

scuderia report

JAN./FEBR. 1986

SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.



Ex-Rallyemeister A. Stock mit Beifahrer R. Scherer auf einer Sonderprüfung der Jänner-Rallye 86 vor idyllischer Schloßkulisse

Was Sie bei uns kaufen, wird fachgerecht montiert

ZUBEHÖR FÜR PROFIS - EINGEBAUT VON PROFIS



SSS - der Einbauspezialist

*jetzt auch
in der*

Ottobrunner Str. 55
im Gartencenter Griebener

SSS

auto service scherer gmbh

auto sport scherer
Amplingstr. 35, Tel. 40 31 34, 8000 München 80,

Ottobrunner Str. 55, Tel. 49 50 36

SAAB

VERTRAGSHÄNDLER



MEISTERBETRIEB
DER
KFZ-INNUNG

Unfallinstandsetzung Ersatzteile
Neu- und Gebrauchtwagen

KARL BAUER
~~Maistraße 51~~
8000 München 2
Telefon (089) 53 46 23

*Wir
sind
umgezogen
Lindwurm Str. 20-24*



Jahre



SAAB 900 turbo 16

Liebe "SCUDERIA REPORT" - Leser,

sicherlich ist Ihnen beim Betrachten des Titelfotos nicht entgangen, daß unser Rainer Scherer bereits zum drittenmal in der ersten Ausgabe der letzten Kalenderjahre die Vorderseite unseres SCUDERIA REPORTS schmückt. Das liegt eindeutig darin, daß die Wintermüdigkeit - auf motorsportlichem Gebiet natürlich - bei allen anderen ausgeprägter sein muß als bei unserem Rainer.

Eine Ernennung zum „aktivsten Januarmotorsportler der SCUDERIA MÜNCHEN“ ist, meine ich, gerechtfertigt.

Das erweiterte Programm mit den neuesten "Spiel - regeln" des 3. Clubpokals für das Jahr 1986 erfahren Sie, wenn Sie ein paar Seiten weiterblättern.

Das nächste was uns nun bevorsteht, ist unsere Jahreshauptversammlung am 1. Mittwoch im März. Ich möchte Sie hiermit nochmals um zahlreiches Erscheinen bitten. Aber nicht nur Ihre Anwesenheit ist wichtig, auch neue Vorschläge, Kritiken oder Verbesserungen sollten von Ihrer Seite vorgebracht werden.

Auf ein Wiedersehen am 5.3.1986 freut sich

Handwritten signature of Axel Naumann
Axel Naumann

1. Vorsitzender

ACHTUNG VEREINE

Wir bieten Ihnen eine große Auswahl an Zinn-
seidl, Teller und Becher mit Sofort-Gravur.

RIESENAUSWAHL

an Seidl in allen Preisklassen ab DM 10.- bei *Peter Lankes*
3316 Frontenhausen, Tel. 430

Sofort-Gravur
- *Dokaltmachgeschäft* -
Quartzuhren-Service
Schmuck - Zinn
MEISTERBETRIEB

SCUDERIA MÜNCHEN

Wenden Sie sich in allen Fragen zum und um den Club
SCUDERIA MÜNCHEN e.V. im ADAC
an die
Geschäftsstelle Ampfingstr. 35, 8000 München 80,
Tel.: 089/40 31 34

oder an die offiziellen Vertreter:

1. Vorsitzender	Axel Naumann	089/759 17 99
2. Vorsitzender	Rainer Scherer	089/ 40 31 34
Sportleiter	Hildegard Verlaan	089/359 91 98
Schatzmeister	Eugen Hesse	089/ 26 66 90
Beisitzer	Herbert Göpfert	08131/ 47 52

CLUBABEND: Jeden ersten Mittwoch im Monat in der
Gaststätte "FLORIANSECK", Pullacher Platz 6, 8000
München 70, Tel.: 089/723 72 00. (Nähe Tierpark)
Beginn: 20.00 Uhr

Gut bürgerliche Küche - Parkplätze vorhanden

GÄSTE SIND BEI UNSEREN CLUBABENDEN IMMER HERZLICH
WILLKOMMEN

SPORTFAHRERSTAMMTAG: Jeden dritten Mittwoch im
Monat ab 20.00 Uhr treffen sich die aktiven und
passiven Mitglieder und Freunde der SCUDERIA MÜNCHEN
in der Clubgaststätte "FLORIANSECK" zu einem ge-
mütlichen Ratsch.

SCUDERIA REPORT: Alle in dieser Ausgabe enthaltenen
Berichte, die mit einem Namen oder den Initialen des
Verfassers gekennzeichnet sind, stellen nicht unbe-
dingt die Meinung der SCUDERIA MÜNCHEN oder des
SCUDERIA REPORTS dar; sondern nur die des Verfassers.

TERMIN | KALENDER

was ist,

22.02.86	RALLYE	RG Rosenheim
28.02-02.03.86	INT. SACHS WINTER-RALLYE	ADAC Hannover
05.03.86	JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG	Scud. München
08.03.86	RALLYE 100	MSC Indersdorf
22.03.86	RALLYE 200	MC Waldkraiburg
21.03-23.03.86	INT. RALLYE	ADAC Saarland
	KOHLE und STAHL	

was war,

17. INT. JÄNNER RALLYE OM 2. - 6.1.1986

(A.Stock)/R. Scherer Golf 2. Kl. 8. Ges.

SPRINTCROSS AC BAVARIA 9.2.1986

R. Scherer 0. Ascona 2. Kl. 4. Ges.

J. Freisler Porsche 1. Kl. 3. Ges.

KENNEN SIE DAS "DISCOLAND" PORSCHE RALLYE TEAM ?

Nein, dann darf ich es Ihnen vorstellen.

Bei der Monteplanung fragte mich Harald Demuth, ob es möglich wäre, daß wir am Freitag um 18.00 Uhr in Rottweil sein könnten? Ja, es ging sich aus, und wir fuhren Freitag nachmittag im schönsten Schneegestöber über Stuttgart Richtung Singen nach Rottweil. Auf der Fahrt erfuhr ich, daß in einer Disco ein Rallyeteam getauft wird, und Harald als Stargast eingeladen war.

Der Hintergrund: Ein örtlicher Lokalmatador, in einschlägigen Bundeswehrkreisen als "Kübelwagen-Rallyemeister" bekannt, namens Edmund Schilke, hatte vom Rallyetrophygewinner Schülein dessen Porsche erworben. Als Sponsor konnte er seine Hausdisco "DISCOLAND" gewinnen. Als wir dort waren, drückte es uns die Schusser aus der Faßung.

In einem Gewerbegebiet stand eine Disco mit einer Tanzfläche von über 100 m², Platz für 2.000 Teenies, Cafébar, Pizzeria und Frittenbude. Ein Profimoderator führte das Vorgespräch mit Demuth und Schülein. Kurz vor Mitternacht war dann der große Auftritt. Als erster fuhr Schülein mit einem 944er und einer leichtbekleideten örtlichen Schönheit auf der Fronthaube in die Disco. Uns wurde ein 924er vom örtlichen Händler anvertraut, und wir mußten ebenfalls auf die Tanzfläche driften. Ca. 1.800 junge Leute lauschten den Fragen und Antworten. Eine gute Sache, und für mich deshalb erwähnenswert, weil es selten ist, daß ein Profimoderator uns Rallyefahrern die Möglichkeit gibt, den Rallyesport so darzustellen wie er auch wirklich ist.

Als Höhepunkt fuhren dann das DISCOLAND Team Schilke/Käshammer ihren knallroten Porsche - noch mit Papierverhüllung - in den Saal. Sekt ergoß sich über die Fronthaube und in die Kehlen

der Hauptdarsteller. Bei einer weiteren Talkrunde konnten wir über die ADAC-Rallyeschule berichten und hatten das Glück einen Topschüler des ersten Kurses vorstellen zu können. Karl Friedrich Beck konnte selbst berichten, was die Rallye-Schule ist und bringt.

Frühmorgens um 4.00 Uhr kamen wir ins Bett mit einem guten Gefühl jungen Leuten falsche Vorstellungen vom Motorsport genommen zu haben.

Christian Fellingner

GASTSTÄTTE

Florianseck

Gutbürgerliche, bayrische Küche.

WILDSPEZIALITÄTEN

GEPFLEGTE BIERE VOM FAß UND GUTE WEINE

Gepflegtes Gastzimmer

Schönes Nebenzimmer für Familienfeiern etc.
Vollautomatische Kegelbahnen

Pullacher Platz 6 (Greinerberg-Thalkirchnerstr.) Tel.: 723 7200

Clubpokal 1986 der Scuderia München

WERTUNGSLÄUFE

11.04.86	BILDERSUCHFAHRT
01.05.86	SLALOM MÜNCHEN
01.06.86	GLEICHMÄßIGKEITSPRÜFUNG
01.06.86	GESCHICKLICHKEITSTURNIER
26.07.86	CAUDIFAHRT
03.09.86	GO-KART-TURNIER IN GARCHING
28.09.86	OKTOBERFESTSLALOM
08.11.86	ORIENTIERUNGSFAHRT

Die Slaloms können mit Tageslizenz gefahren werden, alle anderen Veranstaltungen benötigen keine Lizenz.

WERTUNG

Es werden 5 Veranstaltungen gewertet (somit 3 Streichergebnisse). Bei jeder Veranstaltung wird von den Clubmitgliedern ein gesondertes Gesamtklassement errechnet.

<u>PUNKTETABELLE:</u>	1. Platz	25 Punkte
	2. Platz	24 Punkte
	bis 20. Platz	5 Punkte
	Teilnahme	3 Punkte

NEU: Außerdem erhält jeder pro gefahrene Veranstaltung einen Zusatzpunkt

Nur bei Punktgleichheit nach der letzten Veranstaltung kommen folgende Kriterien zum Tragen:

- a) Die erreichten Plätze werden mit Zusatzzählern bewertet
- | | |
|----------|-----------|
| 1. Platz | 20 Zähler |
| 2. Platz | 10 Zähler |
| 3. Platz | 5 Zähler |
| 4. Platz | 3 Zähler |
| 5. Platz | 1 Zähler |
- Die tatsächlich erzielten Punkte lt. Punktetabelle verändern sich nicht.
- b) Funktionärstätigkeit
- c) Die Mehrzahl der gefahrenen Veranstaltungen

Der Sieger des Clubpokals erhält einen Pokal und die große Champagner Magnum-Flasche.

Touristik und Freizeit

"Bleifrei" auf ausländisch:

lyijyton, senza P.b., unleaded ...

ADAC: Bleifrei-Versorgung in Holland, Österreich und der Schweiz perfekt

Das Fahren mit Katalysator-Autos wird, was die Versorgung mit bleifreiem Benzin angeht, immer angenehmer. ADAC-Informationen zufolge gibt es derzeit in der Bundesrepublik Deutschland rund 3 200 Bleifrei-Zapfsäulen, 2 000 mehr als zu Jahresbeginn. Auch die Versorgung mit bleifreiem Superbenzin, dem "Euro-Super 95", hat gewaltige Fortschritte gemacht: Zu Jahresbeginn waren diese Super-Säulen noch an den Fingern von zwei Händen abzuzählen, jetzt sind es rund 1 200.

Damit wird das Tanken von bleifreiem Benzin immer interessanter auch für jene Autofahrer, deren Autos keinen Katalysator haben. Welche Typen bleifrei vertragen, sagt der ADAC. Im Übrigen wird durch eine Senkung der Mineralölsteuer ab Jahresbeginn 1986 das bleifreie Benzin um einen Pfennig billiger als bleihaltiger Kraftstoff.

Im Ausland ist das Netz der Bleifrei-Stationen unterschiedlich dicht. Flächendeckend kann man die Versorgung in der Schweiz, in Österreich und in Holland bezeichnen. Die Zahl der Tankstellen mit bleifreiem Benzin in den anderen Ländern: Belgien 37, Dänemark 60, Finnland 53, Frankreich 68, Luxemburg 3, Italien 35, Norwegen 47, Schweden 50. In der DDR gibt es entlang der Transitstrecke acht solcher Zapfsäulen. Spanien hat den Verkauf zum 1. November eingestellt, will aber zur nächsten Reisesaison wieder bleifreies Benzin anbieten. Einen aktuellen Überblick bietet das ADAC-Merkblatt "Bleifreitanken in Europa", das alle ADAC-Geschäftsstellen bereithalten.

International noch nicht geregelt ist die Bezeichnung des bleifreien Sprits. Hier ein kleiner Sprachführer vom ADAC: "unleaded" in englischsprachigen Ländern, "sans plomb" in Frankreich, "senza P.b." in Italien, "loodvrij" in den Niederlanden, "blyfri" in Norwegen und Schweden, "lyijyton" in Finnland.

Schweiz: Reibungsloser zum Lötschbergtunnel

Auf der wichtigen Verbindung zwischen dem Berner Oberland und dem Wallis durch den Lötschbergtunnel gibt es jetzt nach einer Meldung des ADAC eine wesentliche Erleichterung: Die zeitraubende Fahrt durch Frutigen zwischen Spiez und dem Autoverladebahnhof Kandersteg wird mit einer neuen 5 km langen Umfahrungsstraße vermieden. Aber auch für die Fahrt zum Wintersportort Adelboden bedeutet diese neue Umfahrung eine Erleichterung.

54. Rallye Monte Carlo

DIE LUFT WAR RAUS

oder wie Audi die Rallye Monte Carlo gewinnen hätte können.

Audi-Sport ist heuer zur Monte angetreten um zu beweisen, daß zwar der Vorsprung durch Technik sich momentan im Nachtarock abspielt, es aber immer noch möglich ist, mit einem Walter Röhrl vorne mitzufahren. ja sogar zu gewinnen. Denn wenn der Motor geht, geht er höllisch, und wenn es trocken ist, liegt das Auto auch super.

Der Reihe nach sah es dann so aus:

WP1 2,6 km, Schneefahrbahn - eine Sonderprüfung gespickt mit 10 Kameras des Fernsehens um "live" dabei sein zu können. 30.000 Zuschauer am Sonntag nachmittag vor Ort lassen hier andeuten, daß heuer wesentlich mehr hautnah dabei sein wollen. Hier wird schon deutlich klar, daß die anderen Vierradler der neuen Generation dem Urmodell weit voraus sind. Lancia kann, da keine störenden Federbeine im Weg stehen, Felgen aufziehen, die die Spur um ca. 20 cm verschmälern. Mit schmalen Spikes fährt sich das Gerät wie ein Go-Kart.



Audi schiebt hier über die Vorderräder wie ein Weltmeister. Die Uhren beweisen es. WP 2 - eine neue Prüfung - nur wenig Schnee und Eis, jedoch muß mit Spikes gefahren werden. Audi hat wieder das Nachsehen. WP 3, 4 und 5 siehe WP 2. WP 6 sollte die Entscheidung des ersten Tages bringen. 44 km Chartreuse mit Namen - ein Monteklassiker. Doch auch hier war "Jung Heinrich" - besser unter Henry Toivonen bekannt - der Schnellste. Im Duell der kommenden Gruppe A Weltmeister hatte Mazda mit Ingvar C Carlsson die Nase vorne, gefolgt vom Chef, Altstar Warmbold sowie den Wolfsburgern. Der Mazda ist sowieso der Hammer in der Gruppe; Vierradantrieb, Turbo, 240 PS - ich wiederhole das alles in Gruppe A!

Montag morgen ging's für uns zeitig Richtig Ardeche zur WP 8 St. Bonnet le Froid; ihr wißt schon die Prüfung am kalten Arsch. Ich greife diese WP raus, weil sie heuer typisch war. Bei unserer ersten Durchfahrt um 10.00 Uhr - festgefahrene Schneedecke. Um 12.00 Uhr war schon überwiegend Matsch. Dann bei der letzten Durchfahrt um 14.30 Uhr war die Spur frei mit wenigen Eisresten in Waldpassagen. Also Regenracing - was sonst. Auch hier hatte der Meister gegenüber Lancia und Peugeot keine Chance. Inzwischen hatten sich die Eumel-Autos von der Insel mit Lenkungsdefekten verabschiedet. Außer Erfahrung hätten sie sowieso nichts gewonnen. Abder dann kamen des Meisters Prüfungen. Le Moulinon, La Souche und Burzet. Hier fährt einfach keiner schneller, wenn es trocken ist, und es war staubtrocken. Bestzeit für Röhrl in Moulinon. Wir hatten La Souche, die letzte am Montag und Burzet die erste am Dienstag. Wir konnten, nachdem La Souche keine Probleme in puncto Eisnoten brachte, noch schnell über Burzet hüpfen und dem Meister am Service vor La Souche auch über Burzet berichten, daß nur Slick zur Debatte stehen. Dement-sprechend motiviert knallte der Lange auf La Souche eine Bestzeit hin, daß die anderen nur Tränen in den Augen hätten. Doch der Motor des Audis wollte nicht so laufen, wie sich das ein normaler Rallyefahrer vorstellt. Walter Röhrl schilderte das so: "Ich gebe Gas, der Motor verschluckt sich, man hat das Gefühl jemand bremst, dann tut es einen Schlag, und 600 PS drehen alle Räder durch. Die beiden letzten Prüfungen (Moulinon, La

Souche) haben den Vorteil, daß es runde, relativ weite Kurven sind, und ich schon frühzeitig beschleunigen kann. Aber mit Autofahren hat das nichts mehr zu tun, obwohl das Auto super liegt." Trotz einstündiger Servicezeit konnten die Motorenpäpste das Ansprechverhalten nicht ändern. Vor Burzet war also beim Walter schon die Luft raus, da er wußte, daß er hier in Burzet zwar zeigen kann "was Sache is", doch die folgenden Prüfungen zu winkelig sind um dabei zu sein. Und dann war auf der Prüfung die Luft raus, diesmal aus dem Slick - und das nach 14 km, wo noch 30 km zu fahren waren. Also Wechseln - doch dank der allgemein bekannten guten Serviceorganisation bei Audi war im Kofferraum eine Spike. Also 6,5 km am Wecker zuviel - und somit aus der Traum. Mazda hat sich auch verabschiedet, so daß das Ehepaar Oriene auf Renault R 11 vor Eriksson und Wittmann die Gruppe A anführten und schließlich auch gewannen. Außer daß beim Röhrlichen Audi auf der WP 17 noch einmal die Luft ausging, verlief die Rallye ohne besondere Vorkommnisse dem Ende entgegen. Doch Moment, Röhrl und Mikkola konnten sich durch den Ausfall von "Micky" Biasion um einen Platz verbessern.

PETER SCHÖLLER

BÜROMASCHINEN
BÜROMÖBEL
DATENTECHNIK
MEISTERBETRIEB

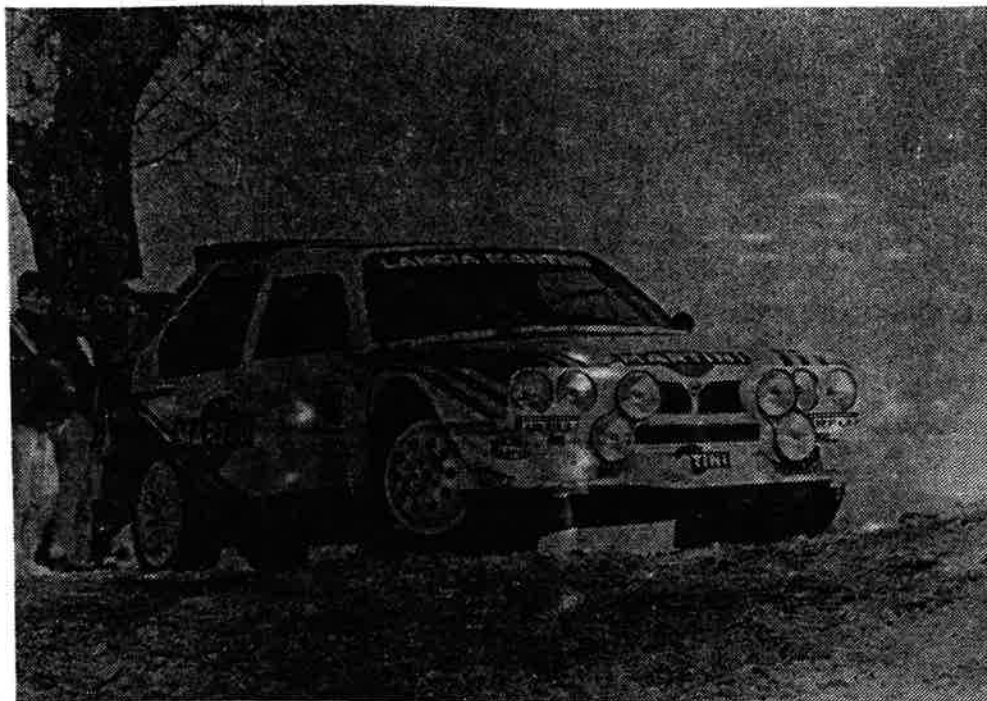
SCHWEDENSTEINSTRASSE 3
8000 MÜNCHEN 82
TELEFON 089/4300430

Biasion traf bei der Anfahrt zur WP in La Turbie die Däwel Brücke. Däwel Brücke deswegen, weil Audi Motorenmann Däwel dort im letzten Jahr einen 100er Quattro vernichtet hat. Negativ überraschte mich die "Mutter". Trotz Superauto fuhr sie bis zum Ausfall durch Motorschaden um den toten Platz rum. Aber für die DM reichts mangels Gegner mit Sicherheit. Ärger gab's noch im VW-Team, weil nach den Angaben der Eisspione noch vereiste Stellen in der Prüfung waren. Doch siehe WP 8 bis zum Prüfungstermin alles aufgetaut war, und obwohl alle Spitzenteams Slicks aufziehen ließen, bestand Teamchef A. Hänsch auf bespikete Reifen für seine Herren. Daß sich Eriksson abrollte und gleich wieder weiterfahren konnte, ist eigentlich bei einem Schweden nicht besonders erwähnenswert, da üblich. Beifahrer P. Diechmann regt sich mittlerweile auch nicht mehr auf, da er ausreichende Erfahrung mit schwedischen Rallyefahrgewohnheiten hat (Grundel, Strömberg). Eine tolle Leistung vollbrachte M. Hero. Ohne Profiservice und relativ wenig Training - zum erstenmal bei der Monte - ohne Kratzer auf Platz 11. Ein Team ist mir noch besonders positiv aufgefallen. Rudi Stohl mit seinem Judoweltmeister Seisenbacher. Der Rudi organisiert alles selber, die Serviceleute wissen nie genau wohin sie müssen, sind aber immer da, Eisspione sind zu teuer, und viele verschiedene Reifen für den Audi 80 nicht zu haben. Also haben wir - soweit es möglich war - versucht dem Rudi die Straßenverhältnisse zu schildern. Das lief beim erstenmal vor WP 4 so ab. "Du Seise paß auf, nach 4 km vor dem ersten Ort Eisreste." "Ja." "Weißt Du wo ich meine?" "Nein." - "Warum nicht?" - "Ja, weil wir nicht trainiert haben, das sind Schriebe vom Wittmann oder vom Röhrl oder vom Rudi." - "Ja, hast Du da kein ungutes Gefühl oder Angst?" - "Nein, ich schaue ja sowieso nicht raus, und wenn ich aus dem Schrieb komme, sagt der Rudi, macht nix, fahrn ma halt auf Sicht." Nun das ist ja alles trotzdem recht gut gelaufen bei den beiden bis auf den Wasserhydranten, den sie arschlings trafen, und die Holzhütte, die frontal zerlegt wurde. Und im Ziel warn's, und schee wars. Für mich wars auch schee. Heuer hatte ich sogar einmal die Möglichkeit zum Zuschauen.

Erinnerungen !

In Puget Thenniers ließen wir uns am Col einsperren, da die Gefahr bestand, daß es gefrieren würde. Doch ich wurde schwer enttäuscht. Fad wars - alle fahren wie auf Schienen um die Kurven, infernalisch sind nur die Beschleunigungswerte auf den kurzen Geraden. Also kann ich jeden nur empfehlen nach Griechenland, Portugal oder San Remo zum Zuschauen zu fahren. Außerdem ist es dort nicht so kalt wie bei der Monte. Bei der Heimfahrt meinte Harald, ob ich dem Unterschied zwischen ihm und mir kenne? "Für mich war es eine Woche harte Arbeit, und für Dich eine Woche Urlaub." Recht hat er, am Montag konnte ich mich am Schreibtisch wieder von meinem "Urlaub" erholen.

Christian Fellingner



Marku Alen auf Lancia Delta beim Training
für die Rallye Monte Carlo 1986





REDESTEIN
CUP

JÄNNER-RALLYE
CHAMPIONNAT EUROPE 2. - 6. Jänner 1986

REDESTEIN
CUP

Rallyefahrers Weihnachtswunsch: eine Schnee-Rallye!

Seit 1972 zieht es immer wieder Scuderianer ins oberösterreich. Mühlviertel, denn die Monte ist nicht bezahlbar und in Deutschland zu wenig Winter.

Über die ADAC-Sportabteilung und Herbert Göpfert kommt die Frage nach einem "auswärts-sprechenden" Co. für Alfons Stock. Sofort werfe ich eigene Pläne mit Ascona und Peter Schöllner über Bord.

Der Ernst des Unternehmens beginnt mit einem Ex-Meister schon sehr früh. Bereits am 2. Weihnachtsfeiertag erscheint Alfons in der Dependence "Attersee". Er schläft natürlich im Stockbett, das bereits vielen Jänner-Rallye-Touristen als Ruhelager diente.

Das erste Training dauert zwei Tage: Aufschreiben von 12 WP's zwischen 7 + 30 km, alle in Gegenrichtung oder Kombination aus früheren Jahren. Dann 2 - 3 mal Korrektur bei trockener Straße und Sonnenschein.

Wir reisen am Neujahrstag wieder an - es ist alles tiefverschneit. Wieder zwei Tage Verbesserungen ins Gebetbuch. Am 3. Tag macht ein Föhnsturm den ganzen schönen Schnee kaputt. Wir fahren fürs Fernsehen die Test-Sonderprüfung: 2. Zeit aller Teilnehmer. Vom Veranstalter mit Start-Nr. 26 bedacht, fallen wir bereits positiv auf. Leider verkauft sich Alfons im TV-Interview schlecht. Er sagt, daß er nur zum Spaß hier fährt. Hätte er von Monte-Test gesprochen, der ORF hätte den Golf in jedem Bericht gezeigt.

In der Nacht zum Start: dicker Nebel, der bei -10° sofort am Boden festfriert. Die ersten WP's auf Asphalt sind so glatt wie die Eisbahn im Ostpark.

Wir haben zunächst vor, ein paar Schillinge im Amateur-Klassement zu verdienen und fahren mit Vredestein Serien Spikes. 6 Stück erhält jeder Ausländer geschenkt. Plätze zwischen 15. und 20. sind aber nicht genug. Bei WP 9 werden Taki montiert - der Vredestein-Cup kann sein Geld behalten. Ab sofort fahren wir nur noch Plätze unter den ersten 10 im Gesamt heraus.

Leider hat man als Co. viel zu wenig Zeit zum Zuschauen, denn wie Alfons seinen Golf z.B. auf WP 11 auf Platz 4 treibt - vor Haider, Stohl, Kalnay, Kvaizar usw. - ist schon sehenswert.

Wie immer steckt der Teufel im Detail. In einer längeren Pause vor einer ZK will Alfons vorsichtshalber den undichten Öldruckschalter wechseln. Beim Herausdrehen geht das Gewinde mit. Bis seine Super-Service-Crew ein neues Gewinde geschnitten hat und mit einer M 12-Schraube abdichtet, haben wir 19 Min. auf der Strecke zur nächtlichen Zwangspause.

Feinheit der Veranstaltung: Re-Start 3.00 Uhr, d.h. Frühstück im Bauernhof "Hirschbach-Auerbach" um 2.00 Uhr Sonntagmorgen.

Seit WP 15 - Herr Wiedner rollierte im Quattro - führt Fischer auf dem 80-er Quattro vor Urban/Skoda, Harrach/Reitler auf Citroen Visa, Kalnay u. Kvaizar/Skoda, Stohl/Quattro und Sepp Haider auf Kadett GSi. Wir starten als 8. Fahrzeug noch vor vielen Allradlern.

Der seit Samstag mittag teilweise heftige Schneefall bringt die richtige Winterrallye-Organie. Für unser Team fängt die Rallye in WP 19 an. Nach einer schnellen Berg-ab-Passage weicht Alfons einer L 3 durch Geradeausflug aus. Der Landegraben hätte jedes andere Fahrzeug vernichtet. Der selbstaufgebaute Stock-Golf klettert bei wiedergestartetem Motor durch tiefsten Acker zurück auf die Strecke. Die Zeit in dieser WP: 6 Sec. hinter Sepp Haider, 19 Sec. vor Moosleitner! auf Quattro. Schaden am Fahrzeug: RiB in der Ölwanne. Wir rechnen ab sofort mit 2 Ltr. Öl pro 1/2 Stunde.

Doch gleich in WP 20 - das Nervenkostüm ist noch nicht beruhigt - folgt der nächste Seitensprung für Auto und Servicemannschaft. Eine Rechts 4 vor Links 2 Rechts 2 um ein Bauernhaus wurde von den Teilnehmern zur Geraden gemacht. Dadurch war die Anflugeschwindigkeit höher als im Durchgang vorher. Quer wollte mich Alfons im Wohnzimmer des Bauern abliefern. Mein "Gas"-Schrei bringt den Golf zurück auf die Straße, d.h. die Takis greifen und der Golf kracht frontal in den gegenüberliegenden betonierten Misthaufen des Bauernhofes. Alles ist aus! - Mein Griff geht zum Gurt und Warnblinkschalter. Doch welches Wunder: der Motor springt an. Wir retten uns dampfend den letzten Kilometer aus der WP. Der Service steht von selbst!!! am WP-Ende. Herausziehen und Wasser in den kaputten Kühler - wir kommen zur ZK. Danach bauen Sinnacher & Co. in 30 Min. einen neuen Kühler, Scheinwerfer und Vorbau auf und wir sind rechtzeitig am nächsten WP-Start.

Die letzten 4 WP's werden mit genügend Öl an Bord bei herrlichem Sonnenaufgang gefahren. Hier mache ich meinen Beifahrerkurs II. Teil. Jetzt weiß ich, warum man in der Spitze die WP-Zeiten aller Gegner mitschreiben muß. In der 24. und letzten WP "Stampfenbachgraben" nimmt uns Lokalmatador Loisl Pfeiffer mit Co. Hubert Stadler (der fleißig rechnet!) 5 Sec. ab. Damit sind sie nach 360 km WP 4 Sec. vor uns auf Platz 7 im Gesamt. Moosleitner/Steil haben weniger Glück. Trotz Super WP-Zeit landen sie 1 Sec. hinter uns auf Platz 9.

Und noch eine Beifahrer-Weisheit: Aufschrieb nur noch von links nach rechts und so viel wie möglich auf ein Blatt (s. Kopie). Man verliert so nie den Überblick.

Fazit der Veranstaltung: Super WP's - Super Organisation!

Für den 2. Platz Klasse (hinter Haider),
5. Gruppe A,
8. Gesamt

gibt es zwei Faschingsorden. Ich werde in Zukunft wieder vor der Siegerehrung nach Hause fahren.

Neben dem Fahrerverbindungsmann Kaspar und dem Int. Sportkommissar Gerhard Verlaan waren noch viele Scuderia Schlachtenbummler (Greubel, Freisler usw.) in Freistadt.

Rainer Scherer

Jetzt City-Turbo testen.

Renault 5 Alpine Turbo.
 1,4 Liter-Motor, 79 kW (108 PS), Spitze 185 km/h.
 Von 0 auf 100 km/h in 9,1 Sek. Kommen Sie zum Testen
 und gewinnen Sie einen von 8 Renault 5 Alpine Turbo
 Bundesweit. Beim Turbo-Festival vom 1. bis 31. März.

Renault Turbo-Leasing:
 DM 88,- mit Leasingrate bei DM 6.819,-
 Auszahlung (ohne Zuzahlung) 12 Monate
 Laufzeit und 21.000 km und einem
 Individualen Restwert von DM 12.121,-
 Ein Angebot der Renault Credit Bank.
 Jetzt bei uns.

RENAULT

h. Wimmer
 ORENAULT-Vertretung
 Limesstraße 106 · München-Neuaußing
 Telefon (089) 876926

CAUTION
 Florianseck

GLÜCKWÜNSCHE

CAUTION
 Florianseck

etwas verspätet - aber nicht weniger herzlich
 - für unsere Wirtsleute, die Eltern einer Tochter
 geworden sind.

Wir werden den Tag nicht vergessen, an dem der
 glückliche Vater nicht mehr fähig war uns zu
 verköstigen, und einige außer Haus (bei der
 Konkurrenz) speisen mußten.

CAUTION
 Florianseck

GLÜCKWÜNSCHE

Referat Auto und Umwelt

von Walter Bader, geschäftsführender Vorsitzender des ADAC Südbayern

Ich möchte versuchen, Ihnen hier in Kurzfassung - ich kann ja keine abendfüllenden Vorträge über jedes einzelne Thema halten - die Entwicklung und unter Umständen auch die Stellung des ADAC zu geben. Ich kann Ihnen nicht ersparen, auch einiges Zahlenmaterial zu nennen. Dieser große Komplex umfaßt das Thema Waldsterben, den Katalysator, Tempolimit, Pkw-Bestands-Entwicklung bis zum Jahre 2 000, den Straßenbau, Fahrleistungen, usw.

Zum Waldsterben nun, meine Damen und Herren, es hat - so möchte ich es sagen, den Anschein, daß bei den in Ruhe nachdenkenden Leuten die Emotionen, daß das Auto der Umweltfeind Nummer 1 sei, ganz langsam sich doch irgendwie abbauen, und zwar mit dem Wissen, daß Kraftwerke, die Industrie und auch die Haushalte zusammen zumindest dieselben Schadensemittenten sind. Weitere Schadensfaktoren sind sicher auch in einer falschen Waldkultur - Monokultur - Standorten oder Waldpflege und in einem viel zu großen Wildbestand und damit sehr großen Wildverbiss, außerdem bei weiteren natürlichen Einflüssen wie Käfer, Viren, Frost oder Dürre zu suchen. Ich hatte die Gelegenheit, vor nicht allzulanger Zeit, bei unserem größten niederbayerischen Waldbesitzer, Baron von Aretin, zu Gast zu sein und dort durch den Wald geführt zu werden. Ich muß Ihnen sagen, man ist fast erstaunt, wenn man an diesen Wald herangeht, links den von Aretinschen Wald und rechts den Staatswald oder Bauernwald - durch einen 3 Meter breiten Waldweg getrennt - und stellt zur linken Seite einen gesunden Wald und zur rechten Seite einen doch erkenntlich kranken Wald fest, dann kommen einem Überlegungen, ob nun die Umweltverschmutzung wirklich der große Schädiger unseres Waldes ist. Ich darf hierzu auch ein Beispiel erläutern, eine neuere Überschrift "Laub statt Nadeln für den Truderinger Wald" hier steht in kurzen Worten: Der Truderinger Wald bei München soll umgebaut werden, denn an ein Überleben der kranken Fichten ist kaum zu denken. Die flachgründigen Schotterböden des Münchner Raums sind nämlich der falsche Standort für sie; Laubbäume heißt deshalb die Therapie.

Ich möchte damit die Waldschäden nicht verniedlichen, aber ich glaube doch immer wieder betonen zu müssen, daß das Auto mit Sicherheit nicht allein Schädiger Nummer 1 ist.

Und dann ganz kurz zum Thema Tempolimit, und zwar Tempolimit aus Umwelt-schutzgründen. Wir hatten es ja schon aus verschiedenen Gründen, aus Sicherheitsgründen, aus Energieersparnisgründen, usw.; hier kann ich mich allge-mein kurzfassen, denn Sie wissen alle, daß wir zunächst die Ergebnisse des Großversuchs abwarten müssen. Diese Ergebnisse werden nicht vor Ende No-vember vorliegen. Ich möchte aber trotzdem dabei erinnern, daß 98 % der Straßen in der Bundesrepublik schon tempobeschränkt sind und ich darf hier näher erläutern: 98 % des Straßennetzes in der BRD haben ein Tempo-limit. Bei insgesamt 490 000 Kilometern sind 316 000 km mit 50 km/h be-schränkt, 165 000 km mit 100 km/h Beschränkung, die Richtgeschwindigkeit gilt auf nur insgesamt 7 000 Autobahnkilometern, das heißt, es sind 1,4 % des gesamten Straßennetzes heute praktisch noch ohne Tempolimit.

Ein Wort noch zu dem Vergleich zum Ausland. Hier wird ja von den Gegnern immer das Ausland angeführt. Sie wissen, jeder Vergleich hinkt, und hier ganz besonders. Ich darf feststellen, daß von unseren europäischen Nach-barn nur 4 Länder eine Tempobeschränkung bis 100 km/h haben, daß 11 Län-der zwischen 110 und 140 km/h Beschränkung haben. Eine Erkenntnis läßt sich daraus ableiten, je niedriger ein Tempolimit ist um so höher ist die Zahl der Übertretungen. Dazu ein paar Beispiele: In den Niederlanden, die eine Beschränkung von 100 km/h haben, Übertreten nach Untersuchungen des ADAC 86 % der Kraftfahrer dieses Tempolimit. Der Durchschnitt auf den holländischen Autobahnen liegt bei 117 km/h. In Österreich, dort sind 130 km/h Beschränkung, liegen die Übertretungen bei 53 %. Der Durchschnitt auf österreichischen Autobahnen liegt bei 131,9 km/h. In Frankreich gelten 130 km/h, Übertretungen 33 %; der Durchschnitt liegt bei 125 km/h. Und nun im Vergleich dazu unsere BRD mit Richtgeschwindigkeit von 130 km/h; hier liegen die Überschreitungen bei 45 %, der Durchschnitt nach Feststellung des ADAC liegt bei 126 km/h.

Was heißt das nun? Die Folgerung daraus heißt mit Sicherheit, daß die Richtgeschwindigkeit beim Kraftfahrer die gleiche Wirkung hat wie die Tempo-limits. Während die Richtgeschwindigkeit den Vorteil hat, daß sich der Autofahrer eigenverantwortlich den unterschiedlichen Verkehrssituationen anpassen kann. Nach Ansicht des ADAC hat sich die Richtgeschwindigkeit seit vielen Jahren bewährt und zu einem vernünftigen Fahrverhalten beige-tragen. Übrigens eine Bemerkung: Ich war vor 14 Tagen auf einer int. Studien-woche in Venedig über Verkehrstechnik und Verkehrssicherheit und war er-staunt, daß bei einer ganztägigen Diskussion über Tempobeschränkungen nicht ein einziges Wort über den Umweltschutz gefallen ist; Umweltschutz scheint also nur ein vorrangiges Thema in Deutschland zu sein.

Nun zur Pkw-Bestandsentwicklung bis zum Jahre 2000. Sie wissen, daß wir in Deutschland vor 5 Jahren noch 25 Mio. Pkw hatten, daß 1965 fast 3 Mio. Pkw mehr zugelassen waren und daß bis zum Jahre 2000 an die 30 Mio. Pkw vor-handen sein werden. Das ist meines Erachtens ein Beweis dafür, daß für den Individualverkehr, das heißt den Pkw, kein gleichwertiger Ersatz vorhanden ist, und zwar wegen seiner Mobilität, im Berufs- und Freizeitverkehr, und auch aus Zeitersparnis- und aus Kostengründen. Ein Beweis in Zahlen: 90 % des gesamten Personenverkehrs in Deutschland werden auf der Straße abge-wickelt; 80 % des gesamten Güterverkehrs laufen auf der Straße oder 22 % aller Pkw-Fahrleistungen geschehen im Berufsverkehr und 80 % aller Urlaubs- und Ferienfahrten mit über 2 Personen wickeln sich auf der Straße ab. Aus einer anderen Perspektive gesehen, die sehr interessant ist: Die jährliche Verkehrsleistung 1984 in der BRD lag bei insgesamt 35,7 Mrd. beförderter Personen, davon im Auto 28,3 Mrd. - noch einmal 35,7 gesamt: im Auto 28,3 mit einer steigenden Tendenz in den letzten Jahren, - davon Bus und Straßen-bahn 6 Mrd. und in der Bundesbahn 1,1 Mrd. - mit fallender Tendenz. Dazu ein Wort zur Bundesbahn. Auch wenn die Bundesbahn attraktiver und schneller werden sollte - was wünschenswert wäre -, so ist mit Sicherheit kein maßgebliches Umsteigen zu erwarten, denn entscheidend ist nicht der Zeitaufwand von Bahnhof zu Bahnhof, sondern der Zeitaufwand von Haus zu Haus.

Die Fahrleistungen unserer Pkw werden trotzdem nicht steigen. Wir hatten vor 2 Jahren noch eine Durchschnittsfahrleistung von 15 000 Kilometern pro Pkw; heute liegen wir bei etwa 12 000 Kilometern, und zwar teilt sich diese Fahrleistung jeweils auf den Zweit- oder Drittwagen auf. Mit dieser Kraftfahrzeugentwicklung wird der Straßenbau - der dafür notwendige Straßen-bau, möchte ich sagen - mit Sicherheit allein aus finanziellen Gründen nicht mitkommen und auch aus politischen Einflüssen der Umweltschützer heute, die ja das Motto haben, keinen Kilometer Straßenneubau mehr. Ich darf dabei er-innern, daß nur 1,3 % der Gesamtfläche in der BRD mit Straßen belegt sind, und daß die Bundesstraßen nur einen Landbedarf von 0,2 % beanspruchen. Vom früher genannten Zubetonieren hört man Gott sei Dank heute nur noch wenig. Die Bundesregierung will in den nächsten 10 Jahren - in dem 10jahres-Plan - das heißt also, von 1985 bis 1995, insgesamt DM 126 Mrd. für den Verkehr aus-gaben. Davon sollen 50,1 Mrd. für den Fernstraßenbau verwendet werden, 35 Mrd. für die Schiene, 9 Mrd. für die Wasserstraßen, 2,3 Mrd. für den Luft-verkehr und 13,9 Mrd. für den öffentlichen Nahverkehr und den kommunalen Straßenbau. Wir in Bayern können dabei wieder zufriedener sein, denn unser Anteil ist für 1986 um 10 % gestiegen. Von 17,3 % auf 19,1 %. Die für die

nächsten 10 Jahre eingeplanten 50,1 Mrd. - also für den Fernstraßenbau - sind dabei vollkommen ungenügend, denn allein 23,4 Mrd. sind notwendig für die Erhaltung bestehender Strecken, 18,8 Mrd. für die im Bau befindlichen Projekte und Lückenschlüsse und nur 7,9 Mrd. werden übrigbleiben für den Neubau von Bundesfernstraßen, bei einem Bedarf von 18,8 Mrd., für die in die höchste Dringlichkeit eingestuftten Projekte. Die Folgerung daraus heißt also, daß nur 1/3 der in Stufe 1 genannten Projekte überhaupt verwirklicht werden können, alle anderen Projekte sind wohl auf den Sankt-Nimmerleins-Tag zu vertrösten.

Noch eine Zahl über die Entwicklung der Verkehrsunfälle und hier kann ich endlich eine erfreuliche Bilanz für 1985 nennen. Sie haben die Unfallprognose des ADAC gelesen, daraus geht hervor, daß die Gesamtunfälle 1985 zwar leicht gestiegen sind, sie stehen aber in der Relation zu den erhöhten Kfz-Zulassungen. Dagegen kann man feststellen, daß aber die Verkehrstoten 1985 um 2 000 niedriger sein werden. Voraussichtlich werden es aber leider Gottes immer noch 8 200 sein. Im Vergleich zu über 10 000 im Jahre 84 werden wir hoffentlich minus 20 % Verkehrstote haben. Die Unfälle mit Personenschäden werden um 12 % zurückgehen, auf etwa 314 000. Hier noch Vergleiche, damit Sie einen Überblick bekommen: Im Jahre 1936 hatten wir genau wie 1985, 8 200 Verkehrstote bei 2,4 Mio. Kraftfahrzeugen. Heute haben wir 30 Mio. Kraftfahrzeuge. 1970 hatten wir die meisten Verkehrstoten mit 19 193, im Vergleich zu heute minus 57 %. Die Zahl der Unfälle ist im Vergleich zu heute um 25 % zurückgegangen. Man ist der Meinung, daß diese günstige Unfallentwicklung auch zu einem Teil auf den Gurtzwang zurückzuführen ist.

Meine Damen und Herren, damit wäre ich am Ende meiner Ausführungen.

DIESE WERBEFLÄCHE

HABEN WIR FÜR SIE

R E S E R V I E R T !

- rufen Sie uns an !! -