

DRUCK - BERATUNG  
 LIEFERSERVICE - KUNDENPARKPLATZ  
 SOFORTDRUCK  
 FOTOKOPIEN  
 BUCHBINDEREI  
 OFFSET-  
 KOMBINATIONSBRIEFE  
 AUTOMATENBRIEFE  
 BROSCHÜREN  
 PROSPEKTE  
 AUSSCHREIBUNGEN  
 INFORMATIONEN  
 POSTKARTEN - BRIEFBOGEN

**TOP SERVICE**

COMPOSERSATZ  
 OFFSETDRUCK  
 FOTOSATZ  
 EXECUTIVESATZ  
 KUGELKOPFSATZ  
 DISSERTATIONEN  
 FORMULARE  
 ADRESSEN  
 GEMEINDEBLÄTTER  
 FLUGBLÄTTER

DRUCK + COPIE - CENTER  
 8 MÜNCHEN 22  
 STEINSDORFSTRASSE 18  
 TELEFON 298950/293486

WIR SIND SPEZIALISTEN IN DER ERSTELLUNG VON  
 PREISGÜNSTIGEN RALLYE - AUSSCHREIBUNGEN

SCUDERIA



MÜNCHEN  
im ADAC e. V.

scuderia  
report

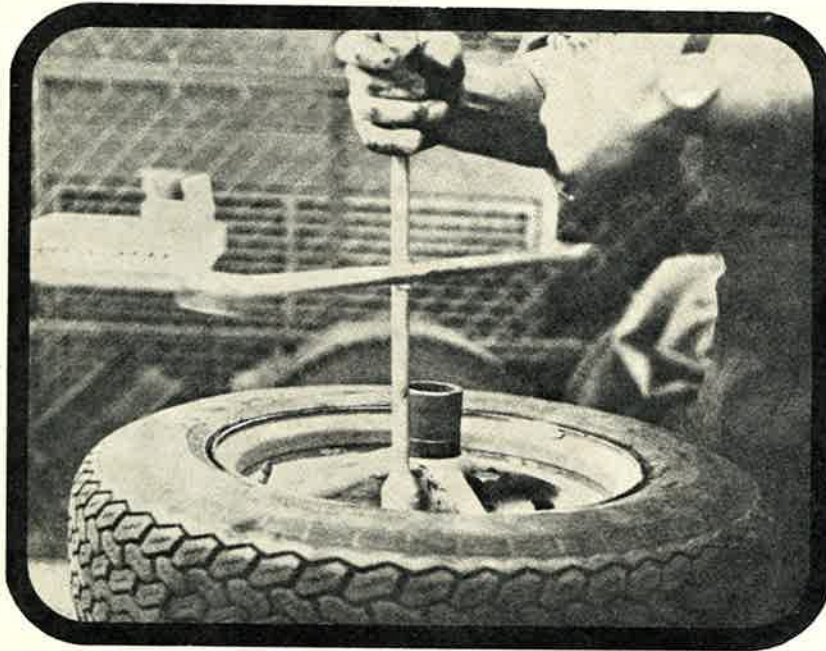


19

2.73



# 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

*Liebe Clubkameraden*

und Freunde der Scuderia München, es gibt so viele Disziplinen im Automobilsport, auch Sportarten die weniger bekannt sind und vielleicht nur von einer Minderheit betrieben werden, wie zum Beispiel Oldtimer-Rallyes. Aber auch hier ist ein Scuderianer, unser Gerd Westermann, mit Leidenschaft dabei. Er nahm an der 1972 von BMW durchgeführten Oldtimer-Veranstaltung teil und berichtet darüber in diesem Heft. Unser Titelbild zeigt einen Protos C Baujahr 1919 aus der Klasse Vintage-Wagen, gefahren von R. v. Siemens. Ein Auto übrigens, das noch heute regelmäßig im Straßenverkehr unterwegs ist.

Das Titelbild eines Oldtimers, die ja für die heutige Zeit als langsame Fahrzeuge gelten, soll nicht als Symbol für unser etwas späteres Erscheinen anzusehen sein. Wie Sie sicher schon auf den ersten Blick gesehen haben, hat sich die Drucktechnik geändert. Eine solche Umstellung erfordert natürlich Zeit, zumal der Entschluß zur Änderung erst vor wenigen Tagen getroffen wurde. Wir haben jetzt natürlich die Möglichkeit, mehr Bilder im Innenteil zu bringen, keine Schnippel-Überschriften mehr verwenden zu müssen, insgesamt eben gefälliger in der Aufmachung zu sein und damit natürlich auch insertionsgeeigneter. Wir sind zwar in der Seitenzahl abgemagert, nicht aber an Inhalt, denn zwei bisher maschinengeschriebene Seiten sind jetzt eine gesetzte Seite. Wenn Sie wissen, daß unsere jetzige Druckausführung ein vielfaches der bisherigen kosten kann, dann werden Sie vielleicht glauben, wir haben die Absicht, in Schönheit zu sterben. Wir müssen zugeben, wir hätten diesen Schritt nie tun können, hätte sich nicht ein Mäzen angeboten, uns in großzügiger Weise zu helfen. Namens unserer Clubmitglieder und Freunde dankt ihm dafür

Ihr

SCUDERIA REPORT

*Klaus Dieter Heidi Verlaan*



# TERMIN | KALENDER

|              |                                                                    |                |                                        |
|--------------|--------------------------------------------------------------------|----------------|----------------------------------------|
| 10. / 11. 2. | ACM Winterfahrt (BRM)                                              | 31. 3. / 1. 4. | Rallye Nürnberg                        |
| 24. / 25. 2. | Rallye Rüsselsheim (DRM)                                           | 17. 2.         | Nachorientierungsfahrt, AC Landsberg   |
| 4. 3.        | Hessen Winterfahrt                                                 | 24. 2.         | SSM-Turnier, (W)                       |
| 9.—11. 3.    | Rallye Stuttgart-Lyon-Charbonnier (DRM, ERM) (wird ev. verschoben) | 25. 2.         | Faschings-Gaudi-Rallye, RGR            |
| 10.—11. 3.   | Rallye Marienberg, Würzburg                                        | 10. 3.         | Orientierungsfahrt, MSC-Geretsried (W) |
| 18. 3.       | Oberfränkische ADAC Zuverlässigkeitsfahrt Bayreuth                 | 25. 3.         | Bildersuchfahrt, PMC                   |
| 23.—25. 3.   | Rallye Trifels (DRM)                                               | 31. 3.         | Orientierungsfahrt, DTC (W)            |
| 24.—25. 3.   | Salzburgring-Rennen, Scuderia München                              |                |                                        |

## Letzte Meldung:

|                                                                                                                       |              |                                                                 |                           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------|
| vorläufiger Zeitplan für Rallye München 1973 stop ... Differenzen in den Zeitangaben maximal dreißig Minuten stop ... |              | Zwangspause                                                     | 13. Mai 1973 ca. 0.30 Uhr |
| Nennungsschluß:                                                                                                       |              | Zielankunft 1. Fahrz.                                           | 13. Mai 1973 7.00 Uhr     |
| Sonntag                                                                                                               | 6. Mai 1973  | 24.00 Uhr                                                       |                           |
| Abnahme:                                                                                                              |              | Aushang der Ergebnisse                                          | 13. Mai 1973 10.00 Uhr    |
| Samstag                                                                                                               | 12. Mai 1973 | 15.00 Uhr                                                       | (bei 120 Starter)         |
| Start des 1. Fahrzeuges                                                                                               |              | Auf Ihren Start zur RALLYE MÜNCHEN 1973 freuen sich schon jetzt |                           |
| 12. Mai 1973                                                                                                          | 18.00 Uhr    |                                                                 |                           |

Ihr Fahrtleiter und sein Sekretär

was ist,

was war,

### Teilnahme und Erfolge der Scuderia-Mitglieder

|            |                                          |                  |                  |
|------------|------------------------------------------|------------------|------------------|
| 18.—27. 1. | <b>42. Rallye Monte Carlo</b>            |                  |                  |
|            | Hesse E. / Fischer A.                    | Simca Rallye 2   | ausgefallen      |
|            | Herrmann Ch. / Herrmann W.               | VW               | ausgefallen      |
| 20.—21. 1. | <b>Kristall-Rallye, Österreich</b>       |                  |                  |
|            | Scherer R. / Eilert B.                   | Kadett 1900      | ausgefallen      |
| 3.— 4. 2.  | <b>Rallye „Heißer Schnee“, Stuttgart</b> |                  |                  |
|            | Herrmann Ch. / Herrmann W.               | VW 1600          | 1. Klasse Gold   |
|            | Freisler J. / Eilert B.                  | Peugeot 504      | 3. Klasse Gold   |
|            | Naumann S. / Naumann A.                  | Ford Escort 1100 | 2. Klasse Silber |
|            | Hesse E. / Verlaan G.                    | Simca Rallye 2   | 3. Klasse Silber |
|            | Dr. Krieglsteiner P. / Scholz H.         | BMW 1600         | ausgefallen      |
|            | Dadlhuber G. / Krisam M.                 | Ford Escort 1300 | ausgefallen      |

Die höchste Auszeichnung, die es um Verdienste im Automobilsport in Deutschland gibt, die Verleihung der

## GRAF-TRIPS-MEDAILLE

hat der D S K, der Deutsche Sportfahrererkreis, mit der von ihm gestifteten Medaille am 11. Februar 1973 um 11 Uhr im Airport-Hotel am Flughafen Frankfurt/Main vorgenommen.

Nach 1962 Dr. Hermann Harster — Hamburg, 1965 Rainer Günzler — Wiesbaden, 1966 Ernst Christ — Hockenheim, 1968 Fritz Huschke von Hanstein — Stuttgart, Ewald Hüttebräucker — Bonn, Alfred Noell — Köln, 1971 Joachim Springer — Tutzing, Wolfgang Rausch — Alfeld, wurde in diesem Jahr

*Herr Rudi Arndt*

Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main

auserwählt.

Herr Arndt ist aktiver Rallye-Sportler und in seiner Zeit als Minister der Hessischen Landesregierung stets für einen Fortbestand des Rallyesportes eingetreten. Wir bayerischen „Freistaatler“ haben leider nicht die Möglichkeit ein entsprechendes Pendant zu bieten.  
Die Redaktion

## Die Versicherungs-Story

wie Herr Driver und sein Co. zu einem Haus kamen.

„Eigentumswohnungen . . . Reihenhäuser . . . Bungalows . . . usw.“  
so steht es in der Zeitung.

Herr Driver denkt: „Möchte ich auch haben!“

Der Bausparvertrag ist schnell gemacht. Herr Driver meint, das ist auch etwas für meinen Co. Aber der hat im Moment andere Sorgen. Im Keller ist letzte Nacht eingebrochen worden. Die ganze Skiausrüstung ist weg und von der Aktion Eichhörnchen ist auch nur noch eine Dose Bohnen über. Halb so schlimm, den Schaden reguliert seine Hausratversicherung. Und so läßt Herr Co. sich auch für den Bausparer begeistern.

Vier Jahre später steht das Doppelhaus bereits im Rohbau. Selbst haben sie auch ordentlich mitgearbeitet. Dabei ist es dann auch passiert:

Klein-Fritze brachte Fliesen nach oben in die Küche und stapelte sie am Fensterbrett. Ein paar machten sich selbständig und trafen voll das Toupé. Den Architekten fuhr Herr Driver ins Krankenhaus. Bei der unterwegs aufgestellten Radarkontrolle hatte er absolute Tagesbestzeit. Die Lederwesten fuhren mit Blaulicht und Horn den Rest des Weges vorweg.

Die Schadensmeldung machten wir am nächsten Tag, denn eine Bauherren-Privathaftpflicht hatten Herr Driver und sein Co. natürlich auch bei mir. Dabei besprachen wir auch die letzte Rallye. Viel gab's ja wirklich noch nicht zu sagen.

Bis zum nächsten Mal  
Ihr Erwin Remele  
8 München 40  
Unertlstr. 24, Tel. 30 82 27

Übrigens: Ein paar Mitarbeiter könnte ich immer noch brauchen  
(Im Umkreis bis zu 200 km)

Anläßlich der Jahresschlußfeier des DTC Bezirksgruppe München wurde die Redaktion des REPORT mit Pokal, Urkunde und Scheck über einhundert Mark geehrt für

„journalistische Leistung in Stil, Sachlichkeit und Information“

Dem DTC und seinem Vorsitzenden Max Feichtmeyer herzlichen Dank dafür.

Jetzt reicht die Skala in der Report-Beurteilung von „mitleidig belächelt“ bis „Auszeichnung“.

Bild in „rallye-racing Nr. 2/1973, Opel-Kadett 1900 mit Münchner Kennzeichen tobt über verschneiten Waldweg. Die Texte rund um das Bild handeln nur von Problemen über nicht genehmigte Motorsportveranstaltungen. Viele kennen das Auto und sagen jetzt, der böse Scherer, fährt doch glatt so etwas, obwohl er nicht darf. Dabei stammte das Bild von der „Jänner-Rallye“. Kennzeichen retuschieren hätte doch genügt . . .

Arno Fischer, mit dabeigewesen solange der Veranstalter es wollte, versprach vor einer Woche seinen Bericht. Der Bericht kam nicht, Fischer kam nicht. Fischer und Bericht sind also ausgefallen.

Stories haben wir am Sportfahrerstammtisch von ihm viele gehört. Geschichten, wie man sie nach jeder Rallye hören kann. Sogar die Süddeutsche Zeitung berichtete in Nr. 21, daß er aus dem Wagen gezerrt und verprügelt wurde, von Uniformierten. Nun ja, bei Wider-

stand gegen die Staatsgewalt wird man überall etwas härter angefaßt.

Interessant war wieder einmal die Münchner Tagespresse, von „Null“ (Abendzeitung) bis, dem Interesse von Tageszeitungen am Motorsport entsprechend, „gut“ (Münchner Merkur) war alles drin.

Die Süddeutsche Zeitung bestach vor allem durch ihre Überschriften:

POLIZEI BREMST EILIGE RALLYEFAHRER  
DEUTSCHE RALLYEFAHRER VERUNGLÜCKT  
RALLYE-PRIVATFAHRER ERWAGEN  
BLOCKADE  
EINE FRAU IM SIEGREICHEN RALLYE-TEAM  
DIE SKANDAL-RALLYE  
AUFSTAND DER RALLYE-AMATEURE

Das was dann unter diesen Überschriften stand, könnten genau so gut industrielle Presseinformationen gewesen sein. Vielleicht könnte sich die Sportredaktion der Süddeutschen Zeitung den Film- und Fernsehkritiker K. H. Kramberg aus dem gleichen Hause ausleihen, der mit seiner Kritik über den Fernsehfilm „Benzin Im Blut“ sich als Rallye-Begeisterter entpuppte. Und Begeisterung und Interesse für eine Sportart gehören einfach dazu, um sportnah darüber schreiben zu können.

Vielleicht haben die betreffenden Redakteure einmal Zeit, auch Wiener Tageszeitungen zu lesen, z. B. den Kurier oder die Kronen-Zeitung. Das Glanzstück eines Rallye-Berichtes brachte dafür die Lokalredaktion der SZ, wie folgt:

## Autorallyes mit gestohlenen Wagen

**Jugendliche Diebesbande veranstaltet Rennen in Allacher Kiesgrube**

Mehr als 200 000 Mark beträgt der Schaden, den eine 24köpfige Diebesbande im Norden der Stadt angerichtet hat, ohne daß die Beutezüge den Tätern großen Profit brachten. Die jungen Burschen, deren Fall von der Kriminal-

polizei in diesen Tagen abgeschlossen wurde, stahlen in erster Linie Autos — insgesamt 35 Wagen der Mittelklasse — die sie aus Übermut zuschanden fuhren.

Was soll der unbedarfte Leser denken, wenn er in Zukunft wieder liest, daß eine Rallye stattfindet. Ich traue mir schon gar nicht mehr zu sagen, daß ich Rallye-Fahrer bin, die Leute

könnten denken, ich würde bekennen, ein „Knacker“ zu sein. Aufklärung tut not, aber, wie sag ich's meiner Tageszeitung?

# MCS-ADAC Winterprüfung „Heißer Schnee“ am 3./4. Februar 1973

Man nehme einen möglichst großen Truppenübungsplatz, suche sich eine lange interessante Strecke, setze zwei SPs und zwei Etappen fest. Dann lasse man den Teilnehmer die Strecke 10× fahren und verkürze dabei ständig die Fahrzeiten.

Für die ersten Clubmitglieder beginnt die Veranstaltung bereits auf der Autobahn: Fam. Naumann fährt bei Dasing einen Platten rechts hinten und geht somit mit 3 Spikes- und

1 Sommerreifen auf die Strecke, von der der Fahrer mit Recht meint — „daß hier jemand mit Sommerreifen fährt, halte ich für ein Gerücht.“

Die Streckenorganisation ist ausgezeichnet. Bundeswehr, Feuerwehr, Sanitäter und andere ehrenamtliche Helfer sichern die gefährlichsten Stellen. Daneben sorgen „Sheriffs“ für die Freihaltung der Strecke. Es ist erstaunlich, in welcher kurzen Zeit es diesen Leuten gelingt,

|            | Zweibäumer | Herrmann | Günter | Rausch | Freisler | Hesse  | Naumann | Dadlhuber | Dr. Kriegelsteiner |
|------------|------------|----------|--------|--------|----------|--------|---------|-----------|--------------------|
| SP 1       | 779        | 902      | 881    | 869    | 882      | 943    | 1081    | 962       | 974                |
| SP 2       | 356        | 400      | 375    | 382    | 389      | 422    | 475     | 435       | 432                |
| SP 3       | 749        | 899      | 860    | 866    | 888      | 1051   | 1087    | 976       | 937                |
| SP 4       | 356        | 390      | 373    | 387    | 400      | 424    | 492     | 450       | 416                |
| SP 5       | 788        | 900      | 849    | 852    | 903      | 928    | 1099    | 933       | 925                |
| SP 6       | 353        | 390      | 389    | 387    | 397      | 422    | 484     | 433       | 891                |
| SP 7       | 777        | 888      | 806    | 860    | 887      | 925    | 1037    | 903       | 928                |
| SP 8       | 354        | 396      | 391    | 379    | 394      | 425    | 458     | 414       | —                  |
| SP 9       | 790        | 902      | 862    | 861    | 891      | 931    | 1043    | 910       | —                  |
| SP 10      | 366        | 388      | 388    | 380    | 395      | 428    | 468     | 411       | —                  |
| SP 11      | 785        | 902      | 854    | 870    | 885      | 972    | 1204    | 889       | —                  |
| SP 12      | 357        | 392      | 376    | 382    | 405      | 416    | 475     | 437       | —                  |
| SP 13      | 806        | 894      | 854    | 877    | 889      | 937    | 1069    | 955       | —                  |
| SP 14      | 371        | 399      | 385    | 393    | 401      | 431    | 451     | 435       | —                  |
| SP 15      | 801        | 899      | 872    | 897    | 888      | 957    | 1019    | 949       | —                  |
| SP 16      | 365        | 451      | 396    | 394    | 394      | 434    | 452     | 420       | —                  |
| SP 17      | 808        | 892      | 879    | 902    | 883      | 1073   | 1000    | 968       | —                  |
| SP 18      | 364        | 412      | 387    | 408    | 405      | 432    | 444     | 3755      | —                  |
| SP 19      | 796        | 909      | 872    | 877    | 919      | 997    | 1003    | —         | —                  |
| SP 20      | 364        | 486      | 387    | 397    | 390      | 443    | 454     | —         | —                  |
| Strecke    | 0          | 180      | 120    | 60     | 60       | 300    | 540     | 300       | 0                  |
| Gesamt     | 11 485     | 13 271   | 12 556 | 12 680 | 12 945   | 14 246 | 15 835  | —         | —                  |
| Platz Kl.  | 1          | 1        | 1      | 2      | 3        | 3      | 2       | ausgef.   | ausgef.            |
| Platz Ges. | 1          | 6        | 3      | 4      | 5        | 14     | 26      | —         | —                  |
| Plakette   | G          | G        | G      | G      | G        | S      | S       | —         | —                  |

querstehende Autos wieder flottzumachen und hoffnungslos Ausgerittene wieder zur Strecke zurückzubringen.

Anders dagegen die perifer Organisation. Eine Einführungs-SP zur Setzung der Teilnehmer entpuppte sich nach zwei Stunden Wartens als Reinfall. Die Ausschreibung war eine Katastrophe. Unseren Teilnehmern war im Gegensatz zu den Lokalmatadoren nicht bekannt, daß die Strecke am Samstag Mittag anzuschauen war. Zu dem stolzen Nenngeld von 120,— DM (für eine 400 km-Veranstaltung) konnten sich die Schwaben nicht verkneifen, noch die Fahrtunterlagen, bestehend aus einem Kurvenaufschrieb (L 1/2 — R 3/4) und einer Streckenskizze 1 : 79 385, für 10,— DM zu verkaufen.

Um ca. 23.00 Uhr gehen dann die ersten Teams auf die Strecke. Nach jeweils 40 km Blasen sind 15 min. Pause für die Regeneration der Fahrzeuge und Teilnehmer vorgesehen. Scuderia trifft sich hauptsächlich beim Service-VW-Bus der Fa. Krisam. Von der Bundeswehr wird Kaffee, Erbsensuppe und Bouillon serviert.

In der SP 8 (Streckenkilometer 230) muß Dr. Kriegelsteiner/H. Scholz aufgeben, weil das Gasgestänge hängt. Als später die Helfer kommen, müssen sie die Diagnose allerdings in „chronisches Vakuum im Treibstoffbehälter“ — abändern.

Unter drei Simca-Rallye-2-Erbswürsten reitet Don Eugenio mit Gerhard Verlaan auf dem heißen Sitz. Leider haben sich zweimal Schneehaufen in die vorgesehene Bahn gestellt und Eugens flotte Fahrt gebremst. Sonst, ja sonst... Im Laufe der Veranstaltung ergibt es sich, daß die das Feld anführenden Teams Zweibäumer/Druba und Günter/Petersen in den Schwanz

der Fahrzeugschlange hineingeraten. Der Veranstalter — nicht faul — verlängert die Pause zwischen Runde 6 und Runde 7 auf 25 Minuten. Momentan wird zwar Luft geschaffen; da die Verlängerung jedoch für alle gilt, ergibt sich auf der nächsten Runde wieder das gleiche Dilemma. So blasen die späteren Erstplatzierten mit über 150 PS und 400 Nägeln/Reifen unter anderem der Familie Naumann (45 PS, 3 Spikes à 120 Nägel, 1 Sommerreifen) um die Ohren. In der vorletzten Runde wird dem Team Dadlhuber/Krisam eine Stelle zum Verhängnis, die vorher schon das einzige Damenteam und den Stuttgarter Werner Schweizer aus dem Rennen warf. Nach einer Kuppe mit Spiegeleis geht es leicht links bergab in einen Hohlweg; unten eine mittlere Rechts — der Escort bleibt links auf einem Schneehaufen stecken, das Heck hängt in die Fahrspur und läßt rechts nur einen kleinen Durchschlupf frei. Martin steigt sofort aus und läuft mit einer Blinklampe zurück. In dem Moment schießt Dieter Günter mit seinem Commodore über die Kuppe. Martin springt wie ein Feldhase hinter den nächsten Baum. Zack — der Escort ist hinten rechts ein Stück kürzer; ein Wunder, daß nicht mehr passiert ist.

Als dann in der letzten Runde der Morgen anbricht, sehen wir erst, daß wir die ganze Nacht auf schierem Eis gefahren sind.

Relativ pünktlich, kurz nach 11.00 Uhr, wird dann ausgehängt: Herrmann/Herrmann (VW 1302 S) Gold, KS 6. Ges., Freisler/Eilert (Peugeot 504 i) Gold, 3. Kl., 5. Ges., Hesse/Verlaan (Simca-Rallye-2) Silber, 3. Kl., 14. Ges., Naumann/Naumann (Escort 1100) Silber, 2. Kl., 26. Ges.

## ICH BIETE IHNEN ERFOLG FÜR 1973

### Opel Ascona 16 SR — Neupreis über 15 000,— DM

(absolut protestsicher, aus erster Hand), Erstzulassung März 1972, km-Stand ca. 19 000

**technisch und optisch einmaliger Bestzustand**

komplette Rallyeausrüstung und Zubehör und Ersatzteile

Ich habe nichts zu verschenken, aber ich biete Ihnen

**Spitzenqualität** zu realen Preisen.

Angebot und Anfragen an: Michael R. SCHOLZ, München, Telefon 08 11 / 84 23 10

# STATISTIK

Nimmt man die Punktemeldungen für die Scuderia-Sportmeisterschaft 1972 und erstellt daraus eine inoffizielle Rallyewertung, so ergibt sich folgendes Bild: .....

Interessant ist dabei vor allem, der Schnitt der je Veranstaltung erzielten Punkte

|                            | Punkte | Rallyestarts | Durchschnittspunkte pro Veranstaltung |                         | Punkte | Rallyestarts | Durchschnittspunkte pro Veranstaltung |
|----------------------------|--------|--------------|---------------------------------------|-------------------------|--------|--------------|---------------------------------------|
| 1. Eilert Bernhard         | 193    | 21           | 9,2                                   | 20. Appel Ernst         | 58     | 11           | 5,3                                   |
| 2. Fischer Arno            | 154    | 15           | 10,2                                  | 21. Verlaan Gerhard     | 57     | 7            | 8,1                                   |
| 3. Gerber Karl-Heinz       | 145    | 16           | 9,0                                   | 22. Naumann Sieglinde   | 56     | 10           | 5,6                                   |
| 4. Seegerer Horst Udo      | 128    | 13           | 9,8                                   | 23. Stroppe Gerhard     | 54     | 10           | 5,4                                   |
| 5. Dr. Herrmann Christa    | 123    | 14           | 8,8                                   | 24. Wutz Erwin          | 54     | 7            | 7,7                                   |
| 6. Herrmann Winfried       | 123    | 14           | 8,8                                   | 25. Kollin Nikolaus     | 47     | 10           | 4,7                                   |
| 7. Wutz Gerd               | 123    | 12           | 10,3                                  | 26. Rieger Georg        | 47     | 10           | 4,7                                   |
| 8. Thalmer Raimund         | 118    | 10           | 11,8                                  | 27. Keul Karl Hans      | 46     | 5            | 9,2                                   |
| 9. Hesse Eugen             | 115    | 15           | 7,7                                   | 28. Krug Alfons         | 43     | 6            | 7,2                                   |
| 10. Freisler Jürgen        | 92     | 11           | 8,4                                   | 29. Zbinden Barbara     | 37     | 7            | 5,3                                   |
| 11. Schucan Reto           | 84     | 10           | 8,4                                   | 30. Höfner Hans         | 35     | 3            | 11,7                                  |
| 12. Humpert Karl-Heinz     | 82     | 12           | 6,8                                   | 31. Liebl Franz         | 34     | 7            | 4,9                                   |
| 13. Scholz Hannes          | 81     | 10           | 8,1                                   | 32. Schöller Peter      | 34     | 6            | 5,7                                   |
| 14. Wurmannstätter Andreas | 73     | 7            | 10,4                                  | 33. Kaufhold Jürgen     | 32     | 7            | 4,6                                   |
| 15. Bender Walter          | 69     | 10           | 6,9                                   | 34. Sedlmair Hans Georg | 31     | 6            | 5,2                                   |
| 16. Scherer Rainer         | 68     | 13           | 5,2                                   | 35. Fellinger Christian | 27     | 3            | 9,0                                   |
| 17. Bengestrat Jörg Peer   | 66     | 12           | 5,5                                   | 36. Nagel Monika        | 21     | 5            | 4,2                                   |
| 18. Naumann Axel           | 63     | 10           | 6,3                                   | 37. Schenk Wolfgang     | 21     | 5            | 4,2                                   |
| 19. Smolej Walter          | 62     | 8            | 7,7                                   | 38. Krisam Martin       | 19     | 3            | 6,3                                   |

## Sportmeisterschaft 1973 und Scuderia Leistungsabzeichen

### A) Sportmeisterschaft

- 1) Für die Sportmeisterschaft werden die Erfolge des Sportjahres 1973 ab Eintritt in den Club gewertet. Das Sportjahr beginnt am 1. 12. 72 und endet am 30. 11. 1973.
- 2) Für die Sportmeisterschaft können maximal 25 Erfolge angemeldet werden. Pro Veranstaltung kann nur 1 Ergebnis gewertet werden.
- 3) Wertung in der Sportmeisterschaft erfolgt nur, wenn Funktionärstätigkeit bei der Rallye München nachgewiesen werden kann.
- 4) Es werden nur Veranstaltungen gewertet, bei denen unter Bewerber „Scuderia München“ gestartet wurde.
- 5) 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

Werden 1000 Punkte erreicht, ist eine besondere Ehrung vorgesehen.

### C) Punktesystem

Für Sportmeisterschaft und Leistungsabzeichen gilt folgendes Punktesystem:

- 1) genehmigungspflichtige Veranstaltungen:

| Platz                         | 1    | 2      | 3      | 4         | 5   | T   |
|-------------------------------|------|--------|--------|-----------|-----|-----|
| Rundstreckenrennen bis 500 km | 18   | 12     | 8      | 6         | 4,5 | 3   |
| ab 500 km                     | 24   | 18     | 12     | 8         | 6   | 4,5 |
| Bergrennen bis 10 km          | 12   | 8      | 6      | 4,5       | 3   | 2   |
| ab 10 km                      | 18   | 12     | 8      | 6         | 4,5 | 3   |
| Rennslaloms, Autocross        | 9    | 6      | 4,5    | 3         | 2   | 1   |
|                               | Gold | Silber | Bronze | Teilnahme |     |     |
| Rallyes bis 400 km            | 8    | 5      | 3      | 2         |     |     |
| bis 1 000 km                  | 12   | 8      | 5      | 3         |     |     |
| bis 2 000 km                  | 18   | 12     | 8      | 5         |     |     |
| über 2 000 km                 | 24   | 18     | 12     | 8         |     |     |

- 2) nicht genehmigungspflichtige Veranstaltungen:

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



# 1. Autoveteranen-Rallye um die BMW-Trophäe

Am 6. — 8. Oktober 1972 startete BMW die erste Veteranen-Rallye um die BMW-Trophäe. BMW war also der Veranstalter, während die Abwicklung der ganzen Veranstaltung vom DAVC (Deutscher Automobil Veteranen Club) und vom ASC (Allgemeiner Schnauferl Club) durchgeführt wurde. BMW engagierte sich dafür wieder um so kräftiger, was den gesellschaftlichen Teil dieser Fahrt anbetraf. Und ich muß sagen, es hat alles sehr gut geklappt, alle Teilnehmer waren recht zufrieden.

Was ist eigentlich eine Veteranen-Rallye? Viele von Euch werden schon mal hier und da oder im Museum einige dieser Väter und Großväter der heutigen Automobile gesehen haben und sie ein wenig belächelt. Aber die Autos, welche Ihr jetzt versucht, mehr oder wenig mit Erfolg, rasant zu bewegen, werden auch irgendwann zu den Veteranen gehören. Und obenliegende Nockenwelle und vier Vergaser usw. ist alles schon dagewesen. Bei einer Veteranen-Rallye sind alle Arten von Autos vertreten, vom braven Pullman Gr. 1 bis zum reinrassigen Rennwagen der Formel 1. Die Fahrzeuge müssen eine bestimmte Strecke abfahren, wie bei jeder Rallye, und darin gestellte Aufgaben lösen. Zugelassen sind Fahrzeuge bis z. Z. einschließlich Baujahr 1940. Alle Wagen müssen im Originalzustand sein oder entsprechend stilschlecht restauriert sein. Erlaubt sind Änderungen wie z. B. Blinklichter, wie sie der TÜV bei zugelassenen Oldtimern verlangt.

Bei der BMW-Rallye war der älteste Wagen ein WARTBURG-Motorwagen aus dem Jahre 1898, also 75 Jahre jung. Der jüngste stammte aus dem Jahre 1960 — warum? BMW hatte bei dieser Fahrt eine Sonderklasse ausgeschrieben für die wunderschönen BMW 507 Sportwagen, von denen dann auch 10 Stück am Start erschienen. Der jüngste Veteranen-Teilnehmer war ein BMW 327 aus dem Jahre 1940. Ich selbst war auch mit einem noch verhältnismäßig jungen Wagen dabei, einem WANDERER W 24, Baujahr 1937.

Insgesamt waren 122 Fahrzeuge am Start, wohl die größte Starterzahl bei einer Veteranen-Rallye im Jahre 72 in Deutschland. Auch diese Veteranen-Rallye war international, wie die meisten größeren Rallyes dieser Art.

In München waren 18 Ausländer am Start, 8 österreichische, 7 schweizer und 2 französische Mannschaften.

Eingeteilt werden die Wagen in 9 Klassen:

Klasse 1 — Antique Wagen bis 1904

Klasse 2 — Veteranen bis 1911

Klasse 3 — Veteranen bis 1918

Klasse 4 — Vintage Wagen bis 1925

Klasse 5a — Vintage Wagen bis 1930 bis 1200 ccm

Klasse 5b — Vintage Wagen bis 1930 über 1200 ccm

Klasse 6a — Classic-Car Wagen bis 1940 bis 1200 ccm

Klasse 6b — Classic-Car Wagen bis 1940 über 1200 ccm

Klasse 6c — Classic-Car Wagen bis 1940 sportlich

Und nun zu den Aufgaben. Mit der Nennbestätigung erhielt man auch eine Bordkarte, auf der schon bei der Anfahrt bis zum Start einige Aufgaben gelöst werden mußten. An verschiedenen Tankstellen in Orten, die mit einem bestimmten Buchstaben anfangen, waren Stempel zu holen, man benötigte diese Buchstaben um ein Wortfragment zu komplettieren, heraus kam, wie sollte es anders sein:

! BMW — Freude am Fahren

Weiterhin waren 7 Fragen über historische BMW-Fahrzeuge zu beantworten wie z. B.: Welches war der erste BMW-Vollschwinggasser? Hättet Ihr es gewußt, ich glaube wenn ich zweifle, so liege ich wohl richtig.

Die Fahrt selbst verläuft dann verhältnismäßig ruhig. Es war vorgeschrieben, die ganze Fahrt nicht schneller als 50 km/h zu fahren, eine Radarkontrolle war angekündigt worden. Für manchen war das natürlich hart mit seinem Bugatti-8-Zylinder-Rennwagen oder mit einem Horch V 8 so mit 50 km/h dahin zu bummeln und so erwischte es auch nicht weniger als 40 Teilnehmer, die bei der tatsächlich von der Polizei aufgestellten Radarkontrolle voll reingelangt haben, der Schnellste mit 104 km/h. Auf der Fahrt von München-BMW-Olympia-

Parkhaus bis Herrsching und Dießen am Ammersee — nach Topo — waren 2 Sonderprüfungen zu absolvieren:

1. Eine Strecke von 100 m war mit einem Schnitt von 12 km/h zu durchfahren.
2. Eine Strecke von 50 m war mit einem Schnitt von 20, 30 oder 40 km/h zu durchfahren. Der Fahrer mußte sich für eine der Geschwindigkeiten vorher entscheiden

Pro 1/10 Sek. Zeitüber- oder Zeitunterschreitung gab es dann 2 Strafpunkte. Eine Stoppuhr war also wichtig.

In Herrsching war dann auf der Rückfahrt nach München eine Zwangspause, um der Raserei Einhalt zu bieten. Die Zeit wurde mit einer kleinen Dampferrundfahrt auf dem Ammersee genutzt.

Ausfälle gab es natürlich auch: ein abgerissenes Auslaßventil, eine abgedrehte Steckachse, Ärger mit der Zündung usw., aber natürlich keinen Unfall, das ist überhaupt sehr selten bei einer Veteranen-Rallye. Einige werden nun wohl sagen, das ist nichts für mich, da verlerne ich ja die Grundstellung im Auto, wenn es auf dem Dach liegt.

Die Siegerehrung fand abends im Sheraton-Hotel statt, mit großem Festbankett und der Kapelle Roy Etzel. Freitagabend war dort auch die Fahrerbesprechung mit kaltem Buffet.

Am Sonntagvormittag führte dann noch ein Corso vom BMW-Olympia-Parkhaus über die Leopoldstraße zum Königsplatz. Nachdem dann eine große Menschenmenge alle Wagen bestaunt hatte, bekam jeder der Teilnehmer eine Plakette und wurde mit einem freundlichen Handschlag auf die hoffentlich gute Heimfahrt geschickt, bis zum Wiedersehen im nächsten Jahr.

Gerd Westermann

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. (08 11) 3 511 173**  
**(0 81 35) 2 09**

# KRISTALLRALLYE

## Waidhofen Marktplatz — großes Volksfest

Der erste Eindruck: viele Polizisten sorgen mit peinlichster Genauigkeit (Maschinenpistolen etc.) für die Sterilität des oberen Marktplatzes. Nur den Rallyeteilnehmern ist es vergönnt in diesen Tempel einzudringen. Hinter den Ab-sperrungen drängen sich die rallyehungrigen Fans und verschlingen die heißen Geräte im Park fermée mit hungrigen Blicken.

Fahrtleitungsbüro — Scherer fragt den Fahrer, ob er für uns einen Kurvenschrieb von den SP's aufgetrieben hat. „Ja, einen Moment — hier dieser Mann hat ihn“. Kurze Erklärung was L5 und R3 heißt; eine Bemerkung, daß auch eine brandige Etappe dabei sei und viele Glückwünsche. Gegenfrage nach dem Preis — „A geh! Die Kopien haben uns nicht's gekostet“ — Danke, dort gibt es wohl keine Beutelschneider.

Start — 10 Minuten vorher werden die Ofen angeheizt. Mit Start Nr. 1 Koltay seinen Porsche — Nr. 2 Janger seinen Annessi-Ascona — Nr. 3 Wittmann seinen VW-Salzburg — Nr. 11 lautes Knattern — öha ein Schwede auf VW 1600 TL uralt (H ONS 1/73 S. 10 nicht mehr homologiert) und dann Nr. 12 Scherer/Eilert auf Kadett 1900. Auf der Rampe Fernsehen, Interviews für ORF und Platzübertragung durch FS-Reporter (Spitze!) Tausende von Leuten bilden durch Waidhofen ein Spalier (sogenannte Fanggasse bis zum Ortsende).

Auf dem Weg zur SP 1 Schnee-Eis-Nebel. Der 60er Schnitt ist problemlos zu halten.

SP 1 — kurz nach dem Start an einer Kuppe mit darauffolgender mR steht unser Driver. Als alle durch waren, resümiert er: Einer ließ voll stehen — Günther Janger. Am Ziel stellte sich dann heraus, daß er nicht nur hier, sondern auf allen SP's Bestzeit geflogen war. (Nicht nur dem VW, auch dem Ascona hat er Fliegen beigebracht).

Start-Nr. 12: „Links 5, gerade!“ — „Ist 5 langsam oder schnell?“ — „probieren wir's halt!“ Nach der 6. Kurve wissen wir Bescheid, — der Schrieb ist riesig, wir werden immer schneller — lange Gerade bergab — „Rechts 4 mit Eis“. Wir sind zu schnell — einzige Alternative: eine



300 Jahre alte und 3 m dicke Hauswand. Aus der Traum vom Winter-Cup-Sieg! Einziger Trost: „Koltay was here“, vor uns.

Hinter dem schützenden Haus jubeln ca. 300 Zuschauer. Tenor: Weg mit dem Karr'n; wenn die Nächsten das Wrack sehen, bieten sie nicht's mehr. Erst ein Fiat Lada kann das Publikum aufmuntern, als er den Kadett als Leitplanke benutzt.

SP 3 — 10 km Hohlweg, in der Mitte eine einsame Wirtschaft. Der Wirt (50) ist der festen Meinung, daß es hier auf seiner Hausstrecke für ihn und seinen Ford 12M keinen Gegner gibt. Als er dann die wilde Truppe vorbeireiten sieht, geht er schweigend zu seinem alten Ford und flüstert ihm zu: „Bist mer net bös, wenn wir da nicht mithalten. Mir san hoit doch immer die Jüngsten“.

Zwangspause — Das Feld hat sich gelichtet. Fahrer und Autos sehen sehr geschunden aus. Hier zeichnet sich bereits Jangers überlegener Gesamtsieg ab (1 1/2 Minuten Vorsprung auf den Zweiten). Zum zweiten Fahrtabschnitt starten nur noch 24 Teams.

Jetzt kommt der Schwede langsam auf Betriebstemperatur. Mit seiner traurigen Lösung (1600 TL) driftet er wild durchs Mühlviertel. Eine Kuppe mit folgender scharfer Rechtskurve zwingt den Mini-Mikkola zur unfreiwilligen Bekanntschaft mit einer 100jährigen Eiche, womit sich für die Zukunft alle Homologationsfragen von selber lösen.

Auch Koltay stellt nun seinen Porsche während einer wilden Verfolgungsjagd endgültig im Gra-

ben ab. Der ortsansässige „Schindelar“ reibt sich vergnügt die Hände. An zweiter Stelle liegend muß der Käferpilot Wittmann sein Gerät mit blockierter Lichtmaschine aufgeben.

Am Ziel finden sich schließlich doch noch 16 Teams ein, um das von der Milchwirtschaft gestiftete Frühstück zu schlabbern.

Smolej W. / Eilert B.

Schade, daß in diesem Gemeinschaftsbericht von „Kristall-Co-Pilot“ und „Kristall-Schauer“ Walter Smolej nicht seine mündlich ausgesprochene Klassifizierung gebracht wurde. Wir könnten es nicht verantworten, sie Ihnen vorzuenthalten. Am Stammtisch sagte er:

Da Janga, dann nix, dann a poar Guate und da Räst warn de „ralli-duurist'n“



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

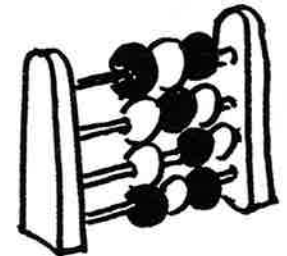
*modische Felljäckchen nach Maß  
Felldecken, exquisite Sonderanfertigung*

*Felltiere und viele kleine Geschenke*

**Neueste Schuhmodelle - Sergio Rossi**

**FINA-Parkhaus am Hofbräuhaus Tel. 29 59 66**

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**

### ACHTUNG! Alfa Romeo-Fahrer!

**4 Räder „Cinturato“, 70 % auf Stahlfelgen, pro Stück 50,— DM (Gr. 165 SR 14)**

**4 Räder „Uniroyal-Radial“, Größe 175 SR 14 auf Leichtmetallfelgen, pro Stück 100,— DM**

**1 Ölwanenschutzgitter, 30,— DM 1 Lederlenkrad mit Nabe, komplett 75,— DM**

Näheres unter Telefon 08 11 / 33 10 57



# Die Geschichte vom braven Mann -

oder wie moderne Märchen (meistens) enden ....

Die Geschichte vom braven Mann — oder wie moderne Märchen (meistens) enden ...

Es war einmal ... — genau gesagt am Freitag, den 19. Januar anno 1973 nämlich, als die „Servicewelle“ von Bayern 3 etwa ab 8.00 Uhr morgens immer wieder einen Hilferuf ausstrahlte: Man brauche dringend einen Blutspender mit der offenbar seltenen Gruppe A1 R+ CDE CE in den Adern.

Gegen 12.00 Uhr mittags erfuhr unser Held (wie fast alle Helden natürlich Mitglied einer gewissen Sportfahrgemeinschaft in München) von dem Notruf, telefonierte zunächst in der Welt herum, um schließlich von B3 zu erfahren, er möge sich schnellstens zur Blutbank (ein schöner Name — oder?!) des Herrn Dr. Rasch begeben; ein Spender, der wie er den obengenannten roten Saft abtreten könne, habe sich nämlich noch nicht gemeldet.

Alles weitere läuft mit der Präzision eines rallyeerfahrenen Profis ab: Chef und Tankstelle werden im Stich gelassen, die Fahrt quer durch die Münchner Innenstadt stellte Tagesbestzeit dar, schließlich gelingt es sogar, in der Nähe des besagten Etablissements einen Parkplatz zu erobern.

Und nun beginnt unsere Geschichte von einem echten Märchen, bei dem bekanntlich am Ende alle Beteiligten glücklich und zufrieden fortleben, erheblich abzuweichen:

Als nämlich unser Mann die Warteschlange von einigen Dutzend Blutspende- und Moneyempfangswilligen hinter sich gelassen hatte, bedeutete ihm eine Dame in Weiß, er möge sich doch bitte hinten an die besagte Schlange anstellen.

Ja, aber sei er denn nicht der Erste mit der fragten Blutgruppe ?? Das schon, meinte die gute (?) Fee, aber anstellen müsse er sich trotzdem. Etwas frustriert sagte unser Held, daß er nicht soviel Zeit hätte. Ja sagt dann die Dame, sie können auch erst am Montag kommen.

Die Moral von der Geschicht: Meinen Sie, daß sich unser Held bei dem nächsten ähnlichen

„Notruf“ wieder melden würde? Und so wird der Verfasser das Gefühl nicht los, daß die Betroffenen mit diesem Tun irgendwann einmal das Schicksal eines bösen Bubens in einem anderen Märchen erwartet: Die Geschichte von dem Knaben nämlich, der aus Lux beim Baden solange um Hilfe schrie, daß niemand mehr hörte, als er wirklich ersoff ...

Das jedenfalls meint Ihr

Heinz Schreiber

Es ist natürlich traurig, daß man einem „Erste-Hilfe-Schrei“ folgend auf die Warteliste gebeten wird, aber anders geht es nicht.

Die für Schreiber Schreiber Heinz schreckliche Bezeichnung „Blutbank“ ist wirklich eine Bank. Man zahlt ein in ein Depot auf Konto „Allgemeinheit“ und es wird bei dringendem Bedarf abgehoben. Die eingezahlte Substanz hält aber nur bestimmte Zeit, vielleicht muß sie sogar weggeworfen werden, dafür kann man bei eigenem Notfall abheben, auch wenn die eigene Einzahlung nicht mehr da ist.

Der über Rundfunk veröffentlichte Hilferuf war bestimmt nicht für einen direkten Fall, sondern als Nachholbedarf gedacht, denn sonst hätte der Spender die betreffende Unfallstation zur direkten Transfusion ansteuern müssen. Aber vielleicht hat die Blutbank die letzte passende Konserve abgegeben und mußte nur für neuen Lagerbestand sorgen. Das muß sein, denn der nächste Fall kommt bestimmt.

Daß es trotzdem dringlich gemacht wurde, liegt doch nur daran, daß sich die meisten Menschen eher zu einer Spontan-Hilfeaktion veranlaßt sehen, als zu einer Gelegenheits-Hilfe.

Der Beweis dafür liegt in Deiner Geschichte, denn Dein „Held“ ist doch auch erst auf Grund des „Erste-Hilfe-Gedankens“ auf die Idee gekommen, Blut zu spenden, obwohl ständig allgemeine Aufrufe dafür ergehen.

Wie sieht es eigentlich mit Ihnen aus, in diesem Punkt, liebe Clubmitglieder?

Die Redakt.



## Wickenhäuser

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



Aus unserer Tuning-Abteilung — Manta Spezial —  
— Sie können ihn kaufen —



Dieses Fahrzeug ist für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassen. Um die für den Motorsport entwickelte Kotflügelverbreiterung auch in der Straßenversion anbieten zu können, wurden die Kotflügelverbreiterungen mit dem Frontspoiler weiter entwickelt.

Nach engster Kalkulation können wir diesen

**Manta, 2türig, 1900 ccm, Kotflügelverbreiterung, Frontspoiler, Sonderlackierung Kristall, 4 8-Zoll-Felgen Ronal 72, 4 235/60-VR-13-Reifen Pirelli mit Schlauch, Frachtgebühr, Kühlerdauerfüllung, Kfz.-Schein, TÜV-Überprüfung und Zulassung für**

**DM 13370,77**

**inklusive 11 Prozent Mehrwertsteuer, anbieten.**

Sollte dieses Fahrzeug zum motorsportlichen Einsatz kommen, empfehlen wir zur Grundausstattung **Hinterachssperre und Verbundglasscheibe.**

Weitere Einbauten wie Schalensitze, Fahrwerksverbesserungen, Motorbearbeitungen, Überrollbügel, Motor- und Tankunterschütz, Sportgetriebe, Ölkühler mit Thermostat usw. werden in unserer Tuning-Abteilung eingebaut. Unser Leiter der Tuning-Abteilung, Hans von Knorring und unser Kfz.-Meister und Sachbearbeiter der Sport-Betreuung, Otto Schmid, werden Sie hierüber gerne beraten.



## Wickenhäuser

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



## Scherer fährt selber. Man sieht's an seinem Angebot: Hier spiegelt sich die Erfahrung wider.

Bei auto-sport-scherer gibt's alles,  
was fürs Auto sinnvoll ist.  
Und was ein Auto sportlich und sicher macht.  
Hier sind ein paar Beispiele:

**Scheel und Recaro Schalensitze, Britax Hosenträger-  
gurte Gloria Monza Feuerlöscher, VDO Cockpit Cibié-  
und Marchalscheinwerfer und Grundig Autoradios.**

**auto-sport-scherer-münchen**

Humboldtstrasse 30 Tel. 65 36 84 und Ampfingstrasse 35 Tel. 40 31 34

# MEINBURK



## BOSCH-Leistungsprüfanlage für alle PKW-Typen

Unsere Spezialisten prüfen Ihr Fahrzeug auf Wirtschaftlichkeit  
und Sicherheit

Die Prüfung vermittelt Ihnen ein exaktes Bild vom Zustand Ihres Wagens:

|                      |                           |
|----------------------|---------------------------|
| <b>Leistung</b>      | <b>Elektrische Anlage</b> |
| <b>Motorfunktion</b> | <b>Vergaseranlage</b>     |
| <b>Abgase</b>        | <b>Verbrauch</b>          |

**BOSCH-Leistungsprüfstand jetzt in unseren Betrieben I und II.**

Betrieb I: Am Frankfurter Ring, Ingolstädter Straße 43, Telefon 35 50 81

Betrieb II: Nähe Hauptbahnhof, Seidlstraße 13-15, Einfahrt Denisstraße,  
Telefon 59 30 67

**Geh't um BOSCH  
geh zu MEINBURK**

## 3. Internationale Rallye „Fünftmal um den Monte Zuccoli“ Pressebüro in der Permanence Albergo Carlingo, Caesarpratum

Presseausendung I

6. 1. 1973

## VORRANGMELDUNG

# Paganellis Soloattacke abgewehrt

Zu einer Sensation kam es im italienischen Rallye-Lager: Alcide Domenico Paganelli, Fiat-Starpilot und des Südens wildester Autozerstörer, hat über Nacht das Fiat-Team verlassen. Paganelli wurde vom VW-Spezialisten aus Elba, Alberto Vanucci, um 3 000 000 000 000,— Lire engagiert. Paganelli wird sämtliche Rallyes in der Saison 1973 auf einem VW 1200 mit Querstromviertelmotor bestreiten.

Als Gegenattacke verpflichtete der besorgte Fiat-Rennleiter Maruffi um 20 Lire Frankreichs Starpiloten Jean-Luc Therier für die Rallye „Fünftmal um den Monte Zuccoli“. Weiters warf Maruffi seine Asse Pinto und Verini in die Schlacht. Mit einem Kostenaufwand von rund 4 000 000 000 000,— Lire rang das Fiat-Werkteam den abtrünnigen Paganelli nieder — der VW-Neuling stieg nach 10 Meter mit dem Schalthebel in der Hand aus. Therier gewann knapp vor Verini und Pinto, Rennleiter Maruffi erlitt trotz dieses Triumphs einen Schwächeanfall und mußte sich in Spitalspflege begeben. Seine letzten Worte, bevor er in Ohnmacht versank: „Das war zuviel für mich. Aber der Aufwand hat sich gelohnt.“

Sieger Therier in einem Interview mit dem „Corriere“ über den Rallye-Fiat: „Etwas wenig Polyester, viel Kofferraum und eine große Motorhaube. Weiters war ungewohnt, daß das Motorgeräusch von vorne kam.“

Franco Lini

Freunde, das ist kein Witz, diese Vorrangmeldung für die Presse wurde allen Ernstes anlässlich der „Jänner-Rallye“ herausgegeben. Aber wann ist es soweit, daß wir derartiges über unseren „First-Driver“ berichten können. Im Moment verhandelt er noch mit der Steinmetz-Automobiltechnik über ein Auto für die „Lyon“. Um einen spektakulären Erfolg zu erringen, fehlt ihm die große Substanz. Er hat nur die Chance, daß außer uns irgend ein feinfühligler Sportabteilungsleiter sein Talent erkennt und es einmal probeweise fördert, mit eigenen Mitteln sich in die Fahrrelite zu qualifizieren ist ihm unmöglich. Es wäre ein in der Automobilindustrie sportinteressierter und vor allem nachwuchsinteressierter „Pfleger“ gesucht, der die Eigenschaften eines Botanikers hat, um dieses Pflänzlein zur vollen Blüte zu bringen.

Warum in die Ferne schweifen (Rüsselheim), denn das Gute (??) liegt so nah??, liegt doch nur daran, daß man in München geschlossene Augen hat, und wenn es nur Hühneraugen am „linken Bein“ sind.

FJ

PS. Wir freuen uns darüber, daß das Bestreben unseres Walters, ein „Steinmetzauto“ zu bekommen, von einem Münchner Unternehmen unterstützt wird. Ob erfolgreich oder nicht, herzlichen Dank für diese echte Sportbetreuung.



# das fängt ja gut an

Fahrtsekretär



Vorstandssitzung Januar 1973, die Rollen werden verteilt, Axel Naumann und Martin Krisam machen das Rundstreckenrennen, Rainer Scherer und Gerhard Verlaan den ONS-Meisterschafts-Slalom, Bernhard Eilert und Franz Liebl die Rallye München, Reto Schucan die nicht genehmigungspflichtige Orientierungsfahrt im Herbst, die Münchner-Kindl-Fahrt im November bleibt noch undiskutiert. Es ist klar, zuerst einmal die drei ONS-genehmigungspflichtigen Veranstaltungen (innerhalb von sieben Wochen) abwickeln und dann haben wir noch genügend Zeit.

Das Wettrüsten unter den drei Teams beginnt. Axel hat es ein wenig leichter, er hat die Strecke schon, Schani hat dafür bereits schon fast die Poller. Eilert hat für die Rallye schon eine Generalkarte in die er vorsichtig hineinmalt. Ihn packt jetzt der Fahrleiter-Ehrgeiz, er zieht hinaus in die Natur und fährt und fährt und fährt, was sollte er sonst auch tun mit einem VW. Er meinte, er hätte schon sehr schöne Sachen, er wäre auch überall drüber- und durchgekommen. Über den Stil der „Rallye München 1973“ sind wir uns auch klar, eine Mischung aus der 72er und der Münchner-Kindl. Meine Organisation geht mit seiner Streckenbastelei Hand in Hand, die Sekundenstempler sind eigentlich ziemlich klar, die Diehl-Sekundenrechner schon fast im Hause. Pater Bernhard's Rallye-Strecke kann man unbesehen übernehmen, man weiß ja zwischenzeitlich, was er auch in dieser Richtung kann, also geht's um den Gesamtplan. In der zeitlichen Abwicklung der Veranstaltung ist natürlich wieder oberstes Gebot eine möglichst kurze Aushangfrist. Wir kommen bei der vorgesehenen Strecken-

führung und Abwicklung auf eine Aushangzeit von dreißig Minuten nach Eintreffen des letzten in Wertung befindlichen Teilnehmers. Das wäre ja toll, bei 25 Spezialetappen mit Sekundenwertung. Einer ist also mit dem anderen zufrieden, wie weit wir schon sind.

Doch dann kommt die Woche, die nervt!

Dienstag, 30. Jan. 73, Gausportleiter Lyding gibt mir telefonisch Verschiedenes zur Kenntnis, darunter auch die neuen Bedingungen des Bayerischen Staatsministeriums des Innern für die Durchführung von Rallyes. Es darf nachts zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr nicht mehr gefahren werden. Also nur noch Tagveranstaltungen.

Ich informiere abends den Pater. Zwei Stunden Telefon mit dem Resumee, es geht nicht. Die Strecken, die selectiven, die er hatte, gehen bei Tag nicht, sie sind zu gefährlich durch landwirtschaftlichen Verkehr, sie bringen uns doch nur Schwierigkeiten, dieses Risiko können wir nicht eingehen. Wir müssen unser liebstes Kind, die Rallye München für gestorben erklären. Aber wer gibt schon gerne sein Kind auf, auch wenn es im letzten Jahr durch ein behördliches Unzuchtvergehen schweren seelischen Schaden erlitten hatte.

Mittwoch, 31. Jan. 73, wir schmeißen die verfaßte Todesanzeige wieder weg und kämpfen, wir haben Freunde, daß es Freunde sind, er-

kennen wir an der sofortigen Zusage, uns zu helfen.

Freitag, 2. Februar 73, die Rallye München 1973 erwacht aus ihrer Agonie. Sie lebt, es kommt die Zusage, alles klar. Wir strahlen, der Pater wackelt dabei mit dem Bart. Ca. zwanzig Spezialetappen, die fünf selectivsten total gesperrt, mit Polizei usw.

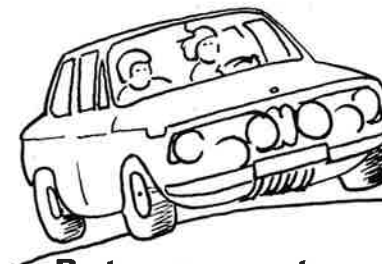
Happy-Patres fährt und fährt und fährt, denn seine vorherigen 3500 km waren umsonst, sie dienten der fahrerischen Übung. Er fährt jetzt mit noch mehr Begeisterung, denn er ist vielleicht auf dem Weg zur schönsten „Rallye München“.

Der Sekretär



Kurt Abtmayr

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



**Betreuer motorsportlicher BMW-Fahrzeuge**

**SCUDERIA-REPORT**, 8000 München 90, Deisenhofener Straße 37, für den Inhalt allein 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 08 11 / 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 61 65 / 45 87; Eilert Bernhard (Sportleiter), Tel. 2 48 46 52; Naumann Axel (Sportwart), Tel. 53 49 65 / 64 37 97; Naumann Sieglinde (Schriftführung), Tel. 64 37 97; Schucan Reto (Verkehrsref.), Tel. 30 15 47; Krisam Martin (Beisitzer), Tel. 78 20 52; Verlaan Gerhard (Beisitzer), Tel. 36 77 37, 0 81 65 / 45 78.

**Clubabende:** Jeden ersten und dritten Dienstag im Monat im „Amberger Hof“, 8000 München 5, Corneliusstraße 2, Beginn 20.00 Uhr

Druck: Gebr. Giehl, 8 München 22, Kaulbachstraße 51 a, Telefon 33 10 55, Telex 5 215 520



## Leserbriefe... Leserbriefe... Leserbriefe... Leserbriefe...

Dieses Brief betrifft: „Igor, der Späte“.

Liebes Herr Redakteur,

hat sich Igor mit Brief seinigem für Report 2/73 enorm verspätet. Hoffte aber, daß Brief noch kommt an rechtzeitig vor Redaktionseende. Ist Verspätung von Igor-Brief aber nichts gegen Verspätung von Redaktion von Report mit Ausgabe 1/73.

War Igor sehr enttäuscht, daß Wahl von „Igor 72“ noch nicht wurde durchgeführt. Möchte Igor – und vermutlich auch Leser von Report – doch gern wissen, wer wurde gewählt zu „Igor 72“ und hat bekommen „Igor-Becher“ erstmalig.

Nicht sehr erfolgreich für Mitglieder von Scuderia im „Rallye-Sport internationales“ war Woche vom 22. – 28. 1. 73. Rainer / Pater Bernhard haben bei Kristall-Rallye Kampf gegen Haus verloren glatt, und Hesse / Fischer hat Veranstalter bei der „Monte“ in selbstherrlicher Manier degradiert zu Statisten. Wird Hesse / Fischer sicher noch lange denken an „Monte 73“ und „Burzet-Burzet“. Ist sich immer schwer bei „Monte“, wenn man nicht ist „Rallye-As internationales“. Hat aber bestimmt Freund Fischer erlangt Ruhm (?) durch „Monte 73“, speziell durch Prügelei an Einfahrt zum „Parc ferme“. Eindeutiger Sieger in Länderkampf diesem: „Frankreich“.

Waren Berichte von „Jänner-Rallye“ (Reporter Fischer und Verlaan) interessant zu lesen. Haben anscheinend Freund Brust und Verlaan Fahrer ihrige zu sehr zum „Heizen“ veranlaßt, weil Hesse hat Motor „gehimmelt“ und Gerber hat sich versucht als ungewolltes Panzer in Gelände unwegsames, was ihm Auto hat übelgenommen. Bildreportage über Scuderianer erfolgreiche in 1972 hat Igor veranlaßt zum Nachdenken und Kommentieren. Sieht Pater Bernhard aus wie Todesfahrer verbissener, wo gerade steigt in Auto, um zu machen Attraktion große wie „Salto mit Rolle“ oder ähnliches. Freund Gerber erinnert an Politiker aus Nah-Ost, wo

sucht Feind am Suez-Kanal, oder hält er evtl. Ausschau nach Erfolgen 1973?? Beifahrer-Star Fischer hat sich anscheinend gekauft Kopf neues, weil Scheitel ist jetzt rechts. Ist Axel Naumann Star neuer in Scuderia-Rallye-Team, wo wurde importiert aus Afrika als Geheimwaffe, oder hat Axel erprobt Tarnfarbe neue?? Hat aber Sieglinde noch nicht ganz erreicht Fertigkeit wie Axel bei Anlegen von Tarnfarbe neuer. Scheint Freund Verlaan zu wohnen in Gegend wüster, da Hintergrund voll von Verkehrszeichen; oder wurde Bild aufgenommen auf Verkehrsübungsplatz??

Sehr gefreut hat sich Igor über Brief von Frau Rosi Bullmann. Ist sich aber nicht sehr erpicht um Jahreszeit diese, auf Bummel im Englischen Garten. Hat kein Interesse sich anschließend vorzukommen wie „Der Mann, der aus der Kälte kam!“. Kann Igor aber sagen, daß finanzielle Situation seine, sich wieder hat normalisiert, und daß Einladung zu einem Gläschen Wein kommt endgültig in Kürze. Will Igor doch halten was er hat versprochen.

Es grüßt herzlich

IGOR

Diese Antwort betrifft: „IGOR der Rechtzeitige“ Unserem treuesten und pünktlichsten Mitarbeiter können wir nur bestätigen, daß seine Kommentierung, Kritisierung und Glossierung rechtzeitig angekommen ist. Wir machen REPORT meistens, d. h. fast immer am ersten Wochenende des Monats, außer wir warten noch irgend etwas Aktuelles ab, um darüber noch einen Bericht zu bringen, dann verzögert es sich natürlich um eine Woche, denn wir können ja auf Grund unseres Nebenberufes nur samstags und sonntags. Das ist aber nicht der Grund der Januar-Verspätung, die männliche Hälfte der Redaktion machte Urlaub und hat seiner weiblichen Redaktions-Hälfte versprochen, seine Berichte aus dem Erholungs-Quartier zu schicken. Und im Urlaub hatte er das vergessen, bis er dann mit einem München-

## Leserbriefe...

Gröndental-Telefonat zur Ordnung gerufen wurde. Wir wissen natürlich nicht, ob Igor seine Report-Bestellung unter seinen Alias-Namen so spät aufgab, daß er den Report noch später erhielt als die Anderen. Aber IGOR als regelmäßiger Mitarbeiter erhält ihn doch umsonst. Nachdem seine Briefe alle den Münchner Poststempel tragen, erfolgt der Versand an „IGOR, München, Telegraphen-Amt, postlagernd“.

Bildreportage über die erfolgreichen Scuderianer war eine Pleite, aber das wird sich hoffentlich ändern, wir wollen nicht, daß unser Neger Axel mit Mulattin Sieglinde fahren muß. Aber vielleicht war auch Absicht dahinter, vielleicht will „Lizenzler“ Naumann bei nicht genehmigungspflichtigen Veranstaltungen „schwarz“-fahren.

Die vielen Verkehrszeichen im Hintergrund von Rallye-Verlaan könnten doch auch ihre Bedeutung haben, vielleicht will „new-Co“ Gerhard dokumentieren, wie behördliche Maßnahmen dem Rallye-Sportler im Nacken sitzen...??

Lieber Igor, aber mit Deinem letzten Abschnitt brach die totale Enttäuschung über uns herein, ein hartgesottener Rallye-Sportler, der bei jeder Petrus-Laune unterwegs ist, hat Angst vor einem Bummel im Englischen Garten wegen Kälte. Sibirien oder Ural kann nicht Deine Heimat sein. Aber wir wollen gerne helfen, unsere Anforderung über „Verhaltensregeln der Eskimos in den zwischenmenschlichen Beziehungen“ ist bereits nach Grönland unterwegs. Wenn sie vor dem hiesigen Frühlingserwachen eintreffen, erfolgt gerne diskrete Übermittlung an „postlagernd“. Aber bis dahin hat IGOR Versprechen bestimmt eingehalten. Wir warten gerne auf Bericht über „IGOR gegen (mit, für???) BULLMANN“.

Diese Antwort betrifft: „IGOR der Pechvogel“ Briefe an Redaktion mit Igor-Tip sind gekommen Null. Wir werden am Clubabend Abstimmung machen, „wer ist Igor??“. Aber, wer hat Pokal? Redaktion hat ihn nicht, Inhaber von Redaktions-Anschrift war in Urlaub. Post konnte ihn nicht zurückschicken, da Absender immer nur „Igor“. Jetzt hat ihn bestimmt die Deutsche Bundespost, zur Defizit-Verringerung. Wird

IGOR-POKAL wahrscheinlich werden Ehrenpreis für „Briefträger schnellsten“. Hoffentlich in Zustellbezirk von IGOR, damit er bekommt REPORT als erster.

Die Red.

Liebe Motorsportfreunde!

Wenn jemand in dieser Zeit Briefe schreibt, so will er normalerweise mit weihnachtlichen Grüßen all das wieder gutmachen, was er aus Schreibfaulheit im ganzen Jahr versäumt hat. Ich bin da keine Ausnahme.

Als ich anlässlich eines Meisterschaftslaufes des ADAC-Gaues Nordrhein im Frühjahr 1972 zum ersten Mal Kontakt mit den Tieffliegern der Scuderia bekam, stand es für mich fest, daß ich mir den Rallyesport im finsternen Bayern genauer ansehen müßte. Also sattelte ich meinen 1100er Serienkadett (dessen Filter dem Raimund ein Dorn im Auge sind!), holte mir einen der besten Franser aus dem Kölner Raum und stürzte mich bei der Rallye München ins Getümmel.

Die Bombentrichter-SE am Anfang gefiel uns gleich so gut, daß wir Sie später bei der Heimfahrt noch einmal probierten. Kurz und gut: Die ganze Rallye München war Spitze – eine kleine „Ostmark“. Wir waren bei der Pause sehr enttäuscht, daß wir aufhören mußten. Bei der Siegerehrung konnten wir dann voller Stolz eine Goldplakette mit an den Rhein nehmen.

Die Münchner-Kindl-Fahrt war für uns ein willkommener Anlaß, einen weiteren Ausflug an die Isar zu wagen. Wieder war die Strecke ausgezeichnet, aber es gab auch einiges, das uns nicht gefiel: Ich meine, man sollte nicht unbedingt Clubmitgliedern die Chance geben, mitzufahren, wenn es nicht notwendig ist. Auch die Zeitnahme war nicht Scuderia-Klasse. Daß es diesmal nur Bronze wurde, lag aber an unserem Flachland-Opel, dem offensichtlich die Luftveränderung nicht bekam: Er ging auf einigen SE einfach aus. (Es fehlte halt der gute Wicken-



*häuser-Service, der uns bei der Rallye München vorbildlich geholfen hat.)*

*Resumee: Beiden Fahrleitern ist es gelungen, hervorragende Rallyes zu veranstalten. Ich war selbst Fahrleiter der Rallye Köln '71 und '72 und kenne die Hürden, die freundliche Beamte als zusätzlichen Anreiz für den Veranstalter bereit halten.*

*Das war's für heute, liebe Freunde! Wenn es Euch interessiert, schreibe ich Euch beim nächsten Mal etwas über die Veranstaltungen unserer Clubs.*

*Bis dahin alles Gute*

*Joe Dung*

*5 Köln 30 (Mengenich)*

*Untere Dorfstr. 28, Tel. 50 50 10*

Lieber Joe,

leider haben wir Deinen Brief im Januar-Report nicht mehr untergebracht, obwohl er einer Diskussion im Interesse des guten Sportes wert ist. Daß Mitglieder unseres Clubs und zwar nur die Ausweisfahrer starten durften, lag daran, daß wir unserem Nachwuchs eine preiswerte Rallyeprobierchance geben wollten und natürlich die Unsicherheit, wieviele Starter könnten zu so einem Veranstaltungstyp kommen? Es war bis auf einige Ausnahmen ein Lokalereignis. Aber Du kannst versichert sein, daß keiner der Scuderianer mehr wußte, als die anderen Fahrtteilnehmer. Wir wissen, daß kein Teilnehmer irgend eine SE trainiert hat, mit Ausnahme eines „Kölner-Teams“, das während der Veranstaltung die SE 2 abfuhr, das sind Eure cleveren Profimanieren, aber gefangt habt Ihr trotzdem genauso viel wie der Durchschnitt. Unsere Schadenfreude war riesig groß.

Was die Zeitnahme betrifft, sie war korrekt. Aber es waren natürlich keine Longines-Sekunden-Stempler für DM 1500,—, denn das war bei 40,— Startgeld und bestimmt keinen schlechten Fahrtunterlagen beim besten Willen nicht drin.

Im übrigen sehen wir uns doch am 12./13. Mai 1973 bei der RALLYE-MÜNCHEN zu einer

typischen Mitternachts-Jagd im Stil der Scuderia, das kannst Du und Deine vielen Freunde, die Du aus dem Kölner Raum mobilisieren wirst, bestimmt glauben. Bis dahin

FJ (Sekretär der RALLYE MÜNCHEN 1973)

*Report Januar 1973*

*Liebe Redaktion,*

*Ohr bei Fuß – herzlich gelacht, aber ...*

*Sie schreiben, daß die Starter Kunden der Veranstalter sind – Sie und eben die Waldkeraiburger haben sich für die Stammkunden entschieden.*

*Richtig –*

*Doch wenn, wie wir ja alle wissen, ein großer Bedarf an Kurz-Rallyes, offen auch für Lizenzfahrer, besteht, warum nutzt sonst niemand diese Marktlücke? Warum bietet man dem Lizenzfahrer nicht Sport zu kleinen Preisen? Ist denn die „410er“ wirklich so viel mehr imageträchtig?*

*Eins ist klar: eine gute „210er“ macht ebensoviel Arbeit, sie ist aber billiger für Fahrer und Veranstalter, sie schont Nerven von 200 km Anlieger, spart Ärger von 200 km eventuellen Straßenschäden, benötigt 200 km weniger Genehmigung – das macht bei sechs Veranstaltungen im Jahr rund 1200 km und das ist doch eine ganze Menge.*

*Wenn schon Vergleiche gezogen werden, dann aber mit Konsequenz –*

*die Veranstalter sollten sich auch um die Probleme ihrer Kunden kümmern.*

*Mit sportlichen Grüßen*

*Ihr*

*Arnulf Lode*

*8264 Waldkeraiburg*

*Haidaer Straße 24*

Lieber Uli,

Du hast herzlich gelacht, ich habe bitter geweint. Ich wollte doch auch die Zweihunderter

fahren. Mit einem Ausweis-Mädchen war's schon ausgemacht. Ich wollte möglichst preisgünstigen Motorsport-Spaß ohne viel Zeitaufwand haben. Aber zehn Fahrleiter wollten das nicht. Heuer nicht, vielleicht wollen andere zehn Clubs im nächsten Jahr das Gegenteil.

Ich war auch enttäuscht, welche Clubs angemeldet haben, ich will niemand beleidigen, ich war vielmehr enttäuscht, welche Clubs nicht angemeldet haben. Um nur zwei Beispiele zu nennen, der PMC, der Münchner Polizei-Motorsportclub mit einem rallye erfahrenen Fahrleiter Sven Friedel und der AMC Ebersberg mit einem Günter Wach als Fahrleiter hätten bestimmt für eine Spitzenqualität bei den Kurz-Rallyes gesorgt. Solche Leute müßte man halt für nächstes Jahr mobil machen (die wären bestimmt auch „Pro-Lizenz“).

Wir haben uns sportlich oder demokratisch der Mehrheit gebeugt, wir sind jetzt Minderheit, so wie es dem Anzahlverhältnis Lizenz- zu Ausweisfahrer entspricht. Wir sind also Opposition und werden als solche für den preisgünstigen Sport auch für Lizenzfahrer weiterkämpfen. Nur für den preisgünstigen, denn ich und viele Lizenz-Kollegen haben für die Tatsache, daß sie Lizenzinhaber geworden sind, von ihrem Arbeitgeber keinen Heller mehr bekommen. Außerdem beweisen doch die regionalen Ergebnisse, daß die alternden Lizenzfahrer doch gar keine Konkurrenz gegen heiße Ausweisfahrer sind.

1. PS.: die mangelhafte Konsequenz bei einem gezogenen Vergleich habe ich nicht ganz verstanden. Bitte um Aufklärung!

2. PS.: Die KSG Kehlheim macht 1973 eine Kurz-rallye mit Lizenzfahrern.

**Das neue  
FIAT 128 Sport Coupé  
erwartet Sie  
bei uns!**



**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**



## DER KOMMENTAR

Wir redaktionieren, Heidi an ihrer Maschine, konventionell obengesteuert, ich an meiner, modern, von unten elektrisch betrieben. Viel Papier, beschrieben, unbeschrieben, verschmiert, nebenbei am Verkehr teilnehmend durch Servicewelle Bayern 3 und für etwas Allgemein-Bildung sorgend durch Television. Die Nahvision für die Giftspritze fehlt noch. Doch jetzt totale Ablenkung. In gut eingestellter Farbe kommt „Daktari“. Mir wird weich ums Herz, Judy ist krank, muß operiert werden, der Artgenosse ist traurig, irgendwie kommt Humanität auf und der Gedanke an Darwin.

Doch der Mitarbeiterinnen-Appell, wir tun jetzt nicht Fernsehen, wir machen Report, reißt mich aus zusammenhanglosen Gedankengängen heraus, ach so, Rallyes, jetzt und in Zukunft, so wie wir sie wollen, oder so wie sie die Behörde will. Es beginnt der neue Kampf mit der Logik, die Geräusch-Kulisse der TV-Gehirnprothese im Rücken, Judy scheint soeben wieder etwas menschlich-logisches mit tierischem Instinkt vollbracht zu haben. In Gedanken bin ich aber bei der neuen Rallye-Verordnung, nicht zwischen 22.00 und 6.00 Uhr. Von Judy geh ich aus, quer durchs Tierreich und dann fallen mir die scheuen Tiere ein. die Rehe usw., die nur nächtens sich aus dem Dickicht herausrauen, um zu äsen. Tagsüber sind sie scheu und nach einschlägiger Literatur auch sehr gefährdet. Wenn man diese Nachttiere in ihrer Lebensgewohnheit auf gewöhnliche Tageszeit umstellen möchte, würden sie hilflos verenden, sie würden von den Jagdberechtigten gnadenlos abgeschossen werden, oder sie würden vielleicht die Opfer des wesentlich dichteren Straßenverkehrs werden. Mensch, ich wollte doch eigentlich über die neuen Auflagen über Rallye-Sport berichten, aber es läuft immer noch Daktari. Ich muß mich jetzt umdrehen, denn Judy hat eine einsame Stelle, totale Wildnis gefunden, an der ihr von höheren Lebewesen her keine Gefahr mehr droht, sie ist jetzt wieder mit Artgenossen unter sich und kann sich frei austoben. Wenn ich das sehe, kann ich nicht mehr an Rallyes in Bayern denken, denn Judy ist jetzt wieder voll gesund, sie hatte Helfer, die sie, obwohl oder weil sie eine Minderheit ist, nicht verenden ließen.

Das hat, in Gedanken beim Rallye-Sport, im Fernsehen gesehen  
Ihre Giftspritze

Es stimmt nicht ...

daß Pater Bernhard seit der Kristall Mau(r)er-Geselle ist,  
daß Leute, die Kritik üben, es immer besser können,  
daß wir Gerbers Bild dem Interpol-Fahndungsblatt entnommen haben,  
daß es bei Naumann's seit dem letzten Report Rassenprobleme gibt,  
daß Fischer bei der Monte lieber eine weibliche Brust als Service gehabt hätte,  
daß Axel wegen der Rundstrecke rotiert,  
daß Hesse nächstes Jahr nur „bis Burzet“ nennt,  
daß die Rallye München 1973 auch eine Tagveranstaltung wird,  
daß der REPORT zu den Gesetzten zählt,  
daß wir setzen lassen, damit man unsere Tippfehler nicht mehr sieht,  
daß Kurz-Rallye-Veranstalter keine lange Leitung haben könnten,  
daß Scherer außer seinem Garten noch kein Gelände für den Slalom hat,  
daß es in der Scuderia Leute gibt, die nichts tun, als älter werden,  
daß Eilert, Lode und Liebl in Lizenzlager-verwalter umgetauft wurden,  
daß der Report erfunden wurde, weil es damals noch keine Probleme gab,  
daß Treiber Smolej verantwortlich für Schneetreiben ist,  
daß Schani von der Scuderia zum Trost ein Milchhaferl bekommt,  
daß man sich erkältet, wenn man nachts von einem warmen Bett nach Hause geht,  
daß wir viele Rallye-Touristen haben,  
daß Lizenz-Mädchen Profis sind,



**FULMEN** JETZT AUCH IN MÜNCHEN MIT EINER WERKEIGENEN 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



FULMEN - AVG MBH.  
NIEDERLASSUNG 8 MÜNCHEN 82  
TRUDERINGERSTR. 293  
TEL. 0811/422363



BATTERIEN