

Die Druckerei für Ihre

Privat- und Geschäftsdrucksachen

Ausschreibungen

Formulare

Prospekte

Broschüren

Zeitschriften

Kataloge

Bücher

Gebrüder Giehrl

gg

Buch- und Verlagsdruckerei

GEBRÜDER GIEHRL

8 München 22, Kaulbachstraße 51 a

Telefon 089 / 33 10 55

SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

scuderia report



30



AUSWEIS- UND LIZENZFAHRER

Auch Ihre Familienangehörigen und Bekannten möchten das Lesen von Straßenkarten erlernen, um als Funktionäre bei Rallyeveranstaltungen die Standplätze zu finden.

Diese Kenntnisse sind auch auf Sonntags- und Urlaubsfahrten anzuwenden.

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

Neue Straßenkarten allein verhindern noch nicht falsches Abbiegen und Herumirren, was besonders im Ausland zu verdrießlichen Umwegen führen kann. Man muß solche Karten auch richtig und schnell genug lesen können, um kein wichtiges Straßenschild und keine Richtungsänderung zu übersehen. Damit Ihr ständiger Begleiter auf dem rechten Vordersitz zu einem zünftigen Beifahrer wird, laden wir ihn ein, sich in diesem Kurs den geschickten Umgang mit allerlei Straßenkarten und einiges mehr anzueignen. Zum Abschluß findet eine gemeinsame Zielfahrt statt.

Teilnahme nur bei Voranmeldung möglich.

Annahme Fa. Wickenhäuser

8 München 2, Schwanthalerstraße 36, Telefon 59 15 67

Termin: 20., 21. und 22. 3. 1974

1. Termin ist für den Anfänger — 2. Termin ist für den Rallyefahrer
3. Termin ist für beide gemeinsam

Liebe Club Kameraden

Der nachstehende Brief unseres Clubmitgliedes Fritz Gandlgruber erreichte die Redaktion. In seinem Brief bedankt er sich bei Franz Liebl, unserem Exvorsitzenden, in einer Form, der wir uns nur anschließen können. Deshalb steht dieser Abdruck auf der ersten Seite des neuen, alten Report.

An diesem Lieblingskind Franz Liebls wird sich nicht viel ändern. Die neue Redaktion wird versuchen, in altbewährter Weise zu berichten, zu glossieren und zu kritisieren. Mit der neuen Saison will es nun tatsächlich vorangehen, so daß über die ersten Taten unserer Clubmitglieder bald berichtet werden kann.

Liebe Clubfreunde!

Der Verlauf der Jahreshauptversammlung 1974 und verschiedene dabei aufgetretene Probleme veranlassen mich, heute einige Gedanken zur künftigen Vereinsführung beizutragen.

In den fünf Jahren, seit die Scuderia München „e. V.“ wurde, hat sich die Zahl der Mitglieder, die Aktivität bei Sportveranstaltungen und die interessierte Teilnahme an Clubabenden ungefähr verfünffacht.

Der Name unseres Clubs ist in weiten Kreisen des Automobilsports bekannt, sicherlich in positiver Weise. Diese Erfolge sind zu einem nicht geringen Teil das Werk eines Mannes: Franz Liebl. Seiner Einsatzfreude und seiner uneingeschränkten Bereitschaft, für den Club hart zu arbeiten, ist es zuzuschreiben, daß bei uns Ideen in die Tat umgesetzt wurden, die in anderen Clubs eben Ideen bleiben. Ohne die Verdienste der jeweils ihm zur Seite gestellten Vorstandsmitglieder schmälern zu wollen — ohne Franz Liebl hätten wir es sicher nicht so weit gebracht —. Seine Leistungen für den Club verdienen Respekt und unser aller Dank.

TERMIN | KALENDER

was ist,

- 23. 3. 1974 Ard/ACI-Slalom (MAN-Gelände)
- 31. 3. 1974 Flugplatzrennen Wien Gr. 1, 2, 3, 4
- 6./7. 3. 74 ACL Herkomer Rallye

nicht genehmigungspflichtig

- 31. 3. 1974 PMC Bildersuchfahrt
- 27. 4. 1974 PMC OF Wanderpokal
- 1. 5. 1974 MC Neuhausen SL Wanderpokal

was war,

NG-Ergebnisse

2. 2. 1974 SSM-Wickenhäuser-Turnier

Damen

4. Nagel Monika

Herren

24. Keul Hans

26. Eilert Bernhard

27. Nagel Klaus

3. 2. 1974 Eisrennen St. Johann (A)

J. Freisler

Formel-V

4. Kl.

22./23. 2. 1974 Heißer Schnee

Freisler/Scholz	BMW 2002	Silber	7 G.
Naumann/Naumann	Fiat 128 Coupe	Gold	KS
Kolb/Sterr	Opel Ascona 19 SR	Gold	
Wurmannstädter/(Czech)	Peugeot 304	Gold	
(Meschnik)/Nagel	Peugeot 304	Gold	
Gerber/Geier	BMW 2002	Silber	
Kaufhold/Verlaan	Opel Ascona 16 SR	Silber	
(Jansen)/Hesse	Simca 1300	Silber	
Puschner/Konrad	Opel Commodore	ausgefallen	
(Kolb)/Kollin	Opel Ascona 16	ausgefallen	

SCUDERIA-REPORT, 8000 München 80, Ampfingstraße 35. Alle in dieser Ausgabe enthaltenen Berichte, die mit dem Namen oder den Initialen des Verfassers gekennzeichnet sind, stellen nicht unbedingt die Meinung der Scuderia München oder des Scuderia-Reports dar, sondern nur die Meinung des Verfassers.

Redaktion: Jürgen Kaufhold, 8034 Unterföhring, Flurstraße 8, Telefon 0 89 / 95 67 39 oder Geschäftsstelle 8000 München 80, Ampfingstraße 35, Telefon 0 89 / 40 31 34.

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.

Die offiziellen Vertreter sind: Rainer Scherer (1. Vorsitzender), Telefon 0 89 / 40 31 34; Raimund Thalmer (2. Vorsitzender), Telefon 0 81 06 / 81 77; Bernhard Eilert (Sportleiter), Telefon 2 33 46 52; Gerhard Verlaan (Sportwart), Telefon 36 77 37 / 0 81 65 / 45 78; Ernst Appel (Schatzmeister), Telefon 0 89 / 77 79 77; Georg Feldmeier (Schriftführer), Telefon 0 89 / 35 85 86; Christian Fellinger (Verkehrsreferent), Telefon 0 89 / 8 11 12 23; Jürgen Kaufhold (Beisitzer), Telefon 0 89 / 4 70 31 15 oder 95 67 39; Helga Ritscherlein (Beisitzer), Telefon 0 89 / 40 31 14.

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

Druck: Gebr. Giehl, 8 München 46, Ingolstädter Straße 63 a, Telefon 3 11 10 03; Klischees: Klischee-Meyer, 8 München 2, Augustenstraße 59.

Kurzbericht „Heißer Schnee“

Happy Freisler landete auf dem 7. Platz Gesamt. Ein Reifenschaden kostete ihn 4 Plätze, denn zur Halbzeit lag er noch auf dem 3. Platz Gesamt.

Familie Naumann feierte den 1. Klassensieg und Kolb/Sterr den 3. Platz in der Klasse mit Gold. Die Scuderia Mannschaft II erreichte den 2. Platz, verschenkte aber durch Unwissenheit den 1. Platz in der Rallye Mannschaftsmeisterschaft. Mit Gold waren noch dabei Jeschelnik/Nagel und Wurmannstädter/Czech.

Ihre Ausfälle im 2. Teil bekamen Gerber/Geier und Kaufi/Verlaan noch mit Silber verschönt. Interessant war, daß das Team Jansen/Hesse dem MSC den 1. Platz der Mannschaftsmeisterschaft durch ihr Ankommen rettete.

Es konnte also der MSC nicht auf die Hilfe der Scuderia verzichten. Über die anderen Team's läßt sich nur vermerken, daß sie ausfielen. Warum, wieso im nächsten Heft.

J. Kaufhold

Diebald aus Rosenheim war der erste Starter beim Report bestellen.

Christa Klaus, Scuderia Fan und schnelle Fiat-fahrerin, stiftet für den Erhalt des Reports DM 50,—. Herzlichen Dank.

Leider, ja richtig, wir wollen auch mehr Geld, müssen wir aus den bekannten Gründen (also

da sind Porto, Druckkosten, Heizung, Wasser, Benzin, Papier, kein Arbeitsentgelt) den Reportbezug, sprich Zustellung durch die Post auf DM 15,— pro Jahr festsetzen.

Freiwillig wird er auch nicht mehr verschickt, nur gegen Lohnung von ... siehe oben.

fahrer Club. Sie laden die Scuderiamitglieder zu ihren Veranstaltungen recht herzlich ein:

Aus Salzburg erreichte den Report das Sportprogramm des Salzburger Touren- und Sport-

Die Seite für den nichtgenehmigungspflichtigen Motorsport

ACHTUNG AUSWEISFAHRER!

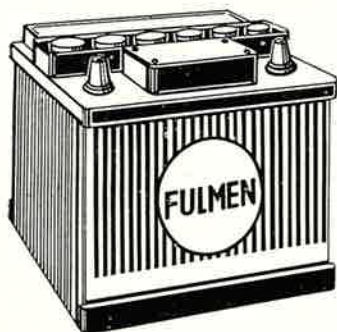
Gilt auch für die, die kein ONS-Papier besitzen.

Wir fahren auch 1974 wieder Orientierungsfahrten und nichtgenehmigungspflichtige Slaloms.

Vor allem natürlich die Pokalfahrten der befreundeten Clubrunde, denn wir wollen den Cup erfolgreich verteidigen.

Bitte merken Sie sich die Termine vor.

-
- | | |
|--------------|--|
| 16. 6. 1974 | Grenzlandoffenes Rundstreckenrennen auf dem Salzburgring, Gr. 1, Formel Ford
ein Rennen, besonders für den Nachwuchs. |
| 25. 8. 1974 | Slalom auf dem Salzburgring. Ausweisfrei |
| 20. 10. 1974 | Grenzlandoffenes Rundstreckenrennen auf dem Salzburgring, alle Klassen und Gruppen. |



FULMEN JETZT AUCH IN MÜNCHEN MIT EINER WERKSEIGENEN NIEDERLASSUNG.

FULMEN IST DER GRÖSSTE FRANZÖSISCHE BATTERIE-HERSTELLER.

FULMEN IN DER ERSTAUSRÜSTUNG VIELER FRANZÖSISCHER KRAFTFAHRZEUGE.

FULMEN 1 JAHR GARANTIE AUF ALLE KFZ-BATTERIEN.

FULMEN HAT SELBSTVERSTÄNDLICH AUCH BATTERIEN FÜR ALLE DEUTSCHEN KRAFTFAHRZEUGE.

BATTERIEN



F U L M E N - A V G M B H .
NIEDERLASSUNG 8 MÜNCHEN 82
TRUDERINGERSTR. 293
TEL. 0811/422363



BATTERIEN

Aussichten 1974

1974 werden bei der Scuderia München weitere 13 Lizenzinhaber in die neue Saison starten, so daß wir bei einem Mitgliederbestand von ca. 90 Mitglieder 33 Lizenzfahrer und 37 Ausweisfahrer in unseren Reihen haben, die hauptsächlich auf dem Rallyesektor tätig sein werden. Wir hoffen allerdings stark, daß sich das Häuflein Slalomfahrer vergrößern wird. Peter Schöller sollte auch nicht der einzige Bergfahrer in der Scuderia bleiben. Einen Überrollbügel haben die meisten Fahrer in ihren Fahrzeugen schon eingebaut und ein Hauptstromschalter ist doch auch sehr schnell montiert.

Auf dem Rundstreckensektor schaut es im Moment gar nicht gut her. Ambitionierte hätten wir schon, aber die deutschen Rennstrecken haben halt sehr lange Anfahrtswege. Vielleicht fährt der eine oder andere doch einmal zum Hocken-

heim- oder Nürburgring, denn immer nur Salzburgring wird auch mit der Zeit langweilig.

Nicht zu vergessen unsere „nichtgenehmigungspflichtigen“ Motorsportler, die auch 74 wieder antreten wollen. Ihnen und allen Motorsportlern wünscht der Report „Kurbelwellen- und Achsbruch“ für die neue Saison!

Das neueste für 1974 ist, daß sich die Scuderia an der deutschen Rallye-Mannschafts-Meisterschaft mit beteiligen wird. Jedes Mitglied sollte deshalb unbedingt seinen Start bei einem Lauf zur DRM vorher bei der Geschäftsstelle bekanntgeben. Zwei Teams à 4 Mannschaften werden, so „heißer“ Schnee noch Meisterschaftslauf ist, beim ersten Mal eingesetzt und wie man hört, hat Happy Freisler Startnummer 13 und das an einem Freitag als Starttag. „Es geht schon wieder gut an!“

Ankündigungen von Veranstaltungen der Scuderia im Jahre 1974: Als erste Veranstaltung wird der Beifahrer-Lehrgang von Pater Bernhard steigen. Er verspricht auch für alte Hasen und junge Füchse gleichermaßen interessant zu werden.

Asmund Gahl, Schleuderexperte par excellence, wird auch wieder für uns tätig werden. Im April/Mai soll der auf Sportfahrer ausgerichtete Perfektionskurs steigen. Voranmeldung Gebegrenzte Starterzahl. Der genaue Termin wird noch bekanntgegeben.

Anmeldung: Geschäftsstelle bei Rainer Scherer. Termin 13. / 14. 3. 74

ZU VERKAUFEN

für BMW 1602 – 2002 Modelle
1 Matter Bügel (noch nicht benötigt) 200,—
1 Kurzhalsdifferenzial 3,64 : 1 mit Sperre
2 Recaro Sportsitze, Stück 150,—
von N. Kollin, Telefon 089 / 43 48 32

Die Sportmeisterschaft, das Leistungsabzeichen und das Punktesystem der Scuderia

A) Sportmeisterschaft

- Für die Sportmeisterschaft werden die Erfolge des Sportjahres 1973 ab Eintritt in den Club gewertet. Das Sportjahr beginnt am 1. 12. 73 und endet am 30. 11. 1974.
- Für die Sportmeisterschaft können maximal 25 Erfolge angemeldet werden. Pro Veranstaltung kann nur 1 Ergebnis gewertet werden.
- Wertung in der Sportmeisterschaft erfolgt
- nur, wenn Funktionärstätigkeit bei der Rallye München nachgewiesen werden kann.
- Es werden nur Veranstaltungen gewertet, bei denen unter Bewerber „Scuderia München“ gestartet wurde.
- Lizenzfahrern werden nichtgenehmigungspflichtige Veranstaltungen für die „Sportmeisterschaft“ nicht anerkannt.

B) Leistungsabzeichen

- Für das Leistungsabzeichen werden alle Erfolge ab Eintritt in den Club gewertet. Erfolge aus den vergangenen Jahren können nachgemeldet werden.
- Das Leistungsabzeichen wird verliehen bei Erreichung von

100 Punkten in Bronze	Für Sportmeisterschaft und Leistungsabzeichen gilt folgendes Punktesystem:
250 Punkten in Silber	
500 Punkten in Gold	

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

*Fahrma auf Minga midn Floß,
des geht vui schnella wia mit de Roß...*

so singt man's noch heut; und man kann es sich fast vorstellen, daß es wirklich schneller sein müßte, wenn man an einem schönen Sonntag-Abend mit dem Auto von Wolfratshausen nach München will.

Nun, wegen der Schnelligkeit als Verkehrsmittel werden heute keine Floßfahrten mehr veranstaltet, sondern „zwengs da Gaudi“. Und die gibts garantiert, wenn 50 „zünftige Leit“ mit einer ebensolchen Dixieland-Kapelle (Jazz-Kids jeden Dienstag im Allotria probenzuhören) und 300 l Bier bei zumindest vernünftigem Wetter (es muß ja nicht unbedingt keine Wolke am Himmel sein) die Isar runterfahren.

Warum wir das schreiben?

Weil Sie mitmachen können: Am 23. Juni auf dem Scuderia-Floß.

Anmelden kann man sich ab sofort unter Anzahlung von DM 20,— pro Person bei unserer Geschäftsstelle. Die Gesamtkosten werden sich auf ca. 45,— DM belaufen.

Allen, die schon floßgefahren sind, braucht man ja nichts mehr zu sagen. Den anderen sei das wichtigste kurz geschildert: Angehen tut's mit dem Aufstehen; und zwar möglichst so früh, daß man um 7 Uhr am Holzkirchner-Bahnhof ist. Von dort geht's mit der S-Bahn nach Wolfratshausen.

Von Wolfratshausen oder genauer gesagt von der Floßlande in Weidach fährt man dann zu-

erst auf der Loisach, dann auf der Isar in Richtung München. Nach ca. 2 Stunden ist man bei Kloster Schäflarn. Dann geht's bei Mühlthal durch die größte Floßgasse Europas in einer Schußfahrt 18 m abwärts.

Bis München kommen dann noch zwei weitere Floßgassen mit 7,5 und 5 m Höhenunterschied. Um ca. 16 Uhr ist man dann an der Floßlande in München-Thalkirchen angelangt und damit am Ziel. Natürlich wurde bis dahin unterwegs bei einer Wirtschaft zum Mittagessen angelegt. Da bis nach München normalerweise auch etliche Liter Bier vernichtet wurden, kommt es schon mal vor, daß jemand auch äußerlich etwas naß wird (z. B. durch ins Wasser fallen). Normalerweise passiert dabei nichts, außer, daß der Rausch schlagartig nachläßt. Vorsichtige Leute nehmen sich in einem wasserdichten Behältnis außer der Brotzeit auch was Trockenes zum Anziehen mit; aber die fallen dann meistens sowieso nicht ins Wasser.

Erstochen ist bis jetzt noch niemand. Für Notfälle liegt ein großer Rettungsring bereit.

Also traut's Euch nur! Wer zuerst kommt malt zuerst.

Es gibt nur 50 Plätze!

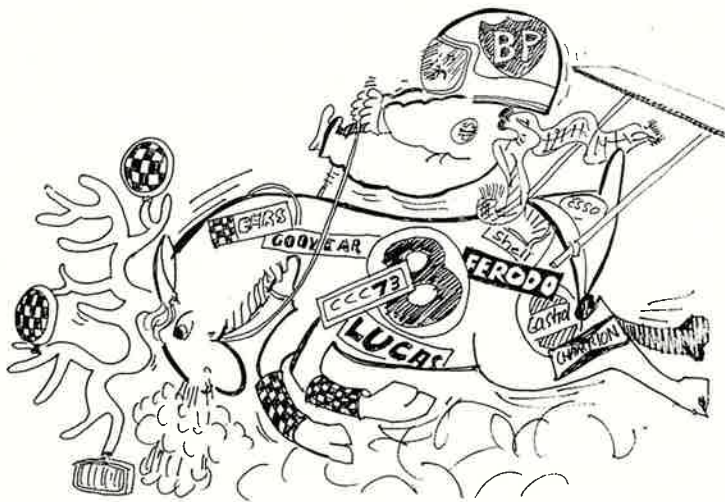
P.S. Wenn es regnet gibts natürlich das Geld zurück.

RALLYE - KADETT — Baujahr 1968

ATM 20 000 km — 2 Cibie, 2 Marchal, Ü-Bügel, Hosenträgergurte, kurze Hinterachse, 65-l-Tank, Unterbodenschutz, Verbundglas, diverse Reifen — 3500,— DM

TELEFON 09942/306

Anstatt eines Berichtes von der Arktic-Rallye erreichte uns folgender Bericht



streng vertraulich . . . streng vertraulich . . . stre

Dank ausgezeichneten Verbindungen zu den geheimen Plänen der FIA sowie den Sportabteilungen der Industrie ist es gelungen, von einem Projekt Kenntnis zu erhalten, das den Automobilsport revolutionieren dürfte, mehr noch als die Erfindung des Sportkommissars: Angesichts der sich ausweitenden Energiekrise plant die FIA für 1974 die Einführung einer neuen Kategorie, genannt Gruppe „R“. „R“ steht dabei — und vielleicht wird das einige von Ihnen überraschen — für „Renntier“. Ausgiebige Versuche haben gezeigt, daß dieses aus dem hohen Norden kommende Lebewesen für den sportlichen Einsatz bestens geeignet ist. Geplant ist, innerhalb der neuen Kategorie alle 7 Gruppen auszuschreiben; dabei ist noch unklar, ob die Benutzung aerodynamischer Hilfsmittel, sog. Spoiler, (siehe Bild) gestattet wird. Wegen der erheblich gesteigerten Bodenhaftung befürchtet man in diesem Falle eine unmäßige Hufabnutzung des Wettbewerbstieres. Auch die Gestaltung von Werbeaufklebern ist noch nicht

endgültig geklärt, da alle bisher bekannten Aufklebertypen die Hautatmung des Tieres beeinträchtigen würden. Trotz dieser Anfangsschwierigkeiten, die sicher überwunden werden dürften, ist es uns gelungen, ein Testexemplar vom Typ „Rangifer“ für einen kurzen Exklusivbericht zu erhalten. Es muß darauf hingewiesen werden, daß es sich dabei um ein Gruppe-1-Exemplar handelt, da die wesentlich stärkere Gruppe-2-Version vom Typ „Taradus“ derzeit ausgiebige Testfahrten unter dem Starfahrer der kommenden Saison, Hako Kinnula, durchführt. Mit dieser „Taradus-Version“ dominierte Kinnula die Rennsportmeisterschaft Lapplands während der letzten 4 Jahre, so daß evtl. Interessenten mit Sicherheit ein ausgereiftes Sportgerät erhalten werden.

Überrascht hat trotz des hohen Schwerpunktes die Straßenhaltung des „Rangifer“, die dank der neuentwickelten handgeschnittenen Dunlapp-Hufe auch auf nasser Fahrbahn voll er-

halten blieb. Für vereiste Straßen sind „Happokallitta-Hufe“ in Entwicklung. Leider hat die ORK (Oberste-Renntier-Kommission) die Homologation einer tiefergelegten mit negativem Sturz versehene Version des „Rangifer“ für 1974 verweigert, für 75 werden jedoch entsprechende Umrüstsätze erhältlich sein.

Maßgeblich für die ausgezeichnete Straßenlage des „Rangifer“ dürfte die Gewichtsverteilung sein, die in ähnlicher Form auch vom Porsche 917/10 übernommen wurde: Die Hauptlast liegt auf der Antriebsachse, der Fahrer sitzt sehr weit vorn, was zudem dem Piloten ausgezeichnete Sicht gewährleistet.

Die Rallye-Version des „Rangifer“ wird mit einem verstärkten Geweih ausgeliefert, so daß die erforderlichen Breit- und Weitstrahler ohne Probleme angebracht werden können.

Keine endgültige Aussage können wir über die Beschleunigungswerte und die Maximalge-

schwindigkeit des „Rangifer“ machen, da wir bei unseren Testfahrten in der Arktis immer wieder durch verkehrswidrig geparkte Walrösser behindert wurden. Wir werden Sie aber über diese Werte in einem ausführlichen Test noch informieren, insbesondere auch über das derzeit offenbar noch mangelnde Startverhalten weiblicher Tiere. Bis dahin bitten wir Sie, mit evtl. Bestellungen noch zu warten, auch wenn dann evtl. längere Lieferfristen in Kauf genommen werden müssen.

PS: Soeben erfahren wir, daß die Gruppe 7-Version des Taradus die Skan-Am Meisterschaft überlegen gewinnen konnte! Experten schreiben den überraschenden Erfolg dem erstmals verwendeten Abgas-Turbolader zu.

Verantwortl. Textingenieur: Heinz Schreiber
streng vertraulich . . . streng vertraulich . . . stre

sonnig fruchtig  frisch



Siga-Getränke

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

**SIGA-GETRÄNKEFABRIK
Sulzemoos**

**Heimdienst: München Tel. (08 11) 3 511173
(0 8135) 209**

(„alles ist in AFRI-COLA...“)

Interview mit Herrn Lyding Gausportleiter ADAC Gau Süd

Frage: R.: Die ONS hat verschiedene Beschränkungen für den Motorsport ausgesprochen. Welche Meinung haben Sie dazu?

L.: Ungeachtet der totalen Absage aller Motorsportveranstaltungen, die im November oder Dezember 1973 durchgeführt werden sollten, bin ich der Meinung, daß es falsch war, eine solche grundsätzliche Beschränkung auszusprechen. Ich hatte und habe nichts dagegen, wenn man sagt, die ONS oder der ADAC ist bereit, Motorsportveranstaltungen im Falle einer akuten Gegebenheit einzuschränken bzw. sich mit Motorsportveranstaltern dementsprechend zu verständigen; aber mit einer generellen Absage stellt sich der Motorsport selbst in die Ecke und jedermann weiß, daß es schwieriger ist, aus einer Ecke herauszukommen, in die man sich selbst hineingestellt hat, als umgekehrt. Wenn man in eine Ecke hineingeschoben wird, kann man nach einiger Zeit sagen: „Ich will wieder heraus“. Diese Chance hat man versäumt. Die Zeit hat hier ja schon gezeigt, daß es recht schwierig ist, jetzt von dieser Absage wieder wegzukommen.

R.: Herr L., sind Sie der Meinung, daß die beiden Gau-Rallye-Meisterschaften nach dem Ausfall verschiedener Veranstaltungen noch ordnungsgemäß durchgeführt werden können?

L.: Ich bin der Meinung, daß wir sowohl die große als auch die kleine Gaumeisterschaft durchführen werden. Ich bin nicht nur der Meinung, ich bin mir sicher, daß wir sie durchführen werden, denn dank des Bayerischen Staatsministeriums des Innern können wir ab sofort alle Motorsportveranstaltungen in Bayern nach Plan wieder aufnehmen. Alle Veranstaltungen über 400 und mehr km sind grundsätzlich befürwortet worden, wobei man natürlich die Richtlinien der Genehmigungsbehörden — sprich die Regierung von OBB oder NDB bzw.

die Landratsämter — beachten soll. Wir werden also diese Veranstaltungen komplett fahren können, so daß die große Gaumeisterschaft 100 %ig gesichert ist. Bei der kleinen unterliegen wir nun wieder den Selbstbeschränkungen der ONS. Ich stehe mit der ONS noch nicht in Verhandlungen über zwei oder drei geplante erste Veranstaltungen in unserem Bereich. Ich bin mir sicher, daß ich auch das durchsetzen kann, so daß wir beide Gaumeisterschaften 1974 im vollen Umfang zur Austragung werden bringen können.

R.: Was hat den ADAC, Gau Südbayern, dazu bewogen, eine Mannschaftsmeisterschaft für Rallyes durchzuführen?

L.: Mein Gedanke war hier, einmal den Clubgedanken zu fördern, zweitens den Mannschaftsgeist in den Clubs anzuregen. Ich bin davon ausgegangen, daß es für einen Club wesentlich interessanter ist, eine Mannschaftsmeisterschaft zu gewinnen, als nur einen Einzelmeister in seinen Reihen zu haben. Außerdem glaube ich, daß, wenn sich drei oder vier Teams in einem Club zu einer Mannschaft zusammensuchen, das Zusammengehörigkeitsgefühl gefördert wird, wie wir es von anderen Sportarten auch kennen.

R.: Welche Chance, meinen Sie, bringt die deutsche Mannschafts-Meisterschaft für die Clubs unseres Gaues?

L.: Wie Sie wissen, sind wir seit zwei Jahren dabei, den Rallyesport in Südbayern auszubauen. Dazu soll auch die deutsche Mannschafts-Meisterschaft helfen. Wir wollen versuchen, über die Gaumannschafts-Meisterschaft Clubs überhaupt erst einmal mit dem Gedanken einer Mannschafts-Meisterschaft vertraut zu machen. Ich bin ziemlich sicher, daß Mannschaften aus dem Gau Südbayern in den ersten Jahren keine entscheidende Rolle spielen werden. Das



ist aber auch nicht das Wichtigste. Das Gleiche, was ich für die Gaumeisterschaft gesagt habe, gilt auch für die deutsche Meisterschaft. Wenn es uns nur gelingt, ein Zugehörigkeitsgefühl innerhalb des Clubs mit diesen Meisterschaften zu erreichen, dann bin ich zufrieden. Über kurz oder lang werden dann auch unsere Mannschaften mitreden können.

R.: Im Gespräch ist doch auch noch das Mitropa-Cup-Team Südbayern. Können Sie darüber etwas sagen?

L.: Im Herbst vergangenen Jahres haben wir eine erste Einladung an die Fahrer herausgegeben, die unserer Meinung nach prädestiniert sind, in diesem Mitropa-Cup-Team zu fahren. Wir werden auf jeden Fall 1974 ein Mitropa-Cup-Team allein aus den Fahrern des Gaues Südbayern zusammenstellen. Dieses Team wird vom Gau unterstützt. Wir haben uns einige Dinge einfallen lassen. Das ist nicht mehr unausgegoren, so daß eigentlich alles klar ist. Was noch fehlt, ist die Nominierung der einzelnen Fahrer und Kopiloten für dieses Team. Voraussetzung für dieses Europa-Cup-Team ist natürlich die Durchführung der geplanten Veranstaltungen in Österreich und Italien, auf die wir keinen Einfluß haben.

R.: Zum Schluß bitte ich Sie, uns zu erläutern, in welcher Form die Rallye München-Wien-Budapest dieses Jahr durchgeführt werden soll.

L.: Zur Entwicklung der Veranstaltung möchte ich vorausschicken, daß die Rallye München-Wien-Budapest einst eine der bekanntesten

und begehrtesten Veranstaltungen in Mitteleuropa war. Sie wurde fast ein ganzes Jahrzehnt allein vom Magyar Autoclub durchgeführt. In diesem Jahr 1974 wird erstmals wieder der ADAC, Gau Südbayern, Veranstalter sein, so daß zum einen wir unsere Konzeption durchsetzen können, und daß zum anderen unsere deutschen Ausweisfahrer bei dieser Veranstaltung starten können. Zur Konzeption kann ich sagen, daß mir diese Rallye in einer ähnlichen Form, wie die im November gelaufene England-Rallye — die unter Experten als RAC bekannt ist — vorschwebt. Alle Fahrer unseres Gaues, die dort anwesend waren, wissen, was ich mit diesem Entwurf meine. Wir sollten nicht zu viel verraten. Ich bin sicher, daß wir die Rallye München—Wien—Budapest als „kleine Musterveranstaltung“ aufziehen werden.



Die Beifahrermafia der Scuderia München



Pospichal

Rainer Scherer

Christian Fellingner
Erwin Wutz

Gerhard Verlaan

Reto Schucan
Raimund Thalmair

„Pater“ Bernhard Eilert
Hannes Scholz

Hannes Geier

Rainer Conrad

Kurzbeschreibung der einzelnen Mitglieder nächste Seite

Die „Beifahrer-Maffia“ der Scuderia München

1 Karl-Heinz Pospichal, Lizenz

Unser Geheimtip als Beifahrer, vor allem, wenn es in die Karte geht. Die Erfahrungen durch Orientierungsfahrten machen sich bezahlt. Die guten Ergebnisse sprechen eine deutliche Sprache.

2 Klaus Nagel, Ausweis

Photograph und hilfreicher Servicemann von Happy Freisler. Mit der Kamera hat er schon lang die Lizenz, nur beim Rallyesport klappt es noch nicht ganz so. Bestes Ergebnis: Ein Wunderschuß von Janger bei der Alpenfahrt.

3 Rainer Scherer, Lizenz

Der liebe erste Vorsitzende hat schon eine lange Karriere hinter sich im Motorsport. Als Rallyefahrer, Autozerschmeißer, Beifahrer und Slalomkünstler, wobei er als Beifahrer teils das Glück und teils das Pech auf seiner Seite hatte. Dennoch ungebrochen harrt er der Fahrer, welche einen Beifahrer noch benötigen. Rainer fährt immer.

4 Erwin Wutz, Lizenz

genannt der Jüngere, sein Bruder ist Gerd Wutz, der Mutigere. Ein Top-Beifahrer, der, wenn es in die Topo oder 200 000 geht, fehlerfrei franzt. Allerdings, von Ziagerles Fahrten (Gebetbuch) hält er nicht viel, es ist ihm dann einfach zu langweilig. Hin und wieder wird er aber auch solche Rallyes fahren, man muß ihn nur einmal fragen.

5 Gerhard Verlaan, Lizenz

als Fahrer erfolgreich, versucht jetzt auch als Beifahrer im gleichen Maß erfolgreich zu sein. Zuverlässigkeit ist seine Stärke und sollte der Fahrer einmal schwache Momente haben, so kann Gerhard jederzeit einspringen.

6 Christian Fellingner, Ausweis

Unser Verkehrsreferent.

Er wird sich im Jahre 74 besonders des „nicht-genehmigungspflichtigen“ Sports annehmen. Haben Sie Fragen? Wollen Sie wo fahren? Rufen Sie ihn an!

7 Reto Schucan, Lizenz

In vielen Sätteln ist er gerecht — und als Beifahrer ein guter Improvisierer! Tierisch nimmt er es nicht, die Rallyefahrerei, darum organisiert er auch unsere neueste Attraktion — eine Floßfahrt auf der Isar.

8 Raimund Thalmaier, Lizenz

Ex-Slalomspezialist, Rallyeausrichter und 2. Vorsitzender der Scuderia. Einer von den Scuderianern der ersten Stunde.

9 Hannes Scholz, Lizenz

In der vergangenen Saison ging ihm der Titel des schönsten Beifahrers verloren. Den Titel schnappte sich Willi Peter Pitz. Nun sieht Hannes sich gezwungen, wieder in das Rallyegehehen einzugreifen. Mit Happy — soll er vorhaben — um die Deutsche Rallyemeisterschaft zu kämpfen.

10 „Pater“ Bernhard

drei Worte, ein Satz und 10 Minuten sind schon vorbei, Bedächtigkeit ist eine seiner Stärken. Ein idealer Beifahrer für allzu hektische Fahrer. Ausrichter und Pfadfinder vieler Rallyes, wird er es heuer auch einmal als Streckensucher für den Gau versuchen? Als Sportleiter der Scuderia sollten Sie ihm über Ihre Erfolge und Mißerfolge berichten. Einen Rat hat er immer bereit und hilft so gut es geht jedem.

11 Hannes Geier, Lizenz

ein echter Nachwuchs. Er kommt auch vom Land rein. Wahrscheinlich ist das der Grund, warum er so gerne als Beifahrer sich an Kirchen und deren Standorte orientiert. So man dieses gewöhnt ist, kann Hannes den Fahrer richtig begeistern. Seine Erfolge mit nicht so begnadeten Fahrern (z. B. Kaufi) sprechen nur für ihn!

12 Rainer Conrad, Lizenz

wenn das Auto groß ist, mindestens über 2000 ccm, dann fühlt sich Rainer wohl. In kleineren Wagen hat er immer gewisse Koordinations-schwierigkeiten mit Füßen und Armen und so. Mit Manfred Puschner schon recht erfolgreich, wird er auch beim „heißen Schnee“ versuchen, ein Wörtchen mitzureden.



FÜR SPORTFAHRER

Im Cafe Scherer läßt sich gut reden. Bei einem Kaffee über Autos, Steuern, Benzin und Tunen ... und und und. Ob Radio oder Cassettenrecorder, ob spezielle Wünsche für Trippmaster, Zusatzinstrumente, Gegensprechanlagen. Der Walter, Spezialist für das Elektrische, baut es Ihnen sofort ein. Für Licht wird auch gesorgt; von Cibie, Marchal und Bosch ist alles zu haben. Poliermittel, Öl, Werkzeug, eine neue Batterie und neue Reifen, das alles hält Meister Scherer für Sie parat.

Ronal- und ATS-Leichtmetallräder, Lederlenkräder, Scheel- u. Recaro-Sitze zu Sonderpreisen

auto-sport scherer · münchen
Ampfingstraße 35 · Tel. 403134

Erinnern Sie sich noch?



ES IST TYPISCH FÜR DIE ZEITUNG



Opel Sport-Pokal-Verleihung

Mander war wieder um den Opel Sport-Pokal erfolgreich. Dies verkündete Helle Bein, seines Zeichens Leiter der Abteilung Sport bei der Adam Opel AG.

Erschienen war, was Rang und Namen bei Sportfahrern und im Vorstand hatte. Die Zubehörindustrie (Reifen) war auch vertreten, darunter einer, der für den Privatfahrer immer ein offenes Ohr habende Reifendändler Petit und der dem DSK sehr zugetane Herr Nietschener. (Er sorgt dafür, daß Stoßdämpfer und Kupplungen von Sachs unter die Leute kommen. Näheres ist in der Anzeige nachzulesen). Das Erscheinen der Herren vom Vorstand entlockte einem Anwesenden den Ausspruch „diese Herren kommen nicht einmal zu Verkäufer-treffen, aber hier sind sie alle vertreten“; woraus sich schließen läßt, daß entweder das Essen im Hilton Mainz so vorzüglich ist, oder daß die Sportfahrerbetreuung bei Opel nicht nur ein Lippenbekenntnis ist. Selbstverständlich waren auch die Tuner Irmscher und Steinmetz anwesend. Auch Ragnar Eklund, Vater des schwedischen Opelhändlerteams, wurde gesich-

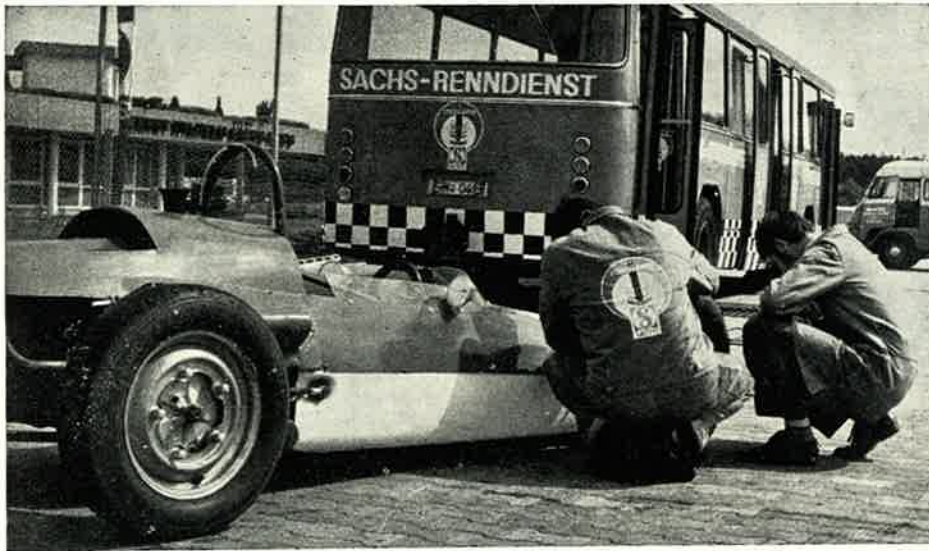
tet. Er betreut nun mit Helle Bein das Opel Europa Händlerteam.

Die Werksfahrer der ersten Stunde sind Walter Röhl und Jochen Berger, der erste Einsatz: die Arktic Rallye.

Ja, und da wären wir schon bei der Siegerehrung. Es waren sogar Scuderia Mitglieder dabei. Wolfi Kolb und Johanna Sterr rutschten um einige wenige Punkte am 50. Platz und dem damit verbundenen Geldpreis vorbei. Peter Kriegelstein schaffte den 40. Platz und J. Kaufhold kam durch den Verzicht von W. Röhl und J. Berger noch auf den 20. Platz vor Tour de Europe-Sieger Waldner.

So nebenbei hörte man, daß Familie Hermann von VW auf Opel umgestiegen ist und damit an der Arktic Rallye teilnehmen will.

Die Konkurrenz dort droben bei den nordischen Trollen soll ähnlich exquisit wie bei der RAC sein; Escorts, Saabs, Volvos, Fiat und vielleicht sogar einige Alpinis und natürlich Opel's schnelle Truppe.



Mit Sachs starten. Auf Sieg setzen.

Spezial-Rennkupplungen.
Gasdruck-Stoßdämpfer (auf Wunsch speziell eingestellt).

**Zu erhalten im Sachs-Renndienstbus
- mit Sportfahrerrabatt!**

Oder schreiben Sie an:
Fichtel & Sachs AG, Abt. Renndienst,
8720 Schweinfurt.
Telefon: 09721/98 24 31.
Angebote folgen prompt.



Die technische Seite

Reifendruck und Winterwetter

Seit es die Luftbereifung für Kraftfahrzeuge gibt, diskutiert man über die Frage, ob bei winterlichen Straßenverhältnissen der Luftdruck wie zu anderen Jahreszeiten im Reifen belassen werden soll, ob man ihn niedriger halten oder vielleicht erhöhen soll?

Der größte Teil der Kraftfahrer wird im Winter sicherlich mit dem gleichen Luftdruck fahren wie im Sommer. Vielfach hört man jedoch auch die Ansicht, daß bei winterlichen Fahrbahnverhältnissen der Reifendruck abgesenkt werden soll. Begründet wird dies damit, daß sich dadurch die Berührungsfläche des Reifens vergrößert und somit die Rutschgefahr bei Schnee und Glatteis vermindert wird.

Den Reifendruck im Winter zu erhöhen, auf diese Idee wird jedoch kaum ein Kraftfahrer kommen. Jedoch kann gerade ein erhöhter Reifendruck auf verschneiten Straßen, besonders aber bei Steigungen, nennenswerte Vorteile mit sich bringen. Diese Feststellung machte vor einiger Zeit ein Reifenhersteller bei Fahrversuchen in den verschneiten Alpen. Bei diesen Versuchen ergab sich, daß ein mit M+S-Reifen ausgestatteter Wagen mit dem vorgeschriebenen Luftdruck nicht anfahren konnte. Erst als der Luftdruck der Reifen um 0,3 bis 0,6 atü erhöht wurde, war ein einwandfreies Anfahren und Weiterkommen möglich.

Dieses Untersuchungsergebnis erklärt sich wie folgt:

Der Reifen wird durch die Erhöhung des Luftdruckes versteift, die Auflagefläche wird verkleinert und damit der spezifische Bodendruck erhöht. Auf festgefahrener Schneedecke können jetzt die Profilstollen und Kanten tiefer in die Oberfläche eindringen. Der Reifen verzahnt sich mit der Oberfläche; durch diese „Verzahnung“ ist der Reifen in der Lage, höhere Kräfte zu übertragen.

Bei lockerer Schneedecke oder auch bei naßem Schnee wird durch den höheren spezifischen Reifendruck der Schnee stärker verdichtet, und die Profilstollen können sich dann besser abstützen. Obwohl der dabei erzielte Gewinn oft gering ist, reicht er in der Praxis in vielen Fällen jedoch aus, um das Durchdrehen der Antriebsräder auf winterlichen Straßen zu verhindern.

Durch die Absenkung des Reifendruckes erreicht man eigentlich genau das Gegenteil, man verringert nämlich den spezifischen Bodendruck und beeinträchtigt dadurch die Verzahnung des Profils. Der Reifen rutscht dann viel eher durch.

Auf vereisten Straßen hängt die Fahrsicherheit in starkem Maße davon ab, wie feinfühlig ein Fahrer reagieren kann, wenn der Wagen ausbrechen will. Je schneller ein Fahrer auf die ersten Anzeichen hin, daß der Wagen die Bodenhaftung verliert, weich gegensteuert, um so sicherer ist ein momentanes Ausbrechen des Fahrzeuges zu verhindern. Ein etwas härter aufgepumpter Reifen vermittelt das hierzu notwendige Feingefühl viel besser als ein Reifen mit dem normal vorgeschriebenen Druck oder gar eines solchen, dessen Druck abgesenkt wurde. Das labile Verhalten eines weichen Reifens kann bereits ein Rutschen einleiten.

Auf nassem Glatteis — dem gefährlichsten Fahrbahnzustand — kann der härter aufgepumpte Reifen darüber hinaus besser den Wasserfilm durchstoßen und Halt finden.

Der Reifendruck sollte daher im Winter niemals verringert werden. Eine Luftdruckerhöhung von mindestens 0,3 atü dagegen bringt in jedem Falle eine Verbesserung der Fahrsicherheit unter winterlichen Bedingungen.

Hannes Scholz

November 1974

10 Jahre Scuderia München

Wußten Sie eigentlich, wie alt die „Scuderia“ ist?

Nach 10 Jahren möchten wir Ihnen nun hier einen kleinen Rückblick auf die Anfänge unseres Vereins geben.

Am 5. 11. 64 wurde die Scuderia München von 6 Rennsportfans in den Savoystuben gegründet. Initiator der Gründung und erster „Clubleiter“ war Martin Mühlbauer. Er und seine Mitstreiter, unter anderem der jetzt wieder aktive Bergfahrer Lorenz Fischer aus Holzkirchen, wollten damit ihrer Renngemeinschaft einen Namen geben. Anfänglich war die Mitgliederzahl natürlich gering. Bei den Clubabenden waren im ersten Jahr zwischen 5 und 9 Fahrer anwesend. In gewisser Hinsicht war diese neugegründete Scuderia der indirekte Nachfolger des Isar-Racing-Teams das ebenfalls von Mühlbauer gegründet und geführt wurde.

Bereits in diesem frühen Stadium der Clubgeschichte wurde die Renngemeinschaft durch einen Rallyefahrer unterwandert. Dieser gab bereits in der erstmals 1965 durchgeführten Clubmeisterschaft durch einige Erfolge bei großen Rallyes den Ton an. Bemerkenswerter Weise kam damit bereits im Jahre 65 Werner Zickwolff mit einem Volvo 122 s zu Clubmeisterehren. Damit ist die Marke Volvo im Rahmen der Clubmeisterschaft der Scuderia die erfolgreichste Marke, da Günter Schuster 1970 ebenfalls auf dem gleichen Fabrikat Clubmeister war.

Das Clubleben beschränkte sich damals auf geselliges Beisammensein, gelegentliche Filmabende, Berichte des Vorsitzenden von Bergrennen und einige feuchtfröhliche Ausflüge zu Rennen an denen Mitglieder teilnahmen. Bemerkenswertestes Fahrzeug war damals der Marcos 1000 GT von Mühlbauer. Die englische Firma Marcos baute Fahrzeuge, bei denen die tragenden Teile, ähnlich Segelflugzeugen, aus Holz gefertigt waren, die Karosserie hatte eine Kunststoffhaut. Der Wagen war mit einem Cosworth-Formel Junior Motor ausgerüstet und leistete 108 PS bei ca. 10 500 U/min. Dieser

Wagen war kein Einzelstück, sondern war als GT homologiert (Stückzahl damals 100).

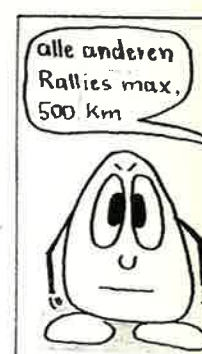
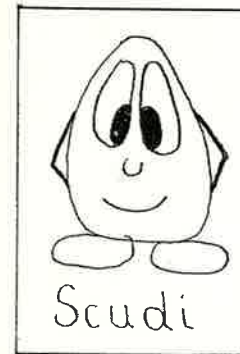
Im Sommer 1965 kam mit Raimund Thalmair nun das erste Mitglied zur Scuderia, das zwar rennsportinteressiert war, selbst aber an nicht- genehmigungspflichtigen Wettbewerben teilnahm. Kurze Zeit später trat auch Fritz Gandlgruber in die Scuderia ein, mit dem zusammen Thalmair ein Team bildete und damit der Name Scuderia erstmals bei NG-Veranstaltungen auftauchte.

Im November 1965 veranstaltete die Scuderia ihre erste motorsportliche Veranstaltung, eine Fuchsjagd. Sie führte in den Dachauer Landkreis und endete bei Oberbachern. Seinen ersten Sieg konnte das Team Thalmair/Gandlgruber dabei feiern. Der Beifahrer unseres Clubmitglieds Rieger, Herr Biedermann, war damals auch am Start und ist damit eigentlich unser ältester Kunde.

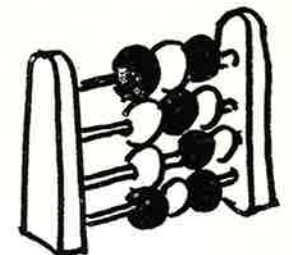
1966 kam nun auch Horst Seidel zu Scuderia, der einigen von Ihnen noch durch seine Fahrten mit verschiedenen BMC-Cooper bei Slaloms und einigen Bergrennen bekannt sein dürfte. Neu hinzu kam auch Günter Lehrmann aus Lochham, der mit seinem Steyr Puch 500 bei Bergrennen sehr erfolgreich war und damit 1966 Clubmeister der Scuderia für genehmigungspflichtige Veranstaltungen wurde.

Zugleich wurde ein clubinterner Wanderpokal mit einer zweijährigen Laufzeit für NG-Veranstaltungen ausgefahren. Anfänglich mischten hierbei mehrere Mitglieder mit, später artete es zu einem Zweikampf zwischen Gandlgruber und Thalmair aus, bei dem (zumindest für die Scuderia) erstmals Beifahrerlegionäre „eingekauft“, in diesem Fall die damals im Orientierungssport unschlagbaren Gebrüder Wutz, wurden.

Mit zu Veranstaltungen hatte die Scuderia schon damals: 2 Fuchsjagden, 2 Nacht- und 2 Tagorientierungsfahrten kamen zur Durchführung. Ausrichter dieser Veranstaltungen waren Gandlgruber, Mühlbauer, Seidel und Thalmair.



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



Peter Schöller,
8 München 80, Ampfingstraße 35
Telefon 406358

Clubmeister für nichtgenehmigungspflichtige Wettbewerbe wurde Fritz Gandlgruber mit 63 Punkten vor Raimund Thalmair mit 55 Pkt.

Für kleine Vereine ist es vielleicht ein Trost, daß auch die Scuderia bei ihren ersten Veranstaltungen nur 6 bis 8 Starter bei Orientierungsfahrten hatte.

Für den damaligen Mitgliederstand von ca. 12 Fahrern konnte sich auch die Erfolgsbilanz sehen lassen: bei Bergrennen 11 Klassensiege und einige erste Plätze bei Slaloms und Orientierungsfahrten.

Unsere Teams wurden damals von den Fahrern anderer Vereine oft belächelt, was weniger an den Leistungen wie am Gegensatz vom Vereinsnamen und den eingesetzten Fahrzeu-

gen lag (Gandlgruber-Rekord Bj. 55—65, Thalmair DKW F 93 Bj. 56 und VW 1500 Bj. 61). Mit diesem VW erreichte Thalmair allerdings beim Slalom Sprint 1966 (überhaupt der erste Slalom, der im Rahmen der Münchner Pokalrunde durchgeführt wurde) mit 11 sec.!! Vorsprung auf den 2. (Dr. Max Edelmann, ACB), den Gesamtsieg, und damit den ersten Sieg eines unserer Mitglieder bei einer solchen Wertungsfahrt.

Damals war die Scuderia noch ein Club — und kein Verein (zum Leidwesen der Einen, und Befriedigung der Anderen).

Über die weitere Entwicklung des Vereins und der Mitglieder berichten wir in den nächsten Ausgaben.



VW-Dienst
ALFONS KRUG
8 München 81
Johanneskirchener Straße 114
Telefon 089/95 42 67



Krug tuning

MÜNCHEN

„Sag mir, wo die Plaketten sind . . .“

wo sind sie geblieben (die Plaketten der Rallye München 1973)?“, haben viele mit Recht in den letzten 10 Monaten gefragt. Jetzt, wo sie bereits zum größten Teil ausgeliefert sind, glauben wir, eine Erklärung schuldig zu sein.

Als wir letztes Jahr die Bestellung der Plaketten aufnahmen, glaubten wir aufgrund der Vorjahrespreise (wie naiv!), mit DM 7,50 pro Plakette zurechtzukommen. Sie können sich sicher unsere Überraschung vorstellen, als die Firma in einem neuen Kostenvoranschlag den Betrag von DM 17,75 pro Plakette ansetzte. Verhandlungen brachten uns nur noch einen Rabatt von DM 2,—.

Da die alte Plakette auf dem Firmenzeichen der Plakettenfirma basierte, mußten wir vor Einholung neuer Angebote erst einen neuen Entwurf fertigen lassen. Gegen Ende August 73 hatten wir dann ein relativ akzeptables Angebot vorliegen (12,— DM + MWSt./Plakette), Lieferzeit 2 Monate! Als dann die fertigen Plaketten im Dezember auf dem Tisch lagen, hatten sie Fertigungsmängel, d. h. Löcher und Riefen in den glatten Flächen. Wir haben sie zum Nachbessern gebracht. Sie sind jetzt zwar immer noch nicht ganz so, wie wir uns das vorstellen; aber es scheint uns nicht vertretbar zu sein, noch länger mit der Auslieferung zu warten.

Wenn Sie Inserenten

wissen,

hier hätten wir noch Platz!



AUTO-EDER

AUTOBIANCHI – FIAT – LANCIA – ALFA ROMEO – TUNING

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

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

ab 1. März
samstags Notdienst
Shell-Tankstelle
Neuwagenverkauf – Rallyezubehör
Sportbetreuung
sowie normaler Pflegedienst
und Reparaturen

Leserbriefe... Leserbriefe... Leserbriefe... Leserbriefe...

An die
ADAC Hauptverwaltung
8 München 70
Baumgartnerstr.

Heinz Schreiber
8 München 70
Faberstraße 13

München, den 20. 2. 74

Sehr geehrte Herren!

Als ich vor einigen Jahren Mitglied Ihres Clubs wurde, geschah dies, weil ich glaubte, im ADAC einen Verein gefunden zu haben, der die Interessen des deutschen Autofahrers wirksam vertreten würde.

Wenn ich nun Bilanz ziehe, bleibt unter dem Strich ein deprimierendes Ergebnis:

Es ist dem ADAC nicht gelungen, der Anti-Automobil-Kampagne der Herren Lauritzen, Vogel & Co. wirksam zu begegnen, schlimmer noch, es hat den Eindruck, als ob man dies nicht einmal versuchen möchte, weil man sich lieber arrangiert.

Da werden Aus- und Inlandsschutzbriege verkauft – sehr schön! Rettungshubschrauber werden in die Luft gesetzt und Bundesverdienstkreuze dafür empfangen – auch sehr schön. Es würde mich ja nicht einmal stören, daß Ihr Verein vom Automobilclub zu einem der größten Reise- und Versicherungsunternehmen geworden ist – wenn man dabei die Interessenvertretung des Autofahrers nicht vernachlässigt.

3 Mill. Mitglieder (und Wählerstimmen), zuzüglich geschätzter 130 Mill. Beitragseinnahmen jährlich, zuzüglich einer Clubzeitschrift, die Ihren eigenen Angaben nach die größte in der Bundesrepublik ist – sind Sie zu feige, diese Mittel einzusetzen oder fehlt es einfach an einem klaren Konzept? Ist Ihre Organisation zu schwerfällig, um ein solches Konzept auf die Beine zu stellen? Oder sind die Verbindungen der Herren Vorstandsmitglieder zu Politik und Wirtschaft inzwischen so eng geworden, daß man sich lieber nicht gegenseitig auf die Zehen tritt? Dies zu beurteilen fehlt mir die nötige Hintergrundinformation – ich sehe nur das Ergebnis Ihrer Arbeit: Und da hatten Sie in einer Zeit, als Entscheidungen gegen das Automobil getroffen

wurden, nicht mehr zu sagen, als daß Langsamfahren wirklich Benzin spart. Die Interessenvertretung Ihrer Mitglieder überließen Sie dem AD, der klein aber kräftig Laut gab.

Wohlgemerkt: Vom Sportfahrer – dieser eher geduldeten als geschätzten, in Ihrem Club als radikale Minderheit auftretenden Spezies Mensch – wollen wir hier gar nicht reden. Es geht um die Millionen, die im Automobil neben der Fortbewegung auch noch etwas Spaß haben möchten, eben weil es (ein) Ausdruck ihrer persönlichen Freiheit ist.

Sollte die deutsche Zeitschrift, die dem ADAC in Ihrer vorletzten Ausgabe unter dem Stichwort „Das sinnlose Syndikat“ Titelbild und Leitartikel widmete, doch recht behalten?

Für meinen Teil möchte ich jedenfalls die Konsequenzen ziehen und um Streichung meines Namens aus Ihrer Mitgliederkartei bitten.

Mit freundlichen Grüßen
Ihr
Heinz Schreiber

PS 1) Dieser Brief hat nur einen Nachteil: Er ist (noch nicht abgesandt worden. Wenn Sie den Grund wissen wollen, lesen Sie mal § 3 Abs. I und § 6 Abs. II der Satzung der Scuderia München – Big brother is watching you!

PS 2) Es werden Gerüchte laut, daß in der kommenden Ausgabe der „Motorwelt“ doch noch ein verspäteter Protest angebracht werden soll. – Zeit wär's, es könnte nämlich sein, daß obiger Brief sonst trotz § 3 und § 6 den Weg in den Briefkasten findet.

Ihr Heinz Schreiber

Alle Jahre wieder!

Wie eigentlich jedes Jahr erwartet man die letzten ONS-Mitteilungen mit etwas gemischten Gefühlen. Nicht wie in anderen Sportarten üblich, erfährt man bei uns die Änderungen oder Ergänzungen schon einige Zeit vorher, sondern immer im letzten Moment. So auch 1973. Mit Überraschung konnte man feststellen, daß die kleinen Klassen gestorben sind. Für die Besitzer von großen Tourenwagen, Gr. 1 u. 2, hatten die Herren ebenfalls eine Überraschung parat.

Bei den kleinen Klassen gab es nun wieder wie eigentlich schon typisch wieder eine Änderung. Großzügig wurden sie bei den Pokalwettbewerben wieder aufgenommen. Die Rallyefahrer freuten sich allerdings zu früh. Sie sind ja anscheinend alle sehr begütert, und daher änderten die hohen Herrn bei der Rallyemeisterschaft nichts. Man fragt sich doch langsam, ob sich die entscheidenden Herrn einen 1100er schon einmal in Aktion angeschaut haben. Fuhren denn Leute wie Ingo Peters und Helmut Weissbrodt nicht meisterschaftswürdig?

Absolut unverständlich wird die Angelegenheit nun, wenn man die Energiekrise in die Überlegungen mit einbezieht. Überall der Trend zu kleinen und vernünftigen Autos, nur im Motorsport werden die Kleinen aufs Abstellgleis geschoben.

Bei den großen Tourenwagen trifft die kurzfristige Ankündigung zwar nur wenige (und in den Augen der ONS nur Begüterte), aber diese ähnlich der Kleinen. Die kleinen Starterzahlen der Klassen über 2000 ccm rechtfertigen zwar eine Zusammenlegung mit den Serien- bzw. Spezial-GT, eine frühzeitige Ankündigung hätte aber bestimmt einige Sportfahrer vom Kauf eines solchen Wagens abgehalten. Man

ließ sich wahrscheinlich davon täuschen, daß Fahrer wie Röhrli, Günther oder Carlson mit solchen Fahrzeugen die GT schlugen. Bei gleich starken Fahrern dürfte dies aber nicht möglich sein.

Es wäre sicher vielen Sportfahrern geholfen, wenn die ONS wenigstens in Zukunft neue Richtlinien, bereits im Stadium der Planung andeutungsweise publizieren würde.

SIMMERL

Die Druckerei für Ihre

Privat- und Geschäftsdrucksachen

Ausschreibungen

Formulare

Prospekte

Broschüren

Zeitschriften

Kataloge

Bücher



Buch- und Verlagsdruckerei
GEBRÜDER GIEHRL
8 München 46
Ingolstädter Straße 63a
Telefon 089/3111003