



Taschen-Geld.

Er hat sein Sparkassenbuch in der Tasche
und sein Geld auf dem Sparkonto.
Dort, wo es hingehört. Und wo es sich vermehrt.
Durch Zinsen.

Stadtsparkasse München 

SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

44 276

scuderia report





Kadett GT/E

105 PS - Homologationsgewicht ca. 852 kg

sportlich abgestuftes 5 Ganggetriebe

Hinterachse 3.44 und 3.67

Homologation ab 1.10.1975 Gruppe 4

Anfang 1976 Gruppe 1

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

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

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



Wickenhäuser

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



2 / 1976

Liebe Clubmitglieder,

wie alljährlich um diese Zeit, laufen die Vorbereitungen für den nichtgenehmigungspflichtigen Slalom am 11.4.76 und den genehmigungspflichtigen Slalom am 1. 5. 76 in bewährter Gemeinschaftsarbeit mit dem PMC, auf vollen Touren.

An dieser Stelle möchte ich Sie alle herzlich einladen, uns an diesen beiden Terminen in Oberschleißheim, auf dem Flugplatzgelände, als Funktionäre zu helfen.

Jeder wird gebraucht!

Schon heute vielen Dank, für Ihr zahlreiches Erscheinen.

In diesem Sinne,

Ihr

Gerhard Verlaan

Das Titelbild zeigt unsere beiden Clubmitglieder Franz Wurmseher / Manfred Salat bei der ADAC-ACL-Herforder Rallye auf ihrem, von BDW gesponserten Opel Ascona.

Die Sportmeisterschaft, das Leistungsabzeichen und das Punktesystem der Scuderia

A) SPORTMEISTERSCHAFT

1. Für die Sportmeisterschaft werden die Erfolge des Sportjahres 1976 ab Eintritt in den Club gewertet. Beginn des Sportjahres 1.12.75- Ende 30.11.76.
2. Für die Sportmeisterschaft können maximal 25 Erfolge angemeldet werden. Pro Veranstaltung kann nur 1 Ergebnis gewertet werden.
3. Es werden nur Veranstaltungen gewertet, bei denen unter Bewerber "Scuderia München" gestartet wurde.
4. Int.-Lizenzfahrern werden nichtgenehmigungspflichtige Veranstaltungen für die "Sportmeisterschaft" nicht anerkannt.

B) LEISTUNGSABZEICHEN

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

C) PUNKTSYSTEM

1. genehmigungspflichtige Veranstaltungen:	Platz	1	2	3	4	5	T
Rundstreckenrennen	bis 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
Rallyes	Gold	Silber	Bronze	Teilnahme			
bis 400 km	8	5	3	2			
bis 1000 km	12	8	5	3			
bis 2000 km	18	12	8	5			
ab 2000 km	24	18	12	8			

2. nicht genehmigungspflichtige Veranstaltungen

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

D) SONDERPUNKTE

Fahrtleiter einer Rallye	15 Punkte
Fahrtleiter einer Orientierungsfahrt	10 Punkte
Rennleiter eines Slaloms	10 Punkte
Funktionärstätigkeit	Silber
Druckfähiger Beitrag zum Report	1 Punkt

SCUDERIA MÜNCHEN

Wenden Sie sich in allen Fragen zum und um den Club Scuderia München e.V. im ADAC, an die Geschäftsstelle 8000 München 80, Ampfingstr. 35, Tel. 403134 oder an die offiziellen Vertreter:

1. Vorsitzender	Gerhard Verlaan	Tel.:	372442
2. Vorsitzender	Reiner Conrad		240945
Sportleiter	Martin Krisam jun.	P.: 781602	G.: 782052
Schatzmeister	Hannes Scholz		241185
Schriftführer	Monika Nagel		754842
Verkehrsreferent	Georg Feldmeier	P.: 358586	G.: 12002565
Beisitzer	Hildegard Ditscherlein		372442

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

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

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

GÄSTE sind bei unseren Clubabenden immer herzlich willkommen.



Motorenöl von ELF.

Damit die Schmierung stimmt.



BATROX-CHEMIE-VERTRIEB-KG.

Vertrieb für Chemieprodukte und Schmierstoffe der Elf-Mineralöl GmbH

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

Was war

2. ADAC-Ammersee-Winter-Rallye-Diessen 31.1.1976

Schöllner-Scherer	Fiat 128	1. KS	G	1. Gesamt
(Eisenhofer) - Scholz	Opel Manta	1. KS	G	3.Gs.
Freisler-Appel	BMW 2002	2. Kl.	S	6.Gs.
Abt-Balzer	Ford Escort	2. Kl.	G	8.Gs.
Wurmanstätter-Verlaan	Peugeot 304	1. KS	G	11.Gs.
Hesse- (Velte)	Simca Rallye 2	2. Kl.	G	
(Kern)-Kaspar	Ford Escort	4. Kl.	B	
(Gerold)-Gerold	Opel Ascona	5. Kl.	S	
(Donath)-Wimmer	Renault Alpine	6. Kl.	E	
(Heilig) - Geier	Toyota 1200	10. Kl.	E	
Conrad-Kollin	Opel Ascona	17. Kl.	E	
Wurmseher-Salat	Opel Ascona		ausgefallen	

Int. Sachs-Rallye-Marktredwitz 6.-8.2.1976

Smolej-(Geistdörfer)	Opel KadettGTE	2. Kl.	G	2.Gs.
Herrmann W.-(Fischer)	BMW 2002	4. Kl.	S	9.Gs.
(Jansen)-Hesse	Simca Rallye 2	1. KS	G	19.Gs.
(Heilig) - Wurmanstätter	Toyota 1200	8. Kl.	B	
Herrmann Ch.-(zu Klampen)	Opel Kadett GTE		ausgefallen	
(Härtl) - Geier	BMW 2002		ausgefallen	

ADAC-Rallye Königsbrunn 21.2.1976

Freisler-Appel	BMW 2002	1. KS	G	5.Gs.
Schöllner-Scherer	Fiat 128	1. KS	G	
(Kern)-Kaspar	Ford Escort	4. Kl.	G	6.Gs.
Gerber - (Rosenmeier)	Renault Alpine	3. Kl.	S	
Hesse - (Velte)	Simca Rallye 2	6. Kl.	S	
Wurmseher-Salat	Opel Ascona	10. Kl.	S	

ADAC-Harz-Winter-Rallye 6.-7.3.1976

Smolej - (Geistdörfer)	Opel Kadett GTE	1. KS	G	2.Gs.
(Jansen) - Hesse	Simca Rallye 2	5. Kl.	S	
Herrmann Ch.-(Reinmüller)	Opel Kadett GTE	11. Kl.	S	
Herrmann W.-(Fischer)	BMW 2002		ausgefallen	

ADAC-Herkomer-Rallye Landsberg 6.-7.3.1976

Freisler - Scholz	BMW 2002	1. KS	G	5.Gs.
Kaufhold-Conrad	Opel Ascona	2. Kl.	G	6.Gs.
(Kern)-Kaspar	Ford Escort	3. Kl.	S	8.Gs.
Wurmseher-Salat	Opel Ascona	4. Kl.	B	9.Gs.
Wurmanstätter-Verlaan	Peugeot 304	2. Kl.	S	
Gerber-Gerold	Renault Alpine		ausgefallen	
Schöllner-Scherer	Fiat 128		ausgefallen	

ADAC-Rallye Sulzbach-Rosenberg 13.3.1976

Gerber-Gerold	Renault Alpine		ausgefallen	
(Donath) - Wimmer	Renault Alpine	8. Kl.	E	



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

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

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

AUTO-EDER

AUTOBIANCHI - FIAT - LANCIA - ALFA ROMEO - TUNING

Das könnte Sie interessieren

24. 4.76	Unterfränkische Wertungsprüfung	
7.- 9. 5.76	Int. 4. ADAC Metz Rallye	DRM
15.-16. 5.76	Hunrück Rallye Idar-Oberstein	DRM
15.-16. 5.76	ADAC Rallye Göttingen	
22. 5.76	ADAC Rallye Fränkische Schweiz	
22. 5.76	Rallye Ulm	
22.-23. 5.76	Wallonen Rallye	
27.-29. 5.76	Hessen Rallye	EM + DRM
30. 5.76	Edelherb Slalom Kulmbach	
6. 6.76	Amberger Slalom	
12.-13. 6.76	Int. ADAC Süd-Rallye Nürnberg	
19. 6.76	4. ADAC Ries-Rallye	BRM
20. 6.76	RGR Slalom Inntal	
26.-27. 6.76	Rhein-Nahe Rallye Bad Kreuznach	

Nichtgenehmigungspflichtiger Sport

3.4. 76	Ori MC Neuhausen	
	Ori AMC Donauwörth	GPOF
	Ori MC Rosenheim	OR
4.4. 76	Bildersuchfahrt im Stadtgebiet PMC München	
10.4. 76	Club-Rallye MC Labertal-Pfaffenbg.	GPOF
11.4. 76	Slalom PMC/Scuderia München	GPS
24.4. 76	Ori ACOL Oberschleißheim	
	Ori MSC Bayer. Rigi, Hohenpeißenberg	
	Ori AMC Bad Aibling	GPOF
25.4. 76	Slalom MSC Olcing	
	Slalom AC Oberammergau	GPS-Süd-West
	Slalom MC Rosenheim	OR
1.5. 76	Slalom MSC am Tegernsee	OR
2.5. 76	Slalom AC Tegernseer Tal	OR
	Geschicklichkeits-Turnier MSC 12 München	
8.5. 76	Slalom SFG Region Oberland Bad Tölz	GPS-Süd-West

DIE GAUMEISTERSCHAFT

Nach dem 3. Lauf zur Südbayrischen Gau-Rallyemeisterschaft ergibt sich folgender Stand:

1. Härtl	70	Pkt.	13. Kaspar	38	Pkt.
Simnacher	70	Pkt.	Kern	38	Pkt.
Stock	70	Pkt.	Polzmacher	38	Pkt.
			Rollbühler	38	Pkt.
4. Blank	57,5	Pkt.	17. Buchner	37,5	Pkt.
5. Ammer	50	Pkt.	18. Appel	35	Pkt.
Kastenberger	50	Pkt.	Ertl	35	Pkt.
7. Freisler	47	Pkt.	Marziarz	35	Pkt.
8. Zachmeier	45	Pkt.	21. Heilig	33	Pkt.
9. Verlaan	42,5	Pkt.	Vater	33	Pkt.
Wurmanstätter	42,5	Pkt.	23. Edelmann	32,5	Pkt.
11. Scherer	40	Pkt.	Hintner	32,5	Pkt.
Schöllner	40	Pkt.	25. Rosenmeier	32	Pkt.
			Scholz	32	Pkt.

Unter diesen derzeit 25 Besten befinden sich 8 Mitglieder der Scuderia München.

Die nächsten Termine:

19. 6.76	ADAC Ries-Rallye Nördlingen
25.-26.6.76	ADAC RIO Rallye Regensburg
4. 9.76	ADAC Rallye Rund um die Befreiungshalle Kehlheim
11. 9.76	ADAC Donau-Rallye Neuburg
17.-19.9.76	Int. Rallye Bavaria
1.-3.10.76	Int. Rallye München-Wien-Budapest
23.-24.10.76	Int. ADAC Chiemgau-Rallye
13.-14.11.76	Int. ADAC Rallye Südbayern Waldkraiburg
20.11.76	Region Oberland Rallye Bad Tölz



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



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

Krug tuning

MÜNCHEN

10 Jahre Scuderia München-oder Scudi intim

Nachdem viele Clubmitglieder noch nicht so lange Scuderianer sind, möchten wir die Clubinternas weiter erzählen.

Im Sommer 1971 wurde F.J.Liebl "überzeugt", daß auch die Scuderia ein Sprachrohr benötigt. Bereits in der zweiten Ausgabe des Reports war unbeabsichtigt eine Bombe versteckt, die alle noch kommenden Giftspritzen und Kommentare in den Schatten stellte. Franz Josef schrieb ohne böse Hintergedanken: Die Rallye Bavaria wird auch heuer wieder in diesem Stile sein (Anm.d.Red.:gemeint war wie 1970, also bekannt und damit prakt. reine Fahrerentscheidung), nur wird die Strecke wesentlich mehr mit zur Entscheidung beitragen. Für diese unsere Vermutung spricht der bis jetzt vorliegende Streckenplan, das Gerücht eines behördlich genehmigten 70-er Schnittes und (jetzt kommts) vor allem die Tatsache, daß einer der wenigen regelmäßig Aktiven des veranstaltenden Clubs, für die Veranstaltung mitverantwortlich ist.

Diese zwei durchaus positiv gemeinten Sätze brachten damals den AC-Bavaria auf die Barrikaden. Die Einen meinten, wir haben mehr als einen regelmäßig Aktiven, die Anderen etablierten Clubmitglieder fühlten sich auf den Schlips getreten, weil sie glaubten, hinter der Bemerkung bezüglich der Mitverantwortung stünde eine Spitze bezüglich ihrer eigenen organisatorischen Fähigkeiten.

Insgesamt gesehen war diese Episode trotz einiger bissiger Bemerkungen im Anschluß, für den Report wahrscheinlich sogar positiv. Der Report war mit einem Schlag bekannt und wurde kritisch gelesen (manche sagen sogar "untersucht").

Nachdem diese Rallye Bavaria 1971 für unsere Clubmitglieder sehr erfolgreich verlief, möchten wir Ihnen nochmals die Erfolge der Scuderia nennen:

Dr. Kriegelsteiner/Hannes Scholz	Porsche 911	Gold KS 8.Ges.
Günther Schuster/Wolfgang Schenk	Porsche 911	Gold KS
Raimund Thalmeir/Franz J. Liebl	Kadett 1100	Gold KS

Die Mitglieder Ritter, Hesse, Kraus, Feldmeier und Michael Scholz erreichten Gold. Auf dem Damensektor waren wir bereits damals aktiv: Frl. Barbara Zbinden (jetzt Bengestrategie) erreichte als Co-Pilotin von Michael Boltze auf Ford Escort Gold KS 6.Ges.

Ein gewisser Smolej startete auf Kadett 1100 und erreichte trotz

sehr guter Zeiten nur Silber bei seiner ersten Rallye (bei unserem Walter muß man schon sagen-nur Silber), da der Geschäftswagen natürlich keinen Tripmaster hatte und sein Beifahrer daher an Orientierungsschwierigkeiten scheiterte.

Da unser Schani mit dem EX- Larrousse Werksporsche ausfiel, wurde der Werbespruch : Scherer fährt selber. Man sieht's am Angebot! schnell wie folgt abgeändert: Scherer fährt selber Auto's kaputt! Bei der Neckar-Alb-Rallye in Nürtingen startete Scherer erstmals als Beifahrer bei Gerber und wurde von Pater Eilert unbewußt durch die wesentlichen Orientierungsschwierigkeiten geleitet- durch das stärkere Fahrzeug auf den Sonderprüfungen: Gold und KS für Beifahrer Scherer-Silber für Pater. Im Report November 1971 stand dann: Scherer fährt selber bei! Man sieht's an seinen Ergebnissen. Hier spiegelt sich die Erfahrung wider.

Ich möchte Sie zwar nicht nur mit Ausschnitten aus den damaligen Reportausgaben langweilen, aber einige sind mit dem jetzigen Abstand sehr interessant oder auch nur lustig.

Ausschnitt aus dem Report November 1971-sportnotizen:

Smolej Walter wird immer schneller, war er bei der Bavaria schon der schnellste Serien 1100-Kadett (mit 45PS und Serien'Licht), so hat er bei der Babonen-Rallye in Abensberg auf der Sandbahn-Sonderprüfung mit einem Opel-GT die schnellste Zeit gefahren vor Röhrli Walter auf Capri und Hesse Eugen ' ' auf BMW 2002.

Man möchte ihm einen guten, nervenstarken, unerschrockenen Beifahrer wünschen, aber wo gibt's den?

Im Herbst 1972 hat unser Walter dann mit Erwin Wutz den entsprechenden Beifahrer gefunden. Ergebnis: drei Gesamtsiege in ununterbrochener Reihenfolge bei der Chiemgau, der Münchner Kindl und der Rallye Wldkraiburg. Alles Erstveranstaltungen, aber gerade recht für den Senkrechtstarter Smolej.

Die Aktivität der Clubmitglieder der damaligen Zeit können Sie aus den Punkten ersehen, die in der Scuderia-Sportmeisterschaft 1971 ausgerechnet wurden (Punktsystem wie auch 1975):

- | | | |
|----|------------------|------------|
| 1. | Eilert Bernhard | 256 Punkte |
| 2. | Thelmair Raimund | 220 " |
| 3. | Scherer Rainer | 209 " |
| 4. | Verlaan Gerhard | 199 " |
| 5. | Scholz Hannes | 197 " |

Noch der an 17. Stelle platzierte Karl Huber hatte über 100 Punkte.

Für die Rallye Monte Carlo 1972 hatten folgende Clubteams ihre Nennung abgegeben:

Schuster Günther/Druba Wolfgang
Scherer Rainer/Ebermayer
Hesse Eugen/Liebl Franz Josef
Hermann W./Dr. Schiller Christa

Porsche 911 S
Opel Commodore
Opel 1100-Version Gmüaswagen
Opel Ascona 1900

Über ihre Erlebnisse lesen Sie in einer der nächsten Ausgaben.



41^{te} Rallye automobile Monte-Carlo 1972



VERS.-AGENTUR REMELE

8 München 82
Schneebergstrasse 35
Tel. 426327



Alte LEIPZIGER

LEBENSVERSICHERUNGSGESELLSCHAFT AUF GEGENSEITIGKEIT

Wir sind die Spezialhandlung für Landkarten und Reiseführer



**GEOGRAPHISCHE
BUCHHANDLUNG**
8000 München 2 · Rosental 6

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

Leuchtlupe nur DM 7.80

2. ADAC-Ammersee Winter-Rallye

Schon seit Jahren war es ein großer Wunsch von mir, einmal mit dem damaligen Vorsitzenden von Scuderia München, Franz Liebl, eine Rallye zu fahren. Die Kombination von Scuderia- und SFG-Vorstand schien mir als ideales Team in freundschaftlicher Sicht; ein besonderer sportlicher Erfolg mußte dabei gar nicht erzielt werden.

Bereits 1972 und 1975 hatte sich die Paarung Verlaan/Wurmanstätter (KS Europa Tage Groß-Gerau 72) bzw. Wurmanstätter/Verlaan (2./Gold Ammersee-Winter Rallye 75) bewährt. Dies sollte fortgeführt werden und so vereinbarten wir, die

2. Ammersee-Winter-Rallye

wieder zusammen unter die Räder zu nehmen. Durch die Entscheidung der Scuderia Hauptversammlung sollte damit mein Wunsch, siehe oben, doch noch in Erfüllung gehen.

Trotz Terminüberschreitung mit der Gau-Sport- und Tourenleiter-tagung konnte Hart Pauli knapp 80 Teilnehmer zur 2. Auflage seiner Veranstaltung begrüßen.

Neben Gaumeister Härtl mit Co Bernd Rosenmeier waren Eisenhofer/Scholz und Kastenberger/Ammer vertreten, ergänzt durch die Paarungen Stock/Sinnacher und Schöllner/Scherer, um nur einige zu nennen. Freisler und Jeschelnig wollten hier nach mehr oder weniger langer Pause ihren Einstand 76 geben. Um das "Mauscheln" auf ein Minimum zu beschränken bot Hart Paul die Möglichkeit für Frühaufsteher, ab 6⁰⁰ Uhr morgens unter Veranstalteraufsicht, die Strecken von 4 WP's zu besichtigen, was angesichts von Schnee und vor allem Eis als sehr vernünftig zu bezeichnen war.

Am Vormittag dann die technische Abnahme die, bedingt durch trainingsverzögertes Erscheinen der Teilnehmer, zuletzt in leichte Hektik ausartete. Vielleicht sollte man als Veranstalter doch dem technischen Kommissar einen Kollegen oder zumindest 2 Clubmitglieder als Helfer zur Seite stellen.

Ab 11⁰⁰ Uhr dann Start von der Startrampe, ohne den letztjährigen Sprecher "Insider"-Seegerer, zumindest für später startende Teams etwas trist. Aber dann ging es gleich dick los. Die WP 1, der erste Leckerbissen, fand auf am Ende abgeänderter Strecke von 1975 statt. Hier schied sich bereits auf völlig vereister Piste die Spreu vom Weizen. Mit der WP 2, einem 4x

zu fahrenden Rundkurs auf dem BW Übungsgelände südl. Landsberg setzte sich die Serie gelungener Streckenwahl fort. Teilnehmer der ACM-Winterrallye 73 konnten hier einen kleinen Heimvorteil für sich verbuchen. Wer wissen will, was glatt ist, sollte einmal die Starteinfahrtskurve besichtigen! Vom Vorjahr bereits bekannt war der Kiesgrubenkurs bei Graben, welcher betriebsbedingt einige kleine Änderungen erfahren hatte und als WP 3 zu absolvieren war.

Der Wermutstropfen der Veranstaltung folgte mit der WP 4 in einer Kiesgrube bei Igling. Dies wurde den Konkurrenten allerdings erst bewußt, nachdem die Zielzeitnahme passiert war, welche Zeiten von der Uhr ablas und in die Zeitkarten eintrug, die jeder Grundlage entbehrten. Auch die, nur mündliche Bekanntgabe der zu fahrenden Rundenzahl schien etwas unklar zu sein. Klar jedoch schien zumindest den meisten Teilnehmern, daß die Ergebnisse dieser WP irregulär waren und damit berichtigt bzw. die WP neutralisiert werden mußte.

Der Unmut über diese WP 4 hielt jedoch nicht lange, standen doch nun als WP 5 7 Runden auf bekanntem BW-Gelände südlich Landsberg auf dem Programm. Sie war nach den ersten 4 Runden eher noch glatter geworden und bot den hier anwesenden Hunderten von Zuschauern herrliche Rutschpartien. Auch hier stachen wieder einige Teams durch ihre Fahrweise hervor, indem sie es auf den langen, eisglatten Geraden voll stehenließen und erst im allerletzten Moment vor den haarigen Ecken die Bremsen betätigten. Daß dabei einige "Ausrutscher" an der Startkurve passierten würzte die Sache nur noch.

Nach der WP 6, einer schönen und nur zum Teil vereisten Strecke in der Nähe von Rott im Lechtal mit schnellen Passagen kurz vor dem Ziel kam man zur WP 7. Diese Strecke, die längste der WP's auf öffentlichen Straßen bestach wieder durch Eisglätte am Anfang und schöne glatte Waldstrecken, wurde jedoch durch die reine Vollgasstrecke in ihrem 2. Teil nicht gerade schöner. Der hervorstechendste Punkt der WP 8, links bergab mit folgendem Auftreffen (T) rechts, war schon beim Abfahren am frühen Morgen von mir mit 2 großen Ausrufezeichen im Schrieb versehen worden. Die hier anwesende Zuschauermenge an der Bergabeisplatte ließ mich schon frühzeitig die Bremse betätigen um den erwarteten Ausrutscher zu vermeiden.

Als Leckerbissen dieser Veranstaltung ist auch die abschließende Orientierungsetappe durch die verschneiten Forstgebiete westlich

Raisting zu bezeichnen. Ein guter Gedanke hierbei war, Verspätungen zur Sollzeit nicht, wie im Vorjahr wie bei den WP's zu bestrafen, sondern nur zu 1/6 (=10 Str.P.pro Min.). Eitel Freude und Zufriedenheit über den guten Ablauf dieser Rallye herrschte denn auch noch nach der Zielankunft und anschließend im Clublokal des MC Diessen bei gutem Essen und den Dias von Klaus Nagel. Der Fahrtleiter war von den Fehlern auf WP 4 verständigt worden und man erwartete beruhigt den Aushang. Als dieser auch 1 Stunde später als vorgesehen noch nicht da war, kam leichter Unmut auf. Dieser verstärkte sich jedoch zu wahren Tumulten, als der Aushang erschien und die Teilnehmer feststellen mußten, daß die WP 4 in ihrer vollen Unrichtigkeit darin enthalten war. Der Hart Paul stand nun für die folgende Stunde unter massivem Beschuß der "WP 4-Geschädigten" und konnte sich als Fahrtleiter, aus welchen Gründen auch immer, nicht gegen seine Auswertung durchsetzen. Nachdem die Ergebnisse bereits 1 1/4 Std., also 15 Min. länger als notwendig, ausgehangen hatten und kein Protest, incl. DM 333,-- eingegangen war, wurde der Aushang entfernt, die Siegerehrung jedoch nicht durchgeführt.

Den Sportkommissaren kann ich an dieser Stelle den Vorwurf nicht ersparen, daß sie zu dieser Stunde den Fahrtleiter allein ließen. Sie hätten mit der nötigen Autorität und mit ihrer evtl. vorhandenen Erfahrung in diesem Fall den Fahrtleiter beraten und unterstützen müssen und so, ob mit oder ohne WP 4, der Veranstaltung zu einem guten Ende verhelfen müssen. Ich jedenfalls wünsche mir für 1977 im Januar wieder eine Ammersee Winter-Rallye unter Paul Hart.

Wurmi

Sportfahrerstammtisch

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

Int. ADAC-Sachs-Winterrallye Marktrechwitz

Am 6. Februar war es wieder so weit. Hans Schwägerl und der MSC Marktrechwitz, sowie die Firma Fichtel & Sachs hatten zum 1. Lauf um die "Deutsche Rallyemeisterschaft" eingeladen und empfingen die Teilnehmer in Schweinfurt. Die gesamte deutsche Rallyeelite war fast vollzählig erschienen; das EM-Prädikat lockte jedoch nur Gr. 1 Opel-Treter Kulläng ins schöne Frankenland. Lediglich Haider auf seinem Salzburg-Käfer nahm die Gelegenheit wahr, Punkte für die österreichische Rallyemeisterschaft, für welche diese Veranstaltung auch gewertet wurde, zu sammeln. Auch einige Scuderianer waren im Kreis der ca. 130 Teilnehmer zu finden.

Bereits am frühen Vormittag herrschte Hektik am Abnahmeplatz bei F&S, als bekannt wurde, daß die Homologation für die anwesenden Opel Kadett GTE Armada in der Gr. 1 ausgesprochen war. So konnte man denn auch später diese Fahrzeuge in Gr. 1 und Gr. 4 starten sehen.

Bereits vom Start am frühen Freitagabend weg, ging es voll hinein. WP folgte auf WP und auch die Zeiten für die Überföhrungsetappen ließen keine Langeweile aufkommen. Mit WP 8, einem Rundkurs im Übungsplatz Hammelburg, stand gleich der Leckerbissen der Veranstaltung auf dem Programm. Trotz Kürzung auf 2 Runden und damit 66 km war diese WP der vorweggenommene Höhepunkt.

Nach einer kurzen Zwangspause in Schweinfurt ging es in längeren Etappen mit einem Intermezzo bei Ebern direkt in den Frankwald, wo die WP's wieder Schlag auf Schlag folgten. In den frühen Morgenstunden erreichte der Rallyetross das Etappenziel Marktrechwitz, wo auf einem zugigen Parkplatz die Zwangsrast verbracht werden mußte. Wir waren direkt froh, uns nach einer knappen Stunde wieder ins Auto zu setzen und Richtung tschechischer Grenze die nächsten Prüfungen unter die Räder nehmen zu können. Leßlohe mit viel Eis, die Schotterorgie bei Bodenwöhr und der StÜP Amberg waren weitere, zum Teil bereits bekannte Stationen dieser Rallye. 2 Teer-WP's bei Kemnat, der traditionelle Friedenfelder Berg und die Eisprüfung Teichelberg rundeten das Bild dieser herrlichen Veranstaltung ab. Die Rallyestadt Marktrechwitz bereitete den Teilnehmern auf dem Marktplatz einen schönen Empfang. Hunderte von Zuschauern harrten trotz Eiseskälte auch noch der letzten Fahrer.

Wie gewohnt pünktlich war auch der Aushang in der Aula der Berufsschule am Sonntag 9⁰⁰ Uhr vormittags und die vorhandenen WP Zeiten ließen schon die ersten "wenn-dann" Spekulationen und "Hochrechnungen" hörbar werden. Auch die Siegerehrung wieder, wie gewohnt in feierlichem Rahmen mit viel anwesender Prominenz. Im Ganzen auf alle Fälle eine Rallye, die ich immer wieder fahren werde, wird sie doch von Hans Schwägerl, "Deutschlands bestem Fahrleiter" mit seinen Mannen vom MSC Marktrechwitz organisiert.

Wurmi

bei auto-sport scherer

Autoflug-Automatikgurte

DM 59.-

Goodyear-Gürtelreifen

155SR13 DM 63.-
schlauchlos

165SR13 DM 66.50
schlauchlos

PHILIPS-Autoradio UKW/MW

DM 145.-

Mobil - Formel für Sieg

1 Liter Aktionspreis für Sportfahrer DM 11.-

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

Ampfingstr. 35
Tel. 403134

3. ADAC-Rallye Königsbrunn

- 2. Lauf zur südbayerischen Rallyemeisterschaft

A. Allgemeines

Am Anfang steht der Beginn. Mit dem Meldeergebnis von 83 Teams konnte der Fahrleiter Ottfried Rodemer durchaus zufrieden sein. Ein guter Ruf von vergangenen Veranstaltungen ist halt ein Punkt auf der Habenseite, der sich im wahrsten Sinne des Wortes "auszahlt". DM 75,-- Startgeld liessen ahnen, daß der Veranstalter nicht auf Kosten der Teilnehmer seine Kasse füllen wollte; daß dabei nur 38 km Sonderprüfungen auf dem Programm standen, ist für eine 200 km Veranstaltung angemessen. Lobenswert die Zeiteinteilung! Von 7 Uhr bis 19 Uhr, -da blieb für den Fasching auch noch Zeit. Nicht gerade üblich ist, daß für eine Gaststätte in nächster Nähe des Sportplatzes gesorgt wurde, und das Frühstück auch zu dieser Morgenstunde eingenommen (manche gleich mit Bier) werden konnte.

B. Teilnehmer

Der Erste und der Letzte.

Startnummer 1 bekam Harlad Demuth. Man wartete auf den Toyota-Werkswagen- aber er soll von einem Motorjournalisten als Holzverarbeitungsmaschine zweckentfremdet eingesetzt worden sein. So fuhr er auf des Beifahrers Gerät (Sohn von Bayerns größtem Toyota-Händler) - 4 km. Ein Pleuel brach und der Samstag war gerettet. Etwas zu spät wollte Walter Röhrli mitfahren. Eine Nachfrage bei den "Sportkommissaren" ob so etwas möglich wäre..... Every Brundage hätte seine helle Freude an Deutschlands lupenreinsten Amateuren. Zehn gesetzte Teilnehmer, davon drei der Scuderia; Südbayerns Beste am Start.

C. Sonderprüfungen

In der Kürze lag die Würze! Das Fehlen von Truppenübungsplätzen rund um Augsburg und eine wirklich ekelhafte Genehmigungsbehörde machten es nicht leicht WP's zu bekommen. Dann das Spielchen der Geheimhaltung- es gelang fast! Bis Freitagnachmittag 15 Uhr; purer Zufall, aber die wichtigsten waren raus. Gewarnt vom letzten Jahreingebaute Ecken, liessen den Schrieb nicht vollständig werden. Trotz alledem - die Prüfungen selektiv und gut gewählt. Der Schnee war weg und es kam das blanke Eis!! In den Waldpassagen mußte man schon höllisch aufpassen. Da nahmen die Funktionäre und die Zuschauer die Beine unter die Arme und rannten, als ob es Freibier

mitten im Wald gäbe. Ammer hatte wieder seinen bildschönen Ausritt; ohne Frontscheibe ging es weiter. WP 4 + 6 ausgestattet mit zwei wundervollen Sprungkuppen. Manches Team suchte danach die kleinen Teufelchen, die unvermittelt geweckt, zusammen und bekam dreckige Finger. Viele meinten, ihr Auto sei ein Flugzeug, doch zeigte es eher ein Flugverhalten wie eine Granate-Abschuß und Einschlag! Nicht alles was Räder hat, kann auch fliegen. Was später etlichen Ärger auslösen sollte, passierte in WP 4. Ein "Zeitnehmer" im Kampf mit Schlepp-Zeiger. Der muß schon beim Ablesen seiner Küchenuhr laufend Schwierigkeiten gehabt haben. Die ersten Neun mit jeweils einer Minute zuviel und beim Hesse, der als Zehnter kam, schlug die Uhr auf die volle Stunde um. Zwei Minuten zuviel! Am Ziel sollte alles geklärt werden- siehe Siegerehrung II.

D. Orientierungsetappe

Viel Blinde und zwei Bratensulzen. Als Startnummer 10 war es herrlich zu beobachten wie die Herren Gesetzten an den wirklich wenigen Ecken und Abzweigungen vorbeifuhren, suchten und in Pulks aus verschiedenen Himmelsrichtungen daher kamen. Wehe, wenn es wieder Rallyes wie vor vier Jahren gäbe. Die gelbe Binde mit den drei schwarzen Punkten wäre vielen sicher! Schade, daß die OE nicht in Sonderprüfungen aufgeteilt wurde; herrliche Sand- und Schotterwege ließen das Herz höher hüpfen. Nachdem ich Eugen sagte, daß wir sehr viel Zeit auf der OE haben, schürte er plötzlich an wie ein Geisteskranker. Der Grund war klar- nicht das Getriebe gab mahlende und knirschende Geräusche von sich, sondern sein unersättlicher Magen. Durch die Heizerei verklemmte sich jedoch ein Stein im Schaltschutz und der Rückwärtsgang machte nicht mehr mit. Aber in Thierhaupten wurde aufgetischt! Zwei wundervolle Bratensulzen mit frischen Brezen. Gesättigt, und von vielen im Programm bereits "abgehakt", kamen wir noch rechtzeitig an der ZK an.

E. Ziel- wash and clean

Ein gebrochener Keilriemen sorgte bei uns am Ziel der letzten WP noch für Aufregung- Wolken von Wasserdampf nebelten uns ein. Nach der Reperatur hängte sich der Hark Manfred mit seinem Käfer-Methusalem an unsere Fersen. Eine eigenmächtige Streckenänderung ließen Zweifel am Können von Eugen's Co beim Hark wach werden. Bis eine Autowaschanlage auftauchte. Zwei Mann brauchten eine viertel Stunde zur Vorwäsche. Aber dann blitzte wieder alles und den Sekt am Ziel trank man im sauberen Auto.

F. Siegerehrung I

Einlage vom Hart Paul, Diessen. Eine Überprüfung der Startkarten

mit den Gegenlisten ergab keinen schlüssigen Beweis für falsche Einträge - kein Wunder, wenn die Gegenlisten auch mit falschen Einträgen versehen sind. So blieb alles beim Alten. Eine schöne und sportliche, harte Rallye mit einem schalen Schlußpunkt. Ge-rechterweise muß gesagt werden, daß den Paul keine Schuld trifft - an dieser Stelle für die wundervollen WP's herzlichen Dank. Daß er die Protestfrist von einer Woche nicht einhielt, störte ihn nicht im mindesten. Eh' schon egal!

G. Siegerehrung II

Vom Regen in die Traufe- ja, die eine Minute wurde von der Auswertung gleich bemerkt und stillschweigend rausgenommen, aber beim Hesse blieb noch eine übrig. Da gegen die Zeitnahme kein Protest möglich ist, ging der Nervenkrieg nach Diessener-Muster los. Zusätzlich lief noch ein technischer Protest ein und beim Fahrtleiter ging das Flattern los. Nach dem vierten Anlauf konnte ich schlüssig mit einem Zeugen nachweisen, daß der Zeiteintrag tatsächlich falsch sei -- aber da machten die Nerven von Ottfried Rodemer nicht mehr mit, und die Siegerehrung wurde abgehalten. Nachher sah er seinen Fehler ein, aber es war zu spät. Mit dem Angebot, eine berichtigte Siegerliste herauszubringen, ging man heim. Er hatte jedoch die Rechnung ohne die beiden "S" (Schraudy und Seitler = Sportkommissare, Leute, die Ahnung haben sollen) gemacht. Die sagten: Das geht doch nicht, da müssen wir ja noch-mal nach Königsbrunn fahren und wenn dann einer protestiert und und, und..... Meine Meinung zu den beiden sage ich lieber nicht, sonst bekomme ich noch eine Sportstrafe. Schon in Diessen gaben sie auf die Bitte, den Fahrtleiter zu veranlassen, daß er die Bordkarten und Gegenlisten zum Vergleich herholen soll, zur Antwort: "Jetzt hat sich der Fahrtleiter soviel Mühe gemacht und Wochen dafür gearbeitet und ihr wollt ihn ärgern." Kommentar überflüssig, diese Sportkommissare auch.

Bernd Velte

5. ADAC Herkomer Rallye - Landsberg

Als ich gegen Weihnachten vergangenen Jahres die erste Liste der angemeldeten Gaumeisterschaftsläufe 1976 in die Hand bekam, konnte ich bereits feststellen, daß sich das Vorgeplänkel zur Südbayerischen Gau-Rallyemeisterschaft 1976 ausschließlich im Gebiet Ammersee-Landsberg-Lechfeld abspielen würde. Zum 3. Lauf dieser 3er-Serie, der 5. ADAC-ACL Herkomer Rallye lud nun der Landsberger Ortsclub des ADAC am ersten Märzwochenende ein.

Als ich die Ausschreibung dann bekam, war ich über einige Dinge schon einigermaßen erstaunt. Zum Ersten wies die ausnehmend hohe Zahl an WP-Rundkurs-km auf ausgiebige Inanspruchnahme der hier in diesem Gebiet überreichlich vorhandenen Truppenübungsplätze und Kiesgruben hin. Außerdem schien der ACL alles sehr frühzeitig (mit Ausnahme der Genehmigung) zu lieben, wenn man an den über-rachend frühen Nennungsschluß (14 Tage vorher) und die Abnahme (4 Uhr früh!!) erinnert. Dies schienen mir auch die wahren Gründe (und nicht irgendwelche von der Gaugeschäftsstelle ausgetretenen Gerüchte) gewesen zu sein, daß nur ca. 40 Teams ihre Nennungen abgegeben hatten.

Was könnte auch z.B. einen Nordbayern dazu bewegen, für eine ganz normale 450er 3 Tage aufzuwenden und ins "feindliche Ausland" zu reisen? Noch dazu zu einer "geheimen", von der wieder einmal einige alles vorher hatten (undichte Quelle = Clubmitglied)! Im frühen Morgengrauen am 6. März (es ist ein Spaß, zu dieser Stunde auf der B 12 von München gen Westen zu fahren), traf sich dann das kleine Häuflein Unentwegter bei der Firma Opel Popp in Landsberg. Die Abnahme in geheizten Räumen ließ die Rallye-fahrer Augen aufleuchten, hatte doch Petrus ein Herz für den Veranstalter (Temperaturen unter 0 = weniger Schäden) und die Fahrer (Schneetreiben = keine reine Kraftsache). Um 7 Uhr ging dann das 1. Fahrzeug, Gerber's Alpine, über die Rampe und auf die verschneite B 12, um die erste WP bei Schöffelding anzufahren. Diese WP bot bereits einen "Leckerbissen", eine Schotter-Sprungkuppe à la "1000 Seen" auf der Westumgehung von Eresing, aber leider keine Spur von Eis. Genausowenig Glätte war auf der WP 2, dem genügend bekannten Hochgeschwindigkeitsrundkurs auf dem Übungsplatz Lechrainkaserne zu finden, dafür aber viel Schotter und Steine, Steine, Steine. Ich frage mich nur, ob es hier 8 Runden sein mußten (Fahrzeugdichte bei einer Fahrzeit von ca. 18 Min. = 18 Fahrzeuge auf 4,2 km = theoretischer Abstand ca. 240 m, bzw. durchschnittlich 8 Sek., eine Zahl, die nur bei ganz wenigen,

breit ausgebauten und asphaltierten permanenten Rennstrecken höchstzulässig ist). Hier vollführte auch Kastenberger als Zuschauereinlage einen seiner TV-reifen spektakulären Ausritte. Kurzweilig und Schlag auf Schlag ging es immer schön abwechselnd zwischen schönen Teerstrecken, Fahrwerk- und Scheinwerfer mordenden Kiesgrubenrundkursen und fahrerisch anspruchsvollen BW-Geländen weiter bis zur WP 11 Kiesgrube Ebenhö-Graben. Ein besonderer Leckerbissen dabei war für mich die eisglatte WP 4 in dem BW-Munitionsdepot im Wald, nordwestlich Landsberg. Eine längere, jedoch abwechslungsreiche Überführungsetappe führte den Tross anschließend ins Gebiet Burgau-Dillingen, wo ein Rundkurs, die Zwangspause und die sehr schöne WP 13 in den Donauauen zu absolvieren waren. Genauso kurzweilig wieder zurück ins Landsberger Gebiet, war Gelegenheit geboten, die zwei bereits bekannten Rundkurse in Graben und Schwabstadl nochmals unter die Räder (und geschundenen Stoßdämpfer) zu nehmen. Und wer danach noch PS-chen unter der Haube hatte, konnte diese auf der abschließenden WP 16 Riedhof-Kaufering loslassen.

Das schöne Schwimmbad-Cafe in Kaufering platze wie üblich aus allen Nähten, als alle Fahrer im Ziel waren und die Funktionäre der bereits abgebauten WP's zum Aufwärmen hinzukamen. Die Bedienung war schnell und freundlich(im Gegensatz zu der, bei der Inn-Chiemgau 75). Hauptgesprächsthema waren, wie sollte es anders sein bei der großen Zahl an dichtbelegten Rundkursen, die Behinderungen auflaufender Teilnehmer durch " nicht überholens-lassende" " SPORT-fahrer". Am Sonntag dann bei der Siegerehrung ein sauberer, fehlerfreier Aushang und bei den Teilnehmern, die ausgeschlafen, sauber und mit einem gewissen Abstand zur Hektik der Veranstaltung erschienen waren, mehr oder weniger eitel Freude und Sonnenschein. Eine trotz allem als gut zu bezeichnende Veranstaltung, die eine höhere Beteiligung verdient hätte, hatte ihren Abschluß mit den Grußworten des persönlich anwesenden Oberbürgermeisters von Landsberg gefunden.

Einige zusätzliche Worte kann ich mir aber trotzdem nicht verkneifen.

Wozu sollte der frühe Nennungsschluß gut sein? Teilnehmer der Königsbrunn z.B. hatten keine Möglichkeit, ihr Fahrzeug vorher auf Schäden zu checken und dann zu nennen. Ein Ausweichen auf Veranstaltungen, deren Nennungsschluß die notwendigen Arbeiten noch ermöglicht, erscheint mir nur logisch. Und nun zum Zeitplan: Haben sich die ACL-Verantwortlichen darüber überhaupt Gedanken gemacht? Oder sollte dieser die "müde Zeit" der Lands-

berger Hotellerie etwas ankurbeln? Der Rallyesport kostet sowieso schon viel. Wozu also noch eine weitere Übernachtung. Die Zieleinfahrt hätte ein Verschieben um 3 Stunden erlaubt. Ein kurzes Rechenbeispiel dazu: Anfahrt von z.B. Nürnberg oder Karlsruhe 3 Stunden - Abnahme 4¹⁵Uhr - Abfahrt 1¹⁵ - Aufstehen um Mitternacht (wenn überhaupt) - und dann einen ganzen Tag konzentriert bolzen. Oder Siegerehrung noch am Samstagabend? Wäre doch auch möglich gewesen, bei Zielankunft des letzten Fahrzeugs um 19 Uhr. Und noch etwas zu den Rundkursen. Ich selbst befürworte diese grundsätzlich als Möglichkeit, in dichter besiedelten Gebieten trotzdem WP's von ansprechender Länge zu erreichen. Aber müssen es unbedingt und um jeden Preis so viele Runden sein, die durch die bereits beschriebene Fahrzeugdichte zum Einen starke Behinderungen schnellerer Teilnehmer und zum Anderen unverhältnismäßig viele Steinschlag- und Glasschäden verursachen muß. Ich bin der Ansicht, daß in diesem Falle weniger mehr gewesen wäre.

Übrigens:

Ohne die weit entfernten WP's 12 und 13, sowie etwas weniger Rundkursrunden wäre diese Veranstaltung eine der allerbesten 200-er gewesen.

Wurmi

Es stimmt nicht, ...

daß H. Wimmer sein geliehenes Benzin bezahlt

daß Ex- Gaumeister auch alle Hänger haben

daß Sportkommissare immun gegen Radarfallen sind

daß Gerber ohne Alpine nicht Mitropa-Cup fährt

daß Alpine's "Salto's " vertragen

daß bei Mittwoch-Fußballspielen der Clubabend langweilig war

daß der Clubabend weiterhin Mittwoch's ist (ab 6.4.76 jeden 1. und 3. Dienstag im Monat) .

Der Kommentar

Liebe Freunde,

Die Motorsportsaison 1976 läßt sich ganz gut an. Auf dem Rallyesektor wurde - auch in unserer Gegend - schon kräftig zugeht. In den andren Sparten werden die Messer gewetzt und die Weichen für die Meisterschaften dürften weitgehend gestellt sein.

Veranstaltungen gibt es reichlich. Jeder kann sich doch tatsächlich aussuchen, was ihm am besten gefällt; denn immer noch gibt es Veranstalter, die es schaffen mit Behörden, Anwohnern und all den unzähligen Widerwärtigkeiten fertig zu werden, und sogar noch echte sportliche Wettbewerbe auf die Beine zu stellen.

Und gerade in dieser augenblicklichen - wie es scheint - günstigen Konstellation sehe ich eine große Gefahr: die Gefahr, daß wir heute nicht an morgen denken, daß wir uns durch unser unengagiertes falsches Verhalten den Ast absägen, auf dem wir durch Glück - nicht durch eigenes Verdienst - heute noch sitzen.

Wenn wir die Chance, die im Augenblick noch existiert, wahren wollen, müssen wir ganz schnell damit beginnen, in der Öffentlichkeit ein positives Bild des Motorsports aufzubauen und - in allen Ehren - klar und deutlich unserem Recht auf Ausübung unseres Sportes um seiner selbst willen Ausdruck geben. Dazu ist aber jeder einzelne von uns wichtig: So wie wir uns im Gespräch mit den Menschen, im Straßenverkehr und bei den Wettbewerben verhalten, oder besser gesagt benehmen, so wird die Beurteilung für den gesamten Motorsport ausfallen.

Ich will mir diese Saison auch ein wenig unter diesem Aspekt anschauen und dann versuchen an Hand konkreter Beispiele Euch das Eingewöhnen in eine neue Situation etwas zu erleichtern - keine Angst: nur so, ganz locker, ohne erhobenen Zeigefinger.

Für heute ein kleiner Tip: Gas macht der Motorsportler im Wettbewerb, nicht an der Ampel, wenn nebenan so ein Dotterkopf steht, der es wissen will. Ich gebe zu, im Anfang kostet sowas satt Nerven (zumal, wenn man die kurze Achse drin hat), aber das Erfolgserlebnis ist hinterher viel größer, wenn selbiger Dotterkopf zu spät merkt, daß er umsonst Abrieb produziert hat.

In diesem Sinn - bis neulich

Ernst Knebel



Sind Sie Sportfahrer?
Oder fahren Sie gern sportlich?

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

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

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

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



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

Scuderia - Kurzinformation

Int. Sachs-Winterrallye Marktrechwitz

6.-8.2.76 , 1000 km, EM, DM

29 Sonderprüfungen (Hammelberg 66 km), 118 Starter
darunter 6 Clubmitglieder, 54 Teiln. im Ziel

- Smolej / (Geisdörfer)	Kadett GT/E	2. Kl. / 2. Ges.
- Herrmann / (Fischer)	BMW 2002	4. Kl. / 9. Ges.
-(Jansen) / Hesse	Simca Rallye 2	KS / 19. Ges.
-(Heilig) / Wurmannstatter	Toyota Corolla	8. Kl.
- Dr. Chr. Herrmann / (z. Klampen)	Kadett GT/E	ausgef.
-(Härtl) / Geier	BMW 2002 ti	ausgef.

Ausführlicher Bericht im nächsten Heft !!