



Club der Stadtparkasse München

Über die besonderen
Vorteile und Vergünstigungen,
die der CS-Club bietet,
informiert Ihr Euch am besten
in der Clubzeitung.

Holt Euch die neueste Ausgabe
bei der Stadtparkasse. Kostenlos.



Coupon
für eine
kostenlose
CS-Clubzeitschrift

Name: _____

Adresse: _____

SCUDERIA



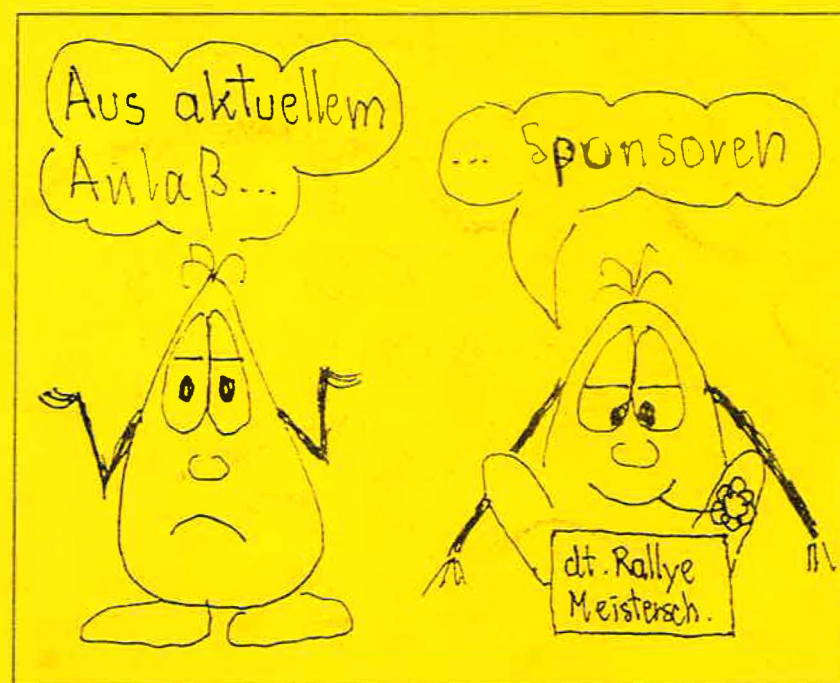
MÜNCHEN

**Scuderia
REPORT
3/4 ★ 1987**

Club- Pokalläufe
Liebe Clubmitglieder!

Was war

Sport-Prototypen
WM 1987



Das aktuell Freundschafts-Angebot
für Diesel-Freunde.



RENAULT VERTRETUNG
H.WIMMER-LIMESSTR.108-TEL.089 / 87 69 26

PETER SCHÖLLER

**BÜROMASCHINEN
BÜROMÖBEL
DATENTECHNIK
MEISTERBETRIEB**

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

letzte Meldung

Silversone 4. Louf, Sport-Prototypen WM, 10.5.1987

Noch Flug und Einkaufsreise kamen wir am Donnerstagabend über Maidenhead, bei Hewland Getriebeteile besorgt, Wallingsford, bei Peter Bloore's-Roce Equipments den Rest organisiert, in Silverstone mit unseren beiden Leih-Ford-Fioros an. Oh 'Wunder außer den Engländern und Porsche sowie Sauber kein Kontinental-Teilnehmer im Fahrerlager. Also doch Streik, wie bereits gemeldet, der Zollbeamten. Doch unsere Veranstaltergewerkschaft, O.S.C.A.R., monogte auch diese mißliche Lage und für unsere Roodies, Pole-Position auf der Route Dover-Northampton. Dann Essen, wird karg werden, war uns allen klar, in einem Kitsch-Restaurant ohne Ambitionen und Bettenfassen in einem umgebauten Bed and Breckfast-Bauernhof mit dem unvermeidlichen ham and eggs zum Frühstück, schöner Gruß an Leber, Galle und Gicht.

Freitag- und Samstag-Training ohe Probleme bis auf Benzindruckgefälle. Zur Abhilfe wurde ein Benzinkühler eingebaut und die Schwierigkeiten vorübergehend gelöst, bis zum Noris-Ring jedenfalls wird man sicher hier Abhilfe geschaffen haben.

Auf jeden Fall konnte ich mich dann mehr dem Zuschauen widmen.

Richtig heiß ging es her bei einem Lauf der Historic-Super-Sports-Cars; mit dem unverbesserlichen John Foulston auf Pole, aber zum Gewinnen steht er sich meistens mit seinem ungebändigten Totendrang im Weg und es blieb ihm nur der 4. Rang noch einem Dreher, auf seinem MC-Laren M 8 E. Aber auch die anderen Teilnehmer bildeten mit ihren Untersätzen die Creme der Big-Bangers aus vergangenen Tagen. Ein gewaltiger Ohrenschmaus und auch die Zeiten nur knapp über den C/2-Zeiten auf dem ultraschnellen Flugplatz Kurs.

Aus einer langen Karawane großkolibiger Wohnmobile kamen dann die Teilnehmer für ein Porsche-Rennen aller Provinzen, von 914/6 bis 935-K 3. Gewonnen hat dann noch ein beinharten, über die ganze Distanz währenden, Dreikampf, ein alter Souger-Correra vor einem 959-Folger-Verschmitt, nachdem sich die beiden Leader in der neuen Schikane vor Start und Ziel in der letzten Runde nicht über die Vorfahrt einigen konnten.

Obwohl das Formel Ford Rennen nur eine untergeordnete Rolle spielte, in Brands Hatch fand ein Prädikats-Lauf statt, stellten sich 63 Teilnehmer im Training an, um zu den 28 Schnellsten zu gehören für das Rennen, das am Samstagnachmittag unter den Argusaugen der WM-Piloten abgehalten wurde. Derek Bell suchte vergeblich seinen Sohn unter den Startaspiranten. Nach eilenlangen Kämpfen, Flug-einlegen in diversen Voricktionen und, immer wieder, Drehen in der Schikane, gab es auch einen Sieger; wichtiger aber: Hier wird gefahren und hingelangt, daß es einem Kontinentale-Propäer friert.

Nach dem Training standen in der ersten Startreihe Porsche und Sauber-Mercedes; wir auf dem 17. Platz von 32 Teilnehmern, dem größten Starterfeld außer in, Le-Mans.

Was Sie bei uns kaufen, wird fachgerecht montiert
ZUBEHÖR FÜR PROFIS – EINGEBAUT VON PROFIS

ASS – der Einbauspezialist

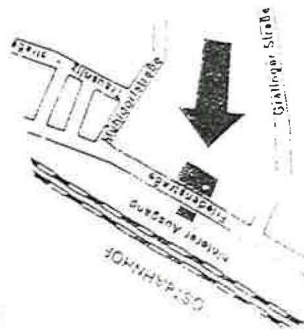
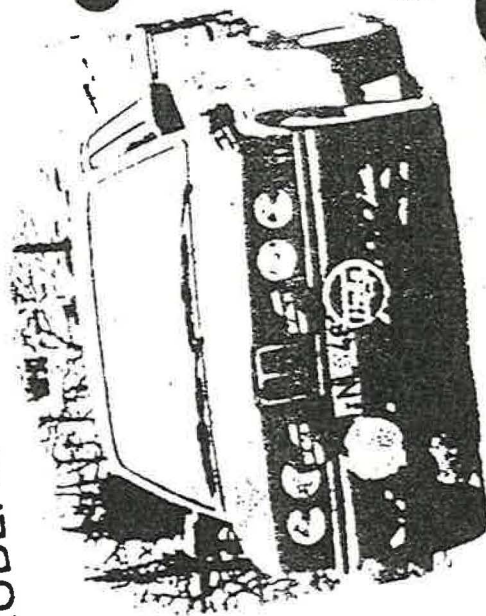
ASS
 scherer
 autorisierter - autosport

jetzt
 Fridlenstr. 18, München 80
 Telefon 40 31 34
 Parkplatz und Eingang
 auch vom Ladehof aus

ASS
 auto service scherer gmbh

ASS

auto sport scherer



LIEBE CLUBMITGLIEDER!

liebe Clubmitglieder

Wenn ich heute nicht an Sie werde,
 dann nur mit der Bitte, die man
 immer wieder stellen muß, helfen
 Sie der Vereinschaft.

Helfen Sie indem Sie auch Beiträge
 von Ihren Motorsportlichen Beutungen
 an mich schicken, am liebsten mit
 Bildern. Dann wird der Souvenir-
 Depot keine UBD-Wer-Portille.

Etwas ruhiger geht es uns an im
 Verein leben, nachdem das letzte Kai-
 weekenende zum Streß ausartete. Aber
 die Teilnehmer hatten sicher ihre Freude
 daran.

Denken Sie an den nächsten Termin
 18. Juli 1987, unserer Gandi-Rallye
 mit anschließendem Sommerfest in
 Garmisch.

Bis bald. Ihr Martin Künem

1. Mai Slalom

Slalom,
O, ha!
F2 ja!
Biergarten
ja!



Schlamm
da nimmt scho DMO!



Per Sieger:
Pappi, rechts
Ihr. und dann
fest Gas gehen

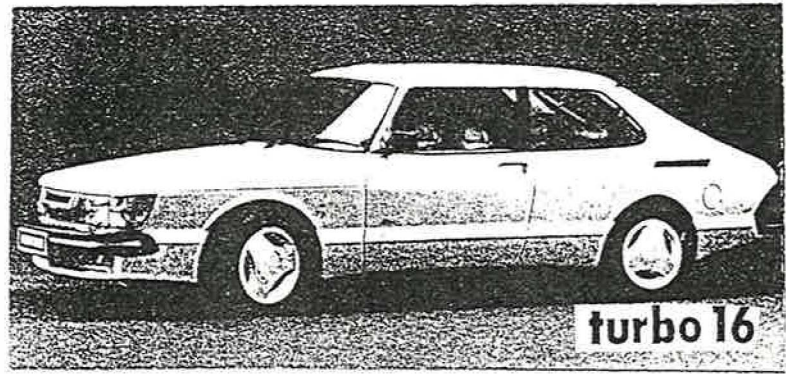


Bei Werker,
dann a scho
do hint!



Was müsst er ist!

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



SAAB 900

KARL BAUER
Lindwurmstr.20-24
8000 München 2
Tel.:(089) 53 46 23
Unfallinstandsetzung / Ersatzteile / Neu & Gebrauchtwagen

SAAB
VERTRAGSHÄNDLER



An alle
Mitglieder und Freunde
der

SCUDERIA MÜNCHEN e.V.



Geschäftsstelle:

Ampfingstraße 35, 8000 München 80
Telefon 0 89 / 40 31 34

Abs.: Name

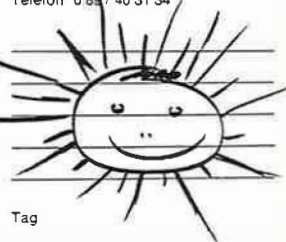
Funktion

Straße

Ort

Telefon

Tag



Einladung GAUDIFAHRT und SOMMERFEST

Wann: 18. Juli 1987 Start: 11.00 Uhr - 13.00 Uhr

Wo: Friedenstraße 18, 8000 München 80
auto sport scherer - Einfahrt neben Mazda-Eder
in den Ladehof

Nenngeld: DM 15,-- pro Person (am Ziel sind Bier und
Limo frei)

Zielankunft: 1. Fahrzeug um 16.00 Uhr - 18.00 Uhr
in Gantenham

Preise: 30 % der gestarteten Teilnehmer erhalten Preise

Mitzubringen: Gute Laune - es wird ein Streckenbuch ausgehändigt

Strecke: ca. 75 km nach Gantenham

Siegerehrung: in Gantenham ca. 19.00 Uhr.

Wir freuen uns über zahlreiche Teilnahme, wünschen gute Fahrt und
viel Spaß!

Ihre

SCUDERIA MÜNCHEN e.V.
Fahrtleiter

Ergebnisse: 1. Lauf zum Clubpokal, 1.5.87

1. Martin Krisam jun.	2:25,46	25 Punkte
2. Martin Krisam	2:28,73	24 Punkte
3. Herbert Göpfert	2:33,48	23 Punkte
4. Manfred Anspann	2:35,04	22 Punkte
5. Jürgen Elberskirch	2:37,66	21 Punkte
6. Axel Naumann	2:38,69	20 Punkte
7. Jürgen Kaufhold	2:40,17	19 Punkte
8. Robert Göpfert	2:47,81	18 Punkte
9. Ralf Naumann	2:48,82	17 Punkte
10. Renate Göpfert	2:54,34	16 Punkte
11. Christiane Herzog	2:56,12	15 Punkte
12. Wolfgang Bartsch	2:57,12	14 Punkte
13. Werner Reiter	2:57,15	13 Punkte
14. Manfred Hallhuber	3:16,92	-

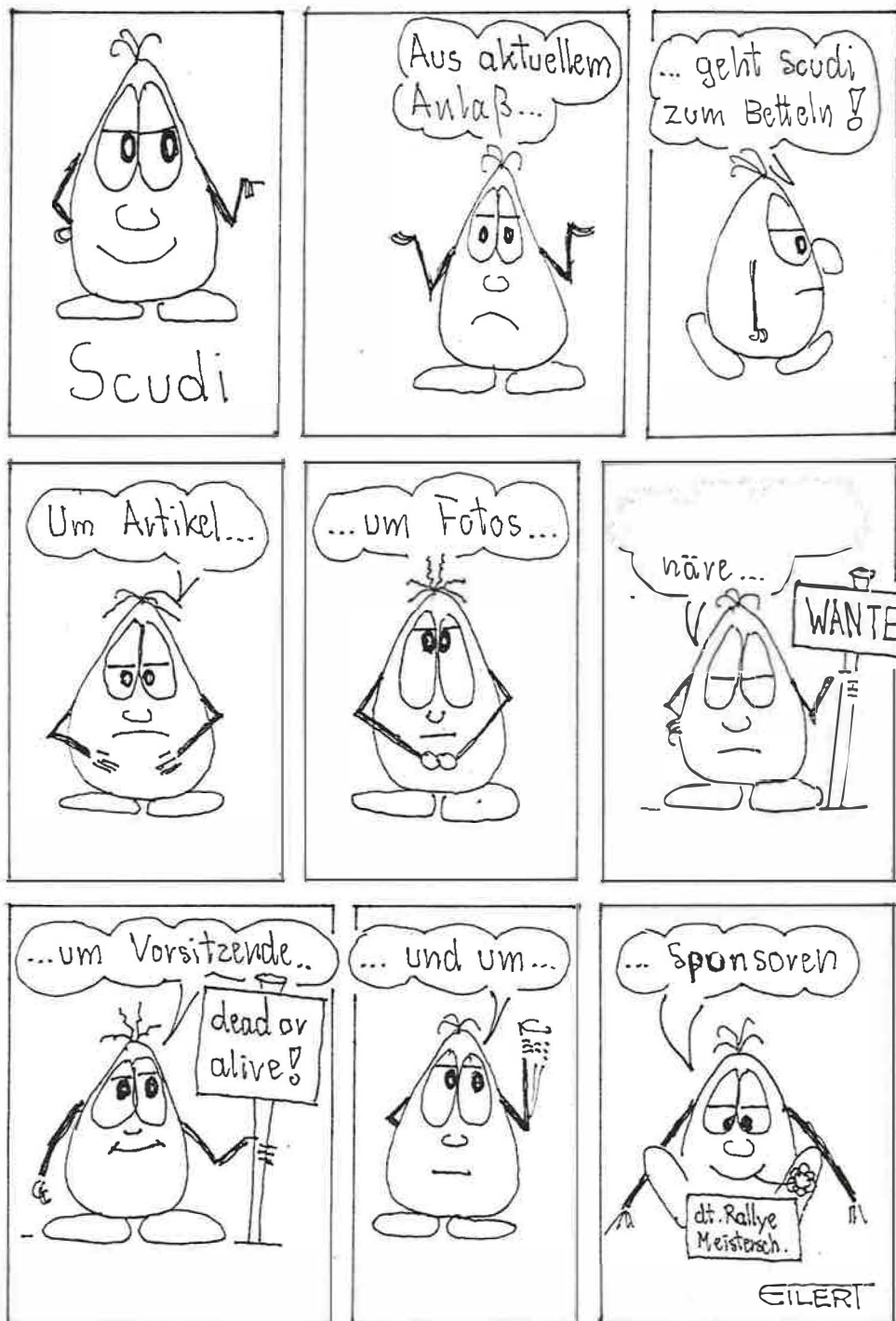
2. Lauf zum Clubpokal 31.5.87

1. Martin Krisam jun.	2:32,14	25 P
2. Axel Naumann	2:33,94	24 P
3. Herbert Göpfert	2:38,14	23 P
4. Jürgen Elberskirch	2:41,74	22 P
5. Friedrich Gerold	2:48,93	21 P
6. Sieglinde Naumann	2:49,18	20 P
7. Herbert Kleisinger	2:49,31	19 P
8. Ralf Naumann	2:52,13	18 P
9. Renate Göpfert	2:55,07	17 P
10. Robert Göpfert	3:18,51	16 P

3. Lauf zum Clubpokal 31.5.87

Gleichmäßigkeitsprüfung auf dem Salzburg-Ring,

1. Ralf Neumann	2 F-Punkte	25 Punkte
2. Sieglinde Neumann	6 F-Punkte	24 Punkte
3. Friedrich Gerold	7 F-Punkte	23 Punkte
4. Jürgen Elberskirch	8 F-Punkte	22 Punkte
5. Martin Krisau	9 F-Punkte	21 Punkte
6. Martin Krisau jun.	9 F-Punkte	20 Punkte
7. Axel Neumann	15 F-Punkte	19 Punkte
8. Christiane Herzog	22 F-Punkte	18 Punkte



Was war

Sachs Franken Rallye

"Happy Freisler (E. Lange) 6. Kl.

Tiefenbach

Happy Freisler (E. Lange) Gesamtsieg

Rosenheim 200

Happy Freisler (E. Lange) 2. Kl.

Grundauer Rallye 200

Happy Freisler (E. Lange) 1. Kl.

Fürstzell Ostbayern

Happy Freisler (E. Lange) 2. Kl. 12. G.

damit führt Happy in der Südbayer. Rallyemeisterschaft.

Slalom AC-Dachau 31.5.87

Jürgen Elberskirch 2. Kl.

Christiane Herzog u.g.

Herbert Kleisinger 5. Kl.

Herbert Göpfert 7. Kl.

Robert Göpfert 13. Kl.

Axel Naumann 1. Kl.

Friedrich Gerold 8. Kl.

Sieglinde Naumann 9. Kl.

Ralf Naumann 11. Kl.

Martin Krisam jun. 3. Kl.

Langstreckenpokal Nürburg-Ring

28.3.87 Göpfert / (Debatin) 6. Kl.

11.4.87 Göpfert / (Debatin) 5. Kl.

2.5.87 Anspann / (Walter) 2. Kl.

Göpfert / (Debatin) ausgef.

Scherer / Schöller ausgef.

23.5.87 Anspann / Walter 4. Kl.

Göpfert / Debatin 6. Kl.

Kiepenkerl-Fahrt Nürburg-Ring

2.5.87 Göpfert / Scherer ausgef.

Adenauer Rundstrecken Rennen

Nürburg Ring

24.5.87 H. Göpfert 1. Kl. 5. Ges.

Rechberg,

Europa-Bergmeisterschaft

31.5.87 Erich Öppinger 1. Kl.

Such- und Findigkeitsfahrt

Göpfert / Kaspar 8 Pl.

Göpfert / Göpfert 18 Pl.

Familienrallye AC-Dachau

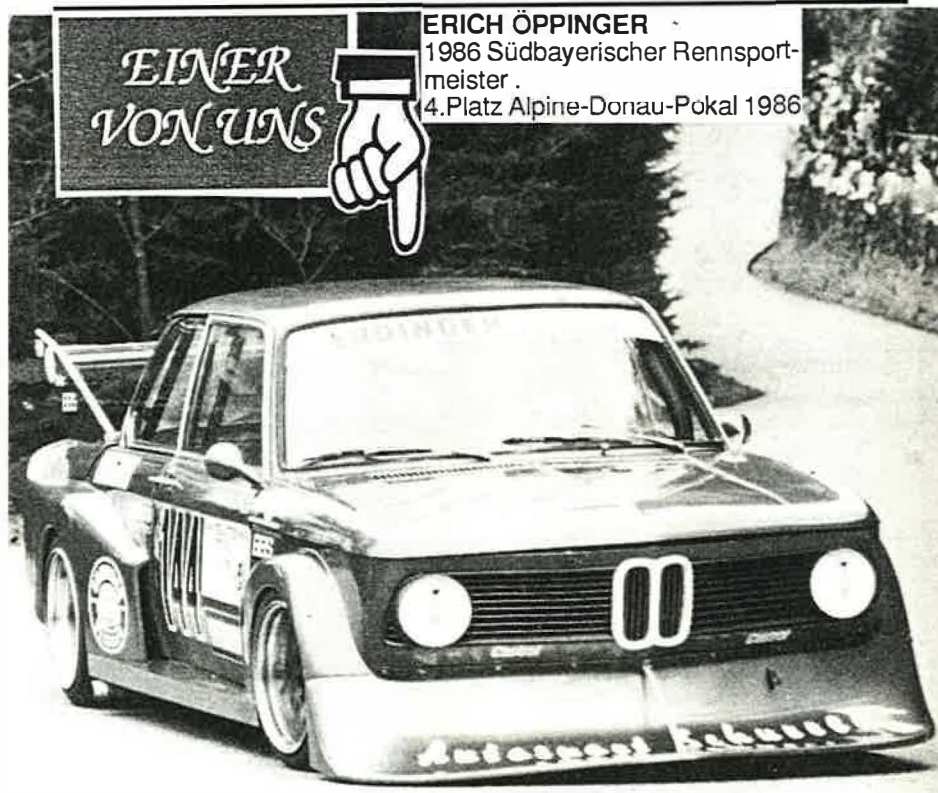
Naumann / Naumann ?

Elberskirch / Herzog ?



Clubpokal: Aktueller Stand nach 3 Läufen

	1.	2.	3.	Gesamt
1. Martin Krisam jun.	25	25	20	70
2. Jürgen Elberskirch	21	22	22	65
3. Axel Naumann	20	24	19	63
4. Ralf Naumann	17	18	25	60
5. Herbert Göpfert	23	23	-	46
6. Martin Krisam	24	-	21	45
7. Sieglinde Naumann	-	20	24	44
Friedrich Gerold	-	21	23	44
9. Robert Göpfert	18	16	-	34
10. Renate Göpfert	16	17	-	33
Christiane Herzog	15	-	18	33
12. Manfred Anspan	22	-	-	22
13. Jürgen Kaufhold	19	-	-	19
Herbert Kleisinger	-	19	-	19
15. Wolfgang Bartsch	14	-	-	14
16. Werner Reiter	13	-	-	13



>>DER PAPIERWURM<<

Inh. F. Wurmseher

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

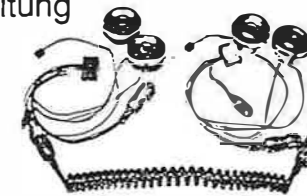
Wasserburger Landstraße 211, Telefon 430 22 42
Arnulfstraße 115, Telefon 16 28 28

KRAFT ELEKTRONIK

Sprechanlage für Integralhelm
bestehend aus:

- 2 Verstärker
 - 2 9V Blockbatterien
 - 2 Höhrkapseln pro Seite
 - 1 Elektret- Mikrophon pro Seite
 - 1 Spiralkabel
- beim Abstecken einer Seite
sind beide Verstärker stromlos
- 1 Einbauanleitung

Preis pro Anlage
mit Lautstärkeregler
DM 198.-
Aufpreis für Einbau
in angelieferte Helme
DM 45.-
Lieferzeit ab Lager
max. 3 Tage
Versand per Post
NN ohne Aufschlag
Alle Preise inkl. MWSt.



KRAFT ELEKTRONIK
Oberbergerstr. 2, 8911 Geretshausen
Tel. 08195 / 291

Monza: 3. Lauf zur Sport-Prototypen- WM 1987

Nach dem Spanien-Ausflug sollte die Ronda Italiana in Angriff genommen werden; so jedenfalls hatte sich das die FISA gedacht. Allen war allerdings klar, daß am Ostersonntag in Vailungia nicht gefahren wird, weil einfach keine Zeit zum Flicker mehr bleiben sollte. Der italienische Veranstalter will aber Vailungia unbedingt nachholen; wahrscheinlich als Saalsportveranstaltung in der Winterpause.

Das URD-Junioren-Team hatte jedenfalls die letzten Tage seit der Rückkehr aus Jerez in Tag- und Nachtschichten gewerkelt, um die "zerrissene Einkaufsstüte", so Originalton Ernst Ungar, wieder herzurichten, Motore revidieren zu lassen und neue Karosserieteile anzufertigen; was sich in einer Reduzierung des Kampfgewichtes um 28 kg widerspiegeln sollte.

Der königliche Park im Norden von Mailand zeigte sich von der ungastlichsten Seite, trübe und kalt. Das erste freie Training war dann auch noch keine 5 Runden alt, als die schwarze Flagge kam: Mitten auf der Zielgeraden hatte unser URD C 81/2 sich seiner Heckhaube mitsamt Flügel entledigt und die Trümmer weitreichend verstreut. Gespannt war man an der Box, wie das Auto dann ausschauen sollte und dementsprechend auch die Erleichterung groß, als das etwas kreischende Geräusch des BMW-Procar-M1-Motors andeutete, daß es

vielleicht doch nicht ganz so schlimm sein könnte. Tatsächlich erwies sich der übrige Schaden als geringfügig, gegenüber den Plastikarbeiten an der Heckhaube, die nun sorgfältig wie ein Puzzle zusammengesetzt und geklebt werden mußte. Nur woher einen Heckflügel bekommen? Ein Alba-Privatteam, Boxennachbarn in Jarama, gaben uns den Tip: Belasi in Novara. Also suchen! Nur, die Firma Belasi ist in Novara umgezogen und erst eine Nachfrage bei den Pedrazzanis brachte eine weitere Fährte in ein neues Industriegebiet, wo man dann einen Autoklaven fand, in dem gleich 3 Formel I Monocoques gebacken werden können; March läßt hier arbeiten und fast alles Geflügel in der Formel-3-Szene kommt von Belasi. Anhand von Original-URD-Konstruktionsplänen machte sich um 23.15

Uhr ein williger Helfer an die Arbeit, damit man dann um 1.30 Uhr wieder in Monza war mit einem neuen funkelnden Flügel, im Gepäckraum von Hellmut Mundas Citroen Break, und 2 weiteren zur Bestellung. Zwischenzeitlich vertrieben sich beide Altmeister die Zeit damit, in alten Zeiten zu schwelgen; dabei flitzte einmal unser Flügelbauer ganz chaotisch zu seiner Bilderkiste und erklärte dann gestenreich, irgendeinmal sei man zusammen in Wien, Aspern oder Tulln-Langenlebern, in der ersten Startreihe gestanden; ziemlich vergilbt, die Geschichte.



Zwischenzeitlich hatte die komplette Helfer-Crew das Plastikgerümpel wieder in form gebracht und zu laminieren begonnen; was nicht so recht gelingen wollte, da vom Po und den umliegenden Gewässern Feuchtigkeit hochzog; als Heizstrahler im Zelt und eine Runde schlafen.

Aus den oben erwähnten Gründen konnte auch das erste Zeittraining erst mit Verspätung aufgenommen werden und nach dem Nachmittagstraining stand das Auto in der 8. Startreihe.

Das Rennen gestaltete sich dann relativ eintönig bis auf die Spritprobleme. Jeweils am Ende, wenn der Tank langsam leer wurde, begannen Aussetzer unsere Gemüter zu ruinieren. Spannend wurde es dann zum Rennende, als sich abzeichnete, daß es wohl ein feuchtes Ende nehmen würde. Mit 3 Runden und 1 Minute Vorsprung ging man 6 Runden vor Schluß auf Regenreifen über. Nachdem Martin Schanche auf seinem Lucky-Strike-Argo noch etwas warten wollte, bauten wir unseren Vorsprung noch einmal aus. Der führende Raul Boesel auf dem Silk-Cut-Jaguar rutschte noch aus, so daß wir auch noch Punkte in der Gesamtwertung bekamen und wie vereinbart 3. in der Gruppe C2 wurden, damit auch mit 20 Punkten hinter Spice und Ecosse Dritte in der Teamwertung.

Genauso stürmisch wie der Anfang war dann noch die Heimfahrt, die wegen Sturmböen auf der Autostrada am Gardasee unterbrochen werden mußte.

Super Cup 1. Lauf Nürburg Ring 26.4. April 1987

Mit Dieter Heinzelmann hatte sich für den Super Cup, gesponsort von Würth, ein in der Schweiz lebender Schwabe, ehemals Formel-3-Fahrer, auf den URD eingekauft.

Bereits im Training war uns allen klar, daß man mit einer relativ schonenden Gangart hier locker den 2. Platz rausfahren müßte. Ich rechnete auch mit den Ausfällen so schneller Leute wie den Steinhagener Becker auf seinem Turbo-BMW-Lola.

Wenn es auch nicht so spektakulär war und auch aussah. Am Ende kam hinter Ray Bellm auf dem Spice-Fiero-Cosworth ein schöner, vor allem pekuniär gesehen, 2. Platz heraus. Wenn es immer so weitergeht!



DM auf DB?

Nachdem wir mit viel Pech für Subaru die Monte absolviert hatten, liefen die Gespräche über die Einsätze in Deutschland schleppend an um dafür dann kurzfristig für gestorben erklärt zu werden. Der Nennungsschluß für die Sachs-Winter-Rallye rückte näher und wir wußten nicht, ob und vor allen Dingen mit was wir melden sollten. Gespräche mit Reinhold Fricher unserem Rallyebegeisterten Daimler-Händler waren positiv verlaufen, nur das liebe Geld d.h. Sponsoren waren keine gefunden. Reinhold entschied, daß die erste Rallye gefahren wird und durch Zufall war auch ein kleiner Sponsor für die Winter Rallye gefunden. SAT 1 hatte mit der Fa. Steinbock Gabelstapler vereinbart pro Sendeminute für uns ein paar Mark abzugeben. So durften Harald und ich die Sachs Winter mit Startnummer 1 und einer Kamera von SAT 1 die im Innenraum montiert war unter die Räder nehmen. Das Wochenende vor der Rallye nutzten wir die WP's rund um Hameln abzufahren und festzustellen, daß wenn es nicht fürchterlich taut eine Platzierung ab 7 aufwärts bestenfalls zu erzielen ist. Aber innerhalb einer Woche kann sich ja viel tun hofften wir. Denn schon beim Abfahren sind wir bei 2 WP's bei unserem Freund Krollmann hinten drin gehockt, weil wir mit unserem Interrent BMW hängengeblieben sind. Am Freitagabend beim Training haben wir dann erst einmal die Fronten zwischen Jocki Kleinert dem Topfavoriten und uns über den Ausgang der DM beim Squashspielen geklärt. Auch hier sind wir gehandikapt in den Court gegangen, da wir auf die Schläger von Jocki und Mansi Hiemer angewiesen waren. Auf dem Platz konnten wir zu keiner Entscheidung kommen, sodaß das

anschließende Abendessen jeder selbst bezahlen mußte. Übrigens erfuhren wir hier den neuesten Witz für die Rallye DM 87 den ich nicht verweigern möchte, obwohl er mit Sicherheit schon einen soo langen Bart hat. Also da unterhalten sich der Jocki, der Haider Sepp und der Harald was sie mit der Gage für 87 angefangen haben. Jocki meint er habe sich jetzt ein Haus in Hamburg gekauft, der Sepp erzählt, daß er sofort nachdem der Scheck von Opel auf der Bank war den Auftrag für die Hotelerweiterung erteilt hat und Harald erzählt, daß er sich einen neuen Fahreranzug gekauft hat. Fragen ihn die beiden: "Und was war mit dem Rest?" "Ja", sagt Harald nachdenklich, "den Rest hat der Fricher draufgelegt". Nun über den Ausgang der Rallye brauch' ich nicht viel schreiben, daß weiß (hoffentlich) jeder, nur wir wären auch ohne Ausritt nur Vierter geworden. Reinhold Fricher war auch zufrieden und meinte nach der Rallye mit siebzehn Sorgenfalten auf der Stirn: "Hanoi Christian gib' die Nennung für die Franken ab!" Harald und ich waren heilfroh, daß wir nicht fragen mußten, denn wir wissen ja ganz genau, daß bis auf die paar Mark von Steinbock Fricher alles bezahlt hatte. Zur Franken Rallye möchte ich schon ein paar kritische Worte verlieren. Wir wissen wie schwierig es ist in Deutschland eine Rallye zu veranstalten nur wenn man den Ehrgeiz hat einen DM Lauf auszurichten sollte man sich Mühe geben und nicht oberflächlich sein. Auf meine Frage an den Fahrleiter bei Ausbeute des WP-Buches zum offiziellen Training was verbindlich für die Streckenführung der WP's sei - die Skizze oder der Chinese wurde mir mit fast beleidigender Überzeugtheit entgegnet, daß alles

Leider mußten wir halt bei 2 WP's feststellen, daß beides nicht übereinstimmte. Man staune die Fahrleitung hat diese Fehler noch vor dem Start bemerkt und zur Papierabnahme die richtige Streckenführung ausgehängt. Negativ ist noch aufgefallen, daß ca 600 m einer WP total mit Schneewehen blockiert waren und der Veranstalter bei der offiziellen Abfahrzeit keine Umleitung oder eben die nötige Streckenänderung ausgeschildert hat. Desweiteren pflegt ein gewissenhafter Fahrer den Beifahrer zu fragen, ob eine WP wirklich keiner Abfahrbeschränkung unterliegt, wenn er zum drittenmal einen gesperrten Weg befahren muß, zumal man in dieser Gegend den Grünweißen mehrmals begegnet. Solche Schludrigkeiten fördern sicherlich nicht die Genehmigungsprobleme für eine Rallye zu lösen. Doch sei hier der Fahrerverbindungsfrau Dank gesagt, die mehrmals durch ihr Können ein Debakel verhinderte. Denn der Ärger ist schon auf der Startrampe in der Schweinfurter City losgegangen, da man einfach eine Spalte für die Startzeit auf der Bordkarte vergessen hatte und der Funktionär meine Empfehlung für einen Eintrag nicht annehmen wollte. Mit Startnummer 1 hatte man auch noch das Vergnügen Funktionärunterweisung zu geben, weil die Leute einfach vorher noch keine Bordkarte zu Gesicht bekommen hatten. Summa summarum war es von den gegebenen Möglichkeiten keine schlechte Veranstaltung, nur ist es mit Sicherheit nicht mehr Zeitgemäß fast auf jeder WP im 5ten ausgestreckt - was in unserem Fall echte 237 km/h bedeutet - durch die Wälder zu düsen. Gut wir waren nach 2 STD und 55 Sekunden 2 Sec langsamer als Armin Schwarz und haben trotzdem die

Rallye gewonnen, hätten aber viel lieber die Entscheidung auf der Strecke und nicht durch eine Sachrichterentscheidung gesucht. Nur bei 10 WP's 1 Sec versteckt sind in der Summe auch 10 Sekunden! Reinhold Fricher freute sich über den ersten Sieg eines 190 2,3 16 V bei einer Rallye in Deutschland auch verhalten, denn erst am nächsten Tag gab er mir den Auftrag trotz weiterhin fehlender Gelder für die Rallye Württemberg zu melden.



Vom Start weg ging es gleich heftig zur Sache. Mike Thockwell seilte sich innerhalb von 3 Runden um die, gewiß nicht kurze Stortgerade vom übrigen Feld ab, das sich das Feuerwerk scheinbar gelassen ansah, war es doch kein Geheimnis daß der Souber-Mercedes sein Spritlimit mit dieser Fahrweise um co. 30% überzog, wenn man von dem Trainingsverbräuchen hochrechnete. Nach 16 Runden wurde es Eddy Cheever zu bunt innerhalb von 1 1/2 Runden fraß sich die Raubkatze an dem Parfümtransporter vorbei, der bis dahin eine grandiose Beweisführung darstellte, daß man auch in der Schweiz etwas von Groundeffekt versteht. Derweil hätte sich das Liqui-Molly-Team mit seinem 956 Kuriosum mit einem Motorschaden verabschiedet. In der C 2 Klasse führte der 2. Ecosse vor dem Privat-Spice und dem ersten Ecosse. Termin Velez auf dem Danone-Spice mußte Reifen fassen, noch einem Ausritt und folgender Reparatur. Das Team Seher-Mundos-Thomann war auf Platz 4. Mit Rudy Thomann hatte sich kurzfristig ein deutschstämmiger in England lebender Franzose eingekauft; eine kleine Aufbesserung der Reisekasse. Mit zunehmender Renndauer wurde der gute Rudy, aber immer langsamer und es kam dann was kommen mußte: Dreher in der Schikane. In England nehmen es aber die Strecken-Morshalls nicht so ernst; also raus der Gefahrenzone und weiter an die Box weil gerade in der Coombs-Kurve der Torno-Brun 962 C und der Le-Mans Jaguar unter John Nielson sich nicht einig waren, und deshalb der Pace-Car draußen war. Vorher hatten wir aber schon eine längere Pause auf der Strecke und an den Boxen verbracht, denn Hellmut Mundos war ein Schultfinder gebrochen, den er im Feld reparierte, um dann an der Box das Getriebe endgültig instandsetzen zu lassen. So wurden wir natürlich weit zurückgeworfen; hatten aber für den Rest des Rennens so viel Sprit übrig, daß richtig bis zum Ende geblasen werden konnte. So kam am Ende noch ein Siebter heraus und ein paar Punkte, die auch noch dazu beitragen, daß wir noch Le-Mans, wo wir nicht fahren wollten, trotz der Anfragen der französischen Veranstalter; hatte man uns 1984 einfach wieder heimgeschickt, noch auf dem 3. Platz der Wertung bleiben werden.

Kurz vor Schluß kam es dann noch zu einem viel diskutierten Unfall zwischen dem C 2-Figo von Bruno Sotty und, bezeichnenderweise, mit dem Crash-Brun-Porsche. Wenn vielfach behauptet wird hier sei der Geschwindigkeitsunterschied zwischen C 1 und C 2 kross zutage getreten, so ist meine Meinung, und ich habe es genauer gesehen als Journalisten, deutschsprachiger Zeitungen, die schon beim Anblick eines Flugzeuges, das Hosenflattern bekommen, und sich an den Sandwich-Bors der Walkinshaw-Truppe durchfüttern, betreut mit Nobelkarossen auf Jaguars Kosten und die einfach noch gar nicht mitbekommen haben, daß ohne C 2 keine WM mehr stattfinden könnte. Meine Frage geht einfach an den Brun-Piloten. Wen hätte er dann zum Bremsen hernehmen wollen, um nicht frontol in die Boxenmauer zu rasen. Von Abdrängen keine Spur, sondern irgendwas wird schon gebrochen sein als das Fahrzeug sich anschickte den eingeschlagenen Kurs stur weiter zu verfolgen.

Am Ende 4. Sieg hintereinander für die Silk-Cut-Mannschaft: Ehrlich herausfahren und ohne das Pech der anderen nötig geholt zu haben.

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 Verlaan 65 81 08

Schatzmeister Wolfgang Bartsch 87 43 77

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.
