



Jetzt für morgen sorgen. Spar-Dauerauftrag.

Zum Beispiel für die Ausbildung Ihrer Kinder.
Monatlich kleine Beträge sind in ein
paar Jahren eine große Hilfe. Sparen Sie regelmäßig.
Denn jeden Monat ein bißchen ist viel,
viel mehr als nichts.

Stadtparkasse München 

SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

45 3176

scuderia report





Kadett GT/E

105 PS - Homologationsgewicht ca. 852 kg
 sportlich abgestuftes 5 Ganggetriebe
 Hinterachse 3.44 und 3.67
 Homologation ab 1.10.1975 Gruppe 4
 Anfang 1976 Gruppe 1

Kommen Sie zu uns, oder sprechen Sie mit unseren Mitarbeitern, die mit einem Servicewagen unsere Kunden bei Veranstaltungen betreuen.

Wir informieren Sie über das Auto, von dem in Zukunft noch viel die Rede sein wird.

Informieren Sie sich über weitere 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-, Rallyes- und Sportbetreuungserfahrung ergibt. Wo Autos auf sportliche Höchstleistung an Motor und Fahrwerk getrimmt werden, steigt das Qualitätsniveau des ganzen Betriebes.



Wickenhäuser

Sportzentrum für OPEL-Fahrzeuge in München
 Schwanthalerstr.36 Nähe Hauptbahnhof ☎ 558911



Liebe Clubmitglieder,

an dieser Stelle möchte ich mich für Ihr zahlreiches Erscheinen am 1. Mai 1976 recht herzlich bedanken.

Der NG-Slalom am 11. April 1976 hätte zwar noch einige Funktionäre vertragen; es sind jedoch beide Veranstaltungen gut verlaufen.

Nochmals ein Dankeschön Allen, die uns als Funktionäre tatkräftig unterstützen!

Am 2. Mai 1976 jährte es sich zum Erstenmal, daß unser allseits beliebter Sportkamerad

NORBERT DIEBALD

verunglückte.

Wir werden ihm weiterhin ein ehrendes Andenken bewahren.

Ihr

Gerhard Verlaan

Titelbild: Unser Clubmitglied Walter Smolej mit Beifahrer Geistdörfer bei der Harz-Winter-Fahrt auf Opel Kadett GT/E

nur für Clubmitglieder-nur für Clubmitglieder-nur für Club

Wo waren Sie am 11. April 1976 ?

Wenn Sie es nicht sofort auf Anhieb wissen, war es bestimmt nicht so wichtig, daß Sie Ihren Verein nicht als Funktionär unterstützen konnten !

An diesem Tag hatte nämlich Ihr Club eine Slalomveranstaltung durchgeführt, die zwar mit ca. 120 Startern ordentlich über die Bühne ging, aber doch noch einige Helfer vertragen hätte.

Man hört zwar des öfteren aus Clubkreisen, es sei nichts mehr los, der Zusammenhalt würde fehlen. Liegt dies nicht zum großen Teil an den Mitgliedern selbst, die zum Clubgeschehen außer dem Beitrag nichts " beitragen " ?

Wenn allerdings ein Slalom nicht mehr gefragt ist, sollen diejenigen, die diese Meinung vertreten diese, ihre Meinung an geeigneter Stelle (sprich Diskussionsabend oder Jahreshauptversammlung) vortragen, damit das Jahresprogramm entsprechend abgeändert wird und sollen gleichzeitig einen Vorschlag machen, wie das dann in den Clubfinanzen entstehende Loch geschlossen wird!

Als langjähriges Clubmitglied erinnert sich SIMMERL noch gut an den zweiten PROFIKAUF-Slalom der Scuderia im Jahr 1970. Damals hatte der Slalomleiter an einem heißen Junitag so viele Clubmitglieder als Funktionäre zur Verfügung, daß jeder Posten abgelöst werden konnte und einzelne gar nicht eingesetzt zu werden brauchten. Darüberhinaus waren für Clubmitglieder zwei Sonderklassen eingerichtet in denen über 20 Starter antraten.

Hinzufügen möchte SIMMERL noch, daß in der Nacht von Samstag auf Sonntag die NORDGRENZLANDFAHRT in Hof stattfand an der die überwiegende Zahl der Funktionäre teilnahm.

Vielleicht Überlegen einige Clubkameraden einmal, ob die Schläffheit im Verein nicht auch zu einem Teil aus den Mitglieder Reihen selbst kommt!

SIMMERL

mitglieder-nur für Clubmitglieder-nur für Clubmitglieder-nur

SCUDERIA MÜNCHEN

Wenden Sie sich in allen Fragen zum und um den Club Scuderia München e.V. im ADAC, an die Geschäftsstelle 8000 München 80, Ampfingstr. 35, Tel. 403134 oder an die offiziellen Vertreter:

1. Vorsitzender	Gerhard Verlaan	Tel.:	372442
2. Vorsitzender	Reiner Conrad		240945
Sportleiter	Martin Krisam jun.	P.: 781602	G.: 782052
Schatzmeister	Hannes Scholz		241185
Schriftführer	Monika Nagel		754842
Verkehrsreferent	Georg Feldmeier	P.: 358586	G.: 12002565
Beisitzer	Hildegard Ditscherlein		372442

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 **DIENSTAG** 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 gutfloriierende Fahrer- und Beifahrerbörse geboten. Auch 1976 werden wieder aktuelle Dia- und Filmvorträge in zwangloser Folge ohne spezielle Ankündigung geboten.

GÄSTE sind bei unseren Clubabenden immer herzlich willkommen.



Motorenöl von ELF.

Damit die Schmierung stimmt.



BATROX-CHEMIE-VERTRIEB-KG.

Vertrieb für Chemieprodukte und Schmierstoffe der Elf-Mineralöl GmbH

8022 GRUENWALD noerdliche Münchner Str. 8
Telefon: 089 / 649 32 61 - 65

Was war

Rallye Trifels 27./28.3.76

Smolej - (Geistdörfer)
Herrmann W. - (Fischer)
Hesse - (Wolf)
(Heilig) - Wurmanstätter

Opel Kadett GTE
BMW 2002
Simca Rallye 2
Toyota

KS und GS
ausgefallen
ausgefallen
ausgefallen

Int. ARBÖ - Rallye 5./6.4.76

Herrmann W. - (Fischer)
Wurmanstätter - (Steil)
Humpert - (Gruber)
Schöllner - Scherer
Hesse - (Gabi)

BMW 2002
Peugeot 304
Ford Escort
Fiat 128
Simca Rallye 2

2.Kl. 10.Ges.
11.Kl. S
ausgefallen
ausgefallen
ausgefallen

Club Slalom PMC - Scuderia München 11.4.76 (NG)

Klasse A 4 Gerold F.
Klasse A 5 Wenz H.
Klasse A 6 Holley B.
Klasse B 11 Thalmair R.

Fiat 124
Opel Kadett GTE
Ford Taunus
Opel Ascona

8.Kl.
12.Kl.
2.Kl.
9.Kl.

1. ADAC Rallye Unterfranken 24.4.76

Greubel - (Hagemann)
Verlaan - Wurmanstätter

VW
VW

ausgefallen
ausgefallen

Saarland Rallye 24./25.4.76

Smolej - (Geistdörfer)
(Jansen) - Hesse
Herrmann W. - (Fischer)

Opel Kadett GTE
Simca Rallye 2
BMW 2002

KS und GS
KS

10.Kl.

6. ADAC - Slalom München

1.5.76

Klasse 1 Appel Ernst
Klasse 3 Hesse Eugen
Klasse 3 Wendt Hans
Klasse 4 Nagel Monika
Klasse 5 Wenz Herbert
Klasse 14 Dr. Krieglsteiner Peter

Fiat 127
Simca Rallye 2
Fiat 128
VW Passat
Opel Kadett GTE
Porsche 911

3.Kl.
6.Kl.
9.Kl.
2.Kl.
5.Kl.
2.Kl.

4. Int. Metz- Rallye 7.-9.5.76

Smolej - (Geistdörfer)
(Jansen) - Hesse
Wurmanstätter - (Steil)

Opel Kadett GTE
Simca Rallye 2
Peugeot 304

ausgefallen
ausgefallen
3.Kl. B 10.GrB

Ein Pilscoupon:



Sonntag's
bei Jackl

Der Ritt durch Unterfranken

Es war einmal (am 24.4.76) ein Turnierverein (MSC Zeillingen). Das Oberhaupt (Herr Bohnengel) dieser aktiven Tafelrunde schickte Herolde (Plakatkleber, Ausschreibungsverteiler) ins Land und lud zum großen Turnier(400 km - Rallye).

Aus allen Teilen des Reiches (u.a. 7 Teams aus Berlin) kamen die kühnen Reiter mit prunkvoll geschmückten Pferden (83 Fahrzeuge!). Messen wollte man sich auf 10 Kampfplätzen über eine große Entfernung (200 km). Zwei staubige Kämpfe zum Auftakt brachten Schwung ins Volk, man wollte die Geschicklichkeit messen! Die ersten verletzten Pferde wurden zum Verbandsplatz geführt, eines bekam wohl den Gnadenschuß, eines brach sich die Hinterhand. Man wollte aber auch die Kraft messen und veranstaltet einen Circus (Rundkurs über 5 Runden Asphalt) auf dem Platze des Großen Drachens (Flugplatz Giebelstadt). Nach einem Ritt nach Hammelburg wollte der Turnierleiter wohl den Hufschmieden und Viehdoktoren (Karosseriebau) neuen Broterwerb geben (gut 10 Totale in Hammelburg). Ritter Verlaan aus München verlor ein Halfter (Kabel am Motor), gab auf nach dem Sieg zu haschen und ritt traurig nach Hause. Ritter Greubel von Würzburg verlor den linken Vorderhuf (Rad), wechselte einen weiteren(hinten rechts) und griff wieder zur Lanze. Er und Lanzenträger Hagemann mußten nach einer Rolle an mehrere Bäume ihr Roß im Unterholz verenden lassen. (Total). Das dezimierte Feld ritt noch zwei Prüfungen (Spitze!), bis es in Schweinfurt von den königlichen Köchen verköstigt wurde. Heeresübungsplatz Hammelburg war erneut angetan, Circenses zu bieten (Panem gab es bereits). Eine Schürfstelle für Sand war für hecklastige Gäule genau geschaffen und begeisterte auch das Publikum. Die letzten beiden Schnelligkeitsritte ließen die Herzen von Roß und Reiter wirklich so hoch schlagen, daß eine Steigerung nicht mehr möglich war. Sein Ende fand dieses rauschende Turnier im großen Saal (Turnhalle) mit prunkvollen Sieger - und Ehrenpreisen.

Von 83 Reitern, die füh Morgens loszogen, kamen 34 nicht zurück. So mancher Reiter verwechselte sein Pferd mit einem Pegasus. Wenn im nächsten Jahr die Trommeln der Werber rufen, werden alle wiederkommen, auch die Ritter aus Berlin mit ihren neuen Tieren (3 Stück tot). Und wer's nicht glaubt und nicht gelesen hat, soll die fragen, die dabei gewesen sind(wenn sie nicht ganz gestorben sind).

Rainer Greubel



VW-Dienst
ALFONS KRUG
8 München 81
Johanneskirchener Straße 114
Telefon 089/95 42 67



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

Krug tuning

MÜNCHEN

Kostenexplosion im Rallyesport

Ich kann oder will mir das Rallyefahren nicht mehr leisten!

Sicher haben Sie diesen oder einen ähnlichen Satz schon oft an Clubabenden oder sonstigen Zusammenkünften von Sportfahrern gehört. An was liegt nun diese enorme Verteuerung?

Nach meiner Auffassung nicht an den gestiegenen Nenn- oder Lizenzkosten. Die Eskalation der Kosten kommt aus der veränderten Form der Veranstaltungen. Hierzu einige Gedanken:

1. Die Entscheidung fällt nur auf wenigen Streckenabschnitten, auf denen allerdings um so härter gefahren wird. Da die Gesamtstrecken meist nur noch 200 statt 400 km bzw. 500 statt der klassischen 1200 km betragen, halten die Wagen diese Beanspruchung zwar an der jeweiligen Veranstaltung aus, überleben aber nur noch eine geringe Anzahl.
2. Der Einsatz von Service-Fahrzeugen erhöht zwangsläufig die Kosten und verändert auch den fahrerischen Einsatz, da Männer wie "Schotter-Kare" alles bis zur nächsten WP wieder richten (oder schweißen).
3. Die umweltfreundliche Einrichtung der strafpunktfreien Karrenz gibt zusätzlich die Möglichkeit alle Reperaturen im Sinne des vorhergehenden Absatzes durchzuführen und entsprechend aufzuzeigen.
4. Nachdem Teerstraßen nur selten als WP zur Verfügung stehen und die Fahrer sowieso Schotter lieben, weichen die Veranstalter, um Flurschäden zu vermeiden, notgedrungen auf Truppenübungsplätze aus. Diese wiederum sind mehr für das Rallyefahrzeug Leopard gedacht, welches mangels Homologation leider nicht startberechtigt ist. Die Auswirkungen auf die Untersätze der Privatfahrer kennt jeder Aktive zur Genüge.
5. Von den Fahrzeugherstellern wird jede Menge Zubehör und Sonderausrüstung homologiert (wie Export-Verfäser, Sperre, Übersetzungen, 5-Gang bzw. Sportgetriebe, Tank und sogar neuerdings Alufelgen für Gr. 1!) welches zwar Vorteile bringt, nachdem es aber jeder der ernsthaften Konkurrenten montiert hat, effektiv wieder zum Gleichstand führt.

Den letzten aufgeführten Punkt können wir nur schwerlich verändern, bei den Punkten 2 und 3 ist allerdings eine Änderung möglich. Ein Verbot von Servicefahrzeugen und Wiedereinführung von Strafpunkten für Verspätungen bei vernünftigen Idealzeiten würde die Kosten direkt senken und die Teilnehmer dazu zwingen ihre Fahrweise so einzurichten, daß sie die WP's ohne Schäden überstehen, damit die nächste ZK rechtzeitig erreicht wird.

Vielleicht geben diese Ausführungen Anstöße für weitere Diskussionen wie man den Rallyesport auf ein kostengünstiges Niveau zurückführen kann.

SIMMERL



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.

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

AUTO-EDER

AUTOBIANCHI - FIAT - LANCIA - ALFA ROMEO - TUNING

Bei den DRM Läufen gesehen

Harz-Winterfahrt

Start in Wolfsburg, noch bekannt von der Baltic. Vertreten alle die sich Meisterschaftshoffnungen machen. Nur bayrische Privatfahrer werden weniger. Walter S. am Morgen etwas angesäuert über die langen Porschegeraden in den Prüfungen. 1. SP das VW Versuchsgelände Ehra Lessin-Die Steigungshügel waren schon bei der Baltic nicht erhehend. Bohne kam diesmal heil durch. Der Grün-Gelbe jetzt auch mit großen Ohren, die nötig waren um die Breiten zu bedecken. Hainbachs Escort gab hier schon den Geist auf. Auffallend bissig die Gruppe 1 BMW von Kern und Fellbaum. Wittreich's Schnitzer Pferdchen schien der Hafer nicht zu stechen. Nächster Beobachtungspunkt Truppenübungsplatz Bergen Hohne. Langweilige Gerade, zum Aufheitern die 90° Grad Abzweiger, die mit vollem Brass angeflogen wurden. Beim 6. Male wußte dann schon jeder, wie lange er stehen lassen kann. Schnell und sauber unterwegs Stück/Stück. Smolej und Schewe duellierten sich ordentlich und fair. Warmbolds 4 Ventilerscherte die Halbachse ab. Von der nun etablierten Kadett-Treiber-GmbH mit guter Kür, Hauck und Mattig unterwegs. Tröndle noch von Kinderkrankheiten geplagt.

Zwangspause auf der zwischen Panzerringstraße fern jeder Wirtschaft fand genausowenig die Zustimmung der Fahrer wie die langweiligen Prüfungen. Kottulinsky meinte, daß er bequem Zeit hätte, sich auf den Geraden eine Zigarette zu drehen.

Nach Absolvieren der Brutalprüfung Munster kamen wenigstens die Serviceteute beim Auswechseln der Dämpfer ins Schwitzen. Danach nochmal Truppenübungsplatz Bergen-Hohne. Für den Zuschauer wegen der fehlenden Dreher weniger lustig als beim 1. Durchgang. Als Abschluß werden bei aufkommendem Schneegestöber 2 Sonderprüfungen gefahren. Hier konnte Holger Bohne seinen Heimvorteil leicht ausspielen. W.S. hatte durch einen Verfahrverbremser auf den echt schnell und sauber fahrenden Schewe nichts mehr gut machen können. Bemerkenswert, daß die sonst weniger guten Porschefahrer am Ende mit vorne dabei waren.

E. Hesse konnte seinen Simca zwar ins Ziel retten, zur Heimfahrt

aber mußte er die DBB in Anspruch nehmen.

Die Veranstaltung wurde organisatorisch gut (genaue Einhaltung des Zeitplanes) durchgeführt, aber sie deckte auch auf, daß Niedersachsen für Rallyes einfach ungeeignet ist.

Rallye Trifels

Start in Kaiserslautern und dann direkt nach Baumholder zur 1. Mammoutprüfung, 5 Runden a 18 km Truppenübungsplatz. Durch den 2 Stunden vor Start einsetzenden Regen wurde die bekannte Sand-Staubauflage in Schlamm verwandelt. Bester 1. Zuschauerplatz ist hier die Panzerhochfläche, vielen von den Hunsrück-Rallyes bekannt; von hier aus steht man wie ein Feldherr über den wild kämpfenden Rallyekrieger. Warmbold funkt als erster durch die regnerische Nacht. Smolej leicht o'gfressn hinterdrein. Die Fans toben, denn es ist deutlich der sich verringende Abstand zu erkennen. Doch Sportsfreund Achim sperrt den Opeltreter genauso, wie den später auf leisen Sohlen anschleichenden Schewe. Doch 90 km sind lang und der Stand der 1. Prüfung zeigt 3 1/2 Min. gut auf Warmbold und 4 1/2 auf Schewe, für Walter, nicht zuletzt durch Biebingers kluge Order 2 Mann zum Scheiben- und Scheinwerferputzen einzusetzen. Altfuchs Warmbold hatte das vergessen und fluchte deswegen auch ordentlich in die Nacht hinein. Nach einem Zwischengeplänkel wurden das 2. Mal die 90 km von dem durch die herumliegenden Hinkelsteine schon stark felichteten Feld in Angriff genommen. Zur Freude der Fahrer hatte der Regen aufgehört, aber der Frost eine zarte Eisschicht aufgelegt! Smolej fährt wieder entfesselt und die Konkurrenten müssen einsehen, daß er heute nicht zu schlagen ist.

Die 75 Minuten Schwerstarbeit sieht man den Fahrern bei der Frühstückspause im Casino von Opel in Kaiserslautern deutlich an. Gestärkt, wurde eine Schotterprüfung und dann ein 5km Kiesgrubenrundkurs gefahren. Hier zeigte die Gruppe 1 Elite, wie hart sie sich bekriegen. Hainbach hat es noch nicht verlernt und schaukelt den fülligen Linzen recht flott um die Ecken. Aber diese Prüfungen sind eine Farce, wenn man noch 288 km Baumholder vor sich hat.

3. Durchgang Baumholder gibt uns die Möglichkeit einmal das ganze Feld zu beobachten. Die Straßen haben abgetrocknet, Achim setzt den Joker und läßt Racing montieren. Doch auch die Breiten bringen außer in der letzten Runde ein Platten nichts mehr ein. Wittreich

VERS.-AGENTUR REMELE

8 München 82
Schneebergstrasse 35
Tel. 426327



Alte LEIPZIGER

LEBENSVERSICHERUNGSGESELLSCHAFT AUF GEGENSEITIGKEIT

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

schleppt sich mit 3 Töpfen durch die Gegend. Hauck versucht ver-
zweifelt Hainbach nicht zu weit davoneilen zu lassen. Fellbaum hat
sein Gerät mit Motorschaden, ebenso wie Winfried Herrmann abge-
stellt. Tröndle wurde in der Karrenz mit dem Basteln nicht mehr
fertig. Eugen Hesse zeigte seinem heimischen Co schon beim 1. Durch-
gang die Kaltverformung eines Simcas an einem Hinkelstein. Stück
schießt zuerst Gründers Kadett und dann seinen Porsche ab. Demuth
hungert mit dem augenlosen Japsen-Auto die Steigungen hoch. Sau-
ber fährt der junge Stock mit dem Scirroco. Die Fronten sind schon
geklärt. Man sitzt lustlos die Kilometer ab. Nur zwischendrin
packt's den ein oder anderen wieder.

Nochmals Pause im amerikanischen Offiziersclub von Baumholder.
Um Essen zu können, muß man erst in Dollars wechseln. Da schau'n
die Preiß'n halt dann recht sparsam, wenn sich die doofen Bayern
auf der Motorhaube Schweinshax'n, die der durch Motorexitus am
Transit ausgefallene Wittreich-Servicemann Heinz aufischt und
einen bis sechs Animator(von mir) schmecken lassen. Zum Verdauen
von dem fetten Zeug geht man dann kurz bei Pirelli vorbei, die
immer noch eine von Schotter gestiftete Alpendieselflasche im
Kasten haben(seit der Kare nicht jedesmal dabei ist, hält sie
sich auch länger). Feinschmecker Heinz verführt mich dann noch
zum Irish-Coffee bei Fichtel & Sachs. Empfehlenswert!

Letzter Durchgang Baumholder steht an. Last not least = 108 km.
Warmbold glüht noch einmal fürchterlich an, obwohl es nichts
mehr nützt. Die ruhig, aber schnell fahrenden Smolej und Schewe
sind nicht mehr zu holen. In den Klassen drängelt man sich
noch ein bisserl um die Plätze. Zum Ausklang bietet der Fahrt-
leiter noch 3 Prüfungen an, die weder in den Klassen noch im
Gesamt etwas ändern. Nach einem längeren Abend an der Bar bin
ich froh, daß der Stehausschank bei der Siegerehrung "nach Un-
klarheiten" erst nachmittags um 3 Uhr beginnt.

Bleibt nur noch ein Fahrtleiter, der glaubt eine absolute, riesige,
ansprechende Rallye gemacht zu haben, indem er den DM-Lauf mit
den meisten WP's-km gemacht hat.

Saarland-Rallye

Start in einer Brauerei- nie schlecht.

Die gleichen Gesichter, aufgelockert durch Lokalmatadore(Hero und
Brack, beide Porsche). Ein über beide Ohren grinsendes Bartge-
sicht lacht mir aus dem weiß-blauen Silberpfeil entgegen. Franz

Wittreich will heute die 16 Schnitzer Ventile für sich arbeiten lassen. Winnipeg mault dagegen aus dem Rostfarbenen: "alte Karre und so".

WP 2: Wald, bergauf, Schotter, Geschlängel, Teer 90°, Schotter, bergauf, mittlere rechts. Hier zeigt sich schon: Warmbold will sich revanchieren, Schewe mal wieder zuschlagen und Smolej auch mit dabei sein. Auffallend in der 1. Startgruppe der kleine Kater von Simca mit Falko Jansen und Eugen Hesse. Die Lokalen zeigen, außer jeder einen ordentlichen Dreher-nichts - übertrainiert?

WP 4: Teer, langweilig für uns. Jeder zeigt was er PS hat und da fällt halt auch auf, daß H. Böhne sehr viel hat, und der, der keine mitbringt zeigt, was er ohne PS alles anstellt oder nicht.

WP 6: Selbststoppung ergibt, daß die ersten 3 sich um wenige Sekunden raufen. Sonst nichts Überwältigendes geboten.

WP 9: Demuth und Warmbold werden durch einen entgegenkommenden VW-Bus irritiert, aber nicht behindert.

Das naßkalte Wetter verleidet uns das Zuschauen, so fahren wir auf dem Weg zur Zwangspause am Ziel der WP 11 a, der ersten von 2 Unbekannten vorbei. Walter S. meint, das wäre seine SP gewesen, "g'fahr'n wi da Mäkinen". Durch Zeitenvergleich der Nachfolgenden: Warmbold, Schewe, Demuth usw. zeigt sich, daß hier im Saarland die Uhren anders gehen.

Bei der WP 13 kontrolliere ich die gestoppten Zeiten mit den offiziellen. Bei den ersten 20 ist die Differenz nahezu konstant. Also diese Uhren gingen richtig.

Zwangspause an einem Stausee. Absolut flinke und nette Bedienungen, sodaß wir uns gleich auf die WP 14 davon machten. An einer schönen Passage irgendwo tief im Wald gewinnen wir einen Freund und viele, viele Feinde, nur weil Klaus mit Blitzlicht arbeitet. Doch dieser eine Freund führt uns auf die WP 14 a, die 2. Unbekannte. Hier sieht man manchen, sich hilflos durch die Wälder tasten. W. Smolej setzt hier eine hervorragende Bestzeit. Der lange Marsch in der WP 14 a läßt uns müde werden und wir steuern direkt das Ziel an.

Als die Herren ins Ziel kommen scheint alles klar. Achim vorne, Walter Zweiter und Schewe der lachende Dritte. Man gratuliert ihm zum weiteren Ausbau der Meisterschaftsführung, geht das morgendliche Pils trinken und anschließend ins Bett.

Nachmittags um 14 Uhr kommt dann der Aushang, der plötzlich durch Herausnahme von 5 Prüfungen (wegen falscher Zeitnahme) Smolej vor Warmbold und Schewe ausweist. Betretene Gesichter bei Toyota, Schewe läßt sie gar nicht mehr in Ruhe. Aber ein Herr Hüngsberg

läßt sich nicht zum Protest hinreißen, spricht viel mehr davon, daß man nun doch nicht mehr weiter um die Meisterschaft fahren sollte. Warmbold der übrigens mit neuem Beifahrer Gold fuhr, zeigte sich überraschend gelassen, diskutierte ruhig, wird dann nur sauer, als 1 Stunde nach Abhängen der Zettel immer noch keine Ehrung ist.

Ein geschenkter Sieg für Walter Smolej?

Beileibe nicht. Ein Schlag in der Felge löste die Bremsentlüftungsschraube, Folge: Halbe Sonderprüfung ohne, - 3 Prüfungen mit einseitig ziehender Bremse. Schlagen der Kardanwelle und als Gesamteindruck ein Kadett, der noch nie so viele Leiden hatte, wie bei dieser Rallye.

Jansen/ Hesse wurden Klassensieger, Tröndle/ Thesz beste Ausweissfahrer. Dem Silberpfeil wurden die PS an der Hinterachse zuviel. Leider Ausfall, nach starkem Auftritt.

Ch.F.



" Setzen " bei Rallyes im Gau Südbayern

Als Beobachter der Rallyeszene im Gaugebiet kam ich in den letzten Jahren zu der Überzeugung, daß das so beliebte " Setzen " der Fahrer in den meisten Fällen nicht allein nach deren Qualifikation sondern nach anderen Kriterien erfolgte, wie z.B. nach folgenden:

" er hat mich (den Fahrtleiter) 1970 bei der X-Rallye geschlagen "

oder

" er fährt für den Sponsor "

oder

" ich bekomme von ihm immer Aufschriebe der geheimen WP's "

oder

" er ist ein so netter Kerl " .

Sicher halten auch Sie diese und ähnliche Argumente für nicht stichhaltig. Hier nun ein Vorschlag für das Setzen bei lokalen Rallyes :

1. alle Fahrer mit FIA oder ONS Setzqualifikation wie z.B. Röhrl und Smolej
2. der Gaumeister des Vorjahres
3. alle Gesamtsieger bei Gaumeisterschaftsläufen der Vorsaison, sowie des laufenden Jahres.

Nach dieser Auswahl nach den Punkten 2 und 3 ergeben sich folgende Fahrer zum Setzen:

Eisenhofer Karl	Kastenberger Hans
Wittreich Franz	Härtl Hans
Schöller Peter	Stock Alfons

Die Liste müßte dann eben laufend ergänzt werden.

Zusätzlich wäre natürlich zu empfehlen, solche Fahrer ebenfalls zu setzen, die ihr fahrerisches Können vor allem bei überregionalen Wettbewerben und Meisterschaften, wie Deutsche Rallyemeisterschaft oder Mitropacup unter Beweis gestellt haben. Ich denke hier vor allem an:

Freisler Jürgen	Humpert Karl-Heinz
Mattig Peter	Tröndle Josef

Es geht nicht an, daß Fahrer die eine Rallye außerhalb des Gaugebiets nur vom Hörensagen oder aus der Rallye Racing kennen, gesetzt werden und z.B. die letztgenannten nicht.

Thalmair

**auto
sport scherer**
ampfingstraße 35
münchen
tel. 403134

SERVICE RUND UM SPORTLICHE AUTOS

kreillerstr. 71
tel. 43 57 91
auto service scherer

Com modore GS/E

Baujahr 1974

Optimal nach Gruppe 1 im Werk (Motor) und von der Firma Irmscher (Fahrwerk) vorbereitet und auf den neuesten Stand (Hinterachse mit Scheibenbremsen und große Ventile) gebracht, 3 Satz Racing auf Felgen.

Preis : DM 15.000,-

Karl Sedlmaier Tel. Büro 089 / 75 61 00
Privat 08158 / 1787

Art. 1 VERANSTALTER, VERANSTALTUNG

Der Landessportausschuß der Kraftfahrer des ARBÖ-Wien, 1120 Wien, Flurschützstraße 13, veranstaltet am 5. und 6. April 1975 die

INTERNATIONALE ARBÖ-RALLYE

Diese Rallye ist international offen und zählt zur Österreichischen Rallye-Staatsmeisterschaft der OSK 1975.

Das Studium des Int. Terminkalenders im Februar ergab, daß im benachbarten Österreich für die 1. Aprilhälfte gleich 2 Veranstaltungen geplant, bzw. angemeldet waren. Also Ausschreibungen anfordern und warten, welche bzw. ob überhaupt eine davon auch laufen würde. Die Entscheidung, die ARBÖ zu fahren, fiel als bekannt wurde, daß diese Rallye als 1. Lauf zum Mitropa-Cup gewertet würde. Die Aufnahme ins Mitropa-Cup-Team unseres Gaues ging für mich auch ohne größere Schwierigkeiten in Ordnung.

Am Freitag den 9.4. 76 brachen dann 5 Teams von Scuderia gen Osten auf, mit den Besetzungen Herrmann/Fischer, Humpert/Gruber, Schöllner/Scherer, Wurmanstätter/Steil und "Simca-Eugenio", welcher sich ein hübsches Wiener Maderl als Copilotin auf den heißen Sitz geholt hatte. Außerdem aus unserem Gaugebiet noch am Start "Gau-OK" mit Lode Dieter, Sixt/Schmidt und last not least Messmann/Maracek. Die Hessen waren mit 6 Teams am Start, wobei Namen wie Rack, Dieter Günther und Fellbaum für ein gutes Abschneiden im Vorderfeld Gewähr boten. Die Italiener glänzten zwar wieder einmal durch Abwesenheit, dafür rundeten 2 Teams aus der CSSR das internationale Bild dieser Veranstaltung ab.



Campagnolo

nach langer Unterbrechung
wieder auf dem deutschen Markt.

Viele werden sagen: endlich,
denn allen Sportfahrern auf 2 und 4 Rädern
ist Campagnolo der Begriff für
unübertroffene Qualität, Sicherheit und Styling.
30 Jahre Erfahrung im Automobilsport
und die gewissenhafte Arbeit
von über 800 Technikern
machten ihn dazu!



Namhafte Automobilfirmen, wie
Ferrari, Alfa Romeo, Lancia, Maserati,
Abarth, De Tomaso und Lamborghini
rüsten ihre Autos mit Campagnolo-Felgen
serienmäßig aus.

Auf diesen Rädern errangen 1975
Ferrari, Alfa Romeo und Lancia
die Weltmeisterschaft
für F 1, Prototyp und Rallyes.



Den Alleinvertrieb
der ultraleichten Magnesium-Elektronfelgen
für Renn- und Serienwagen
hat in Deutschland die Firma

TEVOG

TEVOG - Technische Vertriebsorganisation GmbH., Franz-Hals-Str.4
8 München 71, Tel. 089/797079, Telex 5 212500, Postf. 710626 (Sportabt.)

übernommen.

Dort erhalten Sie ausführliche Unterlagen
und Angebote unverbindlich und kostenlos.

Nach der exakt durchgeführten Abnahme vor dem Ringrasthaus bei Hartberg in der Steiermark gingen ab 16⁰⁰ Uhr am Samstag die knapp 100 Teilnehmer auf die ca. 650 km lange Strecke. Von den geplanten 20 Sonderprüfungen waren 7 dem Behördenrotstift zum Opfer gefallen; die verbliebenen 13 boten eine gelungene Mischung zwischen Teer und Schotter. Allen gemeinsam war der Umstand, daß sie größtenteils reine Kraftstrecken waren und PS'chen die entscheidende Rolle spielen würden. Die Klasseneinteilung 1000 - 1600 ccm war daher für Schöllner, Don Eugenio, wie auch für mich als "ideal" anzusehen.

Bereits die erste WP, Schotter, sehr, sehr schnell und viele Kuppen bot einen Vorgeschmack des Kommenden. Hier kam mein 4. Gang, den ich sonst kaum brauche, wenigstens auch mal zum Einsatz und das weiche "Peugeot-Aufkommen" nach "Kuppe voll" überzeugte mich wieder einmal mehr, bei Peugeot zu bleiben.

Die WP 2, wieder schöner Schotter, sogar mit herrlichen Kurvenkombinationen über die Lafnitzbrücke, brachte bereits das out für Humperts Escort. Was doch so ein kleiner Kabelbruch alles anrichten kann, vor allem, wenn man ihn nicht gleich findet.

Die folgenden 4 WP's führten ausschließlich über mehr oder weniger hohe ostalpine Pässe. Hier kam, langsam aber sicher, das Ende für Don Eugenio. Ein nicht behobener Lenkungsschaden, verursacht durch Baumholders Hinkelsteine, ließ den "Grünen aus München" immer unfolgsamer werden und eine Fortsetzung der Rallye als sinnlos erscheinen.

Eine 3stündige Überführungsetappe führte den Troß ins Rallyegebiet nördlich der Donau bei Krems. Das auch hier verbindliche "Road-Book" erinnerte mich ein ums andere Mal an alte Zeiten, als bei Orientierungsfahrten Chinesenzeichen in gemischter Reihenfolge zu fahren waren. Nach einigen schönen WP's, eine davon Schotter 4,8km voll bis auf einmal kurz lupfen, kam auch schon der Hattrick des Road-Books, welcher Schnai überforderte und dem Team 5 Minuten an der ZK Kronsegg eintrug. Die hier fehlende Zeit zum Fahrzeugchecking dürfte auch der Anlaß für den späteren Ausfall gewesen sein. Knappe Etappen (anstelle der vorgesehenen WP's) und schöne Prüfungen führten uns in einer Schleife durch das "Amtsgebiet" (Gföhleramt-Schiltingeramt usw.).

Im ersten Morgengrauen näherten wir uns Schönberg und damit dem Start zur SP Manhartsberg, mir genügsam bekannt von diversen ÖASC-Rallyes. Humpi hätte es hier sicher fliegen lassen, aber auch mir behagte die WP sehr. Schöllner kämpfte hier schon hart gegen den Ausfall, hatte keine Kupplung mehr und nur noch einen Gang und nur kurz

dahinter hatte ihn der Ausfallteufel bereits erreicht, glücklicherweise in unmittelbarer Nähe des Services. Für uns als letztem verbliebenem Scuderia-Team war nun nur noch eine WP zu absolvieren und die hatte es in sich. Eine fast reine Schotter-Vollgas-Strecke mit ungezählten Kuppen-voll bzw. R(L) 5 stellte ungeahnte Anforderungen ans Herz. Auf dem letzten, leicht abfallenden Stück wurde mir sogar der 4. zu kurz und das ganze gesamt von 100 jährigen Weiden und anderen stabilen "Bäumchen".

Die letzte Strecke zum Ziel bei Wien in einem Autokino verlief kurzweilig. Das Ziel jedoch, einsam in der Irärie gelegen war geeignet, dieser an sich sehr schönen Veranstaltung einen Dämpfer zu verpassen. Wer kein Begleitfahrzeug dabei hatte war echt aufgeschmissen. Zum Glück wurde der Aushang einige Stunden vorgezogen, sodaß die tote Zeit wenigstens nicht gar so lange dauerte. Der Aushang selbst überraschte mich (und auch viele meiner Klassenkonkurrenten) insofern als ich mich bei weitem nicht so weit vorne vermutet hatte (Klasse bis 1600). Der Einsatz, mit dem meine Konkurrenten die Rallye in Angriff nahmen (Reifenservice-Full-Training usw.) hätte einen Platz ca. um den 15.-20. und damit Bronze für mich reinen "zum Spaß-Fahrer" noch einen Erfolg bedeutet.

Der Kampf um die Spitzen-Gesamtplatzierungen tobte, wie erwartet, unter den österreichischen Spitzenteams Sulc, Wittmann und Fischer, wobei am Ende Sulc auf Porsche Carrera Veranstaltungsbedingt die Nase vorn hatte. Auch Rack und Dietmaier, dieser erstmals auf heißem "Salzburg-Golf" sprachen ein Wörtchen mit und landeten auf Platz 5 und 6. Hesidruck-Winfried hatte PS-bedingte Handlungsschwierigkeiten und Günther fehlten PS bzw. Training. Beide konnten sich nicht unter den Top-Ten platzieren.

Abgesehen vom Road-Book, über welches wir manchmal furchtbar lachen mußten (ärger hatte auch keinen Zweck) und der Organisation am Ziel machte mir die Veranstaltung Spaß. Ich würde sie als gelungenes Wochenende bezeichnen.

Wurmi

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 Sängerkarte 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.

Das könnte Sie interessieren

25./26.6.76	RIOC Rallye Regensburg		BRM
2.- 4.7.76	Rallye Alpi Orientali	I	EM
3.7.76	ADAC Nordrau-Rallye Amberg		
10./11.7.76	Rallye Polen	PL	EM
10./11.7.76	Rallye Vorderpfalz		DRM
17./18.7.76	Rhein-Hessen Rallye Alzey		
24./25.7.76	Int.-Gaudi-Rallye Scudi		WM
25.7.76	Mönchshof Rallye Kulmbach		
30.7./1.8.76	Donau-Rallye	R	EM
7.8.76	Niedersächsische Zuverl.Fahrt		
13./15.8.76	Taurus Rallye	H	EM
14./15.8.76	Bayerwald Rallye Kötzing		
27.-29.8.76	Rallye der 1000 Seen	SF	WM
27./28.8.76	Barum Rallye	CSSR	
28.8.76	Rallye Nordbaden		
29.8.76	Slalom Südostbayern		ONS-SLM
2./ 4.9.76	Rallye San Martino di Castrozza	I	EM
3.- 5.9.76	Rallye Veste Coburg		
4.9.76	Rund um die Befreiungshalle Kehlheim		BRM

Nichtgenehmigungspflichtiger Sport

16.5.76	Slalom MTC Bobingen (GPS-Südwest)	
	Slalom MSC Freyung (GPS -Ost)	
22.5.76	Ori MSC Isen (GPOF)	
23.5.76	Ori MSC Alt-,Neuötting und Burghausen	
30.5.76	Slalom Burghauser AC (GPS-Südost)	
	Slalom MSC Röhrnbach (GPS-Ost)	
13.6.76	Slalom SFG im MSC Traunreut (GPS-Südost)	
26.6.76	Ori MSC Markt Schwaben	
27.6.76	Slalom Gehörlosen AC Weiß-Blau München (GPS-Mitte)	
	Slalom RG Föhringen (GPS-Südwest)	
	Slalom MC Waldkraiburg (GPS-Südost)	
3.7.76	Ori MSC Aubing-Neuaubing	
4.7.76	Slalom MSC Osterhofen (GPS-Ost)	
	Slalom FAMC Nördlingen (GPS-Südwest)	

9 Tage Kreuzfahrt Griechenland+Hot Dogs
fairneßpokal für black cars
ausschreibung anfordern bei

GWS+P's

mauthäuslstr. 45
8000 münchen 70

Der Kommentar

Liebe Freunde!

Wie oft hat Euch schon irgend ein Laie gefragt, warum Ihr Motorsport betreibt? Und habt Ihr immer sofort gewußt, was Ihr darauf antworten sollt? Sind Euch die richtigen Argumente sofort eingefallen?

Ich kann Euch hier natürlich keine Kochrezepte anbieten, wie Ihr solche Gespräche erfolgreich führen könnt; aber ich will versuchen hier einmal einen kleinen Katalog von Tatsachen zusammenzustellen, der in diesem Zusammenhang nützlich sein könnte.

1. Motorsport ist eine Sportart wie jede andere auch. Ohne daß wir das besonders begründen müßten, haben wir das gleiche Recht unseren Sport auszuüben wie Fußballer, Segler, Schiläufer, Radfahrer, Bergsteiger. Übrigens gibt es inzwischen wissenschaftliche Veröffentlichungen, die nachweisen, daß Motorsport Leistungssport ist (siehe ONS-Mitteilungen Nr. 3/76 Seite 1 Gutachten über "die Zusammenhangsfrage von Motorsport und Leibesübungen" von Prof. Dr.med. J.Keul).

2. Motorsport - wie wir ihn verstehen - muß deutlich unterschieden werden von den Gladiatorenkämpfen der Formel eins. Es würde auch niemandem einfallen, Geräteturner und Trapezartisten im Zirkus miteinander vergleichen zu wollen. Unter diesem Aspekt ist Motorsport auch nicht gefährlicher für Leib und Leben des Ausübenden als viele andere Sportarten. Z.B. ist das Verletzungsrisiko beim Schilauf bestimmt weit höher als beim Rallyesport. Oder - es gibt darüber leider keine Statistiken - schon beim ach so braven Segeln ist die Zahl der Todesfälle um Zehnerpotenzen größer als im gesamten Motorsport.

3. Verwendet bitte nicht mehr das fadenscheinige Argument, daß Motorsport für den Fortschritt im Automobilbau wichtig ist, wie man es immer noch von einigen unserer älteren Funktionäre hört. Wenn an Wettbewerbsfahrzeugen heute Verbesserungen vorgenommen werden, dann dienen sie ausschließlich der besseren Konkurrenzfähigkeit. Das ist in jeder Sportart mit differenzierterem Sportgerät so (Stabhochsprung, Schisport, Bob...)

4. Motorsport als Breitensport hat eine sehr wichtige Funktion in unserer Gesellschaft, weil er die Einstellung zum Automobil und den Umgang mit dem Automobil verbessern kann: Motorsportler sind bewußtere Autofahrer. Sie haben es nicht nötig im Straßenverkehr ihre Komplexe abzureagieren; sie lassen sich bei der Wahl ihres Autos nicht von Repräsentationszwängen leiten. Motorsportler müssen sich mit der Technik des Autos auseinandersetzen - ihre Autos sind in besserem, verkehrssicherem Zustand. Motorsportler kennen das physikalische Verhalten ihres Fahrzeugs in Bewegung - sie können Grenzsituationen für sich und andere besser meistern.

In diesem Sinn - bis neulich Euer Reiner Conrad



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