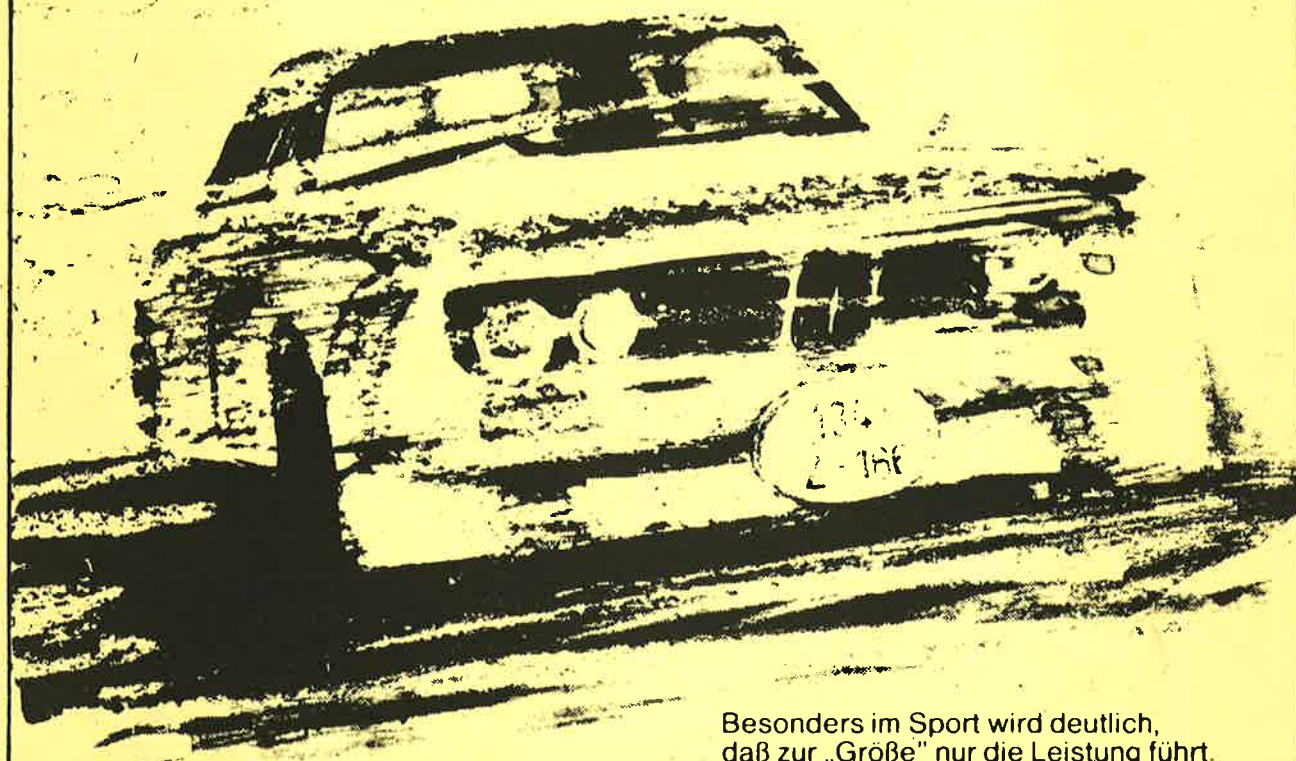


Leistung



Besonders im Sport wird deutlich,
daß zur „Größe“ nur die Leistung führt.
Leistung hat auch uns groß gemacht.
Ihr Partner – mit Erfahrung –
wenn's um Geld geht

**Stadtsparkasse
München**

über 100 mal im Stadtgebiet 

SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

scuderia report





PAULANER-BRÄU MÜNCHEN



gut-besser...**PAULANER**. Denn Qualität ist uns Gebot.

SCUDERIA - REPORT

Redaktion: Hannes Geier Telefon (089) 234-2663 oder 36 64 75
Jürgen Kaufhold Telefon (089) 4 30 18 23

Mitarbeiter: Günther Dadlhuber, Bernhard Eilert, Rainer Greubel, Alfred Haag, Hyronimus, Dieter Janssen, Carolin Kaufhold, Herbert Pongratz, Heinz Schreiber, Gerhard Verlaan, Herbert Wenz

Fotos: Attualfoto (I), Foto aktuell, Jürgen Freisler, Gerhard Paumann (A), Photo di Poli e Vanelli (I), Pressedienst Badener Rallye-Klub, Heinz Schreiber, u. a.

Titelbild: Rallye Königsbrunn, Scherer/Geier bei der Käfer-Abschiedsvorstellung (natürlich stilgerecht)
Foto: G. Paumann, Haid (A)

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 der Report-Redaktion dar, sondern nur die Meinung des Verfassers.

SCUDERIA MÜNCHEN

Wenden Sie sich in allen Fragen zum und um den Club

an die Geschäftsstelle

oder an die offiziellen Vertreter:

1. Vorsitzender
2. Vorsitzender

Martin Krisam
Hannes Geier

Telefon 78 16 02
Telefon 234-2663 oder
36 64 75

Sportleiter
Schatzmeister
Beisitzer

Jürgen Kaufhold
Ernst Appel
Rainer Scherer

Telefon 4 30 18 23
Telefon 77 79 77
Telefon 40 31 34

CLUBABEND: Jeder erste und dritte **D I E N S T A G** im Monat in der Gaststätte "SÄNGERWARTE", Pettenkoferstrasse 48, Ecke St.-Paul-Straße, Tel. 53 18 39 / 53 41 67
Gut bürgerliche Küche - jede Menge Parkplätze.

GÄSTE SIND BEI UNSEREN CLUBABENDEN IMMER HERZLICH WILLKOMMEN!

bankverbindungen:

stadtparkasse münchen

konto nr. 67-150 300 (blz 701 500 00)

postscheckamt münchen

konto nr. 64946-809 (blz 700 100 80)

Liebe Clubmitglieder

Heft 2 / 79

und Freunde der Scuderia München !

Unsere beiden Slaloms sind über die Bühne, geschneit hat's dabei genug, jetzt kann es Sommer werden.

Berichte vom Club-Slalom und vom ONS-Slalom werden erst im nächsten Heft erscheinen, doch eins soll hier schon zu den beiden Veranstaltungen gesagt werden:

Ein herzliches Dankeschön allen Funktionären !!!!

Damit die gemeinsamen Aktionen nicht nur in Arbeit ausarten, hat's jetzt schon den Deimel-Filmabend gegeben, doch ein weiterer wichtiger Termin steht bevor: Unser Obinger Sommerfest am 28. Juli, natürlich mit den obligaten "Umwegen" bei der Anfahrt, diesmal frei nach Schorsch Feldmeiers Ideen.

Dass es in Obing nicht mehr schneien möge, wünschen sich - und vor allem Ihnen

Hannes Geier
und *J. Kaufhold*

was ist
Veranstaltungs-Vorschau

NG - Veranstaltungen

- 27.5. Club Slalom MC Straubing
- 10.6. Club Slalom MSC Traunreut
- 10.6. Club Slalom RC Hauzenberg
- 10.6. Club Slalom AC Garmisch-Partenkirchen
- 10.6. Club Slalom Donaugau, Lauingen
- 23.6. Turnier MSC Emmersdorf
- 24.6. Club Slalom MSC Freisinger Bär
- 30.6. Club-Rallye MSC Freyung
- 30.6. Turnier MSC am Tegernsee
- 1.7. Turnier MSC Hausham
- 1.7. Club Slalom AMC Aibling
- 7.7. Club-Rallye Neumarkter AC
- 7.7. Club-Rallye MSC Indersdorf
- 7.7. Club-Rallye MC Straubing
- 8.7. Club Slalom MSC Dreieburgenland
- 8.7. Club Slalom AC Regensburg

Nationale Veranstaltung

- 26./27.5. 7. Int. ADAC-Metz-Rallye Stein (DRM)
- 1./3.6. Int. ADAC/MSGB-Rallye Wolfsburg-Berlin
- 14./17.6. Int. ADAC Rallye Hessen
- 30.6./1.7. 2. Int. ADAC-Flugplatzrennen Erding
- 30.6./1.7. Int. 5. ADAC-Volvoline-Rheinhessen-Rallye (DM)
- 1.7. 12. Weidener ADAC-Slalom
- 7./8.7. Int. 18. ADAC-Rallye Vorderpfalz, Ludwigshafen
- 7./8.7. ADAC-Bergrennen Schauinsland, Freiburg
- 8.7. 9. ADAC-Frankenwald-Slalom Presseck

Internationale Veranstaltungen

- 25./27.5. South Swedish Rallye, Schweden
- 25./27.5. Lauriacum Rallye, Österreich
- 25./27.5. Volan-Rallye, Ungarn
- 26.5./1.6. Akropolis-Rallye, Griechenland
- 29.6./1.7. Skoda-Rallye, CSSR
- 30.6./1.7. Rallye delle Alpi Orientali, Italien
- 29./30.6. 24 Std. Rallye von Ypres, Belgien

was war

5. ADAC - Rallye Königsbrunn	17.2.1979	Härtl/Verlaan	BMW 2002	KS/ G/	2. Gesamt
		Glas/Altenberger	BMW 2002	2.Kl/ G/	10. Gesamt
		Göpfert/Göpfert	Audi 80	2.Kl/ G/	9. Gesamt
		Kastenberger/Ammer	Kadett GT/E	3.Kl/ G/	13. Gesamt
		Freisler/Conrad	Escort RS	4.Kl/ G/	8. Gesamt
		Scherer/Geier	VW Käfer	4.Kl/	Silber
		Wimmer/(Ortlieb)	R 5 Alpine	6.Kl/	Bronze
		Haardt/Schulz	Alfa Romeo	6.Kl/	Bronze
		Schlee/Steuer	Kadett GT/E	23.Kl/	Erinnerung
		Schmitz/Haag	Kadett/GT/E	25.Kl/	Erinnerung
		Hark/Resch	VW Käfer		ausgefallen
		Merckens/Lang	Escort		ausgefallen
		Schreyer/Haller	R 5		ausgefallen

Mannschaftswertung:

1. Scuderia München I
(Freisler, Kastenberger, Göpfert, Wimmer)
2. Scuderia München II
(Härtl, Glas, Scherer, Merckens)

Int. Sachs - Winterrallye	23.-25.2.1979	(Stock)/Schmuck	Golf GTI	KS / G /	10. Gesamt
		W. Herrmann/(Wachholz)	Audi 80	2.Kl / G/	16. Gesamt
		Freisler/Geier	Commodore	2.Kl / S /	18. Gesamt
		R. Göpfert/(Putz)	Golf GTI	6.Kl / S /	54. Gesamt
		Smolej/(Hopfe)	Audi 80		ausgefallen

19. Int. Kempen-Rallye, Belgien	2./4.3.79	J. Kaufhold/(Gerber)	Kadett GT/E		ausgefallen
---------------------------------	-----------	----------------------	-------------	--	-------------

6. Oberpfälzer ADAC-Rallye Sulzbach-Rosenberg	3.3.79	R. Göpfert/(C. Scheibe)	Golf GTI		ausgefallen
		Härtl/G. Verlaan	BMW 2002		ausgefallen

Int. 41. ADAC-Westfalen-Lippe-Fahrt	10./11.3.1979	Kolb/Fellinger	Cup-Kadett	6. Klasse/Gold	
-------------------------------------	---------------	----------------	------------	----------------	--

Int. 4. ADAC-Sachs-Rallye Unterfranken	17./18.3.1979	Greubel/(Riegel)	BMW 2002	6. Kl./S/12. Gr./26. Ges.	
		Schmitz/Haag	Kadett GT/E	8. Kl./B/18. Gr./36. Ges.	
		Schlee/Harbitner	"		ausgefallen

Int. 26. AvD/ISCC-Rallye-Trifels	24./25.3.1979	H. Göpfert/(Forster)	Audi 80		ausgefallen
----------------------------------	---------------	----------------------	---------	--	-------------

25.3.79 Clubslalom Olching		G. Schöttl	Lotus Elan		Gesamtsieger
----------------------------	--	------------	------------	--	--------------

5. Oppenheimer ADAC-Frühjahrs-Slalom	25.3.79	H. Wenz	BMW 528		5. Klasse
--------------------------------------	---------	---------	---------	--	-----------

2. Int. Rallye Costa Smeralda, Sardinien	4./7.4.1979	Kaufhold/(Kaufhol)	Opel Kadett GT/E	13. Kl/B/31.G.	
--	-------------	--------------------	------------------	----------------	--

6.4.79 Orientierungsfahrt MSC Karlsfeld		Lang/(Hetzel)		8. Klasse	
---	--	---------------	--	-----------	--

Int. 8. ADAC-Saarland-Rallye, Saarbrücken	6./8.4.1979	Smolej/(Hopfe)	Audi 80	2. Kl/	3. Gesamt
		(Stock)/Schmuck	GOLF GTI	1. Kl/17.	Gesamt
		Göpfert/Göpfert	Audi 80	4. Kl/24.	Gesamt
		Herrmann/(Feltz)	Audi 80	2. Kl	
		Wurmannstätter/(H. Rainer)	Toyota Starlet Cup	16. Kl/	7. Platz

Starlet Cup

10. Int. Rallye Zlatni Piassazi, Bulgarien	7.-9.4.1979	Gerber/(Scheffel)	BMW 2002	2.Kl/11. Gr./17. Ges.	
		Verlaan/Ammer	Kadett	2.Kl/ 5. Gr./20. Ges.	

AvD/ATC - Slalom Weiden	8.4.79	Herbert Wenz	BMW 528	2. Klasse	
-------------------------	--------	--------------	---------	-----------	--

Circuit of Ireland-Rallye, Belfast	13./17.4.79	Rainer Greubel	BMW		ausgefallen
------------------------------------	-------------	----------------	-----	--	-------------

Int. ARBÖ-Rallye Wien	20./22.4.1979	Kaufhold/Schulz	Kadett GT/E	5. Kl/S/5.Gr./16. Ges.	
-----------------------	---------------	-----------------	-------------	------------------------	--

Int. 15. ADAC-Rallye "Stemweder Berg"	21./22.4.1979	Kolb/Fellinger	Cup-Kadett		ausgefallen
---------------------------------------	---------------	----------------	------------	--	-------------

10. ADAC-Rallye Ulm	28.4.1979	Freisler/Conrad	Commodore	1. Klasse	
		(Schindler)/Härtl	Kadett R E	3. Klasse	
		Resch/Hark	" "		
		Wimmer/(Ortlieb)	Reanult A 5	a. d. W.	
		Malter/Schulz	BMW 2002		ausgefallen

ADAC-Slalom-Meeting München	1.5.1979	Dr. Peter Krieglsteiner		2. Platz	
		Klaus Ammer		5. Platz	
		Herbert Wenz		2. Platz	
		Josef Gerold		. Platz	
		Hannes Geier			

Int. ADAC Werra Land Rallye		Kolb/Fellinger	Cup-Kadett	13. Kl. Gold	
-----------------------------	--	----------------	------------	--------------	--

Int. RAIKA-Rallye Tirol, Seefeld	4.5.79	Resch/Hark	Kadett	25. Ges.	
		Scherer/F. Gerold	BMW 2002	3. Kl26. Ges.	

3. ADAC Pichelsteiner Rallye, Regen	5.5.79	Verlaan/Härtl	Kadett GT/E	3.Kl/G/3.Gr.2/4. Ges.	
		Freisler/Conrad	Escort RS 2L	3.Kl/S/3.Gr.1/6. Ges.	
		Merckens/Lang	" 1,3	3. Kl./ Gold	
		Kolb/Fellinger	Cup Kadett	5. Kl./ Silber	
		Wimmer/(Ortlieb)	R 5 Alp.	5. Kl./ Silber	
		Schlee/Hardt	Kadett GT/E	16. Kl./ Bronze	

Int. ADAC Roland-Rallye Bremen	5./6.5.79	Göpfert/Göpfert	Audi 80	3. Kl./G/14. Ges.	
		(Stock)/Schmuck	VW Golf GTI	ausgefallen	
		Schulz/(Lutter)	Porsche	ausgefallen	

Nachtrag

Ski-Jöring MSC Bad Tölz	27.1.79	Altenberger/Haller	Ford Escort	5. Klasse	
		Härtl/Haller	BMW 2002		
		Schreyer/Haller	Renault 5	4. Klasse	
		Hark/	VW Käfer		

ADAC - Schutzbriefe - neue Ausgabe

Wer in den letzten Wochen einen der beiden ADAC-Schutzbriefe, den Inlands- oder den Auslands-Schutzbrief erworben hat, wird, sofern er sich bereits vor Eintritt eines Schadensfalles näher mit diesem Dokument befasst, festgestellt haben, dass sich einiges geändert hat. Doch nicht nur am Design oder der Einteilung hat der ADAC gebastelt, auch die Bedingungen sind in die Änderungs-Mühle geraten. Dass dabei nicht nur Verbesserungen des Leistungs-Angebotes herauskommen, zeigt ein genaueres Studium der Bedingungen. Die Verwirrung in Sportfahrerkreisen über vermeintliche Einschränkungen in - für uns - wichtigen Punkten ist unnötig, da die Bestimmungen schwarz auf weiss klarlegen, was uns "drückt".

Was ist passiert ?

Bei den ersten Auslands-Veranstaltungen dieser Saison kam unter Rallye-Fahrern das Gerücht auf, der ADAC würde im Rahmen des neuen Auslands-Schutzbriefes verunfallte oder defekte Fahrzeuge, die an einer Rallye teilgenommen haben, nicht mehr nach Deutschland zurücktransportieren, bzw. die Kosten hierfür nicht mehr tragen. Bestürzung allenthalben in Fahrerkreisen, eine bisher oftmals in Anspruch genommene Leistung wäre gestrichen - Sportfahrer schau selbst, wie du deinen Schrott nach Hause bekommst !

I R R T U M !!!

Die "Allgemeinen Bedingungen für den ADAC-Auslandsschutzbrief" sagen in § 3 "Allgemeine Risiko-Ausschlüsse" unter Punkt 2.b) deutlich aus :

"Leistungen werden nicht gewährt für Schäden, die bei Beteiligungen an Fahrveranstaltungen entstehen, bei denen es auf Erzielung einer Höchstgeschwindigkeit ankommt oder bei den dazugehörigen Übungsfahrten, sofern hierbei Firmenfahrzeuge eingesetzt werden,

Die Wurzel des Durcheinanders liegt also in diesem Nebensatz, zu dem der zuständige Rechtsanwalt der ADAC-Hauptverwaltung am Telefon erklärte, dass diese Formulierung deshalb verwendet wurde, um nicht den Automobilwerken den Schrott aus Werks-Einsätzen nach Hause karren zu müssen.

Für Privatfahrer besteht also in diesem Punkt das gleiche Leistungsangebot wie bisher !! Sollte Ihr Wagen aus beruflichen bzw. steuerlichen Gründen auf eine Firma ("Firmenfahrzeuge") zugelassen sein (und Sie mit Haftungs-Verzichtserklärung an den Start gehen), so setzen Sie sich doch mal mit Rechtsanwalt Kramer in der ADAC-Hauptverwaltung, Baumgartnerstr. 53, 8000 München 70, Telefon 76 76 - 357, in Verbindung. Eine klare Aussage zu dieser Situation war derzeit nicht zu erhalten.

Beim Inlands-Schutzbrief sieht die Sache etwas anders aus. Hier ist der besagte Nebensatz in den Bedingungen nicht enthalten, also keine Leistung im Zusammenhang mit Rallyes, Slalom oder Rennen.

Wenn's also nur daran lag, können Sie wieder sorglos "werfen", der grosse Gelbe mit dem Hänger holt (fast) alles wieder heim.

Hannes Geier

Aktuelles aus der Rallye-Szene

Daimler-Benz gab zwei Nennungen (wahrscheinlich für Coupés) zur Akropolis-Rallye ab. Allerdings dürften keine nahnhaften Fahrer zur Verfügung stehen.

Neben werksseitiger Beteiligung von Audi, Datsun, Ford, Opel, Renault, Toyota und Vauxhall dürfte ein uns allen bekannter Rallyefahrer als Hecht im Karpfenteich für einen spannenden Rallye-Verlauf sorgen. Achim Warmbold setzt einen heissen Porsche Carrera, vorbereitet von dem bekannten Tuner Schlüter aus Düsseldorf, ein. Das Rallye-Auto wurde von mir bei der Fa. Heigo-Überroll-Bügel in Würzburg-Kist gesehen. Eini-

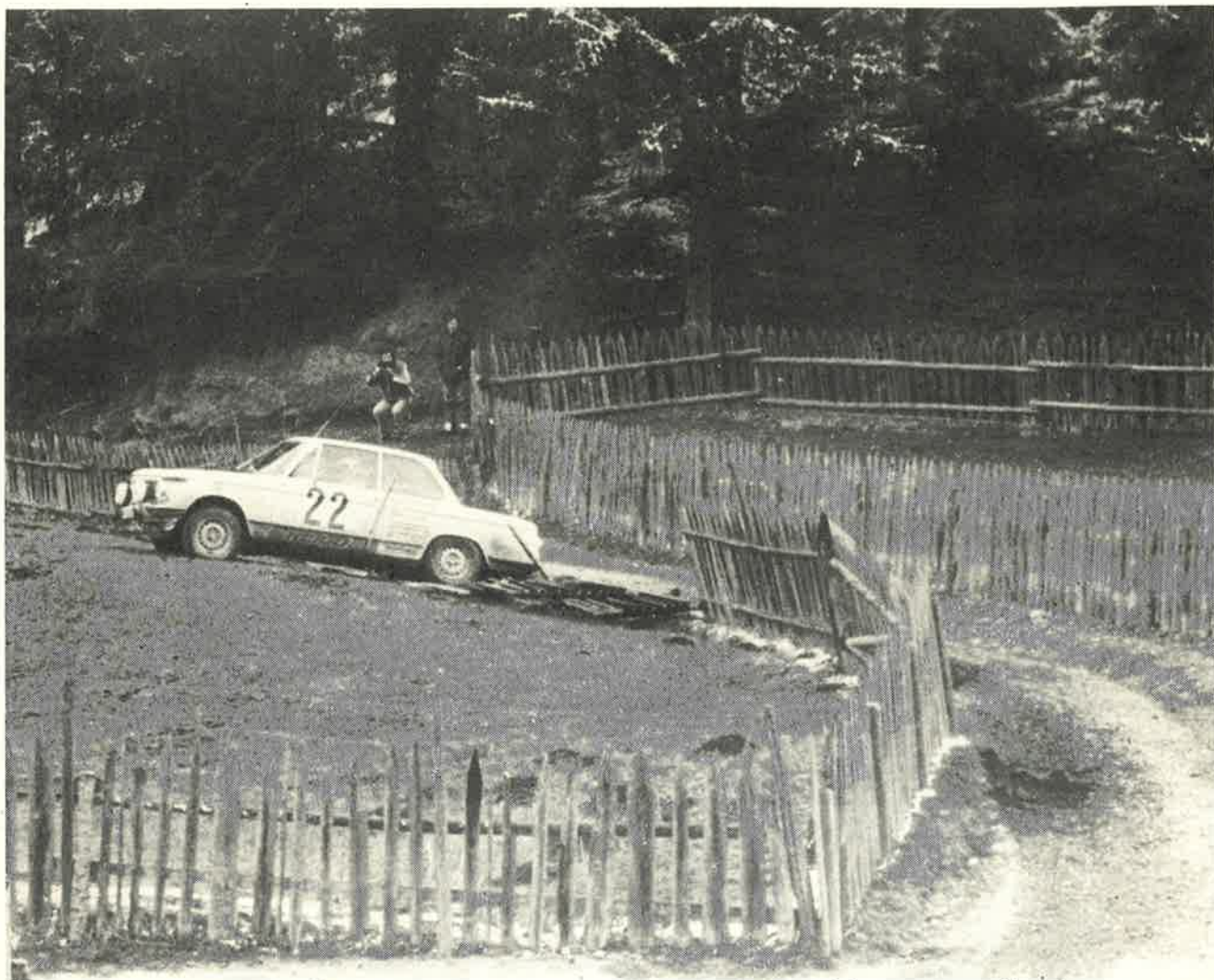
ge technische Details: 3,0ltr. Motor, ca. 300 PS, Heigo-Alu-Käfig, kompletter Dural-Schlitten, Handbremse hydraulisch betätigt. Achim Warmbold und Beifahrer Rausch sind seit Anfang des Monats unterwegs in Griechenland.

In Japan werden neue 16-Ventil-Triebwerke für die Celica-Modelle serienmässig hergestellt. Die neuen mit ca. 230 PS starken Motoren ausgerüsteten Fahrzeuge sollen in Gruppe 4 bis zum 1. Oktober d.J. homologiert sein. Einsätze bei der RAC im November sind geplant.

Günther Dadlhuber



Freisler/Geier



Wir stellen vor:

Erika Elberskirch

Die Ehefrau unseres langjährigen Clubmitgliedes und Oberfunktionärs Jürgen Elberskirch möchte ihren Mann und selbstverständlich den Club in Zukunft als Funktionär und freiwillige Helferin unterstützen. Für selbständige Aktivitäten fehlt der ganztagsbeschäftigten Buchhalterin, Ehefrau und Mutter leider die erforderliche Freizeit. Wir hoffen, daß es Frau Elberskirch bei uns ebenso gefällt wie ihrem Mann.

Ganz neu im Motorsport ist Herr Harbeintner. Er möchte 1979 mit seinem neuen Hobby, dem Rallyefahren (als Co) beginnen, soweit es seine Zeit als Auszubildender und bald Wehrpflichtiger zuläßt. Wir hoffen, daß sich unter den Mitgliedern jemand findet, der ihm bald den Einstieg ins Rallyegeschäft ermöglicht.

Scherer im Offside!

10. Int. Rallye "Zlatni Piassazi" 7.-9.4.79

2.200 km Anfahrt plus 1.000 km Training plus 1.560 km Rallye plus 2.200 km Heimfahrt und 13 Tage Zeit, das ist die Rallye "Zlatni Piassazi" 1979.

Mit von der Partie waren diesmal Gerhard Verlaan als 1. Fahrer und Klaus Ammer als Navigator im eigenen Auto, vom Autohaus Eisenhofer gut vorbereiteten Kadett GT/E Gruppe 1. Als Super-Service-Mann "Andi Schulz" und neu als 2. Service Mann Hans Geyer. Als Zugauto der 2.500er vom Fichtenberger Hansi. Anhänger und Dachständer stellte uns der Edelmann Heinz zur Verfügung.

Karl-Heinz Gerber auf seinem neu aufgebauten Bayrisch 2002 mit Beifahrer Günther Scheffel, der seinen Wohnsitz von West-Berlin in den Schwarzwald verlegte. Gerber's Service-Leute kamen aus Ost-Berlin.

Auch heuer waren die Konditionen vom Veranstalter wieder sehr gut. Kein Startgeld - 1.200 Liter Benzin 6 Übernachtungen für 4 Leute und 224 Lewa = ca. DM 220,-, was einem Kaufwert von ungefähr DM 1000,- entspricht.

Das Training läßt sich in 2 Tagen locker erledigen. Freitagmittag gemeinsame Abfahrt aller Teilnehmer z zum Training in den ca. 15 km entfernten Badeort "Albena", auf dessen Straßen auch heuer wieder das Rundstreckenrennen stattfand.

Samstagfrüh: Papier- und technische Abnahme in Albena, wo sich auch der Parc fermé befand. 13.00 Uhr Fahrervorstellung vor ca. 50.000 Zuschauern mit Böllerschüssen und Musik. Das komplette Geschehen wird vom Fernsehen Live übertragen. Albena, ein winkliger Teerkurs von 3,5 km Länge, der 5 mal umrundet werden mußte. 8 Rennen mit je 12 Fahrzeugen immer 3 nebeneinander, wobei alle 5 Sec. eine Reihe abfährt.

Im Training setzt Gerber seinen BMW an den Randstein. Linke Schwinge verbogen - aus der Traum von der Rallye. Ein Zuschauer stellt Karl-Heinz von seinem BMW dieselbe zur Verfügung und geht 4 Tage zur Fuß. Spitze !!! Ammer Klaus darf das Rennen selbst fahren, touschiert einen Reifenhaufen und hat einen Dreher. Nach dem Rennen sofort zurück an den "Goldstrand". Auto nochmal durchsehen und einräumen, denn um 20.00 Uhr ist parc fermé.

1 Stunde später Start des 1. Fahrzeuges zur 1. Etappe. Diese beinhaltet 900 km mit 26 WP'S in 17 Stunden. Dann 5 Stunden Pause zum Service machen. Um 18.00 Uhr geht es schon weiter zur 2. Schleife. Die Startreihenfolge ergibt sich nach der Platzierung im Gesamt. Gerber startet als 23., Verlaan als 24. in die 2. Schleife. Sie ist 660 km lang, hat 19 WP's und dauert 14 Stunden. Montagfrüh um 8.40 Uhr ist die Rallye zu Ende. Nicht mehr ganz so frisch aber glücklich, wir sind alle im Ziel, das Auto heil - bis auf einen abgerissenen Auspuff.

Gerber/Scheffel werden in ihrer Klasse 2. mit Gold 11. in der Gruppe 2 und 17. Gesamt. Verlaan/Ammer sind die 2. in der Klasse mit Silber, 5. in der Gruppe 1 und 20. Gesamt. Eine sehr gute Leistung. Wir werden uns bemühen nächstes Jahr wieder diese Rallye zu fahren und versuchen mehr Teams aus dem Club nach Bulgarien zu bringen. Es wäre auch viel leichter, dann Service und Sonstiges zu bewerkstelligen.

Von 93 gestarteten Teilnehmern erreichen 36 das Endziel. In der Zwangspause hörten ca. 15 Autos auf, die nur um den Pokal "Friede und Freundschaft" führen.

3. ADAC Pichelsteiner Rallye am 5.5.79 in Regen

250 km Strecke, davon 135 WP Kilometer auf 6 Prüfungen verteilt. Alles Rundkurse. 2 Schleifen a 3 Prüfungen. 85 Gesamt-Starters. Stärkste Klasse war B 9, verbessert bis 2 Liter mit 19 Startern. Es folgte A 2 und B 8 jeweils mit 13, dann A 4 mit 12 Autos, A 1 mit 9 und B 7 mit 8 Autos. Die Klasse B 10 und A 6 waren jeweils nur mit 1 Auto besetzt.

Abnahme am Samstagfrüh ab 5.00 Uhr, ab 7.00 Uhr 1. Auto zur Einführungsrunde in der jede WP 1x abgefahren werden durfte. WP 1 Kandlbach-Groß-Loitzenried 3 1/2 Runden = 13,5 km (12,4 Teer und 2,1 Schotter). In der 2. Schleife 4,5 Runden = 17,5 km. WP 2 Unternaglbach-Sommerberg nur Teer wobei das 1. Mal 3 3/4 Runden ca. 18 km. 2. Schleife 5 3/4 Rd. = Ca. 29 km, WP 3 Mitterbichl-Raindorf 2 3/4 Rd. = 25,7 km Schotter-Anteil ca. 4 km. 2 Schleifen als WP 6 gefahren 4 3/4 Rd. = ca. 46 km Schotter-Anteil ca. 9 km. Die Organisation auf den WP's kann man als nicht besonders bezeichnen. Bei der Hälfte der WP's waren Standzeiten von 20 Minuten und mehr. Vom Start weg mußte schon sehr schnell gefahren werden, wenn man an der ZK 1 Strafinuten vermeiden wollte. (5 km 4 Minuten) Muß das sein? Die Veranstaltung dauerte für die ersten Startnummern von 5.00 Uhr Früh bis um 20.00 Uhr Abends Die Auswertung dauerte sehr lange. Die Preise waren schön und reichlich. Im Ganzen gesehen konnte die 79er Veranstaltung bei weitem das Niveau nicht erreichen.

Gerhard Verlaan

O.K.'s Festival - Rallye Bavaria auf Eis gelegt

Geblieben ist ein Name: "Rallye Bavaria", doch das Drum-Rum hat sich mächtig gewandelt. Gestrichen wurden lange Verbindungs-etappen, Sport statt "Schleichen" stand auf dem Tagesbefehl, aus dem früheren 2 1/2-Tage-Zirkus wurde eine konzentrierte Tages-Veranstaltung, in der der Sport im Vordergrund stand - Rallies sind ja auch primär keine Gesellschaftsveranstaltungen. Auf Eis gelegt wurde auch der Termin - nicht durch Streichen aus dem Kalender (auch das mussten wir früher schon akzeptieren), sondern durch Vorverlegung aus den ersten Herbst-Tagen in die weitaus rutschigere Februar-Eiszeit.

O.K. Klemenz hat realisiert, was schon in manchem Rallye-Hirn spuckte, und - die Rechnung ging auf.

99 Starter - die restlichen Willigen haben beim Nennen zulage nachgedacht - trafen am 3. Februar auf eine Veranstaltergemeinschaft aus AC Bavaria, MSC 12, PMC München, Scuderia Magra und Scuderia München. Damit also keine Kontra-Stellung zwischen Teilnehmern und Veranstalter, denn viele Fahrer kamen aus den an der Rallye beteiligten Clubs.

Das Fahrt-Konzept, schon vorher bekannt und - vom Saison-Beginn in Bayern ganz abgesehen - mitentscheidend für das gute Nennungsergebnis, erwies sich als sehr positiv für Teilnehmer und Zuschauer.

Wimmer/Ortlieb



Vier Sonderprüfungen auf engstem Raum, dadurch wenig Verbindungsstappen. Jede Sonderprüfung dreimal auf dem Programm, so waren echte Leistungsvergleiche möglich. Zuschauer konnten mal da, mal dort Driftwinkel und Handbrems-Akrobatik begutachten, ohne irrsinnig hin- und herfahren zu müssen. Die Serviceleute mit dem ganzen Tross waren auf Hochbrück konzentriert.

Natürlich gab's auch Schattenseiten: Angefangen bei der Hektik der unterbesetzten Papierabnahme, einer reichlich späten Fahrerbesprechung, "leicht" verwirrenden Fahrtunterlagen bis zur verzögerten Siegerehrung in einem Lokal, das ob eines vermeintlichen Faschingsgeschäftes die Rallyefahrer demaskierte und vor die Tür setzte.

Doch kleine Probleme lassen sich am besten mit dem Fahrtleiter in Ruhe klären - auf jeden Fall hat O.K. mit uns (den mitarbeitenden Clubs) und für uns (die Fahrer) eine Rallye präsentiert, die das Prädikat "sportlich wertvoll" verdient. Wer nun auf den an manchen Stellen noch ausgedruckten September-Termin spekuliert, muss sich leider bis zum nächsten Frühjahr gedulden, wenn das "Winter-Festival" zum zweiten Mal "steigt".

Hannes Geier

ADAC-Sportfahrerlehrgang auf dem Salzburgring 23.-25.3.79

Beginn einer neuen Saison - ein guter Anlass für manchen Fahrer, das theoretische und praktische Wissen über die Bewegungsvorgänge von Mensch und Fahrzeug - nicht nur in extremen Situationen - aufzufrischen und zu vertiefen. Doch nicht nur Sportfahrer waren durch die Ausschreibung des ADAC Gau Südbayern angesprochen, auch für "Alltagsfahrer" ohne Motorsport-Ambitionen waren die zwei Salzburgring-Tage gedacht.

Der Rennkurs selbst, in drei Sektionen aufgeteilt, diente als Übungsfeld, hinzu kam der Fahrerlagerplatz für Slalom und Sicherheitstraining. Als "Trockentraining" gab es Vorträge (z.B. über mentales Training), Seh- und Reaktionstest, etwas Sporttheorie und Filmvorführungen.

Daß das Ganze, professionell geplant und gut durchorganisiert, nicht umsonst war (und auch nicht sein konnte), ergab schon die Ausschreibung. Doch war der Preis von DM 225.- (incl. Übernachtung und Versich.) für manche, die sonst emotionslos vierstellige Beträge auf Rallies in die Wälder pulvern, Grund zum Fernbleiben - oder haben sie's nicht nötig ...? 50 Teilnehmer, da-

runter 5 Frauen, stellten sich den Instruk-toren.

Wie sieht nun ein "Alltagsfahrer", der keine Lizenz besitzt, sein Auto nicht bei Oris oder Slaloms an den Start bringt, der sich also "nur" im normalen Straßenverkehr bewegt, diesen Lehrgang?

Dieter Janssen, Arzt am Unfallkrankenhaus in Murnau, ist beruflich oft genug mit den Folgen von Fehlreaktionen im Verkehr konfrontiert. Nach 250 km (!) auf dem Ring und einem Gewichtsverlust von zwei Kilo (trotz guter Verpflegung) schildert er den Lerneffekt der einzelnen Übungen wie folgt:

Sektion I: Sicherheitstraining

Gefahren wurde nur auf der Gleitfläche, wobei das Verhalten des Fahrzeuges in Grenzbereichen kennengelernt werden konnte und die möglichen "Auswege" erklärt und geübt wurden; dieser Teil entsprach den Schleuderkursen.

Sektion II: Slalom

Nach Abschreiten und Erklären des Kurses wurde eine grundsätzliche kurze "Slalomlehre" gegeben, die das Fahrverhalten des PKW bei Lenk-, Gaswechsel- und Bremsmanövern verdeutlichte; suchen der Ideallinie und sauberes Anfahren der Poller waren Hauptlernerfekte, wobei das Fahrverhalten eines jeden individuellen Autos mitberücksichtigt werden musste.

Sektionen III - V: Salzburgring

Die Tücken und Eigenheiten einer jeden Kurve wurden ausführlichst, klar und präzise dargestellt, beim Abgehen der Strecke anhand der markierten Einlenk-, Scheitel- und Auslenkpunkte die Ideallinie verdeutlicht. Als Fahrer hinter seinem Lenkrad sah die Sache weitaus problematischer aus, man tastete sich langsam mit steigender Geschwindigkeit an die Grenzen der Haftung seines Fahrzeuges heran, jeder Fehler wurde durch

"Rudern", "Dreher" oder (Gott-sei-Dank harmlose und glimpfliche) "Ausritte" quittiert. Lernziel war das koordinierte, saubere Fahren auf der Ideallinie, vom Einfahren in die Kurve bis zum "Aufmachen".

Zusammenfassung:

Beim Slalom und der relativ langsam gefahrenen Schikane konnte ich das Fahrverhalten bis zum Grenzbereich hin kennenlernen und die fahrtechnischen Konsequenzen üben, die schneller gefahrenen Kurven wie Nocksteinkehre, Fahrerlagerkurve und vor allem die Memphiskurve brachten mir die Erkenntnis, daß die Grenzen meines Fahrzeugs höher liegen als meine persönliche Gas-Hemmschwelle (ich hab' halt kein so "grosses Herz"). Meines Erachtens ist ein solcher Lehrgang für einen "Normalfahrer" mindestens genauso fruchtbar wie für einen "Sportfahrer", was ja auch die Zusammensetzung der Teilnehmer und Fahrzeuge zeigte.

Ring-Notizen am Rande:

Es soll

... ein Porsche 911-Fahrer zu einem Porsche 924-Fahrer gesagt haben: "Du mit deinem Audi-Coupé!"

... ein Teilnehmer trotz frevelhafter Entfernung seiner Matratzen und anderen weichen Bettzubehörs auf dem Drahtrost bestens geschlafen haben

... ein Instruktor erst nach intensivem "Wattens" am Samstag früh gegen 4.30 Uhr die Eingebung bekommen haben, was er seinen Schäfchen erzählen soll.

Int. Rallye Costa Smeralda und Int. ARBÖ Rallye.
Die ersten MITROPA-CUP-Läufe.

Von der Costa Smeralda berichten, heißt bei Land und Leuten anfangen. Aber wer kennt Italien noch nicht. Also berichte ich nur über die Rallye. 139 Teams hatten genannt. Die italienische Rallye-spitze und paar Ausländer, Mitropa-Cup-willige-Fahrer. Aus Deutschland bzw. Bayern waren erschienen. Alber/Stadler, Schieritz/Eggert, Unterbuchberger-Grätzl, Kaufhold/Kaufhold und Wittreich/Strobl letztere waren die Pechvögel der Rallye. Sie hatten nur allzubrav auf einem Leihwagen trainiert um dann beim letzten Check up der Celica einen Kurbelwellenbruch zu erleiden.

Alber/Stadler ließen sich durch die herrlichen Schotterstraßen zu zusschneller Gangart hinreißen und hörten in WP 4 nach einer Kaltverformung an der Karosserie auf. Schieritz/Eggert hatten diverse Probleme, wie kein Benzin in der WP oder zuviel Benzin in der WP. Gruppe 2 Auto's sind manchmal schon verhexte Dinger. Aber Sie erreichen das Ziel mit einem 9. Gruppenplatz und einem 34.ten im Gesamt.



Unterbuchberger/Graetzl waren der Joker des ADAC-Gau-Südbayern bei dieser Veranstaltung. Mit ihren Zeiten sorgten sie doch für Aufregung in der italienischen Gruppe 1 Armada. Ein 17. Platz und 8. Platz in der Klasse bedingt durch Probleme an Stoßdämpferhalterungen brachte sie um eine etwas bessere Platzierung. Damit wäre der Chronistenpflicht genüge getan. Kommen wir zu den Erlebnissen dieser Rallye. Geprägt durch herrliche Schotterstraßen berg auf - berg ab mal weit mal eng. Mit einem Wetter, das schön aber saukalt war. Mit Zuschauermassen, die einmal fehlgeleitet sogar die Neutralisation von 2 WP's erzwangen. Auch spielte einmal ein Sitzstreik der Rallyeleitung einen Streich, so daß nochmal 4 WP's gestrichen wurden. Es waren trotzdem noch genügend Schotter km da. Ein Schotter, der so fest und hart wie Asphalt war. Nach dem Prolog waren wir nach Wittreich-Schrieb fahrend auf dem 39. Platz. Auf der 1. Etappe fingen wir uns einmal durch tanken und durch basteln am Scheinwerferhalter 4 Minuten ein. Nachdem der Halter von Karl Schieritz (J. Kaufhold zu C. K. der kann das, der macht doch an Gebissen mit Draht und so..),



hervorragend geschweißt wurde, schafften wir durch einen hektischen Reifenwechsel nach der vorletzten WP nochmals 10 Minuten auf der Strecke. So daß das A.d.W. nicht mehr fern war. Der Reifenschaden verursacht durch einen sardischen Kleinhinkel hatte uns auch zwei Befestigungsschrauben am Differential gekostet. Eine konnte der vorzügliche Conrero Service ersetzen. Conrero half uns auch bei einem kleineren elektrischen Problem. Ein herzliches Dankeschön. Wie auch den Kleber-Reifen-Leuten die uns gegenüber sehr nett und ungemein hilfsbereit waren. In der 2. Etappe hatten wir noch einen kleinen internen Klassenkampf auszutragen. Der Klassengegner war auch mit soviel Streckenminuten, wie wir behaftet, aber ca. 2 Minuten im Gesamten vor uns. Carolin und der italienische Beifahrer verglichen laufend Zeiten. So gab es also noch zum Schluß ein bisschen Spannung. Geschafft haben wir es dann auch. Er wurde 32. wir 31. im Gesamt mit knapp einer Minute Vorsprung. Damit war zumindest mit Anstand der 1. Mitropa-Cup Lauf hinter uns gebracht.

ARBÖ-RALLYE

Von den vielen Bewerbern im Gau Süd blieben nur noch 3 Teams übrig, Alber/Stadler, Unterbuchberger/Sterling und Kaufhold/Schulz. Nachdem meine Frau keinen Urlaub bekam sprang Andi Schulz als Beifahrer ein. Die ARBÖ-Rallye obwohl offiziell als nicht trainierbar bezeichnet, war natürlich von den meisten voll trainiert worden. Unter anderem auch von den 2 Audi-Werk-Teams. So bekamen wir wenigstens einen anständigen Schrieb. Harald Demuth hat ihn erstklassig diktirt. Die ersten WP's von Wien nach Weiz wurden mit den

nötigen Anstehzeiten (1/2 bis 3/4 Std.) hinter uns gebracht. Alle Schotterprüfungen waren sehr schön. Die Teerprüfungen waren mir persönlich zu schnell. Dem entsprechend war die Lust zum Fahren sehr groß. Dabei stellte ich dann auch fest, daß es ohne Reifen auf der Felge bergauf, bergab genau so schnell geht wie mit Reifen auf der Felge. Ein bisschen Hektik gab es gegen Ende des 3. Teils als wir einen Reifenschaden hatten und der Ersatzreifen vor der WP wieder platt war. Sportkameradschaft eines österreichischen Teilnehmers und Klassenkonkurrenten half uns mit einem Ersatzreifen über die Runden. Die Serviceleute von Fritz Unterbuchberger konnten dann aber in der Nacht noch einen Winterreifen auftreiben und montieren. In dieser Runde ließen wir auch noch einen obersteirischen Pfofen (klein aber dick) mitgehen. Die Spangler sollen schließlich auch leben. Diverse Kleinigkeiten wie verklemmte Gasgestänge oder klappernde Ventile, verstellte Zündung konnten entweder behoben werden oder wurden einfach als gegeben hingenommen. Am Ende sprang ein 5. Platz in der Klasse und Gruppe und ein 16. Platz im Gesamt heraus. Fritz Unterbuchberger erreichte den 14. Platz im Gesamt und Georg Alber den 12. im Gesamt. Der momentane Stand im Mitropa-Cup ist noch sehr schmeichelhaft (für den Schreiber), es führt Essig/Oberortner aus Österreich vor Unterbuchberger, Kaufhold und Haider. Der dritte Lauf die Hessen Rallye könnte bereits eine Vorentscheidung bringen. Da bis jetzt noch nicht feststeht, wer von den starken Italienern heuer auf den Mitropa-Cup angesetzt ist.

Jürgen Kaufhold

mitropa-cup zum neuen leben erweckt.

1978 haben einige teams vom gau den mitropa-cup nicht in vergessenheit geraten lassen. und das, obwohl es keine unterstützung vom gau gab.

diese hartnäckigkeit und auch die erfolge haben den gau veranlaßt sich 79 im mitropa-cup zu engagieren. wobei einige ausgewählte fahrer die gelegenheit haben, sich für das mitropa-cup-team zu qualifizieren. drei teams werden dann in diesem jahr unterstützt.

interessant für die rallyefahrer im gau ist es, daß sie sich bereits heuer im rahmen der bayrischen rallyemeisterschaft für das mitropa-cup-team 80 qualifizieren können. der gau sollte aber dazu noch einige ausführungsbestimmungen festlegen.

haben möchte der gau natürlich fahrer, welche durch ihr fahrkönnen und durch ihr fahrzeug im mitropa-cup chancen haben. gleich ob gruppe 1 oder gesamt-cup. der grund für eine unterstützung der stärksten teams ist die art des wettbewerbs:

von 7 rallyeveranstaltungen sind 4 europameisterschaftsläufe.

für privatfahrer bereits läufe wo sie im direkten wettbewerb mit den werkteams oder händlerteams der verschiedensten automarken zusammentreffen. dazu kommt, daß in den letzten jahren nur verkappte werkteams den mitropa-cup gewonnen haben. es scheint, daß sich der mitropa-cup bereits zu einer art kleinen europameisterschaft entwickelt. da der gau als mitveranstalter auch direkt am cup beteiligt ist, möchte er seinen fahrern mit einiger unterstützung einen ausgleich zu den besser betuchten werkteams (material und geld) verschaffen. und betrachtet man die läufe von 79 so, ist der eine oder andere lauf für den privatfahrer von den kosten her erschwinglich, z. b. barum-rallye mit ca. dm 80,- startgeld incl. übernachtung und benzin, oder die rallye costa smeralda auf sardinien, es werden dort nur schotterreifen benötigt, verbilligte fähre, ein zentraler serviceplatz, mehrere schleifen auf gleicher strecke dadurch kein trainingsvorteil für inländer. auch die österreichischen läufe sind trainingsfreundlich, alles sehr nahe am standort. so sollte dies ein anreiz für den einen oder anderen fahrer sein, sich heuer einmal in einem mitropa-cup-lauf zu versuchen und sich zu bewähren. vielleicht wird dann der mitropa-cup doch eine alternative zum einheimischen rallyetopf.

Slalom Oppenheim 25.3.79, 1. Lauf zur Deutschen-Slalom-Meisterschaft Region Süd

Um die familie nicht gänzlich zu vernachlässigen, nahm ich also diese mit in die pfalz. wir fuhren samstag in der frühe los, ohne nennungsbestätigung noch zu besitzen. normalerweise macht dies ja auch nichts, man hat ja schließlich die telefonnummer des rennleiters! aber denkste: von neustadt aus dreimal porbiert und dreimal fehlanzeige! ich fuhr also dann am samstagsmorgen mit meinem schwager gen oppenheim und traf um 10.30 uhr dort ein. dort erfuhr ich schließlich, daß meine abnahmezeit um 13.30 uhr sei. also erst mal 3 stunden warten

Wir schauten uns nun mit aller ruhe den "Betrieb" so an und waren mit den anderen startern der meinung, daß bei dieser organisation die letzten starter mit licht fahren würden. die startnummer 1 glühte also schon um 11.15 uhr an, und das bei einem starterfeld von ca. 100 teilnehmern! nach jeder klasse war dann erst mal noch eine viertelstunde pause, es wurde später und später ich startete dann auch "schon" um 15.45 uhr! ich bedauerte die gt-klasse, sie mußten als letzte fahren und das ab 18.30 uhr mit scheinwerfer.... aber damit nicht genug, als ich um 17.30 uhr nach hause fuhr, fing es zu regen an. normalerweise ist ja um diese uhrzeit eine veranstaltung zu ende. soweit die organisation. fahrerisch war die strecke sehr schnell auf einer straße ausgesteckt, das fahrerlager gab kein grund zu beanstandungen. auch der glühwein schmeckte bei feuchtkaltem wetter hervorragend! und das kam sportlich dabei heraus: 5. platz in der klasse und die ersten 10 punkte zur meisterschaft.

Herbert Wenz

Slalom Weiden am 8.4.79 - 2. Lauf zur Deutschen-Slalom Meisterschaft - Region Süd

Ich hatte schon ein ungutes gefühl, als ich für weiden nannte und ich wurde nicht "enttäuscht": organisation wie bei einem traktorrennen mit 10 startern! aber man hatte nicht mit 90 startern gerechnet bei einem dm-lauf, war die antwort eines funktionärs! es fing wieder mit telefonieren an: Da ich bis 7.00 uhr in der frühe dienst hatte und laut nennung um 8.00 uhr abnahme gehabt hätte, wollte ich den rennleiter fragen, ob ich vielleicht eine stunde später zur abnahme kommen könnte, aber drei versuche waren vergeblich. als ich dann mit absolutem streckenrekord in weiden landete (1 Std. 35 Min.), erfuhr ich von mir bekannten startern, daß die abnahme von 90 startern innerhalb von einer stunde abgewickelt werden sollte! ich ließ dann schließlich um 11.00 uhr mein auto abnehmen um 10.30 uhr startete dann das gesamte teilnehmerfeld zum trainingslauf, nach kurzer mittagspause zum 1. wertungslauf und dann zum zweiten wertungslauf: Ich fuhr also um 11.30, 14.15, und 16.30 uhr. die siegerehrung war um 19.30 uhr angesetzt. ob man in nordbayern auch einmal auf klassenweise starts kommt? ein bekannter fahrer aus der gegend von frankfurt erzählte mir, daß er um 3.00 uhr mit dem hänger wegfuhr und gegen 2 uhr wieder zu hause sein würde, also 23 stunden unterwegs wegen 3 min. slalomfahren. ich weiß nicht, was sich die veranstalter so denken das fahrerlager war nur mit gummistiefel zu betreten und wurde von fast allen fahrern gemieden. einen parc fermé war auch nicht auszumachen... wenigstens hat es nicht geregnet, aber dafür konnte der veranstalter nichts! die strecke war recht schnell und dreimal zu durchfahren. im training gab es einige dreher, da in zwei kurven eine sandauflage war, bei den wertungsläufen war diese jedoch weg. da unsere klasse mit nur 3 startern besetzt war, gab es diesmal keine punkte, ich belegte den 2. platz. gesamt Sieger war einmal mehr martin bußmann mit seiner höllisch schnellen alpine.

Herbert Wenz

Int. ADAC-Sachs-Rallye Unterfranken 17.3.1979

Auch in diesem jahr veranstaltete der MSC Zellingen wieder die rallye-unterfranken, die für die bay.- und nordbayerische rallyemeisterschaft gewertet wird. das prädiat deutscher meisterschaftslauf blieb den zellingern diesmal aus unerklärlichen gründen versagt.

Die Scuderia München hatte 3 teams genannt, die sich am samstagsmorgen kurz vor 6 uhr zur abnahme vor dem casino von fichtel & sachs in schweinfurt trafen. nach der sehr gründlichen abnahme wurden wir um 7.53 uhr mit der startnummer 23 von der rampe des sachs sporting busses gestartet. wir, das sind thomas schmitz und co alfred haag mit einem gruppe 2 eisenhofer opel kadett gt/e.

Die Rallye bestand aus 14 Wp's mit insgesamt 210 km und knapp 300 km Verbindungsstrecken. Nach der 1. WP mußten die Favoriten Reinhard Hainbach und sein neuer Co Klaus Fabisch ihren Ford Escort mit Problemen abstellen. Die herausragenden und selektiven Wp's waren, wie schon in Vorjahren die Truppenübungsplätze Wildflecken und Hammelburg. In Hammelburg wurden 2x2 Runden mit insgesamt 82 km gefahren. Diese Sonderprüfung war die längste und für uns auch die schönste. Durch 2 Zwangspausen, in Hammelburg und in Zellingen wurde die Rallye in 3 Abschnitte geteilt.

Ein großes Lob der Auswertung, denn im Ziel, das wir gegen 19.30 Uhr erreichten hingen schon die Zeiten der Wp's der ersten 2 Abschnitte aus, und der Rest folgte eine gute Stunde später.

Im Ziellokal, dem Fichtel & Sachs Casino, konnten sich die Teams mit einem kostenlosen kalten Buffet mit kulinarischen Leckerbissen stärken und um 23.30 die Siegerehrung entgegennehmen. Den Gesamtsieg errangen Joachim Heller/Mathias Jestaedt, von Sachs Sportin genannt. Auch die Scuderianer konnten sich platzieren: Rainer Greubel/(P. Riegel) 6. und Thomas Schmitz/Alfred Haag 8. in der Klasse bis 2 Liter. Man darf hoffen, daß die Zellingener, die sowohl durch die Organisation als auch durch die Wp's glänzten, im nächsten Jahr wieder das Prädiat DRM-Lauf erhalten.

Alfred Haag



Nachdem bei der Rallye Bavaria schon 99 Starter erschienen, war man neugierig, wieviele bei der Königsbrunn an den Start gehen würden. 103 Fahrzeuge verließen pünktlich ab 10.00 Uhr den Parkplatz der Fa. Möbel-Streit in Königsbrunn. 19 km nach dem Start: WP 1, "Hardt" - ca. 7,8 km Schotter, Teer, Schotter. Viele Fahrer waren gespannt: würde der neue BMW von Härtl/Verlaan, gemeldet von der Scuderia München, mit St.-Nr. 1 unterwegs, diesmal halten? Bestzeit vor Holub/Kress, Kadett GT/E Gr.1 und Eichler/Deuter auf Porsche. Da auf den ersten 1000 m Glatteis war, konnten einige sehr starke Fahrer ihr volles Können nicht ausspielen.

WP 2: 5,7 km, Streckenverhältnisse wie auf der WP 1 mit etwas mehr Schotter. Hier setzte sich Freisler, der Gesamtsieger der Bavaria, diesmal auf dem Escort seines Beifahrers Conrad, an die Spitze, gefolgt von Eichler, Töndle/Eggert, Ford Escort und Stöger/Schubnell auf Porsche. Zwei nicht abgesperrte Strassen sorgten während der Rallye und auch nachher für einige Unruhe. WP 3, Rundkurs Oberthann, drei Runden und Auslauf waren 8 km, wovon 2 km nicht Teer waren. Hier fuhr Stöger Bestzeit, vor Härtl und Eichler, gefolgt von Wittreich/Strobl und Tröndle. Die nächsten 13 Plätze lagen nur innerhalb von 10 Sekunden. Die Fahrer schossen sich langsam, aber sicher ein. WP 4: Birkach, fiel leider wegen Unpassierbarkeit aus. Über eine Schleife ging es zurück zur WP 1, "Hardt", auf gleicher Strecke. Bestzeit wieder Härtl, die er allerdings mit dem sehr stark fahrenden Ehepaar Göpfert auf dem neuen Abt-Audi 80 Gr. 2 teilen musste. Auf den weiteren Plätzen folgten Unterbuchberger/Benesch, Kadett, Stöger, Holub und Höhing, beide auf Opel Kadett GT/E Gr. 1.

Die nächste WP war wieder gleich mit WP 2. Bestzeit diesmal Stöger vor Freisler, Härtl, Höhing und Unterbuchberger. Dann Zwangspause.

Hochrechnungen und Zeitvergleiche ergaben Härtl/Verlaan vor Stöger/Schubnell, Holub/Kress und Höhing/Eschwey.

WP 7, Irsingen, 9,2 km Rundkurs, drei Runden, viel Teer und sehr schön, ergab Zeitgleichheit für Härtl und Stöger, gefolgt von Wittreich und Tröndle, Höhing und Freisler. Dann WP 8, Hurlach, 24,5 km Teerkurs mit 3 1/4 Runden, bekannt in Gegenrichtung von der Herkomer 78. Auf der Porsche-Strecke machte Stöger dann auch alles klar für seinen Gesamtsieg, 15 sec. zurück Holub, weitere 7 sec. zurück Wittreich und 3 sec. Härtl. Gesamtsieger der 5. ADAC-Rallye Königsbrunn Stöger/Schubnell auf Porsche. 13 sec. zurück Härtl/Verlaan auf BMW 2002, dann 30 sec. dahinter Höhing/Eschwey auf Opel Kadett GT/E. Die weiteren Plazierungen: 4. Holub/Kress, 5. Wittreich/Strobl, 6. Tröndle/Eggert, 7. Eichler/Deuter, 8. Freisler/Conrad, 9. Göpfert/Göpfert, 10. Glas/Altenberger.

89 Teilnehmer im Ziel zeigten, dass die Strecke nicht sehr schlecht war. Eine sehr schöne Veranstaltung, und man kann nur hoffen, dass es eine 80er-Auflage gibt.

Gerhard Verlaan

Freizeit in neuen Dimensionen!



Das Wohnmobil zum mieten

diebold
reisemobil
Rosenheim-Oberwöhr
Ringstr. 4 Tel.: 08031/35244

Es ist 1/2 3 Uhr früh als der Wecker schrillt. Raus aus den warmen Federn, schnell den Kaffee aus der Thermoskanne trinken, ein paar Bissen essen und mit den letzten Gepäckstücken runter zum Auto. Den zweiten Mann wecke ich durch mein Sturmläuten erst mal auf. Dann geht's aber Ruck-Zuck. Von Würzburg fahren wir nach Markt-Heidenfeld, dort laden wir den dritten Mann ein. Er soll unsere Service-Mannschaft sein. Allein. Über die Autobahn fahren wir über Mannheim in Richtung Saarbrücken. Grenze, der Zöllner schaut skeptisch auf unseren Dachgepäckträger: 4 Reifen und etliche z.T. volle Benzinkanister, was das wohl soll, aber er läßt uns passieren. Nach Metz frühstücken wir erst einmal am Straßenrand in Paris trinken wir bei Sonnenschein in einem Straßencafe einen oder zwei "grand Cafe", schmeckt scheußlich.

Danach husch-husch, route national und Autobahn Richtung Caen und dann Cherbourg. Irgendwo wird auf einmal das Kühlwasser sehr heiß. Hat sich doch tatsächlich eine Schraube an der Lichtmaschine selbstständig gemacht. Ein hilfsbereiter französischer Automechaniker schweißt uns eine Mutter an eine zu lange Schraube, die er dann absägt: Paßt 100%ig und hält heute noch. In Cherbourg kommen wir rechtzeitig zu unserer Fähre, die uns nach Irland bringen soll zur CIRCUIT OF IRELAND RALLY

Abfahrt 20.00 h, Ankunft in Rosslare im Südosten von Irland am nächsten Tag um 15.00 h. Der Zöllner weiß bescheid: "Aha Rally". Aber zwei Dosen mit Wurst nimmt er uns dennoch ab, denn die Einfuhr von Fleischwaren in die Republik ist nicht erlaubt.

Auf unserem Weg in den Norden nach Belfast grüßten uns unzählige Menschen, winkten uns zu und deuteten mit einer Geste an, daß sie uns die Daumen halten würden. Wo immer wir ausstiegen, sprachen uns freundliche und erstaunlich gut informierte Leute an. Alle wußten, wann die Rallye anfängt, wo die Pausen sind, wieviele Teilnehmer diesmal am Start sind, usw. Jedermann war auf's genaueste informiert. Und alle wünschten uns "Good luck!". So herzlich bin ich als Rallyefahrer noch nirgends empfangen worden. In Belfast angekommen führte uns sofort ein netter Mann zum Büro des Automobilclubs. Ein ca. 65-jähriger Mann sprach mich auf der Straße an und wünschte uns Glück und schüttelte mir die Hand und so ging das in einem fort.

Am Abend saßen wir in einem uralten Pub als zwei gleichaltrige mit Rallyejacken gekleidete Iren uns ansprachen. Nach einer Viertelstunde Plaudern fragten sie uns, ob wir nicht mit ihnen auf ihre Farm kommen wollen. Wir könnten dort übernachten, in ihrer Garage das Auto durchschecken und bei ihnen bleiben. Sie waren gerade dabei, sich einen Gruppe 2 BMW aufzubauen, da ihr alter bei einem Unfall zerstört wurde. Na, wenn das kein Zufall ist. Es blieb uns also keine andere Wahl, als mit ihnen zu kommen. So verbrachten wir auf einem Bauernhof, etwa 40 miles außerhalb von Belfast, unseren ganzen Urlaub. Einer der beiden Brüder bot sich unserem Mechaniker sogar als Service-Mann an, kümmerte sich um die Beschaffung eines Leihwagens, was an Ostern dort gar nicht so leicht ist, und dann wurde das arme Auto erst einmal umgebaut: Löcher gebohrt für eine Flexilight, eine Steckdose für eine Halogenhandlampe, der Dachgepäckträger, den wir auf dem BMW hatten wurde auf den Sunbeam gepflanzt, ein Polizeiblaulicht darauf installiert usw., usw.

Die ganze Familie war um unser Wohl besorgt, Essen und Trinken bekamen wir im Überfluß. Wieviele cup of teas ich dort getrunken habe, weiß ich heute nicht mehr.

Alle Freunde und Bekannte kamen plötzlich zu Besuch, um uns kennenzulernen, es war riesig. Bei der technischen Abnahme, die bei unserem Auto recht oberflächlich war, interviewte mich ein Sprecher 10 Min. lang und eine riesige Menschenmenge bestaunte das einzige deutsche Team. Vorsorglich erzählte ich überall, daß wir mit dem Rallyeauto auch wieder die 1400 km heimfahren müssen, man weiß ja nicht. Die Show war auf unserer Seite. Der zweite BMW am Start gehörte einem Holländer, er fiel aber bald aus.

Um es kurz zu machen: Die Rallye war so phantastisch durchorganisiert, daß man nicht den geringsten negativen Kritikpunkt finden konnte. Die WP-Sträßchen genauso breit wie das Auto, man könnte auch sagen, sie waren saue. Zwar ohne Gräben, aber immer liefen sie zwischen kleinen Böschungen. Solch eine Böschung sprang mir dann auch noch auf den linken Scheinwerfer und das Auto klemmte in dem ca. 2,50 m breiten Gäßchen. Oh Mann. Good luck.

Das Markanteste neben den 100 % Asphalt waren die Unzähligen Kuppen, Kuppen, Küppchen und wieder Kuppen. Die vielen Luftsprünge können ein Auto sehr schnell zermürben. Holprig sind die Straßen dort. Knüppelhart. Beim Abbremsen hat unser BMW so oft auf dem Schutz aufgeschlagen, wie er es im Schotter selten tut. Und die vielen YUMPs. Mit aufgeschlagenem Schutz. Die einheimischen Fahrzeuge sind daher hart wie Rennautos und schlagen dennoch oft genug durch. Brutal, brutal.

Wir waren auf Schonung aus und fuhren maximal 6000 Umdr. Sind die Wege auch schmal, eng und kurvig, so bewegt man sich dennoch ständig im 4. und 5. Gang. Sauschnell und schön. Wenn ich schreibe "tausende von Zuschauern", so klingt das sicherlich übertrieben, aber es stimmt!! BBC übertrug 1/2 Stunden live im Fernsehen!! Im Radio kamen ständig "rally news". Rallye total.

Unser trauriges Ende in einer Nachtetappe möchte ich hier nicht schildern.

Jedenfalls konnten wir die einheimischen Fahrer ohne Gebetbuch fahren sehen, Uns ist schier das Herz stehen geblieben. Die donnern mit Gruppe-4-Escorts durch die Kurven, daß das eine, dann das andere Vorderrad in die Luft geht, fliegen mit Racingreifen von einem Drift in den anderen. Unglaublich. Da aber auch in Irland nur mit Wasser (wenn auch mit sehr sauberem) gekocht wird, kamen nur noch 55 Teams in Wertung an. Dem Russel Brookes knickte das Auto in der Mitte nach einem Sprung, wie sich das so gehört, sodaß die Türen um gut 4 cm überstanden und nicht mehr schlossen. Wieviele Stoßdämpfer bei dem späteren Sieger Pentti Airikkala gewechselt wurden kann man nur ahnen. Wir hatten das Vergnügen, bei einem Service zuzusehen. Elf Mann fummelten am Wagen, jeder mit einer speziellen Aufgabe betraut, kaum ein Wort wurde gesprochen. Erhellte wurde diese Nachtszene von drei riesigen Halogenlampen, die auf ausfahrbaren Stativen auf den Dächern der drei Service-Klein-Lkw montiert waren.

Stig Blomquist hatte unlösbare Bremsenprobleme und wechselte 50 mal die Bremsklötze. Mehrere Brems-scheiben hat er auch aufgearbeitet. Tja, die Werksautos.

Nach der Rallye brachten wir unser Auto wieder in Schuß und viel zu früh mußten wir den Heimweg antreten.

Ich glaube, wir hatten alle sehr feuchte Augen, als wir uns von unseren Freunden verabschieden mußten. Ich ließ ihnen einige unserer Fratzteile, die sie dort nur schwer bekommen können, zurück. Als kleine Geste für eine überschwengliche Gastfreundschaft, wie sie bewogender nicht sein kann. Eines steht für uns fest: Lieber ein ganzes Jahr keine Rallye mehr gefahren und gespart, um im nächsten Jahr wieder am Circuit of Ireland teilnehmen zu können.

Rainer Greubel

● Oberroll-Bügel und -Käfige, Unterboden- und Tankschutz aus Alu und Stahl ●

HEIGO
RALLYETECHNIK

Stützpunkt in Südbayern für

FERODO-Scheibenbremsbeläge

In Rennqualität DS 11 für alle Wettbewerbsfahrzeuge — Jetzt auch für Golf GTI, Audi, Scirocco, Kadett GTE und BMW 320 lieferbar! — Die 10 Weltmeister der letzten 15 Jahre vertrauten auf

FERODO — Sie auch?

auto sport scherer
ampfingstraße 35
münchen
tel. 403134

SERVICE RUND UM SPORTLICHE AUTOS

kreillerstr. 71

tel. 43 57 91

auto service scherer

Kleber RS und Michelin Sportreifen
zu internationalen Liz.-Fahrer-Preisen

Achtung NG-Slalom!
Alle straßenzugelassenen Dimensionen
in Racingmischung

6. OBERPÄLZER ADAC RALLYE

3. März 1979



Den Saisonauftakt zur Bayer. Rallyemeisterschaft bildete in diesem Jahr nach einjähriger Zwangspause die "6. Oberpfälzer ADAC Rallye" in Sulzbach-Rosenberg. Überraschenderweise fanden nur 55 Teams den Weg in die Oberpfalz u.a. auch die Scuderianer Härtl/Verlaan, Schlee/Haardt und Renate Göpfert. Drei Tage vor dem Start wurde die Rallye fast zu einem Debakel, als die Bundeswehr die Übungsplatzverträge widerrief und somit zwei Drittel der gesamten Wertungsprüfungen wegfielen. Dem Veranstalter blieb nun nur die Wahl entweder die Veranstaltung abzusagen oder in Nacharbeit eine neue Veranstaltung zu erstellen. Man entschloß sich zur Nacharbeit und somit konnte am Samstag gefahren werden.

Nach dem Start am Samstag um 8.00 Uhr in Sulzbach-Rosenberg wurden den Teilnehmern als WP 1 ein 10-km langer Rundkurs bei Ehrenfeld serviert, der sechsmal zu umrunden war. Bei dieser ersten Prüfung, die einigen Teams Reifenprobleme brachte, da die Strecke teilweise vereist war, trennte sich bereits die Spreu vom Weizen. Bestzeit setzte auf dieser ersten WP Vogl/Hupf auf einem serienmäßigen Kadett vor dem favorisierten Stöger/Schubnell auf dem ex-Kuchler Porsche. Hier kam bereits das vorzeitige Aus für zwei Scuderianer. Während Härtl/Verlaan in der dritten Runde auf einen langsamen Teilnehmer aufliefen, diesen touchierten und sich dabei den Kühler leckschlügen, verabschiedete sich Frau Göpfert mit einer Rolle vorwärts, mit der der Golf nicht einverstanden war. Um einen evtl. Motorexitus auf den restlichen drei Runden vorzubeugen beschlossen beide, die Rallye vorzeitig abzuhacken.

Nach der kurzen WP 2 südlich von Amberg, in der wieder Vogl mit 6 sec. vor Werner Porzelt auf Ford Escort die Bestzeit markierte, führte die Strecke zurück nach Sulzbach-Rosenberg. Hier war auf der bereits traditionellen WP "Annaberg" der erste von drei Durchgängen zu absolvieren. Auch hier war Vogl wieder der überragende Mann des Feldes und setzte wieder Bestzeit mit 10 sec. vor Werner und Heller beide auf Escort.

Nach der Zwangspause in Sulzbach stand der 2. Durchgang der WP "Annaberg" auf dem Programm. Vogl fuhr wieder exakt die gleiche Zeit und verwies Werner mit 14 sec. Rückstand auf Platz 2 gefolgt von Meyer/Zollhöfer auf BMW mit 1 sec. Rückstand.

Zur WP 5 bewegte sich der Rallyetroß wieder nach Ehrenfeld wo eine verkürzte Version der WP 1 gefahren wurde. Nach einer Verzögerung durch die Zeitnahme durfte hier wieder 6 Runden lang geblasen werden. Fast schon erwartungsgemäß war Vogl wieder der Schnellste. Mit 23 sec. Rückstand folgten Suttner/Eder auf dem Kadett. Das vorzeitige Aus kam in dieser Prüfung auch für Kuhlmann/Forster, deren Motor plötzlich streikte. Auch Stöger und Werner mußten größere Pausen einlegen, sodaß sich der Vorsprung des führenden Vogl auf mittlerweile 3 Minuten vergrößerte.

Bei der anschließenden WP 6 gelang es erstmals Werner die Mehr-PS seines Escorts auszuspielen und setzte Bestzeit vor Stöger und Vogl. Abschließend wurde der dritte Durchgang der WP "Annaberg" gefahren, bei der wieder Vogl vor Heller und Suttner dominierte.

42 Teams erreichten am Abend das Ziel in Sulzbach-Rosenberg, wobei Vogl mit 6 Bestzeitung und 211 sec. Vorsprung seinen ersten Gesamtsieg verbuchen konnte. Die weiteren Plätze im Gesamtklassement belegten Werner/Porzelt und Suttner/Eder alle auf Gruppe 1 Fahrzeugen. Von den Scuderianer blieb letztlich noch Schlee/Haardt auf dem Kadett GTE übrig, die mit einem 4 Platz in der Klasse die Rallye recht erfolgreich abschlossen.

H. Pongratz

Oldies, but Goodies (Teil 2)

Für all diejenigen, die beim letzten Mal nicht dabei waren: Es geht hier um Freud und Leid eines Scuderianers, der mit historischen Rennwagen aktiv wurde.

Alsdann: Die alljährlich bedeutendste Veranstaltung am Nürburgring stand bevor. Nach zaghaften Anfängen vor 6 Jahren hat sich dieses Rennen inzwischen in einer Art entwickelt, die - zumindest zeitmäßig -

Grand Prix Aufwand erfordert: Donnerstag Anreise (sehr geruhsam- schleppen Sie einmal von München bis zum Nürburgring mit einem 34 PS-Käfer: Die Schönheit deutscher Lande kann voll auskosten werden), Freitag Vormittag techn. Abnahme, am Nachmittag dann freies Training. Vorher aber noch ein kurzer Gang durchs Fahrerlager: Wie üblich die Engländer mit ca. 40 % der 250 Starter sehr stark vertreten. Teilweise kommen sie mit ihren Wettbewerbsautos noch auf der Straße angefahren: Dieses Jahr machte die Geschichte die Runde, daß der Fahrer eines offenen HWM-Jaguar-Renn-

sportwagens nach einem Regenguß an der belgischen Grenze die Zöllner einigermaßen verblüffte, als er anfang, mit einer Blechdose sein Cockpit auszu-schöpfen.



Einzigartig, wie jedes Jahr, der Morgan-Dreirad-Clan: Eine Sirpe für sich, öltriefend schon vor dem Rennen (nachher noch mehr, weil die freiliegenden Ventildfedern des 80 Ps-JAP Motors via Spritzölschmierung überflüssiges Rizinus gleichmäßig über den Fahrer verteilen) und ein Fahrstil zum Wegschauen (die kleinen Seilzugbremsen waren noch nie sehr gut, Anstellen ist daher die Devise beim Abbremsen der Südkurve aus ca. 180 km/h). Die Aristokraten der Szene: Die Frontmotor-Formel 1 der Jahre bis 1960, die Maseratis 250 F, Ferraris, BRM u. wie sie alle heißen. Autos, die in ihrer Ästhetik Kunstwerke darstellen... Sicher hierzu zählen auch die britischen ERA's mit ihren Kompressormotoren, deren Geheul am Nürburgring inzwischen nicht mehr wegzudenken ist. Die diesjährige Veranstaltung stand unter dem Motto "30 Jahre Ferrari Monoposti" - eine dementsprechend große Zahl der roten Renner aus Maranello war erschienen. Peinlich nur, daß bei einer Demonstrationrunde alter u. neuer Ferraris am Sonntag ausgerechnet das jüngste Produkt des Hauses, ein Berlinetta Boxer, in einer Ölwolke den Geist aufgab.... Die Szenerie war also gesetzt - in der 1300 GT-Klasse stand die übliche Herde von italienischen, holländischen und deutschen Alfa Zagatos 3 Lotus Eliten gegenüber: Aus England war das dortige Meisterschaftsauto gekommen, dazu ein Holländer sowie meine Wenigkeit. Bereits im Training wird klar: Die Engl. Elite ist kaum zu halten, mit in der ersten Reihe steht mein Kleiner, es folgen Elite Nr. 3, dann die Alfas und ein sehr schneller 1100 cc Alpine.



Der Start zum ersten Lauf am Samstag läuft problemlos, die ersten 5 Runden Windschattenfahren mit dem Engländer, einmal gelingt es mir kurz, mit einem Ausbremsmanöver die Spitze zu übernehmen im Zieleinlauf dann aber ein zweiter Platz mit über 30 Sekunden Vorsprung vor dem Dritten, einem Alfa. Eigentlich also eine beruhigende Ausgangssituation für den 2. Lauf am Sonntag.

Fortsetzung folgt
Heinz Schreiber

"Das fiel mir auf"

Gar mancher lernt's nie
Gar mancher probiert's

Aber eigentlich wollte ich ja garnicht vom Skifahren schreiben, sondern vom Rallyefahren, da ich Anfang Februar Gelegenheit hatte, anlässlich der "Rallye Bavaria" zu diesem Thema einige Studien zu betreiben.

Als Erstes möchte ich - siehe Titel - die Fahrer ansprechen. Ich beobachtete diese für längere Zeit und während z.T. dreimaliger Durchfahrt an einer ca. 150 Grad Rechtskurve mit anfangs Eis, später gemischtem Belag. Es war, kurz gesagt, frustrierend. Was da alles von den "Herren Fahrern" geboten wurde, war einfach haarsträubend. "Gott" Handbremse trieb die seltsamsten Blüten. Es gab aber auch einige wenige Lichtblicke in dem Feld der knapp 100 Starter. Hier wäre als erster Happy Freisler zu nennen, der seinen Commodore vom ersten bis zum letzten Durchgang in Idealinie und ohne den geringsten spektakulären Schlenker um das Eck trieb, während sein Co "el Condor" Hannes Geier den Funktionären und Zuschauern freundlich zuwinkte. Doch von den nun folgenden "Drivern" (muss wohl von "driften" kommen) kann ausser Kastenberger auf Ammers Kadett kaum einer von sich behaupten, den nachfolgenden Konkurrenten nicht wenigstens einmal ins Angesicht geschaut zu haben. Es gab sogar mehrere, denen dies von 15 gezeiteten Durchfahrten mehr als 10x passierte. Schnell, kämpferisch, und ohne Handbremse, fiel mir eigentlich von den Hubraumstärkeren nur noch Mattig auf, welcher souverän seine Runden zog und es nach dem ersten Dreher bereits "gelernt" hatte. Auch kämpferisch, aber weniger schnell "lernend", Jürgen Kaufhold, welcher im ersten und zweiten Durchgang Pirouetten drehte und erst nach 10 "Trainingsrunden" zu seiner Form fand. Gleiches oder ähnliches wäre von vielen zu sagen, hier erwähnt zu werden ob ihres relativ guten Stils und schnellen "Lernens" verdienen Unterbuchberger, Moosleitner und Heller, sowie zwei Teams mit Kennzeichen NES und TIR, welche von mir mangels Programm nicht näher identifiziert werden konnten. Waren die an dieser Stelle postierten Funktionäre "Wurmi" und "Pater" Bernhard Eiert bei den "Grossen" voll beschäftigt, die Teams vor gedrehten Fahrzeugen zu warnen bzw. langsameren Fahrern den schnellen Hintermann blau zu signalisieren (auch Freisler stünde es gut an, auf "Blau" zu reagieren), hatten sie bei den "Frontlern" und den "Kleinen" zu tun, die Pylonen und Bänder aussen des

öfferten zu ordnen. Erwähnenswert hier Schöllner, anfangs mit Drehern, dann aber souverän schnell, das Ehepaar Göpfert, solange sie dabei waren, und Oldtimer Prankl, der es im "Alter" doch zu lernen scheint. Insgesamt gesehen war es interessant, den Bewegungsablauf von ca. 90% der Fahrer zu beobachten: kurz bzw. bei Einfahrt in die Kurve rechte Hand vom Lenkrad (obwohl sie dort wesentlich notwendiger gewesen wäre) - leichtes vor- und nach-rechts-neigen des Oberkörpers - dabei (meist zu kleiner) Lenkradeinschlag - ein kurzer Ruck des Oberkörpers - und anschliessend dummer Gesichtsausdruck, wenn der Blick gen Start gerichtet war.

Doch nicht nur für die Fahrer gilt der Titel. Auch für den Veranstalter fällt ein erkleckliches Stückchen ab. Wann sind es eigentlich die doch relativ vielen Fahrer aus ausserbayrischen Landen genauso wie die Einheimischen leid, ewig das Versuchskaninchen zu spielen? Waren es 1973 und 74 noch relativ "normale" Bavarias, ging bereits 75 das "Genehmigungs-Tricksen" an. 1976 "pausierend" wurde 77 erstmals die reine "Rundkurs-Rallye" kreiert, wie es in OK Klemenz' Modebranche wohl heissen mag. Als neuer Versuchsballon wurde nun eine Winterrallye versucht. Und eine weitere Neuerung wurde gleich zusätzlich eingebaut. Es wurde nämlich in zwei Gruppen gestartet, die eine rechts, die andere links herum, um es in etwa kurz auszudrücken. Sinn dieser Massnahme sollte wohl sein, die Gesamt-Veranstaltungszeit drücken und die Siegerehrung noch frühzeitiger durchführen zu können. Übersehen wurde dabei offensichtlich, dass in die WP's nur in Minutenabstand eingefahren werden kann (zumindest sollte) und damit der Engpass in jenen Sonderprüfungen, in welchen mangels optimal durchdachten Zeitplanes die erste Gruppe noch nicht fertig, die zweite aber schon da war, bereits vorprogrammiert war. Und wenn dann noch dazu einfach übersehen oder vergessen wird, die zwangsläufig auftretenden Wartezeiten zwischen ZK und WP-Start von mindestens zwei, meist aber drei bis vier Minuten in den Zeitplan einzubeziehen, kann es passieren, dass z.B. in Oberschleissheim der Sanka nur bis 14 Uhr bestellt wird. Hätte sich OK die Mühe gemacht, nur einmal klar und den Gesetzmässigkeiten einer Rallye entsprechend zu rechnen, wäre er von selbst schon darauf gekommen, dass vor 15 Uhr in Oberschleissheim beim besten Willen nichts drin war. Dann wäre es auch nicht passiert, dass der Sanka vorzeitig die Szene verließ und bis zur Ersatzbeschaffung eine weitere knappe Stunde Verzögerung zu verbuchen war. Übrigens: die Service-Regelung klappte offenbar. Erwähnen will ich hier an dieser Stelle noch, dass die erwähnten Verzögerungen in keinem Falle dem sehr umsichtig und sauber arbeitenden WP-Leiter Martin Krisam mit seinen zahlreichen Helfern von der Scuderia München anzulasten ist. Ich möchte damit aber nicht sagen, dass Martin Krisam absolut nichts mehr "lernen" könnte, z.B. dass ein WP-Leiter, auch wenn ein Gausportsekretär im Fahrzeug sitzt, nichts auf einer noch befahrenen Strecke unter Behinderung von Teilnehmern zu suchen hat. Dass auch Sportkommissare nicht fehlerfrei sind, beweist die Meinung von Herrn Solf, dass Oberschleissheim mit Funktionären überbesetzt wäre, obwohl z.B. zu diesem Zeitpunkt ein Posten von nur einem Mann bewältigt werden musste, für den zwei Mann fast noch zu wenig waren. Dass auch Scuderia-Mitglieder (Vorstandsmitglieder eingeschlossen) noch lernen können, soll dieser abschliessende Absatz verdeutlichen. Am "Funktionärs-

verpflichtungsclubabend" wurde darum gebeten, dass Scuderia-Fahrer, wenn schon, dann in Oberschleissheim auszufallen hätten, um als Ablösung an Ort und Stelle gleich zur Verfügung zu stehen. Diesem Ansinnen (Ausfall) kamen auch einige prompt nach, andere kamen nach dem Ausfall sofort. Nur: als Streckenposten habe ich sie nicht gesehen. Oder glauben ein Herr Härtl bzw. Verlaan, dass sie unter so erlebten ehemaligen und noch aktiven Rallyenamen wie z.B. Fam. Naumann, K.-H. Humpert, Chr. Fellingner, Eugen Hesse, Wurmi und Pater Bernhard fehl am Platze gewesen wären?

Auch eine Art von Clubpolitik. Der "Verbrecher" dieser Zeilen hat übrigens auch erkannt, dass er wieder mal viel zu viel geschrieben und kritisiert hat, und Selbsterkenntnis soll ja bekanntlich der beste Weg zur Besserung sein. Damit verbleibt bis auf ein Neues

Euer HYRONIMUS

Wie man sich gurtet -
- so zahlt man

Haben Sie in Ihrem Fahrzeug Hosenträger-Gurte eingebaut - oder planen Sie demnächst die Umrüstung?

Seit kurzer Zeit ergibt sich neben der praktischen Um- bzw. Einbauarbeit in manchen Fällen auch noch der - wie immer mit Kosten verbundene - Bürokratieweg über TÜV und Zulassungsstelle.

Was ist nun zu beachten?

Wenn Sie die Hosenträgergurte in ein Fahrzeug mit mehr als zwei eingetragenen Sitzplätzen einbauen, müssen Sie das Auto bei einer TÜV-Prüfstelle vorführen. Dort werden die Gurte als wahlweise verwendbares Zubehör in den Kraftfahrzeugbrief eingetragen, wobei wegen der beiden "Hosenträger" bzw. wegen des hinter den Schultern gemeinsam laufenden Gurtes eine Sitzplatz-Reduzierung verfügt wird.

Diese TÜV-Eintragung ist nicht wegen der Gurte selbst, sondern nur wegen der damit

verbundenen Sitzplatz-Beschränkung notwendig. D.h.: Sollten Sie z.B. wegen eines Überrollbügels bereits eine Sitzplatz-Beschränkung eingetragen haben, so entfällt die TÜV-Vorführung wegen der Gurte.

Wie oben bereits erwähnt, kann die Eintragung wahlweise erfolgen, achten Sie darauf bei der TÜV-Prüfstelle !! Dann können Sie die "Hosenträger" (falls sie zusammen mit den serienmässigen Dreipunktgurten montiert wurden) jederzeit kurzfristig entfernen und verfügen automatisch wieder über die alte Sitzplatzzahl.

Kleiner Hinweis am Rande: Verfallen Sie bitte nicht auf die Idee, den gemeinsamen Strang im Fussraum hinter den Vordersitzen zu befestigen, um so die hintere Sitzbank freizuhalten. Die körperlichen Folgen sind hierbei fatal !!!

Umfangreiche Tests von Gurtherstellern haben gezeigt, dass es durch die Schlaufenwirkung des Gurtes bereits bei leichten Rückhaltekräften (Körpervorfall bei Fahrzeugaufprall) sofort zu Schlüsselbeinbrüchen kommt. Also: Befestigung hinten nur auf der Hutablage (entsprechend verstärkt) oder an den Befestigungspunkten zwischen Rücksitzlehne und -bank.

Damit der ganze Zirkus auch komplett ist, legen Sie den event. geänderten Kfz-Brief zur Änderung des Kfz-Scheines noch bei der Zulassungsstelle vor.

Ist doch alles ganz einfach - oder ??

Hannes Geier

Es stimmt nicht, daß

... bei unseren Veranstaltungen grundsätzlich schlechtes Wetter herrscht, damit alle einen kühlen Kopf behalten

... wir für den Club-Slalom ein Autobahn-Teilstück mit Bodenheizung hatten

... wir auf der vorgeschriebenen Versicherungs-Bestätigung beharrten, um nicht so viele Teilnehmer zu haben

... es für die meisten Teilnehmer nicht selbstverständlich war, uns dieselbe vorzulegen

... der Redaktion mehr Berichte zugehen, als ihr lieb ist

... wir deshalb auf monatliche Erscheinungsweise umstellen

... am Salzburgring vorsorglich Schneeschaukeln im Materialwagen lagen

... Dieter Janssen am ADAC-Sportfahrerlehrgang teilgenommen hat, damit er beim Slalom als Rennarzt fit ist

... unser ONS-Slalom am Salzburgring stattfand, weil dort noch die Poller vom Sportfahrerlehrgang rumstanden

... Schani auf BMW umgestiegen ist, weil der Käfer in Königsbrunn bis ins Ziel gehalten hat

... er mit dem Bayrischen wieder regelmäßig ausfällt

... manche Rallye-Fahrer einen Funk brauchen, weil im Servicewagen der bessere Franzer sitzt

... "el Condor" am Salzburgring mit M&S fuhr, weil er irgendwo eine Schotterpassage vermutete

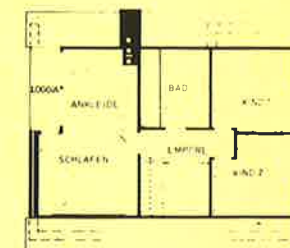
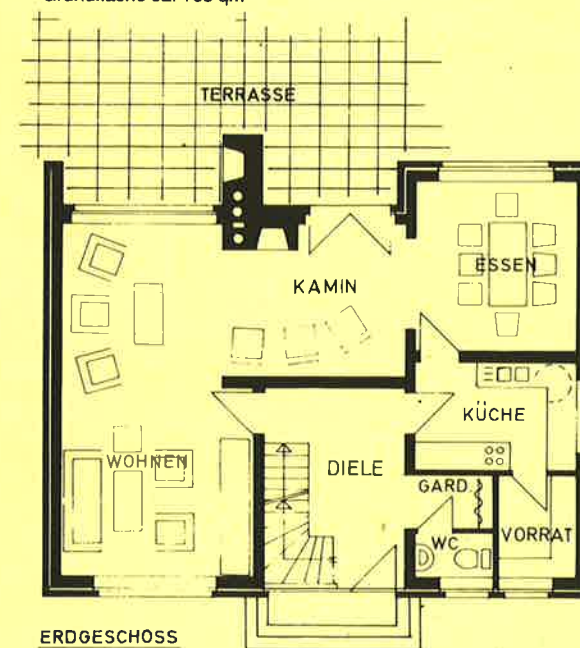
... es im Toyota-Cup so viele Starter gibt, wie im Kadett-Cup Gold-Medaillen

... Schrotti bei der Costa Smeralda war, weil er dort mehr Slalom fahren konnte, als in Oberschleissheim

HOLSTEIN-HAUS



Ein Haus für kleine Grundstücke: Viel Wohnraum auf kleiner Grundfläche. Empore und Kamin ergänzen den großzügigen Eindruck. Interessant die Teilloggia. Grundfläche ca. 168 qm



DACHGESCHOSS



KELLERGESCHOSS



Beratung und Verkauf München:

Mo.—Fr. 8—20 Uhr

Sa. und So. 10—18 Uhr

Tel. (089) 351 70 33 — 35

Moosacher Str. 22, 8000 München 40

Liebe Mitglieder!

Kurz vor dem zweiten REPORT ein neues Info-Blatt mit letzten Neuigkeiten und aktuellen Terminen.

1. Filmabend - Filmnacht

Hellmut Deimel, nicht nur unseren Österreich-Fahrern ein Begriff, kommt nach München. Zusammen mit anderen Clubs wird gerade ein entsprechender Saal geordert - der Termin hängt noch in der Schwebe. Deimel wird ein Mammut-Programm zeigen, wie es selten so konzentriert geboten werden kann.

2. Unser Club-Slalom am Sonntag, 8.4.79

Nach der Rallye Bavaria gleich der zweite Funktionier-Aufruf, und zwar zu unserem Club-Slalom auf einem Autobahn-Abschnitt im Münchner Norden. Alle Poller-Hüter und Fahndl-Schwinger werden gebeten, sich spätestens am Clubabend, 3.4., zu melden. Die näheren Einzelheiten (Treffpunkt, usw.) werden rechtzeitig mitgeteilt.

3. ONS-Slalom 1.5.79

In diesem Jahr wird wieder auf dem Salzburgring gekurvt (die Schlangenlinien der Funktionäre am Vor-abend im Hotel sind härter als der ganze Slalom - Insider fragen!). Wer nach dem 8.4. schon entsprechende Routine, bzw. noch genügend Ausdauer (nicht nur bei der Quartiers-Belagerung) hat, soll dran denken: Dienstag, 1.5.!! Wie wär's mit einem verlängerten Wochenende in Salzburg ?? Kaufi organisiert gerade Oldtimer zur Teilnahme - sicher ein interessantes Bild am Ring.

4. Beitrag 1979

Keiner kann mehr sagen, er wüsste nicht wieviel, oder wohin: heuer gibt's Beitrags-Rechnungen! Ernst Appel, der Mann auf unserem Geldsack (nicht drauftreten - er sitzt sehr weit unten !) nimmt die Scheinchen auch persönlich entgegen. Wie auf der HV beschlossen, DM 50.- (bis zum 2. April-Clubabend zahlbar)! Danach DM 60.-. Auch hier nochmal die Konto-Nrn.:

67-150 300 Stadtparkasse München (BLZ 701 500 00)

649 46-809 Postscheckamt München (BLZ 700 100 80)

5. Veranstaltungs-Termine

- 23./25.3. ADAC-Sportfahrerlehrgang, Salzburgring
- 24.3. Harz-Heide-Fahrt
- Club-Ori MSC Traunreut
- Club-Ori AMC Bayreuth
- 24./25.3. Rallye Trifels, DM
- 25.3. Slalom Olching
- 31.3. Club-Ori AMC Bad Aibling
- 31.3./1.4. Lavantaler Mitternachts-Rallye (A)
- 1.4. Club-Slalom MSC Indersdorf
- Club-Slalom PMC München
- 6./8.4. Saarland-Rallye, DM, EM
- 7.4. Ori MSC Karlsfeld
- 8.4. Club-Slalom Scuderia München (s.o.)
- 20./22.4. ARBÖ-Rallye (A)
- 22.4. Club-Slalom MSC am Tegernsee
- 28.4. Club-Ori MSC Lam (Näheres bei Hans Rainer am Clubabend!)
- 29.4. Club-Slalom MSC Unterpfaffenhofen-Germering

Das war's in Kürze von Ihrer
SCUDERIA MÜNCHEN e.V. im ADAC