

**Wünsch Dir was.
Nimm Kredit.**



Ein Kredit ist kein Problem. Für Sie nicht und für uns nicht. Weil wir Ihre Probleme und Wünsche kennen. Die kleinen und die großen. Zum Beispiel Ihr neues Auto. Kommen Sie vor Ihrem Gang zum Händler zu uns. Lassen Sie sich über die Finanzierung beraten. Wir haben auch für Sie den passenden Kredit. Wenn Sie Geld brauchen, sprechen Sie erst einmal mit uns.

**Stadtsparkasse
München**

SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

52
3/77

scuderia report





VW-Dienst
ALFONS KRUG
8 München 81
Johanneskirchener Straße 114
Telefon 089/954267



ZU VERKAUFEN:
=====

Einzelheiten bei:
Rainer Scherer, Ampfingstr. 35, 8000 München 80
Tel. 089/403134

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

Krug tuning
MÜNCHEN

3/77

Liebe Clubmitglieder,

an dieser Stelle bedanke ich mich herzlich bei den unentwegten
15 Clubmitgliedern, die beim Club-Slalom am 9.6.77 als Funktionäre
tätig waren.

Am 16. Juli 1977 findet unsere diesjährige Gaudifahrt mit an-
schließendem Sommernachtsfest in Obing statt. Näheres können
Sie im Heft lesen.

Alle Fußballspieler werden aufgerufen, sich zum Training zu
melden.

Hiermit lade ich alle Mitglieder und Freunde der SCUDERIA MÜNCHEN
zu dieser Veranstaltung ein.

Humor und gute Laune müssen Sie selbst mitbringen, für alles
andere ist gesorgt.

Einreweihte wissen, daß diese Veranstaltung noch nie langweilig
war.

Ich würde mich freuen, wenn Sie hierzu recht zahlreich erscheinen
könnten.

Ihr

Gerhard Verlaan

Das Titelbild zeigt Walter Smolej-(Menne) bei der Metz-Rallye

SCUDERIA MÜNCHEN

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

oder an die offiziellen Vertreter:

1. Vorsitzender	Gerhard Verlaan	Tel.: 37 24 42
2. Vorsitzender	Reiner Conrad	24 09 45
Sportleiter	Franz Wurmseher	670 65 42
Schatzmeister	Hildegard Ditscherlein	37 24 42
Schriftführer	" "	
Verkehrsreferent	Georg Feldmeier	35 85 86

SCUDERIA REPORT: Alle in dieser Ausgabe enthaltenen Berichte, die mit einem 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 **D I E N S T A G** im Monat
im Lokal "DIE SÄNGERWARTE, Ecke Pettenkofer-/St.Paul-Straße.
Gut bürgerliche Küche - jede Menge Parkplätze

Neben allgemeinen Informationen werden Ausschreibungen und
eine gut florierende Fahrer- und Beifahrerbörse geboten.

Auch 1977 werden wieder aktuelle Dia- und Filmvorträge in
zwangloser Folge ohne spezielle Ankündigung geboten.

GÄSTE SIND BEI UNSEREN CLUBABENDEN IMMER HERZLICH WILLKOMMEN

SPORTFAHRERSTAMMTISCH: Jeden Sonntag ab 20.00 Uhr treffen sich die
aktiven und noch oder wieder passiven Mitglieder und Freunde
der Scuderia im Clublokal SÄNGERWARTE zu einem gemütlichen Ratsch.
Allerdings, EINER muß der Erste sein und die Stellung halten - sonst
werden es erst spät am Abend mehr Stammtischschwestern und -brüder.

7. ADAC-Slalom München am 1. Mai 1977

Die Schwierigkeiten bei der Beschaffung eines Geländes für unseren
Slalom sind ja ausreichend bekannt und vergessen. Der MC Wald-
kraiburg machte es uns möglich auf dem Flugplatz Mühldorf-Mössling
unseren Slalom durchzuführen. Schon am Samstag trafen sich ein paar
Clubmitglieder und begannen mit der Absperrung. Mehr konnten wir
nicht tun, da der Flugverkehr noch in vollem Gange war. Pünktlich
um 6.00 Uhr am Sonntag früh konnte sich der Rennleiter überzeugen
und freuen, daß fast alle Funktionäre zur Stelle waren. **D A N K E !**
Der restliche Aufbau ging flott voran und die Strecke wurde von den
Sportkommissaren abgenommen. So konnten wir dann auch, leider mit
einer halben Stunde Verspätung (Sanka) mit dem Training beginnen.
Es war wundervolles Wetter. Alles klappte einfach sehr gut.
Der Zeitplan konnte genau eingehalten werden. Die Zeiten hingen
bereits am Aushangbrett, da befand sich der letzte Teilnehmer der
Klasse noch auf dem Weg ins Fahrerlager.
Nachdem der letzte Teilnehmer des 94 Autos umfassenden Feldes den
Parcour verlassen hatte, begannen sofort die Aufräumarbeiten,
wobei wieder alle Funktionäre mithalfen.
Im ganzen gesehen war es eine sehr schöne Veranstaltung die eines
Meisterschaftslaufes würdig war und auch nächstes Jahr ein Prädikat
verdient.

G.Verlaan

Neuwagen- und
Gebrauchtwagenverkauf

Hauptstraße 24
8045 Ismaning
(089) 96 68 70

Alfa Romeo

DER AUTO EDER
MAZDA

Spezialwerkstätte

St. Martin Straß
8000 München -
(089) 69 59 91 /

Samstags Notdienst

Ausschreibung

6. Gaudi-Fahrt der SCUDERIA MÜNCHEN mit anschließendem
Sommernachtsfest in Obing am See

Termin: 16./17.7.77
Start: 16.7.77 von 12.00-14.00 Uhr auf dem Gelände der
ESSO-Tankstelle Gronegger, Leopoldstr. 146
Ziel: nach ungefähr 100 km in Obing am See
Ende: Wer weiß? - in jedem Fall aber zwischen
Samstag 20.00 und Sonntag 20.00 Uhr.
Kosten: DM 15,-- pro Person, zugleich Spende für
das Sommernachtsfest
Ausrüstung: Die üblichen Unterlagen, Generalkarte "Touren-
blatt München", Badezeug, viel Glück und
noch mehr gute Laune
Preise: Jedes in Wertung angekommene Auto, auch das
letzte nach Punkten, erhält einen Preis.
Übernachtung: Für Liegen, Luftmatrazen, etc. steht ein
großer Raum zur Verfügung. Zimmer können
n i c h t gestellt werden !
Nennungsschluß: Montag, den 11.7.77
Sonstiges: Für Kinder bis 10 Jahre findet im Rahmen der
Veranstaltung in Obing ein Tret-Car-Turnier
statt. Die Kinder des Hausherrn Andreas
Wurmanstätter stellen leihweise für Teil-
nehmer ein solches Vehikel zur Verfügung.
Also, auf geht's!!
Auf dem Fußballplatz in Obing kämpft die Mann-
schaft der SCUDERIA MÜNCHEN gegen einen noch
geheimen Gegner.

Vormerken: Am 27.9.77 ab 15.00 Uhr Besuch der Wies'n (Augustiner-
Festzelt - Empore)

Einladung !

Zum Sommernachtsfest am 16. Juli 1977 in Obing , bei unserem
Clubkameraden Andreas Wurmanstätter, in den herrlichen Gewölben
laden wir alle Clubmitglieder und Freunde der SCUDERIA MÜNCHEN
herzlich ein.

Wievie! Ein Unkostenbeitrag von DM 15,--(Spende) pro Person
garantiert Ihnen reichhaltiges Essen und Trinken, so-
wie die Teilnahme an der Gaudi-Fahrt. (Sollten Sie an
der Fahrt nicht teilnehmen können, bleibt die Spende
von DM 15,-- pro Person trotzdem!)

Was? Bier vom Faß, die guten Thalmair-Rindsbratwürste,
frische Semmeln und Brezen, gegrillte Koteletts und
Sparribs, die allerbesten Salate von Pfadfinder-Mutti
Bullmann, Cola, Limonade und zu vorgerückter Stunde
eine Bar.

Wer? Zu Ihrer Unterhaltung spielt eine einheimische Kapelle.
Außerdem bestreitet die Scuderia München ein Fußball-
spiel gegen einen noch geheimen Gegner.
Für die Kleinen bis 10 Jahre findet ein Tret-Car-Turnier
statt.

Wann? Das Fest findet bei j e d e m Wetter statt !

Wichtig! Um ausreichend Speis und Trank bereitstellen zu können,
bitten wir Sie, sich bis zum 11. Juli 1977 bei unserer
Geschäftsstelle, Tel. 089/ 40 31 34 anzumelden.

Zeitplan: 11.7.77 Nennungsschluß 17.00 Uhr
16.7.77 12.00 - 14.00 Uhr Start an der Tankstelle
Gronegger, Leopoldstr. 146
16.00 - 18.00 Uhr Ziel in Obing am See
16.00 Anzapfen des 1. Faßes
18.00 - 19.30 Uhr Fußballspiel
(Fußballspieler bitte entsprechend früher starter
Fußball-oder Turnschuhe nicht vergessen !!)
19.30 das " große Fressen und Saufen"
20.30 Siegerehrung für beide Veranstaltungen
17.7.77 4.00Uhr Wanderung um den Obinger See für die
Standfesten, unter Führung von Onkel Er
10.00Uhr Beginn der Aufräumarbeiten, jede
Hilfe wird angenommen !!

Wir wünschen allen Teilnehmern viel Vergnügen!

AUTOEDER

St. Martin Straße 52 Hauptstraße 24
8000 München - 90 8045 Ismaning
(089) 69 59 91 / 92 (089) 96 68 70
Samstags Notdienst

**Alfa Romeo erreicht
Rennsiege
auch mit Serienwagen.**

Alfa Romeo

**Sicherheit der Serienfahrzeuge
aus der Erfahrung
unzähliger Rennsiege.**



**Alfetta 2000
Das moderne Auto der Spitzenklasse**

St. Martin Straße 52 Hauptstraße 24
8000 München - 90 8045 Ismaning
(089) 69 59 91 / 92 (089) 96 68 70
Samstags Notdienst

AUTOEDER

Neuwagen Gebrauchtwagen Reparatur Tankstelle

MAZDA

Jedem den seinen.

**Eine Menge Auto für wenig Geld
Extras. Natürlich serienmäßig.**

MAZDA

Mazda 1000/1300. Das robuste Alltags-Auto. 1,0 l/45 PS, 2- und 4-türig
1,3 l/60 PS, 4-türig
1,3 l/60 PS, 4-türig, Automatik

**Mazda 323. Nach Ihren Wünschen gebaut. Viel innere Größe.
Viel drin. Viel dran. Ein kompaktes Leistungspaket.**

Mazda 818. Die sparsame Familien-Limousine. 1,3 l/60 PS
1,6 l/75 PS
1,3 l/60 PS, Automatik

Mazda 818. Das sparsame Sportcoupé. 1,3 l/60 PS
1,6 l/75 PS

Mazda 818. Der Großraum-Variabel.

Mazda 616. Die große Familien-Limousine. 1,6 l/75 PS
1,6 l/75 PS, Automatik

Mazda 929. Die klassische Reiselimousine. 1,8 l/83 PS

Mazda 929. Das sportlich-elegante Coupé.

Mazda RX 5. Die 115-PS-Faszination.

115 DIN-PS
(Lizenz NSU-Wankel)
Kreiskolben-Motor

Nichts fehlt mehr.

St. Martin Straße 52 Hauptstraße 24
8000 München - 90 8045 Ismaning
(089) 69 59 91 / 92 (089) 96 68 70
Samstags Notdienst

AUTOEDER

Neuwagen Gebrauchtwagen Reparatur Tankstelle

BERICHT

Über eine neuartige

Gegensprechanlage

Seit einiger Zeit ist mit der TEVOG INTERCOM eine Rallye-Gegensprechanlage auf dem Markt, die in ihrer technischen Konzeption so neuartig ist, daß wir uns näher damit auseinandergesetzt haben.

Die Sprechanlage wird in zwei Ausführungen mit unterschiedlichem Komfort angeboten; wir hatten zum Test den Typ 2 zur Verfügung, bei dem alles automatisiert ist.

Zunächst füllt rein optisch eine sehr saubere kommerzielle Verarbeitung auf: zigarettenschachtelgroßes stabiles Gehäuse, bestechend schöne Mikrofon-Lautsprecher-Kombination auch für den Jet-Helm. Die Herkunft von der Flugelektronik ist unverkennbar.

Die Anlage wird vom Bordnetz betrieben. Das geht wirklich problemlos, da sehr aufwendige Entstörfilter nicht den leisesten Störpuls aus Zündanlage, Scheibenwischermotor oder Lichtmaschine durchschlagen lassen. Man kann diese Anlage (Typ 2) übrigens ohne zusätzlichen mechanischen Schalter dauernd am Bordnetz angeschlossen lassen, da der Ruhestromverbrauch nicht größer ist als bei der elektrischen Uhr. Erst wenn gesprochen wird, schaltet sich das Gerät automatisch ein; es kann nämlich unterscheiden, ob menschliche Sprache auf das Mikrofon auftritt oder irgend ein anderes Geräusch.

Auch die Lautstärke wird automatisch auf einem bestimmten Wert gehalten: man stellt einmal am Regler die Lautstärke ein, mit der man seinen CO gerne hören möchte, dann kann dieser flüstern oder brüllen, er kommt immer gleich laut an. Die Sprache wird außerdem so gefiltert und aufbereiten, daß einerseits die Verständlichkeit deutlich verbessert wird, und gleichzeitig alle unerwünschten Fahrgeräusche so stark wie möglich unterdrückt werden.

Bei unseren ersten Versuchen waren wir erstaunt, wie gut auch bei hohem Geräuschpegel (z. B. im Schotter) die Verständigung war. Etwas gewöhnungsbedürftig erschien uns dagegen die automatische Ein- und Ausschaltung: wenn länger als 2 Sekunden nicht gesprochen wird, schaltet sich diese Sprechanlage nämlich automatisch aus bis zur nächsten gesprochenen Silbe. In diesen Zwischenräumen hört man absolut nichts und man bekommt anfangs jedesmal das spontane Gefühl, die Anlage ist defekt, und nur um sich zu vergewissern, redet man irgend etwas daher.

Aber die Techniker sind bereits dabei, auf besonderen Wunsch auch dieses, und den verehrten Gästen Zucker

Nein wirklich, diese Anlage bietet zur Zeit zu einem fairen Preis das Optimum dessen, was man von einer Rallye-Sprechanlage verlangen kann.

RC

Offener Brief:

Sehr geehrte Herren der ONS
oder polemische Gedanken eines Motorsportlers.

2 Gründe sind es, die mich veranlassen Ihnen zu schreiben.

a) Betreff: Geheime Wertungsprüfungen bei Rallyes.

Ich würde es begrüßen, wenn von Ihrer Seite eine eindeutige Handhabung von Trainingsverbot oder des Trainings von Wertungsprüfungen bei Rallyes ausgesprochen würde.

Die Praxis wie sie sich jetzt entwickelt hat, spricht jeder Ausschreibung Hohn.

Da wird für Privatfahrer groß Trainingsverbot angekündigt und von Kontrollen gesprochen; übrigens seit Jahren schon. Die Wirklichkeit verhöhnt jeden Privatfahrer der Rallyefahren noch als Sport betreibt. Die Werksfahrer, deren Möglichkeiten und deren Training widersprechen jeder Fairness. Daß auch in unserem Sport das Business an erster Stelle steht, müßte eigentlich nicht heißen, daß jeder das tut, was ihm gefällt. Hier ist ein Einschreiten von Ihnen schon lange geboten.- Oder wollen Sie sich als Wasserträger der Automobilindustrie betätigen.- Dann sollten die Bestimmungen noch einfacher und frei auslegbarer gemacht werden. Daß damit zwangsläufig diese Sportart in Deutschland bald stirbt ist wohl an den Fingern abzählbar.

Nur, dann arbeiten Sie den wilden kleinen Veranstaltern, die frei von der ONS Motorsport treiben, in die Hände! Das wäre auch nicht in Ihrem Sinn.

a1) Nach welchen Gesichtspunkten werden DRM-Läufe vergeben? z.B. Rallye Metz!

Was hier die Organisation des veranstaltenden Clubs bot, war schlichtweg Bauernfängerei.

Versprochen wurden 250 km Wertungsprüfung, daß davon einiges nur als materialmordendes Geradeausfahren ausgelegt war bin ich von deutschen Veranstaltungen gewohnt. - Wie immer Kraft vor Hirn -. Aber, daß dann noch Neutralisiert wurde, aus fadenscheinigen Gründen setzte dem ganzen Geschehen noch die Krone auf. Einmal fehlte die vorgeschriebene Absperrung, ein andermal wurde durch zu spätes starten der Zeitplan umgeschmissen. Folge: die Genehmigung lief ab! Es spricht für das gestörte Verhältnis des Veranstalters zur Polizei, daß die letzten 10 Fahrzeuge nicht mehr über die Strecke gehen konnten.

Die Aktion - Funkgerätegenehmigung - unterstreicht das nur.

Ich bin der Ansicht, daß es noch andere Clubs gibt in Bayern, die DRM-Läufe veranstalten könnten. Der i-Punkt bei dieser Veranstaltung war dann noch der Zieleinlauf. Vom Veranstalter war niemand erschienen, nicht nur bei den letzten, auch ein Achim Warmbold durfte fast inkognito ins Ziel fahren. Ich hoffe nur, daß Sie daraus die Konsequenzen ziehen.

b) Ein zweiter Hauptpunkt ist das Verbot für internationale Lizenzinhaber, sich an ng-Veranstaltungen zu beteiligen.

Ich kenne die Stärke Ihres Geldbeutels nicht, aber die Möglichkeiten des meinen sind mir bekannt und aus diesem Grund kann ich nicht nur genehmigungspflichtige Veranstaltungen fahren. Doch etwas Training möchte schon sein! Also fahren. Inkognito! Also was soll dann dieses dumme Verbot.

Ich glaube auch hier wäre es an der Zeit, diese Bestimmungen zurückzunehmen, denn die Geldebäume wachsen auch nicht in den Himmel.

Auf den weisen Ratschluß von Ihnen hoffend

mit freundlichen Grüßen

J. Kaufhold

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

SERVICE RUND UM SPORTLICHE AUTOS
kreillerstr. 71
tel. 43 57 91
auto service scherer

Neuwagen- und
Gebrauchtwagenverkauf

Hauptstraße 24
8045 Ismaning
(089) 96 68 70

Alfa Romeo

DER AUTOEDER
MAZDA

Spezialwerkstätte

St. Martin Straße 52
8000 München - 90
(089) 69 59 91 / 92

Samstags Notdienst

INT. MITTELFRANKEN-SAFARI-RALLYE 1977

...oder auch - Int. ADAC-Metz-Rallye

Teilnehmern an der diesjährigen, zur DRM zählenden Int. Metz-Rallye Stein/b.Nürnberg, welche aus dem südbayerischen Raum stammend die österreichischen TV-Programme in ihre Flimmerkiste bekommen und so um Ostern die Gelegenheit haben ausführliche Berichte über die berühmte Ostafrika-Safari-Rallye sehen zu können, drängte sich unwillkürlich der Vergleich mit dieser bekannten Veranstaltung auf. Nicht nur, daß bereits in der WP 1, Hainberg am Wasserloch weiße (schwarze) Eingeborene sich bemühten, durch Dammbau ähnliche Verhältnisse herzustellen wie nach einem afrikanischen Wolkenbruch, daß Eingeborene mit ihren Traktoren (Büffeln usw.) die zu befahrenden Strecken blockierten; von 2 Möglichkeiten der Streckenwahl, einer fahrerisch selektiven und einer Fahrzeug-(Material) selektiven wurde mit Sicherheit letztere gewählt. Wie weit das getrieben wurde zeigte sich besonders gravierend an der WP 11, wo um jeden Preis eine völlig uninteressante Sandgrube am Anfang noch eingebaut wurde und somit die Verbindung zum schönen Rest nur durch Behinderung einer Werkseinfahrt möglich war. Das ganze dann unmittelbar an der viel befahrenen B 8, von deren Rand ein kleiner, spektakulärer Teil der Sandgrube eingesehen werden konnte und wo prompt der Durchgangsverkehr durch Service- und Zuschauerfahrzeuge stark behindert wurde. Die Neutralisation der WP (Sperrung durch die Polizei) folgte ebenso prompt nach.

In diesem Jahr war auch die "Metz" - geheim- . Wie übrigens auch die "Ostafrika" in ca. derselben Streckenlänge(diese allerdings nur in den Teilen, wo die ursprünglich geplante Strecke unpassierbar war). Wie "geheim" sie war konnte man auch daran erkennen, mit welchem Fleiß und in welcher Offenheit Schriebe gehandelt und mangels Nachfrage schließlich verschenkt wurden. Geheim war die Veranstaltung somit offensichtlich nur für die Zuschauer, die Presse und vor allem, für die betroffenen Anlieger.

Vier Teams unter Scuderia-Flagge (Bewerber) sowie "uns" Walter Smolej fanden trotz Muttertag den Weg nach Nürnberg. Jürgen Freisler holte sich "schönes" Hannes Scholz auf den heißen Sitz, Kaufi driftete seine Carolin um die Ecken, Greubel versuchte sich als Co im Golf von Rieger und Wurmanstätter verpflichtete Hildegard Ditscherlein, den Erfolg der "Storg" zu wiederholen. Für letzteres Team bedeutete es doch zusätzlich, als 100. Jubiläums-Rallye von Wurmi, die Sache

zu vergolden.

Die Veranstaltung begann für die Scuderianer auch gleich recht erfolgversprechend. Smolej fuhr in der WP 1 Hainberg drittschnellste Zeit, nur 1 sec. hinter Hainbach, Freisler kam unter die besten 10 und auch der Peugeot aus dem Chiemgau brauchte hinter dem Wasserloch nur 1 Min. gegenüber den letztjährigen 8 Min., bis sich zuerst der 2. und dann alle 4 Zylinder wieder anmeldeten und die Arbeit aufnahmen. Kaufhold hier sehr schnell gegenüber Rieger, der schon sehr gut mit dem doch ungewohnten Golf zurecht kam. Im weiteren Verlauf des 1. Abschnittes am Freitagabend dürfte Smolej ein Stein vom Herzen gefallen sein, als er von der spektakulären Verabschiedung Kleint's erfuhr, Freisler fuhr gleichmäßig schnell mit Ausnahme der WP 4, Kaufhold hatte hier ebenfalls Schwierigkeiten und Rieger beklagte sich über nachlassende Motorleistung. Wurmi sammelte inzwischen Klassenbestzeiten und nur der Rückstand aus Hainberg verhinderte die Klassenbeste-Position zur Zwangspause.

Am Samstag festigte Smolej seine 2. Position nach dem Ausfall von Hainbach in ständigem Kampf gegen das stark fahrende Münchner Team Ebenhöf/Lutter, Freisler kämpfte mit technischen Problemen und Kaufi verabschiedete sich mit Motorschaden. Rieger/Greubel fuhren offensichtlich konsequent dem Ziel entgegen, während Wurmi meinte, daß seine Stoßdämpfer die Brutalstrecken des 23. Einsatzes wohl doch nicht ganz überstehen würden, er würde aber notfalls auch ohne bis zum Ziel durchfahren.

Am Ziel sah man dann glückliche, wenn auch abgespannte Gesichter. Hannes Scholz gab zur allgemeinen Erheiterung Stories von Freisler zum Besten, Onkel Ernst spielte Chauffeur für Wurmi und Hildegard und die Hot-Dogs spielten ohrenbetäubend laut im überbesetzten Festzelt, in welchem nicht einmal Plätze für die zuletzt angekommenen Teilnehmer reserviert waren.

Der Aushang am Sonntag erfolgte pünktlich.

Freisler konnte einen 16. Gesamtrang und 3. Platz in der Klasse verbuchen mit Silber, Rieger/Greubel erreichten in Warmbold's Klasse den 8. Platz ebenfalls mit Silber. Smolej's Erfolg als 2. Gesamt und Gruppensieger dürfte allseits bekannt sein. Aufgrund eines Hinweises überprüfte Wurmi sein Klassenergebnis, wobei er feststellte, daß ein " " zu früh stempeln" seines Gegners Fölling nicht berücksichtigt war. Nach entsprechender Berichtigung lag Wurmi vorne, konnte den Klassensieg für sich verbuchen und fuhr beim 2. Einsatz mit seiner Copilotin wieder Gold nach Hause, was wieder einmal volle Sportabzeichen-Punkte bedeutete.

Insgesamt gesehen kennzeichneten die diesjährige Metz-Rallye neben den bereits Eingangs erwähnten Schwächen, starke organisatorische Mängel.

Sollte das DM-Prädikat 1978 wieder nach Stein vergeben werden, müßte sich das Organisations-Team schon etwas mehr anstrengen.

WA 46



Wurmanstätter/Ditscherlein
Metz-Rallye

INT. - ADAC - RALLYE - HESSEN

Diverse Prädikate zeichneten trotz mieser Kommentare vom vergangenen Jahr auch heuer wieder die "Hessen-Rallye" aus. Die Liste der "Gesetzten" wimmelte so auch von fremden bekannten Namen, Blomquist mit Startnummer 1 an der Spitze. Die Geldprämien des Mitropa-Cups 1977 schienen zugkräftig zu sein, da auch viele Italiener in den rauen Norden gekommen waren. Österreich war durch den "Hessen Oldtimer" (10. oder 11. mal) Vic Dietmaier unterrepräsentativ vertreten (vielleicht waren die anderen vom Vorjahr noch verschreckt?).

Die Scuderia war, ohne eine komplette Fahrzeugbesatzung zu stellen durch ein Quartett am Start. Mit Start-Nr. 10 piff Walter Smolej zum Kampf um die Führung in der DRM, die Familie Herrmann kam - in Abwandlung des bekannten Sprichwortes - vereint zum Start, um getrennt zuzuschlagen und A. Wurmanstätter wählte den heißen Sitz neben Josef Tröndle.

Vom Konzept her versprach die Veranstaltung einiges, wenngleich der Schotteranteil verhältnismäßig gering ausfiel. Angeboten wurden 8 WP's, 4 davon als Rundkurs, welche je 2mal zu absolvieren waren, also 16 WP's in 2 Etappen à 8.

Die Veranstaltung wurde etwas gestrafft um den Donnerstag (Vatertag) als Trainingstag freizubekommen, wovon auch die meisten Teams Gebrauch machten. Hierbei stellte sich heraus, daß Schwarzenborn wieder einmal den Höhepunkt bringen würde, Schotten ebenfalls als Rundkurs nicht viel nachstand und der Rundkurs Sterbfritz immer noch eine Spitzen-WP darstellte.

Am Freitagnachmittag ging's dann los. Wie erwartet ging es über die kurze "Aufwärm-WP" Eisenberg sofort in die Arena Schwarzenborn mit 2 Runden à 36 km. Traumhafte Schotterwege wechselten immerwährend mit schmalen und breiten Teer- und Betonstücken ab und es bedurfte einer gehörigen Portion Könnens und Mutes, schnell über die durch den nächtlichen Regen schwierige Strecke zu kommen. Da Blomquist nicht zum Start erschienen war, hatte Warmbold keine Schwierigkeiten hier seine Klasse zu beweisen und Walter Smolej meldete seine Anwartschaft auf den Gruppensieg unmißverständlich an. Herrmann Winfried driftete in spektakulärer Manier seinen Kadett und seine Christa zeigte auf Porsche Carrera ihr Können. Tröndle hatte Schwierigkeiten mit der Zündelektrik, wobei sich streckenweise 1 - 2 Zylinder abmeldeten, zeigte aber auf den Teilstücken mit Vollbesitz der Kräfte sein überragendes Fahrkönnen.

3 schöne und zum Teil schnelle Teerprüfungen, sowie der kurze und sehr schnelle Rundkurs Hitzeroode führten den Rallyetross Richtung Zonengrenze, wo die Nacht hereinbrach. Mit einer langen Autobahnetappe wurde das Feld anschließend zum Vogelsberg übergeführt, wo bei Schotten ein Rundkurs von 2 x 30 km zu absolvieren war. Dieser, sehr schnell und um die Reifenfrage etwas schwieriger zu machen mit 2 x 3km Schotter gespickt, sollte zusammen mit dem nachfolgenden Rundkurs Sterbfritz die Vorentscheidung bringen. Nachdem sich Hainbach bereits vorher verabschiedet hatte konnte er hier, in heimatlichen Gefilden leider nicht mehr zuschlagen. Tröndle verlor hier viel Zeit wegen hängengebliebener Vergaserklappe, konnte in Sterbfritz nochmal aufmachen und trudelte in den frühen Morgenstunden im Motelcenter ein um zuerst einmal fieberhaft den Zündungsfehler zu suchen und zu beseitigen.

Nach kurzer Ruhepause ging's am Samstagfrüh los zur 2. Etappe in fast entgegengesetzter Reihenfolge des Vortages. Den Auftakt bildete Schotten, welches sehr gut lief. Aber nach dem "Hoch" das "Aus". Nachdem Tröndle in Sterbfritz dem bereits in der 3. Runde befindlichen Tognana hart auf die Pelle gerückt war kündigte die Hinterachse den Dienst auf und verurteilte uns wackere Bayern zum Zuschauen. Da das Spitzenfeld bereits durch war blieben uns nur mehr die "Rallyetouristen". Diesen Namen jedoch verdient auf keinen Fall das Team Bongen/Schimm, welche ihren Audi bravoureus durch die an unserer Stelle besonders schöne Kurvenkombination bergab scheuchten und einen Lichtblick im erzwungenen Zuschauerdasein bildeten.

Mit dem Service nach Kirchheim zurückgekehrt benutzte ich den angebrochenen Nachmittag um in Schwarzenborn eine schöne Stelle zu suchen und den Rallyetross 'mal aus der Zuschauerperspektive zu betrachten. Nachdem sich in der Zwischenzeit bereits viele Spitzenfahrer wie Demuth, Kleint, "Didi" verabschiedet hatten standen die Positionen bereits ziemlich fest.

Warmbold und Smolej waren schnell, fuhren offensichtlich aber rein auf Sicherheit. Kampf gab es noch zwischen Altenheimer und Rack und Herrmann Winfried wollte wohl unbedingt noch Messmann/Gruber von der Gruppenspitze verdrängen. Auch Christa Herrmann ließ ihren Carrera fliegen, mußte jedoch just an meiner Zuschauerstelle den in der 2. Runde befindlichen Altenheimer passieren lassen. Herrmann H.P. und Bongen/Schimm wußten wohl nicht genau, wie ihre Konkurrenten lagen und ließen sie Sache herzlichst angehen, was man von den meisten anderen so kurz vor Schluß nicht behaupten konnte.

Alles in allem war die Hessen heuer vom Konzept her sehr gut. Die Organisation konnte als einsame Spitze bezeichnet werden, da auf der gesamten Strecke Wartezeiten an den WP'S von 2 Min. (die Regel) und 5 Min. schon als Stauung zu bezeichnen waren. Auch der Ergebnisdienst klappte dank Siemens-Computer und es ist eigentlich nur schade, daß die Siegerehrung erst am Sonntag stattfand und ich daran leider nicht mehr teilnehmen konnte.

Wurmi



Tröndle/Wurmanstätter
Hessen-Rallye

Was war

ADAC-Rallye Fränkische-Schweiz 23.4.77

(Schmitt) - Greubel Opel Ascona 16SR ausgefallen

ADAC-Rallye Ulm 30.4.77

Kaufhold - (Kaufhold) Opel Kadett GT/E 4.Kl. G 7.Ges.
(Heindl) - Kaspar Opel Kadett GT/E 4.Kl. S
Kollin - (Fischer) Opel Kadett GT/E ausgefallen

Rallye Berlin 1.5.77

Gerber - (Gerber) BMW 2002 aufgehört

7. ADAC-Slalom München 1.5.77

Dr.Krieglsteiner Peter Ford Escort 7.Kl.
Wenz Herbert BMW 316 15.Kl.
Wendt Hans Fiat 128 16.Kl.

ADAC-Metz Rallye 6.-8.5.77

Smolej - (Menne) Opel Kadett GT/E 1.Kl. KS G 2.Ges.
Wurmanstätter-Ditscherlein Peugeot 304S 1.Kl. KS G 29.Ges.
Freisler - Scholz BMW 2002 3.Kl. S 16.Ges.
Rieger - Greubel VW Golf GTI 8.Kl. S 32.Ges.
Kaufhold- (Kaufhold) Opel Kadett GT/E ausgefallen

ADAC-Wallberg-Rennen 7.-8.5.77

Brenner Bernd VW Golf GTI 11.Pl.

11. Jugoslawien-Rallye (EM) 12.-15.5.77

Gerber - (Schmitt O.) BMW 2002 3.Kl. 5.Ges.
Bester Deutscher

Int. Raika-Rallye Tirol 14.-16.5.77

(Härtl) - Verlaan BMW 2002 2.Kl. 6.Ges.
Bester Deutscher
Scherer- Gerold F. Opel Ascona 4.Kl. 18.Ges.
Kollin- (Fischer) Opel Kadett GT/E ausgefallen

Hark - (Gerold) VW 1302 S ausgefallen
Resch- (Bauknecht) Opel Ascona ausgefallen

ONS-Slalom Wetzlar Region Süd 15.5.77

Schöttl Georg BMW 3.0 CSI 1.Kl. KS

Arb- Rallye - Österreich 15.-17.4.77

Herrmann W. - ? Opel Kadett GT/E
(Tröndle) - Wurmanstätter Ford Escort

ONS-Slalom Bodensee-Friedrichshafen 21.5.77

Brenner Angelika Audi 50 17.Kl.
Schöttl Georg Lotus Elan 2.Kl.

ADAC-Rallye Hessen 19.-21.5.77

Smolej - (Menne) Opel Kadett GT/E 1.Kl. KS G 2. Ges.
Herrmann W.- ? Opel Kadett GT/E 2.Kl. G 8. Ges.
Dr.Herrmann Chr.- ? Porsche Carrera 4.Kl. G13. Ges.
(Tröndle)-Wurmanstätter Ford Escort 11.Kl. S

Volan-Rallye Ungarn 27.-28.5.77

Gerber - (Schmitt) BMW 2002 2.Kl. G 13. Ges.

1. ADAC-Ilztal Bergrennen 28.-29.5.77

Brenner Bernd VW Golf GTI 1.Kl. KS 4. Gr. 1

6. Int. ADAC-Bavaria Rennen 4.-5.6.77

Brenner Bernd VW Golf GTI 7.Kl.

Rheinland-Pfalz-Slalom Mainz 5.6.77

Schöttl Georg Lotus Elan 3.Kl.

ADAC-Slalom Speyer 11.4.77

Wenz Herbert BMW 316 11.Kl. 12.Ges.

ADAC-Slalom Gleisental 23.4.77

Schöttl Georg BMW 3.0 CSI 1.Kl.
Wenz Herbert BMW 316 7.Kl.
Wendt Hans Fiat 128 7.Kl.

Roßfeld-Bergrennen 11./12.6.77

Brenner Bernd VW Golf GTI ausgefallen

Rallye Akropolis 28.5.-3.6.77

Kollin- (Rödel) Opel Kadett GT/E ausgefallen

Nichtgenehmigungspflichtige Veranstaltungen

Clubslalom Oberammergau 8.5.77

Schöttl Georg	Lotus Elan	1.Kl.	3.Ges.
Gerold Josef	Opel Kadett GT/E	2.Kl.	
Wendt Hans	Fiat 128		

Clubslalom AC Würmtal 15.5.77

Brenner Bernd	A/2	5.Pl.	
Brenner Angelika	A/2	2.Pl. - Damen	

Club-Orientierungsfahrt Wasserburg

Kuhnt - Salat	VW Scirocco	10.Ges.	
---------------	-------------	---------	--

Slalom Dornbirn 19.5.77

Schöttl Georg	Lotus Elan	3.Kl.	
---------------	------------	-------	--

Clubslalom Scuderia Magra 5.6.77

Wendt Hans	Fiat 128	6.Kl.	
Gerold Josef	VW		

Clubslalom Scuderia München 9.6.77

Wendt Hans	Fiat 128	5.Kl.	
Wurmseher Franz	Simca R 2	7.Kl.	
Salat Manfred	Simca R 2	9.Kl.	
Wenz Herbert	BMW 316	9.Kl.	
Gerold Josef	VW	8.Kl.	
Schöttl Georg	Lotus Elan	6.Kl.	
Thalmair Raimund	Lotus Elan	10.Kl.	

Das könnte Sie interessieren

1.7.- 2.07.77	Rallye "Alpi Orientali"	
1.7.- 2.07.77	Rallye Skoda	
2.7.- 3.07.77	Rallye Vorderpfalz	
8.7.-10.07.77	Polen - Rallye	
9.7.-10.07.77	Aller-Leine-Rallye	
22.7.-24.07.77	Hunsrück-Rallye Idar-Oberstein	
12.8.-13.08.77	Barum-Rallye	
26.8.-28.08.77	Finnland " 1000 Seen"-Rallye	
26.8.-28.08.77	Taurus-Rallye	
1.9.- 3.09.77	Rallye San Martino di Castrozza	
8.9.-11.09.77	Sachs-Rallye Baltic	
16.9.-18.09.77	Rallye Bavaria	
23.9.-25.09.77	Karawanken-Rallye	
30.9.- 2.10.77	Rallye München-Wien-Budapest	

NG-Veranstaltungen

2.7.77	Club-Rallye MC Neuburg	
9.7.77	Club Orientierungsfahrt MSC Indersdorf	GP
10.7.77	Club-Slalom MSC Gleisental	
24.7.77	Club-Slalom AC Füssen	GP Süd-West
21.8.77	Club-Slalom MSC Freyung	GP Ost
4.9.77	Club-Slalom Neumarkter AC	GP Süd-Ost
4.9.77	Club-Slalom RG Rosenheim	GP Süd
11.9.77	Club-Slalom AMC Ebersberg	GP Mitte
18.9.77	Club-Slalom MSC Alt/Neuötting	GP Süd-Ost
24.9.77	Club-Orientierungsfahrt Scuderia Magra	GP
25.9.77	Club-Slalom SFG Region Oberland	GP Süd
	Club-Slalom MSC Markt Schwaben	GP Mitte
1.10.77	Club-Orientierungsfahrt MSC 12 München	GP

Neuwagen- und
Gebrauchtwagenverkauf

Hauptstraße 24
8045 Ismaning
(089) 96 68 70

Alfa Romeo

DER AUTO EDER
MAZDA

Spezialwerkstätte

St. Martin Straße
8000 München - 9
(089) 69 59 91 / 9

Samstags Notdienst

HALBZEITMEISTER

Kleiner Rückblick auf die ersten fünf Läufe zur Rallyemeisterschaft.

Parallelen zu den Meisterschaften der Vorjahre sind unverkennbar.
75: Altenheimer - keinen Lauf gewonnen; Smolej 3 Läufe gewonnen-Vize-meister.

76: Schewe - 1 Lauf gewonnen; Smolej 4 Läufe gewonnen- Dritter.

77: 5 Läufe, bisher 3 Sieger. Es ist aber sicher, keiner der drei, weder Hainbach (schon 2 Ausfälle), Demuth (2 Ausfälle) noch Warmbold (fährt nur 5 Läufe) wird Meister.

Das Championat wird unter den Gruppe 1 Werksfahrern Smolej und Kleint ausgefochten. Beide haben bisher einen Ausfall, sonst nur optimale Ergebnisse. Dank des neuen Reglements ist es für Gruppe 1 Fahrer auch am ehesten möglich zu Meisterehren zu gelangen. Und wie schaut's sonst aus?

Sehr traurig ist die deutsche Rallyeszene momentan anzusehen. Es kämpfen Spitzenfahrer auf unterlegenem Material, die eigentlich reif sind, ja überreif, größere Aufgaben anzugehen. Sieht man Smolej und Kleint als "gescheiterte Existenzen" an, keiner konnte bisher trotz meisterwürdigen Leistungen Meisterehren erringen, muß man zwangsläufig aber auch anerkennen, daß die deutsche Rallyemeisterschaft anscheinend doch sehr viel wert sein muß.

Aber hier tut sich sofort die Frage auf: Was ist aus den Reglementsmeistern der beiden letzten Jahre geworden?
Kurz und trocken ist die Antwort: Nichts!

Sie eiern zwar irgendwo und irgendwie im Ausland als deutsche Rallyemeister 'rum, aber, und das ist leider das große "Aber"- sie bringen keine meisterwürdigen Leistungen.

Somit wird aber die, im eigenen Land hochgejubelte Meisterschaft im Ausland recht fragwürdig.

Der Nachwuchs, der spärlich vorhanden ist, kämpft sich meistens selbst nieder. Gute Zeiten und noch bessere Abgänge sind an der Tagesordnung.

Daß die letzten fünf Veranstaltungen mittelmäßiges bis mäßiges Format hatten, hindert sicher manchen in Deutschland, das Lenkrad bei einem Meisterschaftslauf wieder fester in die Hand zu nehmen.

Die ersten fünf Läufe tragen, abgesehen von der Hunsrück, sicher nicht dazu bei, das deutsche Rallyeniveau zu heben.

Chr. Fellingner

Neuwagen- und
Gebrauchtwagenverkauf

Hauptstraße 24
8045 Ismaning
(089) 96 68 70

Alfa Romeo

DER AUTOEDER
MAZDA

Spezialwerkstätte

St. Martin Straße 52
8000 München - 90
(089) 69 59 91 / 92

Samstags Notdienst

Club-Slalom der Scuderia München am 9.6.77

Endlich hatten wir ein Slalomgelände.

Nach langen Verhandlungen schaffte es unser Georg Feldmeier, daß das Autobahn-Bauamt "ja" sagte. Über den ADAC, als Vertragspartner zum Autobahn-Bauamt veranstalteten wir am 9.6.77 den ersten Versuch. Wir hatten ca. 1 km auf dem Nordabschnitt der Autobahn zur Verfügung und steckten einen Parcours von 400 m ab. Sehr schnell und flüssig. 80 Starter fanden den Weg dorthin. (Der ADAC hatte es sicher vergessen, den Termin in die Sportnachrichten zu drucken!) Alle waren begeistert.

Außerdem versuchten wir einmal das Startgeld extrem niedrig zu halten. DM 15,-- statt sonst DM 25,-- und für ADAC-Mitglieder DM 12,-- statt der üblichen DM 20,--; dafür gab es weniger Preise. Klassensieger, Gesamtsieger, Tagesschnellster und Damenpreis sowie für 25% der Plazierten Goldplaketten und alle erhielten eine sehr schön gestaltete Urkunde, was die meisten Teilnehmer auch für gut befanden.

Man sollte doch wegen des Fahrens teilnehmen und nicht nur wegen der Pokale. Oder?

Die Sonne strahlte herunter, daß es eine wahre (heiße) Freude war.

Um 18.00 Uhr war dann alles gelaufen und man kann sagen, es war eine sehr schöne Veranstaltung.

Bis zum nächsten mal allen Teilnehmern Hals und Beinbruch!

Wegen des guten Gelingens fand dann noch eine clubinterne Feier im schattigen Biergarten statt.

G.Verlaan

Neuwagen- und
Gebrauchtwagenverkauf

Hauptstraße 24
8045 Ismaning
(089) 96 68 70

Alfa Romeo

DER AUTOEDER
MAZDA

Spezialwerkstätte

St. Martin Straße 52
8000 München - 90
(089) 69 59 91 / 92

Samstags Notdienst

Raika-Rallye Tirol 1977

400 km Strecke, 30 WP's mit einer Gesamtlänge von 206km.

53 Starter stellten sich zum Prolog für die Startreihenfolge, den nur 52 beendeten. 14. Startplatz für Härtl/Verlaan, BMW; 19. für Hark/Gerold, VW; 31. Kollin/Fischer, Opel; 33. Scherer/Gerold F. Opel und 41. Resch/Bauknecht, Opel.

Am Freitag früh ab 7.00 Uhr im Alpenbad-Leutasch fanden beide Abnahmen statt. Anschließend konnte man die Sonderprüfungen in drei Abschnitten besichtigen, was fast alle Teilnehmer auch taten. Um 17.00 Uhr Prolog. Am Abend dann, im Sportzentrum von Seefeld, Cocktailstunde und Presseempfang, außerdem Ehrung des Siegers und des Nächstplatzierten im Prolog. 1. Breuss/Neuberger, Carrera vor Wittmann/Dr. Nestinger, Opel Kadett GT/E und Wiedner/Felser, Fiat Abarth Spider. Am Samstag früh nochmal kurze technische Abnahme und Parc fermé.

10.01 Start des 1. Fahrzeuges. Auf der WP 1 ein Ausrutscher von Breuss und Wittmann konnte sich die 1. Bestzeit vor Haider und Wiedner holen. Auf den folgenden WP's wechselten sich die Favoriten bei den Bestzeiten ab. Haider, Wittmann, Wiedner. Nach der 1. Runde sah es so aus: Wittmann (986) vor Wiedner (1016) und Haider (1020). Härtl Platz 10, Kollin 17., Scherer 29., Resch 41., Hark bereits ausgefallen wegen defekter Ölschläuche an seinem VW.

In der nächsten Runde konnten wir eine 16. und zweimal 6. Zeiten für uns verbuchen. Stand nach der 2. Runde: Haider (2029) vor Wittmann (2066) und Russling (2084). Härtl auf Platz 9 mit 2.190 Punkten.

In der WP 6 = letzte Prüfung der 2. Runde hatte Wittmann einen Defekt am Fahrzeug (Gasseilzug) und er lenkte mit offener Motorhaube und Beifahrer im Motorraum, der das Gas gab. Es fuhren noch 4 Fahrzeuge in dieser WP langsamer als er. In der WP 8 fiel Wittmann dann aus. Man sagte, er fraß einen Baum. Nach der 3. Runde = Haider, Russling, Wiedner, Fischer, Schneider, Schönlieb, Burger, Härtl, Dietmayer.

In der WP 10 erwischte es auch Kollin, der einen Sandhaufen übersprang und am Baum zum Stand kam. Der Stand nach der 4. Runde, die uns eine 9., 5. und 4. WP-Zeit einbrachte lautete: Haider, Wiedner, Russling, Fischer, Schneider, Schönlieb und punktgleich auf Platz 7 mit der Gruppe 1-Besatzung Burger/Forster auf Opel Kadett GT/E - Härtl/Verlaan. Durch konstantes und gleichmäßiges Fahren konnten wir Burger dann zum Schluß auf einen Platz hinter uns verweisen.

Burger = 7. Ges., 2. Gr. 1 und 2. Kl. Nach der 5. Runde hatten wir dann denn 7. Platz im Gesamt alleine. Unser bestes Ergebnis in einer WP war die WP 18 mit 3. Platz, nur 1 Sek. hinter Russling und 12 Sek.



Härtl/Verlaan
Raika-Rallye Tirol

hinter Fischer.

Bei Haider kündigten sich Probleme mit dem Fahrzeug an und er mußte kurz die Führung an Russling abgeben. Runde 7 (21 WP's) ging trotzdem komplett an Haider und er holte sich die Führung zurück.

Die 8. Runde ging an Haider und zweimal an Wiedner. Noch 2 Runden zu fahren. 6., 7. und 9. waren unsere Plazierungen in der 9. Runde, wobei wir auch Probleme mit dem Fahrzeug hatten. Der rechte hintere Stoßdämpfer war aus der Halterung gerissen und die Hinterachse sprang umher wie ein Geißbock. Aber das Fahrzeug hielt!

Nach der 9. Runde folgender Stand: Russling, Wiedner, Fischer, Schönlieb, Schneider, Härtl, 17. Scherer und 28. Resch. Haider fiel in der 27. WP dann aus. Hinterachse defekt. In der 28. WP fiel dann auch noch Resch aus. Ein abgerissener Unterschutz und offener Auspuff waren die Ursache. Schade. 11., 10. und 8. Zeiten in der letzten Runde brachten uns dann den 6. Platz im Gesamt, 2. Gr. 2 und 2. Kl., sowie "bester Deutscher" ein. Ein sehr gutes Ergebnis meines Fahrers bei seinem ersten Auslandstart.

So kamen dann auch nur noch 29 Teilnehmer ins Ziel. Scherer/Gerold F. auf dem Hesse-Ascona erreichten den 18. Platz im Ges., 8. in der Gr. 1 und 4. in der Klasse.

Eine sehr schöne Veranstaltung, exakte Organisation, wunderbare Strecke. Sie soll nächstes Jahr EM-Lauf werden.

Gerhard Verlaan

PS.:
Eine kurze Bemerkung zweier Fahrer (Haider zu Wiedner): geh weida, mach ma a metsch, bis d Ohrwaschl'n weg henga!

Neuwagen- und
Gebrauchtwagenverkauf

Hauptstraße 24
8045 Ismaning
(089) 96 68 70

Alfa Romeo

DER AUTO EDER
mazda

Spezialwerkstätte

St. Martin Straße 52
8000 München - 90
(089) 69 59 91 / 92

Samstags Notdienst



OPEL MOTORSPORT WICKENHÄUSER



Diese drei Begriffe sind in den letzten Jahren in Südbayern zu einem Qualitätsbegriff für erfolgreiche Teilnahme an motorsportlichen Wettbewerben geworden.

Wenn Sie in Zukunft nicht nur zuschauen, sondern selbst aktiv Motorsport betreiben wollen, dann kommen Sie zu uns, denn wir sind führend in der optimalen Vorbereitung von OPEL-Wettbewerbswagen.

Darüber hinaus bieten wir unseren Kunden Sonderleistungen, die sicher auch für Sie interessant sind:

- Unser Service-Wagen hilft Ihnen bei Sportveranstaltungen an Ort und Stelle.
- Wir überprüfen Ihr Fahrzeug vor jeder Veranstaltung durch renn- und rallye-erprobte Kfz-Meister.
- Wir stellen Ihnen Ersatzteilkpakete für den Motorsport und auch für Ihre Urlaubsreise zur Verfügung. Abrechnung erfolgt nach Ihrer Rückkehr — Sie bezahlen daher nur die Teile, die Sie auch tatsächlich gebraucht haben.
- Wir kennen uns im Motorsport und seinen Gesetzen aus; Homologationsblätter für OPEL-Fahrzeuge sind immer bei uns erhältlich.
- Wir haben ständig alle Ausschreibungen für Motorsportveranstaltungen im bayerischen Raum aufliegen.
- Wir verfügen über ein gut sortiertes Lager an OPEL-Neufahrzeugen aller Typen — Lieferung innerhalb 24 Stunden möglich.

Auch wenn Sie keine Wettbewerbe fahren, profitieren Sie als Kunde unserer Werkstatt vom renn- und rallye-erprobten technischen Wissen unserer Kfz-Mechaniker.

Kommen Sie zu einem unverbindlichen Gespräch bei uns vorbei oder rufen Sie uns an, wir geben gern unser Wissen auch an Sie weiter.

Kadett GT/E.



1875 ccm, 105 PS
Homologationsgewicht 851,5 kg
Hinterachssperre 3.44 und 4.75
Recaro-Sport- oder Rennsitze
Mit optimaler Motorüberarbeitung
ca. 20 PS Mehrleistung.



Wickenhäuser

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

DIE GESCHICHTE VON EINEM, DER AUSZOG DAS FÜRCHTEN ZU LERNEN !!

Nach einigen Einsätzen als Fahrer und Beifahrer bei Oris und als Service bei diversen Rallyes, bildete ich mir ein genügend Erfahrung zu haben, um die

4. ADAC - Zuverlässigkeitsfahrt Horb

mit einem Scuderia bekannten BMW-Treter zu fahren. Ein besonderes Schmankerl dabei war, daß meine erste Rallye sozusagen vor heimischem Publikum ablief, denn mein Hauptwohnsitz ist immer noch im Schwabenland.

Am Morgen der Veranstaltung stellte sich zwar größeres Muffensausen ein, aber mit einer Portion Anti-Spei-Tabletten und etlichen Aufschrieben bewaffnet, blickte ich der Sache (680 km Gesamtlänge mit 218km Sonderprüfung) gefaßt ins Auge. Am Start zu diesem 1. Wertungslauf zur württembergischen Gaumeisterschaft waren insgesamt 83 Fahrzeuge unter ihnen Höhling auf Gr.1 Kadett GT/E, Holub auf Gr.2 Ascona, Eberhardt auf Gr.1 Golf GTI und noch einige Lokalmatadoren mehr. Aus bayrischen Landen waren lediglich noch die Neuburger Schönmacher/Scharl auf Gr.1 Kadett GT/E angereist.

Gleich die erste WP bot für jeden etwas. Teer bergauf mit 2 Kehren, dann eine Mut und PS-Strecke (Grüne-Plan-Wege), dann 1 km Sand im Wald und zum Abschluß 2km Teer bergab. Bestzeit fuhr hier Holub, aber schon auf dem 2. Platz war Schober auf seinem Gr.1 Escort RS 2000 zu finden. Nach einer weiteren WP (Art WP 1) und zwei echt geheimen SP's wurde nochmals WP 1 gefahren. Hier ließ sich mein Pilot die Gelegenheit nicht entgehen wenigstens den vorderen Kotflügel zu ondulieren. Ansonsten siehe erster Durchgang.

Doch dann wurde es interessant: WP 4 - 6 Runden Truppenübungsplatz Heuberg. Gesamtlänge 105km, davon 2/3 Teer und der Rest Schotter und Schlamm. Für viele Teilnehmer war hier Endstation (Holub, Urban u.v.a.). Einer demonstrierte den interessierten Zuschauern, wie man eine Ascona-Karosserie a la TR 7 (Keilform) verändert. Kurt Wallenwein, einigen vielleicht als Stratos-Flieger von der Sportlichen Prüfungsfahrt 76 her bekannt, parkte hier seinen guten Stern aus Untertürkheim auf der rechten Türklinke.

Von Heuberg aus ging es dann Richtung Norden. 20 Runden kleiner Kurs Hockenheim waren zu absolvieren. Hier war dann Gerber's starke und meine schwache Stunde, denn rundenlang 5 Zentimeter hinter anderer Leut' Stoßstange wirkte ganz gut auf meine Gesichtsfarbe, während Gerber sich immer mehr freute. Am Schluß war er dann 2. hinter Kolb auf BMW.

Nachdem das überstanden war, ging es wieder in den Süden zur WP Schorrenental in der Nähe von Freudenstadt. Schon am Vorabend beim Abfahren mit Mutters Käfer hatte sich gezeigt, daß diese Strecke unheimlich schnell ist. Dies bewahrheitete sich nur zu sehr, denn die Strecke war so schnell, daß mit Vorlesen nicht mehr nachzukommen war.

Nach einer kurzen SP als Abschluß ging es dann zurück nach Horb. Dort im Ziel gab es dann die ersten Überraschungen: Begrüßung der Fahrer mit Sekt und Butterbrezeln, Aushang 2 Stunden früher als geplant und im Gesamtklassement 2 Gr.1 Fahrer (Höhling und Schober) auf den ersten beiden Plätzen, die Neuburger auf dem 4. Platz und wir auf dem 6. im Gesamt und dem 2. in der Klasse.

Zur Veranstaltung selber bleibt zum Abschluß nur zu sagen, daß die Organisation unter dem als Tour d' Europe Fahrer bekannten Fahrleiter Kurt Waldner eine hervorragende Rallye auf die Füße stellte. Da konnten selbst schwere Unfälle auf den Sonderprüfungen den Zeitplan nicht ins Wanken bringen.

Von meiner Seite aus wäre noch zu sagen, daß ich jetzt endgültig vom Rallye-Fahren o'gfressen bin, trotz einiger banger Minuten, und mir vorgenommen habe diesem Sport noch lange Zeit treu zu bleiben.

M.S.



AUCH BELGRAD IST EINE REISE WERT

Nachdem sonst in den Scuderia-Reporten Rallyes nur aus der Sicht von Fahrer oder Beifahrer und von der Zuschauer-Maffia kommentiert wurden, möchte ich solches einmal aus dem Blickwinkel eines Services machen.

Ort der Handlung war Jugoslawien, genauer Serbien, Titel des Schauspiels

11. YU-Rallye, Lauf zur Rallye-Europameisterschaft, Koeffizient 1
Termin war vom 12.-15. Mai.

Nach einer 1000km langen Anfahrt, gewürzt durch spannende Überholwettkämpfe der vielen LKW's, kamen wir, das waren Dieter Lode mit OK's Kommode, mein Kollege und ich mit altersschwachen, überladenen Caravan, recht müde in Belgrad an. Gerber und OK Klemenz hatten sich schon zwei Tage vorher zum Training in den Balkan begeben.

Am Donnerstagmorgen, nach kurzer Durchsicht von BMW und Kommode, ging es zur Abnahme auf dem Belgrader Messegelände. Bei der Papierbanahme gab es dann die Überraschung: es gab keine Startnummern vom Veranstalter. Worauf bei allen deutschen Teams ein allgemeines TESA-Band kleben und Nummern ausschneiden los ging. Die technische Abnahme selber war kein Problem mehr und wir konnten uns den Rest des Tages entweder einer ausgiebigen Siesta (Gerber), vorbereiten der Fahrtunterlagen (Klemenz, Lode) oder der Belgrader Wirtschaftskunde (Service) widmen.

Am Freitag morgen beim Start fanden sich dann außer den schon genannten Gerber/Otto Schmitt, OK Klemenz/D. Lode noch die beiden Berliner Scheffel und Dartsch jeweils auf BMW, 2 Werks-Skoda 130 RS (Barum-Fahrern gut bekannt), Wartburg und Trabant Werksteams, 2 Renault-Werkswagen (R 17 Gordini, R 5 Alpine) und eine Unmenge privater Zastava 101 (Fiat 128-Verschnitt) und noch mehr Zastava 750 (Fiat 500) in teilweise beängstigendem Zustand. So waren am Start jugoslawische Autos mit aus Wasserleitungen zusammengeschweißten Überrollbügeln oder Haubenhalterungen, die nur aus zwei Streifen Pflaster bestanden.

Die Rallye selber bestand aus mehreren Schleifen in deren Mitte jeweils eine Sonderprüfung lag, die zweimal gefahren wurde. Für uns als Service war dieses Prinzip alles in allem recht angenehm. Nur die Anfahrt zum ersten Service Punkt war die berühmte Ausnahme. Hier

waren die letzten 9 km wildeste Schotterstraße, Marke Bachbett, (auf der Karte als Bundesstraße eingezeichnet) gegen die ein deutscher Holzabfuhrweg eine Autobahn ist. Daher auch mein bisheriger langsam fahr Rekord: 9 km = 90 Minuten !

Am Service-Punkt selber war Gerber in Hochstimmung zu sehen. Er hatte gleich auf der ersten WP einen Klassenkurrenten überholen können.

Von hier aus ging es dann weiter zum nächsten Treffpunkt mitten in einer größeren Stadt. Service unter dem Vordach der Hauptpost. Bei uns halt schlichtweg undenkbar. Die gleiche Stelle hatten sich die Leute von Wartburg und Trabant ausgesucht und es ergaben sich ausgiebige " gesamtdeutsche" Gespräche.

Zu diesem Zeitpunkt war schon der R 17 Gordini ausgeschieden und der Gr.4 Kadett begnügte sich mit 3 Zylindern.

Nachdem die Teilnehmer diesen Ort dreimal angefahren hatten, fuhren wir weiter zur Zwangspause. Nach einer ausgiebigen Nachtruhe sah man am nächsten Morgen beim Aushang der Zwischenergebnisse erstaunte Gesichter. 1. in der Klasse (Gr. 1+2 über 1300 ccm) war nicht einer der BMW, sondern der unscheinbare und leise R 5 Alpine, der Sonderprüfungszeiten fuhr, daß die anderen nur noch so die Ohren anlegten.

Kurz nach der Zwangspause kam dann auch für uns der Schock.

Gerber kommt auf drei Zylindern daher. Nachdem auch Kerzenwechseln nichts hilft, fährt er halt die letzten 400 km der Veranstaltung so. Ganz anders hingegen OK. Seine Kommode brauchte während der gesamten Rallye nur Benzin und sonst nichts.

Da die beiden nächsten WP's neutralisiert wurden konnte Gerber sogar noch seinen 2. Platz bis kurz vor das Ziel retten. Aber bei der letzten Sonderprüfung, einer kurzen bergauf und bergab Strecke, konnte ihn sein direkter Gegner einholen und es blieb zum Schluß beim 3. Platz in der Klasse, dem 5. Gesamt und dem 2. Preis in der Nationen-Wertung. Für OK, der gegen Ende stark auftrumpfte und immer schneller wurde, gab es einen 5. in der Klasse und den 9. Gesamt. Im Gesamtklassement vorne lagen die beiden Skoda gefolgt von dem R 5 Alpine, der sogar zweimal auf der WP Reifen wechseln mußte.

Zum Abschluß bleibt mir nur noch zu sagen, daß in Jugoslawien die Anteilnahme der Bevölkerung zwar nicht so groß ist wie in anderen Ostblockländern, aber trotzdem Belgrad immer noch eine Reise wert ist.

Der Kommentar

Liebe Freunde!

Daß Motorsportler Individualisten sind - oft bis an die Grenzen der Eigenbrütelei, ist ein bekanntes Phänomen. Es hängt sicherlich mit der Eigenart dieses Sportes zusammen; denn einerseits bedürfen die komplizierten Sportgeräte, wenn sie konkurrenzfähig sein sollen, einer ganz individuellen peniblen Vorbereitung, andererseits können auch ganz unterschiedliche menschliche Eigenschaften in dieser Sportart zu Erfolgen führen - ob das nun mehr technische Talente sind oder eine besondere körperliche und charakterliche Konstitution.

So wichtig und richtig diese Tatsache für den Wettbewerb ist, so ungut ist sie für alle Aktivitäten, die einer Gemeinschaft bedürfen. Das fängt schon bei den Mannschaftsbewerben an, die meist mangels Beteiligung sehr schnell in Schönheit sterben oder als ungeliebte Kinder einige Jahre ein bescheidenes Schattendasein fristen dürfen; das zeigt sich im Clubleben, das bei den wirklichen Fahrervereinigungen ständig vom Zerfall bedroht ist und höchstens ab und zu von einer starken Persönlichkeit über einen längeren Zeitraum vital gehalten werden kann.

Wenn ich mir dieses alles so durch den Kopf gehen lasse, dann muten mich die Reaktionen auf meinen letzten Kommentar schon fast wie ein kleines Wunder an: Meine Aufforderung zu einer Demonstration der Motorsportler hat ein wirklich erstaunliches Echo ausgelöst. Ich habe so viele persönliche und schriftliche Zustimmung zu dieser Idee bekommen, daß es eigentlich gar keine andere Wahl gibt als zur Tat zu schreiten.

Nur bedarf solch eine Tat der wirklich exakten Vorbereitung, wenn sie ihre Wirkung nicht verfehlen soll. Deshalb ist es entscheidend wichtig, daß sich einige Gleichgesinnte zusammentun, um die Vorarbeiten zu leisten, die für solch ein Projekt sicher nicht ganz einfach sein werden.

Wer genügend Idealismus hat, für diese gute Sache ab und zu einige Stunden zu opfern, der möge sich bitte bei mir melden (Telefon 089-240 945).

Bis dann

Euer Reiner Grawad

Neuwagen- und
Gebrauchtwagenverkauf

Hauptstraße 24
8045 Ismaning
(089) 96 68 70

Alfa Romeo

DER AUTO EDER
MAZDA

Spezialwerkstätte

St. Martin Straße 52
8000 München - 90
(089) 69 59 91 / 92

Samstags Notdienst

Wir stellen vor:

HARALD MÜLLER

Die Red. bat Herrn Müller um einen kurzen Bericht über sich und sein Hobby. Er erfüllte unsere Bitte:

Harlad Müller, geb. 11.7.41, erlernter Beruf: Kfz.-Mechaniker, bis 1971 Kundendienstleiter in einem Autohaus und Rennmechaniker, ab 1971 eigener Kfz.-Betrieb.

Erste Rennen:

300 km Nürburgring 1975 auf einem selbstaufgebauten BMW 2002 (10.Pl.)
Bavaria-Rennen-Salzburggring 1975, 6.Pl. und 1.Punkt zur Int.Lizenz.
6 Wochen später - Inhaber der Int.Lizenz, nach einem 4.Pl.beim Hügelfeimer Rundstreckenrennen Hockenheim, einem 5.Pl.beim 100 Meilen-Rennen Hockenheim, einem 4.Pl. beim Avus-Rennen Berlin und einem 6.Pl. beim Bergrennen Rothenburg.

1976: 300 km Rennen Nürburgring	6.Pl.
Jim Clark-Rennen Hockenheim	7.Pl.
Flugplatzrennen Sylt	2.Pl.
Bavaria-Rennen Salzburggring	4.Pl.
MAC Rundstreckenrennen Hockenheim	4.Pl.
Avus-Rennen Berlin	4.Pl.

Besonderes Pech: Zweitschnellster Tourenwagen beim Hessenpreistraining in Hockenheim 1976; schnellster im anschließenden Rennen, aber nur bis zur 13. Runde. Ausfall durch Motorschaden(gebrochener Kolbenbolzen).

Für 1977: Starts bei verschiedenen Rennsportmeisterschaftsläufen und kleineren Rundstreckenrennen auf einem, im eigenen Betrieb neu aufgebauten BMW 2002 Gruppe 5 mit 4-Ventil Schnitzer-Motor geplant.

Zukunftspläne: auch weiterhin Tourenwagenrennsport aus Spaß an der Freud', so, wie es der eigene Betrieb zeitlich erlaubt und die Förderung meines 12jährigen Sohnes Mike beim Kart-Sport.

Mechaniker: Peter Strys, Allendorf und Siegfried Heuss, Siegen. Meine Heimat und Sitz meines Geschäftes ist Allendorf(Hessen) im Ederbergland, Kreis Waldeck-Frankenberg(Nähe Marburg/Lahn).

Mit freundlichen Grüßen
Harald Müller



BERND BRENNER

.. unter deutscher Lizenz fahrender Österreicher, eigentlich ein alter Hase im Motorsport.

1963-1965 auf verschiedenen Fahrzeugen wie Abarth 1000, Steyr Puch 500, Glas 1204, 1304 TS und 1300 Coupé erfolgreich; 4. am Nürburgring beim 6 Stunden-Rennen, 4. beim Bergpreis Schau ins Land und 2. beim Augusta-Bergrennen. Überschlag mit Puch beim Peissenberg-Rennen.

Dann 10 Jahre Motorsport-Abstinenz. Seit Oktober 1976 neuer Beginn auf optimalem Gruppe 1 Golf GTI. Bestes Ergebnis war bisher damit Klassensieg und 4. Gruppe 1 beim Bergrennen Ilztal. Beim Roßfeld-Bergrennen sprang leider ein Felsen auf die Straße und ramnte ihn. Aus. - Im nächsten Jahr soll ein Gruppe 2 Scirocco angeschafft werden.

ANGELIKA BRENNER

- ganz neu im Motorsportgeschäft. Auf Audi 50-Gruppe 1 tätig. Hauptsächlich noch im Slalom dabei. Aber nächstes Jahr auf Golf GTI ab und zu mal am Berg.

Sonstiges Hobby der Beiden: Tauchen und Skifahren um sich fit zu halten!



Regazzoni



s e t z t M A S S T Ä B E

Er schuf den Helm für Profis und Kenner. Ein Helm der mehr ist als ein Schutzhelm. Nur dieser Helm hat die aerodynamischen Vorteile zur Stabilisierung, Geräuschminderung und Entlastung der Hals- und Nackenmuskulatur.

8 Schichten Glasfaser und Polyesterharz, 6 mm Wandstärke, Styroporinnenschale, Knautschzone, Energievernichtungseffekt, Spoiler zur Entlastung der Nackenmuskulatur, 96 % Sichtfenster. Größe 55 - 60 stets am Lager. Sondergrößen auf Wunsch. Nur DM 198,--, dreifarbig mit Luxusausstattung DM 298,-- + MwSt.



Für FORMELFAHRER ist dieser Helm in Spezialausführung lieferbar: 12 Schichten Glasfaser, schußsicheres Panzerglasvisier mit Abreißvisieren, Visierverriegelung, Nomex-Innenauskleidung, Nomex-Feuerschürze mit Klettverschluß, Sauerstoffzufuhr, einfarbig. Preis mit Fahrerlizenz anfordern

TEVOG

TEVOG Technische-Vertriebsorganisation GmbH, Franz-Hals-Str. 4, Postf. 710626, 8 München 71, Tel. 089/797079*, Telex 5212500