Telefon 0 89 / 95 42 67



Vorbereitung aller VW Typen nach Gruppe 1 und 2 für Rallye-, Renn- und Slalomsport.

Krug tuning
MÜNCHEN



Großer Bahnhof, viele Leute, TV und Presse, Service von DATSUN und DAIMLER. Die Ersatzjapaner schraubten ein neues Auto zusammen - zur Enttäuschung vieler Fotografen. Die Schwaben erneuerten die Elektronik des "Silber-Pfeiles" und checkten das Auto nach allen Regeln der Kunst. Weiter ging es über München - Innsbruck (Schaut's her, da kommt die, die ihren Alten z'sam-gfahrr hat) - nach Pinerolo. Hier wurde zum ersten Male zur Jagd geblasen. Über eine lange Schnee-Etappe mußte für den großen Service in GAP Vorzeit herausgefahren werden. Wie sich's gehört, schickte uns ein eifriger Polizist in die Berge, allerdings in die falsche Richtung. Das Team Silberpfeil hatte seine erste Bewährungsprobe zu bestehen. Das Wenden auf Bergpfaden ist halt doch nicht das Wahre. Mit vollem Rohr und Stemmschwüngen in plötzlich aufkommendem Schnee, warfen wir den sperrenlosen Koloß durch Service-Fahrzeuge, verdutzt schauende Sheriffs und begeisterte Schaulustige hindurch und die Berge hinab. Gut war, daß uns Christa über MOTOROLA-Funk (auch von OPEL erstmals eingesetzt) den Standort der obligatorischen Radarfallen bekanntgab.

Die Service-Zeit war zwar knapp, jedoch es reichte. 8 Stunden parc fermé. Und schon begann das große Reifen-Roulett. Drei Stunden vor dem Start nur nasse Straße, beim Start Tiefschnee. Auch die ersten Fahrzeugprobleme begannen. Warmbold kam mit seiner Alpine A 310 mit 3 Zylindern zum Start. Röhrl maulte über seinen Motor. Andruet bekam einen Herzanfall, als sein STRATOS vom Heber sank. Christa betätigte sich die ganze Sonderprüfung als Nachteule, nachdem ihr kurz nach dem Start die ganze Lichtanlage durch einen Kurzschluß ausgefallen war. Schlechteste Zeit und 11 Minuten an der kurz darauf folgenden ZK. Jedoch die beiden Damen ließen sich nicht demoralisieren. Jetzt erst recht!

Wir hatten keine Probleme - 24. Zeit im Gesamt - und das ohne Sperre im Tiefschnee! Wir waren happy.

Die zweite SP - wenig Glatteis - ging gut. Christa versägte Schweiger und ihre Klassenkonkurrenten deutlich. Über einige schnell und spitzkehrenreiche Verbindungsetappen ging es nach Italien. Nur wer bereits in Italien Rallye gefahren ist, weiß, welche Begeisterung die ital. Rallyefans besitzen.

In der 3. SP (Racingstrecke) eliminierten Andruet und Pinto ihre Stratos in derselben Spitzkehre. Wenig später stand die zer-knautschte Alpine von Warmbold. In der 4. SP lernte Lars Carlsson das Gruseln. Ca. 12 Minuten standen er und sein Beifahrer Bob de Jong auf der Kippe über einem tiefen Abgrund.

Wir konnten in diesen beiden SP's hinter Walter Röhrl die zweitbesten Zeiten der Deutschen fahren. Christa überzeugte mit 60. und 46. Platz.

Ankunft in Monaco - die übliche Kontrollzeremonie vor dem Parc fermé. Danach 1 1/2 Tage Pause - viel Schlaf!

Reihenfolge der Deutschen:

Röhrl 5., v.d.Leyen 24., Herrmann 26. (!!), Rausch 33., Schweiger 48., Giese, Gunther und Klein ziemlich abgeschlagen, Christa 68. und damit fünftletzte aufgrund ihrer Lichtmisere in der 1. SP.

Zur großen Schleife wurde in der Reihenfolge des ersten Gesamtklassements gestartet. Und wieder ging das Reifen-Roulette los. Kurz vor dem Start meldeten die Eisspäher: 6 km trocken, 1 km leichter Schnee. Plötzlich einfallender Nebel verursachte dickstes Glatteis. Walter zerknautschte seinen ASCONA an einer Mauer. Mit plattem Reifen humpelte er ans Ziel. Zu wenig Nägel. Der Silberpfeil drehte sich und konnte es nicht lassen, die Zielkontrolle abzuräumen. Das Volk war begeistert. Weniger begeistert war Ragnotti, der seine Alpine durch die von Walter ge-

schaffene Mauerlücke in die Bäume warf. Munari führte souverän. Mikkola und Alén kämpften wie die Berserker. Christa drehte sich im ehelichen Gleichklang und konnte sich trotzdem bereits auf den 65. Platz im Gesamt vorarbeiten. Auf Miniwegen ging es nun in Kurzetappen nach Burzet. Es hagelte nur so die Minuten. 10 Teams schafften es Strafpunktfrei nach Burzet. Herrmann hatte 1, Frau Herrmann 26, nachdem sie unbedingt einen Abhang näher erforschen wollte. Hilfsbereite Polizisten zogen sie auf die Straße zurück. Der Existenzkampf begann für sie, denn nach Burzet kommt die berühmt berüchtigte Etappe Antraigues - St. Pierreville. Berger versprach ihr 10 Minuten.

Doch zuerst BURZET, unser Waterloo. Fast sah es wieder so aus. Dieses mal waren es Nägel. Nach Einsatz von Nagelsuch- und -kehrkommandos ging es dann doch los. Walters Motor lief nach der IRMSCHER-Kur wieder einwandfrei. Auch die Vorderachse stimmte wieder. Wenig Schnee gab wenig Probleme; nur Giese hatte welche: wie bekommt man einen paketähnlich in einen Graben verpackten Ascona wieder auf die Straße?

Vals les Bains konnte von allen mit Vorzeit angefahren werden. 3 Stunden parc fermé, ein wenig Schlaf und weiter ging es, nach Antraigues. Kulläng verwandelte in dieser berühmten Etappe einen kleinen R 4 zu einem boxerähnlichen Etwas, für ihn selbst auch das Aus. Wir schafften diese Etappe mit 0 Minuten, ebenso Rausch, die meisten anderen holten sich bis zu 12 Minuten. Christa gab Alles und schaffte es mit 2. Die Reifen sahen entsprechend aus. In der SP St. Pierreville (der gestrichenen SP Moulinon sehr ähnlich) kam auch für Walter das Aus. Ein Ölschlauch war geplatzt. Ohne Mobil-SHC läuft auch kein IRMSCHER-Motor. Auch Christa kam nicht mehr aus dieser Sonderprüfung. Das war das Ende des einzigen Damenteams dieser Monte.

Wir waren nach Walters Ausfall beste Deutsche und gingen jubelnd in diese SP. Der Jubel dauerte nicht lange. Als wir Lars vorbeilassen wollten, rutschte der DB in den Graben und kam mit eigener Kraft nicht mehr heraus. Mit Hilfe von zwei freundlichen Franzosen hoben wir unseren Koloß auf die Straße zurück. 20 Minuten verloren! Aus der Traum vom besten Deutschen! Schnell zur nächsten ZK... 2 Minuten darüber! Puh, mit unseren Reifen auf die SP St. Bonnet le Froid. Allein der Name gibt schon Auskunft über die Streckenverhältnisse. Mit unseren M & S - Slicks rutschen wir mehr quer als gerade über die Strecke. Jetzt zur Sonderprüfung ST. Jean en Royans, und immer noch kein Service in Sicht. In unserer Eile hatten wir den Service vor St. Bonnet übersehen und nun stehen wir ohne Reifen da. Das Desaster beginnt mit einem ersten Reifenschaden kurz vor St. Jean. Nur ein Ersatzrad dabei! Werner verrechnet sich in der Aufregung und stempelt 10 Minuten zu früh. Oh, dieser Kelch! Wir ziehen zum Start vor. Der Funktionär beginnt zu zählen, da klopft es an meine Scheibe. Ich wühle mich aus dem Gurt, schaue in die Richtung des Zeigefingers eines Zuschauers vorne links auch platt. Start! Müde humpelt der Daimler von dannen. Der erste Schnee kommt, die Räder drehen durch. Aufgeben? NEIN! Raus, Snow-Grip drauf. Die Zuschauer johlen und pfeifen, werfen Schneebrocken aufs Dach des sich hochquälenden Daimlers. Jetzt weiß ich, was Spießbrutenlaufen bedeutet. 38 km in 69 Minuten. Ein grandioser Schnitt. Einer bleibt während der Sonderprüfung neben mir stehen - Rausch - und fragt ob er helfen kann. Ich winke ihm weiter, bin dankbar. Im Ziel ist der linke Vorderreifen völlig zerfetzt. Wir montieren den 1. kaputten Reifen auf die Hinterachse, nehmen einen ganzen nach vorne und holpern weiter, in der Hoffnung, daß uns unser Service bald entgegenkommt. Doch bald fliegen wieder die Fetzen, die Zeit ist überschritten und immer noch kein Service oder ein Daimler-Fahrer in Sicht, aus! Vielleicht wird's dann beim vierten Versuch klappen, die Monte zu beenden.

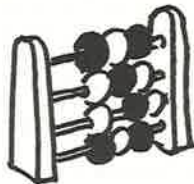
Rausch kam in die kleine Schleife, Platz 18 hatte er erreicht. Schweiger wollte sich bei unserem Service selbst bedienen und kippte das teuerste Wasser seines Lebens in den Tank. Von der Leyen rettete sich ebenfalls unter die letzten 60, von seinem hervorragenden 18. Platz jagte ihn sein Beifahrer, der ihm durch einen Orientierungsfehler 15 Minuten an der Parc-D' Assistance-ZK einschenkte. C'est la vie! Kutte Klein mit Beifahrer Lummert verendete an zu vielen Minuten. Am beständigsten - und das wurde überhaupt nicht gewürdigt - war Klaus Gunther auf seinem kleinen SIMCA. Er war schlußendlich der beste Deutsche. Unauffällig tauchte er immer wieder auf. Er schaffte noch die längste Strecke der kleinen Schleife. Rausch drehte sich in der 1. SP eine Hinterachshalbwellen ab, v. d. Leyen mußte nach der 3. SP wegen Schwächen in der Zündelektrik aufgeben und Gunther fiel im 3. Durchgang wegen Zeitüberschreitung aus. Lars Carlsson konnte seinen letzten Erfolg ebenfalls nicht einstellen. Sein, vom Irmscher gekaufter und vom holländischen "Dealer Team" gesponserter Ascona, hatte vier Reifenschäden. Die Ventile waren abgeschert. Es soll sich auch noch Sand zwischen Decke und Schlauch gefunden haben. Ein Einstand seiner Michelin-Kollegen?

Facit:

Die Chance für Privatfahrer, sich gut zu plazieren, war lange nicht so gut wie diesmal. Abwicklung in Frankreich o.k. Zuschauer wie immer. Wir kommen wieder.

Winfried Herrmann

Sämtliche Büromaschinen, Schreib-, Rechenmaschinen,
Elektronenrechner,
Photokopiergeräte,
Büromöbel und Bürobedarf
zu besten Bedingungen
frei Haus



Peter Schöller,

8013 Unterhaching, Hauptstr. 101
Tel. 61 13 920

zu verkaufen - zu verkaufen - zu verkaufen - zu verkaufen

BMW 2002 T11 - voll rallyepräpariert - Gr. 1

Bj. 72 - 60.000 km - Mot. 14.000 km, 5-Gang, kurze Achse
mit Sperre, Überrollbügel, Sportsitz, Tripmaster, Unter-
bodenschutz für Motor-Getriebe, Differential und Tank.
viele Reifen und Leichtmetallfelgen.

Preis Verhandlungssache

Karl Heinz Gerber
Tel. 65 63 30 ab 18.00

zu verkaufen - zu verkaufen - zu verkaufen - zu verkaufen



Preise für Sportfahrer

Überrollbügel	ab 165,-
Hosenträgergurte	ab 58,-
VDO Tripmaster	199,-
Marshall Breit 200 ø	49,50
Cibiè Super Oskar Weit	53,50
Gegensprechanlage	240,-
u. MWSt.	

Ronal- und ATS-Leichtmetallräder,
Lederlenkräder, Scheel- u. Recaro-
Sitze zu Sonderpreisen

auto-sport scherer · münchen
Ampfingstraße 35 · Tel. 403134

Das Halali zum Rallyeauftritt in Deutschland wurde diesmal in Dissen am Ammersee geblasen. 82 wackere Teams - darunter Teilnehmer aus Ludwigshafen, Marktredwitz und sogar aus Österreich - folgten dem Lockruf von Fahrleiter Paul Hart und gaben sich am 25. Januar ein Stelldichein bei der

1. ADAC-Ammersee-Winter-Rallye.

Von der Veranstalterseite glaubte man geschickt zu taktieren, als man den Termin relativ früh legte. Zum einen ging man von der Erfahrung aus, daß zu diesem Zeitpunkt sicherlich Schnee und Eis größere Straßenschäden vermeiden würden, zum anderen rechnete man mit der ungeduldigen Rallyefahrermeute, die kaum das erste "Anglöhnen" erwarten konnte.

Die Rechnung ging nur teilweise auf - mit der Starterzahl hatte man zwar ein quantitativ gut besetztes Feld, doch der Wettergott wollte nicht so recht mitspielen.

Als sich dann gegen Mittag die Teilnehmer bei Nieselregen über die Startrampe schoben, gab es keinen ausgesprochenen Favoriten für den Gesamtsieg: Harald Demuth, Franz Wittreich (jeweils Gruppe 1-BMW) und Karl Eisenhofer (Gruppe 2-Manta) waren jedoch gleichermaßen die heißesten Anwärter. Auch Hubert Wirth aus Neuötting auf Renault R 12 Gordini wollte nach seinem 10. Platz bei der österreichischen Jänner-Rallye noch ein Wörtchen mitreden.

Ein bildschönes Streckenbuch führte dann das Feld zur ersten Teer-Prüfung zwischen Obermühlhausen und Thaining. - Doch am Start zur Sonderprüfung ahnte sicherlich keiner, daß gerade diese Prüfung den Ausschlag für das Gesamtklassement geben würde.

Zwei Opels teilten sich schließlich die Bestzeit bei dieser Beschleunigungsprüfung mit zwei Richtungsänderungen: Eisenhofer (Manta) und Heindl (Ascona) blieben jeweils vier Sekunden über der Sollzeit. Eine Sekunde langsamer war Demuth, während Wittreich weitere drei Sekunden länger brauchte.

Daß ganz hart um Sekunden gekämpft wurde, zeigte gleich darauf die nächste Wertungsprüfung von Utting nach Entraching. Demuth und Wittreich hielten als einzige die Sollzeit - Eisenhofer war eine Sekunde darüber. Man war nun gespannt auf den 5 km langen Rundkurs bei Geretshausen, auf dem zwei Runden zu absolvieren waren. Eine wunderschöne Asphalt-/Schotterstrecke mit einer selektiven Eisenbahnüber- und -unterführung ließen die Rallyefahrer Augen leuchten. Leider war die Sollzeit mit acht Minuten zu hoch angesetzt, so daß immerhin 16 (!) Teams darunter blieben und eine weitere Differenzierung nicht gegeben war.

Erst eine anschließende "Kiesgruben-Bläseerei" bei Graben brachte wieder große Zeitunterschiede: Schnellste waren Sickel/Mittermeier (!) auf einem Gruppe 1-Manta und Blank/Gruber (Gruppe 1-Passat). Ein Zeitenvergleich widerlegt die am Ziel oft gehörte Behauptung der Benachteiligung der hinteren Startnummern bei dieser Sonderprüfung: die schnellsten Zeiten legten nämlich die Fahrer mit den Startnummern zwischen 25 und 51 vor!

Vom Spitzentrio Eisenhofer/Demuth/Wittreich kam letzterer am besten zurecht, knöpfte den beiden anderen jeweils 10 Sekunden ab und übernahm die Führung in der Gesamtwertung.



Als nächste Prüfung stand erneut die erste WP auf dem Programm - jedoch diesmal entgegengesetzt. Obwohl Eisenhofer/Scholz hier Bestzeit fuhren, blieben Wittreich/Oliv mit einer Sekunde Vorsprung in Führung, während Demuth vier Sekunden fehlten.

Anschließend folgten wieder zwei Runden auf dem herrlichen Rundkurs, den diesmal bei gleicher Sollzeit 19 Teams mit 0 Strafpunkten "abritten". Bei dieser Prüfung erwischte es dann den erstmals bei der Kiesgrube positiv in Erscheinung getretenen Freddie Sickel, der unbedingt bei dieser Veranstaltung seinem Vorbild Karl Eisenhofer auf dessen Ex-Gruppe 1-Manta "eins auf Haupt geben" wollte. Doch auf den fast väterlichen Ratschlag von "Karl dem Großen", die Sprungkuppe an der Eisenbahnüberführung nicht "voll" zu nehmen, hörte der muntere Jüngling nicht. Er konnte es einfach nicht lassen, kam nach einem angeblichen 20 Meter (!)-Sprung quer auf, seitlich an die Leitplanke und frontal an einen Baum - und aus war der Traum!

Die Strecke Utting - Entraching war nun mit etwas abgewandelter Strecke als Orientierungsetappe zu befahren, was für einige Teams Orientierungsschwierigkeiten, für viele hingegen keine Strafpunkte bedeutete.

Auf der vorletzten Prüfung - einer Teer-Angelegenheit zwischen Issing und Dettenschwang - muß wohl der flotte Harald aus Marktredwitz den "Joker" gesetzt haben: drei Sekunden schneller als Eisenhofer, der wiederum 1 Sekunde vor Wittreich!

Nachdem es auf der letzten Prüfung erneut ohne Strafpunkte abging, gab es bei dieser Veranstaltung eine kleine Sensation: drei Teams liegen auf die Sekunde genau gleich in Führung!

Doch die Ausschreibung sah in einem solchen Fall als Kriterium das bessere Ergebnis bei der WP 1 vor und da waren - wie bereits eingangs erwähnt - Eisenhofer/Scholz eine (!) Sekunde schneller als Demuth/Witte. Wittreich/Oliv mußten sich dadurch mit dem dritten Gesamtrang begnügen.

Der Motorsportclub Diessen organisierte mit seiner 1. ADAC-Ammersee-Winter-Rallye eine einwandfreie Veranstaltung, die allgemein großes Lob erntete. - Nur sollte man sich dazu durchringen, im nächsten Jahr die Sollzeiten knapper zu bemessen und auch auf den Orientierungsetappen die Sekunden "sprechen" zu lassen.

Hannes Scholz

Rallyeschlußverkauf

NSU TT 1 Matter Bügel
1 Motor
1 kompl. Auspuff 100 km alt
1 Satz Stoßdämpfer 100 km "
diverse Reifen + Felgen
1 Gegensprechanlage
1 Karosserie zum Ausschachten
und vieles mehr - spottbillig abzugeben

F. Gerold-8013 Haar-Leihstr. 18-Tel. 089/469015-465211

ADAC - Gau - Ehrung

Ein großer Tag für die bayerischen Motorsportler und vor allem für die Scuderianer. Manchen hat man kaum noch erkannt, in so feinem Aufzug griffen sie an.

Die Bilder zeigen den Gaussportleiter Herrn Lyding bei der Übergabe des Gaumannschaftspokals für Rallyesport 74 an unseren Chef Rainer Scherer. Der frischgekörrte Gausrallyemeister "Humpi" und der Gewinner des Mitropacups in der Gruppe 3 Winfried Herrmann hören genau zu - wem wohl? Mit dem Europameister Walter Röhl, dem zweiten Opel-Walter Smoley und Happy Freisler hatten sie auch heiße Gesprächspartner.



VW 1303 S - Mod. 74 80 PS

Bilstein Fahrwerk - neue Reifen 185/70 auf 5 1/2 Zoll
2 Schalensitze - Armaturen und alles mögliche Zubehör

alles eingetragen! TÜV 76

keine Wettbewerbe gelaufen - Neupreis DM 14.000.--

VB 7.500.--

=====

Tel. 089/7141642

Gebremster Schaum 6. Int. Jänner-Rallye

Nach der Zwangspause zu Beginn der Rallye-Saison 74 war in diesem Jahr die 6. Int. Jänner-Rallye erste Möglichkeit, sich in unseren Breiten international auszutoben.

Andres Wurmannstättler wollte das Peugeot-Glück unter Assistenz von Hannes Geier versuchen, Heinz Gerber packte Franzer Verlaan in den "Bayrischen", Adolf Koch erschien mit Sepp Kaspar auf dem 2 l - Escort und auch Ernst Appel fand - auf Grund einer Idee der letzten Stunde - mit Eugen Hesse den Weg ins oberösterreichische Königswiesen.

Der Häuptling dieser Mühlviertel-Gemeinde (Kirche, Molkerei-Genossenschaft und mind. fünf Wirtshäuser) ermöglichte dem Badener Rallye-Klub auch in diesem Jahr die Durchführung einer der letzten Rallyes in unserem Nachbar-Land.

Die Strecke bestand aus einem ca. 50 km langen Kurs mit Anfang und Ende in Königswiesen. Die mit drei SP's gespickte Route war zehnmal zu durchfahren. Viermal rechtsrum, sechsmal linksrum - eine 500 km-Rallye auf einer Fläche nicht halb so groß wie München.

Für Donnerstag, den 9.2., war ein offizielles Training angesetzt. Von 9.00 - 13.00 Uhr rechtsrum, von 15.00 - 19.00 Uhr linksrum. Es war also genug Zeit vorhanden, den Schrieb auch auf die Normal-Strecke auszudehnen, denn des Nächtens war Nebel zu erwarten. So konnte man das mit sehr viel künstlerischer Freiheit abgefaßte Road-Book schnell wieder vergessen.

Die erste Besichtigung zeigte uns, daß es in Europa doch noch Stellen gibt, an denen der Begriff "Winter" berechtigt ist. Kein Meter freie Straße, auf Teer viel Eis, der Rest Schneeglätte. Freitag vormittag: "Pickerl" aufziehen (durch drei dieser Werbeaufkleber konnte man sich Nenngeld sparen), anschließend technische Abnahme, bei der der Fahrer abgesehen von Stichproben einfach unterschreibt, daß sein Vehikel "sauber" ist. Einziger kritischer Punkt waren die Reifen: Die Spikes wurden genau überprüft, was serienmäßig war und dem Bundesgesetzblatt entsprach, erhielt einen breiten (Farb-) Streifen (es wurden keine Fahrer markiert!) Ab 13.00 Uhr durfte geblasen werden. Gleich vom Start am Sportplatz weg die erste Sonderprüfung, Teer bergauf, anschließend Schotter, Länge 4,8 km. In einer weiten Schleife führte die Strecke zurück nach Königswiesen, wo am anderen Ortsende der Start zur SP 2 postiert war. Alles Schotter (oder was Eis und Schnee davon noch sehen ließen), 1/3 bergauf, schnelle Passagen im Mittelteil, 1/3 bergab mit diversen Kehren auf 7,3 km. Sicher eine der interessantesten Verbindungen zwischen Königswiesen und Unterweißenbach.

Der zweite Teil der Verbindungsetappe führte zu der von 1973 her bekannten SP Hörzenschlag, diesmal als 3 km-Rundkurs zu fahren. Die günstigen Zuschauermöglichkeiten in dieser bergauf-bergab-Kurverei schlugen sich natürlich in ausführlichen Kommentaren unserer "Fans" nieder.

Zurück in Königswiesen war man mit 15 km Sonderprüfung gerade 45 min. unterwegs. Doch das Straßenrennen von 1973 konnte nicht wiederholt werden - 70 min. Sollzeit und nur eine ZK pro Runde. Die Service-Crew Christian Fellingner und Klaus Nagel (sponsored by Krisam), Ex-Wickenhäuser-Klaus mit dem Appel-Caravan und Peter Zech (von Wurmi engagiert) hatten in Ruhe Gelegenheit für die wenigen notwendigen Handgriffe. Nachdem Ernstl's Ascona sein Lampenfieber überwunden hatte, bockte nur noch Koch-Escort mit einem alten Kipphebel-Leiden. Doch auf unserem geräumigen Service-Platz (mit Grube) ließ sich auch dieses Übel beseitigen.

Nach weiteren drei Runden im gleichen Stil herrschte von 17.00 bis 21.00 Uhr Burgfrieden.

Die sechs Nachtrunden nun in Gegenrichtung, nur "Hörzenschlag" blieb gleich. Sinkende Temperaturen verwandelten auch die wenigen Tau-Passagen noch in blanke Eispisten, auf denen gerade die konventionel getriebenen Fahrzeuge ihren Ärger hatten. Der Motor auf der Antriebsachse konnte jetzt manche Reifenprobleme ausgleichen.

Die Passierkontrollen (= DK) waren nur sporadisch besetzt, dann jedoch verschwanden gleich vier Nasen zum Nägel-Zählen unter'm Blech. Gemunkelt wurde zwar, doch lief mit dieser Kontroll-Methode alles glatt. Im Gegenteil: manchem Teilnehmer wurde durch einen heißen Funktionärs-Tip klar, daß er seine Spike-Pneus längst zu biederer M&S umgearbeitet hatte, die Nägel fein säuberlich auf Prarie und Radkasten verteilt.

So kam auch der Gold-BMW aus der Lohstr. vor der 10. Runde zu neuen Latschen auf der Hinterhand und konnte damit zum Abschluß noch einige Briketts nachlegen. Brandig zeigte sich jedoch keiner von uns, und so trat das Unfassbare ein: alle Scuderianer bei einer österreichischen Veranstaltung in Wertung.

Die Star-Besetzung ließ auf Grund beschnittener Werks-Engagements sehr zu wünschen übrig, allein Fritzinger wäre aus unseren Landen für einen vorderen Platz gut gewesen, doch überredete er den Tita-Toyota in der neunten Runde zu einem gekonnten Kopfstand. Die Jänner blieb damit sicher in einheimischer Hand - gegen Franz Wittmann (BMW) hatte auch Grünsteidl auf dem Ex-Salzburg-Herbie keine Chance, Dritter Zökl auf BMW.

Die Siegerehrung am Samstag-Abend wurde zur Danksagung an den oberösterreichischen Rallye-Bürgermeister, der in seiner Ansprache lakonisch feststellte: "I hob ned gmerkt, daß was do hätt" !

Franz Wittmann sahnte gut ein Dutzend Ehrenpreise ab, die er nicht zuletzt am Wochenende davor bei der "Jänner-Super-Sport" (Rodeln, Schwimmen, Zimmengewehrschießen, usw.) gewonnen hatte.

Für unsere Fahrer von den Ambitionen und Möglichkeiten her gesehen sehr schöne Erfolge - und das bei einer Veranstaltung, die einen gerne wieder bei den BRK'lern starten läßt.

Hannes Geier

LEBENSVERSICHERUNG · RENTENVERSICHERUNG · AUTOVERSICHERUNG · KRANKENVER-

SICHERUNG · AUSSTEUERERSICHERUNG · INVESTMENTS

VERS.-AGENTUR REMELE

8 München 82

Schneebergstrasse 35

Tel. 426327



Alte LEIPZIGER

LEBENSVERSICHERUNGSGESELLSCHAFT AUF GEGENSEITIGKEIT

SICHERUNG · BAUSPARVERTRÄGE · RECHTSSCHUTZVER-

SICHERUNG · UNFALLVERSICHERUNG · KINDERUNFALLVERSICHERUNG · AUSSTEUERER-

Orientierungssport am Scheideweg?

Vor 6 - 7 Jahren waren die Orientierungsfahrten relativ harmlose Veranstaltungen, die zwar auch dem Fahrer viel Spaß gemacht haben, aber vor allem durch die Pffiffigkeit des Beifahrers gewonnen wurden. Die Nennfelder betrugen zwischen 10.-- und 15.-- DM (sie haben schon richtig gelesen), die Straßen gut und die Belästigung der Bevölkerung gering. Da zu dieser Zeit im südbayrischen Raum nur zwei genehmigungspflichtige Veranstaltungen regelmäßig abgehalten wurden, entwickelten sich die Orientierungsfahrten immer mehr zum sportlichen.

Die Schnitte wurden höher, die Wege schlechter, die Aufgabenstellung klarer - wie schön. Daß die Nennfelder auch gewaltig kletterten, Winterreifen üblich wurden, sich die Beschwerden über Ruhestörung und Flurschäden häuften, die Starterzahlen sanken, war die zwangsläufige Folge. Die meisten Fahrer und auch Veranstalter haben nun entweder die Lust verloren, sind zum großen genehmigungspflichtigen Sport abgewandert oder machen sich Gedanken wie man den NG-Orientierungssport wieder attraktiv gestalten kann.

Erfolgsaussichten dürfte dabei nur eine Besinnung auf vergangene Zeiten haben. Das Schwergewicht muß wieder von der Fahrer- auf die Beifahrerseite gelegt werden. Schwierige Ausarbeitung und Orientierung und gleichzeitige Abwertung der Zeitwertung muß die Zukunftssparole lauten. Nur so kann man mit den Behörden klarkommen und die Veranstaltungen von der Kostenseite für die Teilnehmer aktuell gestalten. Unter anderem wird man die zur Zeit noch in Verruf stehenden Aufgabenstellungen wie: Generalkarte, Heringsbaum und Koordinaten wieder ausgraben müssen.

Den Fahrern, denen solche Veranstaltungen zuwenig sportlich sind, wird ja allein im Gaugebiet eine große Zahl von harten genehmigungspflichtigen Wettbewerben angeboten, bei denen sie dann ihre fahrerischen Qualitäten messen können.

Raimund Thalmeir

Sicherheit im Automobilsport

Es wird oft über die doppelte Sicherheitsmoral der Formel 1 Fahrer gesprochen. Sicher zu recht.

Als Zuschauer beim Sudelfeldbergrennen und der Ammerseerallye bekam ich nun deutlichen Unterricht über die Sicherheitsmaßnahmen bei nationalen Veranstaltungen. Im voraus möchte ich klarstellen, daß dies nicht nur bei diesen beiden Wettbewerben ein Problem war. Die gleichen Schwierigkeiten treten praktisch mehr oder weniger bei allen Veranstaltungen auf, die abseits von permanenten Pisten stattfinden.

Beim Sudelfeldbergrennen waren die Zuschauer teilweise "sogar" oder nur drei Meter von der Strecke entfernt und durch ein stabiles Plastikband geschützt. Bei der Ammerseerallye wurde am Rundkurs die Strecke sehr originell durch einen 3 t Anhänger abgesperrt

und dieser wiederum durch zwei oder drei Strohballen gesichert. Für die normalen Verkehrsteilnehmer wurde noch ein zusätzlicher Grusical geboten: in 1 Meter Entfernung zum normalen Verkehr drifteten und hüpfen die buntbeklebten Renner dem Zivilisten entgegen, bzw. überholten ihn rechts. Auf der SE 1 waren von Start und Ziel einmal abgesehen, immerhin zwei Funktionäre eingeteilt, die sich zwar nicht sahen, aber im Notfall mit Rauchsignalen mit dem Start eine Verbindung aufnehmen hätten können.

Die verantwortlichen Renn- bzw. Fahrtleiter mögen das Risiko noch auf sich nehmen, ob sie dem Motorsport insgesamt damit nicht einen Bärendienst erweisen, fragt sich

Simmerl

Sportfahrerstammtisch

Jeden Sonntag ab ca. 20.00 Uhr treffen sich die aktiven und noch oder wieder passiven Mitglieder und Freunde der Scuderia in unserem Clublokal der Sängervorte zu einem gemütlichen Plausch. Allerdings Einer muß jeden Sonntag den Ersten machen und die Stellung halten, sonst werden es erst spät am Abend mehr Stammtischschwestern und-brüder.

OPEL - Sportpokal 1974

Trotz Absatzkrise und Kurzarbeit wurde zur Siegerehrung eingeladen. Der Vorstand dankte den Sportfahrern für ihre rege Teilnahme und verkündete für 75 den neuen alten Sportpokal. Helle Bein gab die Gesamtzahl von Siegen bekannt und verteilte die Siegerehrungsaufgaben unter dem Vorstand. Jeder durfte sein Sprüchlein sagen (auch gegen die FIA/CIA Vorschriften wurde kurz aufgemuckt) und die Pokale in die Hände der Erfolgreichen drücken. Walter Röhr, Jochen Berger und Lars Carlson bekamen nur Pokale und ab Helmut Mander, zum 3. Mal erfolgreich, gabs Geld noch obendrein. Unter den ersten 20 befanden sich diesmal sogar 2 Scuderianer. J. Kaufhold auf dem 4. und M. Rauchfuß auf dem 19. Platz.

M. Romeni, Betriebsleiter der Firma Wickenhäuser, die den Wagen von J. Kaufhold betreute, konnte so einen weiteren Erfolg für seine Sportabteilung verbuchen. Nachdem alle nun ihre Pokale erhalten hatten, tat sich für die Eingeladenen ein kleines Schlaraffenland auf. Ein Büffet, das keine Wünsche offen ließ, erwartete den hungrigen Ansturm. An diesem Mittag wurde so manches Leistungsgewicht verschlechtert. Es entwickelten sich durch das Anstehen am Büffet zwanglose Plaudereien mit wichtigen (Öl, Stoßdämpfer und Reifen) Herren, welche die Motorsportzukunft in nicht allzu schlechtem Licht erscheinen ließen. Das Füllhorn mit Geld ist noch vorhanden, nur wird es nicht mehr wahllos ausgeschüttet werden.

Geplauscht wurde mit Klassengegnern über das vergangene Jahr und die Zukunft, wobei man sich bereits wieder fest versprach, sich gegenseitig zu verblasen. Der Virus Motorsport hatte bereits wieder von den meisten Besitz ergriffen und auf den erneuten Ausbruch des Motorsportfiebers kann gewartet werden.

S c h r o t t i

Der Kommentar

Daß in Frankfurt bei der ONS nur Freunde von großen Wettbewerbsfahrzeugen sitzen, wissen wir ja langsam. Als Fan "kleiner Maschinen" wird man neuerdings auch von Veranstaltern in der näheren Umgebung frustriert.

Warum der Fahrleiter der Ammerseerallie Paul Hart bei der zweiten Auflage seiner Veranstaltung sogar anfänglich die 1150 ccm Gr. 1 nicht ausgeschrieben hat, kann ich wirklich nicht verstehen. Mir ist zwar klar, daß die Veranstalter heutzutage Kosten sparen wollen. Am einfachsten immer noch bei den Pokalen und hierbei wieder bei den kleinen Klassen. Den Letzten (oder Kleinsten) beißen nun mal die Hunde. Vielleicht wäre es aber besser bei den Klassen zu sparen die wirklich mit nur einem oder gar zwei Startern belegt sind. Man könnte z.B. die Gr. 2 über 2000 ccm streichen, und nur noch eine Klasse über 1600 ccm ausschreiben. Die Teams mit den großen Fahrzeugen würden wahrscheinlich lieber mit den 2-ltr. um eine Gold oder Silberplakette kämpfen, als im Alleingang eine Bronze. Man könnte auch die großen Spezialtourenwagen mit den GT zusammenausschreiben. Eine Gruppenzusammenlegung ist ja nur nachträglich nicht erlaubt. Solche, von den klassischen Einteilungen abweichenden Regeln, wären nicht nur bei Rallyes durchführbar, sondern genauso bei Slaloms und Bergrennen.

Gerade in wirtschaftlich nicht mehr so rosigen Zeiten ist es schade, daß den kleinen Fahrzeugen eine sinnvolle Startmöglichkeit entzogen wird. Mit den neuen Typen, wie Audi 50 GL, dem demnächst erscheinenden Autobianchi Abarth 1100 mit 70 PS und den bewährten Fiat 128 Coupes, wäre guter und preiswerter Motorsport möglich. Nicht vergessen soll man die unverwüstlichen Kadett B 1100, die durch den bisher härtesten Fahrer - Härtl aus Holzkirchen - eine neue Blüte erfahren. Solche Kadett erhält man jetzt schon für DM 1.500.-- bis 2.500.--. Weitere 500.-- machen bereits ein Spitzengerät daraus. Leute mit so "billigen" Geräten sind allerdings zur Zeit nicht in. Oder doch?

SIMMERL

Es stimmt nicht,

daß Schani zum Zuschauen bei Internationalen die Lizenz beantragt hat

daß er jetzt wieder fährt, weil er gesehen hat, wie "stark" die anderen fahren

daß nach dem zweiten Mal die Luft bei allen raus ist

daß die Mannschaftsnummern beim Gaupokal nur eingeführt wurden, damit die Scuderia 1. und 2. werden kann

daß Gerber gewettet hätte, daß er diesmal ankommt

daß Gerber jetzt nie mehr ankommt

daß nicht nur Kleider etwas aus Leuten machen, auch Beifahrer

daß Sportkommissare wissen, ob die Rallye geheim ist

daß ein Spitzenbeifahrer von den anderen bezahlt wird, damit er die Aufmerksamkeit auf sich lenkt und sie in Ruhe mauscheln können



Sind Sie Sportfahrer?
Oder fahren Sie gern sportlich?

Dann kommen Sie zu uns, wenn Sie Ihren FORD verbessern wollen. Wenn Sie aber schon einen "heißen" FORD fahren, dann kommen Sie auch zu uns, denn wir haben nicht nur ein gut sortiertes Ersatzteillager mit erprobten Original-FORD-Rallye und Renntuning-Teilen, sondern auch erfahrene Spezialisten, die Sie in allen technischen und motorsportlichen Fragen bestens beraten können.

Unsere reichen Erfahrungen die wir in vielen Renn-Einsätzen sammeln konnten, kommen bei uns nicht nur den Sportfahrern zugute, sondern allen unseren Kunden, die unsere Werkstätte aufsuchen.

Oder möchten Sie ein "Gruppe I" - Fahrzeug probefahren? Unser Fahrzeugpark steht Ihnen jederzeit zur Verfügung.

Kommen Sie doch einmal bei uns vorbei

- ganz unverbindlich natürlich -
Als Deutschlands führender Rallye-Sport-Händler
und Ford-Tuner freuen wir uns auf Ihren Besuch.



**Autohaus
JOSEF DIERMEIER**

25 Jahre Ford-Haupthändler
und Rallye-Sport-Händler

8 München 50 (Allach)
Pasteurstr. 5, Tel. Sa. Nr. 8121085