

Leben und sparen lassen.



Heute von morgen leben, das ist nicht
jedermanns Sache. Der Kluge macht es umgekehrt.
Er denkt an seine Zukunft und sichert sich
schon heute ein Stückchen morgen.
Wie? – Durch Sparen. Sparen per Dauerauftrag.
Viele tun's schon längst. Und Sie?

**STADTSPARKASSE
MÜNCHEN**

SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

**scuderia
report**



31




Wickenhäuser


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

Mit den Spezial-Tuning-Teilen der Firmen Irmischer und Steinmetz können Sie Ihr Fahrzeug bei uns für den Motorsport vorbereiten. Von beiden Firmen verfügen wir über ein reichhaltiges Rallye-Zubehörlager und führen mit geschulten Spezialisten alle Tuning-Einbau- und -Einstell-Arbeiten für Sie aus.

Nehmen Sie unsere bekannten Angebote in Anspruch.

WICKENHÄUSER-Service
ist nach wie vor für jeden Teilnehmer
kostenlos zu beanspruchen

WICKENHÄUSER-Erfolgsprämien
von 1973 werden auch für das Jahr 1974
übernommen

WICKENHÄUSER
überprüft Ihr Fahrzeug vor jeder Ver-
anstaltung durch rallyeerfahrene Kfz.-Meister

Vorführrwagen mit PS-Steigerung können Sie jederzeit bei uns probefahren. Hierbei gehen wir gerne auf Ihre Sorgen und Wünsche ein und geben Ihnen unsere Erfahrungen weiter.

Sprechen Sie uns bitte an.


Wickenhäuser


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

Liebe Clubkameraden

Nach der vieldiskutierten Energiekrise hat ein neuer Start im Motorsport begonnen. Der Auftakt brachte sofort große Erfolge unserer Clubmitglieder beim 1. Rallye-Meisterschaftslauf „Heißer Schnee“ auf dem Truppenübungsplatz Münsingen. Die Herren Freisler, Naumann und Kolb erkämpften Gold.

Noch erfreulicher war es jedoch, daß die Mannschaft II der Scuderia München hinter dem MSC Stuttgart im Mannschaftspokal den 2. Platz erreichte. Da die Mannschafts-Meisterschaft ein neuer Pokal der ONS ist, freut es uns ganz besonders, daß nicht nur einzelne Clubmitglieder erfolgreich sind, sondern auch Mannschaften den Namen „Scuderia München“ im deutschen Rallyesport bekanntmachen.

Bei der südbayerischen Gau-Rallye-Meisterschaft liegt unser Club nach der ACM-Rallye hinter der Mannschaft RIOC Regensburg an zweiter Stelle.

Aber nicht nur im unwegsamen Gelände des Rallyesports, auch auf den Betonpisten sind unsere Clubmitglieder als Slalomfahrer voll aktiv. Auf unserer Titelseite sehen Sie Axel Naumann, der es mit identischem Auto (ob er wohl die Reifen gewechselt hat?) schaffte, beim „Heißer Schnee“ sowie beim ACI-Slalom einen Klassensieg zu erfahren. Beim ACI-Slalom war der Club — man höre und staune — mit sieben Startern vertreten.

Daß manche unserer Rallyefahrer ihre Ideallinie bei genehmigungspflichtigen Slalomläufen verbessern,

wünscht R. Scherer

TERMIN | KALENDER

was ist,

7. 4.	Slalom Nürnberg
20./21. 4.	18 Std. Nürburg-Ring
20. 4.	Rallye Petit nur Ausweisfahrer
27./28. 4.	Saarland Rallye
1. 5.	ADAC-Slalom München
2.—5. 5.	Rallye Nordland
4. 5.	Wallonen Rallye
4./5. 5.	ADAC Flugplatzrennen Neubiberg
5. 5.	Autoslamon Fürth, Gr. 1
18./19. 5.	Sudelfeld Bergrennen des ACM

Rundstrecke
abgesagt

DRM

ONS Pokal

was war,

2. ADAC-ACM-Winter-Rallye 74 2. 3. 1974

Freisler J. / Scholz H.	BMW 2002 ti	Gold	2. Kl.	6. Ges.
Bender W. / (Hirsch)	VW 1303 S	Silber	3. Kl.	8. Ges.
Krug A. / Wutz G.	VW 11	Gold	KS	
Herrmann W. / Herrmann Chr.	Opel Commodore GS	Gold	KS	
(Ondrusch) / Sterr K.	Opel Kadett B	Gold	KS	
Dr. Krieglsteiner P. / (Kröniger)	Opel Ascona 16 SR	Gold	2. Kl.	
(Jeschelnig) / Wurmmanstätter A.	Peugeot 304 S	Gold	2. Kl.	
Verlaan G. / (Dibald N.)	Peugeot 104	Gold	2. Kl.	
Humpert K. H. / Thalmair R.	Ford Escort	Silber	2. Kl.	
Rieger G. / (Biedermann)	BMW 1602	Bronze	5. Kl.	
Hesse E. / Höfner H.	Simca 1100	Bronze	3. Kl.	
Kollin N. / (Kolb)	Opel Ascona 16	Bronze	10. Kl.	
Busch W. / Eilert B.	Opel Ascona 16	Bronze	8. Kl.	
Nagel M. / Conrad R.	Peugeot 304 S	Bronze	9. Kl.	
Brust W. / (Fuhrmann)	BMW 1602	Erinnerung		
Wenz H. / Wutz E.	BMW 2800	ausgefallen		
Puschnier M. / Smolej W.	Opel Commodore GS	ausgefallen		
Gerber K.H. / Geier H.	BMW 2002 tii	ausgefallen		
Naumann A. / Naumann S.	Fiat 128 C	ausgefallen		

Mannschaft

- 2. Pl. Scuderia München III
- 3. Pl. Scuderia München IV
(Humpert, Rieger, Verlaan)

ACI/AvD Slalom München 24. 3. 74

A. Naumann	Fiat 128 Coupe	1. Kl.
H. Wendt	Autobianchi	2. Kl.
M. Krisam	BMW 3,0 CSL	2. Kl.
R. Thalmair	Opel Ascona 19 SR	4. Kl.
G. Verlaan	Simca 1300	6. Kl.
W. Bender	VW 1600 (krug spez.)	ngw
Anselm	Ford Capri	ngw

2. Metz-TV-Rallye

W. Smolej / E. Appel	Opel Ascona 19 SR	Gold KS 3 G.
J. Freisler / H. Schulz	BMW 2002	Gold KS 5 G.
G. Dadlhuber / E. Wutz	Ford Escort	Gold
Gerber / (Hofmann)	BMW 2002 tii	Silber
A. Naumann / S. Naumann	Fiat 128 Coupe	Silber
(Remele) / R. Thalmair	Opel Kadett Coupe	Bronze

Slalom des MSC Aubing 9. 3. 74

M. Krisam	BMW 3,0 CSL	3. Kl.
K. Sterr	Opel Ascona 19 SR	7. Kl.
H. Wendt	Autobianchi	10. Kl.

SCUDERIA-REPORT, 8000 München 80, Ampfingstraße 35. Alle in dieser Ausgabe enthaltenen Berichte, die mit dem Namen oder den Initialen des Verfassers gekennzeichnet sind, stellen nicht unbedingt die Meinung der Scuderia München oder des Scuderia-Reports dar, sondern nur die Meinung des Verfassers.

Redaktion: Jürgen Kaufhold, 8034 Unterföhring, Flurstraße 8, Telefon 0 89 / 95 67 39 oder 4 70 31 15; Hildegard Ditscherlein (Beisitzer), Telefon 0 89 / 40 33 14.

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

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.

Die offiziellen Vertreter sind: Rainer Scherer (1. Vorsitzender), Telefon 0 89 / 40 31 34; Raimund Thalmair (2. Vorsitzender), Telefon 0 81 06 / 81 77; Bernhard Eilert (Sportleiter), Telefon 2 33 46 52; Gerhard Verlaan (Sportwart), Telefon 36 77 37 / 0 81 65 / 45 78; Ernst Appel (Schatzmeister), Telefon 0 89 / 77 79 77; Georg Feldmeier (Schriftführer), Telefon 0 89 / 35 85 86; Christian Fellingner (Verkehrsreferent), Telefon 0 89 / 8 11 12 23; Jürgen Kaufhold (Beisitzer), Telefon 0 89 / 4 70 31 15 oder 95 67 39; Helga Ritscherlein (Beisitzer), Telefon 0 89 / 40 33 14.

Clubabende: Jeden ersten und dritten Dienstag im Monat im „Amberger Hof“, 8 München 5, Corneliusstraße 2 (Ecke Müllerstraße), Beginn 20.00 Uhr.

Druck: Gebr. Giehrl, 8 München 46, Ingolstädter Straße 63 a, Telefon 3 11 10 03; Klischees: Klischee-Meyer, 8 München 2, Augustenstraße 59.

Neues Clublokal der Scuderia München ist das Lokal „Die Sängerwarte“ in der Pettenkofer-/ Ecke St.-Paul-Straße, Parkplätze jede Menge.

Ab 15. Mai, es ist ein Mittwoch, trifft sich die Scuderia am 1. u. 3. Mittwoch des Monats dort.

GELD, GELD . . .

für die nichtgenehmigungspflichtigen Motorsportler

Was gibt es:

für 1 Scuderia-Sportmeisterschaftspunkt = 1,— DM

Wann gibt es das Geld:

Bei der Jahresschlußfeier der Scuderia München

Welches sind die Voraussetzungen, um in den Genuß des Geldes zu kommen:

1. Mitgliedschaft der Scuderia München
2. Nennen und Starten unter Scuderia München bei Orientierungsfahrten und Slaloms des Juniorenpokals und der Münchner Pokalrunde.
3. Die Punkte bei der Sportmeisterschaft der Scuderia München anzumelden.
4. Anmeldung in der Einzelwertung der Münchner Pokalrunde.

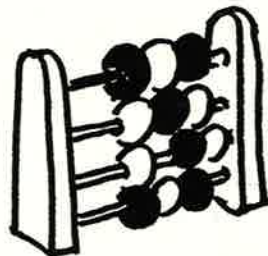
Was sonst noch:

Für jeden Klassensieg oder Gesamtsieg gibt es 10,— DM extra.

Ich höre schon das Gejammere vom Schatzmeister wenn er auszahlt. Lassen Sie sich aber nicht deshalb davon abhalten, fleißig Punkte zu sammeln. Ich würde mich ganz besonders freuen, wenn diese Saison für Sie erfolgreich sein sollte.

Den Daumen hält
KAUFI

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



Peter Schöller,
8 München 80, Ampfingstraße 35
Telefon 406358

Die NG Seite

Orientierungsfahrt des MSC Garching

Am S-Sprung 8. Straße rechts

So ist es dagestanden, mitten unter den schön kilometrierten Chinesenzeichen, auch wenn bei einem Zeichen mal 1000 m abgingen.

Durch bewußten S-Sprung rotierten also am Samstagnachmittag 20 Autos zur gleichen Zeit im Ortskern von Eching. Zum Glück unfallfrei! Man kam hier nicht mehr weiter, also gab man auf (was nicht das Dümme gewesen wäre) oder man fädelte sich bei der Orientierung in der Topo wieder ein. Wehe dem, der nach der Reproduktion fahren mußte. Eine gute Lupe und viel Phantasie, dann gings schon. Die Veranstalteruhren — ein Wunderwerk der Technik — dementsprechend falsch gingen sie auch. Hatte man die Orientierung nach der Topo verlassen (die Orientierung führte teilweise über schönen Schotterweg, aber leider durch viel zu viele Ortschaften), kam eine neue zirkusreife Aufgabenstellung auf uns zu. Am X rechts, am Stadion links usw. Aber man muß ja nicht alles fahren, also direkt ins Ziel, Fröttmaninger Heide, gings ohne Ärger, wo man dann noch auf dem brutalsten Teil dieses schönen Rallyecrossgeländes rumgescheucht wurde. Das ganze machte DM 29,— aus und war Wanderpokalfahrt!

C. F.

42 am Start

17 im Ziel!!

- | | |
|-------------------------|------------------|
| 12. Wurmseher/Pospichal | Scuderia München |
| 15. Hieber/Fellinger | Scuderia München |

Pokalmannschaften

1. Scuderia Magra
2. Scuderia München
3. MC Neuhausen

Orientierungsfahrt des MAC Königsbrunn

Zum ersten Gaupokallauf nach Königsbrunn kamen über hundert Starter. Die lange Winter-Energiepause hatte die NG-Fahrer entsprechend scharf gemacht. Alles was im Orientierungssport Rang und Namen hat, war genau wie viele Ausweisrallyefahrer am Start.

Die Aufgabenstellung war abwechslungsreich und bis auf einige Kartenfehler (die nicht berücksichtigt waren) korrekt. Der Veranstalter hatte, da die Fahrt gleichzeitig als Generalprobe für eine 200 km Kurzzallye lief, nur besetzte Kontrollen aufgestellt.

Der relativ pünktlich hängende Aushang (wie bei einer Rallye!, sehr schön), ließ auf ein baldiges Ende der Veranstaltung hoffen. Mehrere Proteste und ihre Entscheidung verhinderten eine rasche Siegerehrung. Wenn der Veranstalter aus den wenigen, gemachten Fehlern lernt, kann man sich auf eine schöne 200 Rallye freuen.

Es zeigte sich wieder, daß die Teilnehmer durch die vielen Topofahrten schon verwöhnt sind und der Generalkarte kaum mehr gewachsen sind. Gesamtsieger wurde das bekannte Dießener Team Hart/Rehfeld, strafpunktfrei, mit einer Minute Vorsprung vor den Brüdern Kranl. Die zwei gestarteten Scuderia Teams konnten sich leider nicht placieren.

Thalmair

27. 4. OF PMC Wanderpokalfahrt

18. 5. OF SSM Wanderpokalfahrt

2. REGENER ADAC-AUTOSLALOM

am 2. Juni 1974 in der Bayerwaldkaserne
Lauf zum ADAC-Gaupokal — Südbayern

Grenzlandveranstaltung

pro Lauf 1600 m

Nennngeld: 50,— DM — Nennungsschluß: 26. Mai 1974

Gruppe 1 und 2 getrennt

Gruppe 3 und 4 gemeinsam

30 % Pokale

Glaspokal für den Tagesschnellsten

Glaspokal für den Schnellsten Gruppe 1

Glaspokal für den Schnellsten Gruppe 2

Glaspokal für den schnellsten GT

Außerdem erhalten alle Klassensieger einen Benzin-Gutschein von 50,— DM

Siegerehrung nach jeder Klasse, siehe auch Scuderia Report Juli 1973

Ausschreibungen bei der Geschäftsstelle von Scuderia München, oder bei Automobil-Club Regen e. V. im ADAC

8370 Regen — Postfach 11 01

Telefon 0 99 21 / 28 46 oder 0 99 21 / 6 22

KAUFI'S GOLD-ASCONA

ist zu haben

mit Zubehör (4,22 Hinter-Achse mit Sperre, Sportgetriebe, härtere Kupplung, Überrollbügel, Flexilight, justierbaren Lampenhalter und Zusatzscheinwerfer und eingetragenen Export Kit [105 PS])

oder ohne Zubehör, aber mit nigel-nagel-neuer Achse, Getriebe und Kupplung sowie Zylinderkopf, komplett mit Vergaser

Rufen Sie mich an unter 4 70 31 15 tagsüber oder abends 95 67 39
Der Wagen hat ca. 50 000 km auf Chassis und 5000 km auf Motor.
Baujahr 1972 August

Rallye Heißer Schnee



Nach vielem „hick-hack“ — Spikes (viele, wenige oder keine), Rallye ja oder nein, werde ich angenommen oder nicht — war es am 22./23. 2. wirklich soweit. Die Scuderiamitglieder waren zumindest beim Nennen die Schnellsten. Seinen Siegesanspruch unterstrich unser rasendes Gastwirtshepaar bereits zu diesem Zeitpunkt (sein Ausspruch: Wenn wir 20 Punkte heimbringen, fahren wir die nächsten Meisterschaftsläufe, wurde zu diesem Zeitpunkt noch nicht richtig registriert).

Als endgültig feststand, daß ohne Spikes gefahren wird, schauten viele mit gemischten Gefühlen zum grauen Himmel. Die letzten Tage vor dem Start ließen allerdings mehr auf nassem Schlamm als auf heißen Schnee schließen.

Bei der Anfahrt zum Start ließen die Wolken doch auf etwas Schnee schließen, und Humpi und ich waren uns einig, daß zuschauen doch auch sehr schön ist.

Unser erster Eindruck bei Ankunft im Fahrerlager war nur viel Wasser mit etwas Erde und Lehm durchsetzt. Der zweite Eindruck war die bekannte schwarze Witwe, darunter zu sehen ein Mechaniker, der eine gelbe Stoßstange an-

schweißte (es ist doch auch heute noch günstig, wenn der Beifahrer das gleiche Auto hat — siehe auch Rallye Trifels 1972 — Team Lang/Conrad), daneben die Frau des Ritters aus Weichs. Ab jetzt stürmten die verschiedenen Eindrücke nur so auf uns ein (man hat als Zuschauer hierfür ziemlich viel Zeit und Gelegenheit). Die nächsten Meter brachten für mich die Frage, ob eigentlich die Vormachtstellung von BMW und Opel durch Porsche gebrochen ist, die Fahrzeuge von Knorr, Rack, Schewe, Hauck, Brink, Stück, Huber, Duge und Dehnelt waren nämlich ziemlich nah beisammen postiert.

Der absolute Hammer kam allerdings erst, ein wunderschöner Toyota — mit der aufgehenden Sonne auf dem Dach, ließ uns, nachdem Ove Anderson in der Nähe war, hoffen, daß ihn dieser auch bewegte. Der Pilot war allerdings Klaus Fritzinger, was natürlich für uns als Zuschauer eine kleine Enttäuschung war.

Nach Besichtigung der Abnahmeschlange und der optisch professionellen Teams: Irmscher-Tuning mit der Besatzung Lars Carlson und Peter Petersen auf Opel Ascona (neben dem Toyota das schönste Fahrzeug der Veranstaltung), Homy-Ped-Racing-Team mit Rausch/Hainbach und dem Ehepaar Herrmann, begaben wir uns nun auf die Suche nach einem geeigneten Zuschauerplatz. Als Fan's von Bergabpassagen fanden wir eine geeignete Stelle, meinem Geschmack entgegen kam auch, daß außer uns nur noch ein Flaggenposten anwesend war. Die Kombination zeigte zwar nicht viel Aktion, einige Fahrer zeigten aber echten Einsatz, und die waren es uns wert. In dieser ersten Wertungsrunde war an unserem Platz Carlson zweifellos, sowohl optisch als akustisch, der Stärkste (sicher auch der Schnellste, Bestzeit 10:07,6 auf dieser Prüfung gegenüber 10:34,7 durch Höhling als Zweitschnellsten). Bemerkenswert auch, daß Carlson hier bereits in der ersten Wertungsrunde seine beste Zeit und die

beste Zeit des ganzen Feldes in dieser WP fuhr. Bemerkenswert in dieser Runde an unserem Platz waren darüberhinaus noch Kleint und Tomcyk, beide auf Ford Capri, und Weißbrodt auf Opel Kadett. Das übrige Feld legte sich an „unserer“ Kurve ziemliche Zurückhaltung auf.

Nachdem ein Ascona während dieser ersten Runde an unserer Kombination ausritt, holten die Funktionäre vom nächsten Posten Hilfe.

Die geholte Verstärkung entpuppte sich als der bekannte „Schotterkare“ und der Porschefahrer Huber aus Kelheim samt Beifahrern. Ihre Fahrt wurde an dem in der Nähe liegenden Stausee „abrupt“ gestoppt.

Für die nächste Runde machten wir uns nun ebenfalls auf den Weg zu diesem anscheinend schwierigen Streckenstück. Dieser Abschnitt präsentierte sich als unübersichtliche, nach außen hängende Rechtskurve mit sofort anschließender Rechts-Links-Kombination am Ufer des kleinen Sees. Neben Carlson, Kleint und Weißbrodt beeindruckten hier besonders Höhing, Freisler und Herrmann durch sowohl mutige als auch stilistisch saubere Fahrten. Herrmann war optisch mit am schönsten, mußte aber in der letzten Rechten leider den Rückwärtsgang zu Hilfe nehmen, nachdem das Pendeln etwas zu stark ausfiel und der See bereits nach ihm lechzte.

Für die dritte Wertungsrunde hatten wir einen Standplatz in der vierten Wertungsprüfung an der letzten Kurve vor der Panzerstraße und dem Ziel bezogen. Diese Kurve bot nicht sehr viel, und wir wurden hier nur durch eine sehr schöne Fahrt von Jürgen Kaufhold erfreut. Ich glaube ohne Übertreibung sagen zu können, daß er auf den letzten 100 Metern vor der Kurve und bis vielleicht 70 Meter nach der Kurve wahrscheinlich der schnellste Mann des Feldes war, dann allerdings gingen seinem Ascona naturgemäß die PS aus. Nach einem Urschrei und deutlich vernehmbaren österreichischem Dialekt ergab sich hier noch die Zusammenkunft mit einer weiteren Scuderiazuschauergruppe, nämlich Krisam, Will (Urschrei), Smolej, einem gewissen Stroppe und Fellingner samt Freundin.

Der gemeinsame Beobachtungsposten während der vierten Runde ergab, dank Will's imposanter Erscheinung und der guten Standheizung

des VW-Kasten von Krisam, einen Zuschauerplatz an vorderster Front, gepaart mit Bequemlichkeit. Gerüchte, die von hochprozentigen Getränken sprachen, muß ich nachhaltig entkräften, es handelte sich um Medizin mit einem schottischen Namen.

Herausragende Figur war hier wieder Carlson. Die Porsche imponierten durch sattes Beschleunigen nach der Kehre. Nachdem von unseren Mannschaften die erste geplatzt war: Ausfall Puschner und Kollin, waren wir natürlich froh, daß die Mannschaft Scuderia München II noch komplett ihre Kreise zog.

Während der anschließenden Zwangspause gab es nun Gelegenheit, unsere Kämpfer moralisch zu unterstützen. Speziell Freisler wurde nach seiner schönen Fahrt in die Zange genommen, so vernünftig und doch schnell weiterzufahren (bis dahin 6. Gesamt). Auch die Axeline benötigte einigen Zuspruch. Nachdem die Auswertung der ersten Runden mit einigen Stunden Verspätung ausgehängt wurde, zeigte sich, daß alle unsere Mitglieder weiterfahren durften, bzw. „mußten“. Die zugleich an den Fahrleiter Brucklacher gestellte Frage, nach Zusammensetzung der nur durch Punkte nominierten Mannschaften des MCS wurde durch eine etwas komische Antwort erledigt, sinngemäß: „die stellen wir erst am Ziel zusammen!“. Nach einer Nachfrage ergab sich dann, daß die vier zu diesem Zeitpunkt bestplatzierten Stuttgarter Fahrer auch prompt in einer Mannschaft zusammen waren. Fairerweise muß ich allerdings dazu sagen, daß ich unter dem Stuttgarter Fahrerkreis wahrscheinlich auch diese vier Fahrzeuge in eine Mannschaft genommen hätte. Die ganze Angelegenheit hinterläßt für uns leider eben einen unangenehmen Beigeschmack. Aufgefallen ist mir außerdem, daß der Veranstalter die ganze Mannschaftsangelegenheit nicht besonders ernst genommen hat, nachdem die St.-Nr. 32 sowohl beim Homy-ped Racing Team, als auch in der Mannschaft Stuttgart II aufgeführt ist.

Während der ersten Runde der nun folgenden Zusatzprüfung „heißer Schnee“, die nun mit den 60 best-plazierten Fahrzeugen ablief, zeigte sich, daß auf verschneiten Untergrund konventionelle Fahrzeuge gegen die Porsche eigentlich keine Chance haben. Die gefahrenen Zeiten sprechen daher für die BMW- und Opel-Fahrer.

Diese erfuhren sich ihre Zeiten nämlich in den Kurven und nicht beim beschleunigen.

Carlson noch immer bestechend sauber und schnell, machte den verständlichen Eindruck, daß er nicht mehr forcierte, sondern seinen Sieg nach Hause fuhr. In diesem zweiten Teil der Veranstaltung griffen eigentlich nur noch wenige Fahrer richtig an. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit waren dies, vor allem Kleint, Gottlieb, Kromm!!!, Stoll!!! (am Ziel bester Gruppe 1 mit einem 1600er und zweiter in der Gruppe 1 und 3), Schartner und Naumann. Freisler fuhr sehr gleichmäßig und wir errechneten für ihn einen dritten Platz im Gesamt, den er allerdings durch einen Platten, von dem wir nichts wußten, einbüßte und sogar im Gesamt auf den siebten Platz zurückrutschte.

Die Mannschaftswertung war nach der Zwangspause zwischen Stuttgart I mit den Fahrern Duge, Höhing, Waldner und Jansen und unserer Zweiten mit Gerber, Kolb, Kaufhold und Naumann völlig offen. Als nun Jansen bereits

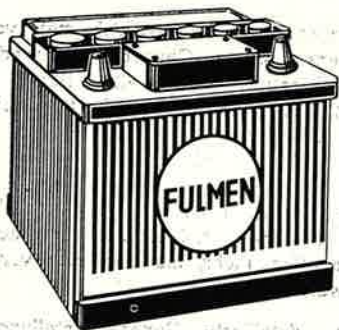


in der ersten Runde bei uns nicht mehr vorbeikam, stiegen unsere Chancen. Während den ersten Fahrzeugen der zweiten Runde stieg meine Stimmung in bezug auf die Mannschaftswertung gewaltig, als auch Duge nicht mehr vorbeikam. Als nun aber sowohl Kaufhold als auch Gerber nicht mehr vorbeikamen, fiel die Stimmung ebenso schnell wieder, und ich war auch mit dem zweiten Platz zufrieden, auch er war wesentlich mehr, als man sich vor dem Start erwarten konnte.

Auf eine detaillierte Gegenüberstellung der Fahrzeiten möchte ich verzichten, da die Fahrer oft durch hängengebliebene Teilnehmer behindert waren, und die Zeiten daher wenig Aussagekraft besitzen. Dieses Handicap haben allerdings die meisten Winterveranstaltungen.

Die Rallye Heißer Schnee war ein erfreulicher und erfolgversprechender Saisonauftakt nach der unfreiwilligen Zwangspause und im Vergleich zum Jahr 1973 ein würdigerer erster Meisterschaftslauf. Von der fahrerischen Seite zeigte sich allerdings, daß durch das Fehlen von Röhl und der Fahrt von Hainbach auf einem 1600er er die Überlegenheit von Carlson fast peinlich ist, eine Änderung könnte hier nur durch Kleint kommen, wenn er wie geplant wirklich mit einem Escort BDA antritt.

Thalmair Raimund



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



F U L M E N - AVG MBH.
NIEDERLASSUNG 8 MÜNCHEN 82
TRUDERINGERSTR. 293
TEL. 0811/422363



BATTERIEN

ACM Winterrallye

im Rückblick eines frischgebackenen Klassensiegers



Ondrusch / Sterr, erfolgreicher Nachwuchs der Scuderia

Mit frischgewaschenem Auto, neuem Bilsteinfahrwerk und kurzer Hinterachse sind wir am 2. 3. um 7 Uhr beim Wickenhäuser. Egon hat schon wieder Magenschmerzen, weil er mich aufwecken mußte. Aber ich erklärte ihm, daß so eine Nacht ja auch kürzer als 12 Stunden sein kann, aber Magenschmerzen hat er immer noch. Es hätte auch gar nicht pressiert, denn wir stehen noch eine halbe Stunde auf der Straße. Aber dann geht's auch schon los. Nicht etwa auf die Strecke, nein, nein, sondern das Gerangel um die schon letztjährig sehr begehrten 5-kg-Feuerlöscher für Gruppe-I-Fahrzeuge. Nun hätte vielleicht eine kurze Bemerkung diesbezüglich in der Nennungsbestätigung genügt, um dieses Tohuwabohu zu vermeiden. Nachdem der Krisam dem Verlaan zu einem 5-kg-Löcher verholphen hat, mache auch ich mich auf die Suche nach einem dieser begehrten Stücke. Als erster läuft mir der Busch Willi über den Weg. Auf meine zaghafte Anfrage „hast an Löcher für mich“, kommt ein deutliches „ja“ und „hab ihn aber schon verliehen“. Auch Kollin, Appel und noch ein paar haben keinen, also bleibt nur noch der Gerhard. Der meint, sein Auto stehe im 5. Stock und ich soll ihn nur holen. Also rauf in den 5. Stock, wieder runter, da steht der Egon auch schon als Dritter vor der Abnahme. Schnell den Feuerlöscher verstauen und ein freundliches Gesicht machen. Bei der Abnahme ist alles klar, Auto in den parc fermé, die überflüssigen 5-kg zurückbringen und zur Fahrerbesprechung, wo der nächste Schrecken nicht weit ist.

Als erklärt wird, daß die Durchschnittsgeschwindigkeit 50 km/h beträgt und GZKs auf der Strecke sind, erinnere ich mich an Orientierungsfahrten, wo der 30er Schnitt nicht gehalten werden konnte und denke nach, wer jetzt schneller sein muß. Er im Fahren, oder ich im Rechnen, aber weit gefehlt.

Und dann beginnt das große Warten. Wir haben ja immerhin noch 1 1/2 Stunden bis zum Start. Also geht man zum Ratschen, am besten an den Start, da tut sich immer was. Der Wenz steht beim Wickenhäuser schon quer und der Diebold erzählt recht ausführlich von seinem Ausritt bei der Rallye „Heißer Schnee“. Im 5. Stock stehen die Naumanns und der Gerhard zwanglos in der Gegend herum, als ich in die Idylle einbreche und meinen ersten Bestechungsversuch starte. Die Sieglinde kriegt ein Kleid von Dior, der Axel eine Briefmarke und Gerhard einen pelzgefütterten Mantel mit Nerzkragen, wenn sie mich heute mein erstes Gold gewinnen lassen.

Schließlich starten wir um 9.10 Uhr und ab geht's auf 407 km heiße Rallye. Als ich nach ca. 20 km einmal das Rechnen anfangen, sind wir im Vergleich zur Zeit schon 15 km zu weit gefahren. Also müssen wir anhalten und frühstücken. Dann kommen Gerhard und die Familie Naumann und nach dem obligatorischen Kaffee und der dazugehörigen Zigarette fahren wir wieder weiter, mit einer riesigen Schlange von Nicht-Rallyefahrern hinter uns, die ja alle schneller fahren dürfen als wir.

Nach weiteren 30 km kommt dann die erste GZK, Gott sei's gelobt, wir sind in der Zeit. Bei km 64,77 ZK 1, haben wir 2 Minuten Vorzeit, um 10.43 wird gestempelt und wir fahren zum Start der WP 1, die 18 km lang ist. Man wünscht uns hier „viel Spaß und sonst noch was“ (Zitat aus dem Streckenbuch). Vom Start weg geht es ca. 800 m auf Schotter geradeaus, mit einem Kadett nicht unbedingt das, was man sich ersehnt. Aber dann kommen auch schon die ersten Kurven, zwar leichte bis sehr leichte, aber doch Kurven. Nach der ersten mittleren leichten steht ein blauer Gt auf der rechten Straßenseite entgegen der eigentlichen Fahrtrichtung im Gehölz. Hinter der nächsten Rechten



Puschner/Smolej versuchen sich als Tauchboot, wurden aber wegen zu lautem Seihrohr (Aus-puff) gestoppt.

steht ein BMW in der Gegend rum, und kurz darauf sehe ich das Auto vom Wenz im Ge-sträuch, also auch er. Wir sehen noch mehr zerlegte Autos, und Egon meint, daß das von der langen Rallyeabstinentz komme. Die Straße war zu Beginn der WP noch gut, man fuhr auf festem Schotter, aber der mittlere Teil der Strecke war nur noch ein durchweichtes Durch-einander von großen und kleinen Steinen, die vor allem das Fahren in engen Kurven recht schwer machten, aber, wie gesagt, nur der mittlere Teil. Sobald die Strecke besser wurde, gab's wieder Vollgas für den kleinen Kerl von Opel. Mitten im schönsten Quer- und Anstellen wurden wir von einem Streckenposten mittels roter Flagge auf die Seite gewunken und mußten halten. Nach einer kurzen Unterhaltung von Posten 7 und 8 durften wir wieder weiterfahren, aber was soll's, es waren ja „nur“ 20 Sekunden. Dann waren da noch eine gefährliche, schlammige, enge Brücke und eine wunderschöne lange Links um einen Kiesberg herum; anstellen, querstellen — Spitze — Weltklasse — riesig — Stoff, „net bremsen“, „oh“ und schon stehen wir quer auf der Straße. Ausgerechnet an der Stelle, wo Egon's größte Fans, Wolfgang Kolb und Johanna, beim Zuschauen stehen. Aber was soll's, Rückwärtsgang rein und weiter. Nach 18 min. 27 sec. erreichten wir schließlich das Ziel.

Am Servicepunkt wischt uns der Ernstl schnell noch die Scheibe und weiter geht es zur ZK und zum Start zur WP 2. Hier trifft man sie alle wieder, den Gerhard, der sich überschlagen hat und wieder auf die Füße kam, und den Axel, der schneller war als wir.

Die WP 2 beginnt mit Schlamm, geht über einen

Buckel, an dem einige schieben müssen und auf Teer weiter mit vielen Sträuchern und Ästen — nach 6,8 km ist auch diese WP geschafft und es geht auf einer recht langatmigen Etappe mit vielen Warteminuten, einer GZK und ZK's zurück zum Start der WP 1, die auch zugleich WP 3 ist. Egon verbesserte sich um über eine Minute, Gerhard schafft die 18 km ohne Rolle und Axel war schon wieder schneller. Die vorhergehende WP 2 heißt jetzt WP 4 und die Straße ist inzwischen nicht besser geworden. Auch hier können sich die drei Teams der kleinsten Klasse von Scuderia verbessern.

Nach der nur geringfügig veränderten Strecken-führung geht es wieder mit vielen Kaffeepausen an den gewohnten Ort zurück, wo wir diesmal Zwangspause haben; man gestattet uns ganze 8 Minuten. Zwischen Tanken, Zigarette und Stempeln erfahren wir, daß Axel ausgefallen ist. Ich denke schon an das Kleid von Dior und die Briefmarke, habe aber keine Zeit mehr, mir Gedanken zu machen, denn was schert sich ein Minutenzeiger um einen echten Fehldruck. Wir fahren jetzt die WP 5, die alte WP 3, nur diesmal von der anderen Seite, und, oh-Wunder, wir bleiben wieder unter 17 Minuten, können uns sogar noch um 4 Sekunden gegenüber WP 3 verbessern. Der Ernstl macht uns die Scheibe sauber, beschreibt uns den Weg und wir fahren los. Ich denke nicht daran, daß ich die Streckenänderung von Seite 6 des Streckenbuches auf einem Blatt unten irgendwo habe und suche die ZK. Als ich sie schließlich gefunden habe, bin ich auch schon 2 Minuten über Idealzeit. So eine Sch...



Busch / Eilert, erste Gehversuche mit dem Neuen ...

Jetzt fahren wir WP 6, die alte WP 4, von hinten und mir stinkt's immer noch. Nach faden 60 km kommen wir zur ZK und endlich wird's echt heiß, auch für mich. 4 OEs in einer Etappe, und das auf Schnee. Nach klaren Topokopien



Rieger / (Biedermann) auf seinem 1602

geht es in einer viel zu kurzen Zeit an die vor-vorletzte ZK, an der wir uns 12 Minuten ein-schenken.

Auf einer kurzen 3-Minuten-Etappe, die aus einer 3 km langen Straße mit vielen Kurven besteht, fangen wir nochmals eine Minute. Von hier aus geht es dann direkt zur Ziel-ZK in Oberfinning.

Nach einigen Protesten werden alle Strecken-minuten neutralisiert und mit nur einer halben



Hesse, Höfner, auch ein Fronttriebler läßt sich in Drift bewegen

Stunde Verspätung die Ergebnisse ausgehängt. Ich traue mich gar nicht hinzuschauen, aber da kommen auch schon alle zum Gratulieren. Wir haben Gold und sogar noch Klassensieg, was wir allerdings der Streichung der Strecken-minuten zu verdanken haben. Sonst hätte Gerhard den Klassensieg und wir wären Zweite geworden, was uns auch nicht betrübt hätte, denn Gold wäre es auf alle Fälle gewesen, und das war ja das Wichtigste für uns.

sonnig fruchtig **Bluna** frisch



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. (0811) 3 511173
(0 8135) 2 09**

(„alles ist in AFRI-COLA...“)



FÜR SPORTFAHRER

Im Cafe Scherer läßt sich gut reden. Bei einem Kaffee über Autos, Steuern, Benzin und Tunen ... und und und. Ob Radio oder Cassettenrecorder, ob spezielle Wünsche für Tripmaster, Zusatzinstrumente, Gegensprechanlagen. Der Walter, Spezialist für das Elektrische, baut es Ihnen sofort ein. Für Licht wird auch gesorgt; von Cibie, Marchal und Bosch ist alles zu haben. Poliermittel, Öl, Werkzeug, eine neue Batterie und neue Reifen, das alles hält **Meister Scherer für Sie parat.**

Ronal- und ATS-Leichtmetallräder, Lederlenkräder, Scheel- u. Recaro-Sitze zu Sonderpreisen

auto-sport scherer - münchen
Ampfingstraße 35 · Tel. 403134

Dürfen wir vorstellen:



Martin Krisam und seinen Wagen 3,0 Csl.
Ein echter BMW-Fan, der nicht nur optisch schnelle Wagen besitzt, sondern auch sein Fahrzeug mit den entsprechenden PS-Zahlen ausrustet. Selbiges Fahrzeug weiß Martin dann



auch gekonnt schnell zu bewegen. Da ihn geschäftliche Verpflichtungen davon abhalten, mit aller Konsequenz in den Rennsport einzusteigen, betreibt er den Slalom- und Rallyesport nur hin und wieder aus Spaß an der Freude.



Ernst Appel

Das ist er, der grimmige Schatzmeister der Scuderia. Er achtet nicht nur auf seine Kasse, auch seinen Rallyewagen hütet er wie seinen Augapfel. Optisch und technisch hatte Ernst schon immer eins der besten Fahrzeuge. Von der Fa. Wickenhäuser gewartet, läßt es Ernst sich nicht nehmen, in seiner Garage dem Wagen den letzten Schliff zu geben. Sein Wissen behält er zum Vorteil der Clubkameraden nicht



für sich, sondern hilft gern so gut es ihm möglich ist.

Beiden Fahrern und ihren Wagen wünschen wir in dieser Saison viel Spaß und große Erfolge.

Frau Elisabeth Loibl,
heißt jetzt Elisabeth
Wiesner, herzlichen
Glückwunsch.



Max Feichtmeier, Reportleser mit Begeisterung,
schickte uns eine Spende von DM 20,—. Herz-
lichen Dank. Vermutlich wählte Herr Feicht-
meier uns in Herstellungsschwierigkeiten. Mit
dieser Ansicht lag er auch gar nicht so falsch.
Diese moralische wie materielle Aufmunterung

wird unsere Anstrengungen nur verdoppeln, um
ihn und den lieben Lesern den Report in ge-
wohnter Weise pünktlich unpünktlich zukommen
zu lassen.

Igor ist nicht mehr, werte Leserschaft, Igor hat
sich begeben in Arme von Scuderia-München
und möchte sich geben die Ehre, zu sagen
„Danke schön“ für die Möglichkeit gehabt zu
haben, zu glossieren und zu berichten. Ist Igor
ein Bedürfnis, zu bitten um Verzeihung, den,
wo hat sich gefühlt verletzt oder getreten auf
Schlips. Wünscht Igor nun Report von Scuderia
eine gedeihliche Zukunft und große Leserschaft.

Da wäre noch etwas . . .

Also ich finde es ausgesprochen unhöflich, wenn
der Sportleiter Ihnen Ihre Erfolge und pardon
auch Ihre Mißerfolge vorträgt, daß dann die
Mitglieder sich dabei unterhalten. Es wird dabei
so fest geratscht, daß es garnicht mehr bemerkt
wurde, daß der Sportleiter seine Mitteilungen
beendet hatte. Sie, die Mitglieder, die ja nach
Informationen lechzen, sollten sich dann aber
nicht wundern, wenn sie von Veranstaltungen
wenig oder garnichts hören. Ich glaube, hier
wäre es bei jedem angebracht, würde er, was
er so gerne mitteilen möchte, nach dem offizi-
ellen Teil es seinem Nachbarn sagen, flüstern
oder schreien.

Schwamm drüber, beim nächsten Mal lauscht
jeder mit gespitzten Ohren.

Aber . . . da wäre noch ein Punkt, liebe Mit-
glieder. An zwei Clubabenden wurde bekannt

gegeben, daß Bernhard Eilert einen Beifahrer-
lehrgang abhält. **Reaktion 0, in Worten null.**
Es meldete sich niemand. Asmund Gahl sollte
für die Scuderia einen Fahrerlehrgang sprich
Perfektionskurs, abhalten. Nachdem sich aber
nur zwei Teilnehmer meldeten, nehme ich an,
daß wir dieses Jahr sehr viel Meister werden
ehren können und wir deshalb diesen Lehrgang
auch abgesagt haben.

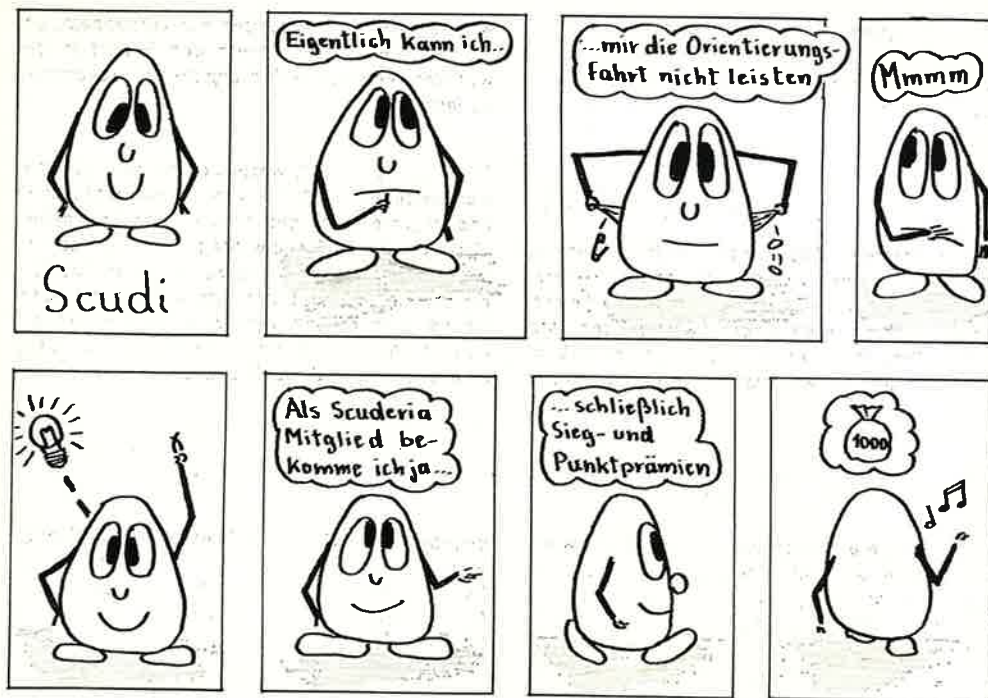
Liebe Mitglieder, wenn die Vorstandschaft nicht
mehr die richtigen Veranstaltungen für Sie aus-
wählt, dann sollten Sie schon der Vorstand-
schaft mitteilen, was Sie gerne möchten.

Greifen Sie zum Kugelschreiber, Bleistift und
Feder und schreiben Sie uns, was das Papier
füllt, vielleicht finden wir doch noch etwas,
woran Sie interessiert sind.

Verkaufe E S C O R T 1300 XL, Bauj. 1970, 49000 km, ideal für Orientierungsfahrten

mit folgendem Zubehör: Unterbodenschutz, Recaro-Sitz, Sicher-
heitsgurte, Lederlenkrad, Tripmaster. Flexilight, Halogen-Fern-
scheinwerfer, Drehstrom-Lichtmaschine, GT-Verteiler, elektrische
Benzinpumpe, GT-Auspuff, Winter- und Sommerreifen mit Fel-
gen, Radio und weiteres Zubehör und verschiedene Ersatzteile.
Bisher keine Veranstaltung gelaufen. Alles für zusammen 4600,—
DM. Rechnen Sie mal nach! — Eventuell auch Einzelverkauf von
Zubehör.

Telefon 3 61 36 45 (abends)



VW-Dienst
ALFONS KRUG
8 München 81
Johanneskirchener Straße 114
Telefon 0 89 / 95 42 67



Krug tuning

MÜNCHEN

Treibjagd für Schotterexperten

— 2. ADAC-Metz-TV-Rallye Stein —

Schotter, Sand, Schlamm und 1000 m Asphalt: das war der Belag auf den 13 Sonderprüfungen mit einer Gesamtlänge von 110 km. Hier fiel die Entscheidung der 2. ADAC-Metz-Rallye des Automobilclubs Stein bei Nürnberg, für die 124 Teams genannt hatten, von denen 20 gesetzt wurden. Von der Scuderia München wurde eine Abordnung von 6 Teams Richtung Nürnberg in Marsch gesetzt.

Der Veranstalter verlegte — den heutigen Straßenverkehrsverhältnissen entsprechend — die Entscheidung auf die abgesperrten und gesicherten Sollzeitetappen, zwischen denen sich reine Transportetappen befanden.

Schon vor der Veranstaltung war man auf das Duell der beiden BMW-Teams Hainbach/Rausch und Freisler/Scholz gespannt, wobei erstere als Favoriten auf den Gesamtsieg galten. Um so erstaunter waren dann die Konkurrenten, als Freisler/Scholz auf der ersten Wertungsprüfung (Truppenübungsplatz Hainberg) absolute Bestzeit fuhren. Auch die zweite Sonderprüfung auf unbefestigtem Schotter ging an dieses Team, obwohl Vorjahressieger Jürgen Freisler vom Beifahrer entsprechend der Marschroute noch gezügelt wurde.

Bei der Gepflogenheit, die gefahrenen Sonderprüfungszeiten vor der nächsten Wertungsprüfung auszutauschen, stießen anfänglich die Zeitangaben von Beifahrer Scholz auf Ungläubigkeit, nachdem dieser bei der Rallye „Heißer Schnee“ grundsätzlich 20 Sekunden von den gefahrenen Zeiten abgezogen hatte.

Nach der 5. Sonderprüfung auf schmalen, schnellen Forstwegen führten Freisler/Scholz überraschend mit 10 Sekunden Vorsprung.

Nach der Zwangspause in Gunzenhausen ging es auf identischer Strecke, jedoch in entgegengesetzter Richtung, nochmals in die gleichen Wertungsprüfungen. Auf den nächsten drei Sonderprüfungen wurde buchstäblich um jede Sekunde gekämpft. Hainbach und Freisler fuhren abwechselnd Bestzeiten. Erst als sich Jürgen Freisler in der Wertungsprüfung 11 die Spurstange an seinem BMW verbog, konnte nicht mehr Paroli geboten werden. Horst Rausch ließ nun von seinem Chauffeur Reinhard Hainbach den Gesamtsieg und locker verdiente 1600 Deutsche Mark nach Hause fahren.



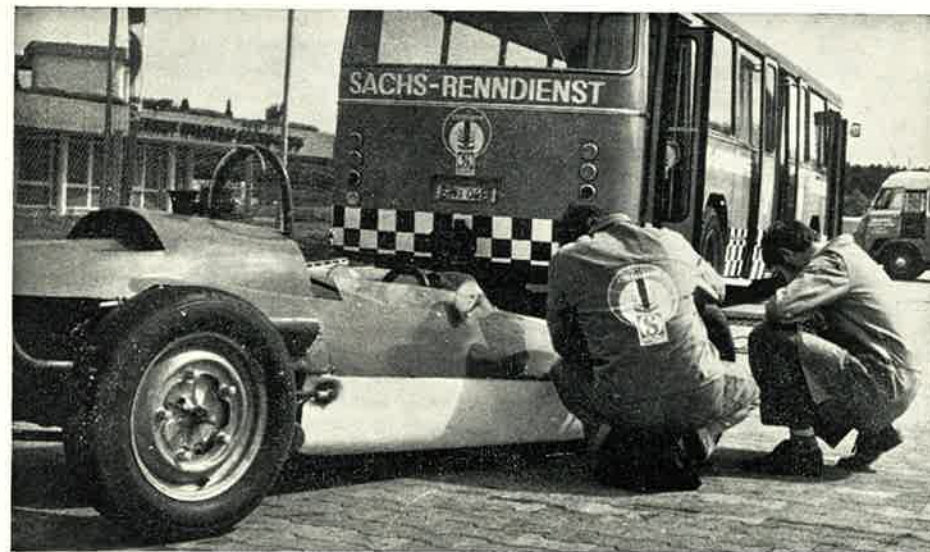
Dadlhuber greift ein, wo?, ins Rallyegeschehen



Beifahrer Appel auf eigenem Auto, unerhört schnell unterwegs

In der nachfolgenden Spitzengruppe hatte sich jedoch noch einiges geändert. Das Ehepaar Stück auf Porsche, mit zwei Kindern angereist, wollte aus Gründen der gesicherten Heimfahrt unbedingt das Auto heil ins Ziel bringen, was aber den Ehemann nicht hinderte, sehr flotte, teils unglaubliche Zeiten vorzulegen. Diese Leistung wurde mit dem 2. Platz im Gesamtklassement und dem Gewinn eines Fernsehgerätes belohnt.

Die große Überraschung waren aber Smolej/Appel. Ex-Taxifahrer Ernst Appel überließ diesmal „Driver“ Smolej das Lenkrad in seinem „Bilderbuch-Ascona“. Eine recht forcierte Fahrweise nach der Zwangspause — oft entgegen der Order des Opel-Eigners —, brachte diesem Team den 3. Gesamtplatz und ein Elektronenblitzgerät. Ein zukünftiges Auftreten Ernst Appels als „Blitzer“ ist dennoch nicht zu erwarten. Gruppe-1-Mitropa-Cup-Gewinner Memmel aus Kemnath mußte sich mit dem 4. Gesamtplatz begnügen. Für Freisler/Scholz verblieb nach ihrem Mißgeschick nur noch der 5. Platz im Gesamtklassement. Hannes Scholz



Mit Sachs starten. Auf Sieg setzen.

Spezial-Rennkupplungen.
Gasdruck-Stoßdämpfer (auf Wunsch speziell eingestellt).

**Zu erhalten im Sachs-Renndienstbus
— mit Sportfahrerrabatt!**

Oder schreiben Sie an:

Fichtel & Sachs AG, Abt. Renndienst,
8720 Schweinfurt.

Telefon: 09721/98 24 31.

Angebote folgen prompt



Funktionärs- und Fahrer-Lehrgang in Augsburg

Am Wochenende 23./24. 3. 74 rief der ADAC Gau Südbayern zu Sepp Gregers erstem kombinierten Funktionärs- und Fahrer-Lehrgang. Knapp vierzig Hiwis (Hilfswillige) und Fahrer folgten diesem Ruf auf das Verkehrsübungs-gelände nach Augsburg. Gute Organisation und perfekte Vorarbeit (sogar ONS-Register-Nr. war vorhanden) ließen einige Hoffnungen zu. Allein schon am Kreis der Instrukturen konnte man erkennen, wie sehr die alterfahrenen Motorsportler an einer gründlichen Nachwuchs-Ausbildung interessiert sind. Aus den Reihen der VSA (Vereinigung Süddeutscher Automobil-sportler) fanden bekannte Leute wie Hans Abt, Hansi Kreuzinger, Heinz Liedl oder Dieter Schmid den Weg nach Augsburg, um (aus-nahmsweise ganz ohne Start-Vergünstigungen) ihre Fähigkeiten loszuwerden. Ebenso hatte die passive Seite mit Dr. Bieling, Hans-J. von Gumpenberg und Dr. Richard Lichtenberg er-fahrene Herren „an den Start“ gebracht.

Sepp Greger betonte in seiner Begrüßung das Miteinander von Funktionären und Fahrern, ohne das der Motorsport zum Scheitern ver-urteilt ist.

Die erste theoretische Instruktion durch Dr. Bieling führte den Teilnehmern das grundsätz-liche Wissen über die Zusammenhänge im Auto-mobilsport vor Augen, das jeder Aktive aus Sportgesetz und ONS-Handbuch kennen sollte. Dr. Lichtenberg erinnerte an die im Umgang mit dem Automobil notwendigen 1. Hilfe-Maß-nahmen und ließ durch einen Sanitäter Bergung und Lagerung eines bewußtlosen Fahrers „am Objekt“ demonstrieren.

Auf Slalom, Rundkurs und Beschleunigungs-strecke suchten nun die Fahrer nach Ideallinie und Bremspunkten und gaben den Funktio-nären Gelegenheit zum Signalisieren mit dem Flaggensatz.

Mit zunehmend schärferer Fahrweise stieg nach dem Mittagessen auch das Angebot an „inter-essanten“ Situationen. Ein Formel V war nicht

der einzige, der Federn lassen mußte, doch davon abgesehen, konnten Gausportleiter Ly-ding und Herr Mitterreiter gegen Abend des ersten Tages eine zunehmende Routine unter den Teilnehmern feststellen.

Die Theorie am Beginn des zweiten Tages hatte ihren Nutzen in der Erörterung der Fehler vom Vortag. Bei der anschließenden Streckenbege-hung konnten die Instrukturen Fahrern und Funktionären in Ruhe sämtliche Problem-Punkte an Ort und Stelle erläutern.

Während der „Fahr-Stunde“ verhalf Hr. von Gumpenbergs Pyromanie allen Funktionären zu einer ernstfall-nahen Brandbekämpfung mit 6 kg-Löscher an einem Uralt-Herbie.

Nach dem sonntäglichen Mittagessen konnte Sepp Greger ein erfreutes Resümee aus dieser „Erst-Veranstaltung“ ziehen und man fragt sich ehrlich, warum manche Leute für DM 500,— nach Hockenheim oder zum Nürburgring hetzen; mehr Erfahrung auf einen Haufen finden sie dort auch nicht als die beiden Greger-gelehrten Georg Feldmeier und

Hannes Geier

ACI/AvD Slalom München

*Ham dee uns dooch dehn Nama krampfet!
Nichtsdestotrotz traten einige Scuderianer an,
um sich Punkte für Clubmeisterschaft oder
ADAC-Punkte zu ergattern. Ein flott gesteckter
Kurs ließ so manches Fahrerherz hochschlagen,
ob aus Angst (bei der Zielschikane waren Haus
und Zuschauer schon sehr nahe am falschen
Objekt) oder Freude, war nicht herauszubekom-men.
Manche schöne Leistung konnte in Augen-schein genommen werden. Zeigten sich doch
einige Artisten des Slalomsports in perfekter
Helldriver Manier auf 2 Rädern. Daß dabei dann
Tore ausgelassen wurden, tat der Freude keinen
Abbruch. Umgefallen sind an diesem Tag nur
die Boller und keine Wagen. Die Ergebnisse
der Scuderianer zeigten diesmal eine positivere
Bilanz als bei den vergangenen Slaloms.*

Kaufhold

Wir sind noch einmal davon gekommen...

— oder haben Sie nicht dreimal tief durch-geatmet, als Lauritz der Laueste mitsamt seiner Schleichverordnung auf den Bauch gefallen war? Es bleibt uns also vorläufig erspart, mit 120 km/h auf unseren Autobahnen dahinzudösen, bei jedem km/h mehr angstvoll auf am rechten Straßenrand nahende Gefahr Ausschau zu hal-ten. Erspart bleibt einigen führenden deutschen Automobilwerken (BMW, insbes. aber Porsche) vorläufig auch der Balanceakt am Rande der Pleite, den eine törichte Verkehrspolitik pro-voziert hatte.

Aber bedenken Sie bitte: Die Betonung im letzten Satz liegt auf „vorläufig“! Das Experi-ment „Richtgeschwindigkeit“ wurde ausdrück-lich als Großversuch angekündigt. Keine Macht der Erde wird nach Ablauf dieses Großversuchs ein starres Tempolimit von 120 km/h oder weni-ger verhindern können, wenn steigende Unfall-zahlen Lau-Lau recht zu geben scheinen. Denn sein Argument „wenn uns nur ein Toter durch ein Tempolimit erspart bleibt, so ist dieses Li-mit gerechtfertigt“ steht noch immer im Raum. Es ist zwar der Dämmste aller Einwände (re-duzieren Sie die Geschwindigkeit auf Null und Sie haben überhaupt keine Unfälle mehr...), oder wer wagt schon, gegen Tote zu argumen-tieren?

Also bitte, bitte: Fahren Sie in den kommenden Monaten und Jahren vernünftig auf unseren Auto-bahnen. Bei dichtem Verkehr kostet die Dränge-lei nur Nerven und Benzin, Spaß macht's auch keinen; also, was soll's? Wenn Sie dann mal freie Fahrt haben, hat niemand etwas dagegen, wenn Sie Ihre Pferde fliegen lassen. Sonst be-

kommen wir nämlich nach 3 Jahren die Rech-nung präsentiert — unwiderruflich und ohne Rabatt!

Konsequenz Nr. 2 aus dem Großversuch Richt-geschwindigkeit: Zum erstenmal mußte man in Bonn zur Kenntnis nehmen, daß auch Autofah-rer empfindlich reagieren, wenn man versucht, Ihnen auf die Zehen zu treten. Waschkörbe von Protestbriefen sprechen eine klare Sprache! Sammelbecken dieser Bewegung waren nicht so sehr die Clubs („Freie Bürger für Freie Fahrt“ — kam zu einer Zeit, als bereits alles gelaufen war...) als vielmehr die Motor-Verlage Stutt-gart (= Auto, Motor und Sport, Sport-Auto). Ihrer Initiative war die Protestbewegung vor-nehmlich zu verdanken. Wäre es nun zuviel ver-langt, von dieser Seite auch den nötigen orga-nisatorisch-technischen Rückhalt zu erhoffen, um der allgemeinen Anti-Auto-Kampagne in der Zukunft wirksam begegnen zu können? Das wür-de Arbeit, viel Zeit und noch mehr Geld kosten, persönlich sehe ich im Moment aber keine andere Organisation in unserem Lande, die sich mit dem entsprechenden Nachdruck für unsere Interessen einsetzen könnte (und offenbar auch bereit ist).

Zumal wir in der Zukunft nicht unbedingt damit rechnen können, mit bloßem Protestgeschrei weiterzukommen: Lau-Lau (oder wer bei seiner bevorstehenden Ablösung auch nachrücken mag...) wird seine Bürokratie arbeiten lassen, um das nötige statistische Material hervorzu-zaubern. Daß wir dem mehr entgegenzusetzen haben, als bloß unser Mißfallen, wünscht Ihnen
Ihr H. Schreiber

5 PIRELLI CN 36 165 SR - 13

50 % Profil verkauft billig

Telefon 70 81 61

Einladung zum

Rennslalom

auf dem

Salzburgring

am 1. Mai 1974

2000 sehr schnelle Meter warten auf Sie. Gr. 1 und Gr. 2 werden getrennt gewertet. Das Startgeld beträgt 55.- DM. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug beim letzten Slalom ca. 90 km bei 35 Richtungsänderungen. Sie werden zum Schwitzen kommen. Das verspricht Ihnen die Rennleitung.



AUTO-EDER

AUTOBIANCHI – FIAT – LANCIA – ALFA ROMEO – TUNING

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

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

ab 1. März
samstags Notdienst
Shell-Tankstelle
Neuwagenverkauf — Rallyezubehör
Sportbetreuung
sowie normaler Pflegedienst
und Reparaturen

Ein leidiges Thema

Am Saisonanfang sollte man entweder nicht starten, oder ein gutausssehendes Mädchen (Typ BB) mit dem Vorführen des Wettbewerbswagens bei der technischen Abnahme betrauen.

Bei der ACM Winterrallye verlangten die Techn. Kommissare 5-Kilo-Löcher. Sicher, Sie waren im Recht. Als evtl. Teilnehmer der Rallye Heißer Schnee fragte man sich allerdings, ob die dortigen Prüfer geschlafen haben. Sicher nicht, nur wurde dort wahrscheinlich großzügig verfahren, da diese Änderung noch nicht in den ONS-Mitteilungen veröffentlicht war. Eine diesbezügliche Bemerkung in der Nennbestätigung hätte bei der ACM bestimmt einige böse Worte vermieden.

Noch schöner wurde es allerdings beim Slalom des AC-Isartal. Der Techn. Kommissar Morgenstern verlangte, daß in der Gruppe 1 nur solche Racingreifen Verwendung finden durften, die dem Abrollumfang der homologierten Reifen entsprächen. Wenn die ONS solche Neuerungen einführt, wäre sicher ein Hinweis in den Mitteilungen 1—3 des 74-Jahrgangs angebracht, oder wenigstens ein Hinweis in der Nennbestätigung. Da dies alles nicht möglich war, wäre aber vielleicht auch hier eine großzügige Übergangslösung möglich gewesen. Dies wird noch um so unverständlicher, wie die laut ONS-Mitteilung zwingend vorgeschriebenen 4-Punktgurte nicht verlangt wurden!

Der Kommissar war so mit dem Messen von Gruppe 1 Racingreifen beschäftigt, daß er nicht bemerkte, wie ein Gruppe 3 Porsche 2,4 Targa mit carrera Spoiler (Bürzel) die Abnahme passierte. Er wußte zwar, daß nur ein BMW 3,0 S homologiert ist, dieses auffällige, TÜV-feindliche Zubehörtel sah er leider nicht. Ein Opel-Commodore mit Plastiktüren und Plexischeiben wurde ebenfalls zugelassen. Anscheinend war hier die Übergangszeit für eine Ummontage zu kurz. Plastikteile sind ja auch erst seit Anfang 1972 nicht mehr erlaubt!

SIMMERL

Es stimmt nicht, daß . . .

- der Wickenhäuser-Service havarierte BMW-Teams nur durch Kaugummi-Kauen unterstützt
- die Deutsche Fiat AG vom Schotter-Kare einen Dauer-Auftrag hat
- Gerber immer ausgefallen ist, wenn Geier neben der Strecke steht
- Raimund das immer noch nicht weiß
- alle Ex-Scherer-Autos von Bäumen magisch angezogen werden
- Axel seinen Fiat alleine hochstemmt
- Axel das nicht glauben will
- im Fiat deswegen ein Wagenheber ist
- Norbert Diebald jedes Wochenende Kopfstand übt
- Bender glaubte, der ACI-Slalom wäre ein Teil eines Gau-Rallyemeisterschafts-Laufes
- Bender nun bei Rallies auch nicht mehr anstellt
- Appel nur noch Smolej sponsert,
- Axel bereits einen Wagenheber besitzt
- die Vorsitzenden der Scuderia München Motorsportverbot haben
- Kaufi lieber Ski fährt, weil er mit den Skiern weiter hupfen kann als mit seinem Ascona

Die Druckerei für Ihre

Privat- und Geschäftsdrucksachen

Ausschreibungen

Formulare

Prospekte

Broschüren

Zeitschriften

Kataloge

Bücher

Gebrüder Giehl



Buch- und Verlagsdruckerei

GEBRÜDER GIEHL

8 München 46

Ingolstädter Straße 63 a

Telefon 089/3 111003

Sparkassen-Kredit.



Die Sparkasse ist auch eine Kreditkasse.
Wer sich auskennt, nimmt Kredit bei ihr.
Denn ihr können Sie vertrauen.

**STADTSPARKASSE
MÜNCHEN**