

Die Druckerei für Ihre

Privat- und Geschäftsdrucksachen

Ausschreibungen

Formulare

Prospekte

Broschüren

Zeitschriften

Kataloge

Bücher

GG

Buch- und Verlagsdruckerei
GEBRÜDER GIEHRL
8 München 22, Kaulbachstraße 51 a
Telefon 08 11 / 33 10 55

SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

scuderia report

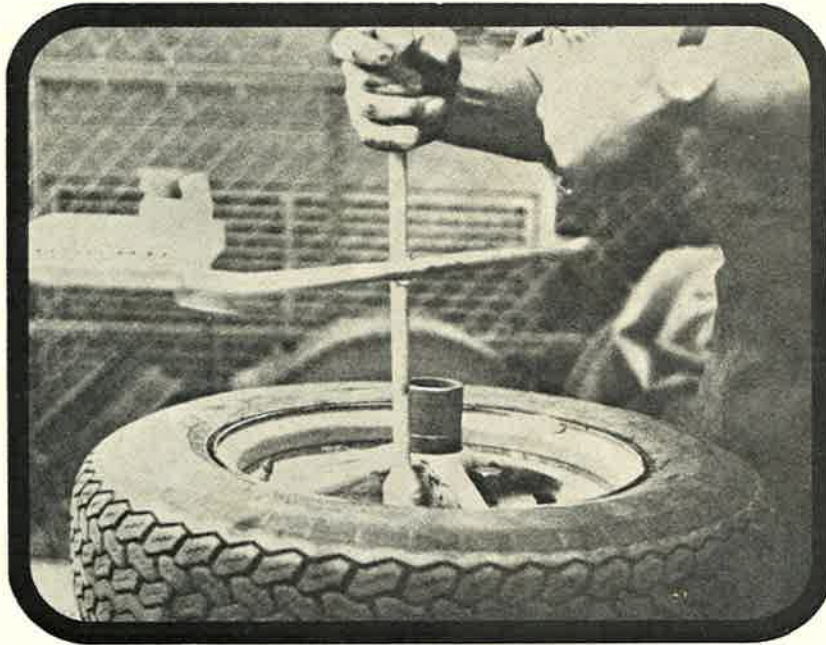


20

3.73



Die Qualifizierten



**Wir lassen nicht jeden an Ihr Auto ran.
Unsere Reifen-Fachleute müssen schon einiges
mitbringen. An Wissen und Erfahrung.
Lassen auch Sie nicht jeden ran!**

TYRESOLES
REIFENDIENST
In über 50 Städten

8 München 70, Zielstattstr. 40, Tel. 78 20 92
8 München 80, Grafingerstr. 29, Tel. 40 75 95

Liebe Clubkameraden

und Freunde der Scuderia München, eigentlich müßte diese Seite den großen Trauerflor tragen, die Ereignisse der letzten Tage würden es eigentlich erfordern. Die Scuderia München kann erstmals eine Veranstaltung nicht so durchführen, wie sie geplant war. Aber ein Club hat nicht nur die Aufgabe Veranstalter zu sein, er soll die Gemeinschaft pflegen, er soll sich an der sportlichen Betätigung und den Erfolgen seiner Mitglieder erfreuen können. Und hier kann für uns wirklich eitel Freude herrschen, mehr als ein Viertel aller Starter der ACM-Winter-Rallye kamen von uns. Viele waren zum ersten Deutschen Rallye-Meisterschaftslauf in Rüsselsheim und unser Team Walter Smolej und Bernhard Eilert kamen mit dem großen Erfolg eines Klassensiegers, bester Serientourenwagen, siebenter im Gesamtklassement, zurück. Unser Titelbild zeigt Driver Smolej auf seinem über hunderttausend Kilometer alten, verhältnismäßig leistungsschwachen Gefährt auf einer Auto-cross-Prüfung der Rallye Rüsselsheim. Etliche Male hat er bei dieser Rallye den Schweden Carlsson (auf einem optimalen Gr. I-Ascona) verblasen. Siebenmal ist unser Walter bisher auf eigenem Auto gestartet, zweimal ausgefallen, fünfmal Klassensieg, davon dreimal im Gesamt erster, einmal fünfter und jetzt siebenter.

Wir haben Recht behalten, als wir im November 1971 schrieben, wenn er etwas ruhiger wird, kann ein ganz Großer aus ihm werden. Damals war er bei uns Nachwuchs, so wie es heute viele unserer Mitglieder sind. Daß sie es mit dem gleichen Idealismus und mit der gleichen harten Arbeit an sich selbst schaffen mögen, so wie er es geschafft hat, das wünscht Ihnen

Ihr

SCUDERIA REPORT

Franz Lieber Heidi Verlaan

TERMIN | KALENDER

genehmigungspflichtig

- 18. 3. 4. Oberfränkische Zuverlässigkeitsfahrt, Bayreuth
- 23. — 25. 3. Int. Rallye Trifels, Kaiserslautern
- 24. — 25. 3. Int. Scuderia München — Salzburg-Ring-Rennen
- 24. / 25. 3. Kurzz rallye Passau
- 31. 3. / 1. 4. Rallye Nürnberg
- 7. / 8. 4. RIOG-Rallye Regensburg
- 13. — 15. 4. Int. Edelweiß-Rallye Aschaffenburg
- 14. 4. Mini-Rallye-Lauingen
- 27. — 29. 4. Int. Rallye Stuttgart—Straßburg—Stuttgart
- 28. 4. Rallye Petit ACB
- 28. / 29. 4. Fernseh-Rallye, Stein bei Nürnberg
- 28. / 29. 4. Oris Rallye

nicht genehmigungspflichtig

- 10. 3. Orientierungsfahrt MSC Geretsried
- 11. 3. Orientierungsfahrt AC Babenhausen
- 17. 3. Orientierungsfahrt MSG Unt. Bayer. Wald
- 25. 3. Bildersuchfahrt PMC
- 25. 3. Orientierungsfahrt MSC Straubing
- 31. 3. Orientierungsfahrt DTC
- 1. 4. Slalom MC Neuhausen
- 1. 4. Slalom MSC Osterhofen
- 1. 4. Orientierungsfahrt MSC Mühldorf
- 7. 4. Nachtorientierungsfahrt MSC Indersdorf
- 8. 4. Orientierungsfahrt PMC
- 8. 4. Slalom MSC Freilassing
- 8. 4. Slalom MSC Röhrnbach
- 8. 4. Slalom MSF Essenbach
- 8. 4. Slalom MSC Memmingen
- 8. 4. Slalom AC Illertissen
- 14. 4. Orientierungsfahrt AMC Gauting
- 14. 4. Orientierungsfahrt MSC Diessen
- 14. 4. Orientierungsfahrt MSC Rosenheim
- 15. 4. Slalom MSF Olching
- 15. 4. Slalom MSC Altenstadt
- 15. 4. Slalom MSC Marktoberdorf
- 15. 4. Slalom MSF Essenbach
- 15. 4. Slalom AC Deggendorf
- 15. 4. Chinesenfahrt MSC Erding

was ist,

DRM

BRM (Ausw.)

DRM, BRM

BRM (Ausw.)

BRM (Ausw.)

— W —

— W —

— W —

was war,

Internationale DMV/RKB Raliye Rüsselsheim

Smolej / Eilert
Hesse / Höfner
Gerber / Humpert
(Oliv) / Thalmair
(Brust) / Fischer
Freisler / Bender
Appel / Wutz E.
Schöller / Scherer

BMW 2002 ti
Simca Rallye 2
BMW 2800
BMW 2002 ti
BMW 1602
Peugeot 504 E
Opel Ascona 19 SR
Opel Ascona 16

Gold KS, 7. G
Gold
Silber
Silber
Silber
Silber
Silber
Silber

ACM — ADAC WINTER RALLYE 73

(Jeschelnik) / Wurmmanstädter
Herrmann / Dr. Herrmann
(Stark) / Scherer
Gerber / Wutz G.
Freisler / Scholz
Kaufhold / Verlaan
Hesse / Höfner
Bengesträte / Zbinden
Dadlhuber / Krisam
Naumann / Naumann
(Oliv) / Thalmair
Rieger / (Biedermann)
v. Knorring / Keul
(Sagerer) / Geier
Humpert / Fischer A.
Puschner / Puschner
Ritter / (Fischer W.)
Smolej / Wutz E.
Appel / Eilert
Kollin / (Bezdek)
Schöller / Schucan
Hamacher / Hamacher
Busch / Stroppe

Peugeot 304 S
VW 1303
Alfa Romeo
BMW 2800
Peugeot 504 E
Opel Ascona 16
Simca Rallye 2
BMW 1602
Ford Escort
Ford Escort
BMW 2002 ti
BMW 1600-2
Opel Commodore
Opel Ascona 16
Lancia Fulvia
Opel Commodore
Fiat 128
BMW 2002 ti
Opel Ascona 19
BMW 2002 ti
Opel Ascona 16
Opel Kadett 1,2
Opel Kadett

Gold KS, 1. G
Gold KS, 3. G
Gold 6. G
Gold KS
Gold
Gold
Silber
Silber
Silber
Silber
Bronze
Bronze
Bronze
ausgefallen
ausgefallen
ausgefallen
ausgefallen
ausgefallen
ausgefallen
ausgefallen
ausgefallen

ADAC—Hessen—Winterfahrt

Freisler / (Neubauer)

Peugeot 504 E

Gold KS, 5. G

Am Clubabend, Dienstag, 20. März 1973

zeigen wir Ihnen einen Film über den neuen Kleber-Cablon-Reifen. Wenn wir Glück haben, ist bis dahin auch der Olympia-Rallye-Film von Jürgen Freisler fertig. Sie wissen doch, einzelne Szenen hat er uns schon gezeigt, z. B. Walter Röhl auf der Fichtelgebirgs-Etappe, die Szene, die er ihnen dreimal wiederholen mußte, so heiß war sie und so begeistert waren Sie.

Wenn's um Reifen geht FABRICIUS

MODERNE REIFEN-SPEZIALBETRIEBE.

FABRICIUS-Rallye-Shop für heiße Öfen

Alles, was mit Reifen, Fahrgestell und Zubehör zu tun hat, finden Liebhaberschnellerwagen natürlich bei FABRICIUS – ebenso wie Wettbewerbsfahrer für Sportwagen- und Rallye-Konkurrenzen.

**Wenn's um Reifen geht – FABRICIUS
Moderne Reifen-Spezial-Betriebe**

FABRICIUS München-Moosach,
Wildermuthstr. 85, 800 m stadtauswärts vor dem Dachauer Auto-Kino

Die Weltelite fährt Goodyear.



ACM-ADAC-Winter-Rallye '73

am 10. und 11. Februar 1973

Mit Schneegestöber fing es schon gut an! Die Abnahme im Hause Wickenhäuser war bestimmt nicht die beste Lösung, da die Kapazität des Kellergeschosses bald nicht mehr ausreichte und die Teilnehmer Ehrenrunden um den Block fahren mußten. Nach kurzer Anfahrt zum Start bei Oberpfaffenhofen ging es sofort zu einer 18 min. Spezialtappe, an die sich sofort eine 3 min. und eine 5 min.-SE anschloß. Spätestens hier bemerkten die Teilnehmer was gespielt wurde. Während die SE's relativ problemlos zu halten waren, kassierten an der folgenden ZK 3 sogar die Gesetzten volle Minuten! Und dies trotz der Mahnung in den Orten langsam und verkehrsgerecht zu fahren. Unglücklich gelöst waren auch die Stellen mit Stoppschildern auf SE's und die Form der Zeitgutschrift beim Anstellen vor SE's. Wer hier nicht aufpaßte und sich sofort eine Bestätigung für das lange Anstellen geben ließ, mußte dies an den ZK's büßen.

SE 4, 5 und 6 waren wiederum ohne Schwierigkeiten zu halten, während an ZK 4 den meisten Teilnehmern die Sollzeit zu kurz wurde. Erst die SE 7 war für niemand zu schaffen; dafür war die SE 8 durch eine Ortschaft nicht auf Best- sondern auf Mindestzeit zu fahren.

Im Anschluß an ZK 5 begann der wilde Ritt durch Schlammflöcher, mit Wasser gefüllte Panzergräben und irrsinnig lange Geraden auf dem Truppenübungsplatz. Die Zeitnahme für diese SP lag sehr im argen. Selbst der Fahrleiter mußte zugeben, daß ihm hier einiges unklar war. (Tita 3 Runden, Naumann 4 Runden ...?) Bei der darauf folgenden SP 2 wurden die Fahrer reichhaltig entschädigt.

Zum Ziel des 1. Fahrabschnitts schloß sich eine 32-min.-SE an, die, obwohl etwas zu lang geraten, doch von den Meistern geschafft wurde. Beim Eintreffen im Etappenziel (Oberpfaffenhofen) wartete der Fahrleiter mit der Überraschung auf, das ganze nochmal befahren zu müssen. Der Unterschied zum 1. Fahrabschnitt bestand in der generellen Verkürzung aller SE- und ZK-Zeiten. Da sich die Positionen in den einzelnen Klassen bereits eingependelt hatten und die Meister jetzt nur noch auf Ankommen fuhren, erhebt sich die Frage, ob nicht eine 200-km-Rallye sinnvoller gewesen wäre.

Bewundernswert war der Einsatz des Fahrleiters, der trotz geringer Unterstützung seitens seines Clubs eine derartige Rallye organisieren konnte.

A. Naumann



Das freundlicherweise von FOTO CZERNY zur honorarlosen Veröffentlichung freigegebene Bild zeigt die Geheimfavoriten um die Gau-Wagenmeisterschaft Gerber/Wutz auf BMW als sie gerade den Ex-Scuderianer G. Schuster auf Volvo überholen, dicht gefolgt von den jetzigen Stuttgartern Herrmann/Dr. Herrmann auf VW-Mahag.



Wickenhäuser

Sportzentrum für OPEL-Fahrzeuge in München
Schwanthalerstr. 36 Nähe Hauptbahnhof ☎ 55 89 11



**Aus unserer Tuning-Abteilung – Manta Spezial –
– Sie können ihn kaufen –**



Dieses Fahrzeug ist für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassen. Um die für den Motorsport entwickelte Kotflügelverbreiterung auch in der Straßenversion anbieten zu können, wurden die Kotflügelverbreiterungen mit dem Frontspoiler weiter entwickelt. Nach engster Kalkulation können wir diesen

Manta, 2türig, 1900 ccm, Kotflügelverbreiterung, Frontspoiler, Sonderlackierung Kristall, 4 8-Zoll-Felgen Ronal 72, 4 235/60-VR-13-Reifen Pirelli mit Schlauch, Frachtgebühr, Kühlerdauerfüllung, Kfz.-Schein, TÜV-Überprüfung und Zulassung für

DM 13370,77

inklusive 11 Prozent Mehrwertsteuer, anbieten.

Sollte dieses Fahrzeug zum motorsportlichen Einsatz kommen, empfehlen wir zur Grundausrüstung **Hinterachssperre und Verbundglasscheibe.**

Weitere Einbauten wie Schalensitze, Fahrwerksverbesserungen, Motorbearbeitungen, Überrollbügel, Motor- und Tankunterschut, Sportgetriebe, Ölkühler mit Thermostat usw. werden in unserer Tuning-Abteilung eingebaut. Unser Leiter der Tuning-Abteilung, Hans von Knorring und unser Kfz.-Meister und Sachbearbeiter der Sport-Betreuung, Otto Schmid, werden Sie hierüber gerne beraten.



Wickenhäuser

Sportzentrum für OPEL-Fahrzeuge in München
Schwanthalerstr. 36 Nähe Hauptbahnhof ☎ 55 89 11

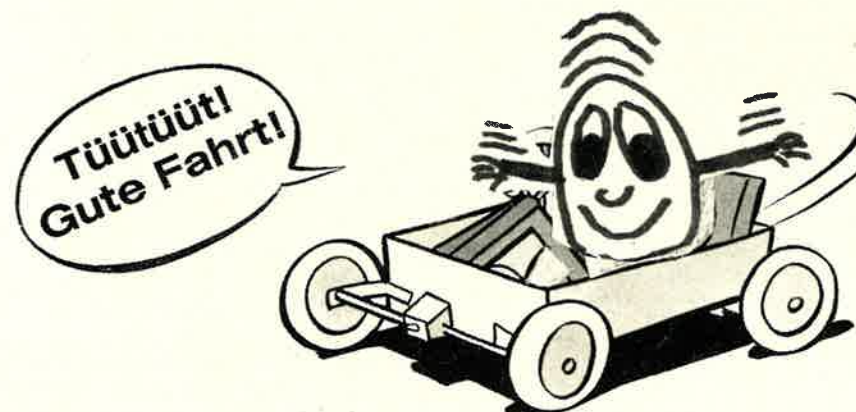


Spitzenautos...

Es riecht nach Bier, Rauchschwaden wogen im Raum. Kein Wunder, es wird diskutiert. „Auf was fährst Du denn diese Saison?“ fragt mich der Axel. „Frontantrieb“ stoße ich wie aus der Pistole geschossen hervor. Der Axel hebt langsam die linke Braue. Er wird neugierig. „Italienisch?“ „Hhm“ ... Ich lasse ihn zappeln. „Bleibst du denn auf deinem Lancia?“ — „Nein!“ „Prost“ sagt er, Neugier packt ihn, jetzt sprudelt es aus ihm hervor: „Ich verkaufe meinen Escort und fahre auch Frontantrieb!“ Fiat 128 Coupe. In der Klasse Spitze! Obwohl, weißt du, fahr du doch mit deinem Capri RS, wenn der dann Gruppe 1 ist, dann bist du doch voll dabei. „Ja, ja“, gebe ich zu bedenken, „alles gut und schön, doch hier ...“ und reibe schmerzlich Daumen und Zeigefinger. „Geh'n tät der schon, das hat auch der Happy Freisler auf einer Proberunde schon gemeint.“ Gut für Gesamt, meint er. Auch die Klasse wäre nicht schlecht. Aber ich bin nun mal auf Frontantrieb eingeschworen. Der Axel greift zum Bier. „Du fährst aber doch Gruppe 2 — oder?“ Ja, ja, ich weiß noch nicht, muß da noch mit meiner Autoklinik reden. An sich müßte er ja schon Gruppe 2 sein. Ein paar Pferde mehr, weißt du ... Zwei Wochen später ...

Es riecht nach Bier, Rauchschwaden hängen in der Luft. — Es wird diskutiert. „Hast dein Fiat schon?“ tönt es hinter mir, während ich

mich über den miserablen Schweinebraten ärgere — „Nein!“ — und schiebe erbost den Teller weg, daß es klirrt. Schnell schicke ich noch einen Fluch hinterher und dann erzähle ich dem Axel von meiner Probefahrt: „Ich hab ihn probiert! Nagelneu war er. Ganze 10 km hatte er auf dem Tacho. Erst haben wir ganz normal auf Teerstraßen „dahinprobiert“. Doch dann wurde mir die Sache zu langweilig. Ich habe den Verkäufer, selbst ein bißchen vom Autospleen angegagt, überzeugt, daß man ein Auto ja nur auf dem Schotter richtig kennenlernt. Nun gut, während der Fahrt schielte ich schon immer nach einem geeigneten Feldweg. Der gute Mann zögert. „Das geht nicht, er ist noch so neu, usw.“ Da! Auf der linken Seite. Ah, herrlich! Ein Acker, groß, übersichtlich und dazwischen windet sich ein Feldweg, zwei Spuren, schön voll Schlamm. Ich reiße das Auto herum und steh schon mittendrin. „Na ja, jetzt ist er ja eh schon schmutzig“, resigniert der Verkäufer. Daß er selbst neugierig ist, gibt er nicht zu. Fünfmal muß ich den Weg fahren, bis der Wagen aussieht, als käme er von der Münchner Kindl. Schön läßt er sich fahren. Voll auf dem Gas zieht er durch Schlamm, herrlich geht er voll in den Kurven. Nur die Lenkung, erscheint mir ein wenig lahm. Die Rückstellkräfte fehlen mir. Doch daran könnte ich mich gewöhnen. Auch der Verkäufer testet das Auto.



Er stemmt sich voll gegen das Bodenblech. Es hält, also ist der Wagen rallyetauglich.

Eine Viertelstunde später sind wir auf der Suche nach einer Schnellwäse. „So kann ich unmöglich damit zurück in den Betrieb“ stöhnt er. Also durch die Waschstraße, dann kann man ihn gleich auf Wasserdichte testen.

Ganz gespannt hat mir der Axel zugehört, andere haben sich dazugesetzt. Driver Smolej sagt: „I beweg mein BMW, dann versäg i di“. „Die 2 Liter Klasse ist nichts“ sinniert der Kollin. „Da ist zuvoi los, die sechzehner Gruppe zwaa, da wär schon was zu machen“.

„Aber mit meinem Escort, bin ich voll dabei in eurer Klasse“, meinte der Martin. „Wartets nur noch ein paar Wochen, dann seht ihr mal ein Spitzenauto“. Sagt's und schnalzt genüßlich mit den Fingern. Sogar Startnummernbeleuchtung soll der bekommen!

Escort. Der Axel beugt sich zu mir an's Ohr. „Weißt was ein Spitzenauto wär?“ „Nein“, sag ich erwartungsvoll. „Escort Mexico!“ 1660 ccm Gruppe 1, 125 PS.“ Jetzt bin ich an der Reihe, einen Schluck zu nehmen. Wie macht der das nur, immer meine Gedanken zu erraten? Da

hab ich vor ein paar Tagen geglaubt, das Auto für die Saison gefunden zu haben und da ... „Erst verkauf ich meinen Escort, dann fahr ich nach Belgien ...“. Er läßt den Satz unausgesprochen. Diesmal halt ich dicht, trommle ich mir ein. Alles braucht der auch nicht zu wissen. Soll er nur nach Belgien fahren. Ich fahr nicht soweit.

„In der Klasse hast du keinen Gegner mit dem Auto“. Daß ich in Österreich beim Skifahren auch auf diese glorreiche Idee gekommen bin, interessiert ihn nicht. In Gedanken ist er mit seinem heißen Gerät schon auf der Strecke. „Der R 12 Gordini würde ihm schon Paroli bieten“ meint der Driver. „Frontantrieb ist nun mal besser“. Wär auch zu überlegen, denk ich mir, kein schlechtes Auto. Schnell noch einen Schluck Bier.

Nun gut. Die Rauchschwaden werden immer dichter an diesem Abend. Es tauchten noch etliche Spitzenautos auf. Doch ich schließe meine Story, denn ich muß noch schnell meine Nennung für die O. K. Klemenz-Fahrt abgeben. — auf Lancia

KH. H.

Der 45. Start brachte den Sieg

Dezember 72. Ich vereinbare mit Jeschelnig die ACM Winterrallye zu fahren.

Ein kleiner Schock, als die neuen Bügelbestimmungen bekannt werden. Doch OK ist vernünftig. Sedlmeyr bekommt seinen neuen 304 S und beschließt, diesen für Gr. 2 zu präparieren, um uns keine Konkurrenz in der Klasse zu machen. Jetzt ist nur noch die Reifenfrage zu lösen. Täglich Wetterkarte und Bericht sowie das Testen von verschiedenen Reifen sind die weiteren Vorbereitungen. Der Tag der Veranstaltung rückt näher und die letzten Schneereste tauen weg.

Die Konkurrenz in meiner Klasse ist groß, zumal auch Stark mit Co Scherer in meiner Klasse fährt. Der Anruf bei OK, — er gibt die Emp-

fehlung, von ca. 200 Spikes pro Reifen, die wir aber nicht haben. Also entweder 150 oder 450? Am Samstag früh kommt dann der Anruf von Richard, daß es in Ruhpolding 20 cm Schnee hat. Also doch 450 Nägel. Wir fahren gleich mit den „genagelten“ nach München und stellen fest, daß es dort nur geregnet hat. Wir hoffen nun nur, daß möglichst viel Schotter dabei ist.

Die Abnahme geht glatt vorüber und bei einem kurzen Blick auf die Schwanthalerstr. stellen wir fest, daß große dicke Flocken vom Himmel fallen. So haben wir dann auch auf der Autobahn schon schöne Schneefahrbahn. Das Herz jubelt. ZK 1 — 30 Minuten Pause, die anderen arbeiten wie wild, um ihre „genagelten“ auf-

zuziehen. Dann geht's los. Ich ermahne meinen Fahrer zum xten male, die Verkehrsvorschriften — 100 km/h mit Spikes und 50 km/h innerorts peinlichst einzuhalten. Ein Kurzschluß legt auf den ersten Kilometern das gesamte Fernlicht lahm. Was soll's; es schneit leicht und so fahren wir eben mit den Breitstrahlern. Die Fernausleuchtung ist miserabel. Dann Start zur SE 1. Ist die Sollzeit zu schaffen? 2,24 km links abzweigen — 1,35 km spitz — Rechts SK — 2,53 km Vorfahrt beachten links — es läuft recht gut. Ich stelle dabei fest, daß ganze Stücke von der Herrschinger Fahrt dabei sind. SE-Ziel — ein Blick auf die Karte zeigt, daß es geklappt hat. Am Start zur SE 2 5 Fahrzeuge vor uns, Zeit beim Licht nachzuschauen. Wir klemmen um und haben jetzt wenigstens etwas Licht. SE 2 wieder geschafft — es läuft immer besser! Bei der SE 3 schlägt OK erstmals zu; 60 sec. über der Sollzeit und ein Blick auf die Uhr zeigt höchste Eisenbahn an, um die ZK 3 noch zu schaffen. Vorsichtig vor uns über die Bodenwellen fahrende Teilnehmer bescheren uns die erste Strafminute. Bis zur ZK 4 bleiben wir auf den SE's sauber, aber die Wartezeiten an den SE's Start's bescheren uns weitere 2 Minuten. In der SE 7 schlägt OK nochmals ganz fest zu. Ich stelle fest, daß selbst das Führungsfahrzeug den Weg im Gelände nicht traf und 10 m nebenher fuhr, die Teilnehmer hintendran. Ein Mordsspaß dann die SE 8 mit Sturzhelm und angeschnallt mit exakt 30 km/h, die Stoppuhr und den Twin im Auge. Dann die ZK 5 und der Start zur SP 1, Richard und der Wagen sind so richtig „warm“. Nochmals Licht umklemmen und dann geht es los. Richard ist direkt entfesselt. Die Löcher nehmen wir als führen wir auf einem Jeep. Vor liegengeliebenen Fahrzeugen warnende Teilnehmer können sich nur durch schnelle Flucht vor dem spritzenden Dreck schützen. Auf der ersten Runde überholen wir schon sechs Konkurrenten. Beim 2. Mal kennen wir es schon; 1. Loch links anfahren, 2. Loch rechts, 3. Loch mittendurch, der Wagen ohne Unterschutz streift nicht mal am Boden. Die Schikane am Ziel wird jedesmal in Eisslalommanier voll genommen; die Zuschauer spritzen zur Seite. Nach der 5. Runde ausfahren. Kommissar Lösch ist zur Stelle und läßt uns mit defektem Licht nicht mehr weiterfahren. Peugeot-Service-Mädchen Monika geht auf die Suche nach einer Biluxlampe. Dank dem Wik-

kenhäuser-Service für selbstlose Hilfe. Der Benzindurst unseres Wagens wird bedenklich.

In Penzing ist es dann soweit. Wir müssen nach Landsberg hinein und uns im Münztank mit dem kostbaren Naß versorgen. Bei Funktionär Brust gibt's Süßigkeiten und dann hinein in die letzte SE des 1. Abschnittes. Nach 11 km haben wir den uns Vorausfahrenden überholt und so geht das weiter. Richard wird immer schneller. Es kostet direkt Mühe, ihn auf der B 12 wieder zu bremsen.

Zwangspause! Die anderen Teilnehmer basteln. Die neuen Fahrtunterlagen werden angesehen. Was? Dasselbe noch einmal? Und diese Zeiten! Die notierten Fahrzeiten des 1. Abschnittes werden herausgesucht! Ich bereite Richard schonend auf das Kommando vor. Es heißt noch einige Scheite zuzulegen. Den Straßen (oder was davon noch übrig war) sah man die ca. 160 Vorausfahrenden an. An der SP 3 dann die enttäuschende Nachricht, daß nur noch eine Runde gefahren wird. Inzwischen wissen wir auch schon, daß unsere schärfsten Konkurrenten abgeschlagen sind. Ich gebe Anweisung auf „Fahren auf Ankommen“. SE 9 nochmal das Schwein rauslassen. Dann die B 12 — wir haben die 100 km/h „bestimmt eingehalten“. An ZK 7 nochmal 1 Minute und dann wird gerechnet. Eigentlich müßte es für den Klassensieg reichen — aber abwarten!

Als wir uns gerade auf einen längeren Parcferme einrichten wollen, wird dieser aufgehoben. Also auf zum Wienerwald — um 9.00 Uhr ist Ergebnisaushang. Um die Zeit zu vertreiben, wird ein zünftiger Schafskopf gespielt. Nach 12.00 Uhr ist es dann soweit, die Ergebnisse hängen. Warum hat OK das nicht schon in der Ausschreibung geplant? Er hätte es wissen müssen, daß 22 Prüfungen mit Sekundenzeitanahme halt seine Zeit zur Auswertung brauchen. Ich sehe das Ergebnis, kann es nicht glauben und drehe mich um. Aber es stimmt, es steht schwarz auf weiß an der Wand. Banges Warten beginnt. Ändert sich was? Um 13.30 Uhr ist es dann soweit. Ich kann es noch nicht glauben. Bei der 45. Rallye der erste Gesamtsieg. Ich bin happy, unsere Frauen zuhause auch und der nächste Rallyestart damit gesichert.

A. Wurmnnstättner

**Scherer fährt selber.
Man sieht's an seinem Angebot:
Hier spiegelt sich die Erfahrung wider.**

Bei auto-sport-scherer gibt's alles,
was fürs Auto sinnvoll ist.
Und was ein Auto sportlich und sicher macht.
Hier sind ein paar Beispiele:

**Scheel und Recaro Schalensitze, Britax Hosenträger-
gurte, Gloria Monza Feuerlöscher, VDO Cockpit Cibié-
und Marchalscheinwerfer und Grundig Autoradios.**

auto-sport-scherer-münchen

Humboldtstrasse 30 Tel. 65 36 84 und Ampfingstrasse 35 Tel. 40 31 34

MEINBURK



BOSCH-Leistungsprüfanlage für alle PKW-Typen

Unsere Spezialisten prüfen Ihr Fahrzeug auf Wirtschaftlichkeit
und Sicherheit

Die Prüfung vermittelt Ihnen ein exaktes Bild vom Zustand Ihres Wagens:

Leistung	Elektrische Anlage
Motorfunktion	Vergaseranlage
Abgase	Verbrauch

BOSCH-Leistungsprüfstand jetzt in unseren Betrieben I und II.

Betrieb I: Am Frankfurter Ring, Ingolstädter Straße 43, Telefon 35 50 81

Betrieb II: Nähe Hauptbahnhof, Seidlstraße 13-15, Einfahrt Denisstraße,
Telefon 59 30 67

**Geht's um BOSCH
geh zu MEINBURK**

**das fängt ja
gut an**

Fahrtsekretär



Schlechte Wegstrecke

**hört dafür aber
schlecht auf**

RALLYE MÜNCHEN 1973

Termin wäre ursprünglich im April gelegen. Plötzlich ergab sich eine Terminüberschneidung mit der Regensburger Veranstaltung. Die RIOG hat den Gau Südbayern umgangen und direkt bei der ONS angemeldet und einen Meisterschaftslauf herausgehandelt. Unser Termin ging legalen Weg und die Gausportabteilung sagte den Regensburgern, sie sollten sich direkt mit uns einigen. Wir waren bereit zu verschieben, wenn uns Freund Sixt dafür das Truppenübungsgelände Hohenfels besorgt. Zusage durch Sixt, das war aber auch alles und dann hörten wir nichts mehr. Sie hatten ja den gewünschten Termin.

Eilert hat also dann Rallyestrecke der Normalversion gesucht und gefunden, bis dann, wie im letzten REPORT berichtet, die einschneidenden Bestimmungen durch Ministerialbeschlüsse kamen. Wir konnten und wir wollten, das was Eilert hatte, nicht mehr bringen. Wir waren uns der Gefährlichkeit bewußt.

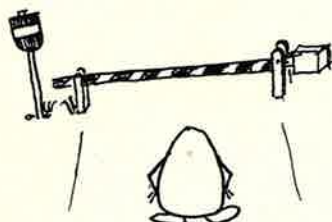
Da sind wir auf unseren guten Kontakt zum Salzburger Touring- und Sportfahrer-Club zurückgekommen und haben ganz bescheiden angefragt, ob man uns denn nicht helfen könnte. Peter Tollerian, er könnte ein echter Scuderianer sein, bot sofort seine Hilfe an. Innerhalb von zwei Tagen hatte er den behördlichen Sanktus, die Regierung sagte ja, die Polizei sagte ja. Wir konnten bis 22.00 in Bayern fahren und dann mit neutralisierter Autobahnstrecke das Feld zwischen 21.00 und 23.00 die Grenze passieren lassen. Am 8. Februar trafen wir uns in der Autobahnraststätte Piding, um

alles in groben Zügen durchzusprechen. Die OSK (das was bei uns die ONS ist) mußte noch ihre Zustimmung geben, Ing. Pöschmann war sicher, das es kein Problem ist, wenn die ONS ja sagt. Eine Woche später haben sich Axel Naumann und Bernhard Eilert zusammen mit Peter Tollerian den größten (passierbaren) Teil der Strecke angesehen. Sie sind zurückgekommen und haben mit der Zunge geschmalzt und die Augen verdreht. Das ist „Petit-Lyon“, Dachstein, Tennengebirge, Spezialtappen bis in 1400 m Höhe und wieder hinunter, Asphaltbänder mit Autobreite, Schotter und Geröll, das wird eine Rallye. Sechs Spezialtappen in Bayern, eine davon gesperrt, zwölf in Österreich, davon vier gesperrt, mit den neutralisierten Autobahnetappen, die scherzhaft bereits die Namen „Regierungs-Etappe“ und „Ministeriums-Etappe“ hatten, wären es ca. 600 km gewesen, davon 120 km Etappen mit Sekunden-Wertung. Also mit Österreich eigentlich alles klar. Jetzt mußte noch die Anmeldung über ADAC und ONS erfolgen. Wir konnten vorher diese Institutionen nicht unterrichten, weil wir ja erst einmal klären mußten, ob es überhaupt geht. Indirekt wußte man in der Gausportabteilung schon Bescheid, weil es Ing. Pöschmann auf einer Wiener Sitzung bezüglich München-Wien—Budapest schon erwähnte.

Freitag, 2. März 1973, es stellt sich heraus, der Gau Südbayern hat nichts dagegen, Herr Hei-

nemann von der ADAC-Hauptverwaltung hat auch nichts dagegen, Herr S. von Kahlen wird befragt, glaubt sich an irgend eine Vorschrift erinnern zu können, wonach „nationale“ Veranstaltungen nicht ins Ausland dürften, verspricht zu klären und den Fernschreiber in Bewegung zu setzen. Ein paar Zeilen von der OSK, daß unter der Voraussetzung, daß alle Auflagen erfüllt werden, keine Bedenken gegen die Veranstaltung bestehen, könnten weiterhelfen. Sie werden am Freitag nachmittag bei Freund Tollerian angefordert. Tollerian spricht mit Ing. Pöschmann, dieser sagt ihm, heute nachmittag ist Sitzung, wird alles geklärt.

Abends 19.00 Uhr die vierzehnstellige Telefonnummer gewählt, Peter Tollerian ist total „Down“, die OSK hat trotz Befürworter Pöschmann nein gesagt.



Die Mitglieder des OSK begründen ihren Spruch mit:

Wir haben schon so viele Bundesländer, in denen es schwierig ist, Rallyes auszurichten, wir wollen uns die Länder, in denen es noch geht, nicht durch Veranstaltungen von außen kaputt machen lassen.

Das ist nicht wörtlich, sondern sinngemäß. Eigentlich ist es eine logische und verständliche Entscheidung. Enttäuschend trotzdem, weil es so total konträr zur Situation in Bayern ist. Die Regierungsbehörden waren dort einverstanden, die Sportbehörde sprach das Nein.

Wir können hier unseren Salzburger Freunden nur schlicht und einfach Danke sagen, für das was sie für unsere Veranstaltung alles versucht und auch erreicht hatten. Wir werden trotzdem, oder gerade deshalb, voll Zuversicht weiter zusammenarbeiten.

Ich haben den „Pater“ informiert und den Eindruck gehabt, er hätte am liebsten geheult. Ich konnte ihn verstehen.

Was nun? Die Rallye ist tot, das Rallye-Leben geht weiter. Wir haben tags darauf fünf Stunden diskutiert, was sollen wir tun. Absagen, ja, nein? Ausgaben sind da, Inserenten sind da, ein deutscher Teil der Rallyestrecke ist auch da. Also durchführen, ja?! Aber wie? Noch 200 km Sammelstrecke dazumachen, damit eine vierhunderter daraus wird, oder das lassen, was wir haben und eine Kurz-Rallye machen. Die Diskussion nimmt kein Ende. Man erinnert sich an Lode's Worte, ob denn die vierhunderter so Imageträchtig wäre, ob denn nicht eine gute zweihunderter genau so viel Spaß machen könnte. Wir entscheiden uns für die Kurz-Rallye. Die RALLYE MÜNCHEN verliert zwar damit für 1973 ihre überregionale Bedeutung, das ist uns vollkommen klar, aber wir sind es unseren Freunden schuldig, ihnen Motorsport zu bieten.

RALLYE MÜNCHEN 1973 also im Verschnittformat, aber sportlich, so lautet die Entscheidung der Fahrleitung, mit Ausweis und Lizenzfahrern, aber nur für Serientourenwagen. Durch diese Einschränkung dürfte zwar vermutlich die RALLYE MÜNCHEN 1973 aus der Liste der Gau-Meisterschaftsläufe gestrichen werden, um so mehr würden wir uns aber freuen, wenn Sie, unsere Freunde trotzdem am Start erscheinen würden.

Vielleicht drehen wir das ganze nur ein bißchen und die RALLYE MÜNCHEN wird die Kurze und dafür die MÜNCHNER-KINDL-FAHRT im Herbst die Lange.

PS. Angeblich sind zwischen Wien und Frankfurt die Fernschreiber betätigt worden. Mich würde natürlich gerne interessieren, was sie tickten, aber das ist persönliche Neugierde und damit unbedeutend.

Der Fahrtsekretär

Das neue
FIAT 128 Sport Coupé
erwartet Sie
bei uns!

FIAT



4 Modelle, ab 7.780,-

FIAT

Vertragswerkstatt
und Händler

A. Schröfl

Neuwagen — Reparatur
Ersatzteile — Zubehör
Tankstelle — Pflegedienst
Unfallinstandsetzung
Einbrenn-Lackiererei

8035 Gauting bei München
Grubmühlnerfeldstraße 52
Telefon 08 11 / 8 50 42 37

► Über den FIAT-Sport-
pokal
● berät Sie unverbindlich
► unser Herr RITTER

Bei uns wird Ihr FIAT fachmännisch betreut und auch Tuning-Arbeiten werden vorgenommen

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



SIGA-GETRÄNKEFABRIK
Sulzemoos

Heimdienst: München Tel. (08 11) 3 511173
(0 8135) 2 09

Rallye Rüsselsheim 24./25. 2. 1973

Bericht vom 1. Deutschen Meisterschaftsfiasko im Rallyefahren

Bereits die Anfahrt war eine Katastrophe. Auf der Autobahn bei Denkendorf tobte ein Schneesturm, der selbst einen kampfproben Eskimo mit Sicherheit sofort veranlaßt hätte, seinen Iglu aufzusuchen. Rallyefahrer, die zur Abnahme reiten, stört so etwas nicht. Auf Sommer- und Winterpneus mit und ohne Spikes wurde die Abnahmesollzeit von den 8 Scuderiateams gehalten, die es gewagt hatten, an den Main zu reisen.

Die Veranstaltung selber setzte sich dann nur noch aus chaotischen Zuständen und Unverschämtheiten zusammen.

1. Chaos: Die Papierabnahme

An der Theatergarderobe drängen sich ca. 150 zukünftige deutsche Rallyemeister, die verzweifelt den zuständigen Abnahmehasen suchten. Nach der 5. Damenbekanntschaft landete man endlich im richtigen Schoß.

1. Unverschämtheit:

Um den bei der Abnahme erhaltenen Verhauf einigermaßen übersichtlich zu sortieren, hätte man eigentlich ein Büro benötigt. Dank der Initiative der Scuderia-Mitglieder konnten wir einen der vier im Foyer vorhandenen Tische für unsere Sortierarbeiten verwenden. Doch leider wurde uns nach den ersten drei Handgriffen von einem Bediensteten der Stadt Rüsselsheim verständlich gemacht, daß der Saal sofort geräumt werden müsse, da er nur bis 13.00 Uhr gemietet wurde. Die Gesetzten waren ja um diese Zeit bereits am Start und der Rest sollte gefälligst schauen wo er bleibt.

2. Unverschämtheit

Nach vielen, vielen Autobahn- und Bundesstraßenkilometern und einigen wenigen SP und SE kamen wir durstig und voller Erwartung an die Zwangspause in Sterbefritz. Wie bereits mehrmals vorher, erwartete uns auch hier eine verlassene Stempeluhr und sonst außer einer Tankstelle nichts — kein Funktionär, keine geöffnete Wirtschaft — kein Essen — kein Trinken — nichts!! Unsere 1 1/2stündige Zwangspause froren wir gemeinsam inner- und außerhalb unserer Autos herunter.

Bisher konnte nur der Auto-Cross und die SP Sterbefritz begeistern. Weniger überzeugen konnten die dazwischenliegenden SE's deren Sollzeiten von fast allen gehalten wurden.

Nach einigen Umwegen kamen wir dann endlich zur ZK bei dem Ort Lieblos. Dem Namen gerecht werdend war die dortige Kontrolle besonders lieblos aufgebaut. Mit dem Auto unerreichbar, stand die Uhr, einer Vogelscheuche gleich, unbeleuchtet mitten in einem eingezäunten Sumpf.

Nach weiteren Kilometern bot sich dann einer der wenigen touristischen Lichtblicke. Die SP Ziegenberg und die anschließende SE ließen unsere Herzen wieder einmal höher schlagen. Hier wurde echter Rallyesport geboten.

Nach der 120-Minuten-Taunus-Durchquerung (mit viel Schnee) erwartete uns die letzte SP. Nach des Veranstalters 50,— DM Aufschrieb's (20 Seiten — pro Zeichen 1,10 DM) war die SP wie folgt zu fahren: Kurve rechts, links, rechts, links, rechts, links ... so richtig informativ.

11. Chaos und 8. Unverschämtheit:

Die Weinbergetappe mit anschließendem Rennen.

Nach wilder Bläseerei oberhalb Rüdesheim ergab sich für viele das Rätsel der weiteren Streckenführung. Wie bereits mehrfach vorher, stimmte auch hier das Streckenbuch nicht im entferntesten. Die darauf folgende ZK war ohne weiteres zu halten, wenn man Geschwindigkeitsbegrenzungen und Ortsschilder als Reklametafeln auffaßte und einen Schnitt von 153,5 km/h einhielt. (Diese Etappe wurde anschließend wegen mehrfacher Drohungen der Teilnehmer neutralisiert).

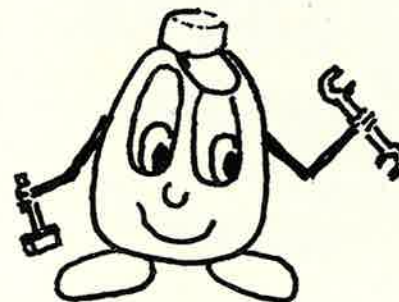
Die letzten 3 SE's waren unserem Geschmack gemäß bei voller Fahrweise gerade zu halten. Am Ziel in Rüsselsheim gab es, wie bei dem nicht „niedrigen“ Nenngeld von DM 140,—, nicht anders zu erwarten war, keinen Sekt, dafür erwartete uns ein herrlicher Imbiß (1 Wurst mit Brot und Senf — Wert DM 1,—)

Das absolute Fiasko jedoch erlebten wir erst bei der Siegerehrung. Der Computeraushang stimmte vorne und hinten nicht.

Den Veranstalter überrollte eine wahre Protestwelle. Erst der rettende Einsatz von Sportkommissar und Rallyefachmann Schwägerl konnte noch eine verspätete Siegerehrung retten.

Statt um 12.00 Uhr, Siegerehrung um 17.00 Uhr, Preise für eine solche Veranstaltung unwürdig — Wir wundern uns nur, daß eine solche Veranstaltung Meisterschaftslauf ist — Fazit: nicht empfehlenswert.

Spitzenservice



Unserem Driver, für den es bei dem 1. Meisterschaftslauf um etwas „Großes“ ging, war es von vornherein klar, daß er bei dieser Veranstaltung ohne Service chancenlos war.

Freundlicherweise stellte der DTC auf Initiative von Herrn Feichtmeyer einen Service zur Verfügung. Die Leute, die sich hierfür bereit erklärten, taten dies aus Freude am Rallyesport. Obwohl sie nicht sehr erfahren waren, gingen sie voller Überzeugung an diese Sache heran. Sie besorgten vom Auto bis zum Benzinkanister alles, was man zu einem perfekten Service benötigt. Als es dann soweit war und das Team Smolej/Eilert an den Start ging, taten sie dies mit voller Zuversicht. Trotz anfänglicher Skepsis erfüllte der Service die in ihm gesetzten Erwartungen nicht nur, sondern übertrafen sie bei weitem. Die Servicepunkte waren so hervorragend organisiert, wie dies nur bei langjährigen Serviceleuten der Fall ist.

Obwohl sie aufgrund ihrer langsamen Fahrzeuge Schwierigkeiten hatten, die Zeiten bis zum nächsten Servicepunkt zu halten, fanden sie zwischendurch immer wieder Zeit, von der Strecke abgekommenen Teilnehmern Hilfe zu leisten.

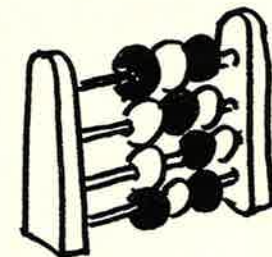
Man konnte sich 100 %ig darauf verlassen, daß der Reifenwechsel in 2 Minuten erledigt war.

Es bleibt nur zu hoffen, daß so fähige Leute, wie sie uns vom DTC zur Verfügung gestellt wurden, weiter für den Rallyesport erhalten bleiben.

Wir möchten uns hier nochmals bei den Serviceleuten bedanken, ohne die wir unsere gute Placierung sicher nicht erreicht hätten.

B. Eilert / W. Smolej

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



Peter Schöller,
8 München 80, Steinhauser Str. 37,
Tel. 473649

ES GIBT



DA LEGEN WIR ZU.
DA MUSS ES DIE MASSE
BRINGEN!

Sie haben „ihn“ ja sicher schon bestellt,

den SCUDERIA-REPORT

aber Ihre Freunde, bekommen sie ihn auch schon?

Ausschneiden und unter Beifügung von DM 10,— in bar oder Briefmarken einsenden an:

Scuderia-Report, 8000 München 90, Deisenhofener Straße 37

Ich/Wir bestellen hiermit monatlich „Scuderia-Report“ 1973

name	vorname	clubzugehörigkeit
PLZ	ort	straße

Der Betrag von DM ist beigefügt in bar / Briefmarken

Aufgeschnapptes

von der DSK Jahreshauptversammlung anno 1973, dem 11. Februar.

Um Mißverständnissen vorzubeugen: Dies soll keine Reportage über all die klugen Reden werden, die anlässlich dieses Ereignisses die Zuhörer begeisterten — DSK-Mitglieder können selbige (die Reden) in den DSK Nachrichten nachlesen und die übrigen sind an Rechenschaftsberichten u.ä. vermutlich nicht sehr interessiert. Berichtet werden soll nur über einige Stories, die dem Verfasser so nebenher zu Augen und Ohren kamen.

Um trotzdem gleich bei Reden zu bleiben — der des Graf-Trips-Medaillenträgers 1972 — des Frankfurter OB Rudi Arndt: Es war ein Plädoyer für den Motorsport, was da ausnahmsweise über die Lippen eines deutschen Politikers kam. Bemerkenswert einige Untertöne: Nachdem von Seiten der DSK-Gewaltigen, zuvor die reine Sonderprüfungs-Rallye mit bloßen Transportetappen dazwischen proklamiert worden war, meinte Herr Arndt, man solle auf eben diesen Transportetappen den armen Rallyefahrer doch nicht ganz versauern lassen ... Bemerkenswert auch der Kommentar, für ihn repräsentierten junge Motorsportler eher die deutsche Jugend als fahnenschwingende Demonstranten — ob Herr Arndt sich mit solchen Bemerkungen lange die Freundschaft seiner Partei-Jugendorganisation erhalten wird ...?!!? Weil wir gerade bei Freundschaft sind: Die zarte und junge des DSK mit der ONS (oder sollte man lieber von Koexistenz reden?) ist zumindest vorläufig in die Brüche gegangen: Weil nämlich der DSK der Ansicht war, die ONS solle auch 'mal sagen, von wem die Verbesserungsvorschläge der letzten Jahre angeregt worden seien. Da aber Gutes nur von der ONS kommen kann, ist man folglich böse. Man tritt vor, um sich, und aus (aus dem DSK nämlich). Außerdem schickt man, welche Strafe, keinen Vertreter zur DSK-Jahrestagung. Alles nach dem Motto: Wie schön ist's doch im deutschen Automobilsport — wir haben ja so wenig Probleme, daß wir uns gegenseitig ruhig noch ein paar machen können ...

Mit Problemen war offenbar auch unser hochverehrter ADAC Sportpräsident beschäftigt (wahrscheinlich dachte er gerade darüber nach,

ob er sich nicht doch dem Antrag widersetzen solle, das zweite A im Namen durch ein „R“, für „Reise“ nämlich, zu ersetzen ...) Jedenfalls erhob er sich nach erfolgter und erfolgreicher Verleihung der Graf-Trips-Medaille, um das gleiche nochmals zu tun ... Nichts für ungut, Herr Jochen Springer, Spaß muß auch sein ... Nach so vielen geistigen Genüssen des Vormittags wartete auf die Teilnehmer ein kaltes Buffet, von solcher Qualität und Quantität, daß seine Totalvernichtung nicht einmal ausgehungerten DSK-Mannen gelang ... Eine Schweinfurter Stoßdämpfer-Firma (hm., wer redet hier von Schleichwerbung?!) hatte es sich nicht nehmen lassen, offenbar die Reste des 1972er-Sportetats durch eine solche großzügige Sponsoraktion zu verbrauchen. Also merken für 73: Sexilent potenziert nicht nur die Fähigkeiten ihres Autos, sondern steigert auch die eigene Vitalität ...

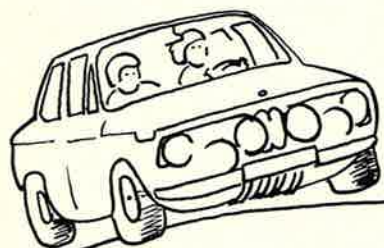
Zum Schluß noch ein Thema, bei dem der Verfasser nicht recht weiß, ob er lachen oder weinen soll: Da setzt der DSK in den letzten Jahren einen Rettungswagen ein, mit dessen Hilfe es Dr. Eddie Rothenfelder gelingt, in bisher etwa 20 (!) Fällen Leute am Leben zu halten, die beim Transport im handelsüblichen Bäckerauto mit größter Wahrscheinlichkeit heute nicht mehr unter uns weilten. Um keine Mißverständnisse aufkommen zu lassen: Diese 20 Fälle waren alles Fälle, in denen sich der Notarzt unmittelbar lebensrettend auswirkte. Und dann berichtet der Kassenprüfer von einem jährl. Defizit im Bereich von DM 10 000,— durch eben diesen Notarztwagen (obwohl Dr. Rothenfelder und seine Crew für einen geradezu lachhaften Stundenlohn arbeiten ...) Was tun? Sicher ist der DSK kein Wohltätigkeitsunternehmen — aber soll er etwa den Rettungswagen aufgeben? Was wären die Auswirkungen einiger dann tödlich verlaufender Unfälle nicht nur privat, sondern auch auf den deutschen Motorsport ganz allgemein?

Eigentlich gibt es für Sie doch nur eine Antwort: Sind Sie schon DSK Mitglied?! Antragsformulare bei Herrn Helmut Zick, 3 Hannover, Ostfeldstr. 18 A jederzeit erhältlich ... (auch, wenn Sie jetzt nur ans Kalte Buffet denken ...) Soweit für heute, Ihr Heinz Schreiber



Kurt Abtmayr

**BMW Vertragswerkstatt
Unfallinst.
Ersatzteilverkauf
Telefon
Tag und Nacht
52 55 23
Pannendienst
und
Abschleppdienst**



Betreuer motorsportlicher BMW-Fahrzeuge

ACHTUNG! Alfa Romeo-Fahrer!

4 Räder „Cinturato“, 70 % auf Stahlfelgen, pro Stück 50,— DM (Gr. 165 SR 14)

4 Räder „Uniroyal-Radial“, Größe 175 SR 14 auf Leichtmetallfelgen, pro Stück 100,— DM

1 Ölwanenschutzgitter, 30,— DM 1 Lederlenkrad mit Nabe, komplett 75,— DM

Näheres unter Telefon 08 11 / 33 10 57

SCUDERIA-REPORT, 8000 München 90, Deisenhofener Straße 37, für den Inhalt allein verantwortlich: Heidi Verlaan, Franz Liebl.

Wenden Sie sich in allen Fragen zum und um den Club Scuderia München e. V. im ADAC, an die Geschäftsstelle 8000 München 80, Ampfingstraße 35, Telefon 08 11 / 40 31 34.

Die offiziellen Vertreter sind: Liebl Franz (1. Vorsitzender), Telefon 26 54 00 / 26 57 55 / 6 91 51 69; Scherer Rainer (2. Vorsitzender), Telefon 40 31 34; Verlaan Heidi (Schatzm.), Tel. 0 61 65 / 45 87; Eilert Bernhard (Sportleiter), Tel. 2 48 46 52; Naumann Axel (Sportwart), Tel. 53 49 65 / 64 37 97; Naumann Sieglinde (Schriftführung), Tel. 64 37 97; Schucan Reto (Verkehrsref.), Tel. 30 15 47; Krisam Martin (Beisitzer), Tel. 78 20 52; Verlaan Gerhard (Beisitzer), Tel. 36 77 37, 0 81 65 / 45 78.

Clubabende: Jeden ersten und dritten Dienstag im Monat im „Amberger Hof“, 8000 München 5, Corneliusstraße 2, Beginn 20.00 Uhr

Druck: Gebr. Giehl, 8 München 22, Kaulbachstraße 51 a, Telefon 33 10 55, Telex 5 215 520

Sportliche Sicherheitsbestimmungen und Abnahmepraktiken im Produktionswagensport im Allgemeinen und Rallyesport im Speziellen



Nach einer langen Zeit der Sorglosigkeit von seiten der hohen in- und ausländischen Sportkommissionen wurden uns verschiedene mehr oder weniger sinnvolle Sicherheitsextras vorgeschrieben.

Über die Notwendigkeit und den Nutzeffekt von Verbundglasscheiben und Feuerlöscher sind wir uns wohl alle einig.

Jetzt geht es aber ja noch mit Sicherheitsattributen weiter

a) flamm sichere Bekleidung bei Rennen und manchen Rallyes

b) Sicherheitsgurte

Ich glaube mich nicht erinnern zu können, daß in den letzten Jahren im „Produktionswagensport“ ein Fahrer durch Brand tödlich verletzt wurde; Fälle in denen allerdings das Fehlen oder Nichttragen von Sicherheitsgurten fatale Folgen hatte, kennt sicher jeder.

Warum muß nun flamm sichere Bekleidung vorgezeigt und getragen werden, die Gurte dagegen nur montiert sein

Die allseits geliebten Haubenhalter dürfen wir ja neuerdings auch bei nationalen Veranstaltungen benutzen. Anfangs montierte man sie ja, ohne weitere Gedanken darüber zu verlieren, was sie z. B. bei einem VW hinten sollen, oder bei vorn angelenkten Hauben. Als die ersten Fahrer damit bei der Polizei und beim TÜV an-

eckten, fragte man sich allerdings, wie weit die ONS sich eigentlich vor dem Verordnen Gedanken macht. Daß an die Privatfahrer, die ein Auto ja manchmal an normale Fahrer weiterverkaufen, nicht gedacht wurde, war einem ja bereits vorher klar.

Den Imageunterschied zwischen normalen „Seriendauerwagen“ und Rennwagen (auch manchmal als sogenannte Spezialtourerwagen getarnt) bekam man ja vor 1971 nur auf den Rennstrecken mit. Seit den neuen Richtlinien für Überrollbügel gibt es nun auch im Rallyesport nicht nur die Unterscheidung nach Wertungsgruppen, sondern anscheinend auch für Menschen. Es ist nämlich mir nicht ganz klar, warum die Fahrer eines BMW 1602 Gr. 2 mit vielleicht 140 PS mehr gefährdet und mehr zu schützen sind, als die Besatzung eines Gr. 1 2002 tii mit ca. 145 PS.

Der größte Gag überhaupt dürften aber die Zertifikate sein. Freund Matter war ja als speziell scharfer Zertifikathecht bekannt. Als das Team Thalmair/Naumann auf Kadett mit Berdiebügel bei der Abnahme zur Olympiarallye stand, überreichte Herr Matter zuerst seinen Serviceplan, später bot er noch ein Matterzertifikat an. Sehr groß war die Freude einige Zeit später, als sie als erfolgreiche Matterbügelfahrer in einer Annonce aufgeführt wurden. Was sollen die Zertifikate, wenn nicht einmal Herr Matter einen Berdiebügel von seinem eigenen unterscheiden kann?

Die Sicherheitsbestimmungen sind prinzipiell gut, sollten aber vielleicht vor der Herausgabe besser durchgearbeitet werden, denn sie dienen ja nicht nur den Fahrern direkt, sondern sollen ja auch das Ansehen des Motorsports heben.

Speziell der Rallyesport hat ja, teilweise berechtigt, mit Umweltproblemen durch Lärm, Flurschäden und Verkehrsübertretungen zu leiden und zu kämpfen. Ich möchte hier eindeutig sagen, daß hier einiges zu tun ist und daß ich alle Bestrebungen Außenseiter zu bestrafen und auszuschließen gutheiße. Aber auch hier muß man zusehen, wie die Sportbehörden sehr

Fortsetzung siehe Seite 20

Sicherheitsbestimmungen

Schluß von Seite 19

langsam reagieren, und noch immer Gr. 2 und 4 Fahrzeuge zu Veranstaltungen im öffentlichen Verkehr zulassen. Daß sich die einzelnen Veranstalter nicht selber schädigen ist wohl klar. Nun aber zu dem Problem der technischen Abnahme dieser Fahrzeuge. Es wird zwar meist sehr genau überprüft, ob alle Änderungen, wie Vergaser—Reifen—Felgen im Schein eingetragen sind, wenn man dann allerdings sieht und hört mit welchen Auspuffanlagen beim 1. Lauf zur Deutschen Rallyemeisterschaft 73 Fahrzeuge (speziell Porsche, Renault Alpine und Datsun 240 Z) abgenommen werden, kann man sich nur fragen, ob der Rallyesport bewußt noch schneller kaputt gemacht werden soll. Eine Herausnahme der Fahrzeuge mit abgerissenen Auspuffanlagen ist wohl sinnlos, wenn bereits vor dem Start Fahrzeuge, bar jeden Dämpfungswertes (auch unter den Augen eines ONS-Pflichtkommissars) die technische Abnahme passieren können.

Für unsere technischen Abnahmekommissare vom TÜV wäre es sicher möglich, entsprechende Meßgeräte zum Start mitzubringen.

Simmerl

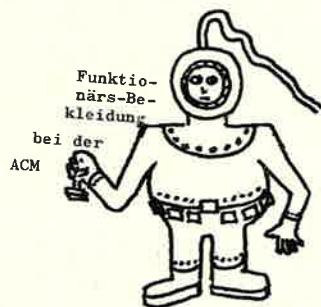
Mini - Storys

Es hat aber nicht nur Freitag, der 2. März 1973 an unseren Nerven gezerrt, auch der Montag vorher hatte es in sich:

Slalom-Gelände Flugplatz Neubiberg für den ONS-Meisterschaftsslalom am 1. Mai unter Dach und Fach, so richtig mit Vertrag. Dann kam das Schreiben, infolge „infrastruktureller Änderungen“ gebe es keinerlei Möglichkeiten mehr für Motorsport auf diesem Gelände. Unser staatl. geprüfter Skilehrer in Ausübung seines Dienstes „ein paar motorsportbegeisterte Leute und zuletzt eine echte Kölner „Altweiber-Fastnacht“ machten es möglich ein fast gleichwertiges Gelände zu bekommen. Jetzt brauchen wir nur noch ein Gartenbauunternehmen, das Gras entfernt und ein Bauunternehmen, das Beton in die Löcher gießt. Bitte Freiwillige melden! Vielen Dank!

Das ist kein Faschingsscherz, es sind ganz geringe Spuren von Gras zwischen Asphaltbändern und ganz kleine Löcher!

Herbert Ritter's Fiat 128 stand im Tümpel, fast bis zur Halskrause voll mit Wasser, sozusagen Oberkante Unterlippe. Feuerwehr oder Schleppdienst holte es heraus. Das Auto wurde zur Seite gelegt, aber es entleerte sich nicht ganz, also Löcher ins Bodenblech und abgeschleppt in Richtung Heimat, dort verbrachte es zwei Tage in der Trockenkammer der Lackiererei und jetzt läuft es wieder, so richtig aufgeheizt ...



Funktionäre vom SSM stehen an ihrer ACM-Kontrolle, der Vorwagen kommt und meint, sie stünden falsch, also wieder zusammengepackt und dem Vorwagen nach. Nach vierzig Minuten Fahrt stehen sie wieder im gleichen Streckenbereich, wenige Meter von ihrem selbst angesteuerten Standplatz entfernt, dafür an einer Stelle, die so unwegsam ist, daß die Teilnehmer steckenbleiben ...



Dem Sieger einen - Kranz









**Ihr Lieferant für
Siegerkränze und
Siegerschleifen**

Bitte fordern Sie unser Angebot

Oskar Klinkhart

6803 Edingen
Rathausstraße 5 · Telefon 06203/81452

OPEL ASCONA GR! I 1971

Optimal hergerichtet, komplett mit Cibie-Lampensatz, CCI-Vergaser
Sportnockenwelle, Recaro-Sitze, Hosenträger-Gurte, Tripmaster, Unterschutz,
Überrollbügel, 5-kg-Feuerlöscher, Sportgetriebe, kurze Hinterachse,
neue Koni-Dämpfer, 10 Reifen 80 % DM 6.500,—

Anfragen an Telefon 0811 / 40 31 34

OPEL-KADETT, 1100 Lim., Gruppe 1, Baujahr 1970, 40 000 km

Zubehör: 2 Sportsitze mit Kopfst., Tripmaster, Überrollbügel, 2 H.gurte, Super-Oscar und Marchall-H 4 Scheinw., Unterbodenschutz, 70-l-Tank, 4 Pirelli CN/36, 4 MS Semperit, 4 Spikes, alles auf Felgen, diverse Reifen.

1972 bei 8 Rallyestarts: 5 Gold, 2 Silber, 1 Bronze, kein Ausfall, dabei 123 ADAC-Sportabzeichenpunkte. — Preis DM 6000,—, je nach Zubehör auch weniger. —

Im Gegensatz zu Rallye-Kadett noch mindestens bis 1977 homologiert.

Raimund Thalmair, Telefon 0 81 06 / 81 77 — günstig von 20.00 Uhr bis 21.00 Uhr

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

Liebe Scuderia!

Igor hat inzwischen Versprechen eingehalten und ich muß ihm recht geben, bei einem Glas Wein plaudert es sich schon gemütlicher als zur jetzigen Jahreszeit im Englischen Garten. Mir hätte es aber nichts ausgemacht, ein Stück zu laufen. Und ich glaube, es wäre Igor auch nicht kalt geworden bei dem Tempo, das ich eingeschlagen hätte. Vielleicht war es Bequemlichkeit, das soll bei Autofahrern vorkommen.

Aber nun liebe Scuderia mit Ihren Worten, bei mir war die Enttäuschung nicht geringer, als ich erfuhr, daß der Hauptbestandteil des russischen Salat Sauerkraut sei. Das darf nicht wahr sein. Ich weiß selbst nicht, was ich mir eigentlich vorstellte, aber Sauerkraut auf keinen Fall. Nun werde ich mit viel „Scharm“ versuchen, Igor zu überreden, mit mir doch ins „Kapitalisten-lokal Romanoff“ zu gehen, der Sache muß ich auf den Grund kommen.

Aber bei genauerem Überlegen, kräftige Kost, Polka, Iwan der Schreckliche usw., alles kommt aus dieser Himmelsrichtung, es muß doch was dran sein.

Igor hat sich jedoch von einer fast südländisch galanten Seite gezeigt.

Dies zu Ihrer Information, nun tippen Sie mal schön, wer Igor ist.

Für heute freundliche Grüße
Rosi Bullmann

Daß Rallye-Veranstaltungen immer gewisse Randerscheinungen haben, ist eigentlich nichts außergewöhnliches.

Außergewöhnlich ist jedoch mitunter die Art, wie sich manche Rallye-Fahrer Vorteile gegenüber ihren Konkurrenten verschaffen wollen.

Dazu ein kleine Geschichte im Zusammenhang mit der ACM-Fahrt am 10. / 11. 2. 73.

Montags vor der Veranstaltung traf ich rein zufällig einen relativ bekannten Münchner Rallye-Fahrer. Bei dem kurzen Gespräch ergab sich, daß er fahren würde. Ich dagegen berichtete,

daß er mich unterwegs als Funktionär bei 2 SE – A treffen könne.

Für mich war die ganze Sache belanglos und vergessen.

Um so mehr war ich überrascht, als am Vorabend der Veranstaltung bei mir das Telefon läutete und man Auskunft über die Lage der einzelnen SE's wollte. Als Funktionär müßte ich doch wohl Bescheid wissen.

Der Anrufer war aber nicht mein Gesprächspartner vom Montag, sondern dessen Beifahrer, der wohl die Kastanien aus dem Feuer holen sollte.

Der Fahrer hatte wohl keinen Mut selbst anzurufen; oder er war sich zu fein dazu.

Wenn ich über die SE's nichts sagen konnte, dann war das auf die absolute Geheimhaltung der Strecke durch den Veranstalter zurückzuführen. Selbst wenn ich etwas Konkretes gewußt hätte, dann hätte ich es aber auch nicht gesagt.

Der Gipfel der Sache war aber, daß mein ständiger Beifahrer vor dem Start von dem bewußten Fahrer verdächtigt wurde, er müsse heute gut sein, da er ja die Strecke von mir bestimmt schon kenne.

Hier hört für mich die Anständigkeit und Fairneß auf und die Gemeinheit beginnt.

Mit freundlichen Grüßen
Werner Brust

Liebes Herr Redakteur,

hat Igor mit Ensetzen aus Report Februar 73 entnommen, daß Igor-Becher ist nicht angekommen bei Redaktion. War sich schwierige Sache zu finden Becher wieder bei Post. Kann Igor aber nach ca. 10 Telefonaten jubeln, weil Becher ist aufgetaucht wieder. Hofft Igor, daß Trophäe ist nun eingetroffen bei Redaktion.

Freut sich Igor darüber, daß Scuderia hat bekommen Erlaubnis zu machen „Rallye München 73“ als Nachtveranstaltung. Hat ADAC – Gau Südbayern schon gemacht Intervention gegen Be-

schluß unerklärliches von Innenministerium Bayerisches???

Hätte Igor fast vergessen zu sagen Glückwunsch an Redaktion von Report für Ehrung durch DTC München wegen hervorragender Ausführung von Report. Hat Igor lang überlegt, ob Briefe seine noch passen in Niveau anerkanntes. Ist gekommen zu keinem Ergebnis endgültigem. Wird deshalb schreiben auch weiter.

War in letztes Report kein Artikel von „GWS“. Ist Freund „GWS“ krank oder ausgeschieden aus Mitarbeiter-Stab von Report???

Bericht von Kristall-Rallye von „Driver Smolej“ und „Pater Bernhard“ war zu lesen lustig. Überlegt Igor schon ganze Zeit, ob „Driver Smolej“ ist „Wahl-Deutsches Janga“ oder auch „ralliduurist“. Kann man machen nicht immer große Leistung (Gesamtsieg) wie hat gezeigt „ACM-Fahrt“. Hat „Co Wutz“ anscheinend geahnt Ausfall, weil ist gewesen richtig verwirrt vor Start. Soll sich sogar im Hahnhof gewesen sein in Damen-Toilette (!!) um zu machen Notdurft seine.

Stimmt Information von Igor, daß Rainer will in Zukunft machen nur noch Co-Pilot und nicht mehr Driver? Wird sich auswirken solches, enorm ungünstig auf Umsatz in Geschäften seinen, wo doch Rainer war gutes Kunde für sich selbst (Lampen-Bedarf usw.).

Erstes Meisterschafts-Lauf in Rüsselsheim hat gebracht Erfolge schöne für Bewerber Scuderia. Wurde Igor berichtet, daß Freund Hesse ist gefahren mit Simca auf Leitplanke. Geht sich Fortbewegung doch viel schneller auf Straße. War

„EKU-Hupfer“ aber ganz schön schnell und erfolgreich mit zweites Platz in Klasse.

Ist Igor enttäuscht, daß nach Bericht schönem von Arno Fischer über Jänner-Rallye, ist ausgeblieben angekündigtes Bericht von „Monte 73“. Ist Freund Fischer momentan anscheinend überlastet mit Arbeit, da gesagt wurde, „Fischer ist Adjutant von Rebellen-Führer Khalfi aus Algerien seit Monte 73“.

Es grüßt herzlich
IGOR

Liebes treues Mitarbeiter IGOR,

Pokal ist gelandet über Clublokal bei Redaktion, vielen Dank!

Hat sich Igor mit Fahrtleitung der Rallye München 73 zu früh gefreut, Regierung von Salzburg und Gendarmerie haben ja gesagt, aber OSK nein. War ein kurzer, aber schöner Traum. Frage nach Intervention von Gau bei uns leider an falscher Adresse, können keine Antwort geben.

Haben dieses und letztes Report außerhalb von München gemacht, GWS wollte eigentlich kommen, hat uns vielleicht nach Karte nicht gefunden, bekommt für nächstes Mal einen Aufschrieb. Dann vielleicht GWS wieder dabei. Freund „Don Eugeno“ hat gar nicht gewußt, daß er auf Leitplanke hängt, hat andere gebeten, ihm von der Schneewehe herunter zu helfen. Fischer Arno haben wir wegen Monte-Bericht überall gesucht und nicht gefunden, wahrscheinlich waren wir nicht die einzigen.



Ihr Spezialhaus für Felle aller Art
Für Dekoration und Inneneinrichtung

modische Felljäckchen nach Maß

Felldecken, exquisite Sonderanfertigung

Felltiere und viele kleine Geschenke

Neueste Schuhmodelle - Sergio Rossi

FINA-Parkhaus am Hofbräuhaus Tel. 29 59 66

DER KOMMENTAR

Werner Brust beschreibt in seinem Leserbrief den Versuch eines Sportlers, sich gegenüber seinen Konkurrenten den wesentlichen Vorteil der Streckenkenntnis verschaffen zu wollen. Hätte dieser Motorsportfreund seinen Aushorchversuch überhaupt unternommen, wenn er in diesem Metier nicht schon erfolgreich gewesen wäre? Wahrscheinlich nicht.

Wo sind aber die Lücken, beim Fahrleiter, bei seinen Funktionären, bei irgendwelchen Ämtern, denen die Streckenunterlagen einzureichen sind?

Ein Loch in der Behörde kann man kaum stoppen. Die Indiskretion eines Streckenfunktionärs kann die Fahrleitung aber vermeiden, durch geschickte Funktionsunterlagen und durch möglichst späte Aushändigung derselben an den Funktionär.

Dort, wo die Rallye-Profis mitfahren, z.B. bei Meisterschaftsläufen, kann man es immer wieder erleben, daß eine bestimmte Schicht eben auch Aufschriebe hat von angeblich geheimen und nichttrainierbaren Sonderprüfungen oder Spezialtappen. Der König dieser „Immer-Aufschriebhaber“ erklärte auch in einem Gespräch mit einem sehr guten, aber eben in diesem Punkt amateurhaften Motorsportler, daß er nie eine Chance gegen diese obere „bessere“ Schicht habe, weil er eben das, was sie hätten nicht hat. Die Frage unseres Amateurs, ob denn dann nicht alle, die solche Veranstaltungen trotzdem mitfahren A...löcher wären, wurde ihm spontan bejaht.

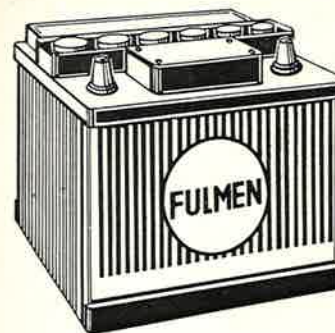
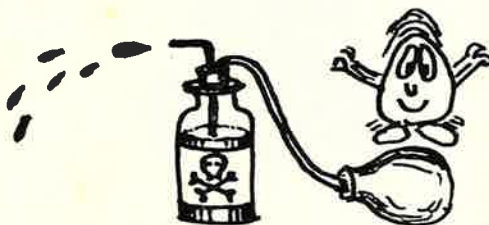
Es soll im letzten Jahr aber eine Veranstaltung gegeben haben, bei der kein Kauf-, Tausch- oder sonstiger Versuch fruchtete. Hier wurde dann besonders deutlich, daß diese obere Schicht gegenüber den guten Amateuren im Sichtflug auch nur mit Wasser kocht. Es war damals auch ziemlich klar, daß die oberen zehn bzw. deren Bewerber es schaffen würden, bei einem so hartnäckigen Fahrleiter nicht mehr starten zu müssen.

Da lobe ich mir den Co-Piloten, der im Herbst 1969 für einen DM-Lauf von seinem Fahrer die komplette Kontrollstellenliste der Veranstaltung bekam und sie nicht verwendete, aus Stolz. Er kam von München bis Eicherloh, dann war er wegen Fehlens einer DK a. d. W., meinte dafür aber „lieber ehrlich verloren, als unehrlich gewonnen“, so meint es auch

Ihre Giftspritze

Es stimmt nicht ...

- daß Scuderia München ein Presseverlag ist, in dem Motorsport betrieben wird
- daß ein Rallyekilometer nur 500 Meter lang ist,
- daß alle Rallyes nur halb so lang werden, wie angemeldet,
- daß einige Beifahrer Gebetbücher in Blindenschrift bräuchten
- daß einige Clubmitglieder geglaubt haben, daß am Faschingsdienstag kein Clubabend wäre,
- daß Scherer in unserer Geschäftsstelle immer noch Autozubehör verkauft,
- daß Hesse nur ein taktisches Auto hat,
- daß für die RIOCC-Rallye mit der Streckenkürzung auch das Startgeld gekürzt wurde,
- daß „letzte Meldungen“ immer dementiert werden müssen,
- daß Heidi nach dem Faschingsball der SFG Trostberg drei Tage lang a. d. W. war,
- daß der 2. März als „schwarzer Freitag“ der Scuderia München gilt,
- daß manche Veranstalter Löcher mit Wasser auffüllen lassen, damit man nicht sieht, wie tief sie sind,
- daß wir auch alle anderen Veranstaltungen in Kurzfassung durchführen,
- daß Ausweis-Mädchen immer bei der ONS registriert sind,
- daß Photograph Freisler im neuen Rallyeauto einen Selbstauslöser eingebaut hat,
- daß bei gemischter Wagenbesatzung eine separate Verzichtserklärung zu unterschreiben ist,
- daß Heidi sagt, sie unterschreibt das nicht,
- daß die Giftspritze „trimm-dich-fit“ betreibt, nach dem Motto „trampel mal wieder auf den Nerven der anderen herum!“



FULMEN JETZT AUCH IN MÜNCHEN MIT EINER WERKSEIGENEN NIEDERLASSUNG.

FULMEN IST DER GRÖSSTE FRANZÖSISCHE BATTERIE-HERSTELLER.

FULMEN IN DER ERSTAUSRÜSTUNG VIELER FRANZÖSISCHER KRAFTFAHRZEUGE.

FULMEN 1 JAHR GARANTIE AUF ALLE KFZ-BATTERIEN.

FULMEN HAT SELBSTVERSTÄNDLICH AUCH BATTERIEN FÜR ALLE DEUTSCHEN KRAFTFAHRZEUGE.

BATTERIEN



FULMEN - AVG MBH.
NIEDERLASSUNG 8 MÜNCHEN 82
TRUDERINGERSTR. 293
TEL. 0811/422363



BATTERIEN