

Die Druckerei für Ihre

Privat- und Geschäftsdrucksachen

Ausschreibungen

Formulare

Prospekte

Broschüren

Zeitschriften

Kataloge

Bücher

Gebrüder Giehl

gg

Buch- und Verlagsdruckerei

GEBRÜDER GIEHL

8 München 22, Kaulbachstraße 51 a

Telefon 089/33 10 55

SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

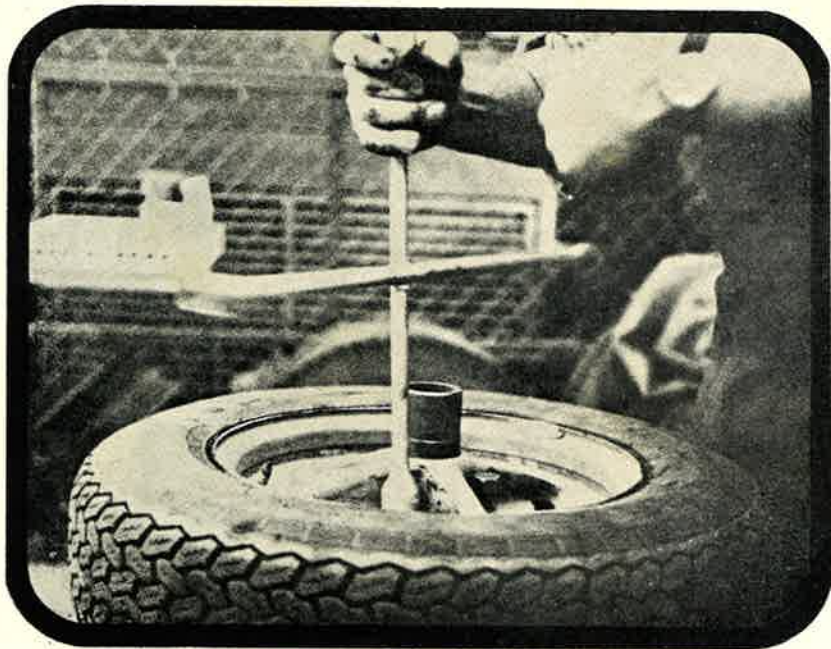
scuderia report



29

1.74

Die Qualifizierten



**Wir lassen nicht jeden an Ihr Auto ran.
Unsere Reifen-Fachleute müssen schon einiges
mitbringen. An Wissen und Erfahrung.
Lassen auch Sie nicht jeden ran!**

TYRESOLES
REIFENDIENST
In über 50 Städten

8 München 70, Zielstattstr. 40, Tel. 78 20 92

8 München 80, Grafingerstr. 29, Tel. 40 75 95

Januar '74

Liebe Clubkameraden

und Freunde der Scuderia München, wir haben geglaubt, die Jahre 1971 und 1972 würden sich in der Scuderia München an sportlicher Aktivität nicht mehr überbieten lassen. Aber weit gefehlt, die Punkteabrechnung für die Scuderia-Sportmeisterschaft 1973 zeigte es, aktiv von der Monte Carlo bis zur RAC, immer und überall unterwegs mit dem deutlichen Trend zur Fahrer-Veranstaltung. Eine erfreuliche Tatsache, die in der Scuderia-Sportmeisterschaft 1973 nach Beifahrer- oder Fahrer / Beifahrer-Siegern mit

JÜRGEN FREISLER

als Fahrer-Typ ihre Krönung fand. Unser Titelbild zeigt „happy“-Jürgen auf der RAC-Rallye 1973 in Aktion.

Der Wechsel in der Sportmeisterschaft der Scuderia zum Fahrer-Typus könnte fast symptomatisch sein für Änderungen die eintreten werden. So wird mit Sicherheit die Verantwortlichkeit für den Scuderia-Report eine andere werden. Der Report wird weiter erscheinen, so lange jedoch die aktuelle Thematik durch den lahmgelegten Motorsport fehlt, wird seine Erscheinungsweise etwas zwangloser sein, also nicht unbedingt monatlich.

Daß unsere Nachfolger es sich nicht leisten können, kleine Übel, große Übel oder sogar Mißstände kritiklos geschehen zu lassen, dafür wird ein großer Kreis unserer anspruchsvollen Leserschaft sorgen. Mit dieser Erwartung treten wir in den Grad der freien Report-Mitarbeiter zurück, mit Dank für den vielen Beifall und die zahlreiche Anerkennung in den letzten Jahren, aber auch mit Verständnis für mimosenhafte Reaktionen der Kritikbetroffenen und sind damit die letztmals für den Report-Inhalt Verantwortlichen,

Ihr und Ihre

Franz-Josef Reich-Verhaan

Ein Schluß fast ohne Ende

Scuderia lud zu seiner letzten Veranstaltung, der Jahresschlußfeier 1973 und mußte treu ihren Grundsätzen sofort wieder den Termin verlegen. Der Samstag kam wegen des Sonntagmorgen-drei-Uhr-Fahrverbotes nicht mehr in Frage, manche wollten das zwar nicht so richtig wahrhaben, aber es wurde eben vorverlegt auf Freitag, den 14. Dezember. Zwischen neunzehn Uhr und einundzwanzig Uhr trödelten sie dann ein, die echten Scuderianer waren fast alle da, es konnte also so etwas wie eine reine Familienfeier werden, leger und ungezwungen, dafür sprach schon der größtenteils bevorzugte halbelegante Sport-Look. Nur schöner Hannes wollte durch einen überdimensionalen Propeller dokumentieren, daß er für die kommende Saison der Senkrechtstarter sein möchte. Die große Überraschung kam dann, als die Erfolgreichen des Jahres zu ehren waren, sogar Jürgen Freisler war selbst überrascht, daß er es doch noch geschafft hatte, nachdem er vorher vom Sportleiter mit falschen Zahlenspielerien irritiert wurde. Sportleiter Eilert, 1971 und 1972 der Beste, wurde auf Platz zwei verwiesen, der mögliche hat-trick war dahin, vielleicht erschien der Pater deswegen in schwarzer Unterwäsche. Den Sportmeisterehrungen folgten die Leistungsabzeichen und hier konnte der in der ewigen Bestenliste vorauseilende Raimund Thalmair als erster das Leistungsabzeichen in Gold mit Brillanten in Empfang nehmen. Als dann die sportlichen Auszeichnungen des ADAC's zur Verleihung gelangten, sorgte „persona-non-gra-

ta“ schöner Hannes, als er das silberne und das goldene ADAC-Sportabzeichen erhielt, für ein neues Aufflammen der seit Wochen dauernden „Gerechtigkeits“-Diskussion. Der Schlußpunkt des offiziellen Teiles war dann die Übergabe der Gau-Verdienstnadeln und bei der letzten Ehrung kam dann zum ersten Male größere Heiterkeit auf, als verdienstnadelbezogen von den „Rechten“ und den „Linken“ die Rede war. Damit stand ab zehn Uhr der Rest des Abends zur freien Verfügung. Zwei große Strömungen zeigten sich, zur Tanzfläche und an die Bar. Letztere war in Dreierreihen so umlagert, daß böse Zungen meinten, die nächste Jahresschlußfeier sollte doch in einem Stehaußschank abgehalten werden. Dort an der Bar wurden die großen Reden und die Theke gehalten, manche zeigten eine Aktivität, die man während des ganzen Jahres vermißte. Auf der Tanzfläche ging es da gleich anders zu, die Einmann-Kapelle sorgte für den richtigen Schwung. Da konnte Jürgen Freisler zeigen, daß er auch noch der beste Tänzer ist, während Kaufi mit seinem Skikursabschlußballtanzstil den Skilehrer nicht verleugnen konnte. Vom tanzwütigen Pater Bernhard sagte man, er würde nach echter Beifahrermanier die Tanzstrecke ansagen „rechts vor — links zurück — und drehen“. Als dann die Kapelle das „Auf Wiedersehen“ intonierte, bliesen die Scuderianer zum Halali, zur Jagd auf Axels Dorfschenke, in der dann die Tagung bis fast fünf Uhr morgens fortgesetzt wurde. Nur einer kam dort nicht an, er landete an irgendeiner Zwischenstation, und seitdem sucht er seinen fahrbaren Untersatz und wenn er ihn noch nicht gefunden hat, dann sucht er ihn noch heute.

Zur Bilanz

Rallyeerfolge von Clubmitgliedern im Sportjahr 1973

Gesamt-	1. Plätze	12
klassement	2. Plätze	4
	3. Plätze	4
	4. Plätze	16
	5. Plätze	10
	6. Plätze	13
	7. Plätze	14
	8. Plätze	10
	9. Plätze	7
	10. Plätze	5
Klassensiege		75
Goldplaketten		173
Silberplaketten		151
Bronceplaketten		79

Scuderia Leistungsabzeichen erhielten 1973 in

Gold mit Brillant	Thalmair Raimund
Gold	Scholz Hannes
	Stroppe G. W.
Silber	Freisler Jürgen
	Kaufhold Jürgen
	Kollin Nikolaus
	Krisam jun. Martin
	Ritter Herbert
Bronce	Appel Ernst
	Fellinger Christian
	Geier Hannes
	Höfner Hans
	Kolb Wolfgang
	Nagel Monika
	Wutz Erwin

Die Sportmeisterschaftstabelle

	P				
1. Freisler Jürgen	184	Silber	19. Kolb Wolfgang	99	Bronce
2. Eilert Bernhard	178	—	20. Ritter Herbert	95	Silber
3. Kaufhold Jürgen	174,5	Silber	21. Sterr Joh.	86	—
4. Appel Ernst	165	Bronce	22. Fellinger Chr.	71	Bronce
5. Naumann Sieglinde	159	—	23. Pospichal Karl-Heinz	67	—
6. Gerber Karl-Heinz	156	—	24. Höfner Hans	66	Bronce
7. Thalmair Raimund	146	Brillanten	25. Kollin Nikolaus	62	Silber
8. Verlaan Gerhard	136	—	26. Dadlhuber Günter	59	—
9. Naumann Axel	126	—	27. Loibl Elisabeth	51,5	—
10. Wutz Erwin	125	Bronce	28. Garhammer Adolf	50	—
11. Humpert Karl-Heinz	124	—	Nagel Monika	50	Bronce
12. Scholz Hannes	123	Gold	30. Rieger	48	—
13. Stroppe Gerhard	121	Gold	31. Schreiber Heinz	40,5	—
Wutz Gerd	121	—	32. Gandlgruber Fritz	27	—
15. Scherer Rainer	115	—	33. Krug Alfons	25	—
Geier Hannes	115	Bronce	34. Sterr Karl	22	—
	35,—		35. Nagel Klaus	20	—
17. Hesse Eugen	100	—	Bender Walter	20	—
Krisam Martin	100	Silber	37. Wenz Herbert	16	—
			Smolej Walter	164	— Kranz
			Gerold Friedrich	22	— 100,—
			Liebl Franz	3	

Vom ADAC-Gau Südbayern erhielten unsere Mitglieder 1973

Gau-Verdienstnadel

Eilert Bernhard
Liebl Franz-Josef
Naumann Sieglinde
Scherer Rainer
Thalmair Raimund
Verlaan Gerhard

ADAC Sportabzeichen in Gold

Gerber K. Heinz
Scherer Rainer
Scholz Hannes
Stroppe G. W.
Verlaan Gerhard
Wurmannstätter Andreas

ADAC Sportabzeichen in Silber

Wutz Erwin
Freisler Jürgen
Naumann Axel
Ritter Herbert
Conrad Rainer
Scholz Hannes

ADAC Sportabzeichen in Bronze

Kaufhold Jürgen
Kolb Wolfgang
Rieger Georg
Appel Ernst
Naumann Sieglinde

Große Goldene ADAC-Sportnadel

Hesse Eugen

TERMIN | KALENDER

was ist,

Am 22./23. Februar „Heißer Schnee“ DRM
Am 2. März OK Klemens ACM-Winterfahrt
Juli Floßfahrt Scuderia München

Erfolgreiche Fahrer und Beifahrer der Scuderia München und ihre Erfolge 1973



W. Smolej		
Rallye Waldkraiburg	Gold	GS
Rallye Rüsselsheim	Gold	KS
	× Lyon-Charbonne	
RIOC Rallye	Gold	2. Kl.
	× Alpenfahrt	
Herkomer Rallye	Gold	GS
Süd-Rallye	Gold	2. Kl.
Ries-Rallye	Gold	GS
Rallye Vorderpfalz	Gold	4. Kl.
Chiemgau-Rallye	Gold	GS



H. Freisler		
Rallye Heißer Schnee	Gold	3. Kl.
ACM-Winter-Fahrt	Gold	2. Kl.
	× Rallye Baltic	
Hessen-Winterfahrt	Gold	KS
RIOC-Rallye	Gold	4. Kl.
	× RAC-Rallye	
Metz TV-Rallye	Gold	GS
Inntal-Rallye	Gold	2. Kl.
Pichelsteiner-Rallye	Gold	GS
Barbarossa-Rallye	Gold	2. Kl.
Chiemgau-Rallye	Gold	2. Kl.



B. Eilert		
Rallye Heißer Schnee	Gold	3. Kl.
Rallye Rüsselsheim	Gold	KS
	× RAC-Rallye	
Kelheimer Nachtfahrt	Gold	KS
Metz-Fernseh-Rallye	Gold	GS
Süd-Rallye	Gold	2. Kl.
Hunsrück-Rallye	Gold	KS
Chiemgau-Rallye	Gold	4. Kl.



E. Appel		
Rallye Bayreuth	Gold	
Zuverlässigkeitsfahrt Deggendf.	Gold	
Ostallgäu-Rallye	Gold	
Pichelsteiner-Rallye	Gold	GS
Rallye Schongau	Gold	KS
Rallye Veste Coburg	Gold	
Chiemgau-Rallye	Gold	4. Kl.



J. Kaufhold		
ACM Winter-Rallye	Gold	4. Kl.
Kelheimer Zuverlässigkeitsfahrt	Gold	2. Kl.
Rallye Hanseatic	Gold	6. Kl.
Rallye Lauingen	Gold	2. Kl.
Herkomer Rallye	Gold	2. Kl.
Rudolf-Diesel-Rallye	Gold	KS
Rallye Vorderpfalz	Gold	2. Kl.
Hunsrück-Rallye	Gold	KS
Pichelsteiner Rallye	Gold	KS
Rallye Bavaria	Gold	2. Kl.
Rallye München-Wien-Budapest	Gold	KS
Chiemgau-Rallye	Gold	2. Kl.



Karl-Heinz Gerber		
ACM-Winter-Rallye	Gold	KS
Inntal-Rallye	Gold	KS
Rallye München	Gold	KS
Rallye Barbarossa	Gold	KS
Rallye Taurus	Gold	

Rallye Bavaria
Chiemgau-Rallye
Barbonen-Rallye

Gold
Gold
Gold

KS
KS



S. Naumann		
Karl-Küsswetter-Zuverlässigkf.	Gold	
Süd-Rallye	Gold	
Diesel-Rallye	Gold	
Rallye Bavaria	Gold	
Chiemgau-Rallye	Gold	



R. Thalmaier		
Kelheimer Zuverlässigkeitsfahrt	Gold	
Rallye Friuli di Alpi Orientali		
Rallye Bayreuth	Gold	
Rallye Nürnberg	Gold	
	× Rallye San Martino di Castrozza	
Martha Rallye	Gold	
Hessen-Rallye	Gold	
Barbonen-Rallye	Gold	
× Ausfall		

Deutscher Amateurmeister 1973

Heinz Schreiber, Jahrgang ..., angehender Jurist, ehrenamtlicher DSK-Helfer in Sachen ONS-Verfahrensordnung usw., usw., den Clubmitgliedern als Slalomartist gut bekannt, manche Leser kennen ihn mehr als unseren Korrespondenten aus England, mit Berichten über dortige Clubrennen, vorbildliche Streckenposten, Berichte über all jenes, das herrlich ist und hier erst noch gelernt werden muß. Ein Extravagant, das persönliche, das nichtuniformierte liebend, das Massenerzeugnis fast verachtend. Jahrelang war er mit seinem Schneewittchen-Sarg, dem Messerschmitt-Fendt-Tiger der Schreck der Slalomjünger. Seine Klassen- und Gesamtsiege können Außenstehende gar nicht genau bestimmen. Das erfolgreichste Fahrzeug dieser Art spendierte er für Frankenberg's-Renn-Museum. Seit seinem letzten England-Aufenthalt fährt er nun den mitgebrachten (immer noch mit britischer Zulassung) Lotus-Seven. Vom Anblick her ein Oldtimer, aber nur vom Anblick her, das konnte man zuletzt am Hockenheim sehen. Im Jahre 1973 fuhr er fast so nebenbei Slalomver-



anstaltungen des NAVC, die für die Deutsche Amateur-Meisterschaft ausgeschrieben waren. Er schaffte es, bei dieser von der DAM (Deutsche Amateur-Motorsportkommission), einer kleinen Parallelen der ONS, ausgeschriebenen Meisterschaft der Beste zu werden.

Er ist aber nicht der erste Meister der DAM in den Reihen der Scuderia München, nach Volkart Trübsbach und Hans Winneberger im Orientierungssport und Eugen Hesse im Turniersport ist er der vierte Scuderianer, der sich einen DAM-Titel holen konnte. Herzlichen Glückwunsch lieber Heinz!

..... noch eine Meisterschaft

In der ewigen Bestenliste der Scuderia München führen:

1. Thalmair Raimund	1053,5 P.	Gold mit Brillant
2. Verlaan Gerhard	863 P.	Gold
3. Eilert Bernhard	861 P.	Gold
4. Hesse Eugen	835 P.	Gold
5. Wutz Gerd	777 P.	Gold
6. Naumann Axel	666 P.	Gold

7. Scherer Rainer	637 P.	Gold
8. Liebl Franz	565 P.	Gold
9. Stroppe G. W.	531 P.	Gold
10. Scholz Hannes	529 P.	Gold
11. Gerber Karl Heinz	489 P.	Silber
12. Naumann Sieglinde	444 P.	Silber
13. Smolej Walter	417 P.	Silber
14. Freisler Jürgen	399 P.	Silber
15. Kaufhold Jürgen	381,5 P.	Silber

sonnig fruchtig **Bluna** frisch



Siga-Getränke
Löschen jeden Durst
Limonaden,
Fruchtsaftgetränke,
Biere,
Wein und Spirituosen
liefern wir Ihnen frei Haus.
Wir erwarten Ihren Anruf

**SIGA-GETRÄNKEFABRIK
Sulzemoos**

**Heimdienst: München Tel. (0811) 3 511173
(0 8135) 2 09**

("alles ist in AFRI-COLA...")

SCUDERIA-REPORT, 8000 München 80, Ampfingstraße 35
Für den Inhalt dieser Ausgabe verantwortlich: Heidi Verlaan, Franz Liebl

Wenden Sie sich in allen Fragen zum und um den Club Scuderia München e. V. im ADAC an die Geschäftsstelle 8000 München 80, Ampfingstraße 35, Telefon 0 89 / 40 31 34.

Die offiziellen Vertreter sind: Liebl Franz (1. Vorsitzender), Telefon 26 54 00 / 26 57 55 / 6 91 51 69; Scherer Rainer (2. Vorsitzender), Telefon 40 31 34; Verlaan Heidi (Schatzm.), Tel. 0 81 65 / 45 78; Eilert Bernhard (Sportleiter), Tel. 2 33 46 52; Naumann Axel (Sportwart), Tel. 53 49 65 / 64 37 97; Naumann Sieglinde (Schriftführung), Tel. 64 37 97; Schucan Reto (Verkehrsref.), Tel. 65 05 17; Krisam Martin (Beisitzer), Tel. 78 20 52; Verlaan Gerhard (Beisitzer), Tel. 36 77 37, 0 81 65 / 45 78; G. W. Stroppe (Pressereferent), München, Tel. 22 28 27 und 78 99 44.

Clubabende: Jeden ersten und dritten Dienstag im Monat im „Amberger Hof“, 8 München 5, Corneliusstraße 2 (Ecke Müllerstraße), Beginn 20.00 Uhr.

Druck: Gebr. Giehl, 8 München 22, Kaulbachstraße 51 a, Telefon 33 10 55
Klischees: Klischee-Meyer, 8 München 2, Augustenstraße 59

Daily Mirror RAC 1973 INTERNATIONAL RALLY OF GREAT BRITAIN



Nations Represented

Austria
Belgium
Czechoslovakia
Denmark
Eire
Finland
France
Great Britain
Italy
Japan
Luxemburg
Netherlands
New Zealand
Norway
South Africa
Sweden
United States
West Germany

18 COUNTRIES CONTEST THE TOP INTERNATIONAL RALLY

PROLOG:

„Der RAC rief und alle kamen“

könnte man diesen Bericht mit der in der letzten Zeit in lokalen Motorsportgazettchen reichlich strapazierten Redewendung beginnen. Nur, daß hier tatsächlich (fast) alle da waren — nicht nur im Programm schwarz auf weiß, sondern so richtig in Natur mit Auto...

Die Rallye zur Rallye

Start München 14. 11. 1973 — 01,01; ZK 1 Hafenbüro North-Sea-Fervies Rotterdam-Europoort. Sollzeit: 16 Stunden. 1 Zugwagen, 1 Anhänger mit Wettbewerbsauto, 4 Personen, viele Reifen, viele Ersatzteile, viel Gepäck. Viele Stauungen auf der Autobahn — in Gegenrichtung; wir haben Glück! 3 Stunden Vorzeit. Auf der Fähre sind noch ein paar andere Rallyeteilnehmer. Auch hier bleibt uns Fortuna treu. Wir haben eine ruhige Überfahrt. Später erfahren wir, von der Familie Herrmann, daß am Tag vorher und vom Team Lyding/Clemenz, daß am Tag später die Überquerung der Nordsee ob des jeweils herrschenden Seegangs eine Sache für erfahrene Seebären gewesen sei. Windstärke 9—11 ist nicht jeden Magens Sache.

„Keep left“ lesen wir auf dem Schild an der Ausfahrt des King George Dock. Als Autofahrer werden wir uns relativ schnell daran gewöhnen, insbesondere nachdem es in Großbritannien nichts unserer „Vorfahrt von rechts“ vergleichbares gibt. Nur als Fußgänger wären wir allesamt fast irgendwann überfahren worden. Das „schau links, schau rechts“ sitzt halt doch zu tief in uns verwurzelt.

Von englischen Sitten im Gastgewerbe

Unser Hotel ist Mittelklasse. Dank GW's Vorarbeit treffen sich dort die Teams der Mann-

schaft des ADAC Gau Südbayern — Lyding/Clemenz mit Service Rosenthal, Rosenmaier, Herrmann/Dr. Herrmann mit Service und wir. Das erste was uns auffällt: das Telefon pfeift. Es ist auch eines vorhanden, das läutet, aber das Haupttelefon pfeift.

An der Rezeption werden wir auf die Frühstück- und Dinnerzeiten aufmerksam gemacht. Lunch entfällt! Wer 1 Minute nach 9,00 Uhr antritt, bekommt kein Frühstück mehr. Nur einmal gelingt es Winfried, das ab 9,30 Uhr frühstückende Personal umzustimmen. — Er war am Abend vorher auf der Mattscheibe zu sehen gewesen. —

Das englische Essen ist tatsächlich so schlecht wie sein Ruf. Nur die Spezialitätenwirtschaften, wie Steakhäuser oder Chinesen machen hier eine Ausnahme. Als wir einmal gegen Mitternacht in ein Steakhouse kommen, wird uns mit den Worten „Fine is out — Licence is over“ bedeutet, daß es weder etwas zu essen noch zu trinken gebe. Nach einem längeren Gespräch unseres englischen Begleiters mit dem Geschäftsführer können wir noch einen Kaffee trinken. Ich nehme wie die meisten einen „Irish Coffee“.

Das Headquarter

Das „Royal Station Hotel“ macht seinem Namen alle Ehre. Von weitem könnte man es glatt für eine Nebenresidenz des Britischen Königshauses halten. Dort ist ein Flügel für das Rallye-HQ geräumt worden. Ein Raum für Auskunftsuchende und Neugierige — durch einen Paravan abgetrennt, die Nervenzentrale der Rallye — ein zweiter Raum ist als Pressezentrum eingerichtet (viele Telefone, Fernschreiber etc.) und der dritte — wohl wichtigste Raum — (wenn man die Zahl der ständigen Besucher als Maßstab nimmt) ist eine Cocktailbar.

Das beeindruckendste ist der York-Help-Service. Auf dem Gang ist vom York-Auto-Club ein Stand eingerichtet, Telefone sind installiert und eine Funkverbindung mit überall präsenten Autos ist eingerichtet worden. Egal, welchen Wunsch man hat — hier wird er erfüllt, Tag und Nacht, 24 Stunden. Hotels, Restaurants werden vermittelt, Werkstätten, Fahrer, Servicecrews, Sponsoren, ein Partner für die nächste Saison ... alles kann man dort finden. Und damit jeder die Telefon-Nr. parat hat, wird ein kleiner Zettel an die hintere seitliche Scheibe geklebt.

Die Stunden vor der Rallye

Wie vor jeder Rallye, so gibt es auch bei der Rallye of Great Britain eine Abnahme. Auf dem (vor der Abnahme) englischen Rasen der Pferderennbahn haben ca. 3 Dtzd. Renndienste, Reifen-, Elektrik-, Stoßdämpfer- und Bremsbelagfirmen Aufstellung genommen. Jeder Teilnehmer, der noch nicht durch bestimmte Aufkleber festgelegt ist, wird von einem Schwarm von Werbern überfallen.

Die Abnahme selber spielt sich vor den Wett-schaltern ab. Unter den Augen hunderter Zuschauer ziehen die technischen Kommissare ihre Show ab. Der Motor interessiert nur einen älteren Herrn, der Farbmarkierungen anbringt. Ansonsten wissen die Kommissare bei jedem Autotyp etwas Besonderes. Uns fragt er, ob wir Gruppe 2 fahren. Nachdem wir ihm erklärt haben, daß uns mit diesem Auto wohl etwas

anderes nicht übrig bleibt, meint er süffisant, daß dann die Heckablage flüssigkeitsdicht sein müsse. Jammern und Bitten hilft nichts. Nach dreistündiger Arbeit mit Blech, Klebestreifen, Glasfasern und Polyester treten wir kurz vor Ende der Abnahmezeit wieder an. Der Kommissar schnüffelt nur kurz in den Kofferraum, riecht das Polyester, sagt „o. k.“ und stempelt unsere Karte ab.

Das Buch mit allen Bordkarten das wir nach der Abnahme bekommen, stellt nicht nur uns vor Rätsel. Im Hotel studieren schon Christa, OK und Rosenmaier ergebnislos in der Ausschreibung und der Gebrauchsanweisung, die auf die Bordkarten aufgedruckt ist. Den besten Tip erhalten wir von zwei Dänen, die auch in unserem Hotel wohnen: „Einfach zufahren“. Während der Rallye wird es uns dann auch klar. Auf der Strecke gibt es keine Strafpunkte. Es entscheidet sich alles auf den Spezial-Etappen. Wenn einer seine Karenz von 60 Minuten über die im Bordbuch eingetragenen Zeiten hinaus aufgebraucht hat, wird ihm an der nächsten Kontrolle einfach sein Bordbuch weggenommen.

Wenn ein Beifahrer Lust hat, kann er seine Kenntnisse auffrischen und Anfang und Ende der 80 Spezial-etappen mittels der angegebenen Koordinaten in den 45 topographischen Karten feststellen. Nötig ist das nicht unbedingt, wenn man nicht aus dem Streckenbuch herauskommt. Die Topos haben übrigens den Maßstab von 1 Inch : 1 Mile.



Sparziel: Urlaub.



In Urlaub fahren ohne sparen. Manche können's, die meisten nicht. Da hilft ein Spar-Dauerauftrag bei Ihrer Sparkasse.

»Sparen lassen« bei der Sparkasse – tun Sie's schon?

wenn's um Geld geht
Sparkasse 

**STADTSPARKASSE
MÜNCHEN**

Die Ritter . . . und ihre Knappen

Rally No.	Driver/Co-Driver	Nationality	Entrant	Car	Capacity (cc's)	Rally Class
1	Roger Clark Tony Mason	GB	Team Esso Uniflo/ Roger Clark	Ford Escort RS 1600	1998	6
7	Stig Blomqvist Arne Hertz	S	Saab-Scania	Saab 96 V4	1815	6
3	Jean-Luc Therier	F	Alpine Renault	Alpine Renault Berlinette	1800	4
4	Bjorn Waldegaard Hans Thorszelius	S	BMW Motorsport GmbH	BMW 2002	1990	6
5	Harry Kallstrom Claes Billstam	S	Datsun UK Ltd.	Datsun 240Z	2394	9
6	Hannu Mikkola John Davenport	SF/GB	Milk Marketing Board/ Ford Motor Co. Ltd.	Ford Escort RS 1600	1998	6
7	Per Eklund Bo Reinicke	S	Saab-Scania	Saab 96 V4	1815	6
8	Jean-Pierre Nicholas	F	Alpine Renault	Alpine Renault Berlinette	1800	4
9	Ove Andersson Gerraint Philips	S/GB	Team St. Bruno	Toyota Celicia	1588	5
10	Rauno Aaltonen Paul Easter	SF/GB	Irmischer Tuning	Opel-Ascona-A-1900	1985	6
11	Achim Warmbold Jean Todt	D/F	BMW Motorsport GmbH	BMW 2002	1990	6
12	Ove Eriksson Björn Cederberg	S	General Motors Dealer Association	Opel Ascona Rallye	1999	6
13	Timo Makinen Henry Liddon	SF/GB	Milk Marketing Board/ Ford Motor Co. Ltd.	Ford Escort RS 1600	1998	6
14	Simo Lampinen Solve Andreasson	SF/S	Saab-Scania	Saab 96 V4	1815	6
15	Anders Kullang Donald Karlsson	S	General Motors Dealer Association	Opel Ascona Rallye	1999	6
16	Amilcare Ballistreri Silvio Maiga			Lancia Fulvia HF		
17	Tony Fall Mike Wood	GB	Datsun UK Ltd.	Datsun 240Z	2394	9
18	Marku Alen Ilkka Kivimaki	SF	Motorcraft	Ford Escort RS 1600	1800	6
19	Sergio Barbasio		Fiat Spa Turin	Fiat 1800 Spyder	1798	2
20	Andrew Cowan Johnstone Syer	GB	The Scotsman	Ford Escort RS 1600	1997	6
21	Gunnar Blomqvist	S	G. Blomqvist	Opel Ascona	1900	6*
22	Chris Sclater Martin Holmes	GB	Datsun UK Ltd.	Datsun 240Z	2394	9
23	Leif Asterhag Anders Gullberg	S	Team St. Bruno	Toyota Celica	1588	5
24	Tapio Rainio Klaus Lehto	SF	Oy Scan-Auto Ab	Saab 96 V4	1815	6
25	Adrian Boyd Robert McBurney	GB	Lombard & Ulster Rally Team	Ford Escort RS 1600	1800	6
26	Walter Rohrl Jochen Berger		Irmischer Tuning	Opel Ascona	1998	6
27	Shekhar Metha Keith Wood	GB	Datsun UK Ltd.	Datsun Sunny Coupe	1298	4
89	David Thompson Maurice Isley	GB	D. Thompson	Vauxhall Firenza	2279	7*
90	Winfried Herrmann Christa Herrmann	D	Motorsport-Club Stuttgart	Volkswagen	1570	5
91	Curt Nelskyla Tony McMahon	SF	Blue Dose Team	BMW 2002	1990	2
92	Jürgen Freisler Bernhard Eilert	D	J. Freisler	BMW 2002	1977	6*
93	Michael Clarke John Macneill	GB	Sheraton Securities Ltd.	Ford Escort RS 1600	1698	6
94	Colin Vandervell Andrew Marriott	GB	Triplex Laminated Windscreens	Ford Escort RS 1600	1800	6

Wenn's um Reifen geht

FABRICIUS

MODERNE REIFEN-SPEZIALBETRIEBE.

FABRICIUS-Rallye-Shop für heiße Öfen

Alles, was mit Reifen, Fahrgestell und Zubehör zu tun hat, finden Liebhaberschnellerwagen natürlich bei FABRICIUS – ebenso wie Wettbewerbsfahrer für Sportwagen- und Rallye-Konkurrenzen.

**Wenn's um Reifen geht – FABRICIUS
Moderne Reifen-Spezial-Betriebe**

FABRICIUS München-Moosach,
Wildermuthstr. 85, 800 m stadtauswärts vor dem Dachauer Auto-Kino

Die Weltelite fährt Goodyear.



Die Parks

Tagsüber ist die Rallye eine große Show. Es geht durch Parks, Sägewerke, Campingplätze und Abraumhalden. Stellen Sie sich vor, im Englischen Garten oder im Nymphenburger Schloßpark findet eine SP statt. Es kommen Tausende von Zuschauern, und was noch erstaunlicher ist, sie zahlen Eintritt, um die Großen der Rallyewelt driften zu sehen. Die Zuschauer setzen sich völlig anders zusammen als bei uns. An der Strecke findet man ganze Familien mit Kind und Großmutter, Veteranen, Klosterschwestern oder auch eine Schulklasse, die einen Ausflug zur Rallye macht.

Roundabout

Der Kreisverkehr ist bestimmt eine britische Erfindung. Fast sämtliche Kreuzungen, auch außerhalb Ortschaften, sind mit Roundabouts ausgerüstet. Ja, sogar Autobahnen kreuzen sich mittels Kreisverkehr.

Die Staatsforste

Die eigentlichen Würfel fallen in den beiden Nächten und in der dritten kleinen Schleife. Ort der Handlung: die Staatsforste von Wales, Schottland und der Grafschaft York. Wegen dieser Sonderprüfungen ist die Rallye mit Recht berühmt. Im Gegensatz zu den relativ kurzen Tagesetappen fährt man hier 35 km und mehr auf prächtigen Forststraßen, um dann 2 km weiter zur nächsten 30 km-Etappe zu kommen.

Benzinkrise

In Großbritannien wirkt sich das Olembaro der Araber eher aus als auf dem Kontinent. An den Zapfsäulen werden nur noch 4 Gallonen ausgeschrieben (ca. 20 l). Kanister werden nicht mehr aufgefüllt. Die Rallyeleitung leistet ihren Beitrag zur Sparsamkeit: die Rallye wird um 10% verkürzt. Das entspricht der um 10% verminderten Öllieferung. Im übrigen bekommen Rallyefahrer und Serviceleute überall ihren Spirit, auch in Kanister.

	INTER MILES	TOTAL MILES	LOCALITY	ROAD NO.	DIRECTION
Map 129	0.44	50.96		A 49	
	0.53	51.49		A 4117	Kidderminster
	0.14	51.63		A 4117	Kidderminster
	1.59	53.22		B 4364	Bridgnorth
	0.56	53.78			Bridgnorth
	6.49	60.27			Enter Stage
			SPECIAL STAGE 31 Burwarton		
	2.43	62.70	PASSAGE CONTROL PC 11 Burwarton		Leave Stage
	0.60	63.30			
	0.73	64.03	Timberyard		Enter Stage
			SPECIAL STAGE 32 Bridgnorth		
	3.02	67.05		B 4364	Leave Stage
	1.07	68.12	Neenton		
Map 130	6.17	74.29	Bridgnorth	A 458	Kidderminster

CARD NUMBER		CAR NO.		
S 11		92		
SS 21 Brenin East OPENS 01-27	FINISH	H	M	S
		04	36	13
TARGET TIME 3-00	START	04	31	00
MAX. TIME 18-00	TIME TAKEN	—		
SS 22 Brenin West OPENS 01-38	FINISH	H	M	S
		05	12	34
TARGET TIME 7-00	START	04	55	00
MAX. TIME 22-00	TIME TAKEN	—		
SS 23 Penmachno S OPENS 02-19	FINISH	H	M	S
TARGET TIME 5-00	START			00
MAX. TIME 20-00	TIME TAKEN	—		
SS 24 Penmachno N. OPENS 02-27	FINISH	H	M	S
TARGET TIME 2-30	START			00
MAX. TIME 17-30	TIME TAKEN	—		
SIGNATURE		OFFICIAL USE		
PC 9 (OPENS 02.37)				
THIS CARD TO BE REMOVED AT: PC9 (Pentre Voelas)				

Die Servicerrallye

Die Servicefahrer bekommen vom Veranstalter das gleiche Streckenbuch wie die Fahrer. Wenn eine Wertungsprüfung kommt, schlägt man die hinteren Seiten auf. Dort steht dann, wie der Servicewagen zu fahren hat, um wieder auf die Strecke zu kommen.

Da fast jeder Teilnehmer seinen Servicewagen dabei hat, fahren wir ständig zwischen den gleichen Transits, Bedfords und anderen Kleinlastwagen. Jeder Servicemann bekommt auch das Rallyeabzeichen mit Jahresspange in rot. Als angekommener Teilnehmer wäre die Spange blau, bei ausgefallenen Fahrern weiß. Bei manchen hängt die Leiter in allen Farben bis zum Gürtel.

Die Auswertung

Für die Ermittlung des Ergebnisses ist das Computerring Team der University of York verantwortlich. Hier wird demonstriert, wie eine Auswertung per Computer sein kann. Nicht nur im Headquartier, sondern auch an allen möglichen Punkten der Strecke sind hochaktuelle Zwischenergebnisse mit allen Zeiten sowie der augenblicklichen Placierung in Gruppe, Klasse und Gesamt für sämtliche Fahrer ausgehängt. Das mindeste ist, daß an allen DK's oder ZK's vor die Windschutzscheibe eine Tafel mit dem augenblicklichen Stand unter den ersten 14 gehalten wird.

Auf einer solchen Tafel liest man unter der Überschrift Bemerkungen: „Waldegaard verließ die Strecke und überschlug sich, verlor aber wenig Zeit. Ballestreri fuhr in den Wald. Die Funktionäre überlegen sich, ob sie nicht ein paar Bäume fällen müssen, damit sie ihn wieder auf die Straße bekommen.“

Die Presse

Was in Deutschland die Bildzeitung, ist für Großbritannien der Daily Mirror. Diese Zeitung sponsert die Rallye. Oh, sie druckt Plakate, Handzettel, Hinweispeile und -schilder und die letzte Seite der Zeitung steht jeden Tag für die Neuigkeiten von der Rallye zur Verfügung.

Auch die anderen wichtigen Tages-, Lokal- und Wochenzeitungen berichten ausführlich über die Rallye. Die BBC sendet 2X täglich einen größeren Bericht und im Fernsehen werden auch mehrere Filme über die Rallye gezeigt.

Der Rallyeball

Mit den Fahrtunterlagen bekommen wir zwei Eintrittskarten für den Rallyeball am letzten Abend. Da die frei verkäuflichen Eintrittskarten schon mehrere Tage vor dem Ball vergriffen sind, beschleicht uns eine dunkle Vorahnung.

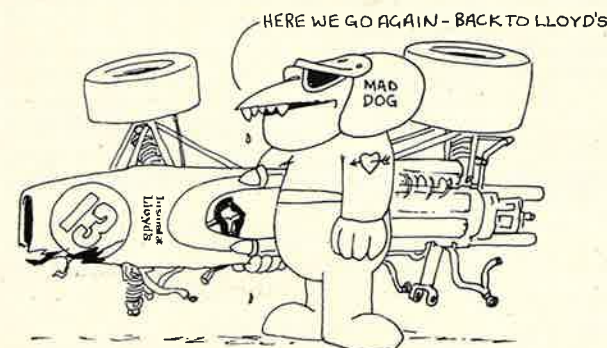
Der Ballsaal, ein riesiger Tanzschuppen, ist dann auch total überfüllt. Sämtliche Teens und Twens aus der gesamten Umgebung scheinen anwesend zu sein, um nach Diskothekmusik (Radio Caroline-Disc-Jockey) oder Original-Beatkapellenrhythmen auf der Tanzfläche herumzuhüpfen. Die Zimmermädchen unseres Hotels sind auch komplett vertreten.

Im Foyer steht der frischgewaschene Escort des Siegers und die BBC überträgt das Ganze live im Fernsehen. Rallyefahrer jedoch sind dort außer uns augenscheinlich keine anzutreffen.

Zurück zum Kontinent benutzen wir wieder die Fähre von Hull nach Rotterdam. Die Überfahrt ist für uns nicht ganz so ruhig wie auf dem Hinweg. Zusammen mit Herrmanns und Irmscher sitze ich noch in der Bar bei 60 Pfennig Whisky (zollfrei) und resümiere.

Wenn jemand etwas erleben will und dabei eine schöne Rallye fahren will in einem motorsportfreundlichen Land, dann soll er die Rallye of Great Britain fahren.

Bernhard Eilert



ONS sagte onS

ohne nationalen Sport sozusagen. Im Heft 12/73 verordnete die Oberste Nationale Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland, daß vorerst einmal kein solcher mehr sein darf. Die Energiekrise, die fast keine ist, sondern nur der Grund einer neuen Teuerungswelle, ist der Grund. Es werden keine Genehmigungen für Motorsport erteilt. Man müßte eigentlich Verständnis dafür aufbringen, es muß schließlich gespart werden. Aber das tun doch die meisten Motorsportler die ganze Woche, damit sie am Wochenende fahren können. Und das Sonntags-Fahrverbot läßt sowieso keinen Motorsport zu, daß ich nicht lache. Der Samstag ist ja schließlich auch noch. Und wenn jetzt jemand sagt, die Ausübung von Motorsport wäre eine Provokation der beschränkten (selbstverständlich mineralölbeschränkten) Bevölkerung, dann ist er beschränkt. Wenn Lieschen Müller mit Onkel Herrmann zum Kaffeetrinken nach Salzburg fahren darf, dann darf ich auch nach Passau zum Slalomfahren fahren. Der Ausflug ist für den einen Salzburg und für den anderen eben Passau und der Liter Benzin, den ich auf dem Slalom-Parcour benötige, der kann gar keine Verschwendung sein. Man hätte es seitens der ONS eigentlich den Clubs überlassen sollen, ob sie einen behördlichen Sanktus bekommen oder nicht. Ich glaube, es hätte weiterhin fast regelmäßig Motorsport gegeben. Sollte die Wahlmöglichkeit des fahrerischen Abstinenztages kommen, so werden die Motorsportler doch den Montag oder Dienstag wählen, denn da stehen ihre Geräte meistens doch in den Werkstätten zum Überholen.

Die göttliche Heerschar in Frankfurt hat entschieden und veröffentlicht, Motorsport wird auf ihr Geheiß hin in den nächsten Monaten nicht sein. So stand es in Heft 12/73 drittelseitig, sehr klein gedruckt, damit sehr viel Platz noch übrig bleibt für die Anzeigen der Veranstaltungen, die im Januar oder Februar sein sollten, aber nicht dürfen. Diese Anzeigen für etwas, was gar nicht mehr sein darf, mußten

aber noch mit hinein, nicht zwecks der Werbung für die Veranstaltung (die wurde ja drittelseitig pauschal abgesagt), sondern wegen des lieben, raten Sie mal, aber doch nicht des Geldes wegen, wo denken Sie hin.

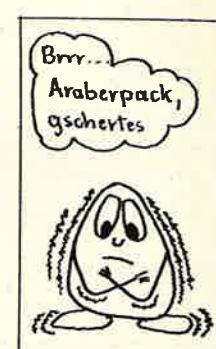
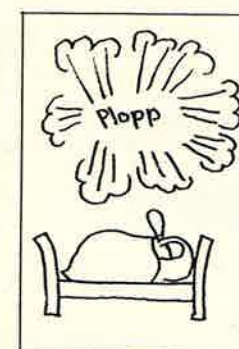
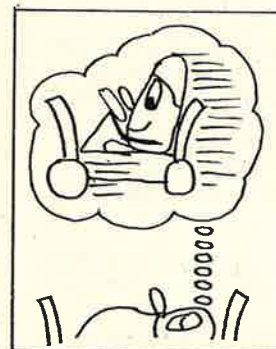
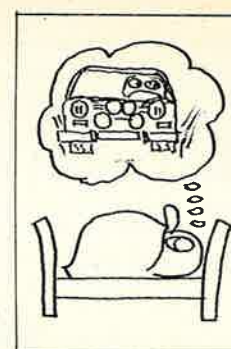
Wir haben noch weiter gelesen, im Heft 12/73 der ONS-Mitteilungen, da wird den Aktiven empfohlen, doch rechtzeitig zu Jahresbeginn ihr grünes oder weißes Papier zu beantragen, damit sie rechtzeitig in den Besitz ihres Fahrtberechtigungsausweises kommen, für den sie vorerst einmal gemäß ONS-Beschluß gar keine Verwendung haben. Ach so, fast vergessen, die Gebühr ist ja sofort zu überweisen. Also doch Klinge-ling-kling-ling, die Registrierkassen müssen auch ohne Öl wie geschmiert laufen.

Wenn ich Lizenzfahrer wäre, ich würde noch warten mit dem Antrag, denn vielleicht ist zwischenzeitlich doch irgendwo ein Eisssalom, oder eine kleine Orientierungsfahrt etc. und die dürfte ich ja fahren, wenn ich die Lizenz noch nicht beantragt hätte, denn ohne Unterschrift kein Vertrag und damit keine Vorschriften für 1974.

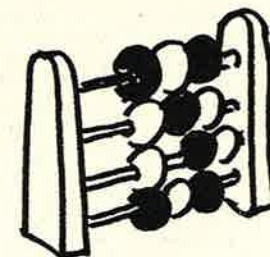
Beim Blättern von hinten nach vorne und von vorne nach hinten im Heft 12/73 der ONS-Mitteilungen konnte ich es nicht finden, aber vielleicht haben Sie es gefunden, die Veröffentlichung des ONS-Beschlusses, daß die von der Energiekriseneinschränkung betroffenen, durch die ONS pauschal abgesagten Veranstaltungen insofern unterstützt werden, daß die Veranstalter die nicht gerade niedrige ONS-Genehmigungsgebühr zurückerstattet erhalten. Viele Clubs haben für ihre Januar- oder Februar-Termine bereits viel Geld und Zeit investiert und warten sicher jetzt auf die noble Geste der ONS, sozusagen auf den Tropfen auf dem heißen Stein.

Generalverbot und Anzeigen mit Gebühren und Ausweise und Lizenzen mit Gebühren, wie sagte doch ein großer Biertisch-Philosoph:

Geld ist wie Harzer Käse,
Harzer Käse schmeckt, auch wenn er stinkt.



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



Peter Schöller,
8 München 80, Steinhauser Str. 37,
Tel. 4736 49

Das neue FIAT 128 Sport Coupé erwartet Sie bei uns!

FIAT



4 Modelle, ab 7.780,-

FIAT

Vertragswerkstatt
und Händler

A. Schröfl

Neuwagen — Reparatur
Ersatzteile — Zubehör
Tankstelle — Pflegedienst
Unfallinstandsetzung
Einbrenn-Lackiererei

8035 Gauting bei München
Grubmühlerfeldstraße 52
Telefon 08 11 / 8 50 42 37

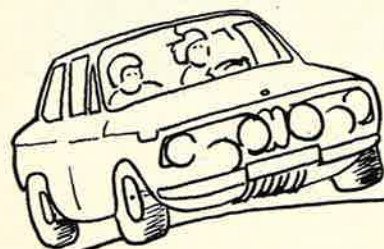
- Über den FIAT-Sport-
pokal
- berät Sie unverbindlich
- unser Herr RITTER

Bei uns wird Ihr FIAT fachmännisch betreut und auch Tuning-Arbeiten werden vorgenommen



Kurt Abtmayr

BMW Vertragswerkstatt
Unfallinst.
Ersatzteilverkauf
Telefon
Tag und Nacht
52 55 23
Pannendienst
und
Abschleppdienst



Betreuer motorsportlicher BMW-Fahrzeuge

Berichtigungen

Naumann irrte als er die inoffizielle Reihenfolge der Gau-Rallyemeisterschaft zusammenstellte. Er berücksichtigte nur den Passus, daß bei Punktegleichheit das bessere Ergebnis der Chiemgau-Rallye entscheidend ist. Vorher wäre aber noch die Anzahl der Klassensiege maßgebend gewesen. Es gab damit kleinere Verschiebungen im Mittelfeld, aber der ADAC ehrte im Holiday-Inn selbstverständlich in der richtigen Reihenfolge.

Giftspritze irrte nicht, sondern war für das Thema nur etwas zu spät dran. Sie berichtete, daß nur ein Kurz-Rallye-Veranstalter für 1974 wieder eine „NAR“ (Nur-Ausweissfahrer-Rallye) wollte. Das stimmte noch, sofern es sich auf die Ende Oktober durchgeführte Sportleiter-Sitzung bezog. Zwischenzeitlich haben die Clubs aber etwas anders angemeldet, als sie damals mündlich kund taten. Es könnte also sein, daß es doch ein paar NAR werden, die dann für eine kleine Meisterschaft 1974 ausreichen könnten.

Report irrte auch nicht, als er berichtete, daß der Sportkommissar G. L. bis 31. 12. 73 suspendiert ist. Laut ONS-Mitteilungen 12/73 ist jedoch Suspension aufgehoben und in eine Geldstrafe umgewandelt. Um Denkfehler zu vermeiden, möchten wir darauf hinweisen, daß nur das Strafmaß geändert wurde, der Schuldspruch blieb. Diesen Hinweis halten wir für berechtigt, da bereits Gerüchte verstreut wurden, der Betreffende wäre rehabilitiert.

Für Sie gelesen im Mitteilungsblatt Nr. 4 der Bezirksgruppe München des Deutschen Touring Automobil Clubs:

Ein Phänomen

Wer kennt sie nicht, die Scuderia München, ihre Piloten und Co's. Aus dem Mitte der 60er Jahre gegründeten Club, der nur schwer in der Dachorganisation ADAC unterkam, hat sich ein Spitzenclub im Motorsport gemauert.

Welcher Club kann es sich heute bei der Überzahl von Motorsportclubs schon leisten, Beitrittsanträge abzulehnen die Scuderia könnte es. Dieser Club ist so gefestigt, daß er bestimmte Voraussetzungen bei der Aufnahme fordern kann. Wen wundert es, daß die Scuderia die guten Rallyespezialisten anzieht wie das Licht die Motten. Mag es für die einzelnen Clubs bedauerlich sein, gute Leute die sich in ihren Reihen die ersten Sporen verdienten, zu verlieren, so dienlich ist es der Sache.

Mit der Konzentration der überdurchschnittlichen Rallyespezialisten auf die Scuderia München ist eine Entwicklung zu verzeichnen, die dem örtlichen Rallyesport weit über unsere regionale Grenze hinaus Geltung verschafft. Hat sich der AC Bavaria bereits etabliert, so ist die Scuderia auf dem besten Weg es ihm gleichzutun um nicht zu sagen in der Breitenarbeit zu übertreffen.

Mag sein, daß mancher Sportleiter der zu zahlreichen Motorsportclubs mit Neid auf die Scuderia blickt, richtiger wäre, die Scuderia auch als Nichtmitglied, soweit erforderlich, auf ihren eingeschlagenen Weg zu unterstützen und die Vereinsmeierei in den Hintergrund zu stellen.

Das Schlagwort sollte heißen:
NICHT GEGENEINANDER SONDERN FÜREINANDER

Leute wie Liebl, Thalmeier, der leider tödlich verunglückte Triebbsbach, Stroppe, Verlaan plus Heidi, Scholz, Eilert, Naumann, nur um einige zu nennen, sind und waren in der Lage den Rallyesport in Südbayern aus der Talsohle zu führen. Mit unser aller Unterstützung müßte es gelingen, ihn gesellschaftsfähig zu machen, wir alle, die Motorsport betreiben, wären in irgend-einer Form die Nutznießer.

Dieses Brief betrifft: „Igor, der Zweifelnde“.

Liebes Herr Redakteur,

hat Igor geglaubt fest, daß Untergruppe „GPDS“ wurde aufgelöst zugunsten von Untergruppe „SAF“. Sind Igor aber gekommen Zweifel, ob Meinung seine ist richtig, da er hat gesehen Scuderianer trainierendes, auf Gehweg in Kardinal-Faulhaber-Straße kurz vor Promenade-Platz am 8. 12. 1973 gegen 16.00 h. War Training mit BMW weißes mit Aufschrift verschmörkeltes „Scuderia München“, auf Motorhaube, nicht billig. Hatten Bordsteinschwalben städtische hinterlassen Liebesgrüße unter Wischer für Scheibe vorderes. Vermutet Igor, daß Scuderia will werden Club noch vielseitigeres und macht

Untergruppe GPDS für Ausweissfahrer und Orientierer und Untergruppe FAS soll werden Meisterklasse, wo ist reserviert für Spezialisten.

Stellt Igor nicht ernst gemeintes, aber termin-gerechtes Antrag, bei Jahreshauptversammlung am 8. 1. 1974 zu erweitern Tagesordnung um zusätzliches Punkt:

Wahl der Vorsitzenden für die Untergruppen „SAF“ und „GPDS“.

Wollte Igor auch zu Ende 1973 wünschen allen Freunden seinen, „Frohe Weihnachten und viel Glück für Jahr 1974“. Ist aber leider ausgefallen Heft 12 für Monat Dezember. Muß Igor deshalb nachholen Glückwünsche seine in Heft Januar 1974.

Verbunden mit Glückwünschen bittet Igor alle, die er hat kommentiert, kritisiert und glossiert im Jahr 1973 um Entschuldigung für Misse(?) -Taten seine. Kann aber auch nicht versprechen Besserung, da Igor muß schreiben auch in Zukunft „mit Bandagen harten“. Wurde gesungen solches bereits an Wiege seiner.

Hat Igor erfahren, daß ausfällt „Monte 74“ wegen Energie-Krise. Benötigt deshalb Rebellen-führer Khalfi für Veranstaltung diese, auch Sekretär keinen. Empfiehlt Igor aber Bewerbern und Anwärtern allen, Training fortzusetzen ständig, um nicht zu kommen aus Übung.

Glückwunsch heutiges gilt mit Verspätung

Team Gerber/Wutz

zur Erringung der Gau-Automobil-Rallye-Meisterschaft und auch

Jürgen „Kaufi“

zum Gewinn des Wickenhäuser-Sport-Pokal.

Daumen beide hält Igor auch weiterhin für „Renn-Biene Lisa“ und hofft, daß Tun dieses bringt Erfolge große in Jahr kommendem.

Kann Igor heute über „Motorsportliches“ nur sagen, daß er beneidet Scuderianer alle und auch Teilnehmer sonstige, wo haben genossen als Abschluß von Saison, RAC-Rallye in England. Hoffte Igor, daß trotz Einstellung der Ölscheichs, wird möglich sein, auch 1974 zu fahren Rennen, Rallyes usw.

Es grüßt herzlich
IGOR

PS.: Falls Ölscheich als Sponsor für 1974 noch frei, bittet Igor um Vermittlung.

Betr.: Leserforum

Liebe Scuderianer,

nun möchte ich nicht gerne in jeder Ausgabe von Ihnen unter dem Leserforum in Erscheinung treten, doch ist es mir ein Bedürfnis, bei Herrn Dietmayer Abbitte zu tun, den ich der polemischen Behandlung der Sicherheit im Motorsport bezichtigte. Es ist richtig, daß in dem aufgezeigten Fall der Münchner Merkur sich polemisch der Angelegenheit angenommen hat, doch freut es mich, daß auch Sie mit meinen Ansichten einig gehen. Auch habe ich gerne zur Kenntnis genommen, daß ein verallgemeinerndes Urteil über Sportkommissare mit der Leserschrift nicht gegeben sein sollte. Die Person des von der Kritik getroffenen Sportkommissars ist mir bekannt. Insoweit bedurfte es nicht eines vertraulichen Gesprächs mit dem DSK-Vizepräsidenten. Mir ging es grundsätzlich nur um die allgemeine Einstellung, die ich hier herausstellen wollte.

Ich hoffe sehr, mich weiterhin an Ihrer so lebendigen Clubzeitschrift erfreuen zu können, und mit freundlichen Grüßen bin ich immer Ihr

B. Grafenhorst

BEZIRKSGRUPPE MÜNCHEN

Max Feichtmeyer

8 MÜNCHEN 80

Rosenheimer Straße 206/II

München, den 12. 12. 73

LIEBE SCUDERIANER,

leider ist es mir nicht möglich zu Eurer Weihnachtsfeier zu erscheinen, da die Bezirksgruppe München ebenfalls ihre Jahresabschlußfeier mit Siegerehrung der DTC-Meisterschaft am 14. 12. 73 abhält.

Zu Eurer Veranstaltung wünsche ich viel Vergnügen, für die nahe und weitere Zukunft der

Scuderia München viel Erfolg auf dem bisher eingeschlagenen Weg.

Als kleines Weihnachtsgeschenk erlaubt sich die Bezirksgruppe München einen Scheck über 100 DM als Auszeichnung für den hervorragenden SCUDERIA REPORT beizulegen.

Mit freundlichen Grüßen, ein erfolgreiches Jahr 1974 wünschend, verbleibt

Max Feichtmeyer

Dem Deutschen Touring Automobil Club herzlichen Dank für seine guten Wünsche und die Spende. Eines der bedauerlichsten Säumnisse des vergangenen Jahres ist für uns, nicht auf der Jahresschlußfeier des DTC gewesen zu sein.

Schmutziger Lorbeer

Der Briefträger brachte mir am 1. 12. 73 ein Schreiben des ADAC-Gau Südbayern nebst der errungenen Plakette.

Aus dem Schreiben war zu entnehmen, daß die Berufungsführer MSC Langenfeld (I. Peters / G. Hahn) sowie F. Möhring ihre Berufung zurückgezogen haben.

Damit hat nun auch die Int. 3-Städte-Rallye „München-Wien-Budapest 1973“ ihren Abschluß gefunden.

Was allerdings bleibt, ist ein fader Nachgeschmack an die Vorkommnisse in Budapest.

Es ist zwar das Recht eines jeden einzelnen, gegen Unregelmäßigkeiten, Fehler in der Organisation usw. zu protestieren. Ein Protest sollte aber auf stichhaltigen Argumenten aufgebaut und keineswegs emotionell sein.

Letzteres scheint aber der Fall gewesen zu sein, denn sonst hätte man ja jetzt nicht die Berufung zurückgezogen.

Diebald aus Rosenheim eröffnete den Reigen der Report-Bestellungen für 1974, weitere folgten, ohne daß wir noch dazu aufgerufen hatten. Aber jetzt ist es soweit, Bestellschein ausfüllen und zehn Mark in bar oder in Briefmarken beifügen und Sie erhalten den REPORT auch wieder 1974.

Mitglieder der Scuderia München und die Institutionen des ADAC, der DTC, der DSK und ähnliche erhalten ihn weiterhin kostenlos.

Es hat keinen Sinn, den Februar abzuwarten, ob er nicht doch kommt, nur bestellen hilft. Ausschneiden und unter Beifügung von DM 10,- in bar oder Briefmarken einsenden an:

SCUDERIA MÜNCHEN EV IM ADAC, 8000 MÜNCHEN 80, AMPFINGSTRASSE 35
Ich/Wir bestelle(n) hiermit für 1974 den „Scuderia-Report“

Name	Vorname	Clubzugehörigkeit
Postleitzahl	Ort	Straße
Der Betrag von DM 10,- ist beigelegt in bar / Briefmarken		

Nachdem der Protest angenommen und von den Sport-Kommissaren verhandelt und abgelehnt war, wurde von dem Recht der Berufung Gebrauch gemacht. Vor diesem Schritt hätte man aber besser einen nüchternen Denkprozeß durchzuführen, zumal es an Vorschlägen in dieser Richtung bestimmt nicht gefehlt hat.

Es blieb in einem Anflug von Selbstherrlichkeit bei der „Scheuklappen-Theorie“ und die Berufung war perfekt. Damit war die Siegerehrung geplatzt.

Fürwahr, gelinde ausgedrückt, ein unschöner Zug gegenüber dem Veranstalter und den Mit-Konkurrenten.

Es war interessant, die Ansichten unserer ausländischen Sport-Kameraden, und hier vor allem der Österreicher, zu „Protest und Berufung“ zu hören. Aber auch deutsche Teilnehmer und Gäste (Irmscher) hielten mit ihrer Meinung zu der „Qualifikation“ solcher Teilnehmer im Hinblick auf Auslands-Starts nicht zurück.

Besonders für Herrn Möhring, der ja auch bereits im Vorjahr bei der „München-Wien-Budapest“ unangenehm aufgefallen war, wäre es besser, sein Können vom „grünen Tisch“ auf die Strecke zu verlagern.

Nachdem nun zwischenzeitlich die Sieger und Plazierten ihre Pokale und Plaketten mit der Post – das ist ein toller Ersatz für die entgangene Siegerehrung – erhalten haben, möchte ich die vorgenannten Teilnehmer zur symbolischen Verleihung des

„Schmutzigen Lorbeer“ vorschlagen.

Es wäre dabei aber ungerecht, die „Kanalarbeiter“, deren Protest – vermutlich bewußt – zu spät eingereicht wurde, bei der „Auszeichnung“ zu vergessen.

Werner Brust



Wickenhäuser

Sportzentrum für OPEL-Fahrzeuge in München
Schwanthalerstr. 36 Nähe Hauptbahnhof ☎ 55 89 11



BENZIN EINSPAREN wir verhelfen Ihnen dazu

Seit wann haben Sie den Benzin-Verbrauch Ihres Wagens nicht mehr über einen längeren Zeitraum hinweg überprüft? Sind Sie sicher, daß er sich inzwischen nicht unnötig erhöht hat?

Ob ein Motor gleichen Typs zuviel Benzin schluckt oder sich mäßig verhält, läßt sich mit der einfachen Liter-pro-100-km-Rechnung nicht genau feststellen. Dazu sind für den Vergleich sowohl die Fahrtstrecken, als auch die persönlichen Fahrweisen zu unterschiedlich. **Wir messen exakt den Benzin-Verbrauch mit dem elektronischen Benzin-Durchlaufmeßgerät.** Mit diesem Gerät können wir überprüfen, ob Ihr Wagen innerhalb der Normgrenzen der Werksangabe bleibt oder sich inzwischen womöglich zu einem „Säufer“ entwickelt hat. Tut er das, so läßt sich durch eine Korrektur an der Vergasereinstellung Abhilfe schaffen. Das kann mitunter ganz schön sparen helfen.

Da der TÜV Kfz-Motore auch wegen zu giftiger Abgase beanstandet, verbinden wir damit zugleich eine Überprüfung mit unserem CO-Abgastest-Gerät.

Von Anfang Dezember bis Ende Januar bieten wir Ihnen

Vergasereinstellung und Abgasregulierung zum Sonderpreis von DM 10,—

Einladung zum Beifahrerkurs für Motorsport-Interessenten

Bekannte süddeutsche Rallyefahrer werden über die Besonderheiten des Motorsports berichten und die Aufgaben des Beifahrers zeigen. Dazu gehört auch sorgfältiges Kartenlesen zur genauen Orientierung, eine Übung, die dem Autofahrer auch sonst weiterhilft. Zum Abschluß findet eine gemeinsame Zielfahrt statt.

Termine: **30. und 31. Januar 1974** jeweils 19.00 Uhr

Beifahrerlehrgang für Aktive: Näheres auf Anfrage.



Wickenhäuser

Sportzentrum für OPEL-Fahrzeuge in München
Schwanthalerstr. 36 Nähe Hauptbahnhof ☎ 55 89 11



Die schwarze Witwe hat zugebissen

Sportliche Prüfungsfahrt Stuttgart-Straßburg-Stuttgart

Während alles, was Rang und Namen hat, gen Osten ritt, um sich über Streusiedlungen und Schmierseife des Chiemgaaues zu freuen, wollten wir erforschen, was so die Fans in der anderen Himmelsrichtung von den Stühlen hebt. Daß diese Veranstaltung einen ganz anderen Charakter haben würde, war uns von vornherein bewußt: keine Orientierung, viele Sonderprüfungen verschiedenster Art — teilweise trainierbar, allerdings nicht von uns trainiert.

Es begann auch gleich so richtig schön im französischen Stil: wenig Organisation — fast schon schlechte, aber Strecken wie vom Christkindl zu Weihnachten. Die einzige präzise Angabe in den Fahrtunterlagen war der Fußweg von der Zielankunft zum Stuttgarter Ratskeller, weil dort irgendwann einmal die Siegerehrung stattfinden sollte. Außer einer Liste der Wertungsprüfungen, teils mit Kartenskizzen, war man sich völlig selbst überlassen, was aber weiter nicht schlimm war, weil die Transportetappen überaus reichlich bemessen waren.

Beim ersten Anfassen wurde es dann auch gleich brandheiß: Truppenübungsplatz Münsingen. Erst langes Warten am Start, weil die Hälfte der Streckenposten nicht so früh aus den Federn wollte. Als schließlich doch noch Leben in den angelaschten Fahrerhaufen kam und die ersten Porsches mit der Blasmusik begannen, stempelte auch der Chef von Jansen Competition — 8 Minuten verspätet — die ZK. Dann aber wirklich eine plausible Alternative zum „Heißen Schnee“, der „Heiße Schlamm“: gut durchwachsen mit, für manche noch heißerem, Wasser und als Zugabe Panzer von links (Empfehlung an den Veranstalter: Flaggenkurs für Panzerfahrer, für die offenbar eine geschwenkte gelbe Flagge sowas bedeutet wie für unsereinen „Stoff“). Ein zweimal zu durchfahrender Rundkurs mit Zu- und Abtransport über Mondpfade bot die gewohnte Trup-

penübungsplatzmischung: Lange Geraden auf Beton (Wenn die Leute schon so viel für einen Carrera ausgeben, sollen sie wenigstens einen Anspruch auf den Gesamtsieg haben), unterbrochen von einigen 100 Metern Tiefschlamm, dann wieder ein Stück ehrlicher Waldweg (damit das Anstellen nicht verlernt wird und die Gruppe-1-Asconas mit der vierzweundzwanziger Achse wenigstens vom Gesamtsieg träumen dürfen), und ein Wasserloch — wirklich so ein echtes Waaaaa-aaaa-blubblub-blub... Da starb dann auch schon der einzige exotische Akzent der Rallye, ein Datsun 240Z mit echtem japanischen Nummernschild (!), gefahren von einem, der offenbar bei der Safari nicht genau aufgepaßt hat: Startlistenverzerrer Nummer eins Schuller, Hans Untergruppenbach. Puschner trieb die Schwarze Witwe zum ersten Mal über die volle Distanz einer Sonderprüfung. Und wie er das machte, trotz Gürtelreifen, zeigt eine Zeit unter den ersten Zehn.

Fast 20 % der Starter aber durften nach diesem Aufgalopp das viele Benzin fürs Weiterreiten sparen. Auch Favorit Carlsson (mit P. Petersen auf dem röhrlenden Irmscher-GSE) war schon hier entschlossen den Schirm zu schließen — ein schneller Mann tut sowas aber sportlich langsam: in Münsingen hatte er (man sagt Reifendefekt) 2 Minuten länger gebraucht als wir. Dann zeigte er es ihnen noch einmal auf der SP2 „Türkheim“ — beinahe. Es hatten sich halt wieder einige lange Geraden auf Teer zwischen die lieblichen Schotterpassagen geschmuggelt; und wer so viel für einen Carrera ausgibt... es war diesmal Lokalmatador Walter Vetter, der Carlsson auf jedem der 10 Kilometer 1,2 Sekunden abnahm.

Die 3. SP fiel aus: Verkehrsübungsplatz Solitude 3,5 km Kindergarten-Grand-Prix (Reifenempfehlung Racing). War es wirklich ein Veto der Behörden oder wuchs der Veranstalter hier in letzter Minute über sich selbst hinaus und erkannte, daß derartiges Klein-Klein nicht in den

Stil seiner Veranstaltung paßte. Mir tut ohnehin jedesmal das Herz weh, wenn ich privat oder rallyefahrend an dieses Denkmal des deutschen Motorsports komme: der Zeitnehmer-turm als ADAC-Funkzentrale deformiert aber noch mit den alten Werbeschriftzügen; die graue Boxenreihe — sinnlos geworden vor der schwarzen Wand des Waldes. So muß es einem Skifahrer zumute sein, wenn er an seinem Hausberg die Piste nur noch mit Straßenschuhen betreten darf, und vom Lift nur noch Berg- und Talstation stehen geblieben sind ohne Seile und Gondeln.

Ein paar Transportkilometer rüber nach Calw und schon begann wieder das Aufleben: 2,6-km-Rundkurs in der Graf-Zeppelin-Kaserne. 10 Runden Schotter und Asphalt gemischt — diesmal aber ohne Carrera-Geraden. Weil in Zehnerpulk gestartet wird und zwar an der schönsten Stelle (scharfe Links, hängend, bergab und Übergang von Lehm auf Teer), ist das Zuschauen schon ein Genuß: nach der ersten Runde gleich bolschoiverdächtige Balletteinlage der grimmigen 1600-Gr. 2-Kämpfer Rausch und Herrmann; und immer wieder Pirouetten und andere Figuren aus der Sideways-Suite. Carlsson erledigt hier nur noch einen kleinen Fernsehjob aber ohne Absicht weiterzukämpfen; wir freuen uns schon, einzige Überlebende in der Klasse zu sein: 7 Runden lang treibt der Ritter von Weichs sein Schlachtross an den applaudierenden Soldaten und Zivilisten vorbei. Da passiert es — ausgerechnet an der beschriebenen schönsten Stelle: er schaltet zurück in den Dritten, läßt die Kupplung kommen, aber das große Insekt schießt mit unverminderter Geschwindigkeit auf die Kurve zu — Balletteinlage, bis die Mühle im Gras zum Stehen kommt. Freundliche Menschen versuchen uns wieder auf die Piste zurückzuschieben. Wir merken, daß der Schalthebel ausgesprungen ist und nach wie vor der 4. Gang im Eingriff ist. Und mit dem fahren wir kurz entschlossen weiter. Es geht sogar besser als gedacht, unsere Fans applaudieren immer noch. Aber wie solls weitergehen?

Wir erwischen Carlsson noch an der nächsten ZK, sein Service aber ist schon in Würzburg am Ende der nächsten SE. Also fahren wir noch eine 4,5-km-Sprint leicht bergauf mit viel Kupplungsschleifen und im 4. Gang (die schwarze Witwe kann das mit der 4,75er Achse, wenn man ein Fünfganggetriebe hat; Ihr dürft es mir

glauben). Dann langt Irmischer-Tuning — ehe es die Veranstaltung endgültig verläßt — einmal kräftig hin: nach 10 Minuten schnurren wir ab, alle Gänge sind wieder da.

Das mußte auch sein, denn jetzt wurde Sex gemacht, im tiefsten Schwarzwald, wo noch nie ein Rallye-Schlappen hintrat. Da hatten doch die MSCler zwei Forstwege freigekommen (= SE) und auch noch geheim halten können (= X). Nur so läßt sich für einen anständigen Rallyefahrer SEX 1 und SEX 2 erklären. Es war dann aber auch fast so schön: griffiger harter roter Waldboden, rechts Wand links Abgrund mit lieblichen 100jährigen Schwarzwaldtännlein zum Bremsen. Der eben überwundene Getriebeschock hing dem Weichser Schottermeister sicher noch etwas in den Knochen, weil er sich hier leicht touristisch gab.

Bald war aber auch das vergessen, denn nach einer kurzen Bergprüfung (Eberstein) durfte er zum ersten Mal in seinem Leben auf richtig großem Racing-Fuß: Hockenheim 12 Runden kleiner Kurs. Wenn einer das zum ersten Mal tut, ist es schon erlaubt, in der Einführungs-runde in der Sachskurve außen zu überholen. Bald sah mein Dreifer aber ein, daß man hier auf der ganzen Strecke Ideallinie fahren darf, und das sogar wenn Konkurrenten in der Nähe sind, weil man dann bloß etwas länger stehen lassen muß: eigentlich ganz einfach in einem doch ziemlich starken Feld die fünftschnellste Zeit zu fahren.

Damit war der angebrochene Nachmittag schon zu Ende und das Feld bewegte sich leichten Gasfußes Straßburg zu, wo plötzlich viele zu staunen anfangen, als ihre Minute längst um die Ecke war. Solches hebt die Stimmung immer besonders, wenn hinterher eine soo lange Pause kommt. Sie dauerte hier 4 Stunden und beinhaltete eine gründliche Pflege des Sportgeräts, kostenloses Abendessen, Ergebnisausgang der ersten Wertungsprüfungen. Dann macht die Polizei Schwierigkeiten und der Start wird nochmals eine Stunde verschoben; die SE-Zeiten werden verlängert, nicht aber die satten ZK-Schnitte (um die 80). Radar- und sonstige Kontrollen werden angekündigt.

Schließlich läuft doch noch was. Alle haben Schriebe — nur wir nicht. So reiten wir blind durch Nacht und Nebel: 4 SE's auf Teer; Kurve an Kurve, alle gleich — nur ab und zu stellt sich eine als Kehre heraus. Manche lange Ge-

rade ist im Nebel nicht erkennbar, wer soll da als Blinder schon schnell sein! Irgendwie haben wir's überstanden, sogar ohne Streckenminuten trotz ehrlicher Tragweise durch die Ortschaften. (Die französische Polizei soll überhaupt hinterher sehr verwundert gewesen sein über den zahmen Strich der Deutschen; insgesamt haben sie nur 5 oder 6 Fahrzeuge erwischt, die leicht über dem Limit waren).

Auf dem Rückweg durch die Pfalz wurde noch schnell der ominöse Trifels mitgenommen. Halberzig ging's im regnerischen Morgengrauen auf Racing hinauf — und mit Herzklopfen ob der bekannt scharfsteinigen Trampelpfade wieder hinab nach Annweiler. Unsere Reifen haben's überlebt — glücklicher Weise, denn unseren Service wollten eifrige Beamte 2 Stunden nicht zurück über die Grenze lassen.

Zum Abschluß noch einmal Hockenheim: Aus den schlampigen Fahrtunterlagen entnahm ich nebst einigen anderen, daß 5 Runden zu fahren seien — tatsächlich sollten aber wieder 12 gefahren werden. Durch dieses Nichterfüllen einer Sonderprüfung brachten wir den Veranstalter ganz zum Schluß noch in leichtes Schleudern, weil in unserer Klasse niemand mehr existierte, dessen Zeit plus 20% wir laut Ausschreibung hätten bekommen müssen.

Aber über Auswertung, Aushang und Siegerehrung deckt man am besten das Tuch des Schweigens, zumal wenn man den Kampf auf der Strecke mit einem Klassensieg und an 11. Stelle in einem so stark besetzten Feld beenden konnte.

Rainer Conrad

Der Bock als Gärtner

oder das Bundesverkehrsministerium und das Automobil

Zitat aus den 17.00-Nachrichten des Bayer. Rundfunks vom 21. 9. 1973: „Mit Sorge betrachtet die Bundesregierung die zunehmend sportliche Aufmachung von Automobilen. Es müsse untersucht werden, ob ein Zusammenhang dieser Sportlichkeit und der Unfallhäufigkeit bestehe. Für diesen Fall müsse die Bundesregierung entsprechende Gegenmaßnahmen in Erwägung ziehen“. Ende des Zitats... Bitte lesen Sie's nochmal, und dann lassen Sie die Meldung so richtig schön auf der Zunge zergehen. Vielleicht bleibt sie Ihnen auch im Halse stecken, dann geht's Ihnen ähnlich wie mir. Denn mit Logik scheint's im Ministerium von Lau-Lau ebenso zuzugehen wie mit dem Öl: Akuter Mangel bis totale Ebbe. — Noch immer ist es nämlich so, daß Menschen Unfälle verursachen und nicht Maschinen. Und ein „sportliches“ Automobil ist in diesem Zusammenhang ein „sicheres“ Automobil, eben weil die Grenzwerte, die sich mit diesem Auto erreichen lassen, verschoben sind. Wenn dann irgendjemand mit einem solchen sportlichen Auto Unsinn macht, dann nicht wegen, sondern trotz seiner „Sportlichkeit“. Dann muß aber auch der Mensch, nicht das Auto verbessert werden; und

nicht etwa umgekehrt, wie Lau-Lau das anzunehmen scheint.

Aber es paßt ja so schön in das Konzept dieses Ministeriums, dem ein einheitlich grauer Brei von Einheitsautomobilen und -fahrern als Verkehr der Zukunft vorschwebt. Möglichst leitstrahl gelenkt und idiotensicher — denn sonst könnte ja mal jemand auf die Idee kommen, zu denken. Und offenbar aus eigener Erfahrung sieht man das als gefährlich an: Da veröffentlicht man Erfolgsbilanzen der 100 km-Beschränkung, ohne daneben so entscheidende Faktoren wie Wetter und Unfalltendenz der Vorjahre zu berücksichtigen. Denn dann sähe die Sache schon weit weniger eindrucksvoll aus...

Vor etwa einem Jahr ärgerte ich die Leute, als ich meinte, es würde schlimm werden mit der Verordnungssucht in unserem Lande. Heute muß ich mich berichtigen: Es wird nicht schlimm, es wird noch schlimmer. Und am schlimmsten ist, daß diejenigen, die die Möglichkeit hätten, sich zu wehren (ADAC, Presse) nichts tun oder gar noch in Begeisterungsgeschrei ausbrechen. Na dann, Prost Neujahr!

Ihr Heinz Schreiber

Nachlese zu Budapest

St.		Gesamt	Kl.
8	Dick	33. Pl.	3.
15	Segerer	30. Pl.	4.
21	Brust	21. Pl.	7. B.
57	Tita	24. Pl.	2.
58	Kolb	11. Pl.	3. B.
68	Kaufhold	5. Pl.	1. G.
69	Ritter	14. Pl.	1. G.
71	Wurmannstätter	28. Pl.	2. S.
90	Humpert	25. Pl.	3. B.
11	Röhr	1. Pl.	1.

		Bärnkopf 13,0 km		Kronegg 8,5 km	Farkasgyepu 14,5 km		Gesamt	
Bodenmais/ Aiglsbach 12,5 km	Niederalteich 19,5 km			Sürneg 12,5 km			Bakonybel 21,5 km	
68	×479,4	777,4	×413,3	413,1	396,0	706,0	850,9	4036,2
58	483,3	×767,4	441,6	404,3	423,0	737,0	896,0	4152,6
69	530,3	831,6	443,5	×384,6	407,4	742,5	891,2	4231,1
21	510,0	829,5	425,6	394,2	389,4	713,2	879,5	4141,4
57	485,4	762,8	442,3	404,0	405,4	753,8	891,6	4145,3
90	479,8	1460,8	418,2	433,6	384,6	×682,2	×840,6	4699,8
71	527,2	813,4	838,9	401,6	×359,6	759,8	931,1	4631,6
15	498,2	838,7	458,9	406,3	411,6	735,6	917,4	4266,7
8	617,2	920,9	494,7	449,0	469,2	810,6	999,7	4761,3
11	404,1	647,5	340,7	311,9	321,0	595,3	866,6	3487,1

Chris McClellan's

**fell-
boutique**

**Fina-Parkhaus
am Hofbräuhaus
Telefon 29 59 66**

**Spezialhaus für Felle aller Art
Für Dekoration und Inneneinrichtung**

Felldecken
Felltiere und viele kleine Geschenke

Felljacken in Anfertigung nach Maß

Neueste Schuhmodelle von
Sergio Rossi, Romea + Nebuloni



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

DER KOMMENTAR

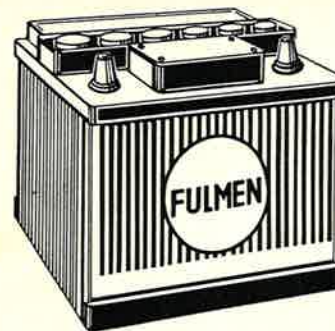
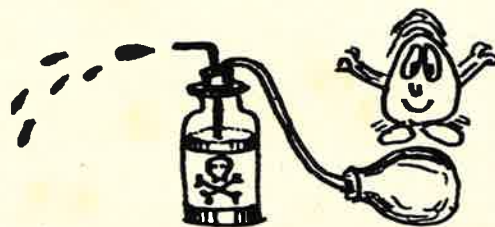
„Mensch ärgere Dich nicht“ hätte eigentlich darüber stehen müssen, denn die Sportfahrer, Streckenfunktionäre, Sportleiter jeglicher Art, Sportkommissare, technische Kommissare, Sport- und Staatsbehörden sind auch nur Menschen oder mit solchen besetzt. Daß sie sich über diese letzte, meist zuerst gelesene Seite geärgert hatten, lag ausschließlich daran, daß wir uns vorher über sie ärgern mußten. Mit Recht haben wir uns über Dinge geärgert, über die sich früher auch schon mancher das Gleiche gedacht hat, nur war es für manche ungewohnt und damit verpönt, daß man Mißstände an den Pranger stellen kann. Der Kommentar an dieser Stelle war immer eine Art Karikatur, eine „char-mante“ Übertreibung von unliebsamen Tatsachen, der in vielen Fällen irgend einen bösen Brief zur Folge hatte, dem dann aber meistens eine Vielzahl zustimmender Leserstimmen entgegenstanden, also des Einen Freud', der Anderen Leid, wie bei „Mensch ärgere Dich nicht“. Nicht ärgern, sondern nur noch wundern konnten wir uns dann, als einige Clubmitglieder nach einer Subventions-Sitzung zurückkamen und der Ansicht waren und meinten, der Report solle in bestimmten Dingen nicht so hart sein, es könnten dadurch bestimmte Aussichten für ihre Absichten nicht so aussichtsreich sein. Sie meinten, so wollten sie Andeutungen verstanden haben. Den damals eigentlich fälligen Kommentar zum „Brot essen und Lied singen“ haben wir wieder fallen gelassen, weil er jeglicher deutlicher Grundlage entbehrte, denn die Leute meinten ja nur, man könne es so verstehen. Wir haben uns damals selbst zensiert, nicht nur damals, sondern des öfteren. Wenn wir uns ein paar Male im Thema vergriffen hatten, dann war es lediglich eine zeitliche Überholung, die entschuldigt sein möchte, aber etwas Wahres war immer dran.

Mit Sicherheit wird an dieser Stelle weiterhin irgend eine Kommentierung erfolgen, zu irgendwelchen aktuellen Themen unter irgendwelchem Pseudonym, nur nicht mehr unter

Ihrer Giftspritze

Es stimmt nicht . . .

daß Feldmeier immer noch sein Auto sucht,
daß einige schon die Rallye-München-Plakette haben,
daß Gerhard Verlaan Wahlredner ist,
daß dem Motorsport keine Luxussteuer auferlegt wird,
daß Onkel Ernscht! nachts nicht zu erreichen ist,
daß schöner Hannes am Hl. Abend eine schöne Bescherung hatte,
daß Hannes ein Trambahn-Häuschen für eine Garage hält,
daß echte Scuderianer Rallies gar nicht brauchen um Autos kaputt zu machen,
daß Hesse nach der Monte-74-Absage plötzlich viele Beifahrer hatte,
daß man Mimosen statt kalt lauwarm gießen soll,
daß die ONS Kurzarbeit einführt,
daß Krisam den Jägermeister-Wettbewerb gewonnen hat,
daß Martin sich an die ausgesprochene Einladung nicht mehr erinnern kann,
daß der Heidi die Zeit zu kurz war, um mit allen tanzen zu können,
daß der Sterr nur mit ihr getanzt hat, damit sie den Kolb auch auffordert,
daß Eilert statt Beifahrerlehrgänge jetzt Nicht-raucher-Kurse abhält,
daß Axel gerne getanzt hätte,
daß durch ein Versehen das Deutsche Fernsehen die Baja-Mexico dreimal zeigte,
daß einige Scuderianer deswegen die Lizenz nicht mehr beantragen,
daß dies der letzte freie Report war, meint Heidi
daß dies nur Heidi meint, meint Franz



FULMEN JETZT AUCH IN MÜNCHEN MIT EINER WERKSEIGENEN NIEDERLASSUNG.

FULMEN IST DER GRÖSSTE FRANZÖSISCHE BATTERIE-HERSTELLER.

FULMEN IN DER ERSTAUSRÜSTUNG VIELER FRANZÖSISCHER KRAFTFAHRZEUGE.

FULMEN 1 JAHR GARANTIE AUF ALLE KFZ-BATTERIEN.

FULMEN HAT SELBSTVERSTÄNDLICH AUCH BATTERIEN FÜR ALLE DEUTSCHEN KRAFTFAHRZEUGE.

BATTERIEN



F U L M E N - AVG MBH.
NIEDERLASSUNG 8 MÜNCHEN 82
TRUDERINGERSTR. 293
TEL. 0811/422363



BATTERIEN