



Jetzt für morgen sorgen. Spar-Dauerauftrag.

Zum Beispiel für die Ausbildung Ihrer Kinder.
Monatlich kleine Beträge sind in ein
paar Jahren eine große Hilfe. Sparen Sie regelmäßig.
Denn jeden Monat ein bißchen ist viel,
viel mehr als nichts.

Stadtsparkasse München 

43 SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

43

1.176

scuderia report





Kadett GT/E

105 PS - Homologationsgewicht ca. 852 kg
 sportlich abgestuftes 5 Ganggetriebe
 Hinterachse 3.44 und 3.67
 Homologation ab 1.10.1975 Gruppe 4
 Anfang 1976 Gruppe 1

Kommen Sie zu uns, oder sprechen Sie mit unseren Mitarbeitern, die mit einem Servicewagen unsere Kunden bei Veranstaltungen betreuen.

Wir informieren Sie über das Auto, von dem in Zukunft noch viel die Rede sein wird.

Informieren Sie sich über weitere Fragen bei unseren Fachleuten auch dann, wenn Sie zunächst nur Zuschauer sind. Als unser Werkstattkunde profitieren Sie vom technischen Raffinesse unserer Mechaniker, das sich aus Renn-, Rallyes- und Sportbetreuungserfahrung ergibt. Wo Autos auf sportliche Höchstleistung an Motor und Fahrwerk getrimmt werden, steigt das Qualitätsniveau des ganzen Betriebes.



Wickenhäuser

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



1/1976

Liebe Clubmitglieder,

ich bedanke mich, für das in mich gesetzte Vertrauen bei der Jahreshauptversammlung, wo ich zum neuen 1. Vorsitzenden gewählt wurde.

Mein Ziel ist es, etwas mehr Aufschwung in das Clubleben zu bringen, wobei ich auf Ihre rege Unterstützung zähle!

An dieser Stelle möchte ich mich bei der alten Vorstandschaft für ihre produktive Arbeit im Namen des Clubs bedanken.

Etwas verspätet, wünsche ich Ihnen eine erfolgreiche und unfallfreie Saison 1976.

Ihr

Gerhard Vorlauer

Was war

Int. Rallye Bavaria 19.-21.9.1975

(Huber)-Pongratz	Fiat 128	1.KS	Gold
Kollin-(Bezdek)	Fiat 128	10.Kl.	Bronce
Kaufhold-Verlaan	Opel Ascona	6.Kl.	Gold
Rieger-Greubel	BMW 1602	15.Kl.	Silber
Wriesnik-(Markl)	Opel-Ascona	6.Kl.	Gold
Wurmseher-(Salat)	Opel-Ascona	12.Kl.	Silber
Herrmann-(Fischer)	DB 280 E	6.Kl.	Bronce
(Klaus)-Nagel M.	Fiat 128	4.Kl.	Silber
Smoley-(Pitz)	Opel Ascona	2.Kl.	Gold 2.G
(Eisenhofer)-Scholz	Opel Manta	11.Kl.	Bronce
Schöller-Scherer	Opel Ascona	13.Kl.	Bronce
Übermasser-Scharrer	Ford-Capri	3.Kl.	Bronce
Humpert-Wurmanstätter	Ford Escort		ausgef.

Stuttgarter Sportliche Prüfungsfahrt 4.10.1975

Pongratz-(Huber)	Fiat 128	1.KS	Gold
Smoley-(Pitz)	Opel-Ascona	5.Kl.	Silber

Int.Rallye München-Wien-Budapest 3.10.-5.10.1975

Humpert-Wurmanstätter	Ford-Escort	1.KS	G	5.Gesamt
Herrmann-(Fischer)	DB 280 E	1.KS	G	8.Gesamt
(Eisenhofer)-Scholz	Opel Manta			10.Gesamt
Rieger-Greubel	BMW 1602		S	
Schöller-Scherer	Opel Ascona		S	
(Heilig)-Hesse	Toyota		S	
(Klaus)-Nagel M.	Fiat 128		S	
Wriesnik-(Markl)	Opel Ascona		S	
Kollin -	Fiat 128		S	
Brust-	BMW 1602		B	

Slalom Kehlheim 12.10.1975

Schreiber Karl-Heinz	Lotus Ellan	1.KS
Kaufhold Jürgen	Opel Ascona	3.Kl.

Samerberg-Rennen 18./19.10.1975

Schöller Peter	Opel Ascona	4.Kl.
----------------	-------------	-------

Inn-Chiemgau-Rallye 25./26.10.1975

Kollin-(Bezdek)	Fiat 128	2.Kl.	S
(Lipp)-Krisam	Toyota	9.Kl.	S
Conrad-(Neubauer)	Opel Ascona	13.Kl.	B
Rieger-Greubel	BMW 1602		ausgefallen
Humpert-Balzer	Ford Escort	2.Kl.	G 5.Gesamt
Abt-Verlaan	Ford Escort	6.Kl.	S
Wurmseher-(Salat)	Opel Ascona	8.Kl.	B
Hesse-(Velte)	Simca 1100 ti	3.Kl.	S
Herrmann-(Fischer)	BMW 2002	1.KS	G 3.Gesamt
(Tita)-Kaspar	BMW 2002	2.Kl.	G 4.Gesamt
Schöller-Scherer	Opel Ascona	3.Kl.	S 6.Gesamt
(Eisenhofer)-Scholz	Opel Manta	4.Kl.	S 8.Gesamt
Übermasser-Scharrer	Ford Capri		ausgefallen

Rallye Aachen 8./9.11.1975

Wurmseher-(Salat)	Opel Ascona	5.Kl.	S	15.Gesamt
-------------------	-------------	-------	---	-----------

Orientierungsfahrt Scuderia München/PMC

Wenz -	BMW 2500	3.Gesamt
--------	----------	----------

7. Int.Jänner Rallye 1976 8.1.-10.1.1976

(Jansen)-Hesse	Simca R 2	3.Kl.	S	15.Gesamt
Wurmanstätter-Geier	Peugeot 304 S	5.Kl.	S	22.Gesamt
Appel-Verlaan	Opel Ascona	6.Kl.	S	29.Gesamt
Gerber-(Haller)	Renault Alpine			ausgefallen
Smoley-(Geistdörfer)	Opel Kadett GTE			ausgefallen
Schöller-Scherer	Fiat 128			ausgefallen

2.ADAC-Ammersee-Winter -Rallye 31.1.1976

Wegen Schwierigkeiten bei der Auswertung können diese Ergebnisse erst im nächsten Report veröffentlicht werden.

Wie bereits 1974 wurde der Gaupokal für Clubslaloms auch in der vierten Auflage in Regionen mit einem gemeinsamen Endlauf in München ausgetragen. Der PMC war dabei alleine Veranstalter und führte den Endlauf in gewohnter Exaktheit durch.

Die 47 qualifizierten Fahrer mußten den flüssigen Parcours dreimal absolvieren, wobei die zwei besten gewertet wurden. Insgesamt 5 Teilnehmer traten mit der maximalen Punktzahl als Hauptfavoriten an. Darunter unser Clubmitglied Heinz Schreiber auf seinem Lotus Seven 1600.

In der Gruppe A Klasse 1 startete mit Alfred Faas vom RAMC Nördlingen ein Fahrer mit "vollen" Punkten und sicherte sich durch einen weiteren Sieg seine Anwartschaft auf den Gesamtsieg. Bis 1150 startete ein in unserem Raum unbekannter Mann auf Audi 50 mit ebenfalls 80 Pkt., enttäuschte aber auf der ganzen Linie und schied mit einem letzten Klassenrang aus dem Favoritenkreis aus.

Mit Willi Wiener und Manfred Spiegel landeten zwei weitere Soer einen Klassensieg. Die absolute Überraschung bahnte sich aber nach dem ersten Lauf der Gruppe B bis 1600 an, als ein New-Comer mit einem Ford Capri (Sie haben richtig gelesen) Bestzeit vorlegte. Trotz vollem Einsatz und drei fehlerlosen Zeiten konnte Heinz diesen Capri nicht halten und mußte sich mit dem zweiten Klassenrang zufriedengeben. Auch bei ihm der Traum vom Gaupokal 1975 vorbei.

Überhaupt war kein Lotustag da auch Michael Heyne einem Klassengegner auf Simca den Vortritt lassen mußte. Der Simcafahrer Kerschl aus Osterhofen (anscheinend ein Schüler von Josef Blöchl) konnte im 2. und 3. Lauf den Capri um 2 Zehntel abfangen und erreichte den Gesamtsieg.

Das Gesamtergebnis im Gaupokal 1975 lautete damit:

1. Wiener Willi	MSC Röhrenbach	Simca	120 Pkt.
2. Spiegel Manfred	AC Regensburg	Steyr Puch	120 "
3. Faas Alfred	RAMC Nördlingen	Autobianchi	120 "
4. Schreiber Heinz	Scuderia Mohn.	Lotus 7	116 "
5. Wohlschlägel H.	MSC Gleisental	Porsche C.	115 "
6. Heyne Michael	MSC Kelheim	Lotus 7	111 "

bei Punktgleichheit entschied die bessere Zeit beim Endlauf.

Das verbesserte Punkteschema (die Vorlaufpunkte wurden zusammen mit dem Endlaufergebnis gewertet) fand allgemein Zustimmung und auch unsere Freunde vom PMC erhielten von den Teilnehmern viel Beifall.

Thalmair

CLUB *aktuell*

11. 4. 76 NG-Slalom (mit PMC)

1. 5. 76 O.N.S. Slalom (mit PMC)

24. 7. 76 Gaudifahrt mit Sommernachtsfest in Obing (es ist angebracht, sich bald um Übernachtungsmöglichkeiten zu kümmern, da das Hause Wurmanstätter ausgebucht ist. Für Liegen-oder Schlafsackbesitzer kann ein Raum zur Verfügung gestellt werden.)

21. 9. 76 Wies'n - Besuch

16.10. 76 Orientierungsfahrt (mit PMC)

24.10. 76 Gauendlauf-Slalom (mit PMC)

10.12. 76 Jahresschlußfeier und Ehrungen

8. 2. 77 Jahreshauptversammlung

Vor jeder Veranstaltung wird nochmal gesondert darauf hingewiesen!

U n d n a t ü r l i c h d i e C l u b a b e n d e n i c h t
v e r g e s s e n !

Sportfahrerstammtisch

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

Das könnte Sie interessieren

21. Febr.	Rallye Königsbrunn	BRM
28./29. Febr.	Rallye Hanseatic	
6. März	Herkomer Rallye	BRM
6./7. März	Harz Winter-Fahrt	DRM
14. März	Auto-Cross Rosenheim	
20. März	Zuverlässigkeitsfahrt	Horb-Sulz
27./28. März	Rallye Trifels	DRM
28. März	Braun Rallye Marktheidenfeld	
3./4. April	Tag der Hohenloher Sonderprüfungen	
11. April	Gold-Slalom AC Bavaria	
17. April	Rallye Gerolstein	RP
24./25. April	Saarland-Rallye	DRM
29.4.-2.5.	Nordland Rallye	
1. Mai	Slalom Scuderia München	

NG-Sport

Ende Februar	Wickenhäuser-SSM Turnier	
20. März	Ori Indersdorf	GP
27. März	Ori Scuderia Margra	GP
3. April	Ori MC-Neuhausen	GP
4. April	Bildersuchfahrt PMC	
11. April	NG Slalom PMC/Scuderia München	
24. April	Ori ACOI	

Ewigen-Liste

In der Ewigen-Liste der Scuderia München führen:

1. Thalmeir Raimund	1156 Pkt.	8. Scholz Hannes	675 Pkt.
		9. Kaufhold Jürgen	657,5"
2. Verlaan Gerhard	1033 "	10. Smoley Walter	625 "
3. Hesse Eugen	1010 "	11. Gerber Karl-Heinz	592 "
4. Eilert Bernhard	946 "	12. Stroppe Gerhard	565 "
5. Naumann Axel	801 "	13. Schuster Günther	551 "
6. Wutz Gerd	777 "	14. Liebl Franz	537 "
7. Scherer Rainer	677 "	15. Naumann Sieglinde	504 "

Zu viel Komfort als Unfallursache?

Warum viele Autofahrer den Nebel unterschätzen.

„Kurz vor Erreichen des Burgtors galoppierte Ritter Wunibald im Nebel gegen einen Baum und verletzte sich schwer.“

Könnte so der „Policeybericht vom 13. November 1375“ gelaufen haben? Wohl kaum. Nicht etwa, weil damals die Nebel weniger dicht zu sein pflegten als heute; das behaupten nicht einmal die Meteorologen. Sondern deswegen, weil ein Pferd niemals so dumm sein könnte wie ein Auto — und ein Auto ist gemeinhin nicht dümmer als sein Fahrer.

Nur wenige Meldungen in den Polizeiberichten von 1975 erregen beim Leser soviel Kopfschütteln wie jene über Massenzusammenstöße im Nebel. Wie kann man nur! Wenn man nichts sieht, darf man doch nicht schnell fahren — oder? Manch ein Autofahrer ist zwar bei seiner Frühstückselektüre ganz fassungslos über soviel Unverstand. Aber dann setzt er sich in seinen Wagen und läßt ihn mit 140 km/h durch dicken Nebel rennen. Warum? Das weiß er wahrscheinlich selber nicht.

Dabei könnte er sich mit ein wenig Nachdenken auf die Sprünge helfen. Natürlich geht im Nebel, ohne klare Bezugspunkte zur Umgebung, das Gefühl für Geschwindigkeit größtenteils verloren. Aber weshalb schaltet der Autofahrer-Instinkt dann nicht auf Alarm? Die Antwort ist einfach: Wir haben es in unseren Wagen zu bequem. Besonders auf der Autobahn, wenn die weiße Mittellinie noch zu erkennen ist, wird Nebel nicht ernst genommen. Das schlechte Wetter ist etwas, das sich draußen abspielt — wie auf einem Fernsehschirm, den man von seinem gemütlichen Sessel aus beobachtet, wahlig gewärmt und weit weg von dem, was er zeigt. Und da sich, im Normalfall, nichts warnend von draußen einmisch (so wie sich eine vereste Straße über Lenkrad und Fahrersitz meldet), wird der Nebelfahrer eingelullt statt geweckt. Das passiert gerade dann, wenn die Sichtweite noch nicht unter 50 Meter gesunken ist. Ja, oft stellt sich sogar ein fast angenehmes Gefühl der Schwerelosigkeit ein.

Was kann man dagegen tun? Wenn der Instinkt nicht funktioniert, muß der Verstand zur Hilfe kommen. Im Nebel muß jeder Autofahrer wieder zum Individualisten werden, nicht anders als ein Kapitän, dem viele tausend Tonnen Schiff anvertraut sind. „Mitschwimmen“ im Verkehr, sonst eine hochgelobte Tugend, ist bei fehlender Sicht gefährlich. Zu schnell gefahren zu sein, nur weil der Vordermann auch zu schnell fuhr, ist eine schlechte Ausrede. Bei 100 km/h legt ein Auto fast 28 Meter in der Sekunde zurück. Das heißt, daß oft schon die halbe Sichtweite durchleitet ist, ehe der Fuß überhaupt zum Bremspedal findet. Dann reicht es nicht, und es kracht. Wer will schon gern dabei sein, das nächste Mal? Also lieber langsamer fahren, noch langsamer. Und von anderen nicht anstecken lassen. Nebel ist mehr als eine kleine Bildstörung — er ist eine Naturgewalt wie Sturm und Schnee. Sich ihm zu beugen ist nicht Feigheit. Es ist Vernunft. (DVR)

Wind und Wetter

Was hat der nebenstehende Artikel, der in einem Fachblatt für Unfallverhütung erschien, mit Motorsport, speziell mit Rallyesport zu tun? Nichts und doch alles.

Schwierige Straßen- und Wegeverhältnisse kann man bei Rallyes noch dem Bereich der sportlichen Aufgabenstellung zurechnen. Behindernde Sichtverhältnisse, wie sie Nebel und auch dichtes Schneetreiben darstellen, haben mit einer sportlichen Prüfung aber nichts mehr zu tun. Wenn Fahrtleiter oder die einzelnen Leiter von Rallye-Sonderprüfungen unter so sehr ungünstigen und sich auch ständig ändernden Sichtverhältnissen ihre Wertungsprüfung trotzdem abhalten, dann ist das nicht nur eine veranstalterische Unsportlichkeit gegenüber den unter ungleichen Bedingungen fahrenden Teilnehmern, sondern schon eine ausgeprägte Form von Idiotie, wenn nicht gar als Anstiftung zur vorsätzlichen Körperverletzung kriminell.

Die Verantwortung trägt der Veranstalter, denn die meisten Teilnehmer sind nur seine willenlosen Objekte, die sich auf ihn verlassen, nach dem Motto: was durchgeführt wird, geht auch. Aber der beste Rallye-Aufschrift und der exakteste Lese-Co sind noch lange kein Tiefflug-Radargerät.

Respekt vor den Fahrern, die bei solchen Nebelschlachten mit vollen Hosen, dafür aber klar im Kopf, aufgeben. Sie haben Mut freiwillig aufzuhören, man kann aber auch aus Feigheit weiterfahren. Laut Artikel nebenan ist das Pferd eben klüger und rennt nicht blindlings.

So wünsche ich allen Fahrern, Beifahrern, Fahrtleitern, Sonderprüfungsleitern und den aufsichtführenden sportlichen Kontrollorganen für 1976 viel Erfolg und mindestens den berühmten Pferdekopf

Ihr



Keulchen



VW-Dienst
ALFONS KRUG
8 München 81
Johanneskirchener Straße 114
Telefon 089/954267



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

Krug tuning

MÜNCHEN

SCUDERIA MÜNCHEN

Wenden Sie sich in allen Fragen zum und um den Club Scuderia München e.V. im ADAC, an die Geschäftsstelle München 80, Ampfingstr. 35, Tel. 403134 oder an die offiziellen Vertreter:

1. Vorsitzender	Gerhard Verlaan	T.:	372442
2. Vorsitzender	Rainer Conrad		240945
Sportleiter	Martin Krisam jun.	p.781602 G.782052	
Schatzmeister	Hannes Scholz		241185
Schriftführer	Monika Nagel		784842
Verkehrsreferent	Georg Feldmeier	p.358586 G.12002565	
Beisitzer	Hildegard Ditscherlein		372442

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

CLUBADEND: Jeden ersten und dritten Mittwoch im Monat im Lokal "Die Sängerwarte" in der Pettenkofer-, Ecke St. Paul-Str. Parkplätze jede Menge, gut bürgerliche Küche.

Neben allgemeinen Informationen werden Ausschreibungen und eine gutflorierende Fahrer- und Beifahrerbörse geboten. Auch 1976 werden wieder aktuelle Dia- und Filmvorträge in zwangloser Folge ohne spezielle Ankündigung geboten.

ACHTUNG: Ab 6. April 1976 ist der Clubabend immer jeden ersten und dritten DIENSTAG im Monat in unserem Clublokal.

GÄSTE sind bei unseren Clubabenden immer herzlich willkommen.



Motorenöl von ELF.
Damit die Schmierung stimmt.



BATROX-CHEMIE-VERTRIEB-KG.

Vertrieb für Chemieprodukte und Schmierstoffe der Elf-Mineralöl GmbH

8022 GRUENWALD noerdliche Münchner Str. 8
Telefon: 089 / 649 32 61 - 65

Ehrungen vom GauDeutscher Rallye-Vize-Meister = Walter SmoleyMannschaftsmeisterschaft = 1. Platz und 2. PlatzADAC-Sportabzeichen in Gold = Karl-Heinz HumpertADAC-Sportabzeichen in Silber = Josef Kaspar
Nikolaus Kollin
Georg RiegerADAC-Sportabzeichen in Bronze = Hans Höfner
Peter SchöllnerSilberne ADAC-Sportnadel = Monika Nagel
Ernst Appel
Christian Fellingner
Karl-Heinz Gerber
Jürgen Kaufhold
Manuel RauchfußEwald-Kroth-Medaille in Silber = Raimund ThalmairMitropa-Cup 1975

Humpert Karl-Heinz	4. Gesamt
Wurmanstätter Andreas	4. Gesamt
Herrmann Winfried	5. Gesamt
Humpert Karl-Heinz	2. Gruppe 1
Wurmanstätter Andreas	2. Gruppe 1
Herrmann Winfried	3. Gruppe 1

Gaumeisterschaft für Automobil-Rallye-Sport

Scholz Hannes	3. Gesamt
Hesse Eugen	6. "
Schöllner Peter	12. "
Scherer Rainer	12. "
Wurmanstätter A.	17. "
Herrmann W.	20. "

Gaumeisterschaft O.N.S.-Slalom Wiesheu Simon 12. GesamtGaupokal für NG-Slalom Schreiber Heinz 4. GesamtGaupokal für NG-Orientierungsfahrten

Wutz Erwin 4. Gesamt / Wurmseher Franz 18. Gesamt

Scuderia-Sportmeisterschaft 1975

1. Wurmanstätter Andreas	127 Pkt.		
2. Herrmann Winfried	124 "	19. Kollin Nikolaus	39 Pkt.
3. Smoley Walter	119 "	20. Scherer Rainer	36 "
4. Kaufhold Jürgen	101 "	21. Wutz Erwin	35 "
5. Humpert Karl-Heinz	91 "	22. Gerber Karl-Heinz	33 "
6. Gerold Josef	84,5 "	23. Appel Ernst	30 "
7. Hesse Eugen	76 "	24. Conrad Rainer	25 "
8. Schreiber Heinz	73 "	25. Geier Hannes	22 "
9. Wriesnik Reinhold	72 "	26. Stroppe Gerhard	21 "
10. Verlaan Gerhard	71 "	27. Fellingner Christian	17 "
11. Graubel Rainer	70 "	28. Wendt Hans	16,5 "
12. Scholz Hannes	60 "	29. Thalmair Raimund	16,5 "
13. Wurmseher Franz	57 "	30. Freisler Jürgen	13 "
14. Rauchfuß Manuel	50 "	31. Feldmeier Georg	10 "
15. Kaspar Josef	48 "	32. Liebl Franz	10 "
16. Krisam Martin	45 "	33. Herrmann Christa	8 "
17. Schöllner Peter	42,5 "	34. Ditscherlein Hildeg.	7 "
18. Nagel Monika	41 "	35. Höfner Hans	5 "

Leistungsabzeichen erhielten:

Gold mit Brillanten :	Verlaan Gerhard	1033 Pkt.
	Hesse Eugen	1010 Pkt.

Silber:	Schöllner Peter	298 Pkt.
	Wutz Erwin	283 Pkt.

Bronze:	Wurmanstätter Andreas	226 Pkt.
	Gerold Josef	161,5 Pkt.
	Graubel Rainer	130 Pkt.
	Rauchfuß Manuel	128 Pkt.

VERS.-AGENTUR REMELE

8 München 82
Schneebergstrasse 35
Tel. 426327



Alte LEIPZIGER

LEBENSVERSICHERUNGSGESELLSCHAFT AUF GEGENSEITIGKEIT

Wir sind die Spezialhandlung für Landkarten und Reiseführer



GEOGRAPHISCHE
BUCHHANDLUNG
8000 München 2 · Rosental 6

Topographische Karten
Deutsche Generalkarte
Autokarten-Autoatlanten
Wanderkarten-Wanderführer
Reiseführer-Sprachführer
Wörterbücher-Bildbände
Stadtpläne-Kreiskarten
Weltkarten-Weltatlanten
Globen
Markiermaterial

Leuchtlupe nur DM 7.80

Rallye de 3 Zustersteden(Belgien) 21.-23.11.1975

Waren Sie schon 'mal in Belgien? Im Urlaub sicher! Aber zum Rallyefahren? Man zahlt kein Startgeld(DM 350,--gespart!), übernachtete viermal umeinsohnst im Top-Hotel und sogar das Essen kostete nichts. Dafür bekommt man eine Spitzenveranstaltung geboten. Das einzige was man dafür tun muß, ist, etliche Aufkleber vom Veranstalter anbringen.

1800 km Rallyestrecke, davon 250 km Sonderprüfung auf wunderbaren Straßen, egal ob Asphalt oder Schotter, im Stil der RAC und alles geheim. Auch für Carlsson und dergleichen.

Einer aus München und Drei aus dem Bayerischen Oberland mit der "weißblauen"(braunen) probierten es aus. Wir kamen auch ca. 1400 km weit und lagen zum Zeitpunkt des Ausfalls am 10. Platz.

Der Defekt wurde mit Seife(!) behoben und so konnten wir mit eigener Kraft nach Hause fahren.

Seehund



Der Mannheim-Heidelberger STC veranstaltet jedes Jahr kurz vor der winterschlafenden Zeit sein allseits begehrtes Rennfinale: 20 Runden kleiner Kurs, die Leistungsgewicht-Klassen ergeben immer wieder einen bunt zusammengewürfelten Racing-Cocktail, so drängte es mich auch heuer wieder in die Spargelstadt. Die Fv 1300 und die LG-8-Klasse waren bereits Samstag gerannt, so daß ich nach zwei schnellen Autobahnstunden gerade rechtzeitig zum ersten Duell des Sonntags kam.

LG-Klasse 10 - 15 Kp/PS: Da waren eine Horde Gr 1-Simca, einige Bianchis, Escorts, Fiats, Audi 50 und sonstiges Gewächs. Trainingsschnellster war der Kölner Simca-Treter Ketschges, der auch vom Start weg führte. Aber bald drängte sich ein Metallicblauer durch die vielen Kahikgrünen nach vorne: Werner Krips aus dem ringbenachbarten Weinheim. Nach der 5. Runde konnte er sich auch deutlich vom Feld absetzen. Es war eine Freude, diesem Auto zuzusehen, wie es auf dem regennassen Kurs seine Runden zuverlässig, wie auf Schienen fahrend, drehte, während hauptsächlich die Simcas hart kämpften und sich gegenseitig durch die Kurven schoben. Die anderen zeigten außer gekannten Drehern und Pirouetten nicht sehr viel. Selbst FV-Star Ralf Rauh konnte in der Simca-Klasse nur hinterherfahren. Kurz vor Ende des Rennens gab es dann glücklicherweise auch für die Zuschauer eine weibliche Sondereinlage à la Wnd: Ein seitlich rollender Bianchi der Heilbronnerin Erika Albrecht in der Opel-Kurve.

Zum nächsten Part stellte sich die LG 7: Zwei Rallye-Fans trifteten mit "quer bis zum Anschlag" durch das Motodrom und zwar BMW-Kern aus Darmstadt und ein "Flying Finn" auf einer Celica. Sehr schön hier ein Schweizer mit einer Strapal-getunten Commode. Hanswurst in allen Gassen war der Nürnberger Gabler auf Hörmann-Fiat, der sechs Dreher in der Elf-Kurve brauchte bis er endlich sein Gefährt neutralisiert hatte.

3. Akt, LG-Klasse 6: Absoluter Star war hier Heinz Tubbesing auf Leinberger-Fiat, der nach vier Runden bereits das Feld zu überholen begann. Es muß schon eine Demütigung sein, wenn man in einem heißen TTS sitzt und nach 10 km Fahrstrecke der Leader bereits zum zweiten mal den Auspuff zeigt. Daß er aber PS-mäßig gar nicht so überlegen war, konnte man in der Zielgeraden sehen, wo besonders Elfrige - gerade erst Oberholte - ihm immer wieder beweisen sollten, wie schnell ihr Auto doch eigentlich war. Sehr schön auch in dieser Klasse

Holger Soltwedel auf Escort RS. Commodore-Baumann aus Aising hat von seinem spektakulären Stil wohl etwas verlernt und landet unter "ferner liefen". Erst gar nicht qualifizieren konnte sich der Isartaler Käfertreter Hofweber.

Das SV-Rennen war hier nur sehr sehr schlecht besetzt. Frank Lampe siegte mit einer halben Runde vor Tibor Meray. Alle anderen zum Teil drei- und viermal überrundet. - Sehr ernüchternd, wenn man die heiße Saison gewohnt war.

"At High Noon" macht sich die LG-Klasse 5 auf die Socken: Auch hier ein einziger Herausragender: Helmut Röser auf BMW 1600. Drei old boys versuchten, ihren Fahrzeugen das Laufen beizubringen bzw. die Richtung zu zeigen: Manfred Kilian auf Audi 80, Hans Schuller auf Datsun Cherry und Rüdiger Dahlhäuser auf einem derartig untersteuerndem giftgrünen Alfa-Sud, daß man schon dachte, er wollte bei einem Aachener Turnier das Einparken üben. Der Schwenninger Wilfried Appenzeller sorgte mit seinem NSU Brixner in der 1. Runde in der Opel-Kurve für eine erhebliche Dezimierung des Feldes, indem er sich mal kurz quer stellte, selbst aber ungeschoren davonskam. Die anderen sechs oder sieben werden sich recht herzlich bei ihm bedankt haben, da sie in den kalten Wintermonaten Blech ausklopfen dürfen.

In der LG-Klasse 9 wurde nichts Erhebendes geboten: Hubert Weis auf Gr 1-Ascona gewann mit Halbrundenvorsprung.

Wie bei einem neutralisierten 6-Tage-Rennen kam man sich beim Formel Ford Rennen vor. Keine Aktion, kein Kampf, man sah ihnen so richtig an, wie lustlos sie an diesem diesigen nassen Tag ihre 20 Kreisel herunterspulten. Tibor Meray war hier der einzig bestechende Mann.

Der Höhepunkt des Tages war der Endlauf zum O.N.S.-Pokal der Formel 3. Ernst Maring mußte hier vor Bertram Schäfer ins Ziel kommen, um ihn zu gewinnen. Die anderen lagen bereits abgeschlagen zurück. Pole-Position hatte Maring vor Schäfer. In dieser Form kamen sie auch aus der 1. Runde zurück. In der 2. Runde jedoch mußte Schäfer fliegend die Boxen aufsuchen, das kostete ihm eine halbe Runde. Maring fuhr nun sehr ruhig und weich, nachdem er in dieser Runde auch bereits einen 360°-turn hinter sich hatte. Dadurch war der Amerikaner Eddie Cheever auf Modus Toyota nach vorne gekommen, wo er auch bis ins Ziel bleiben durfte, denn Maring drehte ruhig seine Runden um 1.22 und der entfesselte Schäfer versuchte zwar sechs Runden lang alle Register zu ziehen, mußte aber einsehen, daß er 30 Sekunden gegen diesen Mann einfach nicht gutmachen konnte. Nicht glauben konnten wohl Marc Surer, Rudolf Dötsch

und selbst ein Dieter Kern, daß sie dieser bärtige Schäfer in den engen Kurven einfach stehen ließ, als hätte er einen Formel 1 Motor im Rücken. Die Zuschauer tobten und werden sich wohl gern dieser Runden erinnern bis im nächsten Jahr ein neuer Formel 3-Kampf entflammt. ONS.-Pokal-Sieger also der 48-jährige Rennwagenkonstrukteur Ernst Maring vor Bertram Schäfer.

Die heißen LG-Klassen 1, 2 und 3 waren in ein Rennen zusammengelegt. Hier blubberte vorneweg der Mainzer Peter Hoffmann auf einem PS-schwangeren Interserie-McLaren, gefolgt von einem Schweizer Strapol-getunten Ferrari mit Nicolaus Buehrer am Steuer, mit ehrwürdigem Abstand eine Horde Carreras, 2 BMW-Coupes, 2 Capris und 1 Escort. Was dieser Schweizer Ferrari-Chauffeur mit diesem schweren Boliden hier zeigte, war bewundernswert. Kein Carrera kam jemals in Schlagdistanz. Selbst bei Oberrundungen konnten sie nicht Paroli bieten. Die eindrucksvollste Porsche-Vorstellung bot der Lörracher Rolf Göring auf seinem straßenzugelassenen Gruppe 3 Carrera.

Insgesamt gesehen war dieser Renntag doch für viele ein harmonischer und zugleich hoffnungsvoller Abschluß des 75er Racing-Jahres. Man sah doch die überwältigende fahrerische Oberlegenheit einiger, die vielleicht materialmäßig gar nicht so sehr überragend ausgerüstet sind, aber trotzdem den anderen zeigen wo der Weg langgeht.



8 München 70
Brudermühlstraße 49-51
Telefon 0 89 / 7 23 31 47

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

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

AUTO-EDER

AUTOBIANCHI — FIAT — LANCIA — ALFA ROMEO — TUNING

bei auto-sport scherer

Autoflug-Automatikgurte

DM 59.-

Goodyear-Gürtelreifen

155SR13 DM 63.-
schlauchlos
165SR13 DM 66.50
schlauchlos

PHILIPS-Autoradio UKW/MW

DM 145.-

Mobil **sHc** - Formel für Sieg

1 Liter Aktionspreis für Sportfahrer DM 11.-

Alle Teile werden sofort montiert.
Alle Preise verstehen sich + 11% MwSt.

Ampfingstr. 35 Tel. 403134

7.Int. Jänner-Rallye -1.Lauf zur Rallye-Europameisterschaft

Der Badener Rallye Klub und Bürgermeister Pilz riefen und alle, alle kamen. So könnte man schreiben, wenn man die im Gasthof Dungal aushängende Zimmerreservierungsliste durchlas. Wir, von der Scuderia standen allerdings nicht drauf, da wir uns bereits Monate vorher im "Hotel Scuderia", dem Stamm-Privatquartier von Frau Anna Katzenschlager, eingemietet hatten.

6 unentwegte Teams von Scuderia München fanden den Weg ins benachbarte Österreich, um im Rallyeparadies Königswiesen ihre ersten Rallyeerfolge 1976 zu erringen. Das weitere Starterfeld entsprach allerdings nicht ganz den klingenden Namen auf der Reservierungsliste, was wohl auch an dem nicht ganz bescheidenen Startgeld gelegen haben mochte, von dem Gerüchten zufolge besonders Ausländer (Bundesdeutsche) betroffen waren. Eine Prädikatsveranstaltung muß halt auch vom Nenngeld her etwas darstellen.

Daß die im letzten Jahr etwas geschrumpfte Veranstaltung in diesem Jahr doch etwas anders war, stellte sich schon am Donnerstag, dem "Besichtigungstag" heraus. Durch die beengten Königswiesener Örtlichkeiten wurde die Abnahme ins knapp 30km entfernte Tragwein verlegt (ob sich für die Papierabnahme nicht doch ein geeigneter Raum in Königswiesen gefunden hätte?). Anschließend mußten die Teilnehmer wieder zurück, um ab 12 Uhr in entgegengesetzter Richtung eine 1,1km lange Sonderprüfung zur Feststellung der Startreihenfolge zu absolvieren. Die anschließende Streckenbesichtigung bestätigte, daß Europameisterschaftsstrecken wohl sehr hart und fahrzeugmordend beschaffen sein müssen.

Am Start am Freitagmittag von der Startrampe in Königswiesen präsentierte sich dann die gesamte österreichische Rallye-elite (ohne Russling) - aus dem Ausland Smoley, Fritzinger, Lippmann und Wittreich, ein "Conrero"-Team aus Italien, sowie wir Scuderianer Gerber/Heller (A), Wurmanstätter/Geier, Appel/Verlaan, Schöller/Scherer und Jansen/Hesse.

Die 1. Etappe, in 3 Runden á 4 WP's zu fahren, wurde mit Ausnahme von Schöller/Scherer, welche Schwierigkeiten mit der Radbefestigung hatten, von allen mehr oder weniger gut überstanden. Smoley, gehandicapt durch eine ungünstige Startposition, setzte von Anfang an den Joker und fuhr bereits auf

der 1. WP zweite Gesamtzeit, wobei er 4 Fahrzeuge überholen mußte. Nach Smoley's Ausfall hatten sich Wittman und sein Schatz auf ihrem neuen, noch nicht ganz astrein laufenden, Kadett GTE eingeschossen und fuhren Bestzeit auf Bestzeit. Zur Halbzeit hieß die Reihenfolge Wittmann-Fischer-Essig-Haider-Fritzinger und, an 22. Stelle als beste Scuderianer, Wurmanstätter/Geier.

Die 2. Etappe mit 6 Runden á 3 WP's und einem 60er Schnitt auf der Verbindung brachte die einem ERM-Lauf würdige Härte. Bereits die 2. Runde dieser "Nacht der langen Messer" brachte das Ereignis, welches die Köpfe der Sportkommissare wohl rauchen ließ. Die Entscheidung, in vielen einschlägigen Zeitschriften zur Genüge behandelt, halte ich persönlich für die Weiseste und Mutigste, die ich je erlebte; für deutsche Sportkommissare in der Behandlung von Spitzenfahrern sehr empfehlenswert. In den folgenden Runden geigte Fritzinger stark auf und schob sich immer weiter vor. Nach einer Kilometerfresser-étappe wurde in den frühen Morgenstunden wieder Tragwein und damit das Ziel erreicht.

Das Gesamtklassement sah Wittmann/Schatzl vor Fritzinger/Bretz an 3. und 4. Stelle Haider/Pattermann und Essig/Oberortner auf 2 ehemaligen Salzburg-Käfern. Jansen/Hesse landeten nach heißer Aufholjagd auf Platz 16 und Wurmanstätter/Geier trotz Keilriemenschaden und damit verbundenen 82K Min. auf Platz 22. In Wertung an 29. Stelle noch Appel/Verlaan, welche nachts von der Möglichkeit des Fahrerwechsels Gebrauch gemacht hatten. Die Siegerehrung am Marktplatz von Königswiesen war zwar gut gemeint, jedoch organisatorisch schlecht durchgeführt. Als Fazit ist zu sagen, daß mir die Veranstaltung trotz einiger Mängel gut gefallen hat. Sollte der BRK wenigstens einige Unzulänglichkeiten abzustellen versuchen, wird 1977 mein Rallyeauftritt wieder die Jänner-Rallye sein.

"Wurmi"



Der Kommentar

Alle "Aktiven" werden mir recht geben:

Die Auswertung und der Aushang, sowie die Zeitnahme sind Stiefkinder bei sonst guten Veranstaltungen.

Da zahlt man bei Veranstaltungen Startgeld, geht mit dem Veranstalter einen rechtsgültigen Vertrag ein und erwartet auch vom Veranstalter Erfüllung desselben. Hierunter ist auch die Einhaltung des Zeitplanes zu verstehen!

Erst kürzlich mußte ich wieder erleben, daß die Auswertung zu spät begonnen wurde und die paar Leute einfach überfordert waren. Daß in diesen Fällen auch der Aushang zu spät erfolgt, versteht sich von selbst. Es ist daher um so unverständlicher, daß die Hilfe von erfahrenen Aktiven dann aus verkehrtem Ehrgeiz auch noch abgelehnt wird. Warum lassen sich solche, verhältnismäßig unerfahrene Veranstalter nicht helfen?

Wenn man bereits längere Zeit vor der Veranstaltung mit anderen, rallyeerfahreneren Clubs Kontakt aufnahm, könnten sicher Leute zur Zeitnahme und Auswertung gefunden werden. Auch der Teilnehmer hat sich an die Ausschreibung zu halten und pünktlichst zur Abnahme usw. zu erscheinen. Warum nicht auch der Veranstalter???

Ich hoffe, daß diese Zeilen bei manchen Veranstaltern sinnvolle Früchte tragen!

G.V.

Es stimmt nicht, ...

daß man mit Blinkerhebeln Uhren aufzieht.

daß man mit österreichischen Beifahrern eher ankommt

daß man mit 3 Zylindern nicht ans Ziel kommt

daß jetzt alle auf VW umsteigen wollen

daß Geschwindigkeit gleich Schnelligkeit ist

daß der Beste auch Meister wird

daß Polizeifahrzeuge nicht geländegängig sind

daß Theorie die Praxis ersetzt



Sind Sie Sportfahrer?
Oder fahren Sie gern sportlich?

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

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

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

Kommen Sie doch einmal bei uns vorbei
- ganz unverbindlich natürlich -
Als Deutschlands führender Rallye-Sport-Händler
und Ford-Tuner freuen wir uns auf Ihren Besuch.



Autohaus
JOSEF DIERMEIER
25 Jahre Ford-Haupthändler
und Rallye-Sport-Händler
8 München 50 (Allach)
Pasteurstr. 5, Tel. Sa. Nr. 8121085