



Nichts verpassen. Prämienbegünstigt sparen.

Was haben Sie eigentlich dagegen, wenn andere für Sie sparen?
Sie meinen, das tut keiner? Doch. Beim Prämiensparen.
Da hilft Ihnen nämlich der Staat beim Sparen. Mit hohen Prämien.
Und es hilft Ihnen die Sparkasse. Mit hohen Zinsen.
Sie sparen also zu dritt.
Diese Chance sollten Sie nicht verpassen. Kommen Sie zu uns.
Wir sagen Ihnen, was Sie tun können.

Stadtsparkasse München

50
1/77
SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

scuderia report





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



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

Krug tuning
MÜNCHEN

1/77

Liebe Clubmitglieder,

jetzt ist es soweit!

Sie haben das Vergnügen, die

50.

Ausgabe unseres Scuderia Reports zu lesen.

Viel Mühe und Schweiß von noch mehr Leuten hat es gekostet, bis es soweit war.

Und es wird auch nochmal soviel Arbeit und Idealismus der Einzelnen erfordern um die nächsten 50 Ausgaben herauszubringen.

Nun noch ein Wort in eigener Sache:

es ist enttäuschend, daß es nur 28 Clubmitglieder für erforderlich hielten die Jahreshauptversammlung zu besuchen.

Das Wohl des Clubs sollte "Allen" am Herzen liegen. Überall wird um die Mitbestimmung diskutiert, bei uns gibt es sie!!

Vielleicht überlegt es sich der eine oder andere für's nächste mal. Wenn man schon Rechte hat, sollte man sie auch wahrnehmen.

Einen guten Auftakt der neuen Saison und viel Erfolg wünscht Ihnen

Ihr

Verlaan Jell

Das Titelbild zeigt unseren Niki Kollin mit dem Wiener Heller bei der Jänner- Rallye 1977.



1. Smolej Walter	137	Pkt.		
2. Wurmanstätter Andreas	126	"	17. Kollin Nikolaus	34 Pkt.
3. Verlaan Gerhard	116	"	18. Scholz Hannes	32 "
4. Schöller Peter	105	"	19. Eilert Bernhard	28 "
5. Hesse Eugen	100	"	20. Feldmeier Georg	28 "
6. Conrad Reiner	81	"	21. Kaufhold Jürgen	27 "
7. Gerber Karl Heinz	81	"	22. Schreiber Heinz	24 "
8. Gerold Josef	69	"	23. Geier Hannes	23 "
9. Scherer Rainer	66	"	24. Thalmair Raimund	22 "
10. Greubel Rainer	58	"	25. Lücke Thomas	20,5 "
11. Kaspar Josef	52	"	26. Naumann Axel	20 "
12. Ditscherlein Hildegard	51	"	27. Wendt Hans	19 "
13. Wurmseher Franz	48	"	28. Naumann Sieglinde	17 "
14. Appel Ernst	46,5	"	29. Scharnowsky Michael	17 "
15. Wenz Herbert	46	"	30. Krisam Martin	12 "
16. Gerold Friedrich	37	"	31. Fellingner Christian	10 "

Leistungsabzeichen erhielten:

<u>Gold mit Brillanten:</u>	Eilert Bernhard	1012 Pkt.
<u>Silber:</u>	Wurmanstätter Andreas	352 Pkt.
	Kaspar Josef	294 "
<u>Bronze:</u>	Conrad Reiner	106 "
	Wurmseher Franz	105 "

Ehrungen vom Gau

Deutsche-Rallye-Meisterschaft * 3. Platz = Walter Smolej

Mannschaftsmeisterschaft = 1. Platz und 3. Platz

ADAC-Sportnadel in Gold mit Schild = Werner Brust
Andreas Wurmanstätter

ADAC-Sportnadel in Gold = Gerhard Verlaan

ADAC-Sportabzeichen in Gold = Ernst Appel
Reiner Conrad
Walter Smolej

Mitropa-Challenge-Cup für Gruppe 1 = Andreas Wurmanstätter 3. Platz

Südbayr.-ADAC-Rallyemeisterschaft = Gerhard Verlaan 13. Platz

Gauehrennadel für besondere Verdienste = Jörg-Peer Bengestrat

POKALE -

... und sonstige Preise

Zitate:

Die Preise, endlich einmal Bierkrüge ohne Gravur.....
.....dann kommt man mit noch weniger "PREISEN" aus.....
...als Preise gab es Bierkrügl, die allerdings nicht jedem Geschmack entsprachen.....

So und ähnlich konnte man nach unserer Orientierungsfahrt in diversen Clubzeitungen lesen.

Hier sollte 'mal einiges klargestellt werden! Durch die lange Aktivität der Scuderianer stand schon jeder einmal vor dem Problem, was er mit der Flut von Pokalen und Tellern, die sich im Laufe der Zeit so ansammeln, nun anfangen soll. Aus diesem Grunde kam man bei der Scuderia vor Jahren auf die Idee, schöne, wertvolle Bierkrüge, alle mit Zinndeckel als Preise zu vergeben. Wir sind ein Münchner und ein "Bayrischer" Club und daher ist es für uns als Bayern nichts abwertendes, einen Bierkrug zu erhalten. Sicher, es gibt Leute die da anderer Meinung sind, aber ist es nicht ein schönes Gefühl aus einem Maßkrug zu trinken, der bei jedem Schluck an den Erfolg bei einer Veranstaltung erinnert?? Wir finden, daß es keinen Unterschied macht ob man als Aktiver 10 Pokale oder 10 Bierkrüge zu Hause hat. Allerdings, bei 10 Krügen kann man eine echt bayrische Bier-Fete starten, was macht man aber mit 10 Pokalen?

Es sollte jedem Veranstalter überlassen bleiben, was er als Preise ausgibt. Werden bei einer Veranstaltung Plastikpokale oder ab dem 2. Platz gar keine Preise verteilt, findet es niemand für nötig auch nur einen Federstrich darüber zu verschwenden. Tanzt man aus der Reihe mit nicht gewöhnlichen Preisen, fühlt sich jeder aufgerufen sich darüber auszulassen und teilweise in einer Art, daß man glauben könnte, der Schreiber hat nur teilgenommen um anschließend die Bierkrüge zu bemängeln. Die "Pokalgeilheit" einiger Leute wird sich im Laufe der Zeit auch noch legen. Wir bleiben jedenfalls bei unseren Bierkrügen, die vom materiellen Wert her wahrscheinlich mehr bedeuten als mancher Pokal!

Eine Vorwarnung an alle Feinde unserer Krüge: Es wird sie auch weiterhin geben!

Man sollte jedem Club eine gewisse Entscheidungsfreiheit in dieser Sache zubilligen. Es müssen doch nicht alle das Gleiche tun, so richtig nach "Schema F".

H.D.

Was war

- 11.-13.2.77 Int. ADAC-Sachs-Winter-Rallye Marktredwitz
 26.-27.2.77 Int. ADAC-Rallye Hanseatic
 12.3.77 5. Oberpfälzer ADAC-Storg-Rallye Sulzbach Rosenberg
 26.-27.3.77 Int. AvD/ISCC - Rallye Trifels
 2.- 3.4.77 ADAC-Rallye Unterfranken
 30.4.77 9. ADAC-Rallye Ulm

8. Int.-Jänner-Rallye 13.-16.1.77

Wurmanstätter - Fellingner	Peugeot 304 S	2.Kl. G 16.Ges
Smolej - (Geistdörfer)	Opel Kadett GT/E	4.Kl. S 8.Ges
Kollin - (Heller)	Opel Kadett GT/E	ausgefallen
(Karger)-Verlaan	BMW 2002 ti	ausgefallen

3. ADAC-Ammersee-Winter-Rallye 29.1.77

(Kastenberger)-Ammer	BMW 1600	1.Kl. KSGG 5.Ges
(Heindl)-Kaspar	Opel Kadett GT/E	2.Kl. GG
Wurmanstätter-Verlaan	Peugeot 304 S	2.Kl. G
Kollin - Scholz	Opel Kadett GT/E	4.Kl. S 7.Ges
Kaufhold J.-(Kaufhold C.)	Opel Ascona 1600	3.Kl. S 9.Ges
Conrad-Geier	Ford Escort	7.Kl. B
Schöller-Seherer	Mazda	8.Kl. B
Abt - Baltzer	Ford Escort	9.Kl. B
Hesse - Ditscherlein	Opel Ascona 1900	10.Kl. E

Das könnte Sie interessieren

Läufe zur Südbayerischen-Gau-Rallyemeisterschaft 1977

29. 1.77 3. ADAC-Ammersee-Winterrallye
 12. 3.77 5. Oberpfälzer ADAC-Storg-Rallye Sulzbach-Rosenberg
 30. 4.77 9. ADAC-Rallye Ulm
 18./19. 6.77 Int. ADAC-Süd-Rallye Nürnberg
 13. 8.77 2. ADAC-Bayerwald-Rallye Kötzing
 16./18. 9.77 14. Int. ADAC-Rallye Bavaria
 30./ 2.10.77 14. Int. 3 Städte-Rallye "München-Wien-Budapest"
 15.10.77 ADAC-Rallye München
 29.10.77 6. ADAC-Herkomer-Rallye
 12./13.11.77 2. ADAC-Rallye-Südbayern

Nichtgenehmigungspflichtiger Sport

- 22.1.77 Orientierungsfahrt, RTG Laupheim
 30.1.77 Winterslalom, RG Rosenheim
 5.2.77 Orientierungsfahrt, MSC Vöhringen
 26.2.77 Orientierungsfahrt, AC Münchberg
 5.- 6.3.77 Winter-Rallye, MSC 12 München
 5.3.77 Orientierungsfahrt, RG Vöhringen
 Orientierungsfahrt, MSC Fränk. Schweiz
 19.3.77 Mini-Monte, MSC Geretsried
 Orientierungsfahrt RC Günzburg
 Orientierungsfahrt, AC Bayreuth
 26.3.77 Orientierungsfahrt, MSC Indersdorf
 Orientierungsfahrt, MSC Traunreuth

AUTOEDER

Alfa Romeo, Autobianchi,
Fiat, Lancia und Lada.

St.-Martin-Str. 52 · 8000 München 90 · Tel. 69 59 91/92 und Brudermühlstr. 49-51 · 8000 München 70 · Tel. 7 23 3147

AUTOEDER

Alfa Romeo, Autobianchi,
Fiat, Lancia und Lada.

St.-Martin-Str. 52 · 8000 München 90 · Tel. 69 59 91/92 und Brudermühlstr. 49-51 · 8000 München 70 · Tel. 7 23 3147

Kurz nach Nikolaus und vor Weihnachten fand die diesjährige Jahresschlußfeier der Scuderia München statt.

Unser ganzes Clublokal hatten wir zur Verfügung! Festlich dekoriert war das Lokal und die 90 Anwesenden wurden sogleich in Staunen versetzt, so herrlich weihnachtlich war alles hergerichtet. Fast jeder brachte ein hübsch weihnachtlich verpacktes Präsent mit und auch die Clubkasse war um einiges erleichtert worden, damit auf speziellen Wunsch der Mitglieder eine Tombola aufgebaut werden konnte.

Nach der allgemeinen Essenszeit, die schon musikalisch von der Kapelle Meier untermalt wurde, begann gegen 21.00 Uhr das Programm mit der Ehrung der Aktiven. Clubmeister wurde heuer Walter Smolej. Nun versuchten vier nette Damen unseres Clubs die Lose an den Mann zu bringen, was anfangs, bei zugemauerten Geldbörsen einiger Leute nicht ganz leicht war. Nun kündigte sich der pfälzisch-bayrische Nikolaus an. Seine Ausführungen waren für einige Musik, für andere vielleicht nicht ganz so schön; der Nikolaus hat immer recht. Für Karl Heinz Gerber hatte er sogar ein extra Päckchen. Was da wohl drin war? Es darf immer noch geraten werden. Nach Schluß der Tombola konnten die restlichen Lose zu Schleuderpreisen doch noch verkauft werden, nachdem sich auch der Rest überzeugt hatte, daß die Preise doch ganz anständig waren. Bei der anschließenden Versteigerung erhielt dann Raimund Thalmair ein vorgezogenes Weihnachtsgeschenk - einen handgebauten, herrlichen Datsun. Von wem wohl? Er wird's wissen! Das Tanzbein wurde nach den Klängen unserer Hauskapelle recht rege geschwungen. So dauerte eine schöne "Familienfeier" für die Unentwegten bis ca. 4 Uhr früh. Mandarinen und Lebkuchen blieben übrig; der Vorsitzende stiftete diese Leckereien an Ort und Stelle den "kinderreichen Familien" unter uns. Eine sehr schöne Abschlußfeier eines ereignisreichen Jahres, die fast nicht mehr besser werden kann (Anregungen werden entgegen genommen)!

H.D.

AUTOEDER

Alfa Romeo, Autobianchi,
Fiat, Lancia und Lada.

St. Martin-Str. 52 · 8000 München 90 · Tel. 69 59 91/92 und Brudermühlstr. 49-51 · 8000 München 70 · Tel. 7 23 3147

RAC 76

... und was daran auffällt, obwohl man nur bis zum Anfang der 5. SS (Special Stage) kommt.

RAC-Rallye - der Name elektrisiert nicht nur Fahrer, sondern auch Fans. 2,5 Millionen Zuschauer sollen es gewesen sein; wie dem auch sei, es waren nicht nur Engländer - Europa gab sich ein Stelldichein. Aber der Reihe nach. Nennungsschluß ist bereits im August oder September je nach dem genauen Termin. Es heißt also rechtzeitig disponieren, wenn man dabei sein will und das ist vorweg: "Sehr empfehlenswert". So haben heuer 21 deutsche Teams zum Start- und Zielort Bath gefunden!! Bath, bereits bei den Römern als Heilbad beliebt ist ein eng gedrängtes aus der Geschichte gewachsenes Städtchen, sehr romantisch und alt, also für 200 startende Teams + 60 Teams der "Trophy" (=Teilnehmer auf Warteliste für nicht Erschienenen, die dann zum Ausgleich und intern die 2. Runde mitfahren) und ca. 400 Service-Teams und Journaille nicht so der rechte Platz, um sich ausbreiten zu können. Trotzdem, die Papierabnahme im Beaufort-Hotel (sehr modern, sehr exklusiv, nur es paßt halt überhaupt nicht ins Stadtbild) klappt schnell, ruhig und englisch korrekt, obwohl unser (Co. Willy Hummel, FFB) Service-Schild zunächst nicht zu finden ist. Dann zur Lärmmessung außerhalb - gut beschildert - aber wohl nur pro forma, denn wie kommt sonst ein Lancia Stratos da durch?

Zurück ins Städtchen und zur technischen Abnahme: Organisation sehr gut. Viele Helfer sofort an den Lombard-Schürzen (ähnlich wie Autobahnarbeiter) erkenntlich weisen ein. Abnahmezeit ist vorgeschrieben, kontrolliert wird jedoch nur, daß nicht zu früh in die eigentliche Abnahme eingefahren wird. Schlecht dagegen ist der etwas kleine Serviceplatz hinter dem Abnahmegelände und katastrophal die Zufahrt dazu; etwa 300m Eisenbahndamm - nur ohne Schienen. Man sieht, auch die RAC-Organisatoren sind nur Menschen. Die eigentliche Abnahme findet in einem Auto-Ausstellungsraum statt. Die letzten Meter dorthin wollen eine Menge Leute uns irgendetwas anbieten: bei Autoclubs, Fahrervereinigungen sollen wir Mitglieder werden. Firmen wollen ihre Werbeaufkleber anbringen; sie sind jedoch höflich und bieten Geld für den 1.-3. Platz der Klasse und machen darüber einen korrekten Vertrag, also keine romanische Verschaukel-tour.

Der techn. Kommissar verlangt zwar mein Homologationsblatt, schaut aber auch nicht genauer wie unsere TÜV-Beamten. Nur meine Reifen erregen Interesse - es sind Racing Intermediate, was bei Micheline jedoch nicht drauf steht - und ich bin entschlossen, dem guten Mann meinen Kfz.-Schein mit den verschiedenen eingetragenen Reifengrößen, bloß halt keine Racing, unter die Nase zu halten und entsprechend zu interpretieren. Gott sei Dank will er nur wissen, warum die Pfeile auf den Vorderrädern rechtsherum, an den Hinterrädern dagegen linksherum zeigen. Der Hammer kommt erst, als ich wieder zu Hause bin. Wie einige wissen, habe ich mein Auto bei der "Südbayrischen" ein bisserl in den Graben gesetzt, ja und wie ich da meine Rechnung beim Spengler abholen will, drückt mir der zuerst meinen -- Kfz.-Schein in die Hand. Freunde, Ihr lest richtig, - Kfz.-Schein. 3 Grenzen hin und 3 Grenzen zurück (nicht problemlos, s.u.) und eine Weltmeisterschafts-Rallye ohne Kfz.-Schein gefahren und auch nicht gebraucht!!! Die Abnahme dauert insgesamt (nicht für mich) 7 Stunden, genug Zeit um alles in Ruhe zu erledigen. Funkgeräte im 27 MHz-Bereich sind in England verboten (stand in der Ausschreibung) und da muß auch ein Euro-Händler-Team seine Geräte ausbauen und sich andere besorgen.

Dies ist es, was mir an der RAC gefällt, es gelten für alle die gleichen Regeln. Natürlich bleibt der große Unterschied an Aufwand von Material und Leuten zwischen Werken und Privatisers bestehen, aber er kommt durch das strikte Trainingsverbot nicht so stark zum Tragen, und ich würde mir wünschen, daß durch kürzere Etappen (jetzt zwischen 1 1/2 und 6 1/2 Std.) den Werken weniger Zeit zu Reparaturen bleibt.

Am Abend dann pare fernè. Das Euro-Händler-Team zieht eine Show ab: aufheulende Motoren, pfeifende Reifen; die Fans waren begeistert, hüpfen und klatschten vor Freude, daß endlich einige zeigten, um was es hierbei ging!?!

Am nächsten Tag Start in einer der Hauptstraßen mit viel Publikum, Honoratioren, die es sich nicht nehmen ließen dabei zu sein und Halbwüchsigen, die Autogramme wollten.

Die 1. SS im Schloßpark Podington (wann läuft die erste Rallye-Sonderprüfung im Englischen Garten oder in Nymphenburg?): Tausende von Zuschauern säumten die gesamte Strecke, eine äußerst schmale Teerstraße, z.T. mit uralten Alleebäumen, engen Gattern = ja kein Drift, einigen Wasserseen auf der Straße und 50 m Schotter direkt vor dem Schlößchen für das p.p. Publikum.

Anschließend Schotterprüfung auf breiten ebenen Forststraßen, bergauf, bergab und allen erdenklichen Kurven und fast immer Platz zum Auto anstellen und Platz zum Korrigieren, wenn die Ideallinie nicht stimmt. Warnung: es gibt in England auch Schnee (vorwiegend in Schottland) und Eis (Wales) und auch schlechte, buckelige Forststraßen (Kielder).

Die 2. SS wurde wegen dem Schewe - Unfall nicht gefahren. Bereits in der 3. SS riß uns das Kupplungsseil. Wir schafften jedoch das Ziel und die Verbindungsstrecke bis zur 4. SS. Dort stand ich mit stehendem Motor, der Starter zählte: two, one, go - da schoben uns eine Menge Leute an, der Anlasser half und stotternd setzte sich unser Auto in Bewegung. Von draußen Beifall und Geschrei. Nach dieser SS 4 gelang uns zwar in einer Ford-Werkstatt die Reparatur, aber als wir zur SS 5 kamen, war diese bereits geschlossen. Auf diese Weise konnten wir uns in Bath umsehen. Lombard hatte einen Schaufensterwettbewerb ausgeschrieben und sehr viele Dekorateure nahmen Bezug auf die Rallye, man fühlte sich willkommen. Begegnungen mit Fans: Bereits auf der Fähre hatten wir Schwierigkeiten mit den Bremsen, als ein Mitfahrer hörte wir wollten zur RAC versuchte er sofort zu helfen. Telefonierte für uns und führte uns in eine Werkstätte, lotste uns durch London und stand dann vor der 1. SS um uns zu begrüßen; sagte "good luck, see you another special stage" und fuhr der Rallye hinterher.

In einem Pub in Bath: an der Theke steht ein junger Mann mit Frau und wahrscheinlich Eltern. Man sieht ihm an, daß er uns beobachtet, daß er uns ansprechen will, sich aber nicht so recht traut. Endlich fängt er an: "German?" "Yes" "Rallye?" "Yes" "Oh, wonderful" und dann ist es nicht leicht, ihn wieder los zu werden.

Zum Zuschauen kam ich auch. Am spektakulärsten: Airikkala der Finne; stellt das Auto völlig quer, die Hinterräder sind fast im Graben und du denkst, das kann nicht gutgehen, es geht aber! Clark wesentlich ruhiger, lt. Zwischenzeit aber genauso schnell. Mit Abstand am lautesten Munari, man hat den Eindruck er schont das Auto. Insgesamt bieten die ersten 20 - 30 Wagen (insgesamt noch ca. 100 Teilnehmer) nur kleine Fahrunterschiede. Alle stellen vor der Kurve an, geben klar Vollgas oder bremsen, dann werden die Unterschiede größer und z.T. kraß. Kein Teilnehmer verliert die Kontrolle über den Wagen an den 3 einzusehenden Kurven, nur einer hat echte Schwierigkeiten: Stig Blomquist. Er macht schlechtes Leistungsgewicht durch Spätbremsen wett. Die Scheiben glühen (sichtbar für Zuschauer)! Funken sprühen, das Auto steht quer und dann war es doch zuviel, breitseits rutscht der Saab in die leichte Grabenmulde exakt bis an die Böschung direkt unterhalb der Zuschauer - und weiter geht's.

Die Zuschauer werden von Streckenposten (Marshals) unter Kontrolle gehalten, so gut es geht, denn nach der Spitzengruppe zieht ein Teil der Zuschauer ab; beileibe nicht alle. Durch Trillerpfeifen der Marshals werden sie vom Nahen des nächsten Wagens unterrichtet und können so rechtzeitig in Deckung gehen. Kritik an meinen deutschen Mitstreitern steht mir nicht zu, nur eine grundsätzliche Anmerkung. Ein Weltmeisterschaftslauf mit solch guten Chancen für Privatisers und einer derartigen Starbesetzung sollte eigentlich dazu dienen festzustellen "wo stehe ich?". Nur ankommen um jeden Preis ist nach meiner Ansicht zu wenig.

Jetzt eine kurze Wertung der niedrigen Klassen im Gesamten:

Länge der Rallye: 3.200 km, gefahren in Tag/Nacht/Tag dann Nachtpause und wieder Tag/Nacht/Tag. Insgesamt mind. 72 Stunden. SS = 76 Stück. Starter: 200, davon 10 Werksfahrer und 92 Ausländer aus 17 Nationen in nur 8 Klassen. Allein 55 Starter in der Gruppe 5 über 1600 ccm, sprich mögliche Siegautos und 15 verbesserte GT. Dazu 42 Gruppe 1 Autos über 1600 ccm. Hier wollten Escorts 2000 RS, Opel GT/E, Triumph Dolomite Sprint, Chrysler Avenger, Vauxhall Magnum Coupe - alle etwa gleich stark - siegen; nicht zu vergessen Außenseiter wie Field mit einem Mercedes 450 SLC der hervorragende Zeiten lieferte. Schließlich gewann Bror Danielson auf GT/E mit einem 10. Gesamtrang vor Baccelli auf Fiat Abarth 131 !!! Der beste Gruppe 1 Fahrer bis 1300 ccm: T. Sveinsvoll/Norwegen auf Honda Civic mit dem 29. Gesamtrang!

Die günstigste Klasse heuer: Gruppe 2 bis 1600 ccm. Gewonnen von Gerd Blasl/Austria auf Ascona mit dem 31. Gesamtrang. Ebenfalls günstig die Gruppe 1 bis 1600 ccm: Klassensieger Williamson /G.B. auf Chrysler Avenger mit einem 35. Gesamtrang, der Klassenzweite auf dem 50. Platz. Sehr hart seit Jahren, die Gruppe 2 bis 1300 ccm durch John Haugland aus Norwegen mit seinem Skoda. Gesamtrang 161 - trotz Schwierigkeiten bei mindestens 2 SS. Aber auch die übrigen Gesamtränge mit 19./21./33./37. dieser Klasse imponieren. Insgesamt schafften es 71 Autos bis ins Ziel.

Zeitbedarf für diese Rallye: 1 Tag Anreise bis England (London). 1 Tag bis Startort und Abnahme, 4 Tage Rallye, 1 Tag Siegerehrung, 2 Tage Rückfahrt = insgesamt 9 Tage. Besser 1-2 Tage früher anreisen, um die Gegebenheiten kennenzulernen, vor allem bei wenig internationaler Erfahrung.

Sonstige Empfehlungen: Auf ein Servicefahrzeug mit den notwendigsten Ersatzteilen und Werkzeugen sollte auf keinen Fall verzichtet werden. Außerdem sollte wenigstens ein Fahrer etwas englisch sprechen. Beim Grenzübergang, speziell durch Frankreich, kann es Schwierigkeiten geben mit Ersatzteilen, Werkzeug oder Ausrüstungsgegenständen. Ich bin zwar mit vielem Palavern durchgekommen, um dem jedoch aus dem Weg zu gehen, sollte man eine Liste der mitgenommenen Gegenstände machen und die entsprechenden Papiere vom deutschen Zoll ausstellen lassen; das kostet zwar Zeit, verhindert aber sehr unliebsame Überraschungen. Hotelbestellungen sollten bereits mit oder vor der Nennung gemacht werden, wenn Sie auf Komfort wert legen. Am billigsten und durchaus empfehlenswert ist es, an Ort und Stelle ein Haus zu suchen, das "Bed and breakfast" bietet.

Reifen: M+S reichen, aber bitte in 2 Ausführungen, 1x für Schnee und 1x für Schotter. Ersatzreifen sind wichtig, da mit Reifenschäden gerechnet werden muß. Für die wenigen Asphalt-km sind Racingreifen vorteilhaft, aber nicht ausschlaggebend, man kann gut darauf verzichten. Tripmaster unbedingt auf Meilen umstellen.

Kosten: Nennung 500,- DM, Überfahrt Calais-Dover (tägl. verkehren mehrere Autofähren) hin und zurück mit 2 Autos = 4 Pers. ca. 500,- DM, Benzinkosten für ca. 8000 km (ab München 2 Kfz.) ca. 1.200,- DM. Dazu kommen Übernachtungen, Reparaturen, Essen, Geschenke usw. Unser Team verbrauchte heuer mit Service ca. 3.000,- DM, jedoch für uns nur ca. 4.000,- km und 6 Tage. Ich schätze mit 4.000,- DM für die ganze Rallye wären wir ausgekommen, nicht gerechnet jedoch Reifenkosten und Autoabnutzung.

SCUDERIA MÜNCHEN

Wenden Sie sich in allen Fragen zum und um den Club Scuderia München e.V. im ADAC an die Geschäftsstelle Ampfingstr. 35, 8000 München 80, Tel. 40 31 34 oder an die offiziellen Vertreter:

1. Vorsitzender	Gerhard Verlaan	Tel. 37 24 42
2. Vorsitzender	Reiner Conrad	24 09 45
Sportleiter	Franz Wurmseher	670 65 42
Schatzmeister	Hildegard Ditseherlein	37 24 42
Schriftführer	" "	
Verkehrsreferent	Georg Feldmeier	35 85 86

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

CLUBABEND: Jeden ersten und dritten **D I E N S T A G** im Monat im Lokal "Die Sängerküche" Ecke Pettenkofer-, St.-Paul-Str. Parkplätze jede Menge, gut bürgerliche Küche.

Neben allgemeinen Informationen werden Ausschreibungen und eine gutflorierende Fahrer- und Beifahrerbörse geboten. Auch 1977 werden wieder aktuelle Dia- und Filmvorträge in zwangloser Folge ohne spezielle Ankündigung geboten.

GÄSTE sind bei unseren Clubabenden immer herzlich willkommen.

SPORTFAHRERSTAMMTISCH

Jeden Sonntag ab 20.00 Uhr treffen sich die aktiven und noch oder wieder passiven Mitglieder und Freunde der Scuderia in unserem Clublokal, der Sängerküche, zu einem gemütlichen Plausch. Allerdings, EINER muß der Erste sein und die Stellung halten, sonst werden es erst spät am Abend mehr Stammtischschwestern und -brüder.

AUTOEDER

Alfa Romeo, Autobianchi,
Fiat, Lancia und Lada.

St.-Martin-Str. 52 · 8000 München 90 · Tel. 69 59 91/92 und Brudermühlstr. 49-51 · 8000 München 70 · Tel. 7 23 31 47



WICKENHÄUSER



informiert

Kadett GT/E. ab sofort in Gr. I homologiert:

1. Luftmengenmesser mit höherem Luftdurchsatz
2. Überrollbügel aus Aluminiumlegierung
3. Federn mit höherer Federrate für Anhängerbetrieb für vorn u. hinten
4. RECARO Sitz Typ Rallye Gewicht 10 kg u. RECARO Rennsitz Gewicht 7 kg

Unsere Preise: (alle Preise incl. 11 % MwSt)

- Luftmengenmesser mit höherem Luftdurchsatz: 610,50 DM
- Exportnockenwelle und acht verstärkte Ventilsfedern: 511,71 DM
- Hinterachs-federn für Anhängerbetrieb (hohe Federrate) 133,20 DM
- Hinterachsübersetzung: 4.22:-255,30 DM ; 4.75 :- 310,80 DM
- Optimale Motorüberarbeitung nach Gr. I, mit Feinstwuchtung des Ventil- und Kurbeltriebs und Ausnutzung der Serientoleranzen: Preis auf Anfrage
- Bei Neuwagen können wir ausgetauschte Teile in Zahlung nehmen, was für Sie eine wesentliche Ersparnis bedeutet.



Wickenhauser



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

AUTOEDER Alfa Romeo, Autobianchi, Fiat, Lancia und Lada.

St.-Martin-Str. 52 · 8000 München 90 · Tel. 69 59 91/92 und Brudermühlstr. 49-51 · 8000 München 70 · Tel. 7 23 3147

Neuwagen- und
Gebrauchtwagenverkauf

Alfa Romeo-, Mazda-,
Fiat- und Lancia-
Spezialwerkstätte
Auto-Elektrik
Elektronik-Test und
Aral-Tankstelle

Samstags Notdienst

AUTOEDER

St.-Martin-Str. 52 · 8000 München 90
Telefon (0 89) 69 59 91/92

Neuwagen- und
Gebrauchtwagenverkauf

Alfa Romeo-, Mazda-,
Fiat- und Lancia-
Spezialwerkstätte
Auto-Elektrik
Elektronik-Test und
Aral-Tankstelle

Samstags Notdienst

AUTOEDER

St.-Martin-Str. 52 · 8000 München 90
Telefon (0 89) 69 59 91/92

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

ACHTUNG!

Bei amtl. Topo-Karten ab 10 Stück (gemischt) -- 20% Rabatt

**auto
sport scherer**
ampfingstraße 35
münchen
tel. 403134

SERVICE RUND UM SPORTLICHE AUTOS

kreillerstr. 71
tel. 43 57 91
auto service scherer

Ewigen-Liste (ab 500 Punkte)

1. Raimund Thalmai	1178 Punkte
2. Gerhard Verlaan	1149 "
3. Eugen Hesse	1110 "
4. Bernhard Eilert	1012 "
5. Axel Naumann	827 "
6. Gerd Wutz	777 "
7. Walter Smolej	762 "
8. Rainer Scherer	743 "
9. Hannes Scholz	707 "
10. Jürgen Kaufhold	681,5 "
11. Karl-Heinz Gerber	673 "
12. Gerhard W. Stroppe	569 "
13. Günther Schuster	551 "
14. Franz Liebl	538 "
15. Sieglinde Naumann	521 "

Treffpunkt Donnerstag, 13.1.77, 19 Uhr Obing, Familie Wurmanstätter. Noch mit von der Partie, Gerhard Verlaan und Niki Kollin. Rainer Scherer fällt wegen intensiver Vorbereitung im Sattel eines Skibobs aus.

Nachdem man den Peugeot mit Spikes (in Österreich erlaubt) beladen hat, starten ein Golf und ein Peugeot in die neblige Nacht Richtung Salzburg. Der Gelb-Schwarze muß wohl Obing nicht gefunden haben? Der dicke Nebel läßt nur Geschwindigkeiten um die 80 zu. Als nach ca. 3 Stunden Autobahnfahrt der Nebel plötzlich verschwindet, kann man ganz deutlich weiß auf blauem Grund lesen: Amstetten 1000 m; jetzt weiß ich endlich wieder wo ich bin. Über Grein erreichen wir Möhnsdorf, wo auf einem Wegweiser "Königswiesen 6 km" steht. Wurmi, dem ich seit Obing nachfahre, kennt das Nest anscheinend, denn er steuert am Ortsanfang direkt auf ein Haus zu, in dem noch Licht brennt. Gerhard Verlaan scheint hier auch bekannt zu sein, denn nach ein paar Fragen von mir, steht plötzlich ein Kärntner Bauernschrank in der Tür und raunt: "Schnauzl, holt de Goseh'm." Bei meiner Umgebungsbesichtigung erspähe ich neben dem Haus einen Schlepplift und vor'm Haus einen weißen Ascona, der viele Aufkleber d'rauf hat. Ich kann nur an der Tür K. Russling lesen. Als wir dann im Ort eine Wirtschaft aufsuchen, um kurz vor Mitternacht noch 'was zu essen und ich im Ort am Marktplatz noch mehr Autos mit Aufklebern sehe, taut mein eingefrorenes Skifahrerhirn auf einmal auf und hat nur noch "Jänner-Rallye" in den Windungen.

Am Freitagmorgen fahren wir vier Seuderianer (Kollin hat Königswiesen im Nebel auch gefunden) nach Tragwein zur Papierabnahme. Der erste Europameisterschaftslauf hat Teilnehmer aus sechs Nationen ins verschneite Österreich gelockt, die am Freitag um 12 Uhr den 1,8 km langen Prolog als unangenehme Trainingsunterbrechung unter die Räder nehmen.

Als wir am Spätnachmittag alle Prüfungen der 2 Schleifen aufgeschrieben hatten, ließen wir unsere Spikes, die den 3. Jänner-Rallye-Einsatz vor sich hatten markieren und das Auto abnehmen. Beim Trainieren trafen wir allerhand bekannte Fahrer, wie Schewe, Smolej, den Belgier Roothaert auf einem Ex-Röhrl-Auto, den Norweger Engseth auf Lada, einen lustigen, dicken Engländer, der seinen wunderschönen Escort noch zaghaft bewegte und natürlich den Favoriten Wittmann, diesmal ohne Schatzl. Daß es eine internationale Veranstaltung ist, sah man auch deutlich bei Gerhard Verlaan, der bei dem jungen BMW-Treiber Karger aus Wien schnell vorlesen mußte und bei Niki Kollin, der sich an-

stelle von Rainer Scherer den gemütlichen Wiener Heller ins Auto lud. "Fahrn ko i seho, aba zoin to i ned" soll er zum allzeit Sponsor-suchenden Niki gesagt haben. Beim Wurmi und mir war nur das Auto ausländisch.

Am Samstag High Noon war Start in Tragwein. Da wir nach den Prologzeiten die Startnummer 42 ergattert hatten, war genug Zeit um noch die ersten 30 Starter des Hahnenkammrennens im Fernsehen mitzuerleben. Bei der Anfahrt nach Königswiesen entschlossen wir uns doch Ketten zu montieren, zumal in der WP 3 ein total vereister Steilanstieg damit wohl doch besser zu bewältigen sein müßte, als mit unseren "Super-spikes". Diese Arbeitseinlage (Service haben wir keinen und brauchen auch keinen) bescherte uns dann an besagtem Steilstück einen inneren Reichsparteitag, weil wir auf Umwegen die nur mit Ketten zu meistern waren, 8 Autos, die steckenblieben überholten.

Die sichtliche Freude im Peugeot schlug sich in der WP 4 mit der 6. Gesamtzeit auch auf's Punktekonto positiv nieder. Durch viele Verzögerungen wurde die 4. Schleife der ersten Runde nicht mehr gefahren. Gottseidank sagten wir nur, denn unsere Ketten hatten trotz Schweißung zwischendurch den Geist aufgegeben. In der 1. Runde war dem schnellen Karger mit dem "Schnauzl" auf dem heißen Sitz das rechte Hinterrad weggebrochen. N. Kollin hatte einen seitlichen Absitzer, der ihn an der Weiterfahrt hinderte. Durch meine Dummheit kassierten wir bei der Rückfahrt nach Tragwein zur Zwangspause 4 Minuten. Wahrscheinlich wurde das berichtigte Blatt des Streckenbuches gerade in der Zeit ausgegeben, während ich Klammer's Siegerfahrt verfolgte. Aber was soll's! Zur 2. Runde starteten wir als 23. Auto. Das bedeutete vorerst Platz 2 in der Klasse, was uns dazu veranlaßte die 2. Schleife genauso vernünftig anzugehen wie die erste, das heißt keinen Ausritt, keinen Dreher.

Heinz Walter Schewe hatte sich in den Wäldern trotz vieler PS, aber wenig Spikes verloren. Smolej waren auch zu viele Ausrutscher gegönnt, sodaß Franz Wittmann souverän an der Spitze lag. Eine geschickte Anessi-Taktik brachte die alles selig machenden grünen Farbtupfer samt eingebrannten Stempel in die absolut spitzen Dreikantspikes. Den Vorteil dieser Besohlung demonstrierte Walter Smolej in der 2. Schleife mit 14 Bestzeiten en suite. Hatte er sich am Anfang noch mit sauberen Pirellispikes das Leben sich und das seines Beifahrers sauer gemacht, so nahm er den Markenkollegen so gut und gern gar manch viele Sekunden ab. Es war ja logisch, daß Jochen Berger nicht gegen Anessi protestieren konnte, man einigte sich eben, daß das GG-Auto auch die guten Anessi-Spikes fahren kann, aber dennoch verließ Jochen Berger als 2. Sieger gegen Anessi den Ring. Wittmann hatte einfach in der 1. Schleife zu

viel von den Reifen profitiert.

Die Nachtschleife brachte den Genuß, die schönste Prüfung der ganzen Veranstaltung, "die Gillinger Quarzbruch" viermal fahren zu dürfen. Hier war auf 14 km alles drin, was zu einer spitzen Winterrallye gehört. Auch die 10 km lange SP Pebersdorf hatte in den ersten sehr schnellen Passagen ihre Reize. Hinzu kam, daß es einfach eine richtige Winterrallye war, weil es sogar in der Nacht davor geschneit hatte; nur hätte sich jeder die fünfhundert dreikantigen pro Reifen gewünscht. Unsere Touristenspikes hatten sich auch systematisch aus dem Reifen auf die Strecke, auf der sie zum drittenmal Dienst taten in den wohlverdienten Ruhestand gelegt. Dennoch erreichten wir am Sonntagvormittag wohlbehalten, ohne Schäden am Auto das Ziel. Das Ergebnis am Nachmittag zeigte dann, daß wir unseren 2. Platz in der Klasse halten konnten. Erfreulich aus bayrischer Sicht war der 10. Gesamtrang von A. Geierstanger und G. Thesz auf BMW.

Nach der Siegerehrung starteten wir wieder im 3. er-Konvoi Richtung Heimat. Kurz nach Salzburg, als wir eine 3-stündige Schneesturmfahrt hinter uns hatten, konnte ich endlich den Blinker links setzen und den Skiurlaubsort Maria Alm ansteuern.

Chr. F.



Die Sportmeisterschaft, das Leistungsabzeichen und das Punktesystem der Scuderia

A) SPORTMEISTERSCHAFT

1. Für die Sportmeisterschaft werden die Erfolge des Sportjahres 1977 ab Eintritt in den Club gewertet. Beginn des Sportjahres 1.12.76 Ende 30.11.77
2. Für die Sportmeisterschaft können maximal 25 Erfolge angemeldet werden. Pro Veranstaltung kann nur 1 Ergebnis gewertet werden.
3. Es werden nur Veranstaltungen gewertet, bei denen unter Bewerber "Scuderia München" gestartet wurde.
4. Int.-Lizenzfahrern werden nichtgenehmigungspflichtige Veranstaltungen für die "Sportmeisterschaft" nicht anerkannt.

B) LEISTUNGSABZEICHEN

1. Für das Leistungsabzeichen werden alle Erfolge ab Eintritt in den Club gewertet. Erfolge aus den vergangenen Jahren können nachgemeldet werden.
2. Das Leistungsabzeichen wird verliehen bei Erreichung von
100 Punkten in Bronze
250 Punkten in Silber
500 Punkten in Gold.
Bei Erreichen von 1000 Punkten ist eine besondere Ehrung vorgesehen und zwar, Abzeichen mit Brillanten und ein Geschenk nach Wahl des Bewerbers im Wert von ca. DM 100,--.

C) PUNKTSYSTEM

1. genehmigungspflichtige Veranstaltungen:

Platz	1	2	3	4	5	T
Rundstreckenrennen bis 500km	18	12	8	6	4,5	3
ab 500km	24	18	12	8	6	4
Bergrennen bis 10km	12	8	6	4,5	3	2
ab 10km	18	12	8	6	4,5	3
Rennslaloms, Autoeross	9	6	4,5	3	2	1

Rallyes	Gold	Silber	Bronze	Teilnahme
bis 400 km	8	5	3	2
bis 1000 km	12	8	5	3
bis 2000 km	18	12	8	5
ab 2000 km	24	18	12	8
2. nicht genehmigungspflichtige Veranstaltungen

20 % der gestarteten Teilnehmer	4 Punkte
25 % der gestarteten Teilnehmer	3 Punkte (= bis 45 %)
30 % der gestarteten Teilnehmer	2 Punkte (= bis 75 %)
	1 Punkt = Teilnahme
Klassen-oder Gesamtsieg zusätzlich	1 Punkt

D) SONDERPUNKTE

Rallye : Fahrtleiter	15 Punkte
Fahrtsekretär	10 Punkte
WP-Leiter	8 Punkte
sonstiger Funktionär	5 Punkte

ONS-Slalom: Rennleiter 10 Punkte
Sektretär 6 Punkte
sonstiger Funktionär 3 Punkte

Orientierungsfahrt: Fahrtleiter, bzw. Rennleiter 8 Punkte
NG-Slalom: eines NG-Slaloms 5 Punkte
Sektretär 3 Punkte
sonstiger Funktionär 3 Punkte

Verantwortlicher Ausrichter einer sonstigen Veranstaltung
(z.B. Gaudifahrt, Fahrerlehrgang, Fahrradturnier, Bildersuch-
fahrt, u.ä.)

Ausrichter 7 Punkte
Sektretär 4 Punkte
sonstiger Funktionär 3 Punkte

Druckfähiger Beitrag zur Clubzeitung "Seuderia Report" 1 Punkt

Voraussetzung für die Zuteilung von Punkten nach obiger Tabelle ist,
daß jeder Bewerber bei den ONS-genehmigungspflichtigen Veranstaltungen
oder dafür 2 x bei NG-Veranstaltungen als Funktionär tätig ist.

Ist dies aus einem wichtigen Grund nicht möglich (Krankheit etc.) muß
ein geeigneter Ersatzmann gestellt werden.

Bei Bewerbern, die in den entsprechenden Meisterschaftsbewerben Aus-
sicht auf vordere Plätze haben, kann der Vorstand eine Sonderregelung
verfügen.



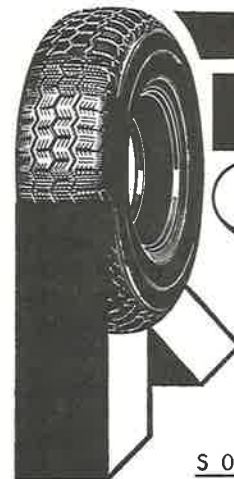
Motorenöl von ELF.
Damit die Schmierung stimmt.



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



Reifen obster

S O N D E R A N G E B O T

Haftgürtelreifen "POLAR" werksrunderneuert

145 SR 10	DM 40,--
145 SR 13	44,70
165 SR 13	49,50
185 SR 14	64,--
205/70 SR 14	85,20

Preise einschließlich Montage, zuzüglich
Mehrwertsteuer

Auswuchten DM 5,-- pro Rad incl. Gewichte

weitere Größen auf Anfrage lieferbar

München 21	München 21
Westendstraße 183	Hansastraße 30
Telefon 57 25 23	Telefon 50 56 07

Der Kommentar

Liebe Freunde!

Wenn man die Entwicklung unseres Clubs in den letzten Jahren betrachtet, kann man eine Tendenz erkennen, die typisch ist für alle Automobilsport treibenden Ortsclubs:

Da gab es zunächst eine Phase, die geprägt war vom jugendlichen Elan der NG-Sportler. Wir hatten große Erfolge im Slalom- wie im Orientierungssport. Und auch die von uns durchgeführten NG-Veranstaltungen konnten sich - was heute schon fast keiner mehr weiß - durch ihr hohes sportliches Niveau und ihre saubere Organisation sehen lassen.

Dann fingen die ersten Clubmitglieder an nationale ONS-Veranstaltungen, hauptsächlich Rallies, zu fahren. Der Club blühte auf. Anfangs der siebziger Jahre gab es Leute, die in einem Jahr mehrere hunder ADAC-Sportabzeichenpunkte zusammenbrachten! Wir wagten uns - mit Erfolg - an die Organisation genehmigungspflichtiger Veranstaltungen (sogar ein Rundstreckenrennen wäre bei etwas frühzeitigem Frühlingsbeginn zustande gekommen). Unsere Clubzeitschrift REPORT wurde zu einem weit und breit geachteten und (wo nötig) auch gefürchteten Organ des Automobilsports.

Bald war ein hoher Prozentsatz der Clubmitglieder stolzer Inhaber der internationalen Lizenz - wir ahnten noch nicht, noch nicht, daß ausgerechnet in dieser löblichen Tatsache einmal der Grund für eine rückläufige Tendenz in der Geschichte unseres Clubs zu suchen sein würde. Aber eines Tages erfand die ONS eine - wie sie meinte nützliche und dem Nachwuchs förderliche - Verordnung: internationale Lizenzfahrer durften nicht mehr an NG-Veranstaltungen teilnehmen.

Das hatte die schlimme Folge, daß für unseren Club der lebensnotwendige Kontakt zur Basis des Motorsports verloren ging, nämlich zum Nachwuchs, der gewöhnlich mit Orientierungsfahrten anfängt, Anschluß an einen Club sucht und dann allmählich sich an größere Veranstaltungen wagt. Wir waren im Glashaus eingeschlossen; das zeigte sich in den letzten Jahren: Rückläufige Mitgliederzahl, weniger Beteiligung und Erfolge bei NG- wie ONS-Veranstaltungen.

Der Irrwitz der ganzen Verordnung wird noch deutlicher, wenn man sich praktisch vorstellt, wie ein alternder internationaler Lizenzfahrer, der schon seit Jahren nur noch mit Streckenbuch und Schrieb umgehen kann, gegen einen jungen cleveren NG-Franzer aussieht. Orientierungsfahrten und moderne Sonderprüfungsallies sind einfach zwei so verschiedene Sportarten geworden, daß Leistungen auf dem einen Gebiet überhaupt nichts mehr mit den Erfahrungen auf dem anderen Gebiet gemein haben.

Es wäre also längst an der Zeit, daß die ONS ihren seltsamen und für die Nachwuchsförderung nur negativen Beschluß endlich aufhebt.

Bis dahin *Quer Beinrad*

Regazzoni

setzt MASSÄBE



Er schuf den Helm für Profis und Kenner. Ein Helm der mehr ist als ein Schutzhelm. Nur dieser Helm hat die aerodynamischen Vorteile zur Stabilisierung, Geräuschminderung und Entlastung der Hals- und Nackenmuskulatur.

8 Schichten Glasfaser und Polyesterharz, 6 mm Wandstärke, Styroporinnenschale, Knautschzone, Energievernichtungseffekt, Spoiler zur Entlastung der Nackenmuskulatur, 96 % Sichtfenster. Größe 55 - 60 stets am Lager. Sondergrößen auf Wunsch. Nur DM 198,--, dreifarbig mit Luxusausstattung DM 298,-- + MwSt.



Für FORMELFAHRER ist dieser Helm in Spezialausführung lieferbar: 12 Schichten Glasfaser, schußsicheres Panzer- glasvisier mit Abreißvisieren, Visierverriegelung, Nomex-Innen- auskleidung, Nomex-Feuerschürze mit Klettverschluß, Sauerstoff- zufuhr, einfarbig.

Preis mit Fahrerlizenz anfordern