



Dafür Vermögen bilden. 624-DM-Gesetz.

Schon heute an die Zukunft der Kinder denken – vermögenswirksam sparen. Nach dem 624-DM-Gesetz, wo der Staat hohe Sparprämien spendiert und die Sparkasse die langfristige Anlage mit Höchstzinsen belohnt, muß man einsteigen. Es gibt unter den sicheren Wegen zur Vermögensbildung keinen ertragreicheren. Daran ändert auch das neue Spar-Prämiengesetz zum 1.1.1975 nichts. Übrigens: Das neue Gesetz bringt für viele Verbesserungen. Sie sollten sich bei uns danach erkundigen. Wir beraten Sie gerne.

Stadtsparkasse München 

SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

39

3.145

scuderia report





Wir sind die Münchner OPEL Tuning - und Rallye Spezialisten

Sie finden bei uns nicht nur ein reichhaltiges Lager Jedwedem Rallye-Zubehörs, sondern auch die Tuning-Werkstatt mit rennerfahrenen Spezialisten. Wir führen alle individuell gewünschten Einstell- und Einbauarbeiten mit bewährten OPEL- und IRMSCHER-Tuningteilen für Sie aus und bewahren Sie damit auch vor Scherereien beim TÜV. Testen Sie unsere getunten Vorführwagen bei einer Probefahrt und lassen Sie sich von unseren Fachleuten über motorsportliche Probleme unverbindlich beraten. Wir geben die von uns bei vielen Rennen und Rallyes gesammelten Erfahrungen gern an unsere Kunden weiter. Profitieren Sie für Ihre Sorgen und Pläne daraus!

Bei allen motorsportlichen Veranstaltungen im süddeutschen Raum sind wir mit eigenem Service-Wagen vertreten. Er steht mit erprobter Mannschaft allen Teilnehmern im Startgelände und an den kritischen Streckenabschnitten zur Verfügung. Sie haben also stets Gewähr für gute Betreuung und können Ihren Wagen auch vor jeder Veranstaltung schon von unseren Spezialisten überprüfen lassen.

Informieren Sie sich über motorsportliche Fragen bei unseren Fachleuten auch dann, wenn Sie zunächst nur Zuschauer sind. Als unser Werkstattkunde profitieren Sie vom technischen Raffinesse unserer Mechaniker, das sich aus Renn-, Rallye- und Tuningfahrung ergibt. Wo Autos auf sportliche Höchstleistung getrimmt werden, steigt das Qualitätsniveau des ganzen Betriebes



Wickenhäuser

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

Willkommensgruß

an alle Motorsportfreunde, die zu unserem nichtgenehmigungspflichtigen Slalom am 13. April und zum ADAC Slalom München am 1. Mai 1975 gekommen sind.

Beide Läufe finden auf demselben Gelände, mit unterschiedlicher Streckenlänge statt. Wie Sie sehen haben wir versucht, aus den Gegebenheiten den bestmöglichen Slalom - Parcours herauszuholen. Die Schwierigkeiten im Raum München, ein geeignetes Gelände genehmigt zu bekommen, kennen die meisten von Ihnen selbst. Durch die gemeinsame Veranstaltung mit dem uns befreundeten Polizei-Motorsport-Club wird uns dieses Problem etwas erleichtert. Allen Teilnehmer wünsche ich viel Erfolg!

Alle Clubmitglieder begrüße ich zu den beiden Veranstaltungen als Funktionäre oder Teilnehmer (oder beides!).

Die Frühjahrs-Saison im südbayerischen Rallye-Sport ist beendet. Im Gau-Mannschafts-Pokal führen nach drei gelaufenen Veranstaltungen zwei Mannschaften punktgleich die Spitze an: Scuderia München II und Scuderia München I.

An unsere Konkurrenten möchte ich den Hinweis richten, daß vorhandene Sportgesetze und -regeln unbedingt von allen eingehalten werden müssen. Auch uns fällt es nicht leicht, 14 Tage vor einer Veranstaltung zwei Mannschaften namentlich zu fixieren, zumal von unseren Fahrern meistens noch eine Veranstaltung dazwischen absolviert wird (Fahrzeugvernichtung!). Beschwerden und Proteste gegen möglicherweise schlechte oder falsche Bestimmungen bitten wir jedoch immer an die zuständigen Gremien zu richten - z.B. an die Rallye-Kommission des ADAC Gau Südbayern - und nicht den "Schwarzen Peter" an die Scuderia München abzugeben.

Für die Rallyepause in Südbayern wünsche ich allen Clubmitgliedern viel Erfolg im Ausland oder Perfektion bei heimischen Bergrennen und Slalomläufen.

Ihr Rainer Scherer

Was war

22.2. Rallye Königsbrunn

(Eisenhofer K.) / Scholz H.	Opel Manta	Gold KS
(Heindl K.) / Geier H.	Opel Ascona	Silber
Abt B. / Wendt H.	Ford Escort	Silber
Schöller P. / Scherer R.	Opel Ascona	Bronce
Krug A. / Eilert B.	VW 1300	Bronce
Hesse E. / (Velte B.)	Fiat 128	Bronce
Rieger G. / Greubel R.	BMW 1602	Bronce
Übermasser R. / Scharrer U.	Ford Capri	ausgef.
(Koch A.) / Kaspar J.	Ford Escort	ausgef.
(Gerold G.) / Gerold J.	Opel Ascona	ausgef.

6.- 8.3. Int. Rallye Stuttgart - Lyon/Charbonnières

(Koch A.) / Rauchfuß M.	Ford Escort	Bronce 8.Kl.
-------------------------	-------------	--------------

15.3. 1. Rallye Augsburg, Haunstetten

(Klaus Chr.) / Nagel M.	Fiat 128 C	Gold KS 4.G.
Hesse E. / (Velte B.)	Fiat 128	Gold KS
(Eisenhofer K.) / Scholz H.	Opel Manta	Gold
Schöller P. / Scherer R.	Opel Ascona	Silber
Krug A. / Eilert B.	VW 1300	Silber
Wrisnik L. / (Jäkel R.)	Opel Ascona	Silber
(Geisberger H.) / Wurmannstätter A.	Opel Ascona	Silber
Abt.B. / Feldmeier G.	Ford Escort	Silber
(Heindl K.) / Geier H.	Opel Ascona	Bronce
Krisam M. / Rauchfuß M.	Ford Escort	Bronce
Appel E. / Kaspar J.	Opel Ascona	Bronce
(Gerold G.) / Gerold J.	Opel Ascona	Bronce
Rieger G. / Greubel R.	BMW 1602	Bronce

22.3. Zuverlässigkeitsfahrt Horb-Sulz

Appel E. / Kaspar J.	Opel Ascona	Gold KS
----------------------	-------------	---------

Die Bilder von den Rallyes in Königsbrunn und Haunstetten wurden uns freundlicherweise von Herrn Peter von Oppen zur Verfügung gestellt.

Das Titelbild, die beiden Markttredwitz-Aufnahmen (Warmbold, Andersson) und das Foto von unserem schnellen Wiggerl in Haunstetten stammen von unserem Clubmitglied Klaus Nagel.

Nichtgenehmigungspflichtiger Sport

12. 4.	Orientierungsfahrt	AC Donauwörth
1. Lauf zum Gaupokal		
13. 4.	Clubschlalom	PMC-Scuderia München
1. Lauf zum Gaupokal - Region		Mitte Nord
19. 4.	Orientierungsfahrt	MSC-Isen
2. Lauf zum Gaupokal		
20. 4.	Clubschlalom (2. Lauf GP- Nord)	MSC Gleisenthal
Clubschlalom		MSC am Tegernsee
26. 4.	Orientierungsfahrt (3. Lauf GP)	AMC Bad Aibling
27. 4.	Clubschlalom	MSC-Unterpfaffenhofen Germ.
Clubschlalom (GP West)		AC Oberammergau
Clubschlalom (GP Süd)		SFG im MSC Traunreuth
Orientierungsfahrt		AC Oberschleißheim
Geschicklichkeitsschlalom		MSC Moosach
4. 5.	Clubschlalom (3. Lauf GP Nord)	MSC-Würmtal Planegg
8. 5.	Orientierungsfahrt	MSC Erding

nicht vergessen:

1. 5.	<u>5. Slalom München</u> in Oberschleißheim
-------	---

SCUDERIA MÜNCHEN

Wenden Sie sich in allen Fragen zum und um den Club Scuderia München e.V. im ADAC, an die Geschäftsstelle München 80, Ampfingstr. 35 oder an die offiziellen Vertreter:

1. Vorsitzender	Rainer Scherer	T.: 403134
2. Vorsitzender	Raimund Thalmair	08106/8177
Sportleiter	Martin Krisam jun.	P: 781602 G:782052
Sportwart (Orient.f.)	Erwin Wutz	159512
Verkehrsref. NG-Slal.	Hans Wendt	21603479
Schatzmeister	Hannes Scholz	241185
Schriftführer	Georg Feldmeier	P: 358586
		G: 12002565

SCUDERIA-REPORT: 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 des Verfassers.

CLUBABEND: Jeden ersten und dritten Mittwoch im Monat im Lokal "Die Sängerwarte" in der Pettenkofer-/Ecke St.-Paul-Str. Parkplätze jede Menge, gut bürgerliche Küche. Neben allgemeinen Informationen werden Ausschreibungen und eine gutflorige Fahrer-Beifahrerbörse geboten. Auch 1975 werden wieder aktuelle Dia-Vorträge von Motorsportveranstaltungen in zwangloser Folge ohne spezielle Ankündigung geboten.

GÄSTE sind bei unseren Clubabenden sehr herzlich willkommen.

2. ADAC-Rallye Königsbrunn

Kein großer Titel lockte - dennoch kamen viele, sehr viele! Fast 100 Starter hatten für die Kurzz rallye genannt. Ein Beweis für die Popularität dieser Art von Rallies, wenn sie mit allen Klassen und für alle Lizenzinhaber ausgeschrieben sind.

Nun, der Veranstalter hatte sich Mühe gegeben. Lautsprecher, Prominenz und sogar einige Zuschauer an Start und Ziel, Sekt-empfang und einige andere Kleinigkeiten hätten so manchem Veranstalter von größeren Rallies einiges lehren können. Die unerwartet hohe Starterzahl wurde sogar relativ gut bewältigt. Nur die Auswertung zögerte sich etwas hinaus.

Erstaunlicherweise war dem Veranstalter nicht entgangen, daß einige Spezialisten und Lokalmatadore alle erdenklichen Möglichkeiten genutzt hatten, sich mit der geheimen Strecke vertraut zu machen. Damit es nicht zu leicht wurde, hatte er gleich in der ersten WP zwei zusätzliche Haken eingebaut, die nicht nur aus der Topokopie, sondern auch aus dem Streckenbuch der WP (!!!) eindeutig ersichtlich waren. Hier wurden die Beifahrer seit längerer Zeit zum ersten Mal wieder ganz kurz daran erinnert, daß sie nicht nur Ballastfunktion haben. Einige übertrainierte oder nicht ganz auf die Streckenführung konzentrierte Teams fuhren dort dann auch sagenhafte Zeiten, wurden dann aber nicht gewertet.

Die anderen WP's brachten dann - zumindestens für die vorderen Startnummern - ein echtes Eisballett. In den Wäldern waren die Wege mit schierem Eis bedeckt. Für manche, nicht optimal bereifte Fahrzeuge bestanden die WP's nur aus Drehern und Ausrutschern. Da das Eis jedoch mit zunehmender Tagestemperatur und mit der wachsenden Zahl der Fahrzeuge aufbrach, hatten die hinteren Teilnehmer erhebliche Vorteile.

Etwas mit Befremden wurde von den Teilnehmern eine mitten in der Rallye versteckte Kurzetappe zur Kenntnis genommen. Hier mußten einige trotz scharfer Fahrt Minuten mitnehmen. Der Veranstalter sollte sich die Frage stellen, ob diese Raserei im Samstagmittagsverkehr unbedingt einen großen Gewinn gebracht hat.

Abgesehen von diesem Wehrmutstropfen kann man resümieren: eine schöne Veranstaltung, die zu recht mit vielen Teilnehmern besetzt war.

Bernhard Eilert



Rallye Haunstetten oder Das Fiasko einer Erstveranstaltung

Drei Wochen nach der Rallye Königsbrunn sollte das gleiche Gebiet am 15. März für die "1. Rallye Augsburg - Rund um die Fuggerstadt" herhalten.

Die Wertung zur Gaumeisterschaft, sowie eine ansprechende Aufmachung der Ausschreibung lockten viele Kämpfer zu diesem Vorstadt-Bezirksliga-Turnier. Doch wer sich rechtzeitig die Mühe machte, hinter die Kulissen (des Ausschreibungsheftchens) zu schauen, der fand außer einer echten Plaketten-Wertung nur diverse Anzeichen für einen langen Samstag (an dem es für DM 70,-- nicht viel zu kaufen gab). Die umständliche, schlecht überschaubare Klassenbestzeit-Wertung war in Verbindung mit dem viel zu spät ablaufenden Zeitplan Garant dafür, daß man Samstag Nacht vom eigenen Bett nicht mehr viel sehen würde.

Doch der Reihe nach: So mancher Teilnehmer von erfahrungsgemäß schwach besetzten Klassen wunderte sich, mit der Nennungsbestätigung keine Zusammenlegung oder Angaben über die Klassenstärke vorzufinden ("der muß viele Starter haben").

Nachdem (Stufe 2) am Start auch kein berechtigtes Programm ausgehängt wurde und (Stufe 3) die falschen Programme nicht bei der Papierabnahme, sondern erst mit den Fahrtunterlagen ausgegeben wurden ("lasst's mi durch, i muaß ei'zeichnen!"), wäre man (Stufe 4) bei tieferem Interesse für Mannschafts- und Teamaufstellungen wie bei der guten alten Orientierungsfahrt zum eigenhändigen Mitschreiben bei der Fahrerbesprechung ("...eine gute Veranstaltung braucht keine") verurteilt gewesen - doch hier wußte auch so mancher Sportleiter nicht, wie ihm geschah.

Zur Mittagszeit schob sich das Feld auf die Strecke und sehr schnell waren sich die vorne fahrenden Teams (Schöller/Scherer St.Nr.1) ihrer tragenden Funktion bewußt, bei dieser Fahrt als Kontrollpunkt-Aufsteller und Vorwagen (es soll noch einen anderen gegeben haben - die zwei Insassen hatten gelbe Armbinden) zu operieren und zwischendurch auch mal die Wertung zu beeinflussen - durch Absage einer Sonderprüfung.

Daß mitten unterm Feld das Ziel einer Sonderprüfung um ein gutes Stück (auf den richtigen Platz) vorgezogen wurde (was ja die Zeiten überhaupt nicht beeinflusst), hält sich konstant als Gerücht.

Durch die gute Zusammenarbeit zwischen Sportkommissar und Führungsteams konnte so z.B. die ZK 4 gerade noch recht zur Idealzeit von ihrem 3 km entfernten Fehlplatz an den richtigen Standort überstellt werden.

Die beiden angesetzten Orientierungsetappen schlugen sich durch viele Bundes- und Staatsstraßen ganz unheimlich in der Wertung nieder (an den ZK's fehlte die Würstelbude - es wurde schon richtig langweilig). Nach einer ausgefallenen, zwei Schotter- und einer Teer-SP kam das große Halali der kleinen Klassen.

SP 5: Länge 600 m, zwei Kurven bergauf, selbst für einen Gruppe 2 alles voll!

SP 6: Bald 2 km totale Gerade, vollkommen überschaubar, zwei Linksecken, wieder lange Gerade.

Daß der Gesamt-Sieger am nächsten T in den Acker sprang, ist nur zu verständlich - hier verlernte man das Kurvenfahren. In den Fahrtunterlagen hatte man zwei gute Topo-Kopien, ansonsten so manch wundersame Zeichen im Streckenbuch und bei der Kilometrierung merkte man dann schon, wo der Veranstalter vergaß zu ziehen.



Eines steht fest: Es war mit Sicherheit die schönste 200 km - Strecke vom Stadtgebiet Augsburg zum Hotel Zeller in Königsbrunn - soviel Schotter hat heute selten eine genehmigungsfreie Fahrt, doch auch bei größter Zurückhaltung der Behörden hätte sich SP-mäßig mehr daraus machen lassen.

Warum nur ist ein selbst wenig aktiver Fahrtleiter zu feig, Fremde aus anderen Clubs um Rat und Unterstützung zu bitten - es wäre seinem um 2 Uhr früh doch sehr angeschlagenen Nervenkostüm sehr zugute gekommen.

Die Wartezeit am Abend überbrückte einmal mehr Klaus Nagel mit seinen heißen Dias vom Tage - er hatte damit ein eindeutiges Plus gegenüber den Fabelzeiten-Aushängen des Veranstalters.

Das war alles in allem wieder ein lustiger Tag !?!

Hannes Geier



Sportfahrerstammtisch

Jeden Sonntag ab ca. 20.00 Uhr treffen sich die aktiven und noch oder wieder passiven Mitglieder und Freunde der Scuderia in unserem Clublokal der Sängervorhalle zu einem gemütlichen Plausch. Allerdings Einer muß jeden Sonntag den Ersten machen und die Stellung halten, sonst werden es erst spät am Abend mehr Stammtischschwestern und-brüder.

27. Rallye Stuttgart - Charbonnières

Victoire pour Verini
doublé pour Fiat
triple pour Italie

=====

Maurizio Verini und Fiat, Großunternehmer in Sachen Rallye, haben ihre Chancen auf den Europameistertitel gefestigt. Nach der Costa Brava (Koeffizient 3=dreißig) heftete er mit der 27. Rallye Lyon-Charbonnières einen weiteren bedeutenden internationalen Sieg an seine Brust und die Fahnen Fiats's. Für die alteingesessenen Abarth Spyder 124 war es eine mächtige Blutauffrischung. Verini, unterstützt durch den jungen Bacchelli, und Fiat haben es hervorragend verstanden die Situation im EM-Championat zu ihrem Vorteil zu wenden; eine Situation, die der mitfavorisierten Konkurrenz langsam Sorgenfalten bereitet, ist Verini's Punktekonto doch bereits auf 140 Zähler angewachsen. Lampinnen und Blomquist folgen in respektablen Abstand mit je 80 Punkten. Die Umstände (Ausfall von Therier, Andruet, Darniche, Henry, auch Röhr) logisch betrachtet, ließen nur Verini und Bacchelli den Sieg unter sich ausmachen. Daß Amilcare Ballestrieri und seine bildschöne Alfetta GT den italienischen Triumph in dieser französischen Löwenhöhle vervollständigte, über diesen Gruppe-2 Sieg und den 3. Platz im Gesamtklassement war vor allem die Mannschaft von Auto-Delta happy, deren Hoffnungen in das Alfetta Coupé wohl noch berechtigter gewesen wären, hätte Andruet seine Chancen bis zum Schluß verteidigen können.

Doch zäumen wir das Pferd von vorne auf.

Co-Veranstalter ADAC Gau Württemberg sagte den nationalen Ableger der "Stuttgart-Lyon-Charbonnières" ab. Offizielle Verlautbarung: "Behördliche Versagung der französischen Polizei zwang uns dazu!" War wohl das Teilnehmerfeld zu groß? Doch ohnedies, dieser Ableger, ohne die Nachtschleife Charbonnières-Charbonnières, wäre milder Tobak gewesen - 40 km Hockenheim sind kein Ersatz. So wurde durch die Startortverlegung nach Colmar am Fusse der Vogesen aus der "Stuttgart-Lyon-Charbonnières" einfach die "Lyon-Charbonnières". Es müssen bereits sehr viele germanische Wagenlenker in der Höhle gallischer Rallyelöwen ein's auf die Pfoten bekommen haben, denn deutsche Laute schwirrten ihrer selten durch die Luft. Zwar lag Deutschlands Rallye-Aushängeschild Röhr/Berger nach Mini-Training mit ihrer Service-Reifen-Funk-Armada im Hafen von Colmar, doch lassen sich die übrigen Deutschen in zwei Zeilen abdrucken: Altenheimer (Carrera), Klönz (911 S), beide Gruppe 3, Kurrle und Fritzing in der Gruppe 2, Kühlewein (Autobianchi), Ingo/Peters auf Alfetta, Mil (Alfa), und Urban (Datsun). Das war's! Das einzige bayerische Team konnte gegen die Flut schwäbischer Laute (Stuttgarter Funktionäre gab's reichlich) nicht ankommen - ihre Namen: Koch/Rauchfuß.

Colmar, Donnerstag 15 Uhr. Wer zählt die Völker, nennt die Namen, die gastlich hier zusammenkamen? Denkste! 20 Fahrzeuge verloren sich im Parc fermé; der Rest des Starterfeldes von ca. 90 Fahrzeugen ging in Charbonnières auf die Reise um sich nach 330 km rollender Fahrt über die Anfahrtsetappe in Saulieu zu vereinigen. Doch aufliegende Rallyezeitung nährte die Hoffnung, den bunten Tross der Werksmannschaften, Rallyefahrzeugen und Servicewagen dort zu sehen und endlich den Flair der "Charbonnières" spüren zu dürfen.

An der Spitze Fiat mit Darniche, Verini und Bacchelli auf Spyder Abarth 124. Auto Delta schickte Andruet mit aparter Alfetta GT und "Biche" in die Bewährungsprobe, unterstützt von Ballestrieri.

Solo für Jean-Luc Thérler auf A310, gefolgt von der Meute privater Alpine A110, unter ihnen Jacques Henry auf A110 Grp. 4. Opel's Farben vertraten Euro-Händler Röhrli/Berger, aber auch von Chasseuil und Clarr (Ascona Grp. 2) wird noch die Rede sein. Weiterhin stachen ins Auge Maubianc (BMW Turbo, Grp. 2), die Polen Stawowiak (Fiat 125, Grp. 2) und Jaroszewicz (Fiat 124, Grp. 4), sowie Frequelin (Alfa 2000, Grp. 1), der Gruppe 1-Sieger der Monte '75. Über die Mitfavoriten der GT-Klassen und 1300er Tourenwagen konnte man sich als nicht-intimer Kenner französischer Rallyeszenerie kein "Vorurteil" erlauben.

Start in Colmar 20.30 Uhr. 330 km itinéraire prologues (Anfahrt). Ein Radarwagen, 3 ZK's, Polizei im Großeinsatz. An jeder Kreuzung ein Mindestaufgebot von zwei "Flics", es war zum Fürchten. Zuschauer an den Straßen und in den Ortschaften. An den DK's teilten sich die Menschenwogen und der Weg zum Funktionärstisch war frei. Diese Anfahrt war problemlos, ja geradezu ermüdend, nur die Röhrli-Mechaniker schraubten, der Ölhaushalt war in Unordnung. Um 3.30 Uhr Freitag, Ankunft in Saulieu, Treffpunkt mit den französischen Startern. Wir hatten Vorzeit. 30 Minuten. Koch und unser Service machte sein Nickerchen. Ich wartete die Sollzeit ab. Doch nicht wachend. Mein Schlafbedürfnis spielte auch mir einen Streich. Plötzlich schreckte ich auf, die Heuer-Uhr zeigt 4.03 Uhr. Da war doch was um 4.03 Uhr? Ja!! Stempeln! Raus. Über den großen Platz. ZK-Tisch. Ich teile die Menschen auseinander, zieh eine Bordkarte aus der Uhr, Karte rein, stempeln. -- Geschäft. Die Knie zittern noch. Das war bis Samstag Mittag meine letzte Mütze Schlaf.

Doch endlich fing das Rad der Ereignisse an sich zu drehen. Die SP Brassy (12 km), den Staudamm von Chaumesson umrundend, war der Auftakt zu 388 km Wertungsprüfungen, ausschließlich auf Teer. Die erzielten Zeiten waren ausschlaggebend für die Startaufstellung der wenig später folgenden Rundstreckenprüfung Magny-Cours. Mit 8:48 übernahm Thérler die pole-position. Doch mit 3,8 und 10 sec Rückstand pochten Darniche, Bacchelli und Verini öffentlich auf ihre Ansprüche. Henry fand nicht gleich den Takt im relativ langsamen Kurvenlabyrinth, währenddessen Andruet mit 8:56 eine Zeit vorlegte, die um so mehr Beachtung finden muß, bedenkt man, daß er auf Sicht fuhr, das Gebetbuch lag in Charbonnières. Chasseuil blockte Röhrli mit 9:08 gegen 9:11 ab. Berichtete Röhrli im Anschluß: "Ich hab den Öldruckmesser zugeklebt. Er hätte mich sonst zu nervös gemacht!" Nichtsdestoweniger, nur 4 sec später passierte mit 11. Zeit (!) der Grp.-1 Commodore von Lefevre die Ziellinie. Damit war er in der Gruppe 1 tonangebend. Doch rückten Frequelin (14. mit 9:34), Talenti (15. mit 9:38) auf BMW 2002 und Beguin (16. mit 9:39) auf Alfa 2000 ihm auf den Pelz. Unsere Klassengegner!! Wir fuhren mit 10:57 in der Klasse achte Zeit, 55. Gesamt. Die Konkurrenz löste uns das Fell bereits an den Hinterläufen, um es unns später ganz über die Ohren zu ziehen. Doch war Ingo Peters (trainiert) nur 4 sec schneller, während uns wenigstens der Röhrli-Schrieb gute Dienste leistete. Altenheimer erreichte 18. Zeit, Kurrle 26., Klönz 31., Milz 72. und Urban 74. Fritzinger stand bereits in der vierten (!) Kurve, eine "ML + va", auf unwegsamen Pfaden. Auch Kühlewein fand nicht ins Ziel.

Man fuhr in den neuen Tag hinein. Selbstverständlich auf Racing. Das Reifen-Roulett früherer Jahre fiel aus, denn von Schnee keine Spur, geschweige denn ein Fleck, selbst nicht in Höhen von 900 - 1100 m, den Gipfelhöhen der diesjährigen Sonderprüfungen. In den Tälern blühten die Mandelbäume. So waren die "Schlappen" Trumpf, von der Abnahme (!) bis zum Ziel.

Freitag 7-12 Uhr, Rundstreckenprüfung Magny-Cours. Wie es bei solchen Prüfungen oft der Fall ist (sie raubte hier fünf Stunden Zeit bei zwischenzeitlich 83 Teilnehmern), nicht alle Konkurrenten fahren unter gleichen Bedingungen.



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



Vorbereitung aller VW Typen nach Gruppe 1 und 2 für Rallye-, Renn- und Slalomsport.

Krug tuning
MÜNCHEN



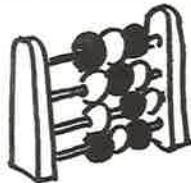
Die drei ersten Serien fanden eine feuchte und rutschige Piste vor, die vierte Serie, die der stärksten Grp.-1-Autos, fuhr auf abtrocknender Piste und die 1300er drehten im Platzregen als fünfte Serie ihre zwanzig Runden, sprich 76 km, auf diesem 3,8 km-Rundkurs. So verwundert es nicht, daß der Commodore Lefevre's sich als Dritter klassiert, noch vor sämtlichen Fiat-Abarth. Nur Henry und Andruet hatten trotz Nässe die Nase vorn. Auch Beguin, Talenti und Freuquin schoben sich mit dem 7., 9. und 10. Rang zwischen Autos, die sie unter anderen Umständen auf der Rundstrecke beherrschen mußten. Fatal wurde diese Prüfung für Thérlier, der nach beeindruckender Fahrt zwei Runden vor Schluß mit Problemen an der Benzinversorgung ausscheiden mußte. Aber auch Röhrl begrub hier seine Hoffnungen. Ca. 10 Runden hinter Chasseuil auf dem 9. Platz liegend (in dieser ersten Serie verstärkten einige Grp.-2-Fahrzeuge die GT der Grp.-4), legte sich plötzlich ein bläulicher Dunst über das Areal des Autodroms: Röhrl-Exitus. In der Gruppe 3 beherrschten, nichts anderes war zu erwarten, die Carrera die Szene. Mas, Rouget und Altenheimer lautete der Zieleinlauf. Michèle Mouton, die spätere Gewinnerin des Coupe des Dames, beendete mit ihrer 1600er Alpine als einzige das Rennen hinter den "Zuffenhausenern" in der gleichen Runde. In den SP's der zweiten Nacht lag sie jedoch fast ausnahmslos vor Altenheimer's Carrera, wobei die Zeitunterschiede schließlich auf einen Vier-Minuten-Vorsprung anwuchsen. Für Mademoiselle Mouton damit Klassensieg, zweite in der Gruppe 3 und ein 11. Gesamtang. Doch zurück zum aktuellen Geschehen. Die Grp.-1-Story ist schon berichtet. Bleibt zu erwähnen, daß Koch, hinter Peters auf Platz 8 liegend in seiner Serie, auf dem kostbaren SHC-Öl des Röhrl-Motors einen Ausflug in die Botanik machte und diese nicht sehr ergiebigen floristischen Betrachtungen erst nach ca. drei Minuten beendete. Interessant aber der Vergleich zweier Escorts: Escort Nr. 1, Koch's, nach deutschem TÜV-Zwangsrezept, zubereitetes Auto, Nr. 2, das Fahrzeug des Luxemburgers Kridel. Dieser mit der Doppelvergaseranlage ausgestattet, dem der TÜV sein placet wohl nicht mehr erteilen wird. Das mit der gelben, luxemburger Nummer ausgestattete Fahrzeug zeigte sich beim Beschleunigen nach Kurvenausgängen derart dominant, daß sich genannter bayerischer Fahrer als lahrender Haflinger hinter einer schnellen Araberstute vorkam. Fazit: Ein Zweitwohnsitz in Luxemburg wird begehrenswert. Man näherte sich Charbonnières, dem Badeort Lyon's. Die Fahrt durchs verregnete Rhonetal wurde durch die bekannte SP Marchampt unterbrochen. Wer sich jedoch auf die schnellen, mit hervorragendem Teerbelag versehenen 25 km über die Höhenzüge der Beaujolais freute, sah sich enttäuscht. Ein mit Blockierung drohender Bürgermeister und seine Weinbauern erzwangen die Verkürzung der Strecke. Nach bereits 7 km waren die Vorbeter arbeitslos. So sah man mit 95 Sonderprüfungskilometer auf dem Buckel gegen 17.00 Uhr das Etappenziel Charbonnières. Die Spitze hielt Andruet. Eine derartige Rolle der Alfetta hatte man bei dieser Testveranstaltung wohl nicht erwartet. Aber der Pilot zeigte recht deutlich seine Ambitionen. Die wohl schon übliche Minizwangspause ließ nicht einmal Zeit, jenen ruhigen und beschaulichen "Ort" aufzusuchen. Rauf auf die Rampe, Begrüssung, die neuen Ausführungsbestimmungen in französisch flogen ins Auto, die neugestempelte Bordkarte hinterher und mit den besten Wünschen für die "Nacht der langen Messer" wurde man wieder verabschiedet. Das Juwel der Veranstaltung begann. Unser Service wartete bereits an der ersten SP. Er sollte die noch unklare Wetterlage bzw. die Straßenverhältnisse, sowie die Reifenwahl der ersten Startnummern beobachten. Denn abendliche Kälte und Regen ließen evtl. Schneeschauer erwarten. Doch der Wettergott hatte ein Einsehen; auch in

1000 m Seehöhe zog der Winter nicht ein. Zwei Schleifen waren zu fahren, drei- bzw. zweimal mußten die fünf verschiedenen Sonderprüfungen absolviert werden. Ihre Streckenlänge: zwischen 16 und 24 km (!). Samstag gegen 10 Uhr, nach 680 km Fahrt erwartet man die Rückkehr der ersten Fahrzeuge in Charbonnières. Zuerst jedoch wurde erwartet, daß J. C. Andruet dieser Nacht den Stempel aufdrücken würde. Doch bereits die SP Ordonnaz (20 km), die erste SP dieser Nacht, läutete die Totenglocke für Andruet, seine Alfetta und Biche. Zweierlei Versionen waren zu hören und zu lesen, erstens, Andruet hat "geschmissen", zweitens, er zerbrach an einem großen Stein eine vordere Felge, humpelte 6 km weiter, beschädigte dabei sein Fahrzeug derart, daß es manövrierunfähig wurde. Die Alpine Henry's konnte die Spitze nicht lange halten; der Druck der Fiat-Equipe war zu stark. Verini, Bacchelli und Darniche kamen mit den schwierigen Bedingungen (Nässe, teilweiser Nebel und rutschige Fahrbahn) besser zurecht. Darniche distanzierte seine Team-Kollegen, für die 20 km benötigte er 13:02 min. Verini blieb 27 Sekunden zurück; Bacchelli 38 Sekunden. Auf Platz 8 und 9 die Gruppe-1-Höllenhunde Freuquin und Beguin. Bergauf läuft es gut bei uns. In einer MR Minus hat sich eine Alpine hinausgebremst. Sie steht einen Meter tiefer, das Dach ist auf Straßenniveau. Einen Kilometer später ein stark verletzter "TT". Im Passbereich tritt Nebel auf. Schwierige Verhältnisse trotz Schrieb. In einer SL steht der Commodore Lefevres. Er hängt auf der Straßenkante, doch Zuschauer gibt es in diesem Streckenteil keine, das Communiqué vermerkt "abandonné". Wir fahren beim ersten Durchgang 50. Zeit. 12 km Verbindung, die SP 2 Rossillon folgt zugleich. Verini behauptet sich hier, 12 Sekunden vor Darniche. Bacchelli ist dritter. Henry braucht 22 Sekunden länger, der Respektabstand wächst. Diese Runde wird mit der SP Montagnieu beendet; 24 km ständig wechselnder Bergauf-Bergab-Passagen. Darniche meistert sie in 13:47 min, Verini, dicht bei Fuss, liegt nur 4 Sekunden zurück. Chasseuil, bisher zweimal 7. Zeit, verschwindet in der Versenkung, doch Clarr vertritt mit beständiger Fahrweise die Farben Opel's gut. In Montagnieu ist er gar 4. mit 14:53 min. Altenheimer tritt in dieser Nacht erstmals in Erscheinung, 12. Platz mit 16:02 min (!!). Die zweite Runde beginnt. Darniche hat Henry eingeholt, übernimmt, die Spitze. Doch erfreuen kann er sich ihrer nicht lange. Man erinnert sich an obenerwähnte Alpine in der MR Minus, der SP Ordonnaz. Sie dient Darniche als Landeplatz. Er fällt keinen Zentimeter tiefer, sein Hinterteil ragt sogar noch in das schmale Teerband hinein. Damit brach die Zeit des Maurizio Verini an. Wird er sich seiner Spitzenposition lange behaupten können? Hier in Ordonnaz zieht Bacchelli mit 13:02 min mit ihm gleich. Altenheimer kann sich um 90 sec steigern (der Nebel wurde geringer). Auch wir verbessern uns um 20 Sekunden, 43. Gesamt. SP Rossillon, 2. Durchgang. Eine bemerkenswerte Sonderprüfung in vielerlei Hinsicht. Bacchelli gewinnt seine einzige SP vor Verini. Man muß hier jedoch anmerken, da Verini im EM-Championat besser platziert ist, Bacchelli auf Grund der Stallregie seinen eigenen Ambitionen wohl größtenteils entsagen mußte. Zum anderen verliefen diese 17 km von 300 m Starthöhe über 900 m Seehöhe auf 300 m zurück. Die ca. 8 km lange Bergab-Passage nutzte ein Fahrzeug in verblüffender Weise. Der R 5 LS (Gruppe 1) unter Pignard/Pignard ist zweimal schneller als Altenheimer (beim zweiten Durchgang mit 14:35 min sogar 12. Gesamt), nur beim drittenmal hat Altenheimer mit 2 Sekunden die Nase vorn (!!). Ohne die Rundstreckenprüfung, die die 1300er-Gruppe-1 naturgemäß stark benachteiligte, wären auch sie wohl noch ein Stück höher im Gesamtklassement geklettert. Doch der 18. Platz ist erstaunlich genug. Wir verbessern uns um 20 Sekunden auf 16:33 und erreichen mit der 35. Zeit unsere beste SP-Placierung, im dritten Durchgang werden wir nochmals 36.

Die Karten sind mit dem Ablauf der zweiten Runde verteilt. Die Verfolger sind zuweit weg, sie bedeuten überhaupt keine Gefahr für den Triumph der beiden Fiats. Verini lässt sich das Heft nicht aus der Hand nehmen. Er kassiert die restlichen 6 Bestzeiten, Bacchelli muss stillhalten. Auch in den anderen Gruppen verfestigen sich die Positionen nur noch, so daß auch der Ausfall der letzten beiden SP's, hervorgerufen durch einen Unfall Kurrle's auf der SP Rossillon, der den Ablauf etwas verzögerte, keine gravierenden Änderungen mehr gebracht hätte. In der Gruppe 3 war, wie bereits erwähnt, Michèle Mouton die große Überraschung. Altenheimer belegte hinter ihr den dritten Rang, wurde 12. im Gesamtklassement und damit bester Deutscher! In dieser Klasse erreichten Klonz/Schuh Bronze und klassierten sich auf Platz 26 im Gesamt. Der Gruppe 2-Sieger Ballestrieri wurde schon genannt. Clarr, mit seinem von BP Marseille gemeldeten Ascona, kam auf den zweiten Klassenrang, wurde damit aber auch vierter im Gesamtklassement. In der Gruppe 1 beharrten sich die Konkurrenten bis aufs Messer. Beguin und Freuquin kamen auf Rang 5 und 6 (!) im Gesamtklassement. Freuquin soll allerdings mit dem Handikap eines "todkranken" Beifahrers, der nicht in der Lage gewesen sein soll das Gebetbuch zu lesen, zu kämpfen gehabt haben. Für uns gab es in dieser Klasse Bronze und den 8. Rang, doch nahezu 40 Minuten (!) hinter Beguin platziert, wurden wir im Gesamtklassement 38. Auf Platz 26 die Alfetta Ingo Peters mit dem 6. Klassenrang und Silber. Silber auch für Urban/Hoffmann auf ihrem Datsun Gruppe 2, 32. Gesamt. Seienam Schluß zwei Schlußfolgerungen gezogen: Trotz der auf ca. 1500 km verkürzten Strecke hat die 27. Auflage der Lyon/Charbonnières ihren Ruf, schwierige und erlesene SP's zu bieten, wohl gerechtfertigt. Der Schnee fehlte zwar, doch boten Regen und Nebel teilweisen Ersatz. Die knappen Verbindungsetappen sind verschwunden. Auch in Frankreich scheint die Exekutive mit gewichtigen Auflagen einzuschreiten. Auch besitzt die Charbonnières gegenüber der "Castrozza" wohl den Nachteil, vor allem was den Zeitplan betrifft, in die Länge gezogen zu sein. Das geht auf Kosten der Fahrer, ihrer Konzentration und des Schlafbedürfnisses. Die Stimmung und Begeisterung italienischer Fans scheint sowieso unvergleichlich. Fazit Nr. 2: Die Domäne der Franzosen ist unantastbar. Deutschlands Rallyefahrer dürfen getrost die französische Rallye-Szene mit Hochachtung betrachten. Der Franzose hat eine andere Fahrermentalität, betrachtet seinen Sport offensichtlich als Leistungssport. Er findet gute Unterstützung durch Sponsoren, deren Bemühungen wiederum der riesige Fernseh-, Rundfunk- und Presseapparat ins rechte Licht rückt, und er bietet hierfür eine entsprechende fahrerische Gegenleistung, über die man beim Betrachten der SP-Zeiten nur in Verwunderung, Entzücken oder Resignation über das eigene Unvermögen geraten kann.

Manuel Rauchfuss

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



Peter Schöller,

8013 Unterhaching, Hauptstr. 101
Tel. 61 13 920

bei auto-sport scherer

**Endlich
TUV-freie Lederlenkräder DM 145.-
Britax-Hosenträgergurte DM 85.-**

Preise verstehen sich zuzüglich 11 % Mehrwertsteuer

**was wir verkaufen
montieren und warten wir**



**Ampfingstr. 35
Tel. 403134**



SCUDERIA REPORT 1975

Haben Sie ihn schon bestellt ?

Wenn nein, bitte anhängenden Bestellschein ausschneiden und unter Beifügung von DM 15.-- in bar oder Scheck einsenden an:

SCUDERIA MÜNCHEN e.V. im ADAC, 8000 München 80, Ampfingstraße 35

Bestellschein

Ich/wir bestelle(n) hiermit Exemplar(e) des "Scuderia Reports" 1975.

.....
Name Vorname Clubzugehörigkeit

.....
PLZ Wohnort Straße

Der Betrag von DM ist beigefügt in bar / Scheck.

Gelungener Auftakt - Smolej/Pitz führen in der Meisterschaft

Int. Sachs-Winterrallye Markttredwitz

Vier Jahre mußten vergehen - nach 1971 suchte man vergeblich die Int. Winterrallye Markttredwitz im Terminkalender - bis Fahrleiter Hans Schwägerl wieder "seine" Rallye laufen ließ.

Damals - es war übrigens die erste Rallye des Autoren - hießen die Gesamtsieger Warmbold/Mehmel. Nach längerer Rallye-Abstinenz sah man diesmal den Ex-BMW-Werkspiloten wieder am Start - vielleicht um nicht ganz in Vergessenheit zu geraten?

Immerhin konnte er sich mit seinem privaten Vierventiler große Hoffnungen auf einen erneuten Gesamtsieg machen, obgleich mit Ove Andersson ein weiterer FIA-A-Fahrer am Freitag nachmittag über die Startrampe bei Fichtel & Sachs in Schweinfurt rollte. Sowohl Andersson/Hertz als auch Demuth/Witte fuhren einen identischen Toyota-Corolla-Werkswagen - nur war der "Japaner" vom schönen Harald rechtsgesteuert.

Doch ein wichtiges Wort bei der Verteilung der vorderen Plätze wollte auch das neue Irmscher-Gespann Smolej/Pitz mitreden. Smolej, der nach seinen sporadischen Einsätzen für das Euro-Händler-Team im Vorjahr von Irmscher dieses Jahr auf die Deutsche Rallye-Meisterschaft angesetzt wurde, sah bei dieser Rallye einen lang ersehnten Wunsch in Erfüllung gehen: sich mit Weltklassefahrern auf gleichwertigem Material zu messen. Doch daß daraus nichts werden würde, zeigte sich bald nach der ersten Sonderprüfung. In Hammelburg - einem zweimal zu durchzufahrenden Rundkurs mit irrsinnig schnellen Schotter- und Teerpassagen - ging nämlich Walter Smolej bereits derart unverschämt zur Sache, daß zwar Warmbold und Andersson einerseits das Nachsehen hatten, auf der anderen Seite aber anschließend gleich von Günther Irmscher und Opel-Sportboß Helle Bein sein Tatendrang sehr eindringlich gebremst werden mußte.

Wie schnell ein Werks-Toyota wirklich geht, das konnte Freisler in Hammelburg am eigenen Leibe erfahren, als nämlich der eine Minute später gestartete Demuth kurz vor dem Ziel den Fotografen aus München auf einer Geraden überholte, als ob dieser "unterbelichtet" wäre.

Nach einem Abstecher in die Rhön, wo drei zum Teil verschneite Sonderprüfungen zu absolvieren waren, führte die Rallyestrecke wieder zurück nach Schweinfurt zur Zwangspause. Jedoch stand vorher noch ein Rundstreckenrennen im Schweinfurter Hafen auf dem Programm, das Smolej knapp für sich entscheiden konnte.

Für Warmbolds finstere Miene beim anschließenden Imbiß in der Kantine von Fichtel & Sachs gab es nur eine Erklärung: er konnte es nicht fassen, daß der "unbekannte" Smolej schneller war als er. Auch Ove Andersson fand sich überraschenderweise erst auf Platz 3 vor dem Markengeführten Demuth. Doch bereits auf Platz 5 folgten Freisler/Scholz, die trotz eigenartiger Reifenbestückung (vorne Gürtel-, hinten M&S-Reifen) auf einer Schneeprüfung in der Rhön ordentlich Gas machten und nun hinter den Werksfahrern lagen.

Ein anderes Scuderia-Team sah jedoch die Heimat der Sachs-Dämpfer nicht wieder: der Ökonom aus dem Chiemgau kam auf glatter Strecke vom rechten Weg ab.

Nach mehreren Stunden Aufenthalt in Schweinfurt ging es dann zum Truppenübungsplatz "Hohenfels". Hier sollte sich der Spreu vom Weizen trennen. Aus der Ringstraße mit der parallelen Panzerstraße wurde eine 56 km lange Sonderprüfung gebastelt, die zweimal befahren werden mußte - einmal bei Nacht und beim Morgengrauen erneut.

Die unerwartete Deklassierung von Walter Smolej durch Achim Warmbold in Hohenfels hatte sicherlich seinen Ursprung darin, daß der BMW-Pilot über einen excellenten und richtigen (!) Aufschrieb verfügte, während der Irmscher-Schützling sich einreden ließ, daß die Strecke entgegengesetzt der "Rallye-Bavaria" vom Vorjahr verlief - obwohl der Verfasser ihm lange vorher die absolut richtige Strecke "verriet".

Inwieweit die in allen Motorsportzeitschriften auftauchende Warmboldsche "Scheiben- und Lampen-Wisch-Geschichte" ihre Richtigkeit hat, dafür gibt es leider keine Augenzeugen. Zwei Streckenfunktionäre waren hingegen kostenlose und hinterher schreckensbleiche Zuschauer bei der ansatzlos eingesprungenen "Original-Freisler-Doppelrolle". "Happy"-Jürgen hatte bereits nach einigen Kilometern den 60 Sekunden vor ihm abgefahrenen Rack (Carrera) überholt und machte sich nach ein paar weiteren Kilometern daran, dem Nächsten ähnliches widerfahren zu lassen, als er sich im plötzlich auftauchenden Nebel bei einer 300 m-Geraden verschätzte und von einer "leicht Rechts minus" überrascht wurde. Nach einem mindestens zweifachen Überschlag war "Happys" eindrucksvolle Leistung beendet - und der Beifahrer mußte mit der Taschenlampe seine Aufschrieblätter einsammeln, denn für die "Metz-Rallye" werden sie wieder gebraucht!

Nach zwei Asphalt-Prüfungen mit Eisbelag, wobei Smolej Warmbold einmal fast 30 (!) Sekunden abnahm, kam der Rallyetross das zweite Mal nach Hohenfels.

Eine identische Strecke erwartete im Morgengrauen die verbliebenen Teilnehmer zur erneuten Bläseerei über Kuppen, Geraden und vorbei an den bereits ausgeschiedenen Konkurrenten.



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 kalkulierten Preisen angeboten werden.

samstags Notdienst
Shell-Tankstelle
Neuwagenverkauf - Rallyezubehör
Sportbetreuung
sowie normaler Pflegedienst
und Reparaturen

AUTO-EDER

AUTOBIANCHI - FIAT - LANCIA - ALFA ROMEO - TUNING

Besonders hervortat sich nach Aussagen von Zuschauern ein VW-Golf mit Münchener Kennzeichen: "Der fuhr wie der Teufel, kam dann etwas von der Strecke ab, hüpfte über einen ein Meter hohen Abhang, legte etwas zögernd den ersten Gang wieder ein und blies volles Rohr weiter."

schneller
Auch diesmal war Warmbold deutlich als Smolej, so daß die Positionen bereits feststanden: Warmbold führte vor Andersson, Smolej und Demuth. Auf den noch verbleibenden Sonderprüfungen wechselten sich die Letztgenannten mit dem Fahren von Bestzeiten ab. Jedoch die Reihenfolge blieb bis zum Schluß bestehen. Altenheimer nahm schließlich den von Freisler/Scholz anvisierten 5. Platz ein.

Smolej erfüllte mit seiner Plazierung die auf ihn gesetzten Erwartungen und übernahm die Führung in der Deutschen Meisterschaft. Gespannt sein darf man auf den nächsten Meisterschaftslauf, wo erneut Smolej und Warmbold auf-einander treffen werden. Warmbold wird sich jedoch bis dahin in beifahrerischer Hinsicht etwas einfallen lassen müssen: entweder verpflichtet er einen deutschen Lizenzbesitzer oder sein Freund aus Großbritannien beantragt den entsprechenden Schein - vorausgesetzt "Boldi" will um die Dt. Meisterschaft fahren!



Mit dieser Int. Sachs-Winterrallye stellte der Fahrleiter Hans Schwägerl wieder eine erstklassige Veranstaltung auf die Beine und sicherlich kann er mit einem ähnlich großen Starterfeld im nächsten Jahr rechnen - oder gibt es gar wieder eine so lange Zwangspause?

Hannes Scholz

"Schleichwerbung für Porsche

Freitag, 15.2., 2 Uhr nachts. Ich komme (als Zuschauer) zum Servicepunkt TÜP Hohenfels. Achim Warmbolds BMW wird hochgebockt. Ratata. Radwechsel rechts, zackzack, dann links, man reicht dem Achim ein belegtes Brot. Davenport umgibt sich mit Schweigen, Rausch, Hauck und Hainbach sind auch da. Man putzt Scheiben und alles wirkt recht gemütlich. Man ist bereits 11 Stunden unterwegs und technisch, so teilen die Service-Leute mit, sei alles ok. Um 3/4 3 gehts los auf WP 7, TÜP Hohenfels: die Asse lassen ihre Autos wie wild um die Linkskurve am Start auf die erste der unzähligen Kuppen. Vieles wirkt trainiert. Wer Mut (Aufschrieb) hat, ist hier schnell (s. später). Auf der 2. Kuppe heben manche leicht ab. Besonders heben sich die Porsche ab: Immer schön langsam, nur nichts übereilen, sonst könnte ja evtl. das Heck ausbrechen. Ich eile zur WP 8, Painten, und fahre die Strecke vorher ab: ca. 8 km spiegelglatter Asphalt. Ein Salzstreuer sorgte für tauenden Schnee und dann kommt die wilde Jagd. Durch den dunklen Forst suchten sich brandheiße Rennautos mit 400-Watt-Licht einen Weg, manche schnell, viel zu viele zu langsam (Porsches). Nach Ove Andersson kommt Warmbold nicht weniger quer aus dem Abzweig rechts und sticht in die 2.-Gang-Links, übersteuert zu sehr, wirft das Auto schließlich in einer Rechtsdrehung rum und steht quer auf der ca. 2,5 m breiten Piste. Nach einigen Gangwechseln, 1. Gang-Rückwärtsgang, kommt er weiter. Smolej bildschön (der Fahrstil), ebenso Demuth, Hainbach; auch Hauck zeigt was. Spätestens dann konnte man gehen, denn bis auf seltene Sondereinlagen (ich meine ganz normalen Rallyestil), (aber man wird ja bescheiden), lohnte sich das Frieren wirklich nicht. Hesse war hier (zu) schnell, obwohl er den Klassensieg schon in der Tasche hatte: 200 m von mir schaffte er eine mL nicht: Schnee, Wiese, Bäume, Peng. So gewann die 1300-Gr. II der langsame Gutzeit mit Fiat 128; traurige Sache. Am WP 9-Ziel kommt 1600-Gr.1-Sieger Kottulinsky (Golf) mit glühenden Bremsscheiben an. Aber die Steigerung soll noch kommen. WP 10 TÜP Hohenfels zum 2. x Niemand bot mehr. Wenz schafft eine mL nicht, springt à la Schockemühle über einen Graben, aber der Vorderwagen hängt jetzt eine Elle höher. Freisler verpaßt das Anbremsen einer 1R-, stellt quer, rutscht, rollt, überschlägt sich seitlich, aufs Dach, noch eine Rolle, dann vorwärts auf was Hohes rauf und Rückwärtsrolle, Dachlage. Der Streckenposten hats gesehen, es kann also kein Rallyelatein sein.

Aller guten Dinge sind drei? Nicht bei der Scuderia: bereits in TÜP Hammelburg lieferte Wurmannstätter etwas für die Schrottpresse.

Nach der Zwangspause in Wackersdorf kommt WP 11. Eine Sandstraße durch das Moor der Braunkohlen-Industrie. Hier tuen sich wieder Welten auf: Die erwähnt Schnellen sind eine Augenweide. Smolej ist keinen Deut schlechter als die anderen Asse. Auch das Mercedes-Team Hermann/Kröniger wirkte sehr schnell. Die vielen lahmen Fahrer in den sandigen Kurven am Ziel dieser WP zwingen mir den Schwur ab: Nie wieder eine Nacht um die Ohren schlagen wegen eines DM-Laufes. Die WP Balbini sehe ich nicht, dafür ab St.-Nr. 1 die WP 13, Pleystein. Asphalt vereist und Schotter glatt. Die höheren St.-Nr. finden den Schotter aufgewühlt und das Eis gelockert vor. Die letzte WP läßt die Unterschiede nochmal allzu deutlich sehen. Warmbold ist sauschnell, Ove Andersson nicht minder. Smolej ist der Eleganteste, Demuth der Rabiataeste, Kaufhold (Benzinpumpendefekt) der Brutalste, die Kötztlinger Käferfahrer bekommen Applaus, die Porschefahrer Fäuste zu sehen und Pfiffe zu hören (s. Überschrift). Manch einer will

ihnen schieben helfen. Fazit: Mit Ausnahme von etwa 10 Teams war die Rallye absolut nicht des Zuschauens würdig und ich ärgere mich über den Zeit- und Benzinaufwand meinerseits.

Rainer Greubel

Rallye - Gaumeisterschaft

Exklusiv im Scuderia Report die "Top-Thirty" der Rallye-Gaumeisterschaft Südbayerns nach drei Läufen:

1. Karl Eisenhofer / Hannes Scholz	55 Pkte.
Hans Härtl / Rolf Krüger	55 "
5. Wolfgang Oliv	50 "
6. Eugen Hesse	48 "
7. Klaus Ammer	43 "
8. Horst Wimmer / Uwe Steinmetz	42 "
10. Franz Wittreich	41 "
11. Erich Blank / Alfred Gruber	40 "
Hubert Wirth / Fritz Unterbuchberger	40 "
15. Peter Böck	37 "
16. Peter Schöller / Rainer Scherer	36 "
18. Alfons Stock	35 "
19. Manfred Hofmeister / Wolfgang Glas	33 "
21. Dieter Kuppi / Wolfgang Holicky	28 "
Jürgen Mittermaier	28 "
24. Bernhard Schönacher / Heinz Scharl	26 "
26. Alfons Geierstanger / Georg Thesz	25 "
28. Christa Klaus	24 "
Hansi Scherr	24 "
Enrico Strobel	24 "

Mannschaften:

1. Scuderia München I	47 Pkte.
Scuderia München II	47 "
3. Rallyegemeinschaft Rosenheim	35 "
4. MC Diessen	20 "
5. SFG im MC Kelheim	8 "
6. SFG im MSC Traunreut	6 "

Hannes Scholz

Orientierungsfahrt des MSC Inderdorf am 8. März 1975

Zum Auftakt des Orientierungssports im Raum München trafen sich 58 Teams zu dieser Fahrt. Sehr erfreulich, daß auch von uns drei Teams am Start waren.

Mit den Aufgaben: Skizze - Generalkarte, Topokopie und Pfeilskizze ergab sich zwar nichts Neues, es wurde aber trotzdem einiges an Orientierung verlangt. Von einer Spitzfindigkeit und einer etwas ungenauen Zieletappe abgesehen, war die Fahrt korrekt und durchaus positiv zu bewerten.

Die Anlage dieser Veranstaltung zeigte, daß man auch unter Einhaltung der Richtlinien (allerdings mit mehr Mühe durch den jeweiligen Fahrtleiter) noch immer eine für Fahrer und Beifahrer erfreuliche Orientierungsfahrt durchführen kann.

Eine Premiere bedeutete sicher der Start eines Zastava unter dem Team Jugovic/Erwin Wutz, die dieses Gefährt auf den 11. Platz brachten. Zwei Episoden am Start sollte man nicht unerwähnt lassen. Der Zastava war mit breiten Rädern und einem Lederlenkrad ausgerüstet - also ein gefundenes Fressen für einen der herumstehenden Landpolizisten. Als er auf die Frage nach der Zulassung, den fremdländischen Kfz.-Schein in die Hand gedrückt bekam, zog er schnell und kommentarlos wieder ab. Ein Nachwuchsorientierer fragte nun unseren Erwin, wie sie denn zu dieser Fahrt kämen. Unser Oldtimer erklärte daraufhin, daß es ein Austauschprogramm durch den ADAC gäbe, das ihnen diesen Start ermöglichen würde. Sie werden sicher verstehen, daß Martin Krisam und ich dem weiteren Verlauf dieses Gesprächs nicht mehr verfolgen konnten. Unsere Mienen hätten vielleicht auch diesen Schnelldenker auf die richtige Spur gebracht.

Martin Krisam hatte sich die Gelegenheit zum Spielen mit dem umgebauten Escort nicht entgehen lassen, überflogene Kontrollen und ein 33. Rang waren die Quittung dafür. Das dritte Scuderiateam - Hieber/Thalmair hielt dafür die Fahnen unseres Clubs nach langer Zeit mit einem 1. Platz kräftig in den Wind.

SIMMERL

Wie sorgfältig der Scuderia Report trotz aller Unkenrufe gelesen wird, zeigte der zahlreiche Besuch unseres "heißen Rallyefilmabends".

Nach dem ersten Film sollte unser Schatzmeister die Gäste zur Kasse bitten. Die Filmqualität war aber so schlecht, daß wir froh waren, nicht bereits vorher kassiert zu haben. Nach diesen Filmen und Dias schätzt man nun die Bilder und Filme unserer eigenen Clubmitglieder und vor allem von Klaus Nagel erst wieder richtig.

Fahrerlehrgang

Den für das Frühjahr geplanten Fahrerlehrgang am Salzburger Ring müssen wir leider vorerst verschieben, nicht absagen. Die noch zur Verfügung stehenden Termine wären zu teuer gewesen. Nach Festlegung eines endgültigen Termins werden wir Sie im Report oder falls nötig durch ein Rundschreiben informieren.

Funktionieren Sie doch 'mal wieder !

Am 13.4. und 1.5.75 führen wir wie Sie sicher schon wissen, wieder zwei Slalomveranstaltungen zusammen mit dem Polizei-Motorsport-Club in Oberschleißheim durch.

Der erste Slalom ist ein sogenannter "Clubslalom" nach den Richtlinien der ONS, der als erster Wertungslauf des Gaupokals ausgefahren wird. Teilnahmeberechtigt sind bei dieser Veranstaltung alle Personen mit gültigem Führerschein, außer Inhaber einer Internationalen Fahrerlizenz.

Am Donnerstag, dem 1. Mai 1975 kommt der bereits zur Tradition gewordene ADAC-Slalom München bereits zum fünften Mal zur Austragung. Bei diesem genehmigungspflichtigen Gaumeisterschaftslauf sind nur Nationale- und Internationale Lizenzfahrer startberechtigt.

Sie ahnen sicher schon, daß wir auch diesmal jedes Clubmitglied als Funktionär benötigen.

Als Funktionär haben Sie bei Slalomwettbewerben immer den besten Zuschauerplatz und bekommen guten Motorsport in unmittelbarer Nähe geboten.

Wir bitten Sie daher, sich für eine oder zwei Funktionärs-tätigkeiten bei der Geschäftsstelle anzumelden. Bedenken Sie, daß ohne Funktionär kein motorsportlicher Wettbewerb durchführbar ist. Ermöglichen Sie den Slalomfahrern ihren Sport, diese stehen auch sehr oft bei den Rallyeveranstaltungen anderer Vereine als Posten an der Strecke.

Eine Hand wäscht bekanntlich die Andere!

Wir sind die Spezialhandlung für Landkarten und Reiseführer



GEOGRAPHISCHE
BUCHHANDLUNG
8000 München 2 · Rosental 6

Topographische Karten
Deutsche Generalkarte
Autokarten-Autoatlanten
Wanderkarten-Wanderführer
Reiseführer-Sprachführer
Wörterbücher-Bildbände
Stadtpläne-Kreiskarten
Weltkarten-Weltatlanten
Globen
Markiermaterial

Leuchtlupe nur DM 7.80

Der Kommentar

Das Geld ist so knapp. Alles wird teurer. Ich kann mir das nicht mehr leisten. Wie oft haben Sie eigentlich diese oder ähnliche Worte in der letzten Zeit gehört?

SIMMERL sehr oft!

Als naiver Mensch - sprich Ehrenämter - überlegt man sich wie man den Fahrern helfen könnte. Nun da könnte man ja bereits bei den Füßen des Autos anfangen. Ein generelles Verbot von Racing- und Winterreifen würde sicher einige Kosten für die Anschaffung dieser doch oft sehr kostspieligen Füße ersparen. Auch beim doch so beliebten Service ließen sich dadurch doch bei den meisten erhebliche Einsparungen erzielen. Eine weitere nicht zu unterschätzende Kostensenkung würde sich bei den Flurschäden und als Folge bei den Versicherungen und bei den Nenngeldern ergeben.

Allerdings müßte man dann etwas langsamer und vorsichtiger fahren und das geht anscheinend doch wieder nicht.

Noch extremer reagieren die Slalom- und Rennspezialisten der Gruppe 1 auf den Vorschlag, Racingreifen bzw. die doch so preiswerten Slicks zu verbieten. Die entsprechende Handhabung wäre ja den Veranstaltern im Art. 257 des Anhangs J. gegeben. Allerdings darf man nicht vergessen, daß das was für Emerson Fittipaldi gut ist sicher auch auf der Slalomspiste den Ausschlag gibt. Vor allem fährt ja jeder auf diesen Radiergummis. Aber wir haben es anscheinend immer noch ! - nötig.

Wenn man dann aber noch hört, daß einige Unbelehrbare immer noch die Wiederfreigabe von Racingreifen bei NG-Veranstaltungen fordern, fällt SIMMERL echt nichts mehr ein.

Es stimmt nicht,

daß das Lied von den lustigen Holzhackerbuam zur Scuderia Hymne ausgewählt wird

daß die ersten Gaumeisterschaftsrallies auf gleichem Niveau lagen

daß alle Sportleiter wissen, was das Wort Nennungsschluß bedeutet

daß die Bestimmung außer Kraft gesetzt wurde, wonach die Sportkommissare die Bestimmungen der Ausschreibung überwachen müssen.

daß unsportlich das gleiche ist, wie schlecht erzogen

daß man in der Fröttmaninger Heide nur bolzen kann, man kann dort auch sein Können und seine Erfahrung "zeigen"

daß einige Clubmitglieder nur in Dießen zugeschaut haben, um einen bestimmten Golf wenigstens einmal zu sehen

daß der Scuderia Report immer gut ist

daß wir für die beiden Slaloms bereits zu viele Funktionäre haben - also gleich Tel. 40 31 34



Sind Sie Sportfahrer?
Oder fahren Sie gern sportlich?

Dann kommen Sie zu uns, wenn Sie Ihren FORD verbessern wollen. Wenn Sie aber schon einen "heißen" FORD fahren, dann kommen Sie auch zu uns, denn wir haben nicht nur ein gut sortiertes Ersatzteillager mit erprobten Original-FORD-Rallye und Renntuning-Teilen, sondern auch erfahrene Spezialisten, die Sie in allen technischen und motorsportlichen Fragen bestens beraten können.

Unsere reichen Erfahrungen die wir in vielen Renn-Einsätzen sammeln konnten, kommen bei uns nicht nur den Sportfahrern zugute, sondern allen unseren Kunden, die unsere Werkstätte aufsuchen.

Oder möchten Sie ein "Gruppe I" - Fahrzeug probefahren? Unser Fahrzeugpark steht Ihnen jederzeit zur Verfügung.

Kommen Sie doch einmal bei uns vorbei
- ganz unverbindlich natürlich -
Als Deutschlands führender Rallye-Sport-Händler
und Ford-Tuner freuen wir uns auf Ihren Besuch.



Autohaus
JOSEF DIERMEIER
25 Jahre Ford-Haupthändler
und Rallye-Sport-Händler
8 München 50 (Allach)
Pasteurstr. 5, Tel. Sa. Nr. 8121085