

SCUDERIA REPORT 2 / 1991

SCUDERIA

MÜNCHEN



Robert Göpfert auf Opel GSi
Einsatz 1991 in der DTT

Südbayerns aktiver Zubehörhändler **auto sport scherer** macht Ihr Auto zum Sportgerät!

DUNLOP PIRELLI MICHELIN

RS Sportreifen

FERODO

Scheibenbremsbeläge
Rennqualität DS 11

Stützpunkt in
Südbayern für

HEIGO

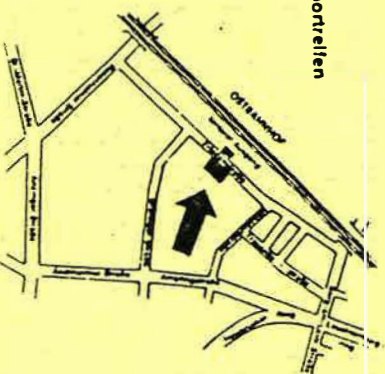
Überroll-Riegel und -Kllege
Unterboden- und Tankschutz aus Alu und Stahl
Lizenz: Rabat - Versand: Express-Nachnahme



Rennbekleidung



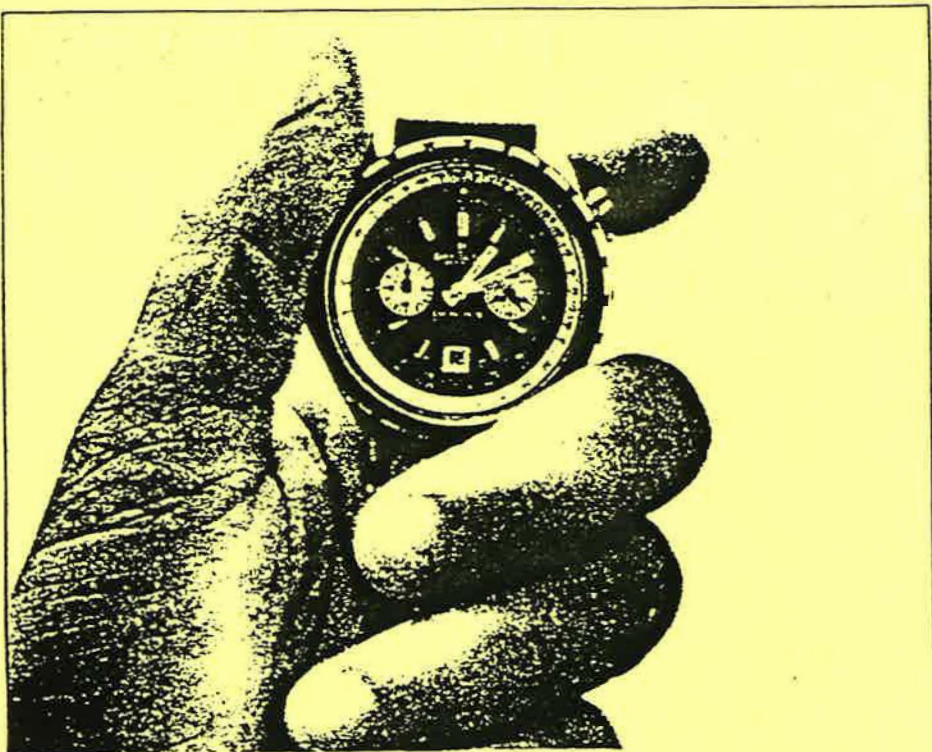
Fahrschuhe



Das ass,
auto sport scherer

Wenn es um die Ausrüstung Ihres
Autos für Motorsport geht

Friedenstr. 18, München 80
Telefon 40 31 34



SCHICKEN SIE IHR GELD DOCH 'MAL BEI UNS INS TRAINING!

Wenn Sie bei Ihrer Geldanlage auf «Sieg» setzen, dann sollten Sie sich einmal mit einem unserer Berater unterhalten. Denn er weiß, wie er Ihr Geld richtig trainieren muß, um es in Hochform zu bringen. Kommen Sie doch einmal vorbei!

Stadtsparkasse München
immer für Sie da, wenn's um Service + Leistung geht



LIEBE SCUDERIANER,

schon den 2. SCUDERIA REPORT halten Sie dieses Jahr in Ihren Händen: es geschehen immer wieder kleine Überraschungen mit denen Sie von der Vorstandschaft und engagierten Mitgliedern überrascht werden.

Engagieren Sie sich auch einmal im Jahr, und denken an die Gaudifahrt zum Sommerfest. Mitmachen hat sich noch immer gelohnt.

Viel Erfolg dabei und bei anderen sportlichen Gelegenheiten wünscht Ihnen,

Martin Krisam



SCUDERIA MÜNCHEN

Wenden Sie sich in allen Fragen zum und um den Club
SCUDERIA MÜNCHEN EV. im ADAC
an die

Geschäftsstelle Friedenstr.18, 8000 München 80
Tel. 089 / 4031 34

oder an die offiziellen Vertreter:

1. Vorsitzender Martin Krisam 78 16 02

2. Vorsitzender Rainer Scherer 40 31 34

Sportleiter Hildegard Schöttmüller 65 81 08

Schatzmeister Renate Göpfert 08131/4752

Beisitzer Herbert Göpfert 08131 / 47 52

CLUBABEND: Jeden ersten Mittwoch im Monat in der
Gaststätte FLORIANSECK, Pullacher Platz 6,
8000 München 70, Tel. 723 72 00 (Nähe Tierpark)
Beginn 20.00 Uhr

Gäste sind bei unserem Clubabend immer
herzlich willkommen!!!



SPORTFAHRER STAMMTISCH: Jeden dritten Mittwoch
im Monat ab 20.00 Uhr treffen sich die aktiven und
passiven Mitglieder und Freunde der Scuderia München
in der Clubgaststätte FLORIANSECK zu einem
gemütlichen Raatsch.

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



Deutsche
Tourenwagen
Trophäe

1. Lauf 10. - 12.05.91

XVIII. Int. ADAC-Bilstein-Super-Sprint
Nürburgring

Bedingt dadurch, daß der Int. ADAC Bilstein-Super-Sprint auf der verkürzten Grand-Prix-Strecke gefahren wurde und dadurch nur 34 Fahrzeuge im Rennen erlaubt waren, vereinbarten der Veranstalter und die DTT-Organisation 2 DTT-Rennen. Ansonsten hätte man bei den 50 DTT-Startern gleich beim ersten Lauf 16 Fahrer nach Hause schicken müssen. Die Zweiliterautos mit 20 Teilnehmern fuhren somit ihr eigenes Rennen. Roland Senge konnte, nachdem seine beiden Teampartner Heinz-Otto und Jürgen Fritsche ihr Kadetts mit Reifenschaden an der Box abstellten, einen sicheren Sieg nach Hause bringen. Zweiter wurde Markus Arndt vor dem jungen Robert Göpfert, der zur großen Überraschung vom 11. Startplatz aus eine tolle Aufholjagd startete und sich am Ende als Dritter auf dem Treppchen sah. Der erste Peugeot 309 mit dem DTT-Vizemeister Achim Kowalski landete auf dem fünften Platz.

Im Rennen der beiden großen Klassen wurde ebenfalls hart um jeden Platz gekämpft. Interessant war der erste Einsatz der Nissan Skyline GTR von Arnold Matschull und Gerwin Scholz in der Klasse über 2500 ccm. Matschull schied im Rennen an führender Position mit einer defekten Benzinleitung aus. Berthold Bermel auf Ford Sierra 4x4 profitierte davon und konnte seine ersten 20 Punkte auf sein DTT-Konto verbuchen. Michael Hess und Robert Walterscheid-Müller liefen hinter Bermel ins Ziel ein. In der Klasse bis 2500 ccm, der sogenannten BMW-Klasse, überraschte schon im Training Michael Neumeister im Herpa M 3 mit der Bestzeit. Das Rennen lief wie geplant. Ohne Probleme fuhr Neumeister einem Start-Zielsieg entgegen. Zweiter wurde Martin Wagenstetter nach einem harten Kampf mit Andreas Lautner.



ZWISCHENSTAND IM CLUBPOKAL

(nach 2 Läufen)

	24.03.91 PMC Bildersuchf.	27.04.91 M-Schwaben Geschickl-Turnier	Gesamt
1. Scherer Rainer	0	25*	50
2. Herzog Christiane	0	24*	48
3. Schottmüller Hildeg.	23*	0	46
4. Naumann Ralph	0	23*	46
5. Wenz Herbert	25	0	25
6. Naumann Axel	24	0	24
7. Elberskirch Jürgen	0	22	22

* = JOKER gesetzt

3. LAUF

ZUM CLUBPOKAL

am 13.07.1991 zur GAUDIFAHRT nach GANTENHAM

START: von 11.00 - 13.00 Uhr

STARTORT: Firma Gendlgruber, Siegfriedstr. 9, 8000 München 40

STARTGELD: DM 20,00 pro Person

Kinder unter 16 Jahren frei; am Ziel gibt es, wie in Gantenham Tradition, Kaffee und Kuchen, sowie Bier und alkoholfreie Getränke kostenlos

SONSTIGES: Gute Laune und schönes Wetter mitbringen

Viel Spaß während der Fahrt und beim anschließenden Fest in Gantenham wünscht allen Teilnehmern Fahrtleiter Raimund Thalmeier und Ihre

SCUDERIA MÜNCHEN



Ein ganz besonderes Rennen: CAPRINO - SPIAZZI

Man kann es mit einem Besuch am Süd-Ost-Zipfel des Garda-See verbinden; dieses für uns deutsche Teilnehmer und Gruppe C-Fans einmalige Rennen.

Stichworte: 50 Gruppe C - oder 2sitzige Rennwagen

30.000 - 40.000 Zuschauer

9 km Streckenlänge in einer pittoresken Landschaft

Damit wäre alles gesagt, wenn man sich in die Höhle der Nestis, Laras, Rosettos und Baribbis wagt.

Die kleine Scuderia Mannschaft mit einem URD, Renault Turbo u. einem Osella PA 9 kommt dabei schon schwächling raus. Wenigstens ein Osella dabei, sonst wird man gar nicht bemerkt. Höchstens unsere Azzuri-Freunde bekommen beim Anblick eines Gruppe B - Boliden kalte Füße und bangen um ihr Preisgeld, was man am besten dadurch löst, daß man ausfällt. Sonst bekommen Sie die ganze Bandbreite der mafia-ähnlichen FIA-Auslegung zu spüren bzw. es könnte Proteste hageln; sportliche Eindringlinge mag man halt immer noch nicht.

Dafür wird man anders entschädigt. Mit einer wunderschönen Rallye-Sonderprüfung getarnt als Bergrennstrecke auf den Monte Baldo, verkürzt auf erträgliche 9 km; gespickt mit sämtlichen Feinheiten, die man bei uns schon längst wegkastriert hat. Keine Lärmbegrenzung, am Freitag montiert man vom Hänger das Nummernschild, wenn nicht ein passenderes in der Nähe ist und trainiert bis zum Drehwurm oder der Treibstoff geht vorübergehend aus. Abnahme findet auch statt: Wo? Natürlich am Marktplatz, natürlich inmitten einer 10.000 Einwohnergemeinde mit allem Brimborium, was man gewohnt ist oder noch lernen sollte. Sonntäglicher Umzug mit Teilnehmer erwünscht; selbstverständlich. Manch Unterlegener wird halt die Kerze vergessen haben zu stiften. Dafür gibt es nur einen Trainingslauf für 's FISA-Fußvolk. Damit die Herren Nesti, Öppinger und Krisam jun. deren zwei zu absolvieren haben. Denn anfangen tut man ja erst um 14.00 Uhr am Samstag und zum Rennen beeilt man sich, daß es um 13.00 Uhr angeht; auch nur ein Lauf. Eigentlich passiert alles, so habe ich es gesehen, zur Huldigung von "Old Mau" Mauro Nesti. Auf einen Osella PA 9/31 moderne Karosse, altes Gestell. Der Herr Nesti benützt auch noch einen ältlichen 2 Liter Bocco-Motor; nein nicht diese Elektronikbrenner aus München mit 2,5 Liter und 360 PS für die er 70.000 DM hinblättern würde. Zum Demütigen seiner Konkurrenz reicht sein Aufwand allemal. Wundert man sich über seine charmante Begleitung, muß man erfahren, daß es die Tochter des Bürgermeistermeisters seiner Heimatstadt sei, der er den Sieg gewidmet habe. Wohlgermerkt - vorher! Noch Fragen? Ach ja: Alter ca. 55 Jahre, smart, eigentlich eine Erscheinung, nach deren Alter man nicht fragen sollte.

Ergebnisse: siehe Rubrik.

Martin Krisam



>>DER PAPIERWURM<<

Inh. F. Wurmseher

Schulbedarf & Schreibwaren
EDV Zubehör & Foto- Annahme
Lotto- Toto & Zeitschriften
Tabakwaren

Wasserburger Landstraße 211, Telefon 430 22 42
Arnulfstraße 115, Telefon 16 28 28



WAS WAR

27./ 28.4.1991 Rechberg (EBM) Österreich

Öppinger Erich 3.Klasse / 4.Gruppe/ 5.Gesamt
Krisam Martin 4. Klasse

4./5.5.1991 Hutthurm (DBM)

Krisam Martin jun. 1. Klasse/ 1.Gruppe
Öppinger Erich ausgefallen

10./12.5.1991 DTT Nürburgring

Göpfert Robert 8. Klasse

25.5.1991 Bayer.Rallyeclub Oberland
Orientierungsfahrt (31 Starter)

Naumann Axel/Naumann Sieglinde 19. Platz

30.5./1.6.1991 4. ADAC-Bavaria Rallye Historic

Prof.Dr.Peter Krieglsteiner/Conrad Reiner
Porsche 356 A Gruppe E, Klasse C 5 8. Gesamt
Thalmair Raimund/(Thalmair Sebastian)
Opel Kadett Rallye SR Gruppe F Historic 11. Gesamt

1./2.6.1991 Caprino Spiazzi

Krisam Martin jun. 3. Klasse/ 30. Gesamt
Öppinger Erich 12. Gesamt
Krisam Martin ausgefallen

15./16.6.1991 Potzberg

Krisam Martin 1. Klasse/ 1.Gruppe

15./16.6.1991 24-Stunden Rennen Nürburgring

Göpfert Robert(Molitor,Wirtgen,Tschornia)
Suzuki Swift 1300 2.Klasse Gruppe A
Schöller Peter(Verhoeven,Mudert)
Peugeot 205 Rallye 2.Klasse Gruppe N -1300
Anspann Manfred/Steinlein Dieter(Nett)
Peugeot 205 GTI 2.Klasse Gruppe N-1600
Göpert Herbert(Bielmann,Hulverscheid)
Opel Calibra 8.Klasse Gruppe A-2000



Termine

(Änderungen, Verlegungen, Neuanmeldung, Absagen)

a) ONS/OMK-Veranstaltungen

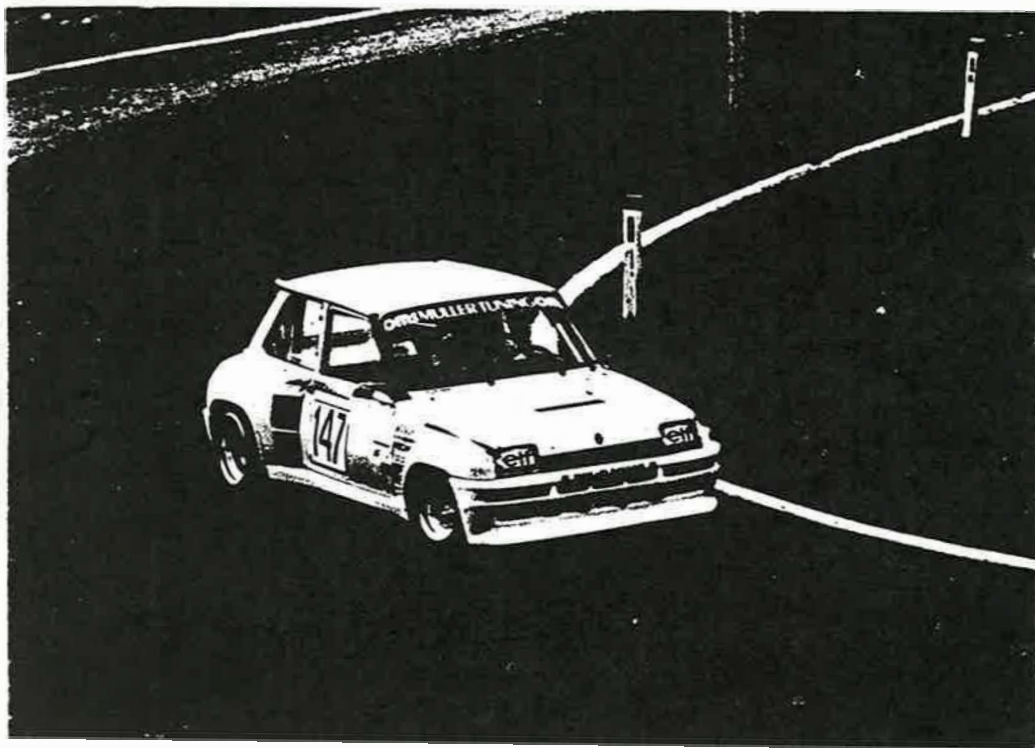
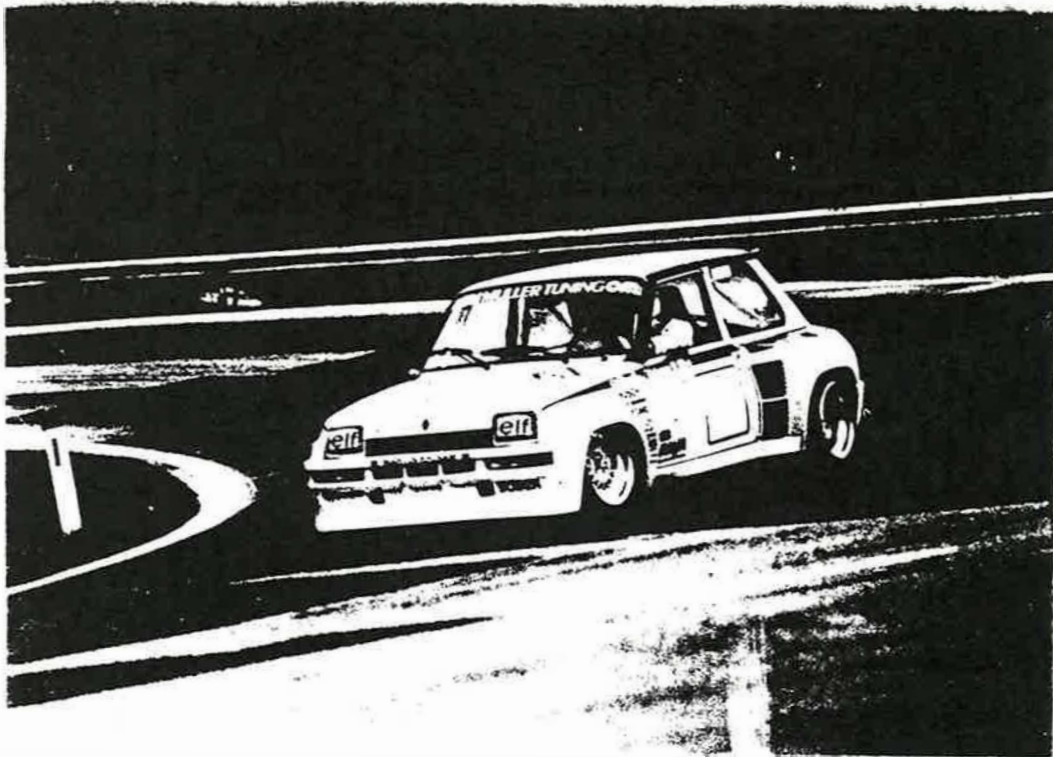
5. 7.	Int.ADAC-Speedwayrennen Landshut Prädikat: Speedway-Einzel-WM, Semifinale I	verlegt auf 22. 6.
21. 7.	Int.17.ADAC-Grasbahnrennen Nandlstadt	verlegt auf 15. 8.
11. 8.	ADAC-Speedwayrennen Ruhpolding	neu
25. 8.	2.ADAC-Ammersee-Grasbahnrennen Diessen	neu
20.10.	Int.17.ADAC-Bergrennen Oberjoch	abgesagt

b) Nationale ONS-Veranstaltungen

11. 8.	Nat.ADAC-Slalom, MSC Freilassing	neu
21. 9.	Nat.ADAC-Rallye Sprint, AMC Miesbach	neu

c) OMK-Clubsport- und lizenzfreier Motorrad-Sport

9. 6.	Motorrad-Turnier, CMF Essenbach	abgesagt
23. 6.	Clubsport-Moto Cross, MSC Nandlstadt	verlegt auf 25.8.
25. 8.	Clubsport-Moto Cross, MSC Freisinger Bär	verlegt auf 1.9.



*Herzliche
Glückwünsche
zum
Geburtstag*

15.07. Salat Manfred
25.07. Feldmeier Georg
05.08. Krisam Martin
13.08. Abt Berthold
25.08. Schottmüller Hildegard
27.08. Hallhuber Manfred
03.09. Göpfert Herbert
06.09. Thalmer Raimund
08.09. Verlaan Gerhard

*Zum freudigen Ereignis
herzliche Glückwünsche*

Rainer Scherer zu
Sohn Edwin Dietmar am 17.6.91



Gaststätte

Florianseck

Gutbürgerliche, bayrische Küche.

Gepflegte Biere vom Faß & gute Weine

Kalte Buffets.

Gepflegtes Gastzimmer.

Schönes Nebenzimmer für Familienfeiern etc.

Vollautomatische Kegelbahnen.

Pullacher Platz 6 (Greinberg- Thalkirchen)

Tel.: 723 72 00

Motorsport in einer umweltbewussten Zeit

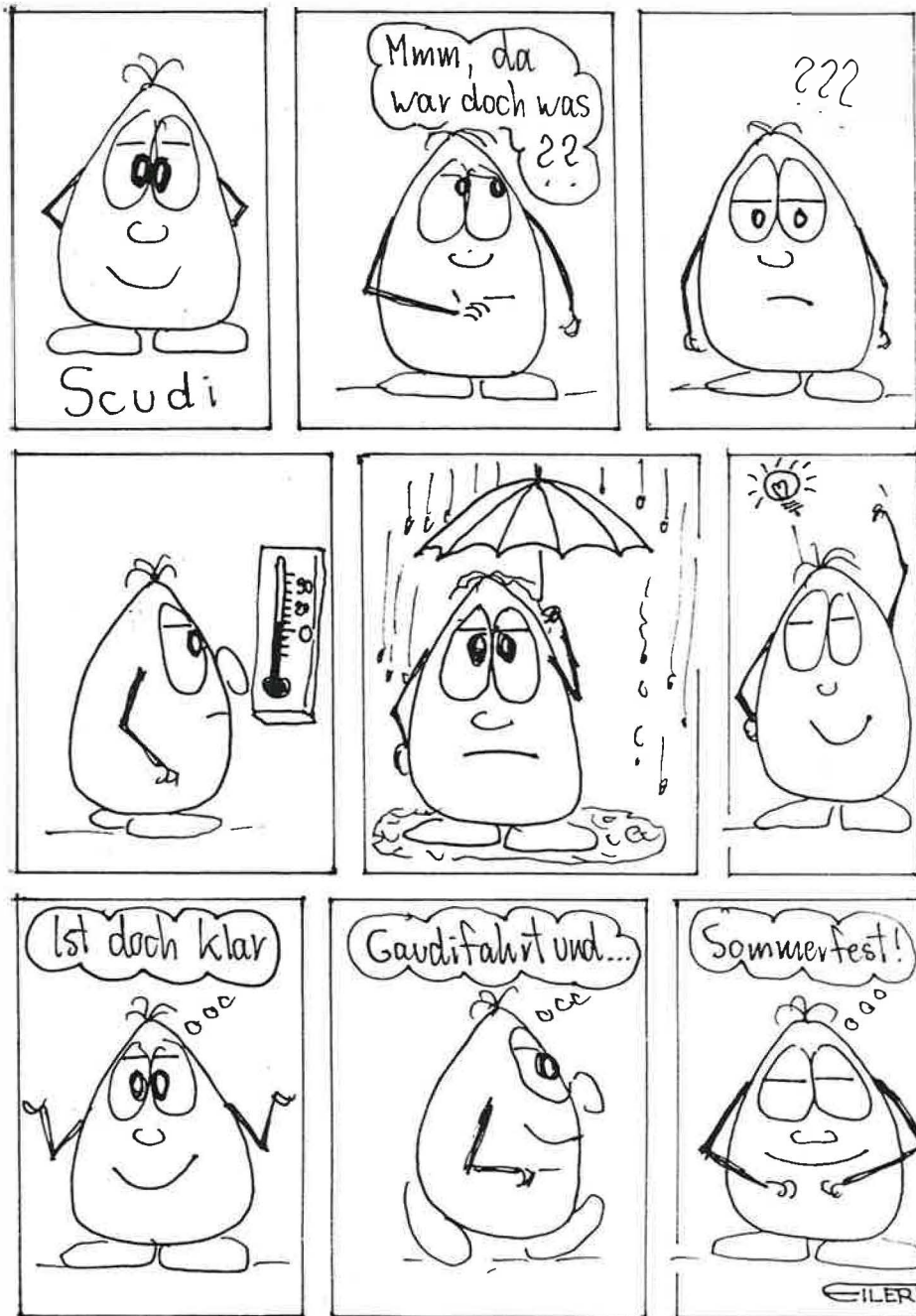
Ein Pro Motorsport-Thesepapier zur Erhaltung des Motorsports



1. Motorsport und Umwelterhaltung stehen nicht zwangsläufig im Widerspruch zueinander.
2. Motorsport ist ein Freizeitvergnügen - nur wenige Freizeitvergnügen sind nicht mit Belastungen für Mitmenschen verbunden.
3. Umweltprobleme treten immer dann auf, wenn zu viele Menschen am gleichen Ort zur selben Zeit das gleiche tun wollen.
4. Motorsport bedarf keiner besonderen Begründung (etwa technischer Nutzen).
5. Motorsport ist ein Wettkampfsport mit einem technischen Hilfsmittel; dieses ist so zu gestalten und einzusetzen, daß möglichst wenig Belastung für die Umwelt entsteht.
6. Die Umweltbelastung durch Motorsport wird in der Regel erheblich überschätzt; sie ist nach objektiven Maßstäben verschwindend gering. Dies ergibt sich schon aus der Zahl der aktiven Fahrer und der Zahl der Veranstaltungen, die sich zudem über eine große Fläche verteilen.
7. Motorsport erfüllt eine wichtige Funktion: Er ermöglicht die Freude an der Fahrzeugbeherrschung und am Schnellfahren in reglementierten Bahnen unter maximalen Sicherheitsvorkehrungen.
8. Motorsport findet nur im Rahmen von Veranstaltungen und damit kontrolliert und reglementiert statt. Die Unbesonnenheit von nicht-organisierten Aktivitäten entfällt; Wildwuchs ist nicht möglich.
9. Motorsport benutzt bereits vorhandene Einrichtungen (Straßen, Rennstrecken). Er benötigt mit Ausnahme der beiden permanenten Rennstrecken Hockenheim und Nürburgring keine großen Sportstätten, nur wenig Infrastruktur und hat daher praktisch keine bleibenden Veränderungen der Natur zur Folge.
10. Außer im Bereich der genannten Rennstrecken finden kaum bauliche Maßnahmen statt (z.Bsp. wird kein Wald gerodet, keine Landschaft verriegelt, kein Boden erodiert).
11. Bei der Nutzung von öffentlichen Wegen und Straßen handelt es sich nicht um einen erheblichen oder nachhaltigen Eingriff in die Natur (§ 8 Bundesnaturschutzgesetz).
12. Motorsport auf nicht-permanenten Anlagen benötigt, damit er seinen sportlichen Sinn erfüllt, fahrerisch anspruchsvolle Wertungsstrecken (z.Bsp. Kurven mit unterschiedlichen Radien und wechselnder Reibenfolge, Kuppen, Senken, wechselnde Fahrbahnbeläge). Solche Wertungsstrecken findet man heutzutage nur noch in verkehrarmen, d.h. in dünn besiedelten Gebieten.
13. Motorsport soll die unbeteiligten Bevölkerung möglichst wenig tangieren. Auch dieses spricht dafür, in dünn besiedelte Bereiche auszuweichen.
14. Dünn besiedelte Bereiche liegen naturgemäß außerhalb der Ballungsgebiete. Wegen der großen Bevölkerungsdichte in Deutschland bemüht man sich, solche Bereiche vor weiterer Bebauung zu schützen.
15. Häufig sind dünn besiedelte Bereiche beliebte Ausflugs- und Erholungsgebiete oder gelten wegen der Naturerhaltung als besonders schützenswert. Es besteht daher ein Trend, sie unter besonderen Schutz zu stellen (Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebiete).
16. Aus diesem Schutzbedürfnis wird eine Nutzungsbeschränkung abgeleitet, die besonders den Motorsport, aber auch andere Freizeitaktivitäten betrifft.
17. Es gibt zwei Gruppen von Freizeitmenschen: Die 'stillen Genießer' und die 'aktiven Tuer'. Beiden ist in unserer pluralistischen Gesellschaft ein Nutzungsrecht der freien Landschaft zuzusprechen.
18. Um Interessenkollisionen zu vermeiden, ist es ratsam, die beiden Gruppen räumlich oder zeitlich zu trennen.
19. Mit dem derzeitigen Trend, immer mehr dünn besiedelte Regionen bzw. Landschaftsteile zu schützen, werden die Möglichkeiten der 'aktiven Tuer' immer weiter beschnitten.
20. Diese Entwicklung hat zwei mögliche Konsequenzen: Entweder stoppt man die weitere Ausweisung von Schutzgebieten - was dem sinnvollen Landschaftsschutz zuwider laufen würde - oder man gestattet weiterhin zumindest in den Landschaftsschutzgebieten und Erholungsräumen (Naturparks, etc.) solche Aktivitäten, die keine nachhaltigen oder erheblichen Eingriffe in den Schutz-Zweck mit sich bringen.
21. Es ist eine derzeit häufig gezogene, aber dennoch falsche Schlußfolgerung, daß eine solche Nutzung (z.Bsp. einige Stunden oder 1-2 Tage im Jahr) dem Schutz-Zweck eines Naturparks oder Landschaftsschutzgebietes zuwider laufen würde.
22. Die Zulassung von 'aktiven' Veranstaltungen muß nach dem Prinzip der Erheblichkeit abgewogen werden.

23. Verglichen mit vielen anderen 'aktiven' Freizeitvergnügen in der freien Natur (z.Bsp. Volkswandern, Mountain Bike, Skifahren, Bootsfahren, Drachenschießen, Grillfeste) sind Motorsport und Radrennen die einzigen Tätigkeiten, die sich auf befestigten Wegen und Straßen abspielen.
24. Abgase, Reifenabrieb und Lärm einer einzelnen Motorsport-Veranstaltung werden in der Regel von den Unbeteiligten erheblich überschätzt.
25. Belastungen durch Motorsport-Veranstaltungen sind eher ein psychologisches Problem denn objektiv meßbar.
26. Motorsport ist daher von seinen Kritikern negativ belegt worden: "Raser", "Benzinköpfe", "Potenzkrücker". Der Spaß im Umgang mit dem Automobil und der Stolz auf das Fahrkönnen wird psychologisch umgedeutet.
27. Derjenige, der an einer Sache keinen Spaß empfindet, kann in der Regel nicht nachvollziehen, welchen Lustgewinn ein anderer aus derselben Sache ziehen kann. Dies entspricht dem Gegensatz von Asketen und Genießern.
29. Wenn ein Asket zum Eiferer wird, drängt er sich danach, andere von der Verwerflichkeit ihres Tuns zu überzeugen. Wenn ihm das nicht gelingt, versucht er seine Ansicht gewaltsam durchzusetzen (z.Bsp. Kirche im Mittelalter, heiliger islamischer Krieg, Terrorismus).
30. Der Eiferer ist sich seiner Sache besonders sicher, wenn er einem allgemein anerkannten Ideal (z.Bsp. Glaube, Vaterland, Anstand, Moral) huldigt. In der heutigen Zeit ist der Umweltschutz ein derartiges Ideal geworden.
31. Moralischer Rigorismus kann schlimme Formen der Cliquerei annehmen. Rigoristen schaden ihrer Sache oft mehr als sie nutzen, weil sie die menschlichen Empfindungen gegen sich aufbringen.
32. Die Erhaltung bzw. Wiederherstellung einer intakten Umwelt ist erstrebenswert. Wenn dieses Ziel aber rigoros durchgesetzt wird, gleicht dies einer zwangsweisen Fastenkur. Bei erster sich bietender Gelegenheit wird sie mit Völlerei durchbrochen.
33. Es ist also eher dem Umweltschutz dienlich, ihn mit Anstand und unter Berücksichtigung der Gegebenheiten über freiwillige Einsicht zu erreichen, als ihn mit Strenge und Verböten zu erzwingen.
34. Der Motorsport ist sich seiner besonderen Verantwortung durchaus bewußt. Seine Verantwortlichen haben daher in den vergangenen Jahren eine Reihe von Maßnahmen getroffen, die zu einer Verminderung der Umweltbelastung beitragen (Katalysator-Pflicht, Geräuschvorschriften, Verwendung von bleifreiem Benzin, naturschutzverträgliche Streckenplanung u.v.m.).
35. Eine völlige Eindämmung des Motorsports - auch eine zwangsweise Kanalisierung von mehr als 10.000 aktiven Fahrern auf die beiden großen Rennstrecken in Deutschland käme einem Totalverbot gleich - kann zur Antireaktion führen. 40 Jahre Erfahrung in der Zügelung der ehemaligen DDR geben ein beredtes Beispiel, wie so etwas enden kann.
36. Technische Probleme können technisch gelöst werden. Der Motorsport muß motiviert werden, solche Lösungen weiter auszubauen und anzuwenden.
37. Damit wird der maximale Erfolg für den Umweltschutz in diesem Teilbereich erzielt.
38. Andernfalls werden die - insbesondere - jugendliche Autofahrer ihrer Möglichkeiten beraubt und werden sich die Wettkampfsituation noch mehr im Straßenverkehr suchen (Discofahrten).
39. Motorsport findet als Breitensport im Verein statt. Damit erfüllt er eine wichtige Aufgabe in der Sozialisation der heranwachsenden und lenkt das Aggressivitäts-Potential in der schwierigen Phase des Erwachsenwerdens in reglementierte Bahnen mit Spielregeln (Sportgesetzen), denen sich der Einzelne unterwerfen lernen muß.
40. Motorsport kann und muß bei entsprechenden, gesellschaftlich akzeptierten Spielregeln Teil unserer Freizeitwelt bleiben, wenn die Motorsportler auch umgekehrt berechnete Vorbehalte akzeptieren und Mißstände beseitigen.
41. Auch bei den strengen heutigen Maßstäben zum Natur- und Umweltschutz ist die Durchführung von Motorsportveranstaltungen in der freien Landschaft möglich wenn:
 - einerseits der Naturschutz beachtet und
 - andererseits eine Interessenabwägung sachlich vorgenommen wird.
42. Pro Motorsport wird sich als Vertretung der Motorsportler mit aller Entschiedenheit für das verträgliche Miteinander von Motorsport und Umweltschutz einsetzen.

Bitte unterstützen Sie uns in unserem Bemühen, den Motorsport in Deutschland zu erhalten



Motorsport heute in Deutschland Engagierte Sportler setzen sich ein

Der Deutsche Sportfahrerkreis e.V. (DSK), mit über 10.000 Mitgliedern Europas größte Vereinigung dieser Art, setzt sich seit Jahren für den Fortbestand des Deutschen Motorsports in seiner ganzen Vielfalt ein.

Um dieses Ziel zu erreichen, sucht der DSK sehr erfolgreich nach Wegen für ein verträgliches Miteinander von Motorsport, Umwelt und Bürger. Dies ist um so leichter, als sich die aktiven Sportfahrer schon seit langem selbstständig und aus eigenem Antrieb streng kontrollierte Abgas- und Geräuschvorschriften auferlegt haben. Daß alle Autos im Motorsport mit KAT fahren müssen, ist da schon selbstverständlich.

Zum Stichwort Kontrolle ist dabei ganz besonders hervorzuheben, daß der Motorsport in Deutschland die einzige Sportart ist, die ausschließlich von lizenzierten Sportlern während genehmigter Veranstaltungen ausgeübt werden kann. Es gibt also keinen - und das muß man betonen - keinen 'wilden' Motorsport in Deutschland.

Um diesen für die Umwelt äußerst wichtigen Zustand beizubehalten ist es dringend erforderlich, weiterhin eine ausreichende Anzahl von Motorsportveranstaltungen anzubieten, um damit die Aktivitäten zu kanalisieren.

In die richtigen Kanäle geleitet wird auch und besonders der natürliche Drang von Jugendlichen, Kräfte zu messen und Grenzen auszuloten. Die Jugendlichen werden in ihren Vereinen angeleitet und haben dort die Möglichkeit, den richtigen Umgang mit dem Fahrzeug innerhalb der eigenen Fähigkeiten zu erlernen. Hier braucht das 'Training' nicht auf deutschen Autobahnen im täglichen Verkehr stattfinden, sondern auf eigens dafür angelegten oder abgesperrten Plätzen und Strecken mit Fahrzeugen, die für die Sicherheit der Fahrer optimal ausgerüstet sind.

Hier ist eine Sportart, die nicht nur die eigene Verkehrssicherheit, sondern auch die anderer fördert. Im Motorsport werden Erfahrungen gesammelt, die im täglichen Strassenverkehr lebensrettend sein können. Diese Erfahrungen geben routinierte Sportfahrer in - mittlerweile von vielen Versicherern prämiemindernd anerkannten - Fahrsicherheits-Lehrgängen an jedermann weiter. Verkehrs-Sicherheits-Experten fordern diese Lehrgänge als Bedingung zum Führerschein.

Der Deutsche Sportfahrerkreis fordert zum Thema Verkehrs-Sicherheit vereinfachte Genehmigungs-Verfahren zum Sportstättenbau für den Motorsport und finanzielle Unterstützung.

Nicht zuletzt, um das Bestreben der Deutschen Sportfahrer, ihren Sport zeitgerecht auszuüben, auch nach außen hin zu dokumentieren, gibt der DSK das wissenschaftlich fundierte Papier 'Motorsport und Umwelt- auswegloser Widerspruch oder verträgliches Miteinander?' sowie das 'DSK-Umwelt-Thesenpapier' und das 'Tannier-Papier' zu diesem Thema heraus. Sie sollen den Außenstehenden Zusammenhänge und Daten im Motorsport erklären um Vorurteile aufzuheben, aber auch den Aktiven Richtlinie und Leitfaden sein.

Seit Anfang des Jahres unterhält der DSK erfolgreich Kontakte zu den Bundesministerien für Umwelt und Verkehr. Winfried Matter, Präsident des Deutschen Sportfahrerkreises und Präsidiums-Mitglied Dr. Karl-Friedrich Ziegahn (Fraunhofer-Institut) konnten nach ausgiebigen Gesprächen - zum Beispiel mit Dr. Dieter Schulte (Parl.Staatssekretär) im Bundesministerium für Verkehr - äußerst positiv in die Zukunft blicken. Matter: "In Bonn stehen die Ampeln für die Zukunft des Motorsports auf Grün. Nicht nur in persönlichen Gesprächen, sondern auch in Briefen an uns haben viele Mitglieder des Bundestages aus den verschiedenen Ministerien die Existenzberechtigung des Motorsports und seine positive Auswirkung auf Bereiche des täglichen Lebens bestätigt.

Die nächsten Gespräche mit finden am Samstag, den 15.06.1991 am Nürburgring statt. Neben dem kompletten Sportausschuß im Bundestag haben mehr als zehn weitere maßgebende Politiker die Einladung von DSK und Nürburgring GmbH zum ADAC-24-Stunden-Rennen spontan angenommen.



(München) - Wien - Plattensee

Es lebe die alte München-Wien-Budapest.

Der 2. österr. Rallyemeisterschaftslauf, veranstaltet vom Badener Rallye Club, wurde zum großen Teil nach Ungarn verlegt.

Hier kann man noch Rallyefahren, hier ist man als Motorsportler noch willkommen. Wer weiß wie lange noch?

33 Teams starteten in Wien geradewegs zur 1. Sonderprüfung bei Großlandwirt und Rallyefahrer Graf Harrach. Seine Ländereien sind wahrscheinlich die letzten Schotterparadiese, die für österr. Rallyezwecke, noch freigegeben werden..

Dann ab über die Grenze nach Ungarn, Richtung Ballaton (Plattensee). Die Prüfungen hier wurden teilweise 4 x befahren. Darunter auch ein 28 km langer, ehemaliger russischer Truppenübungsplatz. Sehr selektiv (knüppelhart). Schon im Training hatten wir Probleme am Lancia mit Aufhängungsteilen und Reifenplatzern. Die N-Autos zerbröselten hier förmlich. Auch auf Bestzeit hatten wir unsere Reifenschäden. Einer davon nagte so sehr an unserer Karrenz, daß wir schließlich im Zwischenziel am Ballaton, wegen 1 Min. über der Zeit, aus der Wertung genommen wurden. Dies war für uns eine ganz neue Erfahrung. Schade, denn trotz qualitativ sehr starker Konkurrenz wäre ein Platz unter den Top 10 drinnen gewesen. Auch der, auf allen übelsten Rallyeschotterstraßen dieses Globusses, erfahrene Rudi Stohl hatte mit seinem A-Audi, auf diesem Übungsplatz, seine Probleme.

Am nächsten Tag fuhr der Rallyetroß die selbe Strecke mit den gleichen Prüfungen wieder zurück nach Wien.

Es siegte Dirlt/Pattermann auf Lancia vor dem, leider 3 Wochen später, bei einem Autounfall, tragisch verstorbenen Sewi Hopfer auf Ford Cossi.

A.Naumann

PETER SCHÖLLER

BÜROMASCHINEN
BÜROMÖBEL
DATENTECHNIK
MEISTERBETRIEB

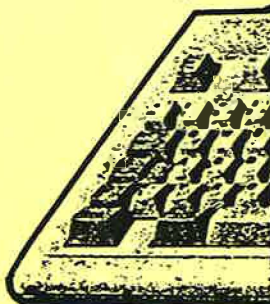
SCHWEDENSTEINSTR.3
8000 MÜNCHEN 82
TEL.089 / 430 0 430

P R O B L E M E ?

K E I N E Z E I T ?

K E I N E L U S T ?

W I R H E L F E N I H N E N !



BUCHHALTUNGSARBEITEN
SCHREIBARBEITEN
RASCH & ZUVERLÄSSIG!

ÜBERNIMMT

H.SCHOTTMÜLLER TEL.: 65 81 08
- EIGENE EDV -